

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)
25 januari 2005	
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.00128	2040506470
Onderwerp	
antwoord kamervragen Gerkens inzake railveiligheid	

Geachte voorzitter,

Hieronder treft u mijn antwoorden aan op de vragen onder bovenvermeld nummer op 17 januari 2005 gesteld door het Kamerlid Gerkens inzake de spoorveiligheid.

1

Wat is uw mening over de brief van FNV Bondgenoten waarin zij aangeven dat veel machinisten zich beledigd voelen door uw antwoorden op eerdere Kamervragen? 1)

Ik heb in antwoord op de door u bedoelde eerdere Kamervragen gesteld dat het nodig is om de achterliggende oorzaken van het ontstaan van passages STS te kennen. Daarom heb ik ook een aanpak geschetst die tweeledig is: enerzijds gericht op de menselijke factor en anderzijds gericht op de techniek.

Het is dus geenszins mijn intentie geweest om eenzijdig de nadruk te leggen op cultuur, houding en gedrag van machinisten. Integendeel, in de tweede kadernota "Veiligheid op de rails" (paragraaf 4.5.3) heb ik juist gewezen op het feit dat het menselijke aspect van een passage STS niet moet worden onderschat omdat machinisten zich terdege bewust zijn van de grote risico's en zij een passage STS als een persoonlijk falen ervaren. Daarnaast heb ik bij de spoorbranche onder andere aandacht gevraagd voor een branche-brede communicatie door het betrekken van de kennis en de ervaring die aanwezig is bij machinisten, conducteurs, treindienstleiders en rangeerders bij het zoeken naar oplossingen voor de passages STS.

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres: Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171
Fax : 070 - 351 7895
Internet : www.minvenw.nl

2

Kunt u aangeven waarom zowel de NS, ProRail als uw ministerie wat betreft de reactietermijn in strijd met de artikelen 69 en 70 uit de Wet Raad voor de Transportveiligheid hebben gehandeld? 2) Wat zijn de gevolgen van dit onwettig handelen?

Ik erken dat de bekendmaking van de formele standpuntbepaling van de organisaties op de aanbevelingen van de Raad de wettelijk voorgeschreven reactietermijn heeft overschreden. Ik zie het niet als zinvol nu nog gedetailleerd per aanbeveling en per organisatie te laten achterhalen wat hier precies de redenen voor zijn geweest. Overigens is er op verschillende niveaus regelmatig contact met de Raad, ook over de voortgang van de implementatie van aanbevelingen door de Raad. De Wet Raad voor de Transportveiligheid bevat geen sancties bij overschrijding van de reactietermijn.

3

Wat is uw reactie op de aanbeveling van de Raad voor de Transportveiligheid, naar aanleiding van het ongeval bij Dordrecht in 1999, om deelrijwegen met grote terughoudendheid in te stellen? Waarom heeft u eerder nauwelijks op deze aanbeveling gereageerd, terwijl de Raad voor de Transportveiligheid dit wel een belangrijk veiligheidspunt vond?

De software van het VPT-systeem, het systeem dat wordt gebruikt voor de instelling van de rijwegen, is aangepast. Dit wordt momenteel geïmplementeerd op verschillende verkeersleidingsposten. Zodra er meer gegevens beschikbaar zijn over de ervaringen hiermee, kan ik de Raad uitvoerig en volledig informeren.

4

Kunt u aangeven welke doelen worden nagestreefd met het instellen van deelrijwegen? Wat zijn de gevolgen van het 'met grote terughoudendheid' instellen van rijwegen? Hoe verhoudt dit zich tot de gestelde prestatie-eisen voor de punctualiteit?

De enkelvoudige seinstap is sinds jaar en dag de basis van de beveiliging van het Nederlandse spoorwegnet (per stap een sein). Een koppeling van een of meer enkelvoudige seinstappen levert een rijweg op van vertrek- tot eindpunt op een emplacement. Tot en met versie 23 van Procesleiding werden door het systeem alleen integrale rijwegen aangeboden, dat betekent dat de rijweg van vertrek tot eindpunt in één geheel aan een trein werd toegekend (dit kan enkele kilometers zijn). Uit branchebreed overleg bleek een aantal jaren geleden dat de spoorcapaciteit beter benut kon worden door in sommige gevallen niet een integrale rijweg aan te bieden, maar (alvast) een aantal enkelvoudige seinstappen aan te bieden. Doel en resultaat hiervan waren een verbetering van de punctualiteit en optimalere benutting van de infrastructuur met een intact blijvende beveiliging. Voor een aantal gevallen is gebleken dat dit leidde tot een ongewenste situatie. De locaties waar dit speelt worden nader onderzocht en indien zinvol voorzien van een instelvoorschrift waardoor het proces met extra zorg wordt afgehandeld. Op 25 locaties wordt deze maatregel dit voorjaar nog ingevoerd.

5

Wilt u het rapport van Railed Spoorwegveiligheid uit 2001 naar de Kamer sturen?

In mijn antwoord van 29 november op de Kamervragen (kenmerk 2040502500) van de leden Gerkens en Van Hijum heb ik aangegeven dat het bedoelde rapport van Railed-Spoorwegveiligheid uit 2001 in opdracht van de Raad voor de Transportveiligheid is gemaakt en derhalve ook aan de Raad is uitgebracht. Het is dan ook niet aan mij om dit rapport aan de Kamer te sturen. Ik adviseer u hierover met de Raad in contact te treden.

6

Kunt u in aanvulling op uw antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Gerkens en Van Hijum d.d. 29 november 2004 aangeven wat de achterliggende oorzaken van passage stoptonende seinen (STS) zijn? Zijn deze oorzaken aan elkaar gerelateerd? Kunt u per oorzaak aangeven hoe u dit denkt aan te pakken?

Ik kan hierover momenteel geen uitspraken doen die iets toevoegen aan mijn antwoord op genoemde eerdere Kamervragen. Zoals ik in die antwoorden aangaf, vindt op dit moment nader onderzoek plaats naar de vele achterliggende oorzaken van de passages STS. Hierbij worden de passages STS van de afgelopen tien jaren nader geanalyseerd. Het doel van deze analyse is om eventuele trends en/of onderlinge samenhang in de oorzaken te kunnen vaststellen en vervolgens adequate maatregelen te kunnen toepassen. Langs deze weg moeten de gestelde ambities voor risicoreducties, zoals die in de tweede kadernota "Veiligheid op de rails" zijn vastgelegd, bereikt worden. Lopende dit onderzoek is beantwoording van uw vraag door mij prematuur.

7

Deelt u de mening dat een probleem in de interactie tussen mens en techniek, ondanks het instellen van rijwegen, het verwijderen van de functie kwitering Automatische Treinbeïnvloeding (ATB) en het gebruik van GSM mogelijk een belangrijke oorzaak is van passage STS? Zo ja, hoe denkt u deze interactie te kunnen verbeteren? Zo neen, waarom niet? Bent u bereid een onderzoek te laten verrichten naar deze mens-machine-interactie?

Het onderzoek is gaande. Zie mijn antwoord op vraag 6.

8

Is er onderzoek gedaan naar de gevolgen van het afschaffen van de ATB kwiteerfunctie? Zo ja, wat was de conclusie hiervan? Zo neen, bent u bereid dit onderzoek alsnog te doen?

Er is geen separaat onderzoek gedaan naar de gevolgen van het afschaffen van de ATB kwiteerfunctie. Zoals u weet, is inmiddels een sectorbrede stuurgroep STS ingesteld, die leiding geeft aan het bovengenoemd onderzoek naar de achterliggende oorzaken van passages STS. Ik zal aan deze stuurgroep STS vragen om te bezien of bij het onderzoek

naar de achterliggende oorzaken van roodlicht passages, ook dit aspect onderzocht moet worden.

9

Kunt u aangeven welke deskundigen negatief hebben geadviseerd over de mogelijkheid van het gebruik van een Specific Transmission Module (STM)? Zijn er ook deskundigen die u wel hierover positief geadviseerd hebben? Bent u bereid aanvullend onderzoek hiernaar te doen? Zo neen, waarom niet?

9

Ik veronderstel dat uw vraag betrekking heeft op de mogelijkheden om de STM, conform de "Functional Requirements Specifications ETCS" (versie 4.19, pagina's 43-44) ook te gebruiken om eventuele functionele beperkingen van het ATB-systeem te ondervangen en om niet-veiligheidsgerelateerde functies, zoals bijvoorbeeld snelheidsadvisering, toe te voegen. Over het gebruik van deze mogelijkheden in de Nederlandse (ATB-)context hebben zowel ProRail- als V&W-deskundigen negatief geadviseerd. In mijn antwoord op uw eerdere vraag hierover heb ik op 29 november jl. e.e.a. kort toegelicht (brief kenmerk DGP/SPO/U.04.04218). Positieve adviezen hierover hebben wij niet ontvangen. Echter, gezien uw verzoek zal ik aanvullend onderzoek hiernaar doen en u over de uitkomsten daarvan informeren.

10

Bent u bereid deze vragen uiterlijk 25 januari 2005 te beantwoorden, zodat de antwoorden betrokken kunnen worden bij het Algemeen Overleg over de Kadernota 'Veiligheid op de rails' van 27 januari 2005?

10

Bij deze.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

1) Brief van Andries van den Berg (FNV Bondgenoten) aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

2) Aangangsel-Handelingen nr. 491, vergaderjaar 2004-2005

