

Vergaderjaar 2009–2010

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 48

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 november 2009

In het Algemeen Overleg op 25 juni 2009 (kamerstuk 28 684, nr. 234), heb ik de Kamer toegezegd mijn reactie te geven op het SP 11 punten plan, op het FNV 10 punten plan en op het voorstel van de PvdA voor een apart noodcommunicatienet. Ik zou u die reactie doen toekomen na het gereed komen van het advies van de Taskforce veiliger openbaar vervoer. Nu het maatregelenpakket van de Taskforce is vastgesteld en openbaar is gemaakt, wil ik graag mijn reactie geven.

De Taskforce heeft een maatregelenpakket van 16 maatregelen vastgesteld. Dit maatregelenpakket is u toegezonden door de minister van BZK. De plannen van SP en FNV en het voorstel van de PvdA zijn mede input geweest voor het maatregelenpakket van de Taskforce. Alle direct bij het OV betrokken partijen maken deel uit van de Taskforce: vervoerders (NS en stads- en streekvervoerders), vakbonden, concessieverleners (Minister VenW voor NS, provincies en stadsregio's voor stads- en streekvervoer), politie, Justitie, BZK en gemeenten. Het verheugt mij dat de in de Taskforce betrokken partijen hebben verklaard zich samen voor de uitvoering van de 16 maatregelen in te zetten. De minister van BZK heeft de Kamer bericht dat eind 2010 de effecten van de aanpak aan de Kamer zullen worden gemeld.

Ik constateer dat het overgrote deel van de voorstellen van SP en FNV in het maatregelenpakket van de Taskforce is opgenomen. In bijlage 1 ga ik in op de afzonderlijke punten van SP en FNV en geef daarbij de relatie aan met de maatregelen van de Taskforce.

Mevrouw Kuiken heeft in het AO van 25 juni voorgesteld om samen met provincies en vervoerders te bezien of een landelijk noodcommunicatiesysteem voor vervoersmaatschappijen kan worden ingevoerd. Dit om problemen bij concessieovergang of overbelasting bij calamiteiten te voorkomen. Op verzoek van de Kamer heb ik onderzoek naar de communicatiesystemen in crisissituaties en het gebruik van de noodknop laten

verrichten. (TK 2008–2009, 28 642, nr. 40). Volgens de conclusies uit dat onderzoek is er geen reden om de bestaande technieken te wijzigen, doch dat vooral aan de «zachte» kant (procedures, werkwijze en informatievoorziening) verbeteringen mogelijk zijn. Een eventueel apart systeem voor noodcommunicatie, los van de reguliere communicatie tussen vervoerscentrales en voertuigen, kent daarnaast zijn eigen kwetsbaarheid en zal indien het niet geïntegreerd is met die bestaande communicatiesystemen tot extra complicaties leiden. De Taskforce heeft dan ook geen maatregel opgenomen voor een landelijk noodcommunicatiesysteem.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

Bijlage

Reactie van de staatssecretaris Verkeer en Waterstaat op:

- SP Offensief veiligheid in het openbaar vervoer. 11 punten plan
- FNV veiligheid buschauffeurs stads- en streekvervoer. 10 punten plan

SP 11 puntenplan

1. *De conducteur terug op iedere tram, metro en trein.*
Voor NS geldt dat alle treinen een BOA bevoegde hoofdconducteur hebben. Voor de regionale trein, metro en tram maken het vervoerbeprijver en de OV-autoriteit samen de afweging of een dergelijke maatregel noodzakelijk is. Dit punt van de SP wordt mede betrokken in de maatregel van de Taskforce om veiligheid sterker te verankeren in concessies.
2. *Alarmknop in elke treincoupe.*
Met een alarmknop kan de reiziger onveilige situaties melden of hulp in roepen. NS onderschrijft de wenselijkheid van het kunnen melden en doet onderzoek naar een methode die minder risico op misbruik met zich meebrengt. In dit onderzoek kunnen reizigers met de eigen GSM een in de trein duidelijk weergegeven nummer bellen, waarna voor opvolging wordt gezorgd. De Taskforce heeft in afwachting van dit onderzoek bij NS geen aparte maatregel getroffen.
3. *Beter contact tussen chauffeur en meldkamer en tussen chauffeurs onderling.*
Door de OV-contactfunctionaris bij de politie, die door BZK en VenW tijdelijk is aangesteld, wordt een pilot voorbereid met het doorkoppelen van camerabeelden vanuit de bus naar verkeerscentrales en politie. De pilot met doorkoppelen camerabeelden maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket van de Taskforce. Contact tussen chauffeurs onderling kan betrokken worden in de maatregel van de Taskforce om afspraken te maken tussen werkgevers en vakbonden.
4. *Verplicht vervoerders te investeren in veiligheid.*
Het opnemen van voorschriften ten aanzien van de veiligheid, is op basis van de wet personenvervoer 2000- art. 32 lid 2h een verplicht onderdeel in de concessies. Tevens is de vervoerder op basis van de Arbowetgeving verplicht om maatregelen te nemen voor de veiligheid van het personeel. De arbeidsinspectie controleert daarop en zal indien nodig naleving – inclusief de daarvoor benodigde investeringen – afdwingen. De maatregel van de Taskforce voor het sterker verankeren van veiligheid en concessies sluit hierop aan.
5. *Een minimale veiligheidseis voor heel Nederland.*
Voor de veiligheid van de reiziger in het stads- en streekvervoer hebben het rijk en de decentrale overheden in de nota mobiliteit afspraken gemaakt. Er is een gezamenlijke streefwaarde voor het gevoel van veiligheid tijdens de rit afgesproken van 7,5 voor 2008. Dat is feitelijk een basisafpraak voor het niveau van veiligheid. Voor het personeel geldt dat hun veiligheid primair via de ARBO is geregeld. De Taskforce heeft niet gekozen voor een landelijke minimale veiligheidseis, wel sluit de maatregel om veiligheid beter te verankeren in concessies hierop aan.
6. *Minimum hoeveelheid personeel en materieel.*
In concessies worden eisen gesteld aan de uitvoering van de dienstregeling en aan de klanttevredenheid, doch meestal niet aan de hoeveelheid materieel of personeel. Om echter een bodem in de veiligheids-

aanpak te leggen worden in concessies in afwijking van deze algemene lijn, vaak wel eisen gesteld aan de hoeveelheid personeel voor de sociale veiligheid. In de uitwerking van de maatregel van de Taskforce om veiligheid sterker te verankeren in de concessie wordt dit uitgewerkt.

7. *Betere ondersteuning van personeel op nachtbus en nachttrein.*
Juist op nachtbus en -nachttrein is bijna altijd sprake van extra inzet van personeel. Het is primair aan de vervoerbedrijven om in overleg met concessieverleners en (spoorweg)politie, dit in concrete situaties in te vullen. De maatregel van de Taskforce voor het verankeren van veiligheid in concessies, de maatregel voor efficiëntere inzet van personeel en de maatregel voor pilots met extra toezichtteams sluiten hierbij aan.
8. *Meer toezicht op concessies om in te grijpen.*
Concessieverleners zijn zelf verantwoordelijk voor de monitoring van de concessie. Dit geschiedt op basis van objectieve prestatiefactoren die onderdeel zijn van de concessie en die de basis vormen voor toezicht. Een methode die VenW ook zelf hanteert bij NS.
9. *Directe inspraak van het personeel op de dienstregeling.*
De dienstregeling is een onderwerp van overleg tussen concessieverlener en vervoerder. Daarnaast kan en zal veelal, de dienstregeling ook geagendeerd zijn in het OR overleg van vervoerbedrijf en het personeel. De maatregel van de Taskforce om afspraken te maken tussen vervoerder en vakbonden sluit hierop aan.
10. *Betere bescherming van geweldslachtoffers.*
Via het programma Veilige publieke taak van het ministerie van BZK wordt het doen van aangifte gestimuleerd. De maatregel van de Taskforce voor het verbeteren van het verhalen van schade en de maatregel voor vereenvoudiging van aangiftes, zijn gericht op een betere bescherming van geweldsslachtoffers.
11. *Scherpere controle op kwaliteit (techniek en schone voertuigen).*
De technische kwaliteit is onderwerp van toetsing door IVW en voor wegvoertuigen is er tevens de APK keuring. De laatste jaren is het OV voertuigenpark in hoog tempo vernieuwd. De gemiddelde leeftijd van OV bussen en touringcars samen is gedaald tot 7 jaar; OV bussen zijn nog jonger. (Bron: ING onderzoek naar «Bussen en de OV markt» van juni 2009). In de concessies is het gebruikelijk om eisen te stellen aan de staat en reinheid van het materieel.

FNV 10 punten plan

1. *Opvang en nazorg*
Opvang en nazorg van personeel dat slachtoffer is van incidenten is een primaire verantwoordelijkheid van het vervoerbedrijf. Bij NS zijn vervoerder en bonden in het kader van het CAO overleg een veiligheidsprotocol overeengekomen. De Taskforce heeft afgesproken dat overige vervoerders en vakbonden soortgelijke afspraken maken in de CAO of via de Arbo catalogus.
2. *Landelijke registratie van meldingen van agressie en geweld.*
De Taskforce onderschrijft het belang van uniforme registratie van incidenten en heeft afgesproken om de uniforme registratie van incidenten te verbeteren.

3. *Toezicht en controle (camera's en personeel)*
Het aantal camera's is de laatste jaren flink uitgebreid. Volgens de Taskforce zijn van de 4000 streekbussen er 2000 met camera's uitgerust. In nieuwe concessies is het gebruikelijk dat geëist wordt dat bussen met camera's worden uitgerust. Bij NS groeit het aantal camera's in voertuigen en worden bijvoorbeeld de nieuwe stoptreinen met camera's uitgerust. De maatregel van de Taskforce om op een aantal probleemlijnen de invoering van camera's te versnellen en een pilot te houden met het doorkoppelen van camerabeelden naar hulpverleners, sluit hierop aan. Dit geldt eveneens voor de maatregel van de Taskforce voor een pilot met extra toezichtteams in het streekvervoer en voor de maatregel voor extra toezicht in de avonduren in de metro te Rotterdam.

4. *Dienstregeling (reële rijtijden, ruimte voor alle functies buschauffeur, OR betrekken, toezicht, aanpassen bij werk aan de weg, informatievoorziening reizigers)*
Concessieverleners en vervoerders zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor een reële dienstregeling. In de Wet Personenvervoer 2000 is geregeld dat reizigers hierbij worden betrokken, terwijl de Wet op de Ondernemingsraden de betrokkenheid van het personeel regelt. De maatregel van de Taskforce voor het maken van afspraken tussen vervoerders en bonden sluit hierop aan.

5. *Scholing van chauffeurs (training omgaan met agressie, instructie «what if»)*
Scholing van chauffeurs en van ander personeel van de vervoerbedrijven kan soms agressief gedrag van reizigers voorkomen of escalatie beperken. De Taskforce heeft besloten om een pilot te houden met het opleiden van buschauffeurs die vaker dan gemiddeld met incidenten te maken hebben. Op basis van de ervaringen uit de pilot wordt bezien hoe de aanpak verder kan worden ontwikkeld en/of die aanpak verankerd moet worden in het basispakket van het vakdiploma buschauffeur.

6. *Verkeersleiding (landelijk inrichten los van bedrijf, lokale kennis nodig)*
De verkeersleidingscentrales van de vervoerbedrijven zijn het centrum voor een goede dienstuitvoering en ze zijn het eerste contactpunt bij incidenten. Locale kennis en korte werkrelaties met de vervoerder en lokale hulpdiensten zijn nodig voor een effectief functioneren. Landelijke concentratie voor alle (streek)vervoerbedrijven is complex en vergt overleg en organisatie. De werkrelatie met de vervoerder wordt bij landelijke concentratie minder direct en het borgen van voldoende lokale kennis wordt moeilijker. De Taskforce heeft op dit punt geen maatregel getroffen.

7. *Communicatie (onderlinge communicatie, aparte noodknop, testen noodknop, onderling koppelen en doorkoppelen politie, systeem moet goed functioneren)*
Voertuigen in het openbaar vervoer zijn alle uitgerust met noodknopvoorzieningen voor het personeel. Deze voorziening maakt gebruik van de normale communicatiemiddelen die aanwezig zijn, maar kunnen met één druk op de knop geactiveerd worden en krijgen dan prioriteit van de verkeerscentrales, waarbij indien nodig de melding wordt doorgeschikt naar de politie. Het realiseren van mogelijkheden voor onderlinge communicatie is een eigen keuze van vervoerbedrijven, waarover afspraken kunnen worden gemaakt met het personeel. De maatregel van de Taskforce voor afspraken tussen vervoerbedrijven en bonden sluit hierop aan.

8. *Onderhoud materieel (schone en goed onderhouden bussen)*
zie punt 11 SP

9. *Coördinatie sociale veiligheid (lokale veiligheidsfunctionaris, overleg betrokken voor bijv. risicolijnen, communicatie politie op orde)*
Het verbeteren van de lokale samenwerking en het maken van afspraken hierover is onderdeel van de taak van de OV contactfunctionaris politie. Dit maakt deel uit van de maatregelen van de Taskforce. Ook de maatregel van de Taskforce voor lokale veiligheidsarrangementen is hierop van toepassing.

10. *Veilige en overzichtelijke eindpunten en stations*

Door het KPVV (kennisplatform verkeer en vervoer) is hierover kennis verzameld en zijn workshops gehouden. Ruime ervaring is opgedaan bij bijvoorbeeld de Merwede Lingelijn, terwijl bij nieuwe stations of renovatie van stations en stationsomgevingen hiermee rekening wordt gehouden (bijv. station Leiden, metrotunnel Rotterdam). Voor de Taskforce was het nemen van een aanvullende maatregel daarom niet nodig.