

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

201

Vragen van het lid **Gerkens** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *spoorveiligheid*. (Ingezonden 17 januari 2005)

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

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?

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?

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?

5

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

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?

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?

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?

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?

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?

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

² Aanhangsel Handelingen nr. 491, vergaderjaar 2004–2005.

Nader antwoord

Nader antwoord van minister **Peijs** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 25 oktober 2005), zie ook Aanhangsel Handelingen nr. 2391, vergaderjaar 2004–2005

In mijn antwoord aan de Tweede Kamer op vragen gesteld door het lid van uw Kamer Gerkens (SP) over spoorwegveiligheid (Handelingen, 2004–2005, Aanhangsel 2391), heb ik toegezegd de vraag over de ATB kwiteerfunctie door de sectorbrede stuurgroep STS te laten meenemen in het onderzoek naar de achterliggende oorzaak van roodlicht passages. Inmiddels hebben

medewerkers van de Inspectie Verkeer en Waterstaat hierover gesproken in het verband van de werkgroep die onder verantwoordelijkheid van de genoemde stuurgroep is ingesteld. Ik kan u mede op basis daarvan over de functionaliteit van de kwiteerfunctie thans reeds navolgende informatie verschaffen.

Enkele jaren na de invoering van ATB-EG, als reactie op het spoorwegongeval in Harmelen (1964), is de kwiteerfunctie geïmplementeerd met als doel om de waakzaamheid van de machinist te controleren in het snelheidsgebied tussen 0 en 40 kilometer per uur. Het kwiteren moest ervoor zorgen dat de machinist zich voortdurend realiseerde, dat hij een rood sein nadert. Elke twintig seconden was hij verplicht een knop te bedienen. Deze kwiteerfunctie is echter niet effectief gebleken, omdat machinisten ondanks het kwiteren rode seinen passeerden.

De kwiteerfunctie kende twee nadelen die afbreuk deden aan de effectiviteit ervan:

1. Het systeem was ook werkzaam bij nadering van een geel sein in een 40 kilometer per uur gebied;
2. Het systeem bewaakte heel goed de bediening van de knop, maar bleek geen invloed te hebben op de «mentale herkenning» van een naderend rood sein. De beoogde verhoging van de alertheid van de machinist («ik nader een rood sein en moet dus te allen tijde rekenen op stop») werd sterk in twijfel getrokken. De directie van de NS is er rond 1995, dat wil zeggen onder de oude concernverhoudingen, toe over gegaan de kwiteerfunctie af te schaffen. Dit is gebeurd conform een besluit van de Commissie Veiligheid Spoorwegen (CVS). In de jaren 1997 tot begin 2004 is de kwiteerfunctie vervolgens op de verschillende materieeleenheden buiten werking gesteld. Nieuw materieel is vanaf 1997 niet meer van een kwiteerfunctie voorzien. De afschaffing van de kwiteerfunctie viel in de tijd samen met de komst van de zogeheten intermitterende dodemanknop (een tijdafhankelijk vigilantiesysteem dat ervoor zorgt dat de trein een snelremming uitvoert wanneer de machinist onwel wordt). Dit nieuwe systeem maakte het mogelijk de vigilantie in algemene zin, dat wil zeggen niet specifiek binnen het snelheidsstraject van 0–40

km., beter te bewaken. De machinist moet sindsdien elke 60 seconden de dodemanknop bedienen als teken van attentie. Daarvóór was het treinmaterieel uitgerust met een continue dodemanknop. De machinist moest een knop of pedaal met enige kracht in een bepaalde stand zetten en die gedurende de hele rit met zijn voet continu in die stand houden. De intermitterende dodemanknop vraagt gedurende de rit steeds een daadwerkelijke bevestiging van de aanwezigheid en alertheid en is tegelijkertijd minder zwaar in bediening, wat weer gunstig is voor klachten aan het bewegingsapparaat van de machinist.

De werkgroep STS, die onder de stuurgroep STS valt, heeft recentelijk onderzoek gedaan naar het statistisch materiaal betreffende STS-incidenten met en zonder kwiteerfunctie. Op basis van de STS-database van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat is vastgesteld dat er geen significant verschil is geconstateerd in STS-incidenten met en zonder kwiteerfunctie (ik verwijs hiervoor naar de onderstaande tabel ter illustratie).

Tabel: Gemiddeld percentage STS-passages per materieelsoort

	voor 1997 (peiljaren 1994– 1996) (met kwiteren)	na 1996 (peiljaren 2001–2003) (zonder kwiteren)
Stadsgewestelijk materieel (Sprinter)	11,2%	6,7%
Intercity-materieel (ICM–Doorloopkop)	15,0%	11,0%
Elektrische lok van de serie 1700	2,7%	1,8%
mat'64 (stoptrein-materieel)	17,2%	18,8% (peiljaar 2004)

Samengevat concludeer ik dat het besluit tot afschaffen van de kwiteerfunctie geen aantoonbare bijdrage heeft geleverd aan de stijging van de roodlicht passages. Verder onderzoek naar de kwiteerfunctie acht ik dan ook niet zinvol.