

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)
27 februari 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/u.04.00147	2030407620
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zend ik u hierbij de antwoorden op de vragen van de leden Duyvendak en Vos over mogelijk vandalisme op en rond het spoor.

1. Bent u ermee bekend dat binnen korte tijd meerdere ernstige incidenten hebben plaatsgevonden, waarbij rijdende treinen belaagd werden met voorwerpen als hekken, staven, hout en stenen?¹
1. Ja.
2. Onderschrijft u de stelling van FNV Bondgenoten dat het aantal en de ernst van de incidenten is toegenomen?
2. Uit gegevens van ProRail blijkt dat het aantal meldingen van vandalisme na een flinke daling in 2001, in 2003 weer op het niveau is gekomen van 2000. Over de ontwikkeling van de ernst van de incidenten kan op basis van de gegevens van ProRail geen uitspraak worden gedaan.
3. Welke maatregelen worden op dit moment genomen om dergelijke vormen van vandalisme te voorkomen en te bestrijden?

¹ ANP, 2 februari 2004

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

3. ProRail plaatst op dit moment hekken langs enkele als riskant aangemerkte spoortrajecten en camera's op een aantal risicovolle stations en spoorwegovergangen. In regio Zuid wordt momenteel een pilot uitgevoerd op het baanvak Eindhoven – Deurne. In deze pilot worden gevaarlijke plekken geïdentificeerd waarop maatregelen worden afgestemd, zoals afrastering, bewaking en camera's. Hoewel ProRail primair verantwoordelijk is voor de beveiliging en bescherming van de infrastructuur, heeft ook NS initiatieven ontplooid, zoals surveillances langs de baan door conducteurs op vrijwillige basis. Verder wordt er in Groningen en Leeuwarden 's nachts door conducteurs op het station en de opstelreinen gesurveilleerd. Samen met ProRail worden plannen voorbereid om opstelreinen integraal te beveiligen.
4. Bent u bereid om op korte termijn in overleg te treden met NS en ProRail om (aanvullende) maatregelen te treffen?
4. Zoals u kunt lezen uit mijn antwoorden op vraag 3 en 5 treffen ProRail en NS diverse maatregelen. Ik zie op dit moment geen aanleiding om met deze partijen nader in overleg te treden om aanvullende maatregelen te treffen.
5. Deelt u de mening dat een deel van het vandalisme voorkomen kan worden wanneer bij werkzaamheden aan het spoor minder (bouw)materialen rondslingeren? Zo ja, bent u bereid om uw verantwoordelijkheid te nemen om ervoor te zorgen dat er geen (bouw)materialen rondslingeren rond het spoor?
5. Met ProRail ben ik van mening dat de aanwezigheid van bouwmaterialen het risico op vandalisme vergroot. Het treffen van maatregelen en het maken van afspraken met aannemers over het opslaan van bouwmaterialen acht ik een primaire verantwoordelijkheid van ProRail. Met de aannemers bestaan afspraken dat aan het einde van ieder werk alle materialen worden opgeruimd. Omdat dit tijdens het werk niet altijd mogelijk is, vindt er toezicht en controle door de aannemers plaats. Dit toezicht is naar aanleiding van de incidenten verscherpt.
6. Deelt u de mening dat gerichte surveillance bij plaatsen waar meer dan eens incidenten plaatsvinden kan helpen om de pakkans te vergroten? Bent u bereid in overleg te treden met korpsbeheerders om op deze plaatsen de surveillance-inspanningen te verhogen, en tevens de inzet van de spoorwegpolitie hierop aan te passen? Zo neen, waarom niet?
6. In zijn algemeenheid zal surveillance niet veel helpen om de pakkans te vergroten. Nederland telt namelijk een enorme hoeveelheid kilometers spoor (circa 3000 km). De politiecapaciteit, inclusief die van de spoorwegpolitie is bovendien een schaars goed. De politie maakt al als gevolg van het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer dat in 2002 aan de TK is aangeboden (TK 28642, nr. 1) afspraken met de vervoerders zoals de NS. Alleen als uit registratie blijkt dat op specifieke plekken veel incidenten plaatsvinden, zou gerichte surveillance kunnen helpen, naast cameratoezicht, infrastructurele maatregelen of toezicht door de vervoerder.

7. Deelt u de mening dat fysieke afscherming van het spoor en viaducten, bijvoorbeeld met schermen of begroeiing, kan bijdragen aan het voorkomen van dergelijke incidenten?

7. Met ProRail ben ik van mening dat fysieke afscherming kan bijdragen aan het voorkomen van dergelijke incidenten. Garanties hiervoor zijn evenwel niet te geven. Gezien de lengte van het spoorwernet, alsook het aantal spoorwegovergangen en viaducten is de uitvoering hiervan in de praktijk bovendien zeer kostbaar. Daarnaast zijn er praktische uitvoeringsproblemen, bijvoorbeeld in verband met 'landschapsvervuiling'.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen