

Vergaderjaar 2008–2009

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 37

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2008

In deze brief zal ik mede namens mijn ambtgenoten van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en Justitie ingaan op de wijze waarop de sociale veiligheid in de trein en op de stations wordt gewaarborgd. Ik kom met deze brief tegemoet aan het verzoek van het lid Mastwijk (CDA) in de Regeling van werkzaamheden van 2 september 2008, waarin hij vraagt om in te gaan op de relatie tussen de buitengewoon opsporingsambtenaren, de mobiele teams (de zogenaamde Service en Veiligheidsteams van NS) en de inzet van de reguliere politie. Daarnaast geef ik invulling aan mijn toezegging dat ik u eind september nader zal informeren over de werking van de Service en Veiligheidsteams (S&V-teams) en de ervaringen met het vervallen van de geweldsbevoegdheid van de (hoofd-)conducteurs bij NS.

De sociale veiligheid in de trein en op de stations is in de afgelopen jaren sterk verbeterd. Het percentage reizigers dat de sociale veiligheid in de trein en op de stations met een 7 of hoger waardeert is gestegen van 67% in 2004 naar 76% in 2007. Deze verbetering zet zich door in 2008. Dit percentage ligt in de eerste 6 maanden van 2008 op 77%.

In het Vervoerplan is dit de indicator voor sociale veiligheid waar ik met NS afspraken over maak en dus ook waar ik NS op afreken. Bij het op peil houden en verder verbeteren van de sociale veiligheid zijn verschillende partijen betrokken, die ieder een eigen rol, bevoegdheden en verantwoordelijkheden hebben. Ik ben tevreden dat NS in samenwerking met andere partijen de verbetering van de sociale veiligheid voor elkaar heeft gekregen.

NS

Bij NS zijn veel werknemers betrokken bij het waarborgen van de sociale veiligheid in de trein en op de stations. Zoals ik in mijn brief van 26 augustus 2008 (kamerstuk 28 642, nr. 34) heb aangegeven is er in mei van dit jaar een akkoord gesloten tussen de directie van NS Reizigers, OR en vakbonden over de inzet van medewerkers in de trein en op het station.

De (hoofd)conducteur is voor de reizigers het eerste aanspreekpunt in de trein en hij heeft in deze hoedanigheid een belangrijke rol in de serviceverlening. Daarnaast is de (hoofd)conducteur degene die toeziet op naleving door reizigers van de huisregels van NS. Om deze taken goed uit te kunnen voeren is de (hoofd)conducteur beëdigd als Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA). Het beleid van NS is erop gericht dat (hoofd)conducteurs bij hun werkzaamheden zo veel mogelijk incidenten proberen te voorkomen en proberen agressie te vermijden door de-escalerend op te treden in verband met de eigen of andermans persoonlijke veiligheid.

De aanleiding voor het oprichten van de S&V-teams was dat NS de veiligheid op de trein verder wil vergroten en bovendien als werkgever voor een goede back-up voor haar medewerkers wil zorgen op het moment dat zich een sociaal onveilige situatie voordoet. De S&V-teams bestaan uit (tenminste) twee medewerkers met BOA GB¹. Omdat deze medewerkers op strategische plaatsen in het land worden gestationeerd en in teamverband werken kunnen deze teams de (hoofd)conducteur bij incidenten goed ondersteunen.

In navolging van het al eerder genoemde akkoord tussen directie van NS Reizigers, OR en vakbonden is doorgegaan met de werving, selectie en opleiding van de afgesproken 546 fte voor de S&V-teams. Medio september zijn voor de S&V-teams ongeveer 300 fte beschikbaar, die volledig opgeleid en geweldsbevoegd (conform de akte van opsporingsbevoegdheid en de RTGB²) zijn. Daarnaast zijn momenteel circa 130 fte in opleiding. Deze medewerkers zullen met ingang van de nieuwe dienstregeling (14 december 2008) volledig inzetbaar zijn in de S&V-teams. De (externe) werving van de resterende 120 fte is in volle gang. Gezien de resultaten van de werving in de afgelopen maanden heeft NS de verwachting dat deze 120 fte de komende maanden gerekruteerd kunnen worden. Daarmee verwacht NS dat de doelstelling om per 1 januari 2009 (uiterlijk per 1 mei 2009) op sterkte te zijn, zal worden gehaald.

Essentieel onderdeel van de gehele Service en Veiligheidsorganisatie is de Veiligheidscentrale. Bij deze melden regiecentrale komen (vanaf april 2008) alle assistentieverzoeken van uitvoerende medewerkers binnen. Deze assistentieverzoeken komen dus niet meer binnen bij de Centrale Meldkamer van het KLPD. Een dergelijk assistentieverzoek kan een informatievraag zijn, een verzoek om naamscontrole bij de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens (GBA) of een verzoek om assistentie van een S&V-team of eventueel van de politie. Indien bij een assistentieverzoek een S&V-team beschikbaar is, en er geen sprake is van agressie of geweld, wordt een S&V-team ingezet om de medewerker te assisteren. Indien er geen S&V-team (snel) beschikbaar is of er is sprake van agressie en geweld wordt de politie om assistentie gevraagd.

Bij de Veiligheidscentrale komen op dit moment ongeveer 2 200 meldingen per maand binnen. Ongeveer 65% van meldingen wordt door de Veiligheidscentrale zelf opgelost. Het betreft hier vooral verzoeken om naamscontrole (GBA) en andere informatievragen. In 15% van de gevallen wordt een S&V-team ingezet om ondersteuning te bieden en in 20% van de gevallen wordt door de (Spoorweg)politie assistentie gegeven.

De verwachting is dat de minister van Justitie binnenkort toestemming zal verlenen om gedurende 1 jaar op 3 (stand)plaatsen een pilot te houden, waarbij in totaal maximaal 30 medewerkers van S&V-teams de bevoegdheid verkrijgen om handboeien te gebruiken en identiteitsfouillering en veiligheidsfouillering te kunnen doen. Hiermee wordt gekeken of door de

¹ Medewerkers die beëdigd zijn om als Buitengewoon Opsporingsambtenaar gepast geweld toe te passen.

² Regeling Toetsing Geweldbeheersing Buitengewoon opsporingsambtenaar.

inzet van aanvullende middelen de effectiviteit van de S&V-teams verder kan worden vergroot.

Hoewel het te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is NS op basis van de eerste ervaringen er van overtuigd dat de nieuwe werkwijze naar ieders tevredenheid werkt. Volgens NS blijkt uit de reacties die binnenkomen bij de Veiligheidscentrale dat (hoofd)conducteurs en andere uitvoerende medewerkers de Veiligheidscentrale steeds beter waarderen. Dit is niet alleen vanwege de snelle afhandeling, maar ook daar het feit dat de Veiligheidscentrale bemenst wordt door NS'ers, vaak ex-conducteurs, die goed weten wat er buiten speelt. De (Spoorweg)politie merkt dat NS veel zaken waarvoor vroeger de politie werd gebeld, nu zelf afhandelt. Naast de inzet voor meldingen waar de (Spoorweg)politie echt nodig is, kan de Spoorwegpolitie hierdoor meer aandacht geven aan bijvoorbeeld de lijnsgewijze teaminzet.

Momenteel is NS bezig met een onderzoek naar de effecten van de nieuwe Service en Veiligheidsorganisatie op het aantal incidenten, de klantbeleving en de veiligheidsbeleving van de medewerkers. Gezien het feit de Service en Veiligheidsorganisatie na het akkoord van 20 mei 2008 pas definitief ingericht kon worden, daardoor nu nog in opbouw is en dat dergelijke effecten pas na enige tijd zichtbaar zijn, zijn de resultaten hiervan op dit moment nog niet beschikbaar. Ik kan u nu nog niet op basis van een grondige evaluatie informeren over de werking van de Service en Veiligheidsorganisatie van NS. NS verwacht dat eind dit jaar meer inzicht zal zijn in de effectiviteit van de gehele Service en Veiligheidsorganisatie. Ik zal u daarna nader informeren.

Politie

De politie (Spoorweg- en regiopolitie) heeft dus ook na de oprichting van de Service- en Veiligheidsteams en de Veiligheidscentrale bij NS nog altijd een belangrijke rol in de verbetering en bewaking van de sociale veiligheid. De politie hoeft in principe geen assistentie te verlenen als een zwartrijder een verkeerde naam of adres opgeeft, tenzij na verificatie via de Veiligheidscentrale de zwartrijder niet wil meewerken. Daarnaast kunnen ook de Service- en Veiligheidsteams assistentieverzoeken van collega's opvolgen. De politie kan zich hierdoor primair richten op de ernstige incidenten. Daarbij hanteert de politie een reactieprioriteit 1. Dit is de hoogste prioriteit.

Daarnaast heeft de Spoorwegpolitie haar inzet gekoppeld aan de trajecten waarop zich problemen voordoen. De Spoorwegpolitie heeft hiervoor de zogenaamde UPI-teams (Units Probleemgerichte Inzet) ingericht.

In mijn reactie op het SP-plan «Veiligheidsoffensief Openbaar Vervoer, een SP-plan» (kamerstuk 28 642, nr. 25) heb ik aangegeven dat ik uw zorgpunt zal overbrengen met betrekking tot de spoorwegpolitieposten op stations. Dit heb ik gedaan. Binnen KLPD is als gevolg van een reallocatie het aantal posten juist teruggebracht ten gunste van teaminzet op de treinen, want dat blijkt effectiever te zijn. Mijn ambtgenote van BZK heeft wel de korpsbeheerders van de regionale politiekorpsen aangeschreven waarin zij de suggestie doet om bij de keuze voor nieuwe locaties voor huisvesting ook openbaar vervoersknooppunten in de overwegingen te betrekken. Zij heeft daarnaast gevraagd om mee te denken over een nog slimmere inzet van politiecapaciteit in het openbaar vervoer en/of het terugbrengen van agressie en geweld in het openbaar vervoer.

Openbaar Ministerie

Tenslotte wil ik stilstaan bij de rol van het Openbaar Ministerie (OM). In de vervolging van overlastgevers in het openbaar vervoer speelt het OM een

belangrijke rol. Het OM is verantwoordelijk voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde en brengt verdachten voor de rechter.

Over de mogelijkheid en wenselijkheid van (super)snelrechtzittingen heeft mijn ambtgenoot van Justitie onlangs overleg gevoerd met de Raad voor de rechtspraak, het College van procureurs-generaal en de Nederlandse Orde van Advocaten (NOvA). Zowel het standpunt van de Raad voor de rechtspraak als recentelijk het standpunt van het College van procureurs-generaal zijn inmiddels ontvangen. Uw Kamer zal dan ook zo spoedig mogelijk, mede in reactie op de vraag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat (d.d. 12 september 2008, kenmerk 28642-35/2008D04122), door mijn ambtgenoot worden geïnformeerd over zijn standpunt terzake.

De opstelling van de beleidslijn door het OM inzake strafvervolgning van zwartrijders na invoering van de OV-chipkaart en de plaatsing van toegangspoortjes is een van de acties uit het vervolg-Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (TK 2007-2008, 28 642 nr. 22). Het opstellen van deze strafvervolgingsrichtlijn hangt samen met de definitieve invoering van de chipkaart en met het plaatsen van toegangspoortjes. Het College van procureurs-generaal heeft, rekening houdend met de vertraging in de uitvoering van de chipkaart en de toegangspoortjes, besloten om de huidige afspraak uit het Nationaal Veiligheidsarrangement Spoorvervoer ten aanzien van de vervolging van zwartrijders te verlengen. Dit houdt in dat het OM in principe zwartrijders op dezelfde wijze zal blijven vervolgen als voorgaande jaren. Op een later tijdstip zal vervolgens het gewijzigde vervolgingsbeleid, waarbij alleen nog de notoire zwartrijders en degenen die zich niet wensen te identificeren vervolgd zullen worden, inwerking treden. Een nieuwe richtlijn zal daartoe worden opgesteld.

Overige onderwerpen

Op dit moment vindt in het kader van het Programma Veilige Publieke Taak¹ een evaluatie plaats naar de werking van de in 2006 gewijzigde Polaris-strafmaatrichtlijnen. Ter uitwerking van het Actieplan tegen geweld heeft het College destijds bepaald dat de groep slachtoffers waarop deze strafmaatrichtlijnen van toepassing zijn, moet worden uitgebreid tot elke persoon in de rechtmatige uitoefening van zijn beroep. De strafverhogende werking van de factor in de polarisrichtlijnen is bij die categorie slachtoffers (waaronder ook NS-personeel) verdubbeld. Daarnaast wordt ook het opsporings- en vervolgingsproces van geweld tegen de politie geëvalueerd. De uitkomsten van beide evaluaties zullen de basis vormen voor het maken van eenduidige, landelijke afspraken met de politie en OM over een effectieve, zorgvuldige en snelle afhandeling van agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak. Uw Kamer zal naar verwachting eind van dit jaar door mijn ambtgenote van BZK worden geïnformeerd over de resultaten van beide onderzoeken.

Conclusie

Diverse partijen zijn betrokken bij het waarborgen en verder verbeteren van de sociale veiligheid in de trein en op stations. Er gebeurt veel en partijen maken hierover onderling afspraken. Ik vind het in ieder geval goed om te constateren dat de veiligheidswaardering van de reizigers stijgt en dat partijen zich blijven inzetten. Mijn ambtgenoten van BZK en Justitie en ik zullen hier ook in de toekomst vanuit onze eigen verantwoordelijkheid natuurlijk aan blijven bijdragen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Het programma Veilige Publieke Taak richt zich op het voorkomen van agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, het helpen van werkgevers bij het beschermen van hun publieke taak en het aanpakken van daders. Uitgangspunt bij deze dadergerichte aanpak is dat er altijd een reactie volgt op agressief of gewelddadig gedrag tegen werknemers met een publieke taak.