

Vergaderjaar 2008–2009

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 39

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 januari 2009

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppérus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), De Pater-van der Meer (CDA), Van Bochove (CDA), Hessels (CDA), Gerkens (SP), Sterk (CDA), Leerdam (PvdA), voorzitter, De Krom (VVD), ondervoorzitter, Griffith (VVD), Boelhouwer (PvdA), Irrgang (SP), Kalma (PvdA), Schinkelshoek (CDA), Van der Burg (VVD), Brinkman (PVV), Pechtold (D66), Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Heijnen (PvdA), Bilder (CDA) en Anker (ChristenUnie).
Plv. leden: Teeven (VVD), Azough (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Van de Camp (CDA), Smilde (CDA), Knops (CDA), Polderman (SP), Spiess (CDA), Wolbert (PvdA), Aptroot (VVD), Zijlstra (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Heerts (PvdA), Çörüz (CDA), Remkes (VVD), De Roon (PVV), Van der Ham (D66), Van Bommel (SP), Ouwehand (PvdD), Timmer (PvdA), De Wit (SP), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Van Haersma Buma (CDA) en Cramer (ChristenUnie).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties² hebben op 10 december 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 september 2008 over het uitstel op het verzoek van het lid Mastwijk om een reactie op het toenemende geweld in treinen (28 642, nr. 35);**
- **de brief van staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 oktober 2008 over communicatie(systemen) in crisissituaties in het stads- en streekvervoer (28 642, nr. 36);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 oktober 2008 over sociale veiligheid in de trein en op de stations (28 642, nr. 37);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 oktober 2008 over spoorwegvandalisme (28 642, nr. 38).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager
Griffier: Deckers

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Als je het openbaar vervoer wilt verbeteren, moet je de capaciteit en de betrouwbaarheid vergroten, de prijzen verlagen en het comfort vergroten. Vandaag spreken wij over sociale veiligheid en dat heeft alles met betrouwbaarheid en comfort te maken. Gelukkig kan ik zeggen dat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer groter wordt. Het is echter wel de vraag in hoeverre dat te danken is aan het overheidsbeleid. Ik probeer daarop meer zicht te krijgen. Stappen om de sociale veiligheid fors te verbeteren mis ik, maar misschien kan de minister mij aangeven waaruit die dan wel zouden bestaan. Begin dit jaar heeft de SP het kabinet een veiligheidsoffensief voor het openbaar vervoer aangeboden. Dit rapport bevat vijftien concrete voorstellen. Ik ben de minister dankbaar dat hij zo snel met een reactie op

dit rapport is gekomen, want daardoor konden wij hierover binnen twee maanden met elkaar in debat gaan. Een aantal voorstellen lijkt te worden opgepakt. Sommige zijn zelfs al uitgevoerd, bijvoorbeeld de regels voor overvolle treinen, de geweldbevoegdheid van conducteurs en de alarmknop in de trein. Het zijn stappen in de goede richting, maar druppelen deze nieuwigheden ook door naar de regionale lijnen? Ik vraag dat, omdat ik mij op grond van mijn eigen ervaringen afvraag of de regels voor overvolle treinen ook op regionale lijnen worden gehanteerd.

Bij het taxivervoer en het regionale vervoer lopen wij elke keer tegen dezelfde problemen aan. Het belangrijkste probleem is dat wij in Den Haag niet kunnen zeggen: staatssecretaris, doe er iets aan. Steeds weer blijkt namelijk dat de oplossing op een ander niveau moet worden gevonden, zoals stadsregio's of provincies. Die gang van zaken geeft mij het gevoel dat het niet echt opschiet.

Elf van de vijftien voorstellen van de SP zijn op hun beloop gelaten. Ik denk dan aan het beleid van provincies en stadsregio's voor conducteurs op regiotreinen, realistische reistijden, de aanwezigheid van personeel op tram en metro, schone en veilige omgeving et cetera. Het kabinet hoopt op het Kenniscentrum Sociale Veiligheid & Mobiliteit voor de verbetering van de bemensing en de inrichting van de stations. Waarom verschuilen wij ons steeds maar weer achter andere organisaties? Kunnen wij niet zelf meer beleidsmatige ondersteuning geven?

Met de minister van Binnenlandse Zaken heeft het kabinet afspraken gemaakt over politieposten op de stations. Deze minister heeft het vervolgens weer doorgegeven aan de KLPD, onder verwijzing naar het belang van politie bij knooppunten van openbaar vervoer. Waartoe heeft dit inmiddels geleid? Ik zou graag zo snel mogelijk cijfers hierover ontvangen. Bij de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding heeft de minister advies ingewonnen over noodcommunicatie. Aangegeven wordt dat het beter kan, vooral met behulp van een gesloten systeem. Daardoor kan men overbelasting voorkomen en snel een verbinding tussen chauffeur en centrale tot stand brengen. Ligt hier een rol voor de overheid?

Ik sprak al over de afwachtende houding van de bewindslieden bij zaken die geen rechtstreekse overheidstaken zijn. Ik hoop dat zij bereid zijn om meer druk te zetten, opdat een voortvarende aanpak van het openbaar vervoer binnen ons bereik komt.

Ten slotte wil ik iets zeggen over de klanttevredenheid. Als klanten zeer ontevreden zijn, krijg je ongewenste situaties in de treinen. Laat dat nu al de hele week het geval zijn op de Beneluxtrein tussen Roosendaal en Den Haag. Twee weken geleden zei de minister hierover dat hij het onacceptabel vindt. Naar mijn beleving is er in die tijd echter helemaal niets verbeterd. Het is elke morgen weer een puinhoop. Ik neem het heel hoog op en dat is de reden dat ik hierover vandaag schriftelijke vragen heb gesteld. Ik kan het niet laten om er nu ook iets over te zeggen, want als de minister iets «onacceptabel» noemt, mag het niet meer gebeuren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Een van de grootste slagen die wij bij de sociale veiligheid kunnen maken, is de ov-chipkaart, want die maakt het mogelijk om de metrostations af te sluiten.

De minister heeft ons een positief bericht gestuurd over de geweldsbevoegdheid van conducteurs. Het zou nu allemaal in orde zijn, omdat de NS er heel hard aan getrokken heeft. Ik krijg echter informatie, waaruit een ander beeld oprijst. Zo zouden er per 1 januari negentien mobiele teams moeten zijn. Het worden er echter maar vier en bovendien is de omvang van deze teams kleiner dan voorzien. De oorzaak daarvan zou personeelsgebrek zijn. Bovendien worden mensen die de toegangscontrole bij de perrons uitvoeren, de pbt'ers, op de trein ingezet. Dat betekent dat zij de in- en uitgangscntroles niet meer kunnen doen en dat is een slag voor de sociale veiligheid. Het risico op agressie op de trein wordt daardoor immers groter.

De staatssecretaris heeft de Kamer een rapport gestuurd over noodcommunicatie en de calamiteitenbestendigheid van het streek- en stadsvervoer. Dit rapport heeft vooral betrekking op terreur en terreurdreiging. Ik wil echter terugkomen op de streekbussen in noodsituaties. De contacten met de thuisbasis en de politie lopen in de streekbussen via het gsm-systeem. In sommige noodsituaties, zoals de elektriciteitsuitval in Haaksbergen en de Bommelerwaard, werkt dit systeem niet. In dat geval kunnen de chauffeurs dus met niemand contact opnemen. In het rapport staat verder dat commerciële vervoersbedrijven hierop bezuinigd hebben. Dat kan het gevolg zijn van het feit dat dit punt niet opgenomen is in de aanbestedingseisen. Inmiddels heb ik begrepen dat Arriva haar zaken goed voor elkaar heeft. Wat men precies gedaan heeft, weet ik niet, maar misschien kan de staatssecretaris dit achterhalen. Zo ja, kan zij de Kamer daarvan dan verslag doen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Het algemene gevoel van veiligheid wordt groter. Ik denk dat ik die conclusie wel namens de CDA-fractie mag trekken. Ik haal op dit soort momenten wel altijd mijn favoriete uitspraak van Bomans van stal: een statisticus probeerde door een rivier van gemiddeld één meter te waden; hij verdronk. Een algemeen gevoel is mooi, maar er waren wel incidenten. Ik noem de gebeurtenissen in Gouda. Je kunt dat opblazen of bagatelliseren, maar voor de beeldvorming was het niet goed. En bovenal: je zou die chauffeur maar zijn.

De staatssecretaris wil geen technische eisen stellen aan de communicatiesystemen van de vervoerders. Daarbij spelen begrippen als «ramp» en «crisis» een rol. De vraag is natuurlijk wat eigenlijk een crisis is. Is er sprake van een crisis als een passagier een chauffeur met een mes bedreigt? Ik kan iedereen verzekeren dat in ieder geval de chauffeur dat een crisis vindt. Of is er alleen sprake van een crisis als terroristen een bus kapen? Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de vorige spreker die zei dat het technisch goed mogelijk is om tegen een relatief laag bedrag alle bussen uit te rusten met een snel en geavanceerd systeem, dat niet gebruikmaakt van het gsm-net. De staatssecretaris is op de goede weg, maar ze zou best wel een zetje in de goede richting kunnen geven. Waarschijnlijk zou de minister van BZK daar alleen maar blij mee zijn.

De NS werkt inmiddels al enige tijd met conducteurs die op mogen treden als buitengewone opsporingsambtenaren. De NS denkt aan het einde van het jaar meer inzicht te kunnen geven in de effectiviteit van deze boa's. Het is vandaag 10 december en vandaar mijn vraag: wat is het laatste nieuws? Hoe gaat de NS dit goede nieuws verdisconteren in de extra treinen en de extra 20% reizigers? Kan de NS het dan nog allemaal wel aan?

In een trein trof ik een managementsamenvatting aan van het tweede kwartaal 2008 van NS Randstad-Noord. Het zullen wel incidenten zijn, maar toch word ik er niet vrolijker van. In deze samenvatting wordt gesproken over een stijging van het aantal agressiemeldingen op de baanvakken Amsterdam–Zaandam, Amsterdam–Schiphol en Almere–Lelystad ten opzichte van het tweede kwartaal 2008. De mogelijke oorzaak is de verminderde inzet van teams op deze baanvakken. Op de baanvakken Hoorn–Alkmaar, Apeldoorn–Amersfoort, Schiphol–Zaandam is het aantal incidenten fors gestegen. De conclusie in de rapportage is dat de trefkans conducteur afneemt. In Noord neemt het aantal verkopen op de trein af. Daarmee wordt bedoeld de verkoop van kaartjes aan mensen die zonder kaartje in de trein zitten. De mogelijke oorzaak is ook hier de vermoedelijk lagere inzet van teams. Dat kan dus niet!

Ten slotte haal ik uit deze managementanalyse nog een paar zaken aan over de sociale veiligheid op stations. Deze neemt in de regio aantoonbaar af ten opzichte van het tweede kwartaal 2007. Bomans heeft andermaal gelijk: er zijn te veel incidenten om over een mooi gemiddelde te kunnen spreken. Kan de minister de Kamer de cijfers geven voor de regio

Randstad-Noord over het eerste kwartaal 2009 ten opzichte van het eerste kwartaal 2008? Ik zou graag zien dat deze cijfers open en bloot op tafel komen te liggen.

Het gaat goed met de verlichting op stations. Mij bereiken echter signalen dat de ellende zich verplaatst naar de P+R-plekken, plekken die wat verder van de stations liggen. Kunnen wij daaraan iets doen?

Onder spoorwegvandalisme valt ook de diefstal van koper. Het is tegenwoordig buitengewoon interessant om dit metaal te jatten. Verder valt hier ook de maatschappelijke schade als gevolg van vertraging onder. Straks rijden er meer treinen met meer passagiers, waardoor de kans op verstoringen groter wordt. Het gaat-u-maar-rustig-slapen-gehalte is wel hoog, maar er moet, gelet op de ambities van de minister en vooral van de spoorsector, nog wel een tandje bij.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik bedank de leden voor hun bijdrage in eerste termijn.

Alle sprekers merkten op hun eigen manier op dat veilig openbaar vervoer een belangrijke randvoorwaarde is voor het klanttevredenheidsbeleid.

Veiligheid is essentieel om over een goed product te kunnen spreken.

Reizigers hebben ook gewoon recht op veiligheid. Om extra reizigers te kunnen trekken, moet het openbaar vervoer klantvriendelijker worden. En ook daarom moeten wij de veiligheid op orde hebben. Mensen verlaten de veilige omgeving van hun auto echt niet als zij zich op het station of in de trein onveilig voelen.

Hoe staat het met de sociale veiligheid? Vervoersbedrijven als de NS zijn zelf als eerste verantwoordelijk voor een veilige omgeving voor reizigers en personeel. Waar stuur ik dan op? Ik stuur op het resultaat. Het Vervoersplan 2008 van de NS is daarbij bepalend. Daarin is met de NS voor het klantoordeel veiligheid een grenswaarde afgesproken van 75%. Op dit moment ligt het klantoordeel in de eerste helft van 2008 echter al op 77%. Als wij het derde kwartaal erbij betrekken, komen wij zelfs uit op 78%. Dit percentage past in de stijgende trend van de laatste jaren. In 2003 bedroeg de klanttevredenheid 66% en in 2007 76%. Die cijfers laten zien dat het goed gaat met de tevredenheid van de klanten van de NS.

In mijn brief van 26 augustus heb ik geschreven dat ik blij ben met het akkoord van de directie van de NS, de ondernemingsraad en de vakbonden over de inzet van medewerkers in treinen en op de stations. De partijen hebben erg hun best gedaan om elkaar te vinden en dat is in het belang van de reizigers geweest. De debatten met de Tweede Kamer en de bijdragen van Tweede Kamerleden hebben daarbij een goede rol gespeeld. Er zijn ook afspraken gemaakt over de wijze waarop de service- en veiligheidsorganisaties van de NS worden vormgegeven. Een gezamenlijk gedragen toekomstvisie is in mijn ogen een belangrijk vertrekpunt voor verdere verbeteringen.

Om te komen tot verdere verbeteringen is niet alleen een bijdrage van de NS gewenst, maar ook van de politie en het Openbaar Ministerie. De opbouw van de service- en veiligheidsteams verloopt, voor zover wij dat kunnen overzien, voorspoedig. Inmiddels zijn 450 fte's beschikbaar voor de service- en veiligheidsorganisatie. Deze mensen zijn weliswaar nog niet allemaal volledig opgeleid, maar zij kunnen toch in ruime mate worden ingezet. Met de nieuwe service- en veiligheidsorganisatie is de veiligheidsaanpak versterkt. Ik heb het vertrouwen dat de sociale veiligheid in de trein en op het station zal toenemen. Hierop zal ik dan ook de grenswaarde in het Vervoersplan 2009 beoordelen. Verder ga ik de afspraken monitoren en indien nodig grijp ik in. Overigens vertrouw ik erop dat men de grenswaarde zal halen.

Zoals ik in mijn brief van 13 oktober heb aangegeven, krijg ik naar verwachting eind dit jaar de eerste resultaten van het werken in en de

effectiviteit van de service- en veiligheidsorganisatie. Begin volgend jaar komen ook de jaarcijfers van het klantonderdeel sociale veiligheid over heel 2008 beschikbaar. Ik zal de Kamer na ommekomst van deze gegevens informeren over de effectiviteit van de nieuwe organisatie en het klantoordeel over heel 2008.

Vandalisme. De Inspectie heeft in september het spoorwegvandalisme uitgebreid onderzocht. In dit onderzoek is gekeken naar de omvang van het spoorwegvandalisme, de kosten en de maatregelen die ProRail heeft genomen. Uit het onderzoek bleek dat de omvang van het spoorwegvandalisme in het afgelopen jaar is afgenomen en dat de herstelkosten zijn gedaald. Die afname blijkt in belangrijke mate het gevolg van de maatregelen die ProRail heeft getroffen. Al met al oordeelt de Inspectie positief over de aanpak van ProRail.

ProRail voert een breed pakket maatregelen uit, waarbij technische maatregelen, het plaatsen van hekwerken en het opruimen van het spoor het meeste effect lijken te sorteren. De Inspectie heeft geen duidelijk beeld gekregen van de effectiviteit van de communicatiemaatregelen van ProRail, de lespakketten en de voorlichtingscampagnes. ProRail zal het effect van hun voorlichtingsmaatregelen volgend jaar evalueren. Verder blijkt uit onderzoek dat de informatiesystemen van de spoorpartijen, ProRail, de KLPD en de Inspectie, waarin de meldingen worden opgenomen, geen eenduidig beeld laten zien voor het jaar 2007. De oorzaak zijn de recente wijzigingen in de manier waarop de verschillende partijen meldingen registreren. De partijen hebben toegezegd om hun informatiesystemen beter op elkaar af te stemmen en de Inspectie is actief bij deze initiatieven betrokken.

Voorzitter. Dit was mijn algemene inleiding. Ik heb hierin de stand van zaken geschetst. Dat beeld is over het algemeen positief, hetgeen onverlet laat dat wij erop gericht zijn verdere verbeteringen door te voeren. Een debat als dat vandaag is daarbij zeker behulpzaam. Ik zal in deze constructieve geest antwoord proberen te geven.

De heer Roemer maakte een punt van de politieposten op de stations en in het bijzonder de toezeggingen van mijn ambtgenoot van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De minister van BZK heeft begin oktober een brief gestuurd naar alle korpsbeheerders, waarin zij nadrukkelijk de noodzaak van het inrichten van politieposten bij knooppunten van openbaarvervoersbewegingen onder de aandacht brengt. Hun verantwoordelijkheid voor de keuze van de huisvesting blijft daarbij natuurlijk onaangetast. Daarnaast heeft mijn collega de korpsbeheerders gevraagd mee te denken over mogelijkheden voor slimmere inzet van de politie om de veiligheid in het openbaar vervoer te vergroten.

De raad van hoofdcommissarissen heeft minister Ter Horst vervolgens laten weten dat hij de suggesties en aanbevelingen zal koppelen en dat hij begin 2009 met een reactie zal komen. In naam van mijn ambtgenoot zeg ik toe dat dit schrijven begin 2009 naar de Kamer komt. Inmiddels zijn er al wel afspraken gemaakt over de inzet van de contactfunctionaris voor het openbaar vervoer bij de politie. Dat is in grote lijnen de stand van zaken rond het traject dat door de minister van Binnenlandse Zaken is ingezet. Het beeld is dat van werk in uitvoering.

De heer **Roemer** (SP): Ik bedank u voor deze toezegging. Mag ik ervan uitgaan dat in deze brief concreet wordt ingegaan op wat er inmiddels is bereikt en wat men nog gaat doen? Aan een briefje met algemeenheden hebben wij niets.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp u. Ik zal dit signaal aan de minister van BZK doorgeven.

Voorzitter. Het is een goede zaak dat de heer Roemer dit overleg aangrijpt om uit te wijden over het aanpalende onderwerp van de Beneluxtrein. In het debat over de High Speed Alliance ben ik hierover duidelijk geweest.

Om te illustreren dat de ergernis van de heer Roemer breed wordt gedeeld, de volgende anekdote. Tijdens het debat ontving ik een sms'je met de volgende inhoud: «Emile, heeft een belangrijk punt. Ik heb zondag ook een uur extra moeten wachten in Brussel op de trein naar Den Haag. Met slechte informatievoorziening aan de reiziger en botte melding na een half uur dat de rein helemaal niet meer rijdt. Voor mij was het probleem overkomelijk, maar de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS lijkt het niet veel te kunnen schelen.» Was getekend: mijn politiek assistent. U ziet hem achter in de zaal zitten. Overigens is hij vandaag jarig. Hiermee wil ik de heer Roemer laten zien dat zijn ongenoegen door velen in de samenleving wordt gedeeld. Hij maakt hier terecht een punt van. Ik zal er wederom bij de NS op aandringen dat zij met maatregelen komt. Ik zal de Kamer hierover zo snel mogelijk berichten. Ik heb de slechte punctualiteit onacceptabel genoemd, maar desondanks lijkt het van kwaad tot erger te gaan.

De heer **Roemer** (SP): Mijn dank, ook voor Joost achter in de zaal. Ik ben blij dat u het probleem onderkent en er iets aan wil doen. Twee weken waren wij echter ook al zo ver. Toen zei u in dezelfde bewoordingen dat u het onacceptabel vindt en de Kamer hierover zou informeren. Wat is veranderd ten opzichte van twee weken geleden? Wat spreekt u nu eigenlijk precies met mij af? Krijg ik vanaf morgen geen klachten meer? Het klinkt misschien een beetje flauw, maar dit is misschien wel het zeventiende debat dat ik aangrijp om de Beneluxtrein aan de orde te stellen. Ik doe dat liever niet, maar ik heb nog steeds het gevoel dat het niet opschiet.

Minister **Eurlings**: In het debat over de HSA heb ik gezegd dat ik de Kamer binnen een aantal weken schriftelijk zou informeren over de ontwikkelingen. Wat is de stand van zaken? De NS heeft aangegeven hieraan hard te werken. De problemen lijken vooral te worden veroorzaakt door de locomotieven. Men onderzoekt dit. Verder ben ik ervan overtuigd dat de NS hieraan hard werkt, alleen al omdat de onacceptabel slechte punctualiteitscijfers voor deze lijn de totale punctualiteitscijfers van de NS aanzienlijk omlaag brengen. Ook voor de eindbeoordeling van de NS is het dus een slechte zaak. Ik zeg toe dat ik de schriftelijke vragen van de heer Roemer zo snel mogelijk zal beantwoorden. Die beantwoording zal ik aangrijpen om een actueel beeld te geven.

De heer **Roemer** (SP): Ik formuleer het voorzichtig, maar het lijkt er toch op dat men er alles aan doet om deze lijn zo onaantrekkelijk te maken dat niemand die trein meer neemt. Als dat gebeurt, heeft de NS een argument om met deze lijn te stoppen.

Als de Beneluxtrein in Roosendaal meer dan tien minuten vertraging heeft, laat men de intercity uit Vlissingen voorgaan. Dat wordt netjes in de trein gemeld met als gevolg dat men uitstapt, het perron oversteekt en de trein uit Vlissingen neemt. Doordat iedereen overstapt, kan die trein vaak ook niet op tijd vertrekken. Vanmorgen was de Beneluxtrein vijf minuten te laat. Men wachtte vervolgens vijf minuten en meldde dat de trein tien minuten vertraging had. Dit alles sterkt mij in mijn overtuiging dat men er alles aan doet om deze lijn onaantrekkelijk te maken. Dat is het probleem en dat probleem moet u dan ook bij de NS aankaarten. Doet u dat niet, dan ben ik bang dat de NS erin slaagt om mensen deze trein uit te treiteren.

Minister **Eurlings**: Het is mijn overtuiging dat de NS deze ontwikkeling wil keren al was het maar omdat hierdoor de punctualiteitscijfers van de NS negatief beïnvloed worden. In eerdere debatten over de Beneluxtrein heb ik aangegeven dat men het materieel voor deze lijn op orde moet houden.

De wagons werden tijdelijk elders ingezet en u hebt er terecht op gewezen dat dat niet kan. Ik heb ten slotte de garantie gegeven dat de Beneluxtrein in leven blijft, totdat de HSL operationeel is. Dat is het goede nieuws van de vertraging van de HSL!

«In leven blijven» betekent dat de lijn vitaal moet zijn. De problemen lijken vooral technisch van aard te zijn. Het komt niet voort uit de wens om mensen weg te treiteren. Dat zou ook weinig zinnig zijn, omdat ik als verantwoordelijk minister heb uitgesproken dat ik alles op alles zal zetten om de wens van de Kamer uit te voeren dat er samen met België een alternatief voor de HSL overeind wordt gehouden. Een en ander betekent dat men ook in de toekomst in Roosendaal over moet kunnen stappen op een intercity naar Antwerpen. Hieraan wordt gewerkt. Ik hoop dat het lukt. Ik kan mij het beeld dat de heer Roemer heeft, goed voorstellen. Ik heb met mijn voorbeeld van het sms'je willen aangeven dat ik besef dat heel veel mensen zich hieraan ergeren. Ik heb deze trein in mijn periode als Europarlementariër vaak genomen en ik zou mij in zo'n situatie zeker ook rot geërgerd hebben. Ik zal de schriftelijke vragen die de heer Roemer heeft gesteld, aangrijpen om de stand van zaken te geven.

Hoeveel medewerkers zijn momenteel werkzaam in de service- en veiligheidsteams? Zo vroeg mevrouw Roefs. Het doel is om 546 fte's in te zetten voor deze teams en 59 voor de calamiteitenorganisatie. Op dit moment zijn ongeveer 350 fte's volledig bevoegd en 105 fte's in opleiding voor de service- en veiligheidsteams. Er kunnen voor deze teams dus ruim 450 fte's worden ingezet. De resterende 90 fte's worden in december en januari geworven. Daarnaast is de veiligheidscentrale volledig ingericht. Zij is zeven dagen per week 24 uur per dag bereikbaar. Deze centrale wordt bemant met drie medewerkers overdag en twee 's nachts. Oorspronkelijk was in de formatie voorzien in 59 fte's voor de calamiteitenorganisatie. Deze formatie is inmiddels ondergebracht bij de ticket- en serviceorganisatie. Het loopt dus allemaal volgens plan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb begrepen dat er geen serviceteams actief zijn in Amsterdam en Den Haag. Als dat juist is, zijn nog niet op alle negentien plekken teams bedrijfsklaar.

Minister **Eurlings**: Dat is juist. Dertien van de negentien teams zijn op dit moment operationeel. De oorzaak is dat de laatste fte's nog niet beschikbaar zijn. De werving van deze fte's vindt echter deze en volgende maand plaats en dat betekent dat het systeem spoedig operationeel moet zijn. De heer Mastwijk vroeg naar de kans dat iemand een conducteur treft. Ook hier zijn de ontwikkelingen positief. De realisatie in 2007 was een trefkans van 58,2%. Voor dit jaar is een grenswaarde vastgesteld van minimaal 59%. In de eerste helft van dit jaar bedraagt de realisatie echter al 61,9%. Dat noopt ons om in het conceptvervoerplan 2009 de grenswaarde te verhogen naar 60%. Daarbij is het de bedoeling om in de periode tot 2013 door te groeien naar een grenswaarde van 64%. Daarmee willen wij de druk hoog houden om het steeds beter te doen. De vraag over specifieke incidenten in het eerste kwartaal van 2009. In het begin van mijn beantwoording heb ik al gezegd dat ik de NS op output stuur. Het gaat ons om de resultaten en daarover zijn afspraken gemaakt met de spoorwegen. Die afspraken betreffen zowel de sociale veiligheid als de trefkans conducteur. Het conceptvervoerplan moet nog goedgekeurd worden, maar daarin zullen onze ambities voor deze terreinen worden verwerkt.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik begrijp waarom u dit zegt, maar ik wijs u dan toch maar op de uitspraak van Godfried Bomans. Het gemiddelde kan heel aardig zijn, maar als in een regio het aantal incidenten drastisch toeneemt, leidt dat tot een groot gevoel van sociale onveiligheid, ook als het absolute aantal incidenten misschien niet eens zo schokkend is. Ik kan

mij voorstellen dat u nu niet alle cijfers paraat hebt, maar ik dring er toch op aan dat u er bij de NS op aandringt dat men ook oog heeft voor uitschieters en dan vooral in negatieve zin.

Minister Eurlings: U hebt een punt, maar wij moeten wel voorkomen dat wij het totaalbeeld negatief beïnvloeden door ons vooral op incidenten te richten. Het gaat immers om de eindafrekening. Dat gezegd hebbend, vind ik natuurlijk ook dat het zinnig kan zijn om snel signalen over een verslechterende situatie aan te pakken. Je kunt daarmee namelijk voorkomen dat het van kwaad tot erger gaat. Als u mij laat weten welke signalen u hebt ontvangen, zal ik die doorgeven aan de spoorwegen. Ik kan mij overigens niet anders voorstellen dan dat de NS er veel aan gelegen is om het beeld tegen te gaan dat er op een specifieke lijn heel veel incidenten zijn.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dank daarvoor. Natuurlijk moeten wij naar het landelijke gemiddelde kijken, maar de minister merkte bij de punctualiteitscijfers terecht op dat de incidenten bij de Beneluxtrein negatief kunnen zijn voor het totale beeld. Ik zal de rapportage, die ik in mijn bezit heb, aan de minister geven, opdat hij daar gericht met de NS naar kan kijken. Die rapportage betreft overigens Randstad-Noord.

Minister Eurlings: Daartoe ben ik altijd bereid. Ik wacht het met interesse af.

U wijst er terecht op dat het men problemen om erger te voorkomen snel de kop moet indrukken. Ik zal uw opmerkingen dus graag doorspelen naar de NS. Ik herhaal echter dat het niet het een of het ander is en dat wij ons onze doelen helder voor ogen moeten houden.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft gelijk dat hij vasthoudt aan het ingezette beleid, zonder blind te zijn voor incidenten. Aan de top komen is echter het gemakkelijkste deel. Aan de top blijven is veel moeilijker. De teneur van de afgelopen jaren is dat er te veel is beknibbeld op het personeel op en rond het openbaar vervoer. Het is heel mooi dat je mensen het gevoel kunt geven dat het beter gaat door met een team een knelpunt op te lossen. Je moet daar echter wel een vervolg aan kunnen geven, bijvoorbeeld door het mensen mogelijk te maken een conducteur met hun vragen en opmerkingen aan te spreken. Als je dat niet doet, verdwijnt sluipenderwijs dat verbeterde veiligheidsgevoel. Deelt de minister mijn zorgen hierover en blijft hij er bij de openbaarvervoersbedrijven op hameren dat techniek nooit toezicht door personeel kan vervangen?

Minister Eurlings: Dat ben ik met u eens. De conducteur is inderdaad niet alleen een vraagbaak, maar ook een stuk preventie. Als men weet dat er een conducteur aanwezig is, doen onveilige situaties zich minder snel voor. Ook voor het gevoel van veiligheid zijn zij belangrijk, want mensen moeten het veilige gevoel van de auto durven omruilen voor de trein. Als zij geen veilig gevoel hebben bij de trein, stappen ze niet over. Ik gaf dan ook niet voor niets zojuist aan waarom ik zo veel belang hecht aan een hogere trefkans conducteur. Het is dan ook goed dat de trefkans naar 61,9% is gestegen. Wij laten het daar bovendien niet bij, want wij willen dat dit percentage nog verder omhoog gaat. In het Vervoersplan 2009 zal dan ook een hoger percentage komen te staan en daaraan wordt bovendien een vervolg gegeven in de periode 2010–2013. Het is namelijk mijn doel om in 2013 een grenswaarde van 64% te realiseren. Overigens heb ik ook aangegeven dat wat mij betreft het klantoordeel over de sociale veiligheid omhoog moet. Wij hebben ons doel dus ook zeker nog niet bereikt: wij zitten op een hoogvlakte en de klim naar de top moet nog beginnen. Verder is de NS hier heel ambitieus. De NS begrijpt namelijk heel goed dat zij dit onderdeel op orde moet hebben als zij als een klantvriendelijke organisatie wil worden gezien.

Wat zijn de ervaringen met de nieuwe veiligheids- en serviceorganisaties? Is er na enkele maanden al iets te melden? De heer Mastwijk en mevrouw Roefs stelden deze vragen. De eerste ervaringen zijn positief. Een meerderheid van de reizigers ervaart volgens de spoorwegen het optreden van die service- en veiligheidsteams als de situatie controlerend en probleemoplossend en niet als agressief. Door deze teams voelen reizigers zich over het algemeen veiliger. Dit klinkt heel goed, maar ik maak hierbij de kanttekening dat men pas sinds kort met deze teams aan de slag is. Wellicht is het dan ook beter om op een later tijdstip nogmaals over deze teams te spreken.

De heer Mastwijk vroeg naar de P+R-plaatsen. Hij wees erop dat de verlichting van de stations en hun omgeving is verbeterd en dat de problemen zich daardoor wellicht naar de P+R-plaatsen verplaatsen. De NS neemt de veiligheid van de hele keten serieus. Daar horen de P+R-plaatsen bij. Ik heb geen signalen ontvangen dat er sprake zou zijn van een stijging van het aantal incidenten. Het oordeel over de sociale veiligheid betreft overigens de hele keten en gaat de goede kant op. Het signaal van de heer Mastwijk zal ik eveneens bij de NS melden.

De NS heeft door het grotere aantal treinen meer personeel nodig. Dit geldt zowel voor het aantal machinisten als voor het aantal conducteurs en de service- en veiligheidsteams. Meer reizigers betekent dat de NS meer moet doen aan veiligheid. De spoorwegen zijn zich bewust van het belang van sociale veiligheid. Men zal dan ook maatregelen moeten nemen om de gevolgen van het grotere aantal treinen op te vangen. De NS erkent dit en werkt dan ook aan uitbreiding van het personeelsbestand.

Voorzitter. Ik denk hiermee de vragen te hebben beantwoord, waarbij ik aantekenen dat aan een aantal zaken, zoals de Beneluxlijn, een vervolg zal worden gegeven.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Op de agenda staat het rapport over de communicatiesystemen in crisissituaties in stads- en streekvervoer. Dat rapport is op verzoek van de Kamer gemaakt samen met de minister van Binnenlandse Zaken en de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding. De uitkomst van het rapport is positief. Het bevestigt dat de thans gebruikte communicatiemiddelen voldoen en dat er goed contact is tussen het rijdend personeel en de verkeerscentrales en dat het invoeren van assistentie via een noodknop goed is geregeld. Er is dus reden om tevreden te zijn.

Er zijn nog wel verbeteringen mogelijk, met name voor de gang van zaken bij crisissituaties. Daarover zouden betere afspraken gemaakt kunnen worden met de veiligheidsregio's over hoe te handelen bij evacuaties. Op welke manier kunnen de ov-bussen daaraan een bijdrage leveren? Hier zijn verbeteringen mogelijk, maar dat onverlet dat er reden is om tevreden te zijn over de techniek.

Mevrouw Roefs wijst er terecht op dat een noodknop die via het gsm-net werkt, uit kan vallen als dat net niet functioneert. Zij vraagt mij een inventarisatie te maken van de mogelijkheden die de chauffeur dan nog open staan en van eventuele alternatieven. In het bijzonder wijst zij op de oplossing van Arriva. Op het ministerie hebben wij dat niet helder. Het is onze indruk dat ook bij Arriva de noodknop op het gsm-net is aangesloten. Ik zal hier nog eens dieper induiken en de Kamer hierover in januari informeren. Ik zal bij die gelegenheid ook aangeven of het nuttig en noodzakelijk is om de huidige situatie aan te passen.

De heer Mastwijk zegt: mooi zo'n rapport, maar je zult als chauffeur maar bedreigd worden door iemand met een mes in zijn hand. Volgens hem is een noodknop dus goed en aardig, maar biedt die op zo'n moment onvoldoende soelaas. Wij weten allemaal wat er in Gouda is gebeurd. Ik ben het met hem eens dat je het kunt opblazen of bagatelliseren, maar dat het in alle gevallen traumatisch is voor de chauffeur. Overigens is het dat ook

voor de passagiers in de bus. Een en ander was voor de streekvervoerders en de politie reden om voor een jaar een veiligheidsfunctionaris aan te stellen. Deze functionaris zal onderzoeken hoe de communicatie tussen chauffeurs en de politie kan worden verbeterd. Daarbij wordt gekeken naar de manier waarop een chauffeur aangifte doet en mogelijkheden om de politie sneller ter plekke te krijgen.

Wij moeten wel in het oog houden dat incidenten met chauffeurs vaak onderdeel zijn van de bredere problematiek in wijken. De agressie richt zich daar de ene keer tegen winkels en de andere keer tegen bushokjes of de bus. Dit grote probleem van de wijken moet worden aangepakt. Dat laat onverlet dat de overlast die de vervoerders hiervan ondervinden, ook moet worden aangepakt. Het ministerie levert een bijdrage aan het werk van de veiligheidscoördinator bij het in kaart brengen van de problemen. Wij doen dat mede voor de reizigers. Het is immers niet alleen voor de chauffeur van belang dat de bus veilig is, maar ook voor de reizigers. Reizigers moeten ook veilig kunnen reizen in wijken waar wel eens iets aan de hand is.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben heel blij dat de staatssecretaris samen optrekt met de vervoerders. Daarmee moet zij zeker ook doorgaan, maar ik vraag mij samen met mevrouw Roefs af of de moderne techniek een bijdrage kan leveren aan een oplossing. Ik wacht de uitkomsten van het onderzoek van de staatssecretaris dan ook met belangstelling af.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De uitkomst van het rapport is dat de techniek niet hoeft te worden verbeterd en dat eventuele verbeteringen vooral gezocht moeten worden in organisatorische afspraken over het gebruik van bussen in crisissituaties. Ik vind het desondanks de moeite waard om het punt van het gsm-net dat mevrouw Roefs aan de orde stelde, nader te bezien. Ik meende dat mevrouw Roefs haar opmerkingen maakte, omdat het haar conclusie is dat in het rapport zou staan dat noodcommunicatie nodig is. Dat zou een misverstand zijn, want dat is niet de conclusie van het rapport. Met mijn toezegging doe ik volgens mij ook recht aan de opmerkingen van de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Dat doet u bijna, want ik hoor nog wel graag dat u zich bij uw onderzoek niet alleen zult oriënteren op de visie van de vervoerders, maar ook op die van de buschauffeurs. U kunt dat doen door de vakbonden bij uw onderzoek te betrekken. De vakbonden hebben hierover vaak een net iets andere opvatting en het lijkt mij goed dat u beide kanten hebt gehoord, voordat u conclusies trekt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb voor januari een inventarisatie toegezegd. Vervolgens zullen wij uiteraard de normale paden bewandelen. U vraagt mij nu apart met de buschauffeurs te gaan praten en daardoor wordt het een heel lastige en moeilijke exercitie.

De heer **Roemer** (SP): Ik adviseer u alleen maar om ook een vraag uit te zetten bij de vakbonden en hen om advies te vragen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het lijkt mij een goede zaak om voor de volledigheid ook de vakbonden om hun visie te vragen.

De heer Roemer was kritisch over de sociale veiligheid in het algemeen. Hij zei dat het goed ging op het hoofdspoor, maar vroeg zich tegelijkertijd af of het wel doordruppelt in het regionale vervoer. Ik denk dat dit wel het geval is. Ik wijs daarvoor op het actieplan voor sociale veiligheid en het vervolg dat daaraan is gegeven. In beide actieplannen zijn afspraken gemaakt, juist met de decentrale overheden omdat zij verantwoordelijk zijn voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Zo zijn er afspraken gemaakt over het Kenniscentrum sociale veiligheid, Schoon en Veilig

en de verlichting rond stations. Er zijn met andere woorden heel veel acties in gang gezet die goed worden opgepakt door de decentrale overheden. Op uw vraag of het doordruppelt, zou ik dus met een volmondig ja willen antwoorden.

Een gemiddelde waardering betekent inderdaad dat er uitschieters naar boven en naar beneden kunnen zijn, maar een gemiddelde waardering van 7,8 voor sociale veiligheid is bepaald niet niks. Het laat in ieder geval zien dat wij op de goede weg zijn. Er is dus geen reden voor zorg over de inzet van het ministerie: wij zullen decentrale overheden zo nodig aanspreken en hebben acties in gang gezet.

Voorzitter. Ik denk dat ik hiermee de mij gestelde vragen heb beantwoord.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik bedank de bewindspersonen voor de antwoorden en de toezeggingen, sommige voor de heel korte en andere voor de iets langere termijn.

Ook ik vind het wel eens lastig om een grens te trekken tussen incidenten en structurele problemen. Ik hoop dat wat er in Gouda is gebeurd, een incident is, maar het blijft natuurlijk de vraag na hoeveel van dergelijke incidenten wij van een structureel probleem mogen spreken. Net zo lastig is de vraag of de maatregelen voor sociale veiligheid ook doordruppelen naar het streekvervoer, zowel trein als bus. Ik geloof de staatssecretaris direct als zij zegt dat er stappen zijn gezet en dat het ministerie de nodige druk uitoefent. Ik weet verder ook dat vervoerders dit oppakken, niet in de laatste plaats omdat zij zichzelf in de voet zouden schieten als zij zaken laten passeren die niet door de beugel kunnen.

Sommige problemen zijn echter structureel. Ik denk dan aan de afspraken over het aantal medewerkers dat wij rond en in het openbaar vervoer willen zien. Met de NS is dat helder vastgelegd en wij kunnen bij dit bedrijf de meetlat naar believen hoger of lager leggen. Bij het stads- en streekvervoer kunnen wij dat niet. Een afspraak als die met de NS over de trefkans conducteur is niet gemaakt voor de regionale lijnen. Waarom laten wij beide soorten treinvervoer niet met elkaar optrekken? In het verleden heeft de minister al wel aangegeven dat zij het niveau van de NS-machinist en dat van de regionale treinbestuurders naar elkaar toe wil trekken. Waarom trekken wij de minimumeisen van het hoofdrailnet niet door naar het regionale vervoer? Ik denk dat dergelijke eisen te langzaam doordruppelen? De staatssecretaris moet wat mij betreft meer druk op de ketel zetten bij de regionale vervoerders.

Ik zal de komende tijd gebruiken om meer inzicht te krijgen in de maatregelen die nodig zijn voor het regionale vervoer. Ik doe dat om in het volgende debat met concrete voorstellen te kunnen komen. Een ander voorbeeld van te langzaam doordruppelend beleid is het openhouden van regionale stations als Boxmeer. Daar is wel een winkeltje, maar je kunt er geen kaartje kopen, omdat de NS en Veolia er samen niet uitkomen. Dat soort zaken zijn structureel en daar doet het feit dat er maar weinig regionale lijnen zijn, niets aan af.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de bewindspersonen voor hun antwoorden en toezeggingen.

Ik hoor graag van de minister wanneer wij de volgende update krijgen van de situatie rond de boa's.

Toen de minister in zijn kerntekst zijn opvatting gaf over de nota over het spoorvandalisme, realiseerde ik mij dat wij daar geen van allen iets over hebben gezegd. De reden daarvoor is natuurlijk dat wij heel erg tevreden zijn over deze nota.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik heb nog wel iets gezegd over de diefstal van koper en dat speelt bij het spoorwegvandalisme ook een rol. Koper is buitengewoon populair.

Voorzitter. Ook ik bedank de minister en de staatssecretaris voor hun beantwoording. Wij zijn op een goede manier met sociale veiligheid bezig. Ik zeg de minister na dat ik ervan overtuigd ben dat de NS en de andere vervoerders hun best doen. Dat weerhoudt mij er natuurlijk niet van om het voerbakje zo hoog mogelijk te hangen en te houden. Het is dan ook een goede zaak dat in het conceptvervoersplan de trefkans conducteur omhoog gaat. Ik ben overigens zeker ook blij dat de minister deze trefkans verbindt met het toenemende aantal reizigers en dan met name in de trein. Vier keer 5% meer reizigers betekent immers dat er over vier jaar 20% meer reizigers in de trein zit.

Voorzitter. Ik heb geen vragen meer. Rest mij dan ook ten slotte om ons allen en met name de heer Joost van Halem een buitengewoon prettige dag te wensen.

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is dat ik hem dan maar namens de hele commissie feliciteer.

De heer **Roemer** (SP): Hoe laat bent u in Nieuwspoor?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Daarbij sluit ik mij uiteraard aan. Tot mijn genoegen heb ik overigens mogen ervaren dat het toekomstbeeld dat de heer Roemer oproept, voor sommigen al werkelijkheid is geweest. Sommigen van u hebben de heer Van Halem namelijk al in de eerste minuut van zijn verjaardag persoonlijk gefeliciteerd in het etablissement dat zojuist werd genoemd.

Mevrouw Roefs vroeg wanneer de update naar de Kamer komt. Dat is een belangrijke vraag. In december en januari wordt het laatste nieuwe personeel geworven. Misschien dat het een idee is om de evaluatie te betrekken bij de behandeling van het conceptvervoersplan. Dat lijkt mij een logisch moment, omdat wij in het voorjaar ook vooruit kijken.

Koperdiefstal is inderdaad een probleem. Uit onderzoek is meer in het algemeen gebleken dat het met vandalisme de goede kant opgaat en dat de maatregelen van ProRail op een aantal deelgebieden goed blijken te werken. Koperdiefstal was een belangrijk probleem bij de aanleg van de Betuweroute en de HSL. Deze lijnen staan nu onder 25 kV spanning en dat is natuurlijk een heel efficiënte vorm van preventie.

De heer **Mastwijk** (CDA): Zo wordt koperdiefstal natuurlijk een heel spannende bezigheid!

Minister **Eurlings**: Ik hoop dat hierdoor dit probleem is opgelost. Voorzitter. Ten slotte bedank ik de woordvoerders voor hun positieve opmerkingen in onze richting.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ook mijn dank voor alle positieve opmerkingen. De heer Roemer is teruggekomen op de sociale veiligheid in het regionale vervoer. Meer in het bijzonder vroeg hij wanneer wij nu wel of niet over incidenten moeten spreken. Als incidenten een structurele oorzaak hebben, moeten wij inderdaad kijken of wij er iets aan kunnen en moeten doen. Hij noemde in dit verband het personeelsbestand. Daarover hebben wij al veel vaker gesproken en hij weet dan ook dat de decentrale overheden daarvoor als gevolg van de decentralisaties verantwoordelijk zijn. Dat betekent natuurlijk niet dat de rijksoverheid de andere kant op kijkt. Dat blijkt wel uit het feit dat er 27 mln. via de brede doeluitkering naar de decentrale overheden is gegaan om de sociale veiligheid te verhogen. Hiertoe is in het kader van het aanvalsplan sociale veiligheid besloten.

Andere onderdelen daarvan waren symposia, de kenniscentra en advisering. De decentrale overheden is overigens met zoveel woorden aangegeven dat dit geld ook gebruikt kan worden voor meer personeel. Ik ben het namelijk met de heer Roemer eens dat dit in sommige gevallen een uitstekende maatregel is. Zijn pleidooi voor de inzet van meer personeel deel ik dan ook, maar ik wijs hem er dus tegelijkertijd op dat daarvoor door het Rijk geld is vrijgemaakt. Het is nu dus echt aan de decentrale overheden om deze uitdaging op te pakken.

Ik wijs de heer Roemer er verder nog maar eens op dat de reizigers de sociale veiligheid met een 7,8 waarderen. Dat is bepaald niet niks. Het betekent natuurlijk niet dat wij de zaak op zijn beloop laten. Als hij zich over deze problemen gaat buigen, wacht ik dat af. Ik ga dat ook doen en ik denk dat wij hierover dan ook zeker nog vaker met elkaar zullen spreken.

De heer **Roemer** (SP): Als het een structureel probleem is, is het misschien wel een goed idee om de regionale lijnen toe te voegen aan het hoofdrailnet. Dan hebben wij alle problemen opgelost.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat zou ook een oplossing zijn, maar ik denk dat u daarvoor geen meerderheid in de Kamer kunt vinden.

De heer **Roemer** (SP): Wat niet is, kan nog komen! Het duurt vaak iets langer, voordat men inziet dat het beter is om onze voorstellen over te nemen. Ik houd dus hoop.

Het is heel vreemd dat wij landelijk niet eens uitspreken dat wat voor de stoptrein Nijmegen-Elst geldt, ook voor de stoptrein Nijmegen-Cuijk moet gelden. Ik denk aan de afspraken met de NS over de trefkans conducteur, want die gelden niet voor regionale lijnen. Waarom spreken wij niet op zijn minst uit dat wij als landelijke overheid vinden dat dergelijke afspraken voor het hele net moeten gelden? Als wij aan de decentrale overheden doorgeven dat deze afspraken in de concessies moeten worden overgenomen, zijn wij weer een stap verder.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Op de een of andere manier lopen debatten met de heer Roemer altijd uit op een discussie over centralisatie versus decentralisatie. Het is echter nu eenmaal zo dat het Rijk concessiehouder is voor de NS en de decentrale overheden voor de regionale spoorlijnen. Zij maken afspraken en het Rijk kan hen daarbij alleen adviseren. Wij doen dat nadrukkelijk, ook op het punt van de sociale veiligheid. Ik weet dat de decentrale overheden deze adviezen uiterst serieus nemen. U zei zelf echter al dat recentralisatie de enige weg is om uw zin te krijgen en dat wil ik weer niet. Wij zullen de verantwoordelijkheden van de decentrale overheden dus moeten respecteren, zonder overigens de andere kant op te kijken.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben hierover inderdaad al vaker gediscussieerd en dat zullen wij zeker nog vaker doen. Ik ben het wel met u eens dat het beter zou zijn als wij dat gingen doen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U bent het dus niet met mij eens! Ik heb gezegd dat het uw oplossing is en niet dat het mijn oplossing is.

Toezeggingen

- De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zegt toe de Kamer in januari 2009 een inventariserend onderzoek te doen toekomen over de technische werking van de veiligheidssystemen en de werking van de noodknop in crisissituaties in het stads- en streekvervoer. Bij dit onderzoek zal de opvatting van de vakbonden betrokken worden.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe in het voorjaar van

2009, ten tijde van het uitkomen van het nieuwe vervoersplan, terug te komen op de situatie rondom de bijzondere opsporingsambtenaren (boa's).

- De minister van Verkeer en Waterstaat zal bij de NS aandringen op verbetering van de problemen in de Beneluxtrein en zal de Kamer hierover zo spoedig mogelijk informeren in samenhang met de antwoorden op de schriftelijke vragen van het lid Roemer (SP) hieromtrent.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zegt toe dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de Kamer begin 2009 zal informeren over de concrete inzet van politie op stations naar aanleiding van de brief van de raad van hoofdcommissarissen hieromtrent.
- De minister van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer informeren over de uitslagen van het klanttevredenheidsonderzoek van de NS over het vierde kwartaal van 2008.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De voorzitter van de vaste commissie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties,
Leerdam

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Deckers