

# 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)
28 februari 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.00556	2040509010
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over het vervoerplan van de NS.

1. Wat is uw mening over de aanzienlijke verschillen die voorkomen tussen de versie van het vervoerplan die de ondernemingsraad van de NS kreeg en de versie die de Tweede Kamer een maand later kreeg?<sup>1</sup> Hoe verklaart u deze verschillen?
1. Binnen de spoorsector wordt voor het eerst gewerkt met een systematiek van een concessie en een jaarlijks beheer- en vervoerplan. De totstandkoming van het vervoerplan is dan ook nieuw proces geweest. Daarnaast heeft NS gedurende het proces nieuwe indicatoren moeten ontwikkelen en bestaande gegevens gecontroleerd. Ook de concessie zelf is tot aan het einde van het jaar 2004 aan wijzigingen onderhevig geweest. Een en ander verklaart waardoor er verschillende concepten van het plan bestaan en waardoor verschillen tussen versies van het plan voorkomen. Alleen de uiteindelijk door de directie van NS ingediende versie heb ik formeel beoordeeld. Dit plan, waarmee ik voornemens ben in te stemmen, heeft u ontvangen.  
Op basis van een van de concepten heeft NS advies gevraagd aan haar ondernemingsraad. Dit adviestraject, als onderdeel van het totstandkomingstraject van het vervoerplan, was de verantwoordelijkheid van NS. Ik heb daarmee geen bemoeienis gehad.

---

<sup>1</sup> Algemeen Dagblad, 18 februari jl.

2. Kunt u verklaren hoe in een maand tijd de agressiecijfers over de slachtoffers van ernstige incidenten van 2000 naar 1200 zijn verminderd? Kunt u aangeven wat in dit verband de definitie is van een 'ernstig incident'? Hoe heeft dit cijfer zich sinds 1995 ontwikkeld? Wat is uw mening hierover?
2. Het betreft geen vermindering van het aantal ernstige incidenten tegen medewerkers, maar een nadere bestudering van NS op de gehanteerde cijfers. Daaruit bleek dat deze cijfers aanpassing behoeften. NS heeft mij gemeld dat ongeveer 200 incidenten niet onder de door NS gehanteerde definitie van 'ernstig' vielen (zoals verbale agressie en spugen), maar deze waren door de medewerker die melding van het incident maakte wel zo gecategoriseerd. Voor ongeveer 600 incidenten was sprake van dubbeltellingen. Het betrof ernstige incidenten tegen één medewerker waarbij een aanwezige, andere collega eveneens melding van het incident maakte. Daarnaast zijn kleine verschillen ontstaan doordat ten tijde van het plan dat aan de ondernemingsraad is verzonden de realisatiecijfers voor 2004 nog niet bekend waren en is gewerkt met prognoses voor 2004. In het plan dat u heeft ontvangen zijn de definitieve cijfers voor 2004 verwerkt. De door NS gehanteerde definitie van 'ernstig incident' is mishandeling, gewapende agressie en diefstal/beroving. Cijfers vanaf 1995 zijn niet voorhanden. Vanaf 2002 is de ontwikkeling van het aantal als volgt: 1080, 1235, 1200. Hierbij tekent NS wel aan dat de meldingsmogelijkheid is verbeterd en de meldingsbereidheid van medewerkers actief wordt gestimuleerd. Mede hierdoor is het aantal meldingen in de afgelopen jaren gestegen. Tegen deze achtergrond moeten de cijfers worden gezien.
3. Waarom is een lichte daling van het aantal agressiegevallen te verwachten in 2005, terwijl in een eerdere versie van het vervoerplan nog een stijging verwacht werd?
3. In het vervoerplan wordt -conform de concessie- de indicator onveiligheidsincidenten, inclusief de oorzaak, opgenomen. In de fase van afronding naar de definitieve versie is door NS de ontwikkeling naar een hoger aantal incidenten als niet acceptabel ervaren. NS heeft aangegeven dat zij het streven en alle daaraan gerelateerde activiteiten en investeringen erop richt om het aantal incidenten juist naar beneden te krijgen. Het gaat hier dus om een bijstelling door NS van de eigen doelstelling gericht op verbetering.
4. Is het waar dat de onderverdeling van de agressie op verzoek van uw ministerie uit het vervoerplan gehaald is? Zo ja, waarom is dit gebeurd en kunt u deze onderverdeling alsnog geven? Zo nee, waar is deze onderverdeling terug te vinden?
4. Dit is onjuist. De concessie vraagt aan NS als nadere prestatie-indicatoren voor de zorgplicht voor het waarborgen van veiligheid voor reizigers en personeel een tweetal inzichten: de onveiligheidsincidenten, inclusief de oorzaak, en het onveiligheidsgevoel. NS heeft aanvullend op hetgeen de concessie vereist aan het vervoerplan, het inzicht in ernstige incidenten tegen medewerkers opgenomen. Zowel met als zonder inzicht in (de onderverdeling van) het aantal ernstige incidenten tegen medewerkers voldoet NS met haar vervoerplan aan de concessie. NS heeft ervoor gekozen om de

onderverdeling van deze ernstige incidenten naar de categorieën (mishandeling, gewapende agressie en diefstal/beroving) niet in het definitieve vervoerplan te hanteren. Wel heeft zij het totale aantal inzichtelijk gehouden.

5. Zal de NS de komende jaren nog rolstoeltoegankelijke treinen aanschaffen? Waar vindt u dat informatie over de aanschaf van deze treinen hoort te staan? Is hierover voldoende informatie bekend waaruit opgemaakt kan worden dat zo snel mogelijk de rolstoeltoegankelijkheid van de treinen zal verbeteren?
5. De concessie verplicht NS bij aanschaf van treinen rekening te houden met het rapport *Toegankelijke treinen*. In het vervoerplan 2005 geeft NS in bijlage 6 aan dat ze voornemens is om in 2005 35 treinstellen te bestellen met een gelijkvloerse instapmogelijkheid. Deze informatie over de aanschaf van toegankelijke treinen is opgenomen in het vervoerplan, als onderdeel van de uitwerking van de zorgplicht dat treinen toegankelijk zijn voor een ieder.  
Daarnaast is in de vervoer- en beheerconcessie de bepaling opgenomen dat NS en ProRail een financieel dekkend stappenplan opstellen om trein en transfervoorzieningen in 2030 toegankelijk te laten zijn. Dit stappenplan moet binnen zes maanden na verlening van de concessie zijn ingediend. In het plan zal de sector concreet uitwerken welke stappen moeten worden gezet tot 2015 en globaal welke stappen gezet moeten worden tussen 2015 en 2030. Zoals ik heb toegezegd zal ik u dit plan medio 2005 toezenden.
6. In hoeverre probeert de NS met de versie van het vervoerplan voor de Kamer een positiever beeld te schetsen dan de werkelijkheid? Zo ja, hoe kan de Tweede Kamer dit afdoende beoordelen? Zo nee, hoe verklaart u dat de subtiele wijzigingen in woordkeuze tussen de twee verschillende versies van het vervoerplan?
6. Ik heb geen reden om aan te nemen dat NS een positiever beeld dan de werkelijkheid heeft geschetst richting de Tweede Kamer. De verschillen tussen de versies zijn te verklaren; zie hiervoor mijn voorgaande antwoorden.
7. Bent u bereid zelf onderzoek te doen naar de juistheid van de cijfers die in het vervoerplan staan? Zo ja, wanneer kunt u dit onderzoek afronden? Zo nee, waarom niet?
7. De vervoerconcessie verplicht NS tot een beschrijving van het meetsysteem dat zij hanteert ter bepaling van de gerealiseerde prestatieniveaus. De metingen van de prestaties dienen op basis van representatieve onderzoeken en op statistisch verantwoorde wijze plaats te hebben. Aan deze concessiebepalingen moet NS voldoen. Als ik daar aanleiding toe zie, zal ik een audit laten uitvoeren naar de meting van de prestatieniveaus. Op dit moment zie ik hier geen aanleiding toe (zie ook mijn voorgaande antwoorden).

8. Bent u bereid deze vragen uiterlijk 28 februari 2005 te beantwoorden, zodat ze betrokken kunnen worden bij het Algemeen Overleg op 1 maart aanstaande over dit onderwerp?

8. Ja.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen