Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon
-
Datum
4 maart 2005
Ons kenmerk
DGP/SPO/u.05.00179
Onderwerp
Kamervragen

Doorkiesnummer
-
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
2040505920

Geachte voorzitter,

Mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zend ik u hierbij de antwoorden op de vragen van de leden Van Hijum en Algra over de veiligheid van het treinpersoneel.

1. Klopt het bericht dat in 2004 bijna eenderde van alle machinisten, conducteurs en perronopzichters van de NS is geconfronteerd met mishandeling, beroving of bedreiging? [1]

1. Volgens cijfers van NS uit het vervoerplan 2005, dat aan u is aangeboden, heeft 35% van de medewerkers in 2004 een ernstig incident meegemaakt. Met een ernstig incident wordt mishandeling, gewapende agressie en diefstal/beroving bedoeld.

2. Hoe verhoudt bovenstaand bericht zich tot de constatering in het Aanvalsplan Sociale Veiligheid (oktober 2004) dat het aantal incidenten waarmee het personeel in en rond het OV te maken heeft een dalende trend vertoont?

[1] Algemeen Dagblad, 4 januari 2005

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag
Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

bereikbaar met tram 9 (station hs en cs) en bus 22 (station cs)

2. De constatering in de voortgangsrapportage over het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer van oktober 2004 had expliciet betrekking op het aantal incidenten waarmee het personeel in het stads-/streek-OV (bus, tram, metro) te maken heeft. De gegevens met betrekking tot het personeel van NS zijn niet opgenomen in deze voortgangsrapportage, omdat deze deels niet vergelijkbaar zijn door verschillen in onderzoeksmethodiek en deels omdat de meting onder personeel onvoldoende bruikbare resultaten opleverde. Er kan dan ook niet worden vastgesteld of er sprake is van een dalende trend.

3. Deelt u de verwachting van de NS dat het aantal mishandelingen, berovingen en bedreigingen van medewerkers van de NS het komende jaar met meer dan 10% zal toenemen als gevolg van meer intensieve kaartcontrole?

3. Nee, die verwachting deel ik niet. Het streven uit het vervoerplan 2005 van NS is om het aantal ernstige incidenten in 2005 juist met 10% terug te dringen. NS treft diverse maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten. Een van deze maatregelen is dat de (intensievere) kaartcontrole voor een deel van de trein naar het station wordt verplaatst. Bij controle op het station is de kans op escalatie namelijk aanmerkelijk kleiner.

4. Welke rol ziet u weggelegd voor de spoorweg- en regiopolitie in het terugdringen van het aantal incidenten waarmee personeel en reizigers van de NS worden geconfronteerd, dan wel het beheersen van deze incidenten?

4. De NS is verantwoordelijk voor de bedrijfsorde in de trein. Indien bij deze eerste lijnszorg ernstige incidenten (bijvoorbeeld geweldincidenten) plaatsvinden, is de politie de aangewezen handhaver. In het Nationaal Veiligheidsarrangement zijn de rollen van de verschillende handhavers afgebakend, zodat hierover geen misver-standen kunnen zijn. Bovendien zorgt dit convenant ervoor dat de handhaving van de veiligheid effectiever en efficiënter wordt opgepakt.

   De Dienst Spoorwegpolitie (DSP) van het KLPD stemt voor wat betreft de orde en veiligheidsaspecten het dienstjaarplan af met de NS en voert regulier overleg met de NS. De politie verleent medewerking aan de totstandkoming van lokale veiligheidsarrangementen. De DSP heeft als primair werkgebied de perrons, de rails en de treinen. De DSP zal in toenemende mate flexibel gaan werken. Voorbeelden hiervan zijn de inzet van UPI-teams (Unit Probleemgerichte Inzet), maar ook het preventief gebiedsgebonden werken (van stations naar treinen).

5. Kunt u inzicht verschaffen in de feitelijke gemiddelde aanrijtijd van de politie bij een verzoek om assistentie door een conducteur of perronopzichter? Welke concrete afspraken heeft u over de beschikbaarheid van de politie en de aanrijtijden gemaakt in het in 2004 vastgestelde Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA)?

5. In het NVA is afgesproken dat de politie meldingen van NS medewerkers met toezichthoudende en handhavende werkzaamheden als prioriteit 1 beschouwt. Meldingen met prioriteit 1 hebben de hoogste prioriteit; hieraan zijn echter geen aanrijtijden gekoppeld.

6. Klopt het dat de agenten van de spoorwegpolitie de dienstopdracht hebben om zoveel mogelijk in de trein zelf aanwezig te zijn? Verwacht u dat het hierdoor lastiger is om snel te reageren op verzoeken tot assistentie dan wanneer wordt gewerkt vanuit vaste – strategisch gelegen – standplaatsen?

6. De flexibele werkwijze van DSP, zoals al vermeld bij het antwoord op vraag 4, betekent dat agenten van de DSP nog meer in treinen aanwezig zullen zijn. De verwachting is dat dit zal resulteren in een vermindering van assistentieaanvragen en dat het daarom ook niet lastiger is om snel te reageren op verzoeken tot assistentie. Door de personele bezetting van strategische standplaatsen zullen de aanrijtijden voor meldingen met prioriteit 1 niet wijzigen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs