

## Passeertijd sluizen en ongevallen binnenvaart, 2000-2012

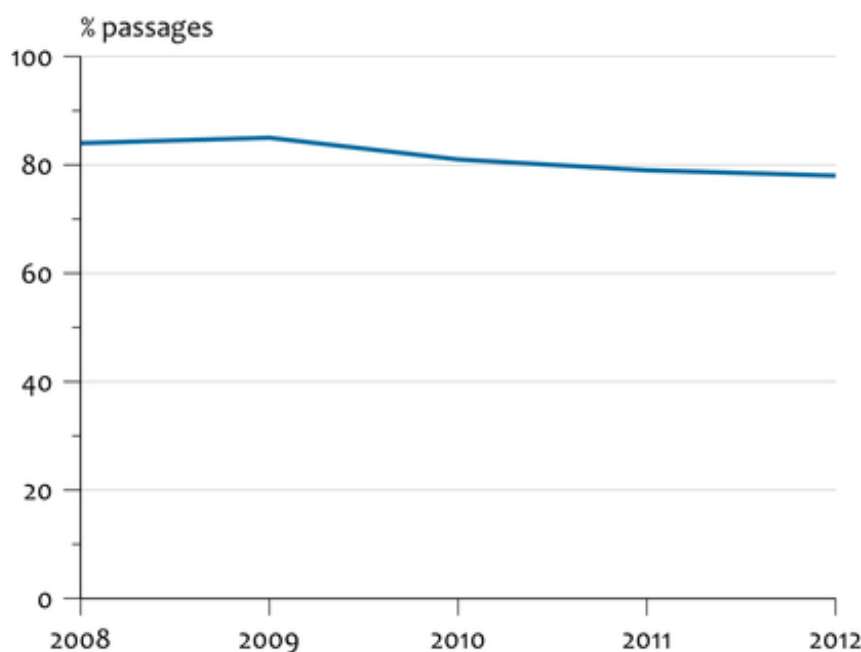
Indicator | 10 september 2014

U bekijkt op dit moment een archiefversie van deze indicator. De actuele indicatorversie met recentere gegevens kunt u via deze [link](#) [1] bekijken.

Het aantal sluispassages dat aan de normtijd voldoet neemt af. Tussen 2008 en 2012 nam het percentage passages dat voldoet aan de normtijd af van 84% naar 78%. Tussen 2010 en 2012 bleef de afname vrijwel constant. Daarnaast nam het aantal ongevallen met significante gevolgen op binnenwateren vanaf 2006 toe, tot een piek van 164 in 2010, waarop een lichte afname volgde tot 161 in 2012.

[figuurgroep]

### Passages die aan normtijd voldoen bij sluizen op hoofdvaarwegen

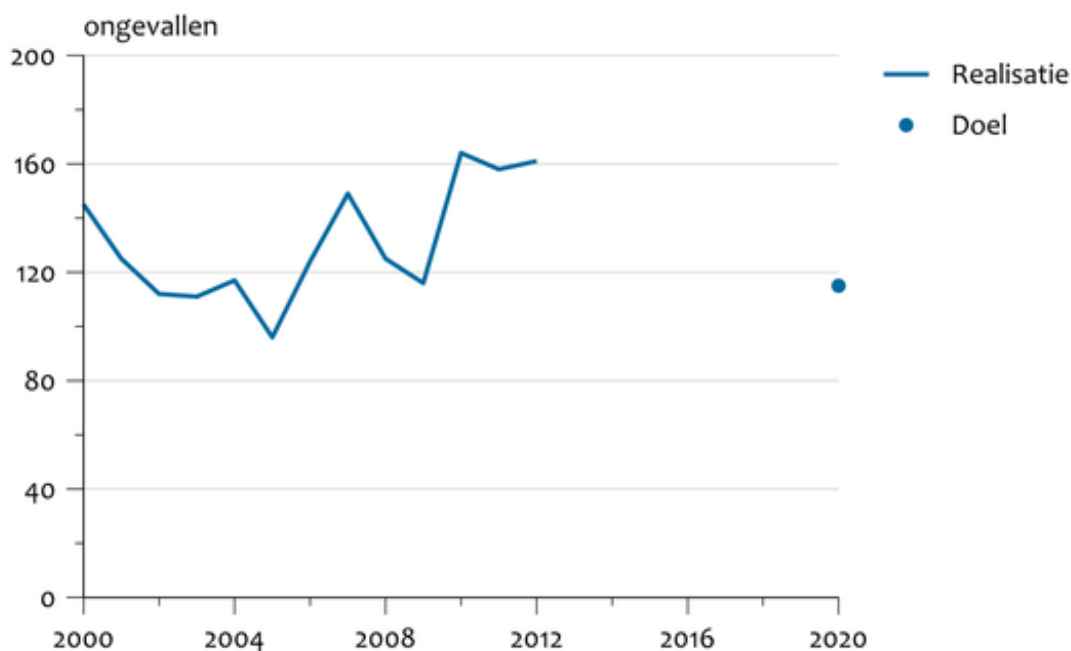


Bron: RWS, Dienst Verkeer en Scheepvaart.

PBL/jun14  
[www.clo.nl/nl214302](http://www.clo.nl/nl214302)

- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xls\)](#) [3]

## Aantal ongevallen op binnenwateren



Bron: RWS, Dienst Verkeer en Scheepvaart.

PBL/jun14  
[www.clo.nl/nl214302](http://www.clo.nl/nl214302)

- [Download figuur](#) [4]
- [Download data \(xls\)](#) [5]

[/figuurgroep]

## Het aantal sluispassages dat aan de normtijd voldoet neemt af

Het aantal passages dat aan de normtijd voor het passeren van sluizen op het hoofdvaarwegennet voldoet, laat een dalende trend zien. Tussen 2008 en 2012 nam de betrouwbaarheid van de passeertijd af van 84 naar 78 procent. Dat is nog boven de streefwaarde van 75%.

Op de binnenvaartwateren is het van groot belang om betrouwbare reistijden te realiseren. De ambitie voor de binnenvaart is een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet te realiseren, waarbij gestreefd wordt naar een wachttijd van maximaal dertig minuten voor schepen bij sluizen.

Aangezien er geen gegevens over wachttijden beschikbaar zijn wordt de indicator passeertijd bij sluizen gebruikt.

## Aantal ongevallen met significante gevolgen neemt de laatste jaren toe.

Het aantal significante ongevallen op de binnenwateren liet tot 2005 een afname zien. In de periode daarna stijgt het aantal ongevallen echter weer, naar 161 in 2012.

Op de binnenvaartwateren is het van groot belang dat de veiligheid groter wordt. Het doel is het aantal ongevallen met significante gevolgen (ongevallen met grote (im)materiële of milieuschade) op de Nederlandse binnenwateren in 2020 permanent te verbeteren, en te verminderen tot onder de

115 per jaar.

## Beleidsdoelstellingen Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Deze indicator verwijst naar de doelstellingen over Veiligheid, die opgenomen zijn in Bijlage 6 van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Bijlage 6 van de SVIR bevat de essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit die (gewijzigd) van kracht blijven met de SVIR.

## Referenties

- ILT (2013), [Staat van de Transportveiligheid 2012](#) [6]
- IenM (2012), [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#) [7], Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

## Technische toelichting

### Naam van het gegeven

Passeertijd sluizen op het hoofdverbindingssassen water en veiligheid binnenwateren

### Omschrijving

Ontwikkeling passeertijd sluizen op het hoofdverbindingssassen water en veiligheid binnenwateren.

### Verantwoordelijk instituut

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), auteur: Peter Jorritsma

### Geografisch verdeling

Nederland

## Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2014). [Passeertijd sluizen en ongevallen binnenvaart, 2000-2012](#) [8] (indicator 2143, versie 02 , 10 september 2014 ). [www.clo.nl](http://www.clo.nl). Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

**Bron-URL:** <https://www.clo.nl/indicatoren/nl214302>

## Links



---

[1] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2143> [2]  
[https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143\\_001g\\_clo\\_02\\_nl.png](https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143_001g_clo_02_nl.png) [3]  
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-001g-clo-02-nl.xls> [4]  
[https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143\\_002g\\_clo\\_02\\_nl.png](https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143_002g_clo_02_nl.png) [5]  
<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-002g-clo-02-nl.xls> [6]  
[http://www.ilent.nl/Images/staat\\_van\\_de\\_transportveiligheid\\_tcm334-348375.pdf](http://www.ilent.nl/Images/staat_van_de_transportveiligheid_tcm334-348375.pdf) [7] <http://www.rijks-overheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte.html> [8] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl214302>