

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)
4 februari 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U 03.00458	2020305180
Onderwerp	
Vragen mevrouw Gerkens	

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van mevrouw Gerkens over het vervangen van conducteurs door toegangspoortjes.

1. Wat is uw mening over het bericht "NS weert agressie bij ingang stations" (Algemeen Dagblad, 23 december 2002).
1. Uit onderzoeken is gebleken dat ruim 60% van de door conducteurs gemelde voorvallen wordt veroorzaakt door problemen met het vervoerbewijs. Door zo veel mogelijk te voorkomen dat mensen zonder geldig vervoerbewijs op de perrons en in de treinen kunnen komen, kan het aantal incidenten bij reizigers en personeel afnemen en de sociale veiligheid in het algemeen naar verwachting sterk verbeteren. De invoering van de chipkaart OV in combinatie met toegangspoortjes in de stations op circa 150 treinstations steun ik daarom van harte, met verwijzing naar het Aanvalsplan SVOV.
2. Denkt u dat het beveiligen van de toegangscontrole door camera's voldoende zal zijn om zwartrijders geheel te weren vanaf de stations met toegangspoortjes? Zo ja, waarop baseert u deze gedachte? Zo nee, wat voor aanvullende maatregelen zullen nodig zijn?
2. De poortjes zullen zodanig geconstrueerd worden dat misbruik zeer klein zal zijn. De poortjes zullen worden gemonitord met camera's om de goede werking van

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

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

de poortjes en een goede doorstroom van reizigers te controleren.

De camerabeelden worden bekeken vanuit monitorruimtes. Op de grote, drukke en onveilige stations zullen tevens NS medewerkers aanwezig zijn.

3. Deelt u de mening dat toegangspoortjes een effectief middel kunnen zijn tegen zwartrijden maar de veiligheidsproblemen in de trein in plaats van oplossen slechts

laten afnemen? Zo ja, is het schrappen van de conducteur op enkele lijnen wel verantwoord voor de veiligheid? Zo nee, waarom niet?

3. Onder verwijzing naar het antwoord op vraag 1, zullen de poortjes inderdaad de veiligheid van de conducteurs en de reizigers aanzienlijk verbeteren. Minder zwartrijders betekent minder agressie.

NS meldt dat het zeker niet de bedoeling is de conducteur geheel af te schaffen. Op lijnen c.q. treinen waar de sociale veiligheid dit eist zal de conducteur gehandhaafd blijven. Er zijn echter lijnen waar de sociale veiligheid niet of nauwelijks in het geding is. Zoals ik al eerder aangaf tijdens het Voortgezet Algemeen Overleg op 10 december jl. zijn er positieve ervaringen opgedaan met een alternatieve aanpak. Zo zitten er bij NoordNed geen vaste conducteurs meer op de trein, maar worden mobiele controleteams en cameratoezicht toegepast. Incidenten, zoals op de Zoetermeerlijn, kunnen nooit geheel voorkomen worden. Eén conducteur is daar ook niet tegen opgewassen. Probleemlijnen vragen om maatwerk, zoals het opereren in teamverband en extra inzet van politie.

4. Vindt u het verantwoord dat er treinen met honderden inzittenden rondrijden, zonder dat er hulpverlening aanwezig is? Wordt hier wel voldaan aan alle regels omtrent bedrijfshulpverlening? Kunt u dit antwoord toelichten?

Ik vind dat er voldoende waarborgen en maatregelen zijn getroffen.

- De regels voor bedrijfshulpverlening, zoals opgenomen in de ARBO-wet, zijn niet van toepassing voor arbeid aan boord van onder andere treinen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat normeert de eis van veiligheid van treinen, maar schrijft niet de maatregelen voor de vervoerders voor. Wanneer de vervoerder aannemelijk kan maken dat voldoende maatregelen zijn getroffen voor de veiligheid van reizigers en personeel dan wordt door de inspectie Verkeer en Waterstaat een veiligheidsattest afgegeven. Zonder dit attest mag niet worden gereden. NS Reizigers heeft dit attest.
- NS meldt dat zij de volgende maatregelen treffen: Ook als nu treinen zonder conducteur rijden is de hulpverlening voldoende gewaarborgd. De machinist neemt in dat geval de taken van de conducteur over en is daar ook voor opgeleid en getraind. Het gaat hierbij niet alleen om hulpverlening of preventie met betrekking tot calamiteiten, maar ook om het toezicht op de veiligheid van instap- en vertrekproces. Aangezien er in een trein voldoende (nood)uitgangen en vluchtwegen naar 2 kanten zijn, voldoet éénpersoonsbediening daarvan ook.

5. Vindt u het verantwoord richting de conducteurs dat de NS het personeel wel een baangarantie geeft en nog steeds conducteurs zoekt en opleidt, maar binnenkort een aanzienlijk aantal conducteurs van beroep zal laten veranderen? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen?

5. De werving, opleiding en plaatsing van personeel is de verantwoordelijkheid van de vervoerder zelf. NS geeft aan dat het volkomen verantwoord is dat nog conducteurs geworven worden. In de Randstad is er nog steeds behoefte aan. Daarnaast krijgen sollicitanten enig zicht in de toekomstplannen. Hun wordt verteld dat zij tot 2010 in ieder geval werkgarantie hebben, maar dat de inhoud van hun functie in de loop van de jaren kan wijzigen. Op zich overigens een verschijnsel dat in het bedrijfsleven heel normaal is. Op de Intercity's zal de vaste conducteur overigens in ieder geval gehandhaafd blijven. Voor de controleploegen op een aantal stoptreintrajecten zullen eveneens een flink aantal conducteurs nodig zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer