

Bijlage 2 Aanpassingen in het railveiligheidsbeleid 2004 naar aanleiding van de Trendanalyse Spoorwegveiligheid 2003

(nummering loopt gelijk op met paragraafnummers)

3. Ongevallen met letsel

- 3.1. In 2003 vielen er onder de treinreizigers geen dodelijke slachtoffers. Er waren 21 zwaargewonden en 102 lichtgewonden (pagina 13), dit is het hoogste aantal sinds 1998. Het hoge aantal gewonden was vooral het gevolg van de botsing in Roermond. Het huidige risico voor reizigers voldoet aan de streefwaarde voor het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota.
De gerealiseerde veiligheid (figuur 3) voldoet aan de gestelde norm. Er is geen structurele positieve of negatieve trend waarneembaar of te verwachten. Beleidsaanpassingen specifiek op deze groep gericht zijn niet noodzakelijk.
- 3.2. Het risico voor baanwerkers en rangeerders (pagina 16 en 17) is structureel hoger dan de streefwaarde voor het maximaal aanvaardbare risico uit de kadernota. Voor het risico van treinpersoneel is er (nog) geen streefwaarde voor het maximaal aanvaardbare risico.
Aan de verbetering van de arbeidsomstandigheden van baanwerkers en rangeerders wordt extra aandacht besteed:
- **ProRail geeft hiervoor samen met de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorveiligheid (SAS) uitvoering aan het Normenkader Veilig Werken aan de Railinfra (NKVWR). Het NKVWR zal per 1 januari 2005 worden ingevoerd.**
 - **Voorts beoog ik voor treinpersoneel (machinisten en conducteurs, zonder rangeerders) zal een norm worden gesteld in de nieuwe nota railveiligheid.**
- 3.3. Het aantal doden onder overweggebruikers (28) is hoog in vergelijking met het jaar 2002 (17) (pagina 19). De streefwaarde voor het maximaal aanvaardbare aantal slachtoffers per jaar volgens de kadernota is 24. Het 5-jaarsgemiddelde is gelijk gebleven op ongeveer 30 slachtoffers per jaar. Het is te vroeg om te stellen dat hier sprake is van negatieve ontwikkeling. Het vijfjaarsgemiddelde blijft vrijwel gelijk.
Naar aanleiding van Trendanalyse 2003 zijn geen beleidsaanpassingen noodzakelijk, wel is waakzaamheid ten aanzien van de ontwikkelingen geboden. Overigens is het overwegenbeleid in de afgelopen jaren erop gericht geweest de veiligheid te verbeteren door het gevaarlijkste type overwegbeveiliging op te verbeteren. In dit kader is in de afgelopen jaren het overgrote deel van alle AKI's (automatische knipperlichtinstallaties) vervangen voor een overwegbeveiliging met bomen. Met name deze aanpassing heeft in een periode van 10 jaar tot een afname van 33% van het aantal dodelijke slachtoffers geleid. Dit ondanks de intensivering van, met name, het wegverkeer. In 2003 is het aantal spoorwegovergangen met ongeveer 80 verminderd. Ongeveer 200 overwegen van het type AKI zijn omgebouwd naar mini-AHOB's. Hoewel de toename van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2002 ernstig is, geeft dit nog geen aanwijzing voor een structurele trendbreuk (figuur 6); het is wel reden voor waakzaamheid. De doelstelling voor 2010, zijnde maximaal 24 dodelijke slachtoffers per jaar, is nog niet gehaald en de verkeersintensiteit zal de komende jaren op een groot aantal weg- en baanvakken toenemen. De verwachting is dat dit, als verdere maatregelen uitblijven, zal leiden tot een toename van het aantal slachtoffers. Op verzoek van de Tweede Kamer wordt het stringente overwegenbeleid overigens heroverwogen en de verbetering van de overwegveiligheid zal bereikt moeten worden door een meer flexibele en maatgerichte aanpak.

- 3.4. Het aantal aanrijdingen van onbevoegden (pagina 21) met dodelijke afloop was met 7 slachtoffers het hoogst sinds deze categorie risicodragers wordt beschouwd. De trend laat een voortdurende stijging zien. Drie van de zeven doden waren het gevolg van het oversteken van sporen. Ook de 'treinsurfers' (meerijden aan de buitenzijde van een trein) horen bij deze groep.
De duidelijk negatieve trend maakt nieuw beleid noodzakelijk. De toegankelijkheid van het spoor is een belangrijke factor. ProRail heeft met een aantal maatregelen in Brabant geëxperimenteerd en zal in overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat verder onderzoek verrichten.
- 3.5. Het aantal suicides op het spoor was met 175 personen het laagste sinds 1999 (pagina 22). Het 5-jaarsgemiddelde vertoont een lichte daling. Het aantal suicides vertoont geen negatieve trend maar blijft vrijwel constant op een te hoog aantal per jaar.
In de nieuwe nota railveiligheid zullen uitgangspunten voor nieuw beleid voorgesteld worden. Op basis daarvan zal het beleid ten aanzien van de vermindering van suicide uitgewerkt worden in een afzonderlijke nota.

4. Indicatoren veiligheid reizigersvervoer

In de punten 4.1 tot en met 4.4 (pagina 24-32) is geen negatieve tendens en is de uitkomst lager dan de gestelde norm. Extra beleid of een aanscherping is hier niet nodig.

- 4.5. Er waren 6 branden in reizigersmaterieel waar IVW nader onderzoek naar verricht(te) (pagina 32). Het is niet mogelijk iets over trends te zeggen met betrekking tot branden. Weliswaar komt brand relatief weinig voor, het wordt wel gezien als een potentieel ernstig incident.
Mijn bedoeling is in de nieuwe nota railveiligheid voor te stellen dat vervoerders in hun veiligheidsplannen expliciet aandacht geven aan maatregelen.

5. Indicatoren veiligheid goederenvervoer

(pagina 34)

- 5.2 Er waren 5 botsingen waarbij goederenwagens betrokken waren. Het 5-jarig gemiddelde vertoont een lichte stijging.
- 5.3 Er waren 10 ontsparingen van goederenwagens. Het 5-jaarsgemiddelde vertoont een voortdurende stijging.
- 5.4 Er waren 2 aanrijdingen op overwegen door treinen die gevaarlijke goederen vervoerden. In beide gevallen bleven de treinwagens onbeschadigd. Er is niets te zeggen over trendmatige veranderingen.
- 5.5 Er waren 6 branden in goederenmaterieel waar IVW nader onderzoek naar verricht(te). Er is niets te zeggen over trendmatige veranderingen.

De tot nu verzamelde gegevens maken het nog niet mogelijk om, met de gewenste brouwbaarheid, uitspraken te doen over eventuele trendmatige veranderingen. Door de Inspectie Verkeer en Waterstaat zal onderzocht worden of de veiligheid van goederenvervoer zich anders ontwikkelt dan het reizigersvervoer.

6. Indicatoren Europese Veiligheidsrichtlijn

6.2 De trendmatige stijging van het aantal spoorstaafbreuken als oorzaak van een verstoring (pagina 39) zoals die de afgelopen jaren zichtbaar was, is in 2003 sterk omgebogen. Het aantal

aantal meldingen is meer dan gehalveerd in vergelijking met het jaar ervoor.

Het aantal verstoringen als gevolg van spoorstaafbreuken vertoont een sterk positieve ontwikkeling.

De trendmatige stijging van knikken in het spoor en baanverzakkingen (pagina 40) als oorzaak van een verstoring zoals die de afgelopen jaren zichtbaar was is in 2003 doorgezet.

Een direct verband tussen de toename van het aantal knikken in het spoor en de ontsporing van treinen is niet te vinden. De knikken worden tijdig ontdekt.

ProRail zal gevraagd worden aan te geven op welke wijze ontsporingkans als gevolg van spoorstaafbreuken en knikken in het spoor wordt beheerst, hoe groot de ontsporingkans als gevolg van spoorstaafbreuken en knikken in het spoor is en welke betrouwbaarheid de gehanteerde methode heeft.

6.3 Er waren 281 rood sein passages, het hoogste aantal in de beschouwde periode. Het 5-jaarsgemiddelde blijft stijgen (pagina 41).

De toename van het aantal passages stoptonend sein (STS) is een duidelijk negatieve trend. **Om deze trend te keren, zijn de afgelopen jaren initiatieven uitgewerkt. (een overzicht hiervan vindt u in de bijlage "Beleidsaanpassingen railveiligheid 2000-2003). In 2003 is het, door de gehele branche gedragen, STS-project, opgestart. ProRail trekt dit project. Over de invulling van dit project is op 27 mei tijdens het AO met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat informatie uitgedeeld. Onderdeel van dit project is het verminderen van de risico's op 400 punten waar treinen met hoge en lage snelheid kunnen kruisen. (Bij snelheden van minder 40 km/uur grijpt het ATB-systeem niet in na een STS).**

In de de nieuwe nota railveiligheid zullen beleidsvoorstellen gedaan worden voor de vermindering van het aantal STS'n en de beheersing van de gevolgrisco's.

Voor meer specifieke informatie over het het verband tussen het ATB-systeem en de STS-problematiek wil ik verwijzen naar mijn brief van 26 mei 2004 (briefnummer DGP/SPO/U.04.01942).

6.5 Het aantal meldingen van vandalisme op het spoor is in de afgelopen jaren toegenomen (pagina 43).

De registratie is echter niet volledig constant en de ernst van de incidenten is niet verdisconteerd. Vandalisme heeft invloed op de spoorwegveiligheid en op de sociale veiligheid op de stations en in de treinen. De IVW laat weten dat het reguliere inspectieprogramma is uitgebreid met het onderwerp vandalisme. De sociale veiligheid is een afzonderlijk beleidsterrein dat behandeld wordt in het "Aanvalsplan Sociale Veiligheid".

Inzake de aanpak van het spoorvandalisme en de sociale veiligheid op en rond het spoor heeft u van mij een brief ontvangen (van 7 juni 2004, briefnr. DGP/SPO/U04.01642). Het onderwerp spoorvandalisme zal tevens uitvoerig aan de orde komen in de nota Veiligheid op de Rails.