

Bijlage van de SP-fractie (dhr. Roemer)

Voorstellen

1. De conducteur terug op iedere tram, metro en trein

Een conducteur heeft een belangrijke sociale functie in de tram. Hij of zij kan een oogje in het zeil houden en de dienstverlening in het openbaar vervoer verbeteren. Een conducteur hoeft niet op het verkeer te letten en kan dus veel sneller dan de bestuurder problemen waarnemen, in de kiem smoren of optreden bij escalatie. Ook op iedere trein hoort een conducteur te zitten en moeten deze conducteurs zoveel mogelijk beschikken over een geweldsbevoegdheid. Bovendien moet er eindelijk iets worden gedaan aan de grote ondercapaciteit waar de spoorwepolitie mee kampt.

2. Alarmknop in elke treincoupé

Ook reizigers krijgen te maken met bedreigende situaties in het openbaar vervoer. Vooral in de trein heeft een conducteur vaak maar een zeer beperkt overzicht over wat zich in andere coupés afspeelt. Daarom zou er in iedere coupé naast de al aanwezige noodrem ook een alarmknop moeten zijn waarmee direct contact kan worden gelegd met de conducteur. Zo kan er veel sneller handelend worden opgetreden. In bepaalde treinen is dit al mogelijk, maar dit zou tot de standaarduitrusting van de trein moeten behoren.

3. Beter contact tussen chauffeur en meldkamer en tussen chauffeurs onderling

Betere communicatie leidt tot sneller optreden bij een incident. Ook kan er snel assistentie worden verleend door collega's of hulpdiensten. Tevens moeten camera's in de bus met een druk op de knop live kunnen worden doorgeschakeld naar een centrale meldkamer. Hierdoor kan er daar snel worden beoordeeld welke actie gepast is en kan er snel en nauwkeurig melding worden gemaakt. Een chauffeur die midden in een incident zit, heeft namelijk vaak zijn handen vol. De meeste bussen hebben nu al wel een noodknop die contact legt met de verkeersleiding, maar deze werkt alleen via een geluidsverbinding. Beeld is echter een onmisbare factor. Bovendien blijkt uit het eerder genoemde onderzoek onder chauffeurs dat in maar liefst 45% van de gevallen geen verbinding kan worden gemaakt met de verkeersleiding. Een completer en betrouwbaarder systeem is dan ook een vereiste om de geweldplegers snel te kunnen achterhalen.

4. Verplicht vervoerders te investeren in veiligheid

Het geld dat vervoerders krijgen om de sociale veiligheid te bevorderen, hoeft daar sinds 2007 niet meer aan te worden besteed. Hierdoor wordt inmiddels ongeveer 75% van dit geld besteed aan andere zaken. Deze trend moet worden gekeerd door de vervoerders te verplichten om te investeren in maatregelen die de sociale veiligheid bevorderen.

5. Een minimale veiligheidseis voor heel Nederland

Nederland is opgedeeld in 19 vervoersregio's. In al deze regio's worden allerlei verschillende aanbestedingstrajecten doorlopen met grote onderlinge verschillen. Ook op het gebied van veiligheid. De minister van Verkeer moet landelijke minimumeisen stellen die verplicht moeten worden opgenomen in bestekken bij aanbestedingen in het OV. Deze eisen kunnen de kwaliteit en de veiligheid waarborgen. Voorbeelden zijn een minimaal opleidingsniveau van chauffeurs en machinisten en eisen die aan het materieel worden gesteld.

6. Minimum aan hoeveelheid personeel en materieel

Door de scherpe aanbestedingen snijden veel vervoersbedrijven fors in het aantal bussen, trams of treinen dat ze bezitten. Ook wordt het aantal chauffeurs sterk teruggebracht om op loonkosten te bezuinigen. Hierdoor is er bij een technisch probleem aan het materieel of bij een zieke chauffeur direct een probleem met de dienstregeling. Reizigers moeten hierdoor onnodig lang wachten of stranden zelfs. Dit heeft grote frustratie tot gevolg. Uit cijfers van het FNV blijkt in 50% van het totaal aantal geweldsincidenten dat er sprake was van een probleem met de dienstregeling. Voldoende reserves op het gebied van materieel en personeel kan dan ook veel frustratie en daarmee veel problemen voorkomen.

7. Beter ondersteuning van het personeel op nachtbus en nachttrein

Vooraf in de nachtelijke uren is het voor een chauffeur vaak zeer lastig om alles in goede banen te leiden. Daarom moet er bij stations en vooral bij drukke haltes voor nachtbussen standaard begeleiding aanwezig zijn.

8. Meer toezicht op concessies en mogelijkheden om in te grijpen

Het toezicht van provincies en andere concessieverleners op het naleven van de contracten door vervoerders schiet ernstig tekort. Hierdoor wordt het in veel gevallen niet geconstateerd wanneer een vervoerder de eisen in het vervoerscontract niet nakomt. Beter toezicht is hier de oplossing. In gevallen waarbij een vervoerder zich niet houdt aan de afspraken moet er ook direct kunnen worden opgetreden en moet er kunnen worden overgegaan tot sancties. In het uiterste geval moet het contract met de vervoerder worden opgezegd.

9. Directe inspraak van personeel op dienstregeling

Het personeel weet als geen ander hoe moeilijk het is om aan een dienstregeling te voldoen. Daarom is het essentieel dat zij ook inspraak hebben bij het bepalen van de dienstregeling. Dit kan door de ondernemingsraad (OR) instemmingbevoegdheid te geven bij het bepalen en het goedkeuren van wijzigingen aan de dienstregeling.

10. Beter bescherming van geweldslachtoffer

Een chauffeur of conducteur die het slachtoffer is geworden van geweld, moet beter worden begeleid en beschermd. Daarom moet de aangifte van een geweldsincident worden gedaan door de vervoerder in plaats van de bestuurder. Ook moet de vervoerder verplicht worden om na een melding daadwerkelijk aangifte te doen. Uit eerder genoemd onderzoek onder chauffeurs blijkt dat in 80% van de gevallen de werkgever geen aangifte heeft gedaan bij de politie. Hierdoor ontlopen de daders hun straf en raken de slachtoffers gedemoraliseerd. De slachtoffers van geweld moeten bovendien ook beter worden begeleid middels professionele opvang, indien zij daar behoefte aan hebben.