

29 893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 257 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2022

In navolging op de Kamerbrief van 10 december 2021¹ informeer ik uw Kamer hierbij over ontwikkelingen op het gebied van spoorveiligheid aan de hand van de beleidsprioriteiten uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025.² In deze brief zal ik stilstaan bij de situatie rondom de brandblusvoorzieningen op de Rotterdamse havenemplacementen, de storing van de Calandbrug, de actuele stand van zaken van de overwegenaanpak, stoptonend seinpassages, suïcidepreventie en het Actieprogramma Vitaal Spoor. Daarnaast ga ik dieper in op het onderzoek naar de ontsporing van een trein in Groningen.

Brandblusvoorzieningen Rotterdamse havenemplacementen

Op 5 oktober 2020 heeft mijn voorganger het rapport “Toevallig non-conform of voorspelbaar ongeschikt” met uw Kamer gedeeld, dat onder andere stilstond bij de problematiek met de brandblusvoorzieningen op de Rotterdamse havenemplacementen.³ ProRail werkt momenteel aan het op orde brengen van brandblusvoorzieningen op de Rotterdamse emplacements (Botlek, Europoort, Pernis, Maasvlakte West en WestWest, Waalhaven Zuid), zodat deze per 1 januari 2023 voldoen aan de omgevingsvergunning. Op dit moment zijn er tijdelijke mitigerende maatregelen van kracht, zoals een blustrein op Waalhaven Zuid, om ervoor te zorgen dat vervoer veilig kan plaatsvinden.

Eind vorig jaar heeft ProRail het ministerie geïnformeerd dat de kosten voor dit project hoger uitvallen dan eerder voorzien. ProRail heeft de afgelopen periode het tekort nader onderbouwd en extern laten toetsen. Veilig vervoer is voor mij een randvoorwaarde. Daarom heb ik samen met de minister van IenW besloten om het tekort van 100 miljoen euro uit de vrije investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds te dekken. De budgettaire aanpassing wordt zichtbaar in de Begroting 2023. De investeringen die ProRail in de haven doet, helpen de regionale brandweer en de bedrijfsbrandweer om incidenten op een veilige manier te kunnen blijven bestrijden. Het vernieuwen van de brandblusvoorzieningen is onderdeel van het verbeterprogramma Infra op Orde onder de beheerconcessie. Ik informeer uw Kamer via de halfjaarverantwoording van ProRail over de voortgang op dit programma.

¹ Zie kamerstuk 29 893, nr. 256

² Zie kamerstuk 29 893, nr. 242

³ Zie kamerstuk 29 893, nr. 248

Storing Calandbrug en Suurhoffbrug in het Rotterdams havengebied

In het Rotterdams havengebied is de Calandbrug de komende maanden niet beschikbaar voor het wegverkeer. De aanleiding hiervoor is een defect van het hefmechanisme. Rijkswaterstaat heeft als eigenaar van de brug aan beheerder ProRail gevraagd om de brug in de geopende stand te laten staan, zodat het scheepvaartverkeer doorgang heeft. Door de opening van het nieuwe Theemswegtracé voor goederentreinen in november 2021 maken er geen (goederen)treinen meer gebruik van de Calandbrug. Er zijn dus geen gevolgen voor het spoorverkeer. ProRail is wel nog beheerder van deze brug(constructie). De Calandbrug is de omleidingsroute voor (weg)transport van gevaarlijke stoffen die niet door de ernaast gelegen Thomassentunnel (A15) mogen en heeft een functie voor langzaam verkeer (voetgangers, fiets) en de bus. Er is een omleidingsroute beschikbaar via de Rozenburgsesluis, maar dit betekent extra reistijd van circa 10 minuten voor auto's en circa 20 minuten voor fietsers. ProRail heeft nieuwe onderdelen besteld en maakt momenteel een planning voor het herstel en onderzoekt de mogelijkheid om voetgangers en fietsers een passend alternatief te bieden.

Daarnaast heb ik recentelijk van ProRail begrepen dat er bij de Suurhoffbrug sprake is van een belemmering voor doorgaand spoorgoederenverkeer. Als gevolg van corrosie aan de constructie van de brug kan er nog maar één goederentrein tegelijkertijd over de brug rijden. Ik laat mij de komende periode door ProRail informeren over de exacte gevolgen en de te nemen vervolgacties en zal uw Kamer dan nader informeren.

Overwegveiligheid

Binnen het domein van spoorveiligheid zijn overwegen 'de zwakste schakel', zo concludeerde de Inspectie Leefomgeving en Transport (verder: ILT) in haar laatste jaarverslag.⁴ Ik zet mij dan ook in om de overwegveiligheid verder te verbeteren en zo toe te werken naar nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op overwegen. Elk dodelijk slachtoffer is er namelijk één teveel.

Aanwijzingsbevoegdheid

Op 10 december is aan uw Kamer gemeld dat de ministerraad akkoord was gegaan om het wetsvoorstel voor de aanwijzingsbevoegdheid aanhangig te maken bij de Afdeling Advisering van de Raad van State.⁵ Mijn voorganger heeft de Raad van State gevraagd naar dit wetsvoorstel te kijken en daarbij specifiek aandacht te besteden aan de verhouding met het generieke interbestuurlijk toezichtinstrumentarium.

⁴ Zie kamerstuk 29 893, nr. 256

⁵ Zie kamerstuk 29 893, nr. 256

Recent heeft de Raad van State haar advies met mijn ministerie gedeeld. In haar advies onderschrijft de Raad van State het grote belang van spoorveiligheid en het op korte termijn aanpakken van knelpunten bij Niet Actief Beveiligde Overwegen (verder: NABO's). Er is dus steun voor het doel. Echter, de Raad van State heeft ernstige bezwaren tegen de voorgestelde afwijking van het generieke interbestuurlijk toezichtsinstrumentarium om dit doel te kunnen bereiken. De Raad van State stelt dat het momenteel namelijk aan een normstelling voor overwegveiligheid ontbreekt. Hierdoor kon tot op heden geen gebruik worden gemaakt van het reeds bestaande generieke interbestuurlijk toezichtsinstrumentarium. Het is voor de Raad van State dan ook niet duidelijk waarom van het generieke interbestuurlijk instrumentarium zou moeten worden afgeweken door middel van een aanwijzingsbevoegdheid. Ook wordt volgens de Raad van State onvoldoende toegelicht hoe met de aanwijzingsbevoegdheid het door het Rijk gewenste effect kan worden bereikt. De Raad van state ondersteunt dus wel het doel (aanpak NABO's) maar niet het gekozen middel (de aanwijzingsbevoegdheid), omdat hiervoor volgens de Raad van State al een geschikt instrument (generiek interbestuurlijk toezichtsinstrumentarium) bestaat. Het advies is als bijlage toegevoegd.

Dit is helaas niet het advies waarop ik gehoopt had. Hierdoor kan het wetsvoorstel voor de aanwijzingsbevoegdheid niet verder worden uitgewerkt. Het advies van de Raad van State biedt daarentegen wel perspectieven om de inzet van het generieke interbestuurlijk toezichtsinstrumentarium de komende periode nader uit te gaan werken in een aangepast wetsvoorstel.

Met het generiek interbestuurlijk toezichtsinstrumentarium kan het Rijk namelijk ingrijpen als blijkt dat een decentrale overheid een door het Rijk toegekende taak niet of niet goed uitvoert. Bij dit wetsvoorstel wordt die taak het mogelijk maken van het veilig gebruik op een niet actief beveiligde overweg (verder: NABO) en als dat niet kan, om die NABO dan op te heffen. In het uiterste geval kan het Rijk (op kosten van de decentrale overheid die voor deze taak eerder geld van het Rijk heeft gekregen) zelf de taak uitvoeren (dit heet: indeplaatsstelling bij taakverwaarlozing). De komende periode zal mijn ministerie deze optie verder uitwerken. Hiervoor is overleg met decentrale overheden (wegbeheerders) en met andere ministeries nodig. In het najaar zal ik u informeren over de uitkomsten hiervan en het verdere vervolg.

Aanpak Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's)

Eerder dit jaar was ik aanwezig in de gemeente Lochem, waar een tunnel werd geopend als sluitstuk van de aanpak van acht NABO's in deze gemeente. Een mooie mijlpaal die het spoor voor zowel het treinverkeer als weggebruikers weer een stuk veiliger heeft gemaakt. Onbeveiligde overwegen, zoals de gemeente Lochem deze kende, zijn namelijk niet meer van deze tijd. Niet alleen in Lochem zijn stappen gezet met de aanpak van Niet Actief Beveiligde Overwegen. Sinds de start van het NABO-programma in 2018 zijn inmiddels bijna 100 van de 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet aangepakt. Dit is tot stand

gekomen door een intensieve samenwerking met ProRail, decentrale overheden, bij NABO's betrokken burgers en recreatieve belangenverenigingen, en mijn ministerie.

Mijn opdracht aan ProRail is om voor eind 2023 ook de resterende openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet te hebben aangepakt. Voor negen van de resterende overwegen heeft ProRail aangegeven dat een definitieve oplossing mogelijk pas in 2024 gerealiseerd zal worden. Hierbij gaat het met name om maatregelen die meer tijd kosten om voor te bereiden zoals het bouwen van een tunnel. Daarbij geeft ProRail aan dat zij afhankelijk blijft van de medewerking van derden, zoals bijvoorbeeld de gemeenten en burgers. Hierbij zal ProRail alles in het werk stellen om de overwegen voor eind 2023 te sluiten voor het wegverkeer, zodat alle NABO's voor eind 2023 zijn aangepakt.

In een eerdere brief van 10 maart 2021⁶ heeft mijn voorganger uw Kamer geïnformeerd over onbeveiligde overwegen waar een verhoogd risico geldt voor gebruik door zwaar en langzaam verkeer. Om dit risico te mitigeren zijn op 33 NABO's maatregelen nodig, waarvan er 10 al in bestaande overwegprogramma's zitten. De overige 23 overwegen zijn veelal particuliere, agrarische NABO's, waarbij overwegen bijvoorbeeld twee landbouwgronden met elkaar verbinden. ProRail gaat maatregelen treffen (bijvoorbeeld door middel van wegverhardingen) om deze overwegen veiliger te maken of ook volledig te saneren. ProRail is begonnen met de aanpak van deze NABO's en het streven is om deze overwegen waar kan in 2022 aan te pakken.

Met de brief van 10 december 2021⁷ bent u geïnformeerd over het onderzoek naar de mogelijk inzet van de Automatische Waarschuwinginstallatie (AWI) als een innovatieve verbetermaatregel binnen de overwegenaanpak. Een AWI is een installatie met twee knipperlichten en een bel, maar zonder slagbomen. Deze Automatische Waarschuwinginstallatie (AWI) is inmiddels door ProRail vrijgegeven als maatregel om gebruikers op bepaalde niet-openbare overwegen tijdig te waarschuwen voor passerende treinen, zodat botsingen tussen treinen en gebruikers (bijv. landbouwverkeer) worden voorkomen. De AWI lijkt enigszins op de AKI (Automatische Knipperlichtinstallatie) die als beveiliging werd toegepast op openbare overwegen. Een AWI kan echter alleen als maatregel worden ingezet op particuliere onbeveiligde overwegen en in combinatie met, door de particuliere gebruiker te sluiten, landhekken. De particuliere gebruiker van de niet-openbare overweg wordt daarbij geïnstrueerd over het gebruik van de AWI met handmatig te sluiten landhekken. Hiermee heeft de AWI een ander karakter dan de AKI, die als beveiliging op openbare overwegen werd toegepast, en waar de Onderzoeksraad voor Veiligheid kanttekeningen bij heeft geplaatst.⁸

De kosten voor de aanleg en instandhouding van een AWI liggen lager dan de kosten voor een AHOB (Automatische Halve Overwegbomen)-installatie. Met het beschikbaar komen van de AWI in combinatie met handmatig te sluiten landhekken

⁶ Zie kamerstuk 29 893, nr. 250

⁷ Zie kamerstuk 29 893, nr. 256

⁸ Zie OvV-rapport "Overwegveiligheid, een risicovolle kruising van belangen" (2018)

als mogelijke oplossing voor niet-openbare, agrarische NABO's is het onderzoek naar de automatische landhekken stopgezet. De AWI biedt in tegenstelling tot de automatische landhekken namelijk een wenselijkere, actieve vorm van beveiliging. Deze mogelijkheid zal als één van de opties worden meegenomen in het vervolg van de overwegenaanpak.

Aanpak beveiligde overwegen

In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) worden knelpunten op beveiligde overwegen aangepakt. Door middel van een generieke aanpak worden maatregelen ontwikkeld—zoals het verkorten van de dichtligtijden van de slagbomen of het plaatsen van flitscamera's—die de veiligheid op zo veel mogelijk beveiligde overwegen verbetert. In maart van dit jaar is in de gemeente Bunnik een proef gestart met flitscamera's op overwegen, om het negeren van een rood licht door weggebruikers tegen te gaan. Na deze proefperiode kan naar verwachting in augustus 2022 worden gestart met het beboeten van het negeren van een rood licht. In totaal worden er op 40 overwegen in 25 verschillende gemeenten flitscamera's geplaatst. Voor de overwegen waar generieke maatregelen niet voldoende zijn, kunnen specifieke maatregelen worden getroffen. Zo zijn de werkzaamheden voor een ondertunneling in Apeldoorn begin 2022 gestart.

Landelijk bemiddelaar

Om de overwegenaanpak te versnellen is sinds 2019 een landelijk bemiddelaar aangesteld. De landelijk bemiddelaar kan worden ingezet om te bemiddelen tussen decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en ProRail. De huidige landelijk bemiddelaar heeft voor het NABO-programma bemiddeld bij een twintigtal casussen, zoals in de gemeente Súdwest-Fryslân waar ze heeft gewerkt aan een oplossing voor twee complexe NABO's. De landelijk bemiddelaar heeft ervoor gezorgd dat de aanpak van NABO's een extra impuls heeft gekregen en heeft de aanpak van zeer moeilijke casussen versneld. Vanwege de benoeming als wethouder kan zij de functie als landelijke bemiddelaar niet voortzetten. Haar benoemingstermijn zou bovendien binnenkort aflopen. Ik heb binnenkort een afsluitend gesprek met haar, maar langs deze weg wil ik alvast mijn dank uitspreken voor haar inzet en de bereikte resultaten. Ik zal mij de komende tijd beraden over de toekomstige invulling van deze rol en uw Kamer hier in het najaar nader over informeren.

Risicobeoordeling overwegen

De ILT heeft eerder geconstateerd dat voor het huidige overwegeregister een integrale kwantitatieve onderbouwing ontbreekt.⁹ ProRail werkt daarom aan een verbeterde, adequate risicobeoordeling voor overwegen. Naar verwachting is een eerste versie van het nieuwe risicobeoordelingsmodel in het najaar van 2022 gereed, met een verder uitgewerkte risicobeoordeling aan het einde van 2022. De ILT zal beoordelen of de verbeterde risicobeoordeling voldoet aan de vereisten. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wens van ILT, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de spoorsector en ProRail zelf.

⁹ Zie kamerstuk 29 893, nr. 256

Vervolg overwegenaanpak

De afgelopen jaren is er fors geïnvesteerd in de programmatische aanpak van de overwegveiligheid. Zo is door middel van circa 220 miljoen euro een grote stap gezet in het verder verbeteren van beveiligde overwegen en is circa 194 miljoen euro geïnvesteerd in de aanpak van de meeste risicovolle Niet Actief Beveiligde Overwegen. Hiermee is de overwegveiligheid structureel verbeterd. De komende periode gaat mijn bijzondere aandacht uit naar het oplossen van problemen rondom de NABO's. Met name voor de laatste onbewaakte, veelal particuliere, overwegen op het reizigersnet, die op dit moment nog niet binnen één van de lopende programma's vallen. Ik vind het namelijk belangrijk om te blijven inzetten op meer overwegveiligheid en hiermee te streven naar nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op het spoor. Welke stappen de komende periode gezet kunnen worden, is mede afhankelijk van de integrale keuzes die gemaakt gaan worden rondom de inzet van het Mobiliteitsfonds en van een aantal punten die momenteel door ProRail worden uitgezocht. Zoals bijvoorbeeld de verbeterde risicobeoordeling voor overwegen, een integrale afweging met andere spoorse opgaves en het verder uitwerken van de cofinanciering met decentrale overheden om de financiële opgave beter inzichtelijk te kunnen maken. Na nadere uitwerking van onder andere deze aspecten kan vervolgens besluitvorming plaatsvinden over het vervolg. In het najaar zal ik uw Kamer informeren over de voortgang.

Aanpak STS-passages

Een Stop Tonen Sein (STS) passage ontstaat wanneer een trein door een rood sein rijdt. Hiermee kunnen gevaarlijke situaties ontstaan, zoals het botsen van treinen. Eén van de maatregelen om het aantal STS te verlagen is het toepassen van een zogenaamd verzaamd remcriterium. Hierdoor remt een trein extra hard. In de brief aan uw Kamer van 10 december 2021¹⁰ heeft mijn voorganger aangegeven dat NS voor nog drie materieelseries het verzaamd remcriterium zou gaan toepassen. NS heeft deze toezegging inmiddels in haar vervoerplan 2022 opgenomen en zal voor het einde van 2023 voor de materieelseries ICM, DDZ en SLT het remcriterium toepassen.

Vitaal Spoor

Eind 2021 is met uw Kamer gedeeld dat de Roadmap Vitaal Spoor is afgerond.¹¹ De Roadmap Vitaal Spoor bevat onder andere de acties die nodig zijn om de cybersecurity, de security en de economische veiligheid van het vitale proces beter te borgen en om vast te stellen of aanvullende sectorale regelgeving, maatregelen of plannen nodig zijn. Ook zijn criteria opgenomen voor wanneer een partij moet worden aangemerkt als vitale aanbieder en als aanbieder van een essentiële dienst (verder: AED) onder Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen (verder:

¹⁰ Zie kamerstuk 29 893, nr. 256

¹¹ Zie kamerstuk 29 893, nr. 256

Wbni). Deze wet verplicht aanbieders van essentiële diensten en digitale dienstverleners om maatregelen te nemen voor de beveiliging van hun ICT (zorgplicht) en om ernstige incidenten te melden (meldplicht). De Inspectie Leefomgeving en Transport (verder: ILT) is vervolgens verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de Wbni.

Actieprogramma Vitaal Spoor

Inmiddels zijn diverse partijen uit de spoorsector aangemerkt en aangewezen als Vitale Aanbieder of als AED. Na het aanwijzen van deze partijen is gestart met het Actieprogramma Vitaal Spoor, met een looptijd van vier jaar. In dit actieprogramma worden concrete acties benoemd en de aanbevelingen uit de Roadmap Vitaal Spoor opgevolgd om de veiligheid, security, cybersecurity en economische veiligheid binnen de spoorsector te bestendigen en te verbeteren. Recent hebben eerste bijeenkomsten met de aangewezen partijen plaatsgevonden en zijn er concrete afspraken gemaakt om op korte termijn de eerste producten voor hun actieprogramma's op te leveren. Zo zijn recent met de spoorsector criteria en drempelwaarden opgesteld om de kritieke onderdelen en processen die het vitale proces in gevaar kunnen brengen beter te kunnen duiden. Eerder is aan uw Kamer toegezegd nog nader te kijken naar de rol van het gebrek aan personeel bij de uitval van vitale spoor infrastructuur. Dit specifieke aspect zal worden meegenomen in de actieprogramma's van de aangewezen partijen. In het najaar zal ik u opnieuw informeren over de voortgang van het actieprogramma.

Europese ontwikkelingen

Op Europees niveau wordt gewerkt aan twee richtlijnen die een impact zullen hebben op het vitaal spoordomein en breder binnen het OV: de netwerk- en informatiebeveiligings-richtlijn (NIB2) en de Critical Entities Resilience-richtlijn (CER). De NIB2-richtlijn bevat wettelijke verplichtingen op het gebied van cybersecurity voor essentiële en belangrijke entiteiten. De CER-richtlijn heeft als doel om de fysieke beveiliging van kritieke entiteiten te waarborgen. Deze richtlijnen zullen naar verwachting in 2024 in werking treden. In het najaar zal ik uw Kamer informeren over de precieze betekenis van deze richtlijnen voor de OV-sector.

Suïcidepreventie

Met de landelijke agenda suïcidepreventie van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport zet de overheid zich in om het aantal suïcides te verminderen. Het voorkomen van suïcides op het spoor is hier een belangrijk onderdeel van. Mijn ministerie draagt hier aan bij met het programma voor suïcidepreventie, -afhandeling en nazorg. Dit programma wordt uitgevoerd door ProRail. Het huidige programma is in 2021 afgerond¹² en is positief geëvalueerd. Onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek laat zien dat door de maatregelen uit het programma jaarlijks 85 suïcides op het spoor worden voorkomen.

¹² Zie kamerstuk 29 893, nr. 212

Ondanks de positieve resultaten van het programma vielen er in 2021 op het spoor nog 186 suïcides te betreuren. Vanwege de grote impact op nabestaanden, treinpersoneel en hulpverleners, en de gevolgen voor reizigers, blijft suïcidepreventie rondom het spoor een blijvend aandachtspunt. Daarom heeft ProRail, in lijn met de derde landelijke agenda suïcidepreventie, een voorstel gedaan om het huidige programma te verlengen voor de periode 2022-2026. ProRail heeft hierbij de doelstelling geformuleerd om het absolute aantal suïcides op het spoor nog verder te reduceren. Het is mijn ambitie om dit programma te gaan verlengen en zal uw Kamer in het najaar over informeren.

Onderzoek naar ontspoorde trein Groningen

Op 27 juni 2021 is bij vertrek vanuit station Groningen een Arriva-reizigerstrein, met bestemming Roodeschool, ontspoord. Hierbij kwam de trein zodanig tot stilstand dat het achterste gedeelte van de trein zich nog langs het perron bevond. Dit stelde de reizigers in staat om veilig uit te stappen. Er was gelukkig slechts sprake van materiële schade. Op 16 juli 2021 is uw Kamer hierover geïnformeerd.¹³ Onlangs heeft ProRail haar onderzoek naar de oorzaken van de treinontsporing afgerond. Zoals toegezegd door mijn ambtsvoorganger op 10 december 2021¹⁴ informeer ik uw Kamer in deze brief over de uitkomsten.

ProRail heeft geconcludeerd dat de directe oorzaak van de ontsporing is gelegen in een te grote spoorwijdte; de afstand tussen de spoorstaven. Normaal gesproken wordt de ligging en bevestiging van spoorstaven regelmatig geïnspecteerd en gemeten. Als deze onvoldoende zijn of dreigen te worden, worden er direct maatregelen getroffen om het spoor weer in goede conditie te brengen. In dit geval zijn de tekortkomingen niet opgemerkt, waaraan verschillende oorzaken ten grondslag liggen. Zo was het betreffende stuk spoor sinds 2008 niet meer gemeten door een meettrein, omdat het ook in gebruik was als parkeerplaats voor treinen. Daarnaast was een normaal gesproken jaarlijkse visuele inspectie door de aannemer niet uitgevoerd in 2020. Ook was de vervanging van het spoor aanvankelijk gepland voor 2014/2015, maar uitgesteld om te worden meegenomen in het project Spoorzone Groningen (nu gepland voor 2023).

De ILT heeft haar bevindingen op het onderzoek door ProRail kenbaar gemaakt en aangegeven dat ProRail in overtreding is van de spoorwegwet en EU-verordening 2018/762. De ILT heeft daarbij de verwachting uitgesproken dat ProRail in haar rol als beheerder op korte termijn verbeteringen zal doorvoeren. Om herhaling van dergelijke incidenten te voorkomen gaat ProRail haar processen tegen het licht houden. Dit doet zij in een (bestaand) programma dat is gericht op de aantoonbaarheid van de veilige berijdbaarheid van het spoor. ProRail legt momenteel de laatste hand aan een stevige herijking van het programmaplan. Ik vind het van groot belang dat ProRail hier zorgvuldig opvolging aan geeft, omdat het gaat om de veiligheid van de spoorgebruikers en ik van ProRail verwacht dat zij

¹³ Zie kamerstuk 29 984, nr. 939

¹⁴ Zie kamerstuk 29 893, nr. 256

goed zicht heeft op de staat van het spoor. De ILT zal daarom toezicht houden op de voortgang van de uitvoering van het programmaplan door ProRail. Ik heb daarnaast met ProRail afgesproken dat zij mij, als verlener van de beheerconcessie aan ProRail, over de uitvoering van het programma in het kader van de jaarverantwoording informeert.

Tot slot

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