

AH 1597  
2080908920

**Antwoord van minister Eurlings (Verkeer en Waterstaat) en  
staatssecretaris Huizinga-Heringa (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen  
18 februari 2009)**

**Zie ook Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2008-2009, nr. 1363**

Hiermee beantwoorden wij de vragen die het lid Roemer heeft gesteld over de conducteur op de trein. Tevens is bijgevoegd de beantwoording van de publieksvragen die de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (verder: de Inspectie) per mail over dit onderwerp ontvangen heeft en die cc ook aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat zijn gestuurd. \*)

1. Is het waar dat het aantal roodseinp passages op de Valleilijn nog steeds hoog is? Kunt u dit inzichtelijk maken vanaf de NS-exploitatie tot nu?

1. Ja, het aantal roodseinp passages (STS-passages) op de Valleilijn (Amersfoort-Barneveld-Lunteren-Ede/Wageningen) is nog steeds hoog. Uit het Inspectie-rapport "STS-passages 2007"<sup>1)</sup> blijkt dat vervoerder Connexxion op de Valleilijn meer STS-passages per miljoen treinkilometers maakt vergeleken met andere vervoerders. De tabel hieronder toont de aantallen vanaf 1999. Connexxion is met het vervoer van reizigers op 10 december 2006 gestart en heeft 1 van de 5 STS-passages in 2006 gemaakt.

Jaar	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
STS Valleilijn	1	3	2	2	4	2	2	5	8	7

2. Op welke andere spoorlijnen zijn er relatief veel treinen die door rood rijden? Wat is de oorzaak hiervan?

2. Op spoorlijnen waarop enkele nieuwe vervoerders dienst doen, Valleilijn (Connexxion), Maaslijn en Heuvellandlijn (Veolia), zijn in 2007 relatief veel STS-passages geweest. In het rapport "STS-passages 2007" wordt in hoofdstuk 7, paragraaf 7.7, gedetailleerd ingegaan op de verschillen tussen de vervoerders en wordt geconcludeerd dat de verschillen significant zijn. Naar aanleiding van het hoge aantal STS-passages heeft de Inspectie onderzoek uitgevoerd naar de STS-passages op de Valleilijn<sup>2)</sup>, Maaslijn en Heuvellandlijn<sup>3)</sup>. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat een aantal van de betrokken machinisten de seinbeelden niet bewust of te laat waarnemen. De achterliggende oorzaak is gelegen in de selectie en opleiding van machinisten. Na het Inspectie-onderzoek hebben Connexxion en Veolia maatregelen genomen die erop gericht zijn de selectie en opleiding van de machinisten een kwaliteitsimpuls te geven waardoor de prestaties van de machinisten verbeteren. De Inspectie heeft deze maatregelen op dit moment als voldoende

1 Kenmerk VenW/IVW-2008/11427, aan uw kamer toegestuurd als bijlage bij de brief van

2 Onderzoeksnummer RV-07U0278, aan de Tweede Kamer toegezonden bij de beantwoording van vragen van lid Roemer (SP) van 25 augustus 2008

3 Onderzoeksnummer RV-07U0278, aan de Tweede Kamer toegezonden bij de beantwoording van vragen van lid Roemer (SP) van 25 augustus 2008

beoordeeld en monitort de toekomstige ontwikkelingen.

Het aantal STS-passages op de Valleilijn door Connexxion is in 2008 gedaald (8 in 2007 en 7 in 2008). Ook op de lijnen waar Veolia rijdt is sprake van een daling van het aantal STS-passages (21 in 2007 en 15 in 2008). De Inspectie is positief over de daling, maar volgt de ontwikkeling nauwlettend. In het eerste kwartaal van 2009 ontvangt u een uitgebreid onderzoek naar de werving, selectie en opleiding van machinisten. In het tweede kwartaal van 2009 zal de Inspectie aan de Spoorbranche rapporteren over een aparte kwantitatieve analyse naar de STS-passages op de bovenstaande lijnen in de periode 1999 - 2008.

3. Is het waar dat een conducteur ook een seinwaarnemingstaak heeft binnen het vertrekproces? Kunt u toelichten hoe dit proces gaat indien er verloopt conducteur op de trein aanwezig is?

3. De conducteur geeft het vertrekbevel nadat hij zich ervan vergewist heeft dat het sein uit de stand 'STOP' is gekomen, of nadat hij het vertrekseinlicht op het perron heeft zien branden. In andere situaties (als er geen seinen bij het perron staan) start de conducteur tien seconden voor vertrektijd de vertrekprocedure. De machinist blijft echter verantwoordelijk dat de trein pas vertrekt wanneer het sein uit de stand 'STOP' staat.

Wanneer de deuren van de trein dicht zijn, brandt in de cabine een groene lamp als teken dat de deuren inderdaad gesloten zijn. De machinist kan dan vertrekken mits het sein voor zijn trein uit de stand 'STOP' staat.

Als geen conducteur op de trein aanwezig is (de zogeheten eenmansbediening), is er sprake van een procedure die grotendeels uit de NS-tijd (vóór 1993) komt.

Toen werd in de jaren 80 voor het eerst met eenmansbediening (op de Zoetermeerlijn) gereden. De procedure wordt gekenmerkt door twee hoofdtaken:

- a. het zekerstellen dat alle deuren gesloten zijn en dat er geen reizigers ingeklemd zijn of zich tussen perron en trein bevinden;
- het zekerstellen dat de het sein uit de stand 'STOP' staat, voordat de trein ook echt gaat rijden.

Geconcludeerd kan worden dat de procedure, zoals die wordt gehanteerd voor eenmansbediening, al langere tijd bestaat. Uit de analyse van de Inspectie blijkt dat eenmansbediening niet per definitie gevaarlijker is dan vertrekken met een conducteur. Het vertrekproces met een conducteur kent andere risico's die ook tot STS-passages kunnen leiden, zoals een onjuist besluit van de conducteur om het vertrekbevel te geven dat kan leiden tot een STS-passage. Dit wordt bevestigd door de cijfers van STS-passages in het verleden.

4. Kunt u aangeven hoe vaak een trein kort na vertrek een rood sein passeert? Is hierbij een relatie tussen de aanwezigheid van een conducteur en de kans op een rood sein passage te leggen? Zo ja, welke relatie ziet u hierbij? Zo nee, kunt u aangeven waarom dit verband er niet is?

4. Bij 20% (189) van alle STS-passages tussen 2003 en 2007 bij reizigersvervoer is sprake van een vertrek bij een rood sein<sup>4)</sup>, 80% daarvan (152) wordt door de NS gemaakt en 20% (37) door de regionale vervoerders.

---

4 Zie ook het rapport "STS-passages 2007", hoofdstuk 7, paragraaf 7.3

De nieuwe regionale vervoerders Connexxion en Veolia, en de beide andere vervoerders op de decentrale lijnen Arriva en Syntus, rijden alle met eenmansbediening. Uit het rapport STS-passages 2007 blijkt dat Connexxion en Veolia aanmerkelijk meer STS-passages kennen dan verwacht mag worden op grond van het aantal treinkilometers, ongeveer een factor 4. Syntus wijkt niet significant af van het gemiddelde. Arriva doet het significant beter. Hieruit kan niet zondermeer geconcludeerd worden dat de afwezigheid van een aparte conducteur negatieve invloed heeft, maar dat er wel een sterke relatie is met het nieuw-zijn van de vervoerder. Syntus en Arriva hebben al langer ervaring met de exploitatie van spoorvervoer.

5. Deelt u de mening dat het beveiligingssysteem ATB Vv de kans op onterechte roodseinpassage kan verminderen? Zo ja, wanneer zal dit systeem aanwezig zijn in alle treinen en ligt dit bij alle vertrekseinen waar zonder conducteur gereden wordt? Zo nee, kunt u dit toelichten?

5. Ja, het beveiligingssysteem ATB Vv vermindert de kans op een STS-passage. Eind 2009 zal in alle treinen ATB Vv aanwezig zijn. ATB Vv zal niet bij alle vertrekseinen, waar zonder conducteur gereden wordt, geplaatst zijn. De stuurgroep STS heeft een methodiek afgesproken om te komen tot een lijst van ca. 1100 seinen die een potentieel hoger risico hebben na een onterechte STS-passage. Op basis van deze lijst zullen enkele, maar niet alle, seinen van de Valleilijn met ATB Vv worden uitgerust.

6. Bent u bereid de vervoerder te verplichten om te rijden met een conducteur zolang er enkel ATB EG als beveiligingssysteem is, om zodoende de veiligheid te verbeteren? Zo ja, welke maatregelen gaat u hiertoe nemen? Zo nee, waarom niet en welke maatregelen gaat u dan nemen om de veiligheid te verbeteren op spoortrajecten waar gereden wordt zonder conducteur?

6. Nee, wij zijn niet bereid om de vervoerder te verplichten om met conducteur te rijden. De Inspectie houdt toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer. De Inspectie heeft ons laten weten dat de veiligheid op de Valleilijn is gewaarborgd en dat op basis van de beschikbare data het niet aannemelijk is dat het ontbreken van een conducteur leidt tot een verhoogde kans op STS-passage. De maatregelen die nu getroffen zijn en gemonitord worden én die zich richten op andere oorzaken dan eenmansbediening, lijken de negatieve trend om te buigen.

De provincie Gelderland is de concessieverlener voor de Valleilijn. Zij heeft ons laten weten dat de inzet van een vaste conducteur per trein naar aanleiding van de geconstateerde STS-passages niet tot de voornemens behoort.

\*) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer