

Vergaderjaar 2024–2025

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 281

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2025

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor spoorveiligheid. Achtereenvolgens wordt stilgestaan bij de opvolger van de beleidsagenda spoorveiligheid, openstaande punten van het plenaire debat over het treinongeval bij Voorschoten, de opvolging van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, het beleid voor overwegen en de verbeteringen van de brandblusvoorzieningen op emplacementen in de Rotterdamse haven.

Opvolger beleidsagenda spoorveiligheid 2020–2025

Voor het domein van spoorveiligheid is de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 opgesteld. Momenteel wordt gewerkt aan een opvolgend beleidsdocument. Naar verwachting zal deze eind dit jaar of uiterlijk in het eerste kwartaal van 2026 met uw Kamer gedeeld worden. Voor de totstandkoming van dit nieuwe beleidsdocument wordt zorgvuldig gekeken naar de resultaten uit de huidige beleidsagenda en naar kansen voor toekomstig spoorveiligheidsbeleid. Als onderdeel daarvan wordt opvolging gegeven aan de suggestie van de OvV om de interpretatie tegen het licht te houden van het principe dat het veiligheidsniveau op het spoor minimaal gelijk moet blijven en waar mogelijk moet verbeteren uit de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn¹. Dit gebeurt in algemene zin voor de spoorveiligheid en op specifieke onderwerpen zoals overwegen-beleid.

Opvolging ongeval Voorschoten

Op 13 februari 2025 is tijdens een plenair debat in de Kamer gesproken over het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over het ongeval bij Voorschoten op 4 april 2023. In dit debat zijn verschillende

¹ Richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid op het spoor.

toezeggingen gedaan en moties ingediend. Daarnaast is in het debat toegezegd dat op een aantal gestelde vragen schriftelijk teruggekomen zou worden. Hieronder wordt ingegaan op deze moties, toezeggingen en vragen. Verder wordt een reactie gegeven op de opvolgingsnotitie van de OvV die op 20 maart jl. is gepubliceerd. Deze opvolgingsnotitie is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Voortgang moties debat onderzoek ongeval Voorschoten

In het plenair debat zijn vijf moties aangenomen. De motie van Tweede Kamerlid Heutink² over het meegeven aan ProRail om veiligheidsprotocollen aan te scherpen om werkzaamheden aan het spoor veiliger te laten verlopen, is onder de aandacht gebracht bij ProRail.

De Tweede Kamerleden Heutink en Van Dijk vroegen in een motie om scherp toezicht op de implementatie van de aanbevelingen van OvV door ProRail.³ ILT monitort de voortgang van de aanbevelingen van OvV aan niet-bestuursorganen zoals ProRail. Hierover wordt verderop in deze brief gerapporteerd. Aangezien ProRail hun maatregelenpakket afgelopen november heeft gedeeld, heeft de ILT de opvolging van deze aanbeveling nog niet inhoudelijk in de monitoring over 2024 opgenomen. Om die reden is ProRail gevraagd om een voortgangsbrief op te stellen over het maatregelenpakket dat in het najaar van 2024 is gestart. Deze brief van ProRail is als bijlage bij deze kamerbrief opgenomen. Hiermee wordt de motie Heutink en Van Dijk als afgedaan beschouwd.

In haar brief gaat ProRail in op de status van de maatregelen voor het registratiesysteem over (bijna-)ongevallen, maatregelen om veiligheid tijdens spoorwerkzaamheden te verbeteren en de aanpak van nachtarbeid en werkdruk. Daarnaast zet ProRail kort uiteen wat voor regelgeving er op dit moment in de spoorbranche is. Voor verschillende van de onderwerpen onderzoekt ProRail nog wat mogelijke oplossingen zijn, wat risico's zijn en welke vervolgstappen daaruit voortkomen. Vervolgens zal ProRail contact opnemen met het ministerie voor de stappen waarvoor ze hulp van het ministerie nodig hebben. Samen wordt er dan gekeken wat mogelijk is. In de volgende spoorveiligheidsbrief in het voorjaar van 2026 komt daarover een stand van zaken. Uit de verschillende gesprekken die met ProRail worden gevoerd, uit het maatregelenpakket en uit bijgevoegde brief blijkt dat ProRail goed inzet op het uitvoeren van maatregelen en acties. De komende periode blijft het ministerie hierover regelmatig contact houden met ProRail.

Op het registratiesysteem voor (bijna-)ongevallen, waar de openstaande motie Van Kent op toeziet,⁴ wordt verderop in deze brief ingegaan.

Verder hebben de leden Heutink en Van Kent in het debat elk een motie ingediend die betrekking heeft op het laten voldoen van zelfstandigen zonder personeel aan de Arbeidstijdenwet en onderliggende wetgeving.⁵ De Arbeidstijdenwet valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Kamer wordt daarom door dat ministerie geïnformeerd over deze moties.

² Zie kamerstuk 29 893, nr. 272.

³ Zie kamerstuk 29 893, nr. 273.

⁴ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 275.

⁵ Zie Kamerstuk 29 893, nrs. 274 en 277.

In het plenair debat over het OvV-onderzoek naar het ongeval bij Voorschoten is een toezegging gedaan aan het Tweede Kamerlid Van Kent over het in gesprek gaan met ProRail over de mogelijkheid van het instellen van de Nederlandse taaleis bij risicovolle werkzaamheden op het spoor.⁶ Voor het werken aan het spoor is een Digitaal veiligheidspaspoort (DVP) vereist. Er gelden voor het verkrijgen van een DVP drie veiligheidstalen op het spoor: Nederlands, Engels of Duits. Mensen die geen van deze talen machtig zijn, kunnen alleen spoorwerkzaamheden doen als ze worden begeleid door iemand die één van deze talen spreekt. Daarnaast geldt voor personeel dat verantwoordelijk is voor de veiligheid de eis dat deze personen de Nederlandse taal machtig zijn. Zoals ProRail ook in haar bijgevoegde brief aangeeft, is uit incidentonderzoek nooit gebleken dat onvoldoende taalbeheersing een rol heeft gespeeld bij incidenten bij werken aan het spoor. Er is daarmee geen aanleiding om nu iets aan te passen aan de taaleisen bij werken op en rond het spoor. De toezegging aan de heer Van Kent wordt daarmee als afgedaan beschouwd.

Een tweede toezegging is gedaan aan het Kamerlid Van Dijk om de suggestie voor vrijwillige zelfbinding aan de Arbeidstijdenwet voor onderaannemers te onderzoeken.⁷ Naar aanleiding hiervan is het Ministerie van IenW in gesprek gegaan met ProRail en het Ministerie van SZW. Uit deze gesprekken met ProRail komt naar voren dat het van belang is dat voor spoorwerkers dezelfde eisen gelden als voor vergelijkbaar werk in andere sectoren. Als dat niet zo is, bestaat er een risico dat spoorwerkers uitstromen naar andere sectoren. Dat zet de krappe arbeidsmarkt verder onder druk. Om deze reden wordt geen verder onderzoek uitgevoerd naar vrijwillige zelfbinding aan de Arbeidstijdenwet voor onderaannemers.

Aan het Kamerlid Veltman is toegezegd om aandacht te besteden aan het «lerend vermogen» van de sector.⁸ Elk kwartaal wordt in het directeuren-overleg spoorveiligheid, waar ProRail, vervoerders en ILT aansluiten, aandacht besteed aan veiligheidscultuur. Dan vertelt een organisatie bijvoorbeeld hoe ze omgaan met incidenten of wordt een specifiek incident besproken en geanalyseerd. Het ongeluk in Voorschoten is daarbij ook aan bod gekomen waarbij het onderzoeksrapport en het maatregelenpakket van ProRail zijn besproken. Verder is een onderdeel van het maatregelenpakket van ProRail om vaker met meerdere partijen samen incidenten te onderzoeken en met elkaar de leerpunten te bespreken. Op die manier kan gezamenlijk van een incident worden geleerd. Via het directeurenoverleg spoorveiligheid zal aan dit onderwerp blijvend aandacht worden besteed. Daarnaast zal IenW regelmatig met ProRail bespreken wat de gesprekken met de sector over incidenten opbrengen. Hiermee wordt de toezegging aan mevrouw Veltman als afgedaan beschouwd.

Vragen uit het debat over het onderzoek naar het ongeval bij Voorschoten

Tijdens het debat werd gevraagd om terug te koppelen wat de voortgang is van het opzetten van een registratiesysteem voor incidenten. Dit is onderdeel van de aanbeveling aan het Ministerie van IenW, namelijk het wegnemen van barrières voor het creëren van een voorziening voor het registreren, analyseren en delen van informatie over (bijna-)ongevallen.

⁶ Toezegging TZ202503-072.

⁷ Toezegging TZ202503-073.

⁸ Toezegging TZ202503-074.

Het opzetten van het registratiesysteem zelf is een aanbeveling van het OvV aan ProRail. In de afgelopen periode heeft het ministerie hierover verkennende gesprekken gevoerd met ProRail, ILT en NS. Hierbij is besproken hoe incidenten nu worden geregistreerd, wat er nog mist, waar verbeteringen mogelijk zijn, etc.

Het huidige systeem van ProRail is voor incidenten die de treindienst raken al vrij volledig. Er is met name aanvulling nodig voor incidenten daarbuiten. De komende tijd moet onder andere bekeken worden welke eisen aan het register moeten worden gesteld, hoe gegarandeerd kan worden dat de datakwaliteit voldoende is en hoe ervoor wordt gezorgd dat incidenten ook worden gemeld. In die gesprekken wordt de motie van het lid Van Kent⁹ meegenomen die vraagt om het verplichten van het melden van (bijna-)ongevallen en bij overtreding passende boetes opnemen in contracten met ProRail. Verder wordt gekeken welke mogelijke barrières er zijn die door het ministerie weggenomen kunnen worden.

In het debat werd verder gevraagd naar de nazorg van slachtoffers van het ongeval en of dat is geëvalueerd. Directe nazorg aan slachtoffers is formeel een rol van de Veiligheidsregio. De Veiligheidsregio Hollands Midden heeft na het ongeval in Voorschoten een onderzoek laten doen naar de hulpverlening rondom het ongeval.¹⁰ In dit onderzoek schrijft men onder andere dat beter nagedacht moet worden over hoe de nazorg van slachtoffers te organiseren die niet- of lichtgewond zijn. Wel blijkt het lastig om ervaringen van slachtoffers te onderzoeken vanwege privacybescherming.

Uit navraag bij NS blijkt dat zij naar aanleiding van het treinongeval Voorschoten verschillende maatregelen op het gebied van nazorg heeft ondernomen. Zo zijn alle getroffen reizigers gebeld, is er een calamiteitenlijn voor getroffen reizigers ingesteld, zijn alle achtergelaten eigendommen per koerier thuisbezorgd en zijn bloemen bezorgd bij degenen waarvan een adres bekend was. Verder is een schade-expertisebureau ingeschakeld dat alle reizigers heeft gebeld om te inventariseren wat voor schade er was. Deze schade is zo mogelijk direct vergoed. Letselschade is in kaart gebracht en vergoed. Enkele dossiers zijn nog in behandeling. Verder is een bijeenkomst georganiseerd voor getroffen reizigers en personeelsleden waar de resultaten van de gedane onderzoeken zijn besproken. Hierbij was ook slachtofferhulp aanwezig.

De definitie voor eilandbuitendienststelling kwam ook aan bod in het plenair debat over het ongeval, met de vraag wanneer de definitie hiervan wordt aangepast. De aangepaste definitie is via de website van Stichting railAlert gedeeld met de sector en wordt opgenomen in de nieuwe versie van de brancheregelgeving¹¹ die uiterlijk eind 2025 aangepast wordt. Meer achtergrond over de eilandbuitendienststelling is te vinden in de brief van ProRail die bijgevoegd is bij deze brief.

De Kamer had ook een vraag hoe wordt omgegaan met monitoring van de opvolging van aanbevelingen nadat deze zijn geïmplementeerd. ILT monitort de aanbevelingen totdat deze zijn geïmplementeerd en waar nodig neemt ILT monitoring daarna op in haar reguliere toezicht. Hierbij hanteert ILT het principe van risicogericht werken.

⁹ Zie kamerstuk 29 893, nr. 275.

¹⁰ Leeronderzoek treinincident Voorschoten, Nederlands Instituut Publieke Veiligheid, 2023.

¹¹ Voorschrift Veilig Werken aanrijding trein (VWV-at).

De Kamer had ook een vraag of alle hulpverleners over dezelfde informatie konden beschikken tijdens de afhandeling van het ongeval, waaronder de rol van het C2000-netwerk. De politie geeft aan dat het C2000-systeem normaal functioneerde. Het is aan de afzonderlijke hulpdiensten hoe ze gebruik maken van het C2000-systeem om met elkaar informatie uit te wisselen.

Opvolgingsnotitie OvV over opvolging van de aanbevelingen uit het onderzoek naar het ongeluk bij Voorschoten

Op 20 maart jl. publiceerde OvV een opvolgingsnotitie over de reacties op en de opvolging van de aanbevelingen. OvV concludeert daarin dat de aanbeveling die aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is gedaan volgens de OvV niet wordt opgevolgd. Hierover heb ik met de voorzitter van de OvV gesproken. In het gesprek is aangegeven welke stappen het ministerie heeft gezet na het verschijnen van het rapport om aan de slag gegaan met de aanbeveling. De opvolgingsnotitie maakt voor mij duidelijk dat deze stappen onvoldoende zichtbaar zijn gemaakt. In navolgende gesprekken met de sector heb ik nadrukkelijk om aandacht gevraagd voor de opvolging van de aanbevelingen van het OvV.

Zoals eerder in deze brief aangegeven bij de beantwoording van vragen, worden bijvoorbeeld gesprekken over het registratiesysteem voor incidenten gevoerd. Verder is er ook regelmatig contact met ProRail over hun maatregelenpakket en de voortgang daarvan. OvV schrijft in de opvolgingsnotitie dat niet duidelijk is wat het ministerie gaat doen met het verzoek van ProRail om te helpen bij het wegnemen van barrières voor het verder brengen van innovaties en het aanpassen van wet- en regelgeving. Voor beide onderdelen is ProRail nog aan het onderzoeken wat er nodig is en is het dus nog niet duidelijk welke barrières het ministerie weg kan nemen. Bovendien moet er vervolgens door het ministerie gekeken worden of het juridisch mogelijk is om wet- en regelgeving op die gebieden aan te passen. Op deze wijze werkt het Ministerie van IenW hard aan het implementeren van deze aanbeveling.

Daarnaast schrijft OvV dat veiligheid expliciet en transparant moet worden meegewogen bij afwegingen rondom werken aan het spoor. Veiligheid is zoals aangegeven in eerdere reacties op het onderzoeksrapport een belangrijke randvoorwaarde, maar zoals OvV aangeeft kan het daarmee gebeuren dat er te weinig expliciete aandacht voor is. Het rapport van OvV heeft er daarom toe geleid dat het ministerie meer expliciete aandacht wil besteden aan werken aan het spoor. Om die reden wordt dit onderwerp nadrukkelijk meegenomen in de opvolger van de beleidsagenda spoorveiligheid. Daarin worden de aandachtspunten van OvV ook meegenomen.

Monitoringsrapportage ILT over voortgang aanbevelingen OvV

ILT heeft een wettelijke taak bij het monitoren van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over voorvallen op het spoor die zijn gericht aan niet-bestuursorganen zoals spoorwegondernemingen of ProRail. Als bijlage is de rapportage van ILT meegestuurd over het jaar 2024. Deze rapportage gaat in op de uitvoering van de aanbevelingen uit twee rapporten van OvV:

- Een aanrijding van een hoogwerker op een overweg bij Dalfsen in 2016
- Een aanrijding van een kraan op lorries bij een railinzetplaats bij Voorschoten in 2023

Voor het onderzoek naar het ongeluk bij Dalfsen stond nog één te monitoren aanbeveling open. Deze aanbeveling is gericht aan ProRail en

heeft betrekking op «Instructies voor overweggebruikers in uitzonderlijke situaties». Bij de vorige rapportage zag de ILT nog te weinig opvolging.¹² Nu rapporteert ILT dat zij positief is over de stappen die ProRail heeft gezet. Het communicatieplan voor de door ProRail opgezette procedure «bijzondere oversteek» is verder uitgewerkt. In het plan is per doelgroep duidelijk gemaakt welke communicatie nodig is en hier is in de praktijk opvolging aan gegeven. ILT vindt hiermee dat deze aanbeveling voldoende is opgevolgd en sluit de monitoring af. Wel verwacht ILT van ProRail dat ze kritisch blijft kijken naar de procedure, het communicatieplan blijft uitvoeren en deze aanpast waar nodig. ILT blijft in haar risicogestuurde aanpak aandacht houden voor overwegveiligheid.

Voor het onderzoek naar het ongeluk bij Voorschoten schrijft ILT in haar rapportage dat ze nog niet inhoudelijk ingaat op de opvolging van de aanbevelingen in de rapportage over 2024. Alle aanbevelingen aan niet-bestuursorganen zijn gericht aan ProRail en ProRail heeft in november haar maatregelenpakket via het ministerie bij OvV ingediend. ILT heeft wel een aantal aandachtspunten bij het maatregelenpakket waaronder het verduidelijken van de mijlpalen en het onderzoeken of maatregelen haalbaar zijn. ProRail heeft de gevraagde nadere uitwerking inmiddels gedeeld. ILT bespreekt de voortgang twee keer per jaar met ProRail in de reguliere gesprekscyclus tussen ILT en ProRail.

Via de monitoringsrapportage over het jaar 2025 wordt een volgende update voor de aanbevelingen voor Voorschoten gegeven. Deze monitoringsrapportage wordt voor de zomer van 2026 met de Kamer gedeeld.

Overwegveiligheid

De Kamer heeft verzocht om een inventarisatie van de knelpunten van het overwegenbeleid voor de toename van treinfrequenties. In deze brief volgt een terugkoppeling van de gevoerde gesprekken met Rover en vervoerders. Verder wordt de Kamer geïnformeerd over de uitwerking van het Plan van Aanpak Overwegveiligheid in de Structurele Overwegverbeteraankpak, en over de voortgang van de lopende overwegverbeterprogramma's.

Overwegveiligheidsbeleid bij toenemende treinfrequenties

Om de overwegveiligheid op peil te houden, geldt het beginsel dat risicotoename in principe gecompenseerd moet worden. Dit volgt uit het principe uit de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn dat de veiligheid continu moet verbeteren en minimaal op hetzelfde peil moet blijven. Hogere treinfrequenties zorgen ervoor dat overwegen vaker sluiten, waardoor de kans op incidenten toeneemt.

In navolging van de motie Veltman c.s. van 19 december 2024¹³ zijn gesprekken gevoerd met Rover en met enkele reizigersvervoerders over de door hen ervaren beperkingen van het overwegenbeleid.

Uit deze gesprekken komen de volgende knelpunten naar voren:

- a) Maatregelen worden getroffen op overwegen waar het risico toeneemt, terwijl het doelmatiger zou zijn om te investeren in overwegen die in absolute zin risicovoller zijn.
- b) Rover acht het verbod op nieuwe overwegen bij nieuw aan te leggen spoor disproportioneel, omdat dit zeer hoge meerkosten met zich mee

¹² Zie Kamerstuk 29 893, nr. 268.

¹³ Zie Kamerstuk 33 652, nr. 101.

zou brengen en niet altijd in verhouding staat tot het beoogde gebruik van de spoorlijn.

- c) Vervoerders voelen zich niet of onvoldoende betrokken bij overwegmaatregelen, waar ze hun expertise ook bij zouden kunnen inzetten en die directe consequenties hebben voor hun bedrijfsvoering.
- d) Vervoerders ervaren dat met meldingen van onveilig gedrag of risicovolle ontwikkelingen bij overwegen onvoldoende gebeurt, of in ieder geval dat ze hier onvoldoende terugkoppeling over krijgen.

De partijen onderstrepen het belang van veilige overwegen, en benoemen ook positieve ontwikkelingen in het nieuwe overwegenrisicomodel van ProRail en de kosteneffectiviteitstool die gerealiseerd zijn naar aanleiding van het Plan van Aanpak Overwegveiligheid dat in mei 2023 met de Kamer is gedeeld.¹⁴ De uitkomsten van de gesprekken en de inbreng van deze partijen hierin zal betrokken worden bij de opvolger van de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025. Hiervoor zullen aanvullende sessies met sectorpartijen georganiseerd worden.

Structurele overwegverbeteraanpak

Het Plan van Aanpak Overwegveiligheid is verder uitgewerkt in de Structurele Overwegverbeteraanpak (SOVA). Hiervoor is de resterende ca. € 30 miljoen van de aflopende overwegverbeterprogramma's beschikbaar, waarvan ProRail het eerste deel reeds beschikt heeft gekregen.

ProRail is aan de slag gegaan met een aantal concrete voorstellen. Ik ben onder meer akkoord gegaan met een voorstel van ProRail om tussen de 15 en 30 particuliere onbeveiligde overwegen voor maximaal € 5 miljoen op te heffen. Daarnaast is binnen deze aanpak ook een bedrag van € 5 miljoen gereserveerd voor het nemen van maatregelen op haven- en industriespoorlijnen, in samenwerking met de havenbedrijven en wegbeheerders. Daarmee wordt een volgende slag gemaakt om de overwegveiligheid te verbeteren.

Voortgang lopende overwegverbeterprogramma's

Binnen de aflopende overwegverbeterprogramma's worden maatregelen genomen om de veiligheid van overwegen verspreid over heel Nederland te verbeteren. Het programma NABO (Niet actief beveiligde overwegen) heeft per 1 maart 161 van de 180 openbaar toegankelijke overwegen opgeheven of beveiligd. ProRail heeft signaleerd dat de aanpak van resterende NABO's in Heiloo een risico kent om te vertragen tot na de formele einddatum van het NABO-programma op 1 januari 2028. ProRail brengt hiervoor momenteel in kaart hoe groot dit risico is en welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om alsnog de ambitie van het NABO-programma te behalen.

Brandblusvoorzieningen Rotterdamse havenemplacementen

De blusvoorzieningen in de Rotterdamse haven zijn door het bevoegd gezag voorgeschreven in het kader van de omgevingsvergunning voor rangeren en opstellen van spoorvoertuigen met gevaarlijke stoffen. De werkzaamheden voor de aanleg van blusvoorzieningen zijn in 2022 en 2023 onder grote tijdsdruk en deels in slechte weersomstandigheden uitgevoerd. Dit heeft geleid tot vervuiling in de leidingen en lekkages, waardoor in de eerste maanden van 2024 beperkingen zijn opgetreden in

¹⁴ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 262.

de bedrijfsvoering.¹⁵ ProRail heeft lekkages hersteld en de leidingen zijn gespoeld vanwege de mogelijke vervuiling. Vanaf de zomer van 2024 zijn de blusvoorzieningen stabiel en alle emplacementen in dienst voor handelingen met gevaarlijke stoffen.

Vanwege de zorgen omtrent de robuustheid van de blusvoorzieningen heeft ProRail in de tweede helft van 2024 een onderzoek uitgevoerd. De conclusie van het onderzoek is dat de aannemers het vastgestelde ontwerp hebben opgeleverd en het systeem als geheel in de basis robuust is. In de snelheid van de aanleg en door de onbekendheid met de systemen zijn er wel lokaal zwakke plekken ontstaan. De zwakke plekken komen bij een storing in beeld en worden vervolgens bij herstel robuust gemaakt. Tijdens de herstelwerkzaamheden in 2024 zijn veel zwakke plekken al hersteld en locaties robuust gemaakt. Het aantal storingen laat inmiddels een dalende trend zien.

Daarnaast is geconstateerd dat er verbeteringen nodig zijn in de storingsorganisaties van ProRail en de aannemer en de bereikbaarheid van de systemen voor onderhoud of in geval van een storing niet optimaal is. ProRail zal de komende tijd investeren in de kwaliteit van de adequate storingsorganisatie en standaard afhandelsscenario's ontwikkelen om de hinder voor het treinverkeer in geval van storingen te minimaliseren.

Tot slot

Veiligheid is randvoorwaardelijk voor het gehele spoorstelsel. Samen met de sector werkt het Ministerie van IenW eraan om de veiligheid op het spoor op peil te houden. De Kamer wordt eind dit jaar opnieuw geïnformeerd over de voortgang van de stappen die worden genomen om het spoor veiliger te maken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

¹⁵ Zie Kamerstuk 29 893, nr. 268.