

Vergaderjaar 2007–2008

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 69

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juni 2008

Hierbij bied ik u het rapport «*Trendanalyse 2007. Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland*» aan van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.¹ In deze brief ga ik in op de belangrijkste in het rapport gesignaleerde trends ten aanzien van de spoorwegveiligheid in het jaar 2007.

Achtergrond

De trendanalyse rapportage verschijnt jaarlijks in het tweede kwartaal en heeft betrekking op de staat van de spoorwegveiligheid van het afgelopen kalenderjaar. De nu voorliggende trendanalyse 2007 is de zevende rapportage die ik in deze vorm aan uw Kamer aanbied. De Trendanalyse geeft een beeld van de veiligheid op het spoor aan de hand van parameters omschreven in de tweede Kadernota railveiligheid: «Veiligheid op de Rails». (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2). Centraal in het railveiligheidsbeleid staan de zogeheten risicodragers. Voor elke risicodrager is in de tweede Kadernota een ambitie benoemd. De Trendanalyse geeft aan in hoeverre een ambitie gehaald is en welke trends zijn waar te nemen. Om een trend te bepalen, wordt gekeken naar meerdere jaren. Het beeld wordt anders sterk bepaald door éénmalige gebeurtenissen. Bij de trendanalyses wordt gewerkt met vijfjaargemiddelden.

Trends 2007

Het jaar 2007 was overwegend een goed jaar vanuit het perspectief van de spoorwegveiligheid en de meeste ontwikkelingen in het kader van de spoorwegveiligheid vertonen een positief beeld. Op grond daarvan is er geen aanleiding het railveiligheidsbeleid te wijzigen, zoals nu verwoord in de tweede Kadernota.

Risicodrager Reizigers

In 2007 vielen er geen doden te betreuren onder de groep reizigers. De

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

norm voor het aantal dodelijke slachtoffers onder de reizigers wordt sinds 1995 gerealiseerd. In 2007 bedroeg het aantal gewonden reizigers 85, waarvan 2 zwaar gewond en is daarmee het laagste aantal in vijf jaar.

Risicodragers Personeel

In 2007 vielen er geen doden te betreuren onder de groep personeel. Wel raakte 1 personeelslid (baanwerker) zwaar gewond tengevolge van een botsing en raakten 9 personeelsleden licht gewond; (7 machinisten, 1 baanwerker en 1 overig personeelslid).

Voor machinisten en conducteurs geldt dat het aantal gewonden aanmerkelijk lager ligt dan in de periode voor het jaar 2000.

Voor baanwerkers geldt dat de absolute aantallen letsels klein zijn: meestal nul tot twee doden per jaar. In 2003 viel er 1 dode, in 2004 waren het er 2, in 2005 geen en in 2006 betrof het 1 dode. Hoewel de absolute aantallen laag zijn, is het potentiële risico voor deze beroepsgroep hoog in vergelijking met andere beroepen. Het risico bevindt zich boven de streefwaarde voor het maximaal aanvaardbare risico in 2010. De norm voor dit risico zoals gedefinieerd in de Kadernota komt bij de huidige personeelsomvang overeen met ongeveer 1 dodelijk slachtoffer per 2,5 jaar. Het is om deze reden dat extra alertheid en inspanningen voor alle spoorpartijen geboden blijven.

Zoals afgesproken in het Algemeen Overleg van 23 januari 2008 (kamerstuk 22 026/29 893, nr. 278) zal ik u voor het zomerreces nader informeren over de stand van zaken van het onderhoudsrooster 2009 in relatie tot de verbetering van de veiligheid van de baanwerkers.

Risicodragers Overweggebruikers

In 2007 zijn 19 overweggebruikers om het leven gekomen, in 2006 bedroeg dit aantal 12. Het risico voor overweggebruikers is in de jaren 1996–2006 sterk gedaald. Deze daling is in 2007 tot stilstand gekomen. Het 5-jaarsgemiddelde ligt met 19 doden ruim onder de doelstelling voor 2010, te weten 24.

Overige risicodragers

De overige risicodragers zijn onbevoegden, suïcides en mensen in de omgeving van het spoor. Voor de onbevoegden en suïcides geldt een niet gekwantificeerde doelstelling van permanente verbetering. Voor de omgeving geldt de doelstelling van 0 doden.

In 2007 kwam geen enkele persoon om bij het oversteken van een perronspoor en ook vielen er in 2007 geen doden in de omgeving van het spoorwagsysteem. Het aantal suïcides in 2007 bedroeg 193 en is daarmee al enkele jaren stabiel.

Zoals opgemerkt, ligt het aantal suïcides op het spoor de laatste jaren op een constant niveau. Hoewel hier geen daling is te zien, is mijn beeld dat alle betrokken partijen de nodige maatregelen hebben genomen om suïcide te bestrijden. Het volledig uitbannen van dit soort trieste voorvallen op het spoor is spijtig genoeg echter helaas niet mogelijk. Uiteraard zullen partijen zich blijven inspannen om het aantal suïcides terug te dringen.

Indicatoren veiligheid reizigersvervoer

De ongevallen die relevant zijn voor de veiligheid van reizigers zijn met name de botsingen, ontsporingen en aanrijdingen op overwegen. Voor alle indicatoren geldt dat de trend neutraal is.

Over de voortgang van de aanpak van de Stop-Tonend-Sein (STS) passages zal ik u conform mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg van 23 januari 2008 afzonderlijk informeren voor het zomerreces. De maatregelen die de branchepartijen nemen, zijn zowel gericht op het terugdringen van het aantal STS-passages als op het verminderen van de daar aan verbonden risico's.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft mij onlangs bericht een onderzoek in te stellen naar de Stop-Tonend-Sein gerelateerde treinongevallen die zich de laatste jaren hebben voorgedaan. De focus van dat onderzoek zal niet alleen zijn gericht op de toedracht en (achterliggende) oorzaken van die ongevallen, maar ook op de wijze waarop door de spoorbedrijven en mijn departement c.q. de Inspectie Verkeer en Waterstaat met de STS-problematiek is/wordt omgegaan. Over de uitkomsten van dit onderzoek en de reactie op de aanbevelingen zal ik uw Kamer te zijner tijd informeren.

Met betrekking tot de veilige berijdbaarheid van het spoor en in het bijzonder van de wissels heb ik uw Kamer reeds eerder geïnformeerd¹ over het door ProRail op te stellen afwegingskader voor veiligheidswaarden. Met ProRail is de afspraak gemaakt, dat dit afwegingskader per 1 oktober 2008 landelijk operationeel en geïmplementeerd zal zijn. Voorts heeft ProRail aangegeven dat op 1 januari 2009 95% van de wissels aan de veiligheidswaarden zal voldoen. Hiermee denkt ProRail de veilige berijdbaarheid van het spoor te kunnen waarborgen. Ik heb in deze brief ook aangegeven op welke wijze ik stimuleer dat ProRail de verbeteringen aan de wissels en de totstandkoming van dit afwegingskader realiseert.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Zie brief van 9 april 2009, Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 984, nr. 131.