

## Passeertijd sluizen en ongevallen binnenvaart, 2000-2014

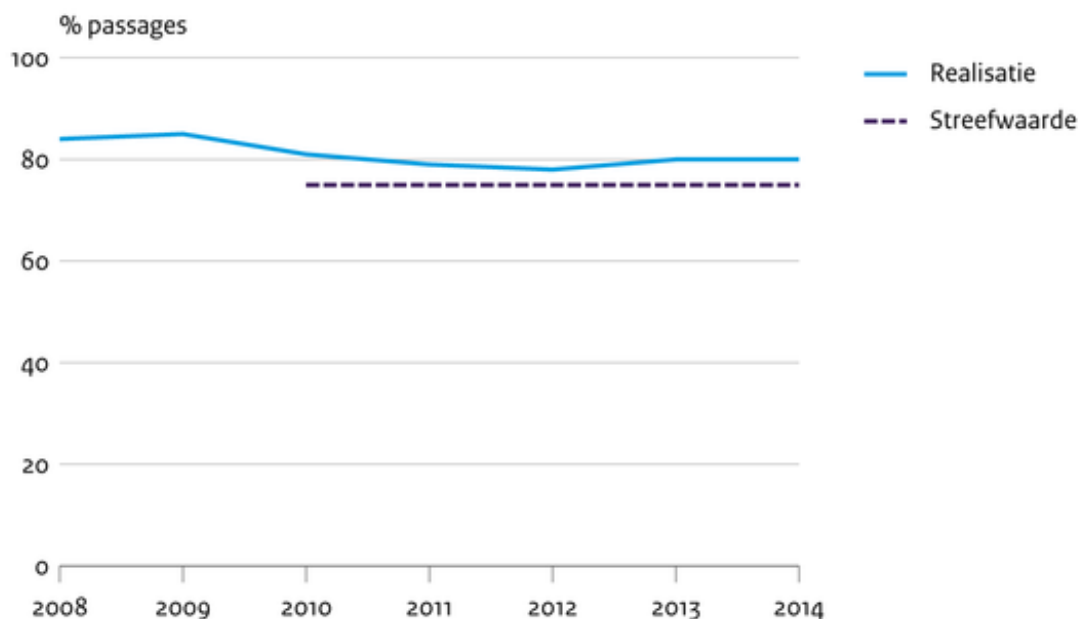
Indicator | 7 september 2016

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 passages dat aan de normtijd voor het passeren van sluizen op het hoofdvaarwegennet voldoet, laat een dalende trend zien. Tussen 2008 en 2014 nam de betrouwbaarheid van de passeertijd af van 84 naar 80 procent. Vanaf 2010 bleef de afname vrijwel constant. Dat is echter wel boven de streefwaarde van 75 procent. Het aantal significante ongevallen op de binnenwateren liet tot 2005 een afname zien. In de periode daarna steeg het aantal ongevallen echter weer, naar 164 in 2010. Vanaf 2013 is een forse daling ingetreden en het aantal ongevallen naar 138 gedaald in 2014.

[figuurgroep]

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

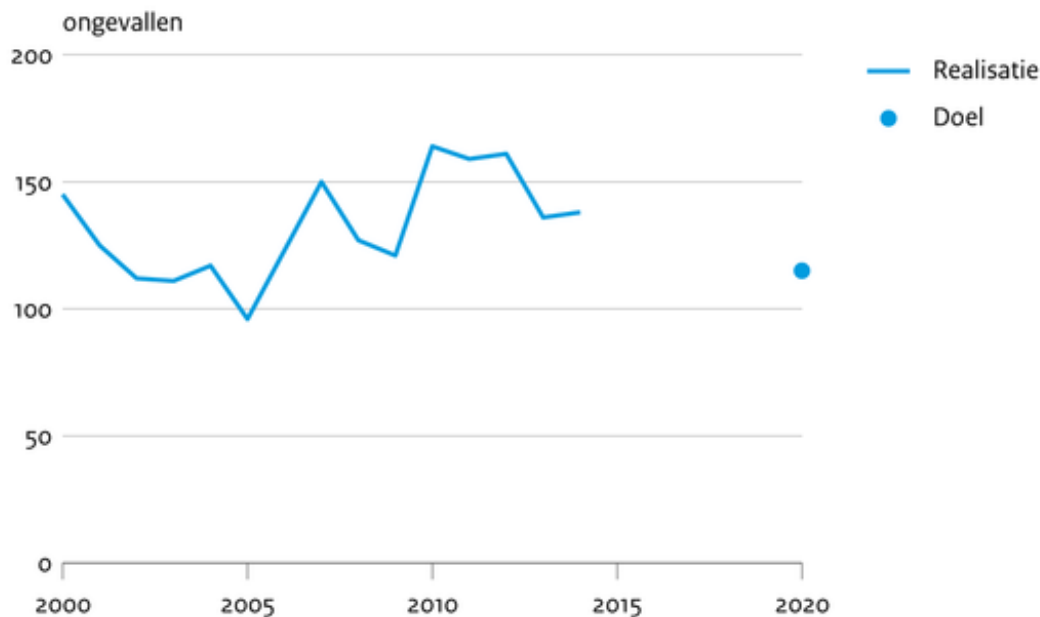


Bron: RWS 2015

PBL/aug16  
[www.clo.nl/nl214303](http://www.clo.nl/nl214303)

- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xlsx\)](#) [3]
- [Download data \(ods\)](#) [4]

## Aantal ongevallen op binnenwateren



Bron: RWS 2015

PBL/aug16  
[www.clo.nl/nl214303](http://www.clo.nl/nl214303)

- [Download figuur](#) [5]
- [Download data \(ods\)](#) [6]
- [Download data \(xlsx\)](#) [7]

[/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 2014 nam de betrouwbaarheid van de passeertijd af van 84 naar 80 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. Sinds 2013 is een afname zichtbaar, naar 138 ongevallen in 2014.

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 (2015), [Staat van de Veiligheid 201](#) [8]5. Inspectie Leefomgeving en Transport. Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- IenM (2012), [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#) [9], 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

### Betrouwbaarheids codering

Integrale enquête.

## Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2016). [Passeertijd sluizen en ongevallen binnenvaart, 2000-2014](#) [10] (indicator 2143, versie 03 , 7 september 2016 ). [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/nl214303>

### Links

[1] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2143> [2]

[https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143\\_001g\\_clo\\_03\\_nl.png](https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143_001g_clo_03_nl.png) [3]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-001g-clo-03-nl.xlsx> [4]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-001g-clo-03-nl.ods> [5]

[https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143\\_002g\\_clo\\_03\\_nl.png](https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143_002g_clo_03_nl.png) [6]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-002g-clo-03-nl.ods> [7]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-002g-clo-03-nl.xlsx> [8]

[http://www.ilent.nl/Images/staat\\_van\\_de\\_transportveiligheid\\_tcm334-348375.pdf](http://www.ilent.nl/Images/staat_van_de_transportveiligheid_tcm334-348375.pdf) [9] <http://www.rijks-overheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte.html> [10] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl214303>