

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
21 oktober 2008	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGMO-2008/1971	-
Onderwerp	
Veiligheid stadstrams	

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van de toezegging van 8 november 2007 aan uw Kamer over de veiligheid rondom stadstrams heb ik een onderzoek laten uitvoeren. Het rapport zend ik u hierbij.

De onderzoeksresultaten¹ kort samengevat

In de periode 2000-2007 heeft in de vier tramsteden een gestage daling van het absolute aantal ongevallen met trams plaatsgevonden van 754 naar 413, een daling van 45%. Het merendeel van de ongevallen gaat alleen met materiële schade gepaard, 546 ongevallen in 2000 en 274 in 2007. Het aantal gewonden nam af van 113 tot 90, een afname van 20%, terwijl de omvang van het tramverkeer niet afnam. Het jaarlijks aantal ongevallen met dodelijke afloop waar trams bij betrokken zijn fluctueert in genoemde periode tussen de 4 en 11.

Het onderzoek geeft daarmee op hoofdlijnen het beeld dat de veiligheid van trams door de jaren heen is verbeterd. Uit het onderzoek blijkt bovendien dat er geen aanleiding is te

¹ De externe onderzoeker heeft ongevallencijfers bestudeerd en interviews gehouden met betrokken organisaties. Daarbij ging het om de stadsregio's (opdrachtgevers OV), gemeenten waarin de stadstrams rijden (wegbeheerders) en vertegenwoordigers van de 4 trambedrijven van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

veronderstellen dat trams onveilig zijn voor het overige verkeer. Dit blijkt uit de volgende bevindingen:

- Niet alleen is het aantal ongevallen de afgelopen jaren afgenomen, maar ook:
- worden ongevallen niet veroorzaakt door de snelheid van de trams;
- ongevallen worden wel veroorzaakt door:
 - onoplettendheid van verkeersdeelnemers (o.a. door toenemend MP3-gebruik);
 - negeren van verkeersregels door weggebruikers;
 - onbekendheid van weggebruikers met de voorrangsregels van de tram;
 - de inrichting van de trambaan en zijn omgeving;
 - het verkeersgedrag van de trambestuurder.

Wat nu te doen

De eerste drie oorzaken zijn te beïnvloeden door voorlichting en handhaving. De inrichting van de trambaan en zijn omgeving is te beïnvloeden door het herontwerpen van de verkeerssituaties. Het CROW heeft daarvoor in haar rapport 'Leidraad inpassing tram in stedelijk gebied' uit 2007 reeds voorzetten gegeven. Aan dat rapport hebben alle tramsteden hun medewerking verleend. In elke grote gemeente bestaan overlegstructuren waar wordt besloten tot concrete aanbevelingen en specifieke maatregelen per locatie op basis van algemene richtlijnen en te hanteren criteria zoals voor het aanpassen van de verkeerssituaties, het aanbrengen van Tram Waarschuwing Lichten en Verkeers Regel Installaties en het opheffen van infrastructurele knelpunten. Dit is de verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de betreffende wegbeheerders. Toepassing van dergelijke maatregelen, mede op grond van ervaringen uit systeemanalyses, heeft de afgelopen jaren geleid tot afname van het aantal ongevallen. De laatste oorzaak is een kwestie van opleiding en begeleiding. Tijdens het onderzoek bleek dat tramsteden en trambedrijven meer en meer leren van elkaars ervaringen en daar hun voordeel mee doen.

Daarom ga ik, samen met de regionale partners, bezien in hoeverre voorlichting en scholing ingezet kunnen worden om het verkeersgedrag van verkeersdeelnemers/weggebruikers te beïnvloeden.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa