Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
16 november 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/215806

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Beslistermijn
23-11-2025

Bijlage(n)
4

Aan Staatssecretaris IenW

nota

DGMo OVS S Beslisnota versturen Kamerbrief Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030

Aanleiding

De Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 loopt af en daarmee was het nodig om een opvolger op te stellen. Eerder dit jaar is daarvoor de langetermijnambitie vastgeklikt met het Beleidskader Spoorveiligheid[1], en deze is nu verder ingevuld met de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030. Inmiddels heeft de spoorsector deze Beleidsagenda omarmt en is het gereed om naar de Tweede Kamer te sturen, tezamen met de reguliere voortgangsbrief Spoorveiligheid.

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd akkoord te gaan met:

- Het versturen van de Kamerbrief en de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 naar de Tweede Kamer;
- Het versturen van het jaarverslag Spoorveiligheid 2025 van de ILT aan de Tweede Kamer;
- Het plannen van het startmoment voor de uitvoering van de beleidsagenda met (sector)partijen in Q1 2027.

Kernpunten

Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030

- In mei 2026 is het Beleidskader Spoorveiligheid met de Tweede Kamer gedeeld. Hiermee zijn de ambitie en belangrijkste uitgangspunten vastgesteld waarmee we het huidige hoge veiligheidsniveau van het Nederlandse spoor beheerst willen handhaven.
- Met deze Kamerbrief sturen we de onderliggende Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 mee. Deze is onderverdeeld in een aantal thema-onderwerpen waarin de stand van zaken, uitdagingen, specifieke uitgangspunten en wenselijke beleidsontwikkelingen worden uiteengezet.
- De gekozen onderwerpen zijn 1) suïcidepreventie, 2) overwegveiligheid, 3) veilig werken op of aan het spoor, 4) treinbotsingen en 5) veilige infrastructuur. Zie *toelichting* voor duiding gekozen selectie.
- Per onderwerp zijn beleidsontwikkelingen (met startacties) gedefinieerd om het huidige hoge spoorveiligheidsniveau vast te houden.
- Na publicatie van deze beleidsagenda gaat IenW met de sector aan de slag met de uitvoering middels de Actielijnen, waartoe in de agenda startacties

[1] Kamerstuk 29893, nr. 285 (bijlage 2026D22208)

zijn opgenomen. Updates vinden plaats via de reguliere voortgangsbrieven Spoorveiligheid aan de Tweede Kamer.
- Voor de uitvoering van de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 is ca. €105 miljoen beschikbaar (zie financiële overwegingen in de toelichting).
- U wordt geadviseerd om in Q1 2027 een startmoment voor de uitvoering van de beleidsagenda bij te wonen, om met de betrokken partijen de gezamenlijk inzet te markeren.
- Naast de beleidsagenda wordt een opgemaakte versie van het eerder vastgestelde Beleidskader Spoorveiligheid meegezonden. Hierin zijn een paar kleine aanpassingen gedaan ten opzichte van de versie die in mei naar de Tweede Kamer is gegaan, zie *toelichting* voor achtergrond.
- In de Kamerbrief bij deze Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 wordt onder andere ingegaan op de inhoud van de beleidsagenda en het vervolg na publicatie van deze beleidsagenda.

Spoorveiligheid
Naast de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 besteedt u in deze brief ook aandacht aan een aantal andere onderwerpen:
- U stuurt het jaarverslag spoorwegveiligheid 2025 van de ILT naar de Kamer. Dat is dit jaar een afschrift van het jaarverslag dat naar het Europees spoorwegbureau gaat. Eerder stuurde ILT een ingekort en publieksvriendelijk jaarverslag naar de Tweede Kamer, maar het jaarverslag voor het Europees spoorwegbureau is aanzienlijk korter en leesbaarder gemaakt. Daarom heeft ILT besloten om dat verslag voortaan integraal naar de Tweede Kamer te sturen. Uit het verslag komen geen zorgelijke veranderingen ten opzichte van voorgaande jaren naar voren.
- U doet een toezegging af vanuit het commissiedebat Spoorgoederenvervoer over de economische schade door de gebruiksbeperkingen door verzakking in de Barendrechttunnel.[2]
- U geeft aan dat ProRail opdracht heeft gekregen om met havenbedrijven en spoorgoederenvervoerders in gesprek te gaan over risicovolle havenoverwegen en doet daarmee een toezegging af.[3] Dit is ook onderdeel van de beleidsagenda spoorveiligheid.
- U informeert de Kamer over de evaluatie van het CLU+ convenant.
- U informeert de Kamer over de start van de internetconsultatie van de lagere regelgeving bij de nieuwe Spoorwegwet.
- U deelt uw voornemen om het wetsvoorstel voor een aanwijzingsbevoegdheid voor passieve, oftewel Niet-Actief Beveiligde Overwegen (NABO's), niet in te dienen. Op dit wetsvoorstel heeft de Raad van State in 2022 negatief geadviseerd. Dit wetsvoorstel is door de voortgang van het NABO-programma niet meer nodig: op alle in het NABO-programma opgenomen overwegen is inmiddels overeenstemming bereikt met de wegbeheerders en rechthebbenden. Met de beleidsagenda geeft u aan welke acties u neemt om de verhoudingen tussen spoor- en wegbeheerders indien nodig te verduidelijken.

Krachtenveld
De spoorsector committeert zich aan de beleidsagenda en de uitvoering van afspraken via actielijnen. Het gaat om de volgende betrokken partijen: ProRail, NS, Arriva, Keolis, DB Cargo, RTB-Cargo, Strukton, Stichting railAlert,

[2] Toezegging TZ202610-043.
[3] Toezegging TZ202610-036.

Havenbedrijven, Stichting Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer (VVRV), Infravervoerders, Arbeidsinspectie, ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Goudzwaard (JA21) en Van der Plas (BBB) hebben Kamervragen gesteld over de Barendrechttunnel, u heeft deze beantwoord.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid publiceert op 25 november hun opvolgnotitie op de aanbeveling uit hun onderzoek naar het overwegongeluk Hooge Zwaluwe, het is gebruikelijk dat de OvV dit doet. Daarin is de OvV naar verwachting kritisch, omdat de OvV vindt dat we in de Kamerbrief spoorveiligheid van mei jl. te afwachtend zijn in de aanpak van overwegveiligheid, en wijst daarbij met name op de passage dat IenW spreekt over de gedeelde verantwoordelijkheid tussen de spoor- en wegbeheerder in de aanpak van overwegveiligheid. In gesprekken heeft de OvV zich begripvol getoond voor de IenW-aanpak van overwegveiligheid (fysieke maatregelen nemen, objectiveren van het veiligheidsrisico per overweg, het stimuleren van innovatieve maatregelen, het aan tafel krijgen van de spoor- en wegbeheerder, etc.). Daarbij is IenW systeemverantwoordelijke, en de weg- en spoorbeheerder verantwoordelijk voor de uitvoering van de overwegveiligheid. De beleidsagenda spoorveiligheid geeft hier verder invulling aan.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Toelichting

Politieke context
In de Tweede Kamer is er met name de afgelopen jaren aandacht geweest voor overwegveiligheid, bijvoorbeeld rond het NABO-programma, maar ook vanwege het zogenaamde standstill-principe,[4] waarvan in Nederland een relatief stringente toepassing bestond. Met de beleidsagenda wordt een passendere toepassing gekozen. Verder is er naar aanleiding van het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid ook aandacht geweest voor het ongeval bij Voorschoten, het onderzoeksrapport daarover en de opvolging van de aanbevelingen. Ook over suïcidepreventie worden vragen gesteld in debatten.

Het Beleidskader Spoorveiligheid heeft een positieve reactie van PRO-Kamerlid De Hoop gekregen in het Commissiedebat Spoorveiligheid in juni 2026.

Financiële overwegingen
Vanuit de herprioritering is €30 miljoen vrijgemaakt voor suïcidepreventie.[5] Daarnaast wordt ca. €75 miljoen aan bestaande spoorveiligheidsmiddelen geheralloceerd voor de uitvoering van de Beleidsagenda Spoorveiligheid. Daarmee is in totaal ca. €105 miljoen beschikbaar om de komende jaren uitvoering te geven aan de beleidsontwikkelingen uit de beleidsagenda.

Thema-onderwerpen Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030

[4] Het standstill-principe volgt uit Europese regelgeving en houdt in dat de veiligheid niet mag verslechteren. De strikte toepassing van het principe in het verleden leidde ertoe dat elke risicotoename direct lokaal gecompenseerd moest worden. Dit beperkte bijvoorbeeld kansen om treinfrequenties toe te laten nemen. Met de beleidsagenda wordt de mogelijkheid geïntroduceerd om landelijk en passender te compenseren
[5] Zie Kamerstuk 37020-A-14

Vanuit de evaluatie die is uitgevoerd over de vorige beleidsagenda was het advies om het aantal onderwerpen te beperken en deze uitgebreider uit te werken.[6] Om die reden is er in deze beleidsagenda gekozen voor vijf onderwerpen. Dit zijn onderwerpen die de afgelopen jaren grote invloed hebben gehad op het algehele spoorveiligheidsniveau. Ook zijn het onderwerpen die het Rijk beleidsmatig kan beïnvloeden en die een sectorbreed karakter hebben, en die niet eigenstandig plaatsvinden in grote programmatische aanpakken, zoals ERTMS en Weerbaarheid. De vijf onderwerpen uit de agenda zijn: suïcidepreventie, overwegveiligheid, treinbotsingen, veilig werken op of aan het spoor, en veilige railinfrastructuur.

Aanpassingen in Beleidskader spoorveiligheid
Aanpassingen ten opzichte van de versie die in mei naar de Tweede Kamer is gestuurd zijn de titels en de indeling van de thema-onderwerpen om dit gelijk te trekken met de beleidsagenda. Verder wordt er voor de doelwaardes uitgegaan van de jaren 2021-2025 i.p.v. 2020-2024, omdat inmiddels de cijfers over 2025 bekend zijn. Het jaar 2020 was vanwege de coronapandemie atypisch en er is daarom gekozen om het een jaar te verschuiven.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief Beleidsagenda Spoorveiligheid 2026-2030 & spoorveiligheid	
03	Beleidsagenda spoorveiligheid 2026-2030	De beleidsagenda spoorveiligheid waarin het beleid op het gebied van spoorveiligheid is opgenomen voor de komende 5 jaar.
04	Beleidskader spoorveiligheid	Opgemaakte versie van het beleidskader spoorveiligheid dat in het voorjaar naar de Tweede Kamer is gestuurd
05	ILT-jaarverslag spoorveiligheid 2025	Het jaarverslag van ILT over spoorveiligheid in 2025

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
1 mei 2026	Beslisnota bij Kamerbrief Spoorveiligheid voorjaar 2026 (IENW/BSK-2026/66936)	Hoort bij de Kamerbrief waarmee het Beleidskader Spoorveiligheid in mei 2026 naar de Tweede Kamer is verzonden.

[6] Zie Kamerstuk 29893, nr. 284 (bijlage 2025D49520)