

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
11 juli 2006	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/u.06.01193	-
Onderwerp	
Trendanalyse spoorwegveiligheid 2005	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u het rapport "*Trendanalyse 2005. Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland*", zoals dat is uitgebracht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In deze brief ga ik nader in op een aantal in het rapport gesignaleerde trends in de spoorveiligheid in het jaar 2005. Daarbij licht ik ook de stand van zaken toe van activiteiten die mede naar aanleiding van bevindingen uit eerdere trendanalyses in gang zijn ingezet.

De trendanalyse over 2005 geeft aan dat het spoorwegsysteem in Nederland veilig is. Er is dan ook geen aanleiding het in de tweede kadernota Veiligheid op de rails¹ geformuleerde beleid voor de spoorwegveiligheid aan te passen.

Achtergrond trendanalyses

De trendanalyses worden opgesteld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De rapportage verschijnt jaarlijks in het tweede kwartaal en heeft betrekking op de staat van de spoorwegveiligheid van het afgelopen kalenderjaar. De nu voorliggende trendanalyse 2005 is de vijfde rapportage die ik in deze vorm aan de Tweede Kamer aanbied. De werkgroep van de vaste commissie voor Verkeer en waterstraat heeft in haar rapportage inzake "Op de Rails" gewezen op onduidelijke verantwoordelijkheidsverdeling tussen de IVW en de Onderzoeksraad. Wat dit punt betreft kan ik melden dat er op 20 juni 2006 een afstemmingsprotocol is getekend door de voorzitter van de

Tweede Kamer 2004-2005 29893, nrs. 1 en 2

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Onderzoeksraad voor Veiligheid en anderzijds de Inspecteur Generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Daarmee zijn eventuele onduidelijkheden opgeklaard. Wat betreft het opnemen van veiligheidseisen richting ProRail ben ik met de werkgroep van mening dat dergelijke eisen gesteld moeten worden. Maar de beheerconcessie is daarvoor niet het juiste instrument. Ik verwijs naar de paragraaf "Veiligheidsmanagement" in deze brief, waarin ik nader inga op dit punt, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg op 14 juni jl.

Het doel van de trendanalyses is: het geven van informatie over de statistieken met betrekking tot de spoorveiligheid, het toetsen van deze cijfers aan de kwantitatieve doelen van de Kadernota en het tijdig signaleren van trendmatige veranderingen in de statistieken van de spoorveiligheid zodat het beleid hieraan kan worden aangepast.

Trends in de spoorveiligheid in 2005

Op een aantal trends en de aanpak daarvan ga ik hieronder nader in. Tevens geef ik de bevindingen weer die volgen uit de veiligheidsindicatoren van de Europese Veiligheidsrichtlijn (EU indicator).

Veiligheid van de reizigers

In 2005 zijn geen reizigers om het leven gekomen ten gevolge van een aan het spoorverkeer gerelateerd ongeval. Het 5-jaarsgemiddelde van het aantal omgekomen reizigers is sinds 1995 permanent onder de streefwaarde van het maximaal aanvaardbare risico voor 2010 (1,5 doden per 10 miljard afgelegde reizigerskilometers). Het doel wordt dus al een aantal jaren gehaald.

In 2005 zijn 126 reizigers gewond geraakt, waarvan 7 zwaar. Dit is nog steeds aanmerkelijk hoger dan de in de kadernota geformuleerde doelstelling van maximaal 51 per jaar in 2010.

Vanaf het jaar 2000 is het door herdefiniëring en registratie van de risicodragende reiziger mogelijk om meer inzicht te verkrijgen in de oorzaken van en het type ongevallen onder reizigers. Over de jaren 2000 tot en met 2003 gaf deze registratie aan dat de meeste gewonden onder de reizigers vielen bij het in- en uitstappen van de treinen. In de tweede kadernota is daarom ook het verbeteren van de vertrekprocedures van de treinen als maatregel geïntroduceerd. De NS heeft in 2005 om veiligheidsredenen de vertrekprocedure aangescherpt. Over 2004 en 2005 bezien, wijzigt het beeld en vallen de meeste gewonden onder de reizigers in de trein (namelijk 64 in 2005) en niet meer bij het in- en uitstappen (26 in 2005). Overigens was het ongeval met de meeste letsels onder reizigers de overwegaanrijding in Wijhe op 3 november 2005, waarbij 36 gewonden vielen. Hoewel zich dus een verschuiving voordoet van oorzaken en locatie van gewonden onder reizigers, blijft het 5-jaarsgemiddelde sinds 2003 stijgen.

De stijging van het risico op gewonden onder reizigers is gerelateerd aan de licht negatieve trendontwikkeling van het reizigersrisico bij botsingen en ontsporingen en bij botsingen na rood sein passages (zie bladzijde 5 van deze brief).

Deze veiligheidsindicatoren zal ik onder de aandacht van de spoorbranche brengen en de trendontwikkeling zal nauwlettend worden gevolgd. Op dit moment volsta ik met de reeds ingezette aanpak met betrekking tot de reizigersveiligheid: de verbetering van de overwegveiligheid, de aanpak van het door rood sein rijden en de verbeterde vertrekprocedures van treinen (het in- en uitstaperegime).

Veiligheid baanwerkers en rangeerders

In 2005 zijn geen personeelsleden om het leven gekomen ten gevolge van ongevallen bij het uitvoeren hun werk. Het 5-jaarsgemiddelde van het risico voor baanwerkers is gelijk gebleven, dat voor rangeerders is afgenomen. Voor beide beroepsgroepen geldt wel nog steeds dat het risico hoger is dan de streefwaarde voor 2010 van het maximaal aanvaardbare risico (zijnde 1 dodelijk slachtoffer op de 10.000 werknemers per jaar).

Baanwerkers

Per 1 januari 2005 is het *Normenkader Veilig Werken (NVW)* in werking getreden. Hierop gebaseerd, is door ProRail een onderhoudsrooster ontwikkeld dat het mogelijk moet maken klein onderhoud en schouw- en inspectiewerkzaamheden volgens de richtlijnen van het NVW uit te voeren. Op 22 september 2005 heb ik de Kamer per brief² geïnformeerd over de uitkomsten van het experiment met het onderhoudsrooster op het traject Utrecht – Enschede en over de vervolgafspraken die de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) en ik met de spoorbranche hebben gemaakt. Met de ingezette innovatieve acties gaat ProRail een historische trendbreuk introduceren in de werkmethoden en middelen die worden toegepast bij het onderhoud aan de railinfrastructuur. Deze werkmethoden worden gefaseerd operationeel per 1 januari 2008.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat blijft daarnaast in 2006 inspecties uitvoeren op de veiligheidsmaatregelen bij werkzaamheden aan de baan, overigens in nauwe samenwerking met de Arbeidsinspectie.

Ik heb er vertrouwen in dat de acties die zijn uitgezet een krachtige en blijvende impuls geven aan de permanente verbetering van de veiligheid bij baanwerkzaamheden. Door middel van overleg met de betrokkenen en op basis van voortgangsrapportages blijf ik de uitvoering van de afspraken monitoren.

Rangeerders

Voor wat betreft de veiligheid van rangeerders geldt nog steeds dat de absolute aantallen doden laag zijn maar dat het risico voor deze beroepsgroep structureel te hoog is. De Inspectie Verkeer en Waterstaat onderzoekt momenteel of het feit dat er steeds meer verschillende vervoerders naast elkaar op dezelfde emplacementen opereren ook een rol speelt. In 2006 worden ook de inspecties voortgezet, gericht op de werkuitvoering en de voorbereiding van de rangeerwerkzaamheden, waaronder de gemaakte risico-analyses. Afhankelijk van de uitkomsten van de inspectie-onderzoeken is te bepalen of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn.

² Tweede Kamer 2005 – 2006, 29893, nr.15

Overwegveiligheid

In 2005 vonden 71 aanrijdingen op overwegen plaats en zijn in totaal 18 weggebruikers bij overwegongevallen om het leven gekomen. Het 5-jaarsgemiddelde van overwegdoden vertoont al sinds 1999 een voortdurend dalende trend en is sinds 2004 duidelijk onder de streefwaarde voor 2010 gekomen (zijnde maximaal 24 doden).

Ook de 5-jaarsgemiddelden van aanrijdingen op overwegen, relevant voor het reizigerisico, vertonen duidelijke dalende lijnen.

De verdeling van de letsels over de typen overweggebruikers in 2005 wijkt niet opvallend af van die van het jaar ervoor: auto's en tweewielers zijn het meest betrokken bij overwegaanrijdingen.

Voor mijn beleid met betrekking tot de overwegveiligheid verwijs ik korthedshalve naar de kadernota, de brief uitvoering overwegenbeleid en de uitwerking van de motie Hofstra c.s.3. Tijdens het algemeen overleg op 22 februari 2006 heb ik met de Kamer aanvullende afspraken gemaakt over de uitvoering van het overwegenbeleid.

Onbevoegden op het spoor

Het gaat hier om personen die zich onbevoegd in het railverkeerssysteem bevinden, bijvoorbeeld mensen die perronsporen oversteken, spoorlopers, spelende kinderen, vandalen, treinsurfers.

In 2005 zijn 7 personen om het leven gekomen, waarvan 2 tijdens het onbevoegd oversteken van perronsporen. Het 5-jaarsgemiddelde van het aantal slachtoffers vertoont al sinds 1996 een vrijwel voortdurende stijging en is nu op bijna 5 uitgekomen. Voor deze categorie risicodragers wordt gestreefd naar permanente verbetering. Dit wordt nog niet gehaald en de trend is duidelijk negatief.

De aanpak bestaat uit concrete infrastructurele maatregelen (het beperken van de toegankelijkheid van de spoorbaan) en acties op het gebied van voorlichting, informatievoorziening en gedragsbeïnvloeding. Zo is er een lespakket ontwikkeld voor middelbare scholen. Verder stuurt ProRail brieven naar omwonenden, bedrijven en uitgaanscentra die dicht bij het spoor gevestigd zijn. Ook plaatst ProRail hekken om het spoor af te schermen van de openbare weg en waarschuwborden tegen het onbevoegd oversteken van perronsporen. Toezichhouders controleren op spoorlopers en vandalen.

Suicide op het spoor

Het aantal suïcides op het spoor in 2005 was 184 en is al enkele jaren ongeveer stabiel. Voor deze categorie risicodragers wordt gestreefd naar permanente verbetering, dat wil zeggen: terugdringing van het aantal zelfdodingen op het spoor.

³ Tweede Kamer 2004-2005, 29893

ProRail en NS zien het, mede gelet op de effecten die een treinzelfdoding op het spoor heeft op machinisten en op het treinverkeer, als hun verantwoordelijkheid een bijdrage te leveren aan de preventie van zelfdoding. De Ivonne van de Ven Stichting zet zich in voor verbetering van suïcidepreventie en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek naar zelfdoding. Locaties op het landelijke spoornetwerk waar relatief veel zelfdoding voorkomt zijn geselecteerd voor deelname aan een gezamenlijk project van ProRail, NS en de Ivonne van de Ven Stichting. Dit gebeurt op basis van gegevens van de afgelopen jaren. Er wordt een effectonderzoek gestart om te bepalen of de toegepaste maatregelen op die specifieke locaties ook hebben geleid tot een significante afname van het aantal treinzelfdodingen. Dit onderzoek is medio 2006 gereed.

Veiligheid in de omgeving van het spoor

Voor het eerst sinds de registratie (1989) door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (voorheen door Rained-Spoorwegveiligheid) is een persoon in de omgeving van het spoorwegsysteem lichtgewond geraakt (het betrof een bij een overweg wachtende fietser die licht gewond raakte door ballast van een ontsporende goederentrein). Voor wat betreft mijn beleid leidt dit incident niet tot aanpassing. Het doel voor 2010, het continueren van nul dodelijke slachtoffers, wordt sinds 1989 gehaald.

Veiligheid reizigersvervoer

Er waren in 2005 in totaal 5 botsingen waarbij reizigerstreinen betrokken waren. Het 5-jaarsgemiddelde ligt stabiel op ongeveer hetzelfde niveau. Van deze 5 botsingen met reizigersrisico gaat het om 3 botsingen met letsel in de trein en 2 botsingen na een passage van een rood sein. Het 5-jaarsgemiddelde van deze laatste twee indicatoren laat een licht stijgende trend zien.

Er waren in 2005 in totaal 5 ontsporingen relevant voor het reizigerrisico. Hieronder vallen ook de ontsporingen op 6 en 10 juni 2005 (van goederentreinen) en 15 augustus 2005 (van een reizigerstrein) nabij Amsterdam Centraal. Deze hebben veel schade veroorzaakt aan materieel en infrastructuur en hebben geleid tot veel overlast voor de reizigers. Het 5-jaarsgemiddelde van het aantal ontsporingen van reizigerstreinen ligt ongeveer constant op 2. Het aantal geëscaleerde ontsporingen⁴ vertoont een stijgende trend, van 1 naar 1,5 per jaar. Hierbij dient tevens te worden aangetekend dat het aantal geëscaleerde ontsporingen van reizigerstreinen in 2005 een duidelijke toename vertoont die nog niet in het 5-jaarsgemiddelde tot uitdrukking komt.

Veiligheid goederenvervoer en materieelgebreken (EU indicator)

Voor de gerealiseerde veiligheid van het goederenvervoer wordt in het kader van de trendanalyses gekeken naar het aantal botsingen, ontsporingen en aanrijdingen op overwegen. Er waren in 2005 in totaal 3 botsingen, relevant voor de veiligheid van het goederenvervoer. Bij geen enkele botsing kwamen gevaarlijke stoffen vrij.

Er waren 5 ontsporingen van goederentreinen. Hierbij was geen sprake van letsel.

⁴ een ontsporing escaleert als een deel van de ontspoorde trein kantelt en/of er kans is op een botsing met een trein op het nevenspoor of een botsing met een vast object langs de spoorbaan

Er was 1 overwegaanrijding van een goederentrein met een vrachtwagen, waarbij de machinist van de trein licht gewond raakte.

In 2005 waren twee ontsporingen van goederentreinen het gevolg van materieelgebreken. Dit is opvallend, aangezien het in de periode 1996 – 2004 slechts drie keer eerder is voorgekomen dat een reizigerstrein of goederentrein ontspoorde als gevolg van een breuk in wiel of as.

In 2006 zijn de belading en de technische controle van goederentreinen onderwerp van inspecties. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan wordt bepaald of beleidsaanpassingen noodzakelijk zijn.

Roodsein passages (EU-indicator)

Het aantal niet-technische roodsein passages⁵ in 2005 was 250. Dit is 34 minder dan in het jaar daarvoor. Zowel bij reizigers- als goederenvervoer was sprake van een daling. Zoals bij de Kamer bekend is, werkt de spoorbranche gezamenlijk aan de reductie van het aantal onterechte passages stoptonend sein (STS). Het onderwerp is recentelijk ook aan de orde geweest in het Algemeen Overleg over spoorveiligheid dat ik op 22 februari 2006 met de Kamer heb gevoerd. Tevens heb ik de Kamer op 24 februari 2006 de halfjaarlijkse voortgangsrapportage over de aanpak doen toekomen⁶. Hoewel het nog te vroeg is om te spreken van een trendbreuk, verheugt het mij dat in 2005 een kentering is opgetreden in het aantal passages STS ten opzichte van voorgaande jaren. De branchebrede samenwerking begint vruchten af te werpen en zal voortvarend worden voortgezet. De verschillende deelprojecten liggen voor wat betreft de planning en het te verwachten resultaat op koers. De Kamer krijgt medio 2006 de volgende voortgangsrapportage.

Vandalisme (EU indicator)

Het aantal meldingen van (bijna) aanrijdingen met objecten op de spoorbaan door spoorvandalisme is in 2005 lager dan in voorgaande jaren. Het 5-jaarsgemiddelde is stabiel.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft in 2004 en 2005 onderzoek gedaan naar het voorkomen van materialen langs de baan. Dit onderzoek is eind 2005 afgerond. ProRail heeft de verantwoordelijkheid voor het toezicht op de aanwezigheid van materialen langs de baan. ProRail maakt in contracten met aannemers die aan of langs het spoor werken afspraken over de wijze waarop moet worden omgegaan met materialen die nodig zijn voor werkzaamheden aan en nabij het spoor. Ook wordt daarin vastgelegd dat na afloop van de werkzaamheden de resterende materialen moeten worden afgevoerd. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is in overleg met ProRail over aanscherping van het toezicht van ProRail op de naleving van deze bepalingen. ProRail blijft onderzoeken welke instrumenten adequaat kunnen worden ingezet om het vandalisme, waarbij gebruik wordt gemaakt van losliggend materiaal langs het spoor, terug te dringen. ProRail betreft daar ook andere aspecten bij, zoals de toegankelijkheid

⁵ zie definitie op bladzijde 44 van de Trendanalyse 2005

⁶ Tweede Kamer 2005-2006, 29893, nr. 26

van het spoor voor onbevoegden. De Inspectie Verkeer en Waterstaat controleert in 2006 of de intensivering van het toezicht door ProRail leidt tot structurele verbeteringen. Ik heb de Kamer over het vorenstaande ook geïnformeerd in mijn antwoorden van 19 april 2006 op de vragen over spoorvandalisme⁷.

Infrastructuurdefecten (EU indicator)

Er waren 18 spoorstaafbreuken in 2005. Het aantal spoorgebreken opgespoord met ultrasoononderzoek is in 2005 voor het eerst gedaald, na een periode van stijging. Voor de ernstigste categorie was de daling al eerder ingezet, een indicatie voor het feit dat de problematiek beheerst wordt.

Veiligheidsmanagement ProRail

De kadernota railveiligheid bevat het veiligheidsbeleid en de jaarlijkse trendanalyse bevat de indicatoren voor spoorwegveiligheid waar ProRail op wordt aangestuurd.

ProRail geeft in het jaarlijkse beheerplan aan welke maatregelen zij neemt om aan het veiligheidsbeleid te voldoen.

Voor knelpunten in de veiligheid die uit de trendanalyse naar voren komen worden afzonderlijke projecten, uit te voeren door ProRail en / of spoorwegondernemingen opgezet. Voorbeelden hiervan zijn het project om het aantal roodseinpassages terug te dringen, het overwegenbeleid en de verbetering van de baanwerkerveiligheid door invoering van het onderhoudrooster en implementatie van het Normenkader Veilig Werken.

De beheerconcessie voorziet in een adequaat veiligheidszorgsysteem voor de bedrijfsvoering van ProRail. De afgelopen tijd heeft ProRail een dergelijk systeem ontwikkeld en in een belangrijk deel van de organisatie geïmplementeerd. Dit systeem bevat op verschillende aggregatieniveau's indicatoren voor veiligheid waar ProRail zelf op stuurt. Deze indicatoren zijn consistent met het beleid van de kadernota. De Inspectie heeft het afgelopen halfjaar voor het eerst een beoordeling hiervan uitgevoerd. Het eindrapport stuur ik u binnenkort toe. Vooruitlopend hierop kan ik melden dat deze beoordeling overwegend positief is en dat ProRail inmiddels grote vorderingen op dit gebied heeft gemaakt.

Technische veiligheid infrastructuur (EU indicator)

De trendanalyse toont geen indicaties dat de veiligheid van de infrastructuur afneemt. Het programma gericht op de inbouw van automatische treinbeïnvloedingssystemen (ATB) op alle hoofdspoorwegen, is in 2005 voltooid met de inbouw van ATB- nieuwe generatie op de Noordelijke Nevenlijnen.

Het ombouwprogramma voor de overwegen van automatische knipperlichtinstallaties (AKI) naar automatische halve overwegbomen (AHOB) is vrijwel voltooid met de ombouw van 58 AKI overweginstallaties naar mini-AHOB's.

De technische veiligheid en kwaliteit van de infrastructuur is een belangrijke indicator. Met het project "veiligheidsmonitor infrastructuur" wordt uitvoering gegeven aan de in de kadernota aangekondigde ontwikkeling van een systeem voor de toetsing van de

⁷ Tweede Kamer 2005 – 2006, Aanhangsel van de Handelingen, 1277

veiligheidskwaliteit van de Nederlandse railinfrastructuur. Deze veiligheidsmonitor, die door ProRail in samenwerking met de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt uitgewerkt en in 2006 wordt geïmplementeerd, geeft inzicht in de trendmatige veranderingen van spoorstaafgebreken, spoorstaafslijtage en spoorligging. De informatie over spoorstaafgebreken is in deze Trendanalyse opgenomen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat blijft daarnaast inspecties uitvoeren naar de toestand van de railinfrastructuur, in het bijzonder daar waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Ik ga ervan uit u met het bovenstaande voldoende inzicht te hebben gegeven in de staat van de spoorwegveiligheid en de belangrijkste conclusies uit de trendanalyse over 2005.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

Correcties bij de bijlage

Blz. 16: 2 lichtgewonde hoofdconducteurs. Moet zijn: 3 lichtgewonde hoofdconducteurs.

Blz. 17: 1 gewonde rangeerder. Moet zijn: 2 gewonde rangeerders.

Blz. 20: "Er waren 21 gewonden onder overweggebruikers" moet zijn: "Er waren 23 gewonden onder overweggebruikers."