

Vergaderjaar 2008–2009

29 893

**Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 84**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juni 2009

Hierbij bied ik u het rapport «Trendanalyse 2008, Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland»<sup>1</sup> aan. Hieronder ga ik nader in op de belangrijkste in het rapport gesignaleerde trends ten aanzien van de railveiligheid in 2008.

### **Conclusies**

Op grond van de resultaten van de trendanalyse concludeer ik dat de staat van veiligheid van het Nederlandse spoor goed is. Dat blijkt ook uit een internationale vergelijking<sup>2</sup>. De meeste doelstellingen uit de Tweede Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de Rails»<sup>3</sup> worden bereikt en de meeste indicatoren laten een positieve of neutrale trend zien. Deze goede resultaten zijn echter geen reden om achterover te leunen. Een aantal doelstellingen voor 2010 is nog niet bereikt. Verdere verbetermaatregelen en ambities voor de periode na 2010 zal ik opnemen in de Derde Kadernota Railveiligheid, die ik zo spoedig mogelijk in 2010 naar uw Kamer zal sturen, vergezeld van de daar bijbehorende evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid.

### **Achtergrond**

De trendanalyse-rapportage verschijnt jaarlijks in het tweede kwartaal en heeft betrekking op de staat van de railveiligheid van het afgelopen kalenderjaar. De nu voorliggende trendanalyse 2008 is de achtste 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. De zogenaamde risicodragers staan centraal in het railveiligheidsbeleid. Voor elk van deze risicodragers is in de Tweede Kadernota een ambitieniveau vastgesteld. De Trendanalyse geeft aan in hoeverre deze is gehaald en welke trends daarbij zijn waar te nemen. Om te voorkomen dat éénmalige gebeurtenissen de beeldvorming vertroebelen wordt voor de vaststelling van trends gekeken naar de ontwikkelingen over meerdere jaren heen. In deze

<sup>1</sup> Inspectie Verkeer en Waterstaat, 1 mei 2009. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> «Veiligheidsbalans 2008», Inspectie Verkeer en Waterstaat, december 2008.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2.

Trendanalyse betreft dat vijfjaarsgemiddelden. Hieronder vindt u de verschillende bevindingen per risicodragers.

## **Spoorveiligheid 2008 per risicodragers**

### *Reizigersveiligheid*

De doelstelling voor reizigersveiligheid voor 2010 conform de Tweede Kadernota Railveiligheid voor dodelijke slachtoffers is ruimschoots gehaald. In 2008 is één treinreiziger om het leven gekomen bij een totaal aantal reizigerskilometers van 16,5 miljard. Het vijfjaarsgemiddelde komt daarmee op 0,5 dodelijk slachtoffer per 10 miljard reizigerskilometers. De doelstelling voor 2010 was maximaal 1,5 dodelijk slachtoffer per 10 miljard reizigerskilometers.

In 2008 zijn 62 treinreizigers gewond geraakt. Het vijfjaarsgemiddelde komt daarmee op 119. Dat is nog ruim boven de doelstelling voor 2010 conform de Tweede Kadernota Railveiligheid, namelijk maximaal 51 gewonden<sup>1</sup>. De trend is hier positief. Het aantal gewonden in 2008 was het laagste aantal in de afgelopen 10 jaar. Eén van de maatregelen die hierbij tot verbetering leidt is de aanpak van de STS-problematiek<sup>2</sup>, waarover ik uw Kamer heb geïnformeerd op 27 april 2009<sup>3</sup>. Zo is het aantal gewonde treinreizigers in 2007 en 2008 relatief laag, onder andere omdat er in die jaren geen STS-passages hebben plaatsgevonden die hebben geleid tot gewonde treinreizigers.

### *Personeelsveiligheid*

In 2008 zijn geen rangeerders en baanwerkers om het leven gekomen. De vijfjaarsgemiddelden komen daarmee op 0 respectievelijk 1,5 dodelijk slachtoffer per 10 000 werknemers per jaar voor rangeerders, respectievelijk baanwerkers. De doelstelling voor 2010 conform de Tweede Kadernota Railveiligheid is voor elk van deze beroepsgroepen maximaal 1 dodelijk slachtoffer per 10 000 werknemers per jaar. Daarmee is deze doelstelling voor rangeerders al wel, maar voor baanwerkers nog niet behaald. Overigens is de trend van beide wel positief. De vijfjaarsgemiddelden van beide zijn de laagste sinds 1999. De positieve trend ten aanzien van de veiligheid van baanwerkers is mede te danken aan de verdere reductie van het werken in «Persoonlijke Waarneming». Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd in onder andere mijn brief van 14 juli 2008<sup>4</sup>.

### *Overwegveiligheid*

De doelstelling voor 2010 conform de Tweede Kadernota Railveiligheid is ruimschoots gehaald. In 2008 zijn 18 overweggebruikers om het leven gekomen. Het vijfjaarsgemiddelde komt daarmee op 17. De doelstelling voor 2010 is maximaal 24 dodelijke slachtoffers per jaar. Binnen deze categorie slachtoffers op overwegen was er in 2008 wel een sterke stijging van het aantal dodelijke slachtoffers op zogenaamde reizigersoverpaden, speciale voetgangersoverwegen op stations. In 2008 hebben hierop 5 dodelijke ongevallen plaatsgevonden, het hoogste aantal sinds 1999. Het is nog onduidelijk of hierbij sprake is van een trendbreuk. Wel zal ik deze specifieke groep in het komende jaar expliciet blijven monitoren en betrekken bij de verschillende door mij toegezegde onderzoeken, zoals het onderzoek naar sluitingstijden van spoorwegovergangen<sup>5</sup>.

### *Onbevoegden op het spoor*

In 2008 is 1 onbevoegde op het spoor om het leven gekomen. Het vijfjaarsgemiddelde komt daarmee op 2,8 dodelijk slachtoffer per jaar, het

---

<sup>1</sup> Een reductie van 50% van het vijfjaarsgemiddelde in 2003.

<sup>2</sup> Stoptonend sein passages.

<sup>3</sup> Brief «aanpak stoptonend sein passages», kamerstuk 29 893, nr. 81.

<sup>4</sup> Brief «Veiligheid baanwerkers, voortgang aanpak STS passages en ATB Vv», kamerstuk 29 893/29 984, nr. 74.

<sup>5</sup> Zie onder andere mijn brief «overwegen» aan uw Kamer, 8 april 2009, kamerstuk 29 893, nr. 80.

laagste aantal sinds 1999. Ook de trend is positief, aangezien er sinds 2005 sprake is van een dalend vijfjaarsgemiddelde. Er wordt dan ook voldaan aan de doelstelling conform de Tweede Kadernota Railveiligheid, namelijk «as low as reasonably practicable» én permanente verbetering.

#### *Suicide op het spoor*

In 2008 was er 164 keer sprake van suicide op het spoor en 18 keer van een mislukte poging daartoe, waarbij wel sprake was van verwonding. Alhoewel dit aantal dodelijke slachtoffers het laagste is sinds 1999, blijft het vijfjaarsgemiddelde daarmee vrijwel constant vanaf 1999. Op basis van de getallen van 2008 is dat 180. De doelstelling conform de Tweede Kadernota Railveiligheid is «as low as reasonably practicable» én permanente verbetering. Aan deze laatste doelstelling is dan ook nog niet voldaan.

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