

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1872

Vragen van de leden **Tellegen** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het artikel: «Duitse agent gewond na steekincident op station Landgraaf»* (ingezonden 8 februari 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu), mede namens Minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 15 maart 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1701.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel: «Duitse agent gewond na steekincident op station Landgraaf»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Worden de toegezegde 22 extra agenten nu al ingezet? Zo ja, op welke stations en op welke momenten? Zo nee, wanneer is deze inzet volgens planning voltooid?

Antwoord 2

In maart 2015 zijn afspraken gemaakt over de samenwerking tussen NS en politie in het kader van het maatregelenpakket voor de aanpak van agressie op het spoor. Mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie (VenJ) kan ik aangeven dat de gemaakte afspraken conform afspraak volop in uitvoering zijn. Er vindt structureel overleg plaats tussen NS en politie. De politie heeft 20 gebiedsagenten aangewezen en deze zijn in goed overleg met NS aan het werk. De gebiedsagenten worden door de politie ingezet op en rond 22 grote stations waarvan bekend is dat daar meer dan gemiddeld sprake is van agressie, zwartrijden of gevoelens van onveiligheid.

Het gaat om de volgende stations:

Amsterdam CS	Almere	Alkmaar
Schiphol	Rotterdam CS	Den Haag CS + HS

¹ <http://www.nu.nl/binnenland/4208906/duitse-conducteur-gewond-steekincident-station-landgraaf.html>

Amsterdam CS	Almere	Alkmaar
Breda Roosendaal Maastricht Enschede Amersfoort	Dordrecht Utrecht CS Den Bosch Nijmegen Tilburg	Leiden Eindhoven CS Arnhem Zwolle – Deventer

De gebiedsagenten werken op basis van een integrale aanpak aan de (veiligheids-)problemen op het spoor en het station door zichtbaar aanwezig te zijn en samen te werken met de vervoerders en de betreffende Regionale Eenheid.

Vraag 3

Op welke trajecten vindt nu dubbele bemensing plaats? Op welke momenten? Uit wie bestaat deze dubbele bemensing (conducteurs, buitengewone opsporingsambtenaren, politieagenten etc.)? Is deze inzet qua capaciteit conform het maatregelenpakket van maart 2015? Zo nee, wanneer wordt die inzet zoals beoogd voltooid? Acht u deze inzet, zoals in maart 2015 overeengekomen, momenteel nog altijd voldoende? Zo nee, op welke wijze bent u voornemens deze inzet te veranderen (vergroten)?

Antwoord 3

NS heeft samen met de vakbonden en de Ondernemingsraad afspraken gemaakt over de invulling van extra ondersteuning op de trein. In juni 2015 is NS gestart met extra ondersteuning door Veiligheid en Servicemedewerkers of hoofdconducteurs op nachtnettreinen op zondag tot en met woensdag (de andere dagen waren al dubbel bemenst) en op specifieke treinen op zondagochtend (vanwege terugkerend uitgaanspubliek). Sinds september 2015 zijn deze treinen volledig dubbel bemenst.

Op 11 februari j.l. heeft NS met de bonden een akkoord bereikt waarmee het mogelijk wordt om alle treinen op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond na 22.00 uur te voorzien van twee conducteurs. NS is momenteel bezig met het werven en opleiden van nieuw personeel en geeft aan dat deze dubbele bezetting structureel zal plaatsvinden vanaf het tweede kwartaal in 2017. In de tussenliggende periode realiseert NS waar mogelijk dubbele bemensing vanuit de bestaande capaciteit, of zal anders zorgen voor extra toegangscontrole en beveiligers. Hiermee is de uitvoering door NS van deze maatregel conform afspraak. Op dit moment acht ik deze inzet voldoende.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat deze inzet zich richt op nationale NS-diensten?

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat dit incident plaatsvond op de Euregiobahn van Deutsche Bahn?

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Is bekend hoeveel incidenten van agressie of geweld tegen conducteurs op grensoverschrijdende jaarlijks gemeld worden? In hoeverre komt dit overeen met het daadwerkelijke aantal incidenten dat jaarlijks plaatsvindt?

Antwoord 6

De vervoerders houden een incidentregistratie bij. NS rapporteert het aantal incidenten halfjaarlijks aan lenM in haar reguliere rapportage. De regionale vervoerders rapporteren de incidenten aan de individuele OV-autoriteiten als opdrachtgevers voor regionale concessies.

NS en de regionale spoorvervoerders geven aan dat zij het aantal incidenten op grensoverschrijdende spoorverbindingen niet apart registreren. Aangezien het aantal grensoverschrijdende lijnen een klein percentage is van het totale

aantal lijnen, is het beeld van NS en de regionale spoorvervoerders dat het aantal incidenten op grensoverschrijdende lijnen klein is.

Vraag 7

Is daarnaast bekend hoeveel incidenten van agressie of geweld tegen personeel in het regionale openbaar vervoer gemeld worden? In hoeverre komt dit overeen met het daadwerkelijke aantal incidenten dat jaarlijks plaatsvindt?

Antwoord 7

Ik wil voorop stellen dat het van het grootste belang is dat het personeel in het openbaar vervoer altijd melding maakt van elk incident. Hierover zijn alle partijen het eens.

Het aantal meldingen van personeel in het stad- en streekvervoer van fysieke agressie over het jaar 2014 betreft 2.593 incidenten. Dit cijfer is door de regionale vervoerders gemeld op basis van de individuele incidentregistraties. Het is hierbij op dit moment niet mogelijk om een uitsplitsing te maken voor bus, tram, metro en regionaal spoor. Onder fysieke agressie wordt verstaan: mishandeling, bedreiging met wapen, bedreiging zonder wapen, diefstal/beroving, optreden bij drugsoverlast, vandalisme/brandstichting/graffiti, en overige overtredingen zoals trekken en duwen.

Het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW) voert tweejaarlijks een onderzoek uit naar de ontwikkeling van de sociale veiligheid van het personeel in het stad- en streekvervoer. Deze Personeelsmonitor biedt opdrachtgevende decentrale overheden en regionale openbaarvervoerbedrijven inzicht in de ontwikkeling van de sociale veiligheid van het personeel in het stads- en streekvervoer. Uit de Personeelsmonitor 2014 volgt dat spugen door 61% van de medewerkers altijd wordt gemeld. De meldingsbereidheid is hoog voor ingrijpende incidenten als mishandeling (93% meldt dit altijd) en diefstal (92%) en daarnaast voor het melden van vernielingen (80%). Bedreiging wordt door 65% van de medewerkers altijd gemeld. Lastig vallen en pesten wordt door respectievelijk 33% en 29% altijd gemeld door het personeel in het stads- en streekvervoer.

Vraag 8

Deelt u de mening dat alle betrokkenen – Rijk, regionale overheden, Duitse en Belgische overheden, NS, regionale vervoerders en politie – hun verantwoordelijkheid in dezen moeten nemen? Zo ja, hoe borgt u dit?

Antwoord 8

Ja. De aanpak van agressie in het OV is een gezamenlijke opgave voor alle betrokken partijen. Elke partij draagt bij vanuit zijn rol en verantwoordelijkheid. Ik werk aan een integrale aanpak van de problematiek van agressie in het OV, samen met de departementen van VenJ en BZK en de OV- partijen. IenM heeft samen met VenJ en BZK, partijen uit de hele OV-keten bijeen gebracht met als gemeenschappelijk doel het samen aanpakken en verbeteren van sociale veiligheid.

Vraag 9

Hoe is de beveiliging op grensoverschrijdende treindiensten vormgegeven? Werken de Nederlandse politie en NS samen met de betreffende instanties in Duitsland en België? Vindt er ook op bestuurlijk en politiek niveau overleg plaats met onze bureaus? Zo ja, wat wordt daar afgesproken? Zo nee, bent u bereid zo snel mogelijk in overleg te treden met uw collega's in onze buurlanden om ook geweld en agressie op grensoverschrijdende treindiensten aan te pakken?

Antwoord 9

NS zet haar Veiligheid en Service personeel in op alle treinen, waaronder grensoverschrijdende treinen en staat in contact met vervoerders uit België en Duitsland waar nodig. Mede namens de Minister van VenJ kan ik melden dat de Nederlandse politie nauw samenwerkt met de collega's in België en Duitsland. Er vindt afstemming plaats over gezamenlijke acties en er wordt informatie uitgewisseld. Via Railpol (netwerk van Europese spoorwegpolitiediensten) is er contact en overleg met andere Europese landen. De Minister

van VenJ en ik hebben met regelmaat overleg met onze collega bewindslieden uit buurlanden over diverse onderwerpen.

Vraag 10

Hoe is de beveiliging in het regionale openbaar vervoer vormgegeven? Vindt er op bestuurlijk en politiek niveau overleg plaats met regionale vervoerders (trein, tram, metro, bus)? Zo ja, wat wordt daar afgesproken? Zo nee, hoe kunt u dit overleg stimuleren?

Antwoord 10

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 8 is het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen om agressie in het OV tegen te gaan. Ik werk aan een integrale aanpak van de problematiek van agressie in het OV, samen met de departementen van VenJ en BZK en de OV-partijen. IenM heeft samen met VenJ en BZK, partijen uit de hele OV-keten bijeen gebracht met als gemeenschappelijk doel het samen aanpakken en verbeteren van sociale veiligheid. In diverse overleggen op bestuurlijk en ambtelijk niveau tussen het Ministerie van IenM en vervoerders worden knelpunten, oplossingen en maatregelen besproken om de sociale veiligheidsproblematiek aan te pakken.

Ik zie het als de rol van mijn ministerie om mogelijke knelpunten bespreekbaar te maken en waar mogelijk helpen op te lossen.

Vraag 11

Bent u bereid de beantwoording van het bovenstaande mee te nemen bij de evaluatie van het pakket veiligheidsmaatregelen waarvan de uitkomst wordt verwacht in maart?

Antwoord 11

De evaluatie richt zich op het maatregelenpakket van maart 2015 dat is overeengekomen met NS, ProRail, de vakbonden, de Ondernemingsraad van NS en de Ministeries van IenM, BZK en VenJ.

Ik vind het van belang gezamenlijk op te trekken met alle betrokken OV-partijen. Daarom ga ik, zoals aangekondigd in mijn brief d.d. 11 februari 2016², op korte termijn, samen met mijn collega van VenJ, met de vervoerders, decentrale overheden en vakbonden in overleg om te komen tot een veiligheidsaanpak waarin concrete, ambitieuze, maar ook realistische doelstellingen worden afgesproken. Uiteraard zal ik uw Kamer over de uitkomsten hiervan informeren.

² Tweede Kamer, Kamerstuk 28 642 nr. 72