

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) |
| 15 december 2005 | - |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| IVW-DR/BJZ/05/M01.003.033b | Aanhangselhandelingen201 |
| Onderwerp | |
| ATB-kwiteerfunctie | |

Geachte voorzitter,

Bijgaand doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen van de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat aan de minister van Verkeer en Waterstaat inzake de ATB-kwiteerfunctie.

1. Waarop baseert u de conclusie dat de ATB-kwiteerfunctie niet effectief is gebleken? Het feit dat ondanks de ATB-kwiteerfunctie hoogst incidenteel toch een rood sein gepasseerd werd is daarvoor toch geen onderbouwing?
1. In de brief van 24 oktober 2005 is de vraag beantwoord of het verwijderen van de ATB kwiteerfunctie een negatief effect heeft gehad op het aantal roodlichtpassages. Dit bleek niet zo te zijn. Hierdoor is bevestigd, dat het destijds door de NS genomen besluit om de kwiteerfunctie af te schaffen, terecht is genomen.
2. Wat is de relevantie van de gegeven tabel, terwijl er niet bij staat aangegeven of dergelijke treinen met of zonder kwitering reden? Kunt u toelichten hoe u op basis van de gegeven tabel tot uw eindconclusie komt?
2. In de tabel staat aangegeven hoeveel roodlichtpassages zijn voorgevallen, zowel in de situatie waarbij het materieel was voorzien van de kwiteerknop als de situatie waarbij dit niet het geval was. De tabel geeft een duidelijke indicatie dat het afschaffen van de kwiteerfunctie voor de betreffende materieelsoorten niet tot een stijging van het aantal roodlichtpassages heeft geleid. Voor het overige verwijs ik naar de beantwoording van vraag 1.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

3. Is er in tijd een verband te bespeuren tussen het percentage treinen waarvan de ATB-kwiteerfunctie is verwijderd en de toename van het aantal STS-passages? Kunt u beide gegevens in één grafiek weergeven?
3. De uitkomst van het bij vraag 1 genoemde onderzoek geeft voor mij geen aanleiding om dit aanvullende onderzoek te laten verrichten.
4. Acht u het denkbaar dat de combinatie van de omstandigheden 'verdwijnen ATB-kwiteerfunctie' (met als gevolg afnemende attentie op specifieke gevaarsituatie) en 'toename aantal deelrijwegen ten gevolge van invoering VPT-Procesleiding' (met als gevolg toename aantal risicosituaties) de oorzaak vormt van de toename van het aantal STS-passages?
4. Op basis van het onderzoek genoemd bij vraag 1 is er geen aanleiding om te bevestigen dat het afschaffen van de kwiteerfunctie een bijdrage heeft geleverd aan de stijging van het aantal roodlichtpassages. Voor wat betreft de toename van het aantal roodlichtpassages en de invoering van VPT procesleiding is een samenhang vastgesteld. Het rapport met deze bevinding is u eerder toegezonden (TK 2005-2006, 29 893 nr. 16). Op basis van deze conclusie is nader onderzoek gedaan om vast te stellen welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen. Hierbij is geen eenduidige oorzaak gevonden. Daarop is besloten om te zoeken naar maatregelen die roodlichtpassages voorkomen of de gevolgen ervan beperken.
5. Baart het u geen zorgen dat er zich in enkele jaren tijd meer dan een verdubbeling van het aantal STS-passages heeft voorgedaan, maar dat uw ministerie noch de spoorsector er in slaagt om de oorzaak of oorzaken hiervan te achterhalen? Biedt uw beleid voldoende zekerheden om te voorkomen dat ook bij andere veiligheidsaspecten een soortgelijke plotselinge achteruitgang zich gaat voordoen?
5. Ja, ik heb meermalen mijn zorg uitgesproken over de stijging van het aantal roodlichtpassages. Deze zorg heeft geleid tot het instellen van de branchebrede werkgroep die deze problematiek moet onderzoeken. Ik moet overigens benadrukken dat de oorzaak van de stijging van het aantal roodlichtpassages moeilijk te achterhalen is. De oorzaken van roodlichtpassages zijn echter wel bekend. Op deze oorzaken wordt ingespeeld door de maatregelen die nu getroffen worden door de eerder genoemde branchebrede werkgroep en waarover u regelmatig wordt geïnformeerd, bijvoorbeeld in mijn brief van 17 mei 2005 (TK, 2004-2005, 29 893, nr. 9).

De inspectie informeert mij via de jaarlijkse trendanalyse over de ontwikkeling van de voor veiligheid relevante indicatoren. Indien nodig worden naar aanleiding van de gesignaleerde trends maatregelen getroffen. De trendanalyse en de getroffen maatregelen worden u jaarlijks ter kennis gebracht.

6. Is het u bekend dat NS recentelijk is begonnen met het in de cabine inbouwen van houders voor mini-computertjes (PDA's)? Hoe beoordeelt u deze ontwikkeling, dit mede gelet op eerdere conclusies van deskundigen omtrent de risico's van afleiding door communicatiemiddelen als losse GSM-toestellen en portofoons?

6. Ja, dat is mij bekend. Hoewel het al dan niet toepassen van deze instrumenten in gevolge artikel 36 van het Besluit spoorverkeer onder de directe verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming valt, heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat haar zorgen in de richting van de spoorwegonderneming kenbaar gemaakt. De Inspectie borgt dat NS de risico's die het gebruik van minicomputers in de cabine teweegbrengt analyseert en zonodig maatregelen treft om de risico's te beperken.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs