

Vergaderjaar 2009–2010

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 104

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2010

Hierbij bied ik u het rapport «Trendanalyse 2009, Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland»¹ aan.² Hieronder ga ik nader in op de belangrijkste in het rapport gesignaleerde trends ten aanzien van de railveiligheid in 2009.

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 internationale vergelijking³. De meeste doelstellingen uit de Tweede Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de Rails»⁴ worden bereikt en alle indicatoren laten een positieve of neutrale trend zien. Deze goede resultaten zijn echter geen reden om achterover te leunen. In deze brief licht ik een aantal maatregelen toe die ik tref om de railveiligheid verder te verbeteren. Verdere verbetermaatregelen en ambities voor de periode na 2010 heb ik opnemen in de Derde Kadernota Railveiligheid «veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor». Deze nota is recent opgesteld en wordt u separaat toegestuurd, 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 2009 is de negende 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

¹ Inspectie Verkeer en Waterstaat, 7 mei 2010.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer der Staten-Generaal.

³ «Veiligheidsbalans 2008», Inspectie Verkeer en Waterstaat, juli 2009.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 893, nrs. 1 en 2.

gebeurtenissen de beeldvorming vertroebelen wordt voor de vaststelling van trends gekeken naar de ontwikkelingen over meerdere jaren heen.

De opzet van de analyse is op enkele punten gewijzigd in vergelijking met voorgaande trendanalyses. De belangrijkste is dat het rapport geheel in overeenstemming is gebracht met de Europees voorgeschreven rapportageverplichting van de lidstaten.¹ In 2009 zijn zogenaamde nationale referentiewaarden (national Reference Value, NRV) vastgesteld. Met ingang van 2010 wordt ieder jaar met behulp van een dynamisch gewogen gemiddelde gemeten of aan deze doelstelling wordt voldaan. Deze doelstellingen vormen onderdeel van de Derde Kadernota Railveiligheid.

Hieronder vindt u op hoofdlijnen de bevindingen per risicodragers.

Spoorveiligheid 2009

Reizigersveiligheid

In 2009 zijn geen treinreizigers om het leven gekomen. De doelstelling voor 2010, conform de Tweede Kadernota Railveiligheid, wordt duurzaam gehaald. De trend is neutraal.

Ook afgemeten aan de Europese doelstelling is de ontwikkeling positief. Geconcludeerd kan worden dat sprake is van een aanvaardbare veiligheidsprestatie.

Personeelsveiligheid

In 2009 zijn geen rangeerders en baanwerkers om het leven gekomen. 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 (vijfjaar gemiddelde). Daarmee is deze doelstelling voor rangeerders al wel, maar voor baanwerkers nog niet behaald. De laatste drie jaar zijn er echter geen dodelijke slachtoffers gevallen. In 2009 is zelfs geen enkele baanwerker bij een ongeval gewond geraakt.

In 2009 is bij een botsing tussen twee goederentreinen bij Barendrecht een machinist om het leven gekomen. Een dergelijk zwaar ongeval heeft zich sinds 2003 niet meer voorgedaan. Een van de treinen heeft een stop tonend sein genegeerd. Mede naar aanleiding van dit zware ongeval wordt – conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 8 oktober 2009 in mijn opdracht een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de aanpak van STS-passages. Dit onderzoek wordt u separaat toegestuurd.

Overigens voert ook de Onderzoeksraad voor Veiligheid een onderzoek uit naar de achterliggende oorzaken van het ongeval bij Barendrecht.

Afgemeten aan de Europese doelstelling is de ontwikkeling de personeel-veiligheid positief.

Overwegveiligheid

In 2009 zijn 13 overweggebruikers om het leven gekomen. In vergelijking met 1991 is dit aantal met ruim 70% gedaald. Dat is ver onder de doelstelling voor 2010 conform de Tweede Kadernota Railveiligheid, namelijk maximaal 24 dodelijke slachtoffers per jaar.

¹ Beschikking 2009/460/EG beschrijft op welke wijze voor alle lidstaten de veiligheidsdoelstellingen worden bepaald en geëvalueerd. De beschikking is als bijlage bij de trendanalyse gevoegd. Deze is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Binnen deze categorie slachtoffers op overwegen was er in 2008 een sterke stijging van het aantal dodelijke slachtoffers op zogenaamde reizigersoverpaden, speciale voetgangersoverwegen op stations. In 2009 hebben zich geen dodelijke ongevallen meer voorgedaan op reizigersoverpaden. In mijn brief van 1 september 2009¹ heb ik aangegeven dat een van de veiligheidsmaatregelen die ik tref het plaatsen van hangwerken onder slagbomen van overwegen is. ProRail is in 2009 gestart met het aanbrengen van dergelijke hangwerken op ruim honderd geselecteerde locaties waaronder reizigersoverpaden.

De sterke verbetering van de overwegveiligheid is voor een belangrijk deel te danken aan de uitvoering van het meerjarige overwegveiligheidsprogramma PVVO 2005–2010 (programma verbetering veiligheid overwegen). Volgens ProRail zijn hiermee de meest kosteneffectieve maatregelen uitgevoerd. Ik zie dan ook geen aanleiding om een nieuw PVVO te starten. Uiteraard blijft overwegveiligheid naast regionale bereikbaarheid mijn aandacht houden. Zo worden verbeteringen uitgevoerd middels afronding van de lopende (PVVO) projecten en de benutting van het restantbudget van het PVVO. Ook worden overwegwijzigingen doorgevoerd binnen specifieke projecten zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Afgemeten aan de Europese doelstelling is de ontwikkeling de overwegveiligheid positief en is sprake van een aanvaardbare veiligheidsprestatie.

Onbevoegden op het spoor²

In 2009 is geen enkele onbevoegde om het leven gekomen en is geen enkele onbevoegde zwaargewond geraakt. Daarmee wordt de doelstelling van permanente verbetering bereikt.

Suicide op het spoor

In 2009 was er 197 keer sprake van suicide op het spoor en 22 keer van een mislukte poging daartoe. Het aantal slachtoffers in de afgelopen jaren ligt op gemiddeld 181. Er is dus sprake van een neutrale trend en de doelstelling van permanente verbetering wordt niet bereikt.

In de Derde Kadernota railveiligheid is preventie sporsuicides als apart thema opgenomen. De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen door sporsuicide. Deze suicides hebben een grote impact. Sporsuicide veroorzaakt leed bij nabestaanden en direct betrokkenen (zoals machinisten en conducteurs) en veroorzaakt een ernstige verstoring van de reguliere treinenloop. Ik heb ProRail dan ook gevraagd een programmaplan voor de preventie van sporsuicide op te stellen. Dit plan doe ik u nog voor de zomer van 2010 tezamen met de Derde Kadernota Railveiligheid toekomen.

Treinbotsingen en ontsporingen

De trendanalyse 2009 geeft ook een overzicht van ernstige botsingen en ontsporingen.

In 2009 vonden twee ernstige treinbotsingen³ plaats. Beide botsingen – bij Zwolle en Barendrecht – zijn veroorzaakt door een STS-passage. Zoals ik eerder in deze brief heb aangegeven wordt mede naar aanleiding hiervan in opdracht van mij een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de aanpak van het terugdringen van STS-passages. Dit onderzoek wordt u separaat toegestuurd.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 29 893, nr. 87.

² Onder onbevoegden wordt verstaan personen die zich onbevoegd in het railverkeerssysteem bevinden, uitgezonderd personen met de kennelijke bedoeling om zelfdoding te plegen. Onbevoegden zijn bijvoorbeeld treinsurfers, vandalen en personen die op stations perronsporen oversteken.

³ Conform de Europese definitie.

In 2009 vonden ook twee ernstige ontsporingen plaats, bij Vleuten en Venlo. Bij beide ontsporingen was een goederentrein betrokken. ProRail en de goederenvervoerders hebben inmiddels een plan opgesteld om de veiligheid van het spoorstelsel verder te verbeteren. Het ontwikkelen en implementeren van detectiesystemen om materieeldefecten op te sporen is een belangrijk onderdeel hiervan. Dit is in lijn met een recente aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid om te bewerkstelligen dat de beschikbare technische mogelijkheden op het gebied van respectievelijk mankement- en ontsporingdetectie worden gebruikt om het ontsporingrisico bij goederentreinen tot ALARP-niveau terug te dringen¹.

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

¹ Onderzoeksraad voor Veiligheid (maart 2010), «ontsporing goederentrein Amsterdam-Muiderpoort 22 november 2008».