

Vergaderjaar 2008–2009

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 38

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2008

Op 13 oktober 2008 heb ik u geïnformeerd over de sociale veiligheid in de trein en op stations (brief «sociale veiligheid in de trein en op stations», kamerstuk 28 642, nr. 37). Met de rapportage «Spoorwegvandalisme» van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (verder: de Inspectie) wil ik u informeren over de stand van zaken rond vandalisme op het spoor.¹ Deze rapportage heb ik reeds aangekondigd in de beantwoording van vragen van het lid Roemer over treinvandalisme door obstakels op het spoor te leggen.²

De rapportage «Spoorwegvandalisme» bevat de resultaten van het door de Inspectie verrichtte achtergrondonderzoek naar spoorwegvandalisme. In dit rapport informeert de Inspectie de spoorbranche en het maatschappelijk veld over de stand van zaken van het spoorwegvandalisme in Nederland. Met een beter inzicht in de problematiek kan het vandalisme op het spoor effectiever worden bestreden.

De Inspectie concludeert op basis van analyse van het informatiesysteem, dat het probleem van spoorwegvandalisme niet meer zo groot is als in de Tweede Kadernota Railveiligheid («Veiligheid op de rails») van 2004 werd geschetst. De Inspectie wijst erop dat de laatste jaren een dalende trend is waar te nemen van het aantal incidentmeldingen met betrekking tot spoorwegvandalisme. De analyse laat verder zien dat het plaatsen van objecten op het spoor, het vernielen van overwegbomen en het plaatsen van muntjes, blikjes, fietsbellen en dergelijke de meest voorkomende vormen van spoorwegvandalisme zijn. De omvang en de gevolgen van deze incidenten tonen aan dat de risico's van spoorwegvandalisme over het algemeen beperkt zijn. De Inspectie benadrukt wel dat blijvende aandacht voor dit onderwerp gewenst is om de risico's ook in de toekomst beperkt te houden.

Behalve dat spoorwegvandalisme een (weliswaar beperkt) risico voor de veiligheid vormt voor enerzijds de reizigers, het personeel en de vandaal zelf, zijn er anderzijds veel (materiële en immateriële) kosten aan verbonden. Uitgesplitst naar de verschillende vormen van spoorweg-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, Aankomst 1451, 26 februari 2008.

vandalisme blijkt dat de meeste schade wordt veroorzaakt bij het plaatsen van (grote) voorwerpen op het spoor. Verder is er relatief veel herstel-schade als gevolg van het stelen/vernielen van koperkabels en bij het plaatsen van objecten op de bovenleiding.

Opvallend is dat bij de typen vandalisme «voorwerpen op/bij het spoor» en «kabels vernield/gestolen» ook de ernst (uitgedrukt in vertraging) relatief groot is. Een aanpak van deze vormen van vandalisme draagt dus zowel bij aan het reduceren van de herstelkosten als ook aan de vermindering van het risico van spoorwegvandalisme.

De bevindingen van het achtergrondonderzoek schetsen in het algemeen een positief beeld van de ontwikkeling van spoorwegvandalisme en de aanpak van spoorwegvandalisme door ProRail.

ProRail voert een breed pakket aan maatregelen uit op het gebied van communicatie (bijvoorbeeld voorlichtingscampagnes op scholen), toezicht en handhaving (door buitengewone opsporingsambtenaren en beveiligingscamera's) en technische maatregelen (bijvoorbeeld het plaatsen van hekwerken langs het spoor). Ook voert ProRail samen met het KLPD acties uit om koperdiefstal te bestrijden. De enige opmerking die de Inspectie op ProRail heeft, is dat de effectiviteit van de communicatiemaatregelen (lespakketten en voorlichtingscampagnes) aantoonbaar gemaakt moet worden. Met betrekking tot voorlichting (op scholen) doet de Inspectie de aanbeveling om het effect van voorlichtingscampagnes uitgebreid te evalueren. ProRail heeft reeds laten weten hiermee akkoord te gaan.

Punt van aandacht is het aantal incidentmeldingen in 2007. De informatiesystemen van de Inspectie, ProRail en het KLPD laten voor dat jaar geen gelijk beeld zien. Als verklaring worden genoemd de recente wijzigingen in de wijze van registratie. Gezien het voornemen uit de Tweede Kadernota te werken aan de interoperabiliteit van databanken is dit geen positieve ontwikkeling. Om die reden dienen ProRail, de Inspectie en het KLPD acties te ondernemen om te komen tot meer uniformiteit in de registratie. De betrokken partijen delen dit standpunt en zullen op korte termijn hieraan uitvoering geven. Ik zal hierop toezien.

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