

Passeertijd sluizen en ongevallen binnenvaart, 2000-2016

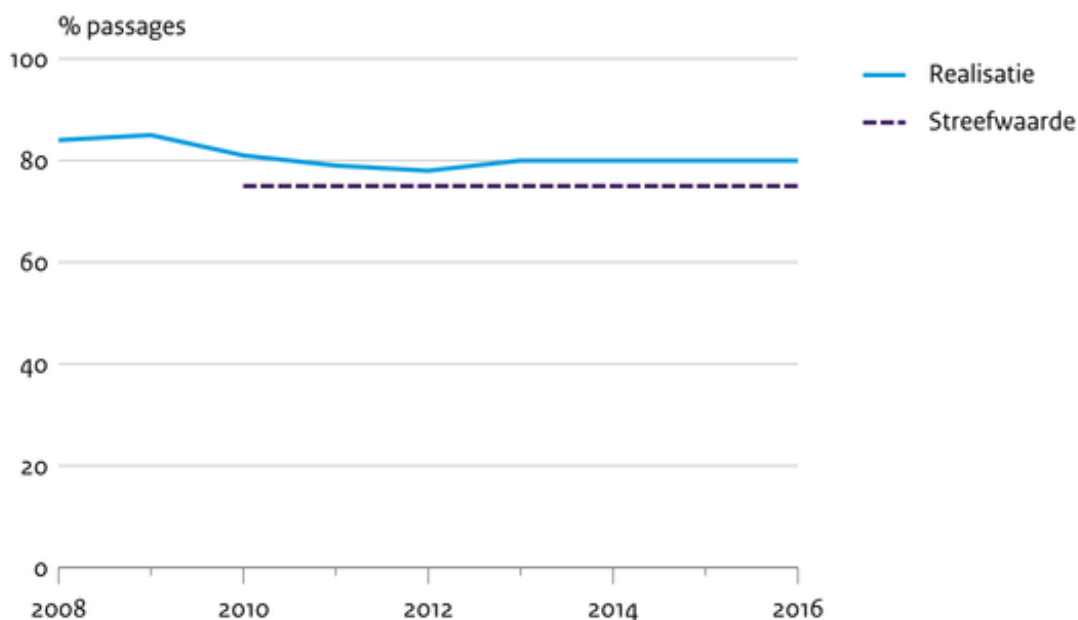
Indicator | 6 september 2018

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

Het aandeel passages dat aan de normtijd voor het passeren van sluizen op het hoofdvaarwegennet voldoet, daalde tussen 2008 en 2012, maar bleef vanaf 2013 vrijwel constant, op 80 procent. Het aandeel lag alle jaren boven de geldende streefwaarde van 75 procent. In 2016 gebeurden er 164 significante ongevallen op de binnenwateren. Dit is evenveel als in het eerdere topjaar 2010. Dalende trends met het aantal significante ongevallen tussen 2000 en 2005 en tussen 2010 en 2013 hebben niet doorgezet.

[figuurgroep]

Passages die aan normtijd voldoen bij sluizen op hoofdvaarwegen

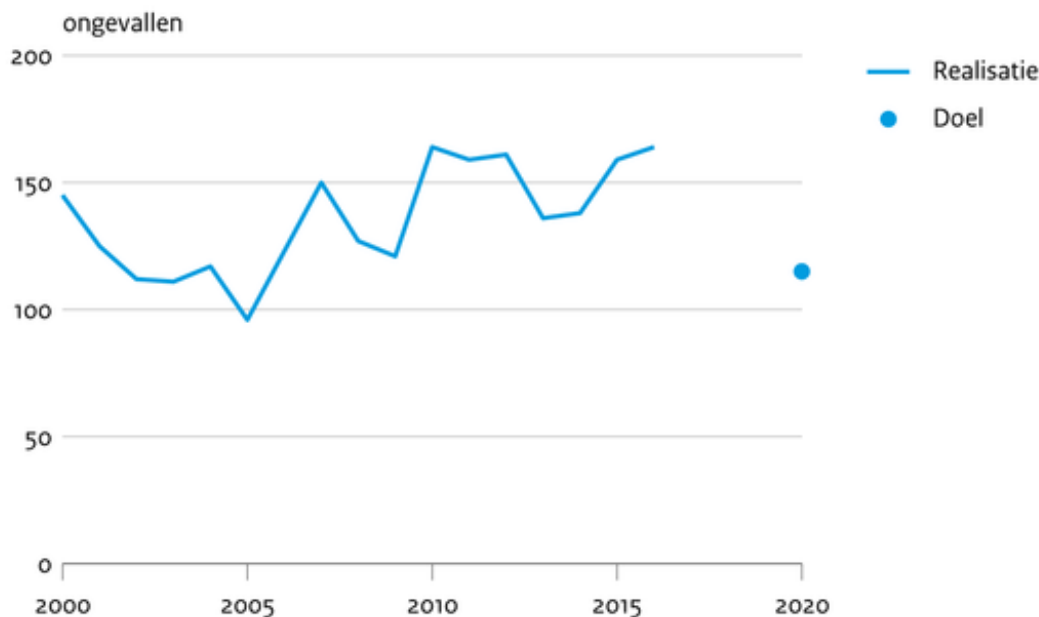


Bron: Rijksbegroting

PBL/aug18
www.clo.nl/nl214304

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

Aantal ongevallen op binnenwateren



Bron: Rijksbegroting

PBL/aug18
www.clo.nl/nl214304

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

[/figuurgroep]

Het aantal sluispassages dat aan de normtijd voldoet is de laatste jaren constant

Op de binnenvaartwateren zijn betrouwbare reistijden van groot belang. De ambitie is dat de binnenvaart gebruik kan maken van een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet. Gestreefd wordt naar een wachttijd van maximaal dertig minuten voor schepen bij sluizen. Aangezien er geen gegevens over wachttijden beschikbaar zijn, wordt in plaats hiervan de indicator 'passeertijd bij sluizen' gebruikt.

Het aandeel van de passages dat aan de normtijd voor het passeren van sluizen op het hoofdvaarwegennet voldeed, daalde tussen 2008 en 2012. Vanaf 2013 bleef het aandeel binnen de normtijd vrijwel constant, op 80 procent. Het aandeel voldeed in alle jaren aan de streefwaarde van 75 procent.

Aantal significante ongevallen neemt de laatste jaren weer toe

Op de binnenvaartwateren is het van groot belang dat de veiligheid groter wordt. Het doel is het aantal ongevallen met significante gevolgen - dat zijn ongevallen met grote (im)materiële of milieuschade - op de Nederlandse binnenwateren permanent te verbeteren, en te verminderen tot maximaal 115 per jaar in 2020.

Het doel voor 2020 is nog niet binnen bereik. Het aantal significante ongevallen op de

binnenwateren daalde weliswaar fors tussen 2000 en 2005, maar in de periode daarna steeg het weer, naar 164 in 2010 en 161 in 2012. Tussen 2013 en 2015 was er weer een daling, maar ook die zette niet door: in 2016 nam het aantal ongevallen weer toe naar 164, hetzelfde hoge niveau als in 2010.

Beleidsdoelstellingen Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Deze indicator verwijst naar de doelstellingen over sluispassages in de rijksbegroting en 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. In de Nota Mobiliteit staat als ambitie geformuleerd "het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen".

Referenties

- ILT (2015). [Staat van de Veiligheid 2014](#) [8]. Inspectie Leefomgeving en Transport. Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Rijksbegroting 2018.
http://www.rijksbegroting.nl/2018/voorbereiding/begroting.kst236766_12.html [9]
- IenM (2012). [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#) [10]. 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

Berekeningswijze

De passeertijd bij een sluis is een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De passeertijd geeft de totale tijdsduur die gemoeid is met het passeren van de sluis. De uitvoering van de berekeningen gebeurt door RWS.

Geografisch verdeling

Nederland

Verschijningsfrequentie

Eenmaal per jaar

Achtergrondliteratuur

Rijksbegroting

Betrouwbaarheidscodering

Integrale enquête.

Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2018). [Passeertijd sluizen en ongevallen binnenvaart, 2000-2016](#) [11] (indicator 2143, versie 04 , 6 september 2018). 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/nl214304>

Links

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

https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143_001g_clo_04_nl.png [3]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-001g-clo-04-nl.ods> [4]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-001g-clo-04-nl.xlsx> [5]

https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2143_002g_clo_04_nl.png [6]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-002g-clo-04-nl.xlsx> [7]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2143-002g-clo-04-nl.ods> [8]

<https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2015/03/13/staat-van-de-veiligheid-2014> [9]

http://www.rijksbegroting.nl/2018/voorbereiding/begroting.kst236766_12.html [10] <https://www.rijksverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte> [11]

<https://www.clo.nl/indicatoren/nl214304>