

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
17 mei 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.00701	-
Onderwerp	
Railveiligheid – Trendanalyse 2004	

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u het rapport 'Trendanalyse 2004, Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland' (zie Bijlage)<sup>1</sup> aan. De Trendanalyse 2004 is opgesteld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat en geeft inzicht in de staat van veiligheid op het Nederlandse spoor. Daarmee is de Trendanalyse feitelijk een belangrijk evaluatie-instrument van het gevoerde railveiligheidsbeleid. In 2004 kwamen twee reizigers om bij incidenten op het perron en verongelukten twee baanwerkers fataal. Alle in 2004 gesignaleerde trends zijn inmiddels voorzien van toegesneden beleid per thema.

Het bijgaande rapport sluit aan op de vorig jaar aan u toegezonden Trendanalyse 2003. Ik heb toen in de begeleidende brief<sup>2</sup> aangegeven dat voortdurende aandacht voor de STS-problematiek nodig zou blijven en dat maatregelen nodig zouden zijn voor het verminderen van risico voor aanrijdingen van onbevoegden en suïcides. Daarbij meldde ik u voornemens te zijn dit alles te vervatten in een nieuwe nota railveiligheid.

De actualisering van het totale railveiligheidsbeleid is vorig jaar afgerond. De nota Veiligheid op de rails (Tweede Kadernota voor de veiligheid van het railvervoer in Nederland), voorzien van een uitgebreide aanbiedingsbrief, werd u op

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 26 699, nr. 6

11 november 2004 toegezonden<sup>3</sup>. In die nota is naast een terugblik (1999-2003) het beleid voor de periode van 2004 tot en met 2010 geformuleerd. In dit nieuwe beleid zijn alle voorgestelde aanpassingen naar aanleiding van alle voorgaande trendanalyses verwerkt. Over de vorig jaar genoemde importantie van het afstemmen van data-, informatie-, en analysesystemen tussen partijen kan ik melden dat die afstemming inmiddels voortdurend plaats vindt.

De Trendanalyse 2004 geeft geen aanleiding het geformuleerde beleid van de nieuwe Tweede Kadernota aan te passen.

Ter informatie volgt hieronder een beknopte weergave van de belangrijkste punten uit de Trendanalyse 2004 met, indien daartoe reden is, een reactie mijnerzijds.

#### Reizigersveiligheid

Afgelopen 10 jaar zijn geen reizigers omgekomen bij botsingen of ontsporingen. Voor wat betreft fataal letsel wordt daarmee al jaren aan de norm voldaan. Wel was het jaar 2004 het jaar met het hoogst aantal gewonden van de afgelopen 10 jaar. Dit was vooral te wijten aan de twee ernstige treinbotsingen te Amsterdam en Roosendaal. Het totaal aantal gewonden was 138 terwijl voor 2010 wordt gestreefd naar maximaal 50 gewonden.

#### Rijden voorbij rood sein

De voortdurende stijgende trend in het aantal roodseinp passages (STS-en) heeft zich in 2004 verder doorgezet. Dit onderwerp heeft zoals ik u al eerder heb aangegeven mijn bijzondere aandacht en zorg. De doelstelling is om in 2008 een risicoreductie van 75% en een reductie in aantal STS-en van 50% te hebben bereikt ten opzichte van 2003. In een gezamenlijke brief<sup>4</sup> heeft de spoorbranche begin 2005 een eerste aanpak met een overzicht van het maatregelen en beoogde effecten gepresenteerd. Een inventarisatie gaf daarbij aan dat de risicoreductie via circa 1000 situaties kan worden behaald met de beschikbaar gestelde middelen. Conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 27 januari 2005 stuur ik u separaat een nader uitgewerkt plan van aanpak van verbetermaatregelen.

#### Personeel

Het risico voor baanwerkers en rangeerders bevindt zich (5-jaars-gemiddelde) structureel boven de streefwaarde. Voor baanwerkers is het Normenkader Veilig Werken ingevoerd en de verwachting is dat dit een gunstig effect gaat hebben op de veiligheid van het baanwerk. Onder rangeerders was in 2004 geen letsel te betreuren. Onder het rijdend personeel (machinisten en conducteurs) vielen geen doden maar raakte wel één machinist zwaar gewond bij de botsing in Amsterdam.

---

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

<sup>4</sup> Nederlandse Spoorwegen, Prorail en Railion kenmerk RvB/BK-JN/205803315 d.d. 21 januari 2005

#### Overweggebruikers

Het aantal doden op overwegen is verder gedaald en het 5-jaarsgemiddelde komt daarbij per eind 2004 voor het eerst onder de streefwaarde van maximaal 24 doden. Voor wat betreft de uitvoering van het overwegenbeleid en het daarbij toepassen van maatwerk, heb ik recentelijk een brief naar de Tweede Kamer gestuurd<sup>5</sup>. Ook heb ik op 20 en 26 april 2005 nog met uw Kamer overlegd. Daarin is nogmaals onderstreept dat medio 2005 een actualisatie van het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen aan u zal worden toegestuurd.

#### Onbevoegden

In 2004 vielen 3 dodelijke slachtoffers onder onbevoegden terwijl het 5-jaarsgemiddelde rond de vier personen schommelt. In de Tweede Kadernota is nieuw beleid geformuleerd waarbij niet een maximum aantal slachtoffers maar het permanent verbeteren (ALARP) uitgangspunt is geworden. Daarbij horen de operationele maatregelen zoals het beperken van de toegankelijkheid en het intensiveren van het toezicht.

#### Suïcide

Met het aantal van 170 suicides is de licht dalende trend van de laatste jaren voortgezet. In verband met het veroorzaakte leed en de verstoringen voor de reguliere treinloop is in de Tweede Kadernota nieuw beleid (ALARP) geformuleerd om tot een verdere daling te komen. Reeds succesvolle projecten (afrastering, camera's, telefoons naar hulplijnen etc.) worden landelijk uitgerold en ook zal meer kennisontwikkeling en -uitwisseling met andere partijen plaatsvinden.

#### Vandalisme

Het jaar 2004 kenmerkte zich door een reeks van incidenten waarbij treinen tegen diverse voorwerpen (betonnen paal, invalidenbrug, bankschroef) zijn gereden. En alhoewel het absolute aantal meldingen in 2004 uiteindelijk niet steeg, was de ernst wel groter. In Nederland heeft dit geleid tot gewonden en grote materiele schade. In het buitenland heeft dit al geleid tot ernstige spoorwegongevallen met dodelijke afloop. In de Tweede Kadernota is nieuw beleid geformuleerd op tactisch en operationeel niveau. In een recente brief<sup>6</sup> heb ik u geïnformeerd over mijn voorgenomen aanpak van stenengooiers. Die richt zich ook op spoorviaducten. Vandalisme hangt samen met sociale veiligheid en security. Naast veiligheidsbeleid is er beveiligingsbeleid ontwikkeld, om het railvervoer te beschermen tegen sabotage en terrorisme.

---

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29 893, nr. 4 (15-03-05)

<sup>6</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29 800 XII, nr. 61

#### Infrastructuurdefecten

De indicatoren voor infrastructuurdefecten vanuit de Europese Veiligheidsrichtlijn zijn nog niet uitgewerkt. Het absolute aantal meldingen van 'knikken in het spoor' (inclusief verzakkingen) nam af, maar het 5-jaarsgemiddelde neemt nog steeds toe. In 2004 heeft zich geen ontsporing voorgedaan die veroorzaakt werd door de toestand van de infrastructuur. Hier is een belangrijk project de veiligheidsmonitor die in 2005 door Prorail en de Inspectie Verkeer en Waterstaat verder wordt vormgegeven. Daarmee kunnen dan straks trends en mogelijke onveiligheid aan de infrastructuur sneller worden ontdekt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs