Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/215272

Bijlage(n)
5

Datum 27 november 2026
Betreft Voortgangsbrief spoorveiligheid & Beleidsagenda spoorveiligheid 2026-2030

Geachte voorzitter,

Het reizen per trein is één van de veiligste manieren om van A naar B te komen. Ook in vergelijking met andere Europese landen is de veiligheid op het spoor in Nederland van hoog niveau.[1] Elke dag werken vele mensen en partijen uit de spoorsector hard aan het handhaven van deze prestatie. Om dit hoge veiligheidsniveau te behouden, is het nodig om toekomstgericht beleid voor spoorveiligheid te hebben. De langjarige visie op spoorveiligheid heb ik uiteengezet in het Beleidskader Spoorveiligheid die dit voorjaar met de Kamer is gedeeld.[2] Voor de komende tien jaar is de ambitie om het hoge veiligheidsniveau in Nederland uit de periode 2021-2025 beheerst te handhaven. Dit is een realistische en stevige ambitie die blijvende aandacht en inzet vergt. Zo wordt de infrastructuur steeds intensiever benut door treinverkeer en kunnen de autonome groei van het wegverkeer, vergrijzing en krappe arbeidsmarkt van invloed zijn op het algehele spoorveiligheidsniveau.

Met de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 geef ik samen met de sector verder invulling aan de vastgestelde ambitie. Ik ben blij u te kunnen melden dat de sector zich committeert aan de uitvoering van deze agenda en dat is ook voorwaardelijk voor het veilig houden van het Nederlandse spoor. Met de doelen en acties die in deze beleidsagenda zijn vastgelegd, zorg ik er samen met de sector voor dat mensen zorgeloos van A naar B kunnen blijven reizen, goederen veilig kunnen worden vervoerd en werknemers veilig op en aan het spoor kunnen werken.

Beschikbare middelen
Om het belang van spoorveiligheid kracht bij te zetten heb ik voor de uitvoering van de beleidsagenda ca. €105 miljoen beschikbaar gesteld. Dit betreft €30 miljoen voor suïcidepreventie uit de prioritering van het Mobiliteitsfonds en ca. €75 miljoen aan bestaande spoorveiligheidsmiddelen die worden gerealloceerd voor de beleidsagenda. Ik ben blij in deze tijden van financiële krapte een dergelijke investering in onze spoorveiligheid te kunnen doen.

[1] Zie bijgevoegd jaarverslag spoorveiligheid van de ILT.

[2] *Kamerstukken II, 2025/26, 29 893, nr. 285.*

Verder bied ik u aan en ga ik in op het ILT-verslag spoorveiligheid, doe ik een toezegging af over de Barendrechttunnel, informeer ik u over de evaluatie van het CLU+ convenant, geef ik een update over de lagere regelgeving bij het wetsvoorstel modernisering Spoorwegwet en ga ik in op het niet indienen van het wetsvoorstel aanwijzingsbevoegdheid voor overwegen.

Beleidsagenda spoorveiligheid 2026-2030

Inhoud Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030
Spoorveiligheid is een breed onderwerp waar veel onderwerpen onder vallen. In deze beleidsagenda ligt de focus op vijf thema-onderwerpen, o.a. op basis van de aanbevelingen uit de evaluatie van de vorige beleidsagenda[3]:

- Suïcidepreventie
- Overwegveiligheid
- Veilig werken op of aan het spoor
- Treinbotsingen
- Veilige railinfrastructuur

Deze onderwerpen hebben de afgelopen jaren stuk voor stuk invloed gehad op het algehele spoorveiligheidsniveau. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het aantal ongevallen en bijna-ongevallen en/of uit onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Een ander criterium om tot deze onderwerpen te komen is de mate waarin het Rijk het onderwerp beleidsmatig kan beïnvloeden. Verder is meegewogen in hoeverre het onderwerp een sectorbreed karakter heeft. Onderwerpen die eigenstandig reeds een groter programmatisch traject kennen — zoals het treinbeveiligingssysteem ERTMS, fysieke en digitale beveiliging, sociale veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen — zijn niet opgenomen in deze agenda.

Bijzonder aandacht heb ik ook voor de veiligheidscultuur: de plaats, rol en wijze waarop organisaties dagelijks omgaan met veiligheid. Dit is in de agenda opgenomen als onderdeel van het onderwerp ‘Veilig werken op of aan het spoor’, maar daarbij moet worden benadrukt dat veiligheidscultuur in feite een overkoepelend onderwerp is dat aan alle thema’s raakt.

De onderwerpen zijn samen met de spoorsector in verschillende sessies uitgewerkt. Begin november hebben ProRail, NS, Arriva, Keolis, DB Cargo, RTB-Cargo, Strukton, Infravervoerders, de Havenbedrijven, Stichting railAlert, Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (VVRV), de Arbeidsinspectie en het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ingestemd met deze beleidsagenda. Daarmee is de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 ook écht van en met de (spoor)sector.

Hieronder zijn per onderwerp een paar belangrijke punten uitgelicht.

<u>Suïcidepreventie</u>
Voor suïcidepreventie zet ik in op de volgende ontwikkelingen: een integrale preventieaanpak en gecoördineerde samenwerking tussen ProRail en vervoerders, en een eenduidige registratie van pogingen spoorsuïcide. De integrale aanpak richt zich op het afschermen van het spoor, lokale interventies door bijvoorbeeld spoorpersoneel en maatschappelijke beïnvloeding en bewustwording. In 2027 wordt die aanpak structureel ingebed.

[3] *Kamerstukken II 2025/26, 29 893, nr. 284.*

Met de herprioritering van het Mobiliteitsfonds die op 16 oktober jl. is bekendgemaakt,[4] is bovendien € 30 mln. beschikbaar gesteld voor suïcidepreventie. Dat is in lijn met de doelen van deze beleidsagenda. Dit geld is onder meer bedoeld voor camera's, hekken, anti-loopmatten en andere maatregelen om de toegang tot het spoor te beperken en tijdig in te kunnen grijpen.

Overwegveiligheid
In de beleidsagenda zijn acties opgenomen om het veiligheidsniveau op overwegen te handhaven en tegelijkertijd ontwikkelingen op of rond het spoor – zoals een toename van treinfrequenties – eenvoudiger te maken. Voor het risicogestuurd nemen van verbetermaatregelen is € 50 mln. beschikbaar.

Meer trein- of wegverkeer over overwegen leidt tot meer kans op overwegincidenten. Om te zorgen dat dit niet leidt tot een verslechtering van het veiligheidsniveau zijn compenserende maatregelen nodig. In deze beleidsagenda is de ambitie opgenomen om landelijk compenseren als mogelijkheid toe te voegen. Als het treinverkeer op een traject met relatief veilige overwegen toeneemt, neemt het risico op alle overwegen op dat traject een klein beetje toe. Tot nu toe moesten compenserende maatregelen genomen worden op dat traject, ook als de veiligheidswinst per geïnvesteerde Euro ondoelmatig was en er elders onveiligere overwegen waren. Het streven is om mogelijk te maken dat meer treinen kunnen rijden en het veiligheidsniveau wordt behouden door indien gewenst elders in het land een onveilige overweg aan te pakken. Daarmee zijn er meer mogelijkheden om risico's te compenseren en zijn maatregelen kosteneffectiever, terwijl op landelijk niveau het overwegenrisico gehandhaafd blijft en er meer treinen kunnen rijden.

In deze beleidsagenda zijn ook acties opgenomen om de veiligheid van havenoverwegen te verbeteren. ProRail zal met havenbedrijven en beheerders van spooraansluitingen innovatieve pilotmaatregelen uitwerken, en daarvoor goederenmachinisten uitnodigen om mee te denken. Conform de toezegging in het Commissiedebat Spoorgoederen wordt € 5 mln. (van de in totaal € 50 mln. voor overwegen) beschikbaar gesteld voor het snel nemen van laagdrempelige maatregelen die hieruit voortvloeien.[5] Ook zal ProRail bijzondere kenmerken van havenoverwegen toevoegen aan hun overwegenrisicomodel.

Veilig werken op of aan het spoor
Het is belangrijk dat werknemers veilig op of aan het spoor kunnen werken. Er is voor dit onderwerp € 5 mln. vrijgemaakt. Voor de komende jaren wordt gekeken hoe spoorveiligheid en arbeidsveiligheid beter bij elkaar gebracht kan worden. Verder wordt de balans tussen instandhouding en beschikbaarheid tegen het licht gehouden. Daarbij wordt het bredere belang van beschikbaarheid van het spoor voor het rijden van treinen meegewogen. Om goed te kunnen leren van incidenten of ongevallen die plaatsvinden wordt een centraal register opgezet en gestimuleerd om samen ongevallen en incidenten te bespreken.

Treinbotsingen
Er zijn verschillende systemen en procedures die treinbotsingen moeten voorkomen. Als het aantal treinen toeneemt, zou dit risico ook kunnen toenemen. Er is blijvende aandacht nodig voor de grootste risico's, en het is van belang dat vervoerders en ProRail inzichten met elkaar delen. Hiertoe zijn diverse acties opgenomen en hiervoor is € 10

[4] *Kamerstukken II 2026/27, 37 020-A, nr. 14.*

[5] Toezegging TZ202610-036.

mln. vrijgemaakt, zoals het periodiek uitwisselen van kennis over (bijna-) incidenten. Op de termijn tot ERTMS is uitgerold kunnen ook eventuele verbeteringen van de treinbeveiligingssystemen nodig blijken om het veiligheidsniveau op peil te houden en te blijven zorgen dat er geen impactvolle botsingen tussen treinen optreden.

Veilige railinfrastructuur
Om een veilige railinfrastructuur te kunnen garanderen, moet je een beeld hebben van de staat van de infrastructuur. Om daar verdere stappen in te zetten, wordt er voor dit onderwerp ingezet op het verbeteren van dit zicht op de infrastructuur. Ook wordt verdergegaan met het robuuster maken van de treindetectie. Het kan soms gebeuren dat bij moderne, vlotter rijdende treinen in combinatie met specifieke weersomstandigheden, een trein kort uit zicht komt. Dit is een onwenselijk veiligheidsrisico dat verder wordt aangepakt. In totaal is voor het garanderen van de veilige railinfrastructuur € 10 mln. vrijgemaakt.

Vervolg
Met het vaststellen van de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2036-2030 start de uitvoering ervan, te beginnen bij de opgenomen startacties. Sturing en opvolging van deze acties loopt via de Actielijnen Spoorveiligheid, waar ook vervolgacties worden gedefinieerd. Over de voortgang van deze actielijnen zal ik de Kamer informeren middels de voortgangsbrieven Spoorveiligheid.

Opvolging Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzoek Hooge Zwaluwe
De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft gereageerd op mijn opvolging van de aanbeveling aan IenW naar aanleiding van het overwegongeluk bij Hooge Zwaluwe, zoals beschreven in de brief van 13 mei 2026.[6] De aanbeveling aan IenW was om de verantwoordelijkheden rondom overwegen vast te leggen, en de OvV concludeert dat ik deze aanbeveling niet heb opgevolgd. Ik neem deze constatering serieus.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is systeemverantwoordelijk voor de overwegveiligheid. Vanuit die hoedanigheid zijn diverse instrumenten ingezet om de overwegveiligheid te versterken. Zo is de afgelopen jaren ruim € 1 miljard ingezet voor de beveiliging van overwegen, is de (on)veiligheid van overwegen geobjectiveerd via risicomodel NORM, heeft een landelijk bemiddelaar vastlopende overwegverbeterprojecten losgetrokken, en is zo bereikt dat de overwegveiligheid in Nederland relatief goed is ten opzichte van andere Europese landen.[7] Deze inzet komt o.a. voort uit de reflectie van de Raad van State op de wettelijke verankering van de verantwoordelijkheidsverdeling op overwegen, waarbij de Raad van State constateerde dat eerst ander instrumentarium ingezet moet worden.[8]

Overwegveiligheid blijft mijn volle aandacht houden als systeemverantwoordelijke. Uit een gesprek met de OvV komt naar voren dat de verwachting is dat dit nadrukkelijker ingevuld wordt. Met de beleidsagenda spoorveiligheid, die ik met deze brief met u deel, geef ik verder invulling aan deze systeemverantwoordelijkheid met diverse actielijnen. Zo onderzoek ik of de basis van de verantwoordelijkheidsverdeling voor het realiseren van overwegveiligheid tussen spoor- en wegbeheerders adequaat is, streef ik naar een structurele samenwerking tussen ProRail en wegbeheerders en laat ik een

[6] *Kamerstukken II, 2025/26, 29893, nr. 285.*

[7] ERA report on Railway Safety and Interoperability 2026. era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2026

[8] *Kamerstukken II, 2021/22, 29 893, nr. 257*

signaalwaarde onderzoeken voor het objectief bepalen van onaanvaardbare overwegen. Dit laatste is een invulling van de constatering van de Raad van State dat er geen normen bestaan waar overwegen aan moeten voldoen. Daarnaast vraag ik ProRail ook om samen met havenbedrijven innovaties voor havenoverwegen uit te zoeken en de risicobeoordeling van havenoverwegen te verbeteren. In het algemeen vraag ik ook van ProRail om met andere wegbeheerders de risicobeoordeling aan te vullen, en streef ik naar het versimpelen van het compenseren van toegenomen overwegrisico's door landelijk te kunnen compenseren.

Ik ben blij dat de sector zich heeft verenigd achter een vernieuwde aanpak van overwegveiligheid in de beleidsagenda. We hebben belangrijke stappen te zetten om de overwegveiligheid op niveau te houden. Op korte termijn zal ik het gesprek aangaan met de OvV om te bezien of ook zij de beleidsagenda als een goede stap voorwaarts zien.

ILT-jaarverslag spoorveiligheid 2025
In het Jaarverslag Spoorwegveiligheid (zie bijlage) geeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een overzicht van veiligheidsincidenten op en rond het spoor in 2025. De veiligheid op het Nederlandse spoor is hoog. De kans dat er een ongeval plaatsvindt is klein gezien de miljoenen treinritten per jaar en ongeveer 200 miljard kilometer aan treinbewegingen in Nederland. Dit niveau willen we vasthouden met de Beleidsagenda spoorveiligheid.

Het ILT-jaarverslag laat zien dat in 2025 sprake was van ernstige ongevallen op het spoor. Hierbij vielen 26 slachtoffers waaronder 12 dodelijk. Net als in eerdere jaren hebben overwegongevallen het grootste aandeel in de ernstige ongevallen, namelijk 15 ernstige ongevallen en 8 dodelijke slachtoffers. Alle dodelijke ongelukken vonden plaats op actieve overwegen[9]. Bij de helft daarvan is duidelijk dat de beveiliging door overweggebruikers bewust werd genegeerd. Dit is meer dan in 2024. Het ministerie blijft zich daarom samen met ProRail inzetten om de veiligheid van overwegen te verbeteren via de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030.

Voor het programma Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid ziet de ILT dat er veel werk is verzet door ProRail en dat er de potentie is om de aantoonbaarheid te bereiken. Tegelijkertijd blijkt uit inspecties op het spoor dat overschrijdingen van de interventiewaarde, het spoor mag dan alleen na het nemen van beheersmaatregelen nog worden bereden, niet altijd bij ProRail bekend waren. Hierover is de ILT met ProRail in gesprek. Daarnaast heeft de ILT in 2025 een last onder dwangsom opgelegd aan ProRail.[10] Deze had betrekking op een verschil tussen de administratieve registratie en de feitelijke uitvoering van enkele spoorstaafvernieuwingen. De ILT heeft geoordeeld dat hiermee niet werd voldaan aan de geldende voorschriften voor beheer en registratie van de infrastructuur. ProRail heeft erkend dat verbeteringen noodzakelijk zijn en heeft aangegeven dat geen sprake was van opzettelijk handelen en dat de acute veiligheid niet in het geding is geweest. Na overleg tussen de ILT en ProRail heeft ProRail besloten de beroepsprocedure te beëindigen en de inspanningen te richten op structurele

[9] Actieve overwegen zijn uitgerust met waarschuwingssystemen zoals lichtsignalen, bellen en/of overwegbomen die een weggebruiker attenderen op een naderende trein. Passieve overwegen kennen geen actieve waarschuwing voor een naderende trein (maar wel verkeerstekens die verplichten tot het verlenen van voorrang). In het verleden werden termen als onbewaakte, niet-actief beveiligde en beveiligde overwegen gebruikt, maar met de beleidsagenda kies ik ervoor aan te sluiten bij het Europese onderscheid: actief en passief.

[10] *Kamerstukken II 2025/26, 29 893, nr. 285.*

verbeteringen van processen, dataregistratie en infrastructuur. Deze verbeteringen worden meegenomen binnen het programma Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid (AVB). Het onderwerp veilige infrastructuur heeft de aandacht van het ministerie en is meegenomen in de beleidsagenda spoorveiligheid die met deze brief met de Kamer wordt gedeeld.

In 2025 zijn er met circa 400 constateringen relatief veel “druppellekkages” door de ILT vastgesteld. Bij druppellekkages gaat het over het algemeen om relatief kleine hoeveelheden van de vervoerde stof die vrijkomen. Ondanks het beperkte risico is dit niet wenselijk en niet toegestaan. De ILT heeft in 2025 en 2026 met haar toezicht sterk ingezet op het verminderen van druppellekkages en ook de sector is actief met het onderwerp aan de slag. In 2026 is het aantal geconstateerde druppellekkages sterk afgenomen en tot en met oktober zijn circa 100 constateringen gedaan.[11] Aandacht en samenwerking tussen alle betrokkenen in de keten blijft nodig om het aantal druppellekkages in de komende jaren verder terug te brengen.

Barendrechttunnel
De gebruiksbeperkingen door een verzakking en verschuiving van het spoor in de tunnelbuis bij Barendrecht hebben in augustus 2026 het spoorgoederenvervoer tussen de Rotterdamse haven en het achterland ernstig gehinderd. Gedurende een deel van de periode konden via Barendrecht maximaal drie treinpaden per uur richting het achterland worden aangeboden. Normaal gesproken zijn in die richting acht treinpaden per uur beschikbaar. Daardoor is een deel van het goederentreinverkeer ernstig vertraagd. Onder andere omdat het vervoer verspreid moest worden over de dag en als gevolg van de oplopende vertraging treinen zijn uitgevallen. Concreet hebben gedurende 11 dagen gemiddeld negen (=10%) goederentreinen per dag minder via Barendrecht gereden dan in de voorgaande zes weken. Door geplande werkzaamheden bij Geldermalsen waren de omleidingsroutes via Utrecht beperkt beschikbaar. Van de beschikbare capaciteit op de omleidingsroutes hebben de goederenvervoerders slechts beperkt gebruik gemaakt. Goederenvervoerders hebben dus vertraging ondervonden of treinen moeten laten uitvallen en hierdoor extra kosten gemaakt en omzet gemist. De precieze gevolgen voor afzonderlijke vervoerders, terminals, verladers en logistieke ketens zijn bij ProRail en het ministerie niet bekend.

ProRail is als beheerder verantwoordelijk voor het beheer en de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur en de veilige berijdbaarheid daarvan. Bij dit incident is aan het licht gekomen dat de afstand tussen het spoor en een lage betonnen rand niet aan de geldende maatvoering voldeed. ProRail onderzoekt de oorzaak, de wijze waarop de afwijking heeft kunnen ontstaan en waarom zij niet eerder is onderkend. Op basis van de uitkomsten kan worden vastgesteld of sprake is geweest van een tekortkoming in de uitvoering van de beheer- en zorgplicht en of aanvullende maatregelen nodig zijn.

De technische afhandeling is na de eerste melding direct gestart en heeft geleid tot inspecties, gebruiksbeperkingen en herstelmaatregelen. Tegelijkertijd zijn door vervoerders klachten geuit over de logistieke afhandeling door ProRail Verkeersleiding. ProRail laat daarom een evaluatie uitvoeren naar de afhandeling van de calamiteit. Daarbij wordt uitdrukkelijk gekeken naar de snelheid en effectiviteit van de logistieke besluitvorming en naar mogelijke verbeterpunten voor de betrokken organisatieonderdelen bij toekomstige incidenten.

[11] https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2026/11/17/aantal-druppellekkages-op-het-spoor-in-2026-sterk-gedaald

Voor schade en compensatie gelden de regelingen in de Netverklaring, de toegangsovereenkomsten tussen ProRail en de gerechtigden en de daarbij behorende algemene voorwaarden. Het ministerie is geen partij bij de afhandeling van individuele schadeclaims.

De uitkomsten van de onderzoeken naar de oorzaak van de afwijking, een mogelijk eerdere onderkenning en evaluatie van de afhandeling zijn op dit moment nog niet bekend en zullen zo spoedig mogelijk via voortgangsbrieven met de Kamer worden gedeeld.

Hiermee geef ik invulling aan de toezegging aan het lid Van der Plas tijdens het commissiedebat spoorgoederenvervoer op 1 oktober om op een aantal concrete vragen schriftelijk terug te komen.[12] Voor verdere informatie verwijs ik u naar de beantwoording van door de leden van JA21 en BBB gestelde schriftelijke vragen[13].

Evaluatie CLU+ convenant
In de voortgangsbrief spoorveiligheid van 13 mei jl. heb ik de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van het CLU+ convenant.[14] In deze brief heb ik de Kamer toegezegd nadere inzichten te delen naar aanleiding van de evaluatie van het convenant. Het Complete Lijn Uitschakeling+-convenant bevat sinds 2010 afspraken met acht veiligheidsregio's over interventies bij incidenten op de HSL-zuid en de Betuweroute, waaronder de inzet van specialistische 25 kV-teams en het spanningsloos maken van de bovenleiding bij incidenten. De uitkomsten van de evaluatie zijn voor mij aanleiding om te bekijken of het convenant wordt voortgezet. De komende periode worden gesprekken met de betrokken partijen gevoerd. De uitkomsten van deze gesprekken worden meegenomen in de verdere besluitvorming. Via de reguliere voortgangsbrieven wordt de Kamer hiervan op de hoogte gehouden.

Lagere regelgeving bij gemoderniseerde Spoorwegwet
Op 29 juni is de nota naar aanleiding van het verslag over de modernisering van de Spoorwegwet aan de Kamer verzonden.[15] Inmiddels is op 22 september de internetconsultatie gestart voor de lagere regelgeving bij de nieuwe Spoorwegwet. Bij deze consultatie worden het Spoorwegbesluit en de Spoorwegregeling geconsulteerd. De lagere regelgeving bevat de uitwerking van de beleidskeuzes die in de wet gemaakt zijn. De consultatie liep tot en met 16 november 2026. Na de consultatie ga ik aan de slag met het verwerken van de consultatiereacties.

Niet indienen wetsvoorstel aanwijzingsbevoegdheid voor overwegen
Eerder is gewerkt aan een wetsvoorstel om een aanwijsbevoegdheid ten behoeve van overwegveiligheid uit te werken, specifiek gericht op passieve overwegen (NABO's). In juni 2022 is de Kamer geïnformeerd over het negatieve advies van de Raad van State op dit wetsvoorstel: de Raad van State vond de aanwijsbevoegdheid niet het passende instrumentarium.[16] De Raad van State adviseerde daarom het wetsvoorstel niet in te dienen. Met de voortgang van het NABO-programma is het doel van dit wetsvoorstel –

[12] Toezegging TZ202610-043.

[13] *Kamerstukken II 2026/27, nr. 2026Z17308 en 2026Z17258.*

[14] *Kamerstukken II, 2025/26, 29 893, nr. 285.*

[15] *Kamerstukken II, 2025/26, 36 807, nr. 6.*

[16] *Kamerstukken II, 2021/22, 29 893, nr. 257.*

het geven van bindende aanwijzingen over het afsluiten van niet actief beveiligde overwegen – bovendien niet actueel meer. Om deze reden en vanwege het genoemde advies van de Raad van State ben ik voornemens om het wetsvoorstel niet in te dienen.

Ik ben systeemverantwoordelijke voor overwegveiligheid, maar het uitvoeren van verbetermaatregelen is een gedeelde verantwoordelijkheid van spoor- en wegbeheerder. Niet alle wegbeheerders zijn altijd bewust van hun invloed op overwegveiligheid en hun verantwoordelijkheid. In de beleidsagenda spoorveiligheid heb ik acties opgenomen om de verantwoordelijkheidsverdeling te onderzoeken en wegbeheerders actiever te betrekken bij overwegveiligheid.

Tot slot
Met de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 leg ik samen met de spoorsector de basis voor het behoud van een veilig spoor voor de komende jaren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram