

Vergaderjaar 2014–2015

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 60

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 maart 2015

Afgelopen vrijdag werden wij opgeschrikt door een vreselijk geweldsincident in Hoofddorp, waarvan een conductrice van NS het slachtoffer was. Agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, zoals treinpersoneel, is onacceptabel.

Dit incident staat helaas niet op zich. De problemen zitten dieper zoals ook uit cijfers van NS en VVMC (vakbond voor rijdend personeel) blijkt. De hoeveelheid incidenten is in de jaren ongeveer gelijk gebleven, maar het blijkt dat er vaker sprake is van ernstig fysiek geweld. Deze onwenselijke ontwikkeling, in combinatie met de ernst van het incident in Hoofddorp, is voor de vakbonden en de werknemers aanleiding geweest om aan te dringen op een spoedig gesprek met het kabinet over de te nemen maatregelen. Hieraan is direct gevolg gegeven en het resultaat daarvan vindt u in deze brief.

Door zowel vervoerders als overheid zijn verschillende maatregelen genomen, maar aanvullende actie is noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de medewerker beter beschermd, het verbetert ook de sociale veiligheid van de reiziger. Daarom zijn wij met NS, ProRail en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties samen met de vakbonden en de OR van NS op woensdag 11 maart 2015 bij elkaar gekomen om aanvullende, concrete afspraken te maken. Hoewel de directe aanleiding hiervoor een incident met een conductrice van NS is, komen geweldsincidenten in de gehele OV-keten voor. Daarom gaan we ook in gesprek met de andere OV-organisaties (regionale spoorpartijen en stads- en streekvervoerders). We nemen gezamenlijk maatregelen, om het vertrouwen van het personeel dat ze op een veilige manier hun werk kunnen uitoefenen terug te winnen.

Samen sterk voor aanvullende maatregelen

Op het overleg van 11 maart hebben we overlegd over de mogelijke aanvullende maatregelen, bovenop de maatregelen die al eerder in gang

zijn gezet. Het pakket van deze maatregelen toont aan dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen betreft. Iedereen draagt daarom bij. In de bijlage bij deze brief treft u een overzicht aan van de eerder genomen maatregelen. Hieronder wordt ingegaan in op de aanvullende afspraken die zijn gemaakt:

1. *Extra ondersteuning op de trein op risicolijnen en risicomomenten*
NS gaat op korte termijn extra ondersteuning op de trein geven door gekwalificeerde medewerkers op de risicolijnen en de risicotijden. Hiermee wordt de fysieke veiligheid en het gevoel van veiligheid bij de medewerkers vergroot. De details worden hiervan op zeer korte termijn uitgewerkt.
2. *Meer cameratoezicht op stations en in de treinen*
In overleg met NS, Prorail en IenM worden dit jaar op kleine en middelgrote stations die de hoogste prioriteit hebben of waar incidenten hebben plaatsgevonden camera's bijgeplaatst. NS zal camera's plaatsen in de treinen die nieuw worden aangeschaft en in bestaande treinen op het moment dat ze een opknopbeurt krijgen.
3. *Pilot met het plaatsen van beeldschermen*
Door het plaatsen van beeldschermen kan het effect van camera's op stations vergroot worden. Op de beeldschermen zien de mensen zelf wat de camera registreert. Om te bekijken hoe effectief dit is, start dit voorjaar een pilot op een aantal stations. De pilot met beeldschermen wordt na een jaar geëvalueerd.
4. *Versneld in gebruik nemen van de OV-chipkaart toegangspoortjes*
Het in gebruik nemen van de toegangspoortjes bij de stations is een maatregel om zwartrijden tegen te gaan en daarmee agressie te verminderen. Bijna 60% van de daders van agressie zijn zwartrijders. NS zal de poortjes op stations zo snel mogelijk in gebruik nemen. IenM roept gemeenten met klem op hieraan voortvarend mee te werken. In totaal zijn op 82 van de circa 400 stations poortjes voorzien. De 82 stations zijn zo gekozen dat daarmee 90% van de reizigers bij het in- of uitstapstation poortjes passeren. Om misbruik van de poortjes te voorkomen, zet NS op risicotijden beveiligingspersoneel in om direct te kunnen handhaven.
5. *Intensivering van de samenwerking tussen NS en politie*
 - *Extra inzet van politie in treinen en op stations waar dat het hardste nodig is.* Er komt extra inzet van de politie bij surveillance, waarbij deze ingezet wordt op basis van de grootste risico's. NS deelt met de politie hiervoor hun informatie over waar en wanneer het grootste risico is op agressie. Binnen de politie wordt een melding van agressie en geweld op het spoor als «prioriteit-1» melding opgepakt. Dit wil zeggen dat er onmiddellijke aanrijtijden gelden met zo kort mogelijke responstijd. Agenten uit de betreffende regionale eenheid komen dan onmiddellijk. Bovendien kan in voorkomende gevallen, wanneer er specifieke kennis of expertise benodigd is, een beroep worden gedaan op de medewerkers van de Landelijke Eenheid¹.
 - *Gerichte extra aanwezigheid van politie op grote stations.* Gebiedsagenten van de Dienst Infrastructuur van de Landelijke eenheid worden ingezet op de grotere stations. Hiermee wordt op de 20 grootste stations een permanente politievoorziening gecreëerd, waarmee de «stationsagent» terugkeert. Zij zijn zichtbaar aanwezig en werken samen met de vervoerders en de betreffende regionale eenheid. Op deze grote stations vinden ook de meeste incidenten plaats.

¹ Zie hiervoor de beantwoording van de vragen van het lid Segers van 13 december 2012 over de inrichting van de specialistische blauwe diensten binnen de Landelijke Eenheid (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 1061).

- *Structureel strategisch overleg.* Er wordt structureel overlegd tussen NS en politie. Dit overleg vindt plaats op operationeel niveau over de stations waar de medewerkers van NS en de wijkagenten concrete werkafspraken maken over hun samenwerking. Daarnaast komt er overleg tussen NS, politie en OM op strategisch niveau waar de best practices met elkaar gedeeld worden en waar nodig bijgestuurd kan worden.
6. *Stationsverbod versneld invoeren*
De mogelijkheid om een verblijfsverbod voor notoire overlastgevers op het station op te leggen wordt versneld ingevoerd (1 mei 2015 in plaats van 1 juli 2015). Het gaat daarbij om mensen die door hun aanwezigheid en hun gedrag herhaaldelijk overlast veroorzaken voor personeel en reizigers. Afhankelijk van de ernst van de overlast, mogen deze mensen voor een bepaalde periode niet op het station komen. Dit verbod komt naast het reisverbod. Overtreding van het reisverbod is sinds juni 2012 strafbaar gesteld. Politie en justitie ondersteunen de vervoerder bij handhaving van deze verboden.
 7. *«Lik op stuk» aanpak bij overtredingen*
De politie hanteert bij overtredingen zo veel als mogelijk «lik op stuk» beleid. De zware zaken, die niet voor «lik op stuk» in aanmerking komen zoals openlijke geweldpleging en zware mishandeling zullen worden overgedragen aan de specialisten van de Afdeling Opsporing van de dienst Infrastructuur van de Landelijke eenheid.
 8. *Inzet op hulpverlening en opvang overlastgevers*
BZK gaat in maart/april 2015 in overleg met NS, politie en lokale overheden over de hulpverlening aan en opvang van notoire overlastveroorzakers. Doel is concrete maatregelen om overlast van deze groep te beperken.

We hebben op een constructieve manier met elkaar afspraken gemaakt over dit belangrijke onderwerp en dat geeft vertrouwen voor een goed vervolg. We hebben er vertrouwen in dat deze maatregelen en het cumulatieve effect ervan het probleem kleiner maken. Deze maatregelen komen bovenop de bestaande maatregelen, zie de bijlage.

Zoals hiervoor al aangegeven gaan we ook met de andere OV-organisaties in gesprek. Partijen zien dit gezamenlijk als een eerste, goede stap. Daarom komen we in dezelfde samenstelling in de eerste helft van november 2015 bij elkaar om te zien waar we staan en wordt het effect van de maatregelen binnen een jaar geëvalueerd.

Mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken gaan we ervan uit dat we u hierbij voldoende hebben geïnformeerd en invulling hebben gegeven aan het verzoek van uw Kamer voor een brief².

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De Minister van Veiligheid en Justitie,
S.A. Blok

² Handelingen II 2014/15, nr. 61, Regeling van werkzaamheden en brief van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 11 maart 2015

Bestaande maatregelen sociale veiligheid in het OV

Sinds 2007 wordt vanuit het programma Veilige Publieke Taak de landelijke aanpak van agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak – zoals treinpersoneel – gecoördineerd. Het betreft een gecombineerde aanpak van werkgeversmaatregelen (bijvoorbeeld melden/registreren van incidenten en het doen van aangifte), maatregelen gericht op regionale (keten)samenwerking en strafrechtelijke maatregelen: politie en OM geven hoge prioriteit aan en zorgen voor een snelle en voortvarende opsporing en vervolging van VPT-zaken, waarbij een zwaardere straf zal worden geëist. Er zijn hiervoor specifieke afspraken gemaakt door politie en OM (de Eenduidige Landelijke Afspraken). Daarnaast kennen VPT-zaken een hoger dagvaardingspercentage (circa 80%). Verder wordt door het OM vaker een zwaardere strafvorm (bijvoorbeeld gevangenisstraf in plaats van taakstraf) en een schadevergoeding geëist in vergelijking met andere (niet-VPT) zaken.

Meer specifiek ten aanzien van sociale veiligheid in het openbaar vervoer is in 2009 de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer ingesteld. De Taskforce heeft een pakket van 16 maatregelen opgesteld met als titel «Naar een veiliger openbaar vervoer».

Eén van de maatregelen heeft in 2012 geresulteerd in het Convenant Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, samen met streekvervoerders, CNV, provincies en stadsregio's. In het convenant zijn onder meer afspraken gemaakt over hoe sociale veiligheid van medewerkers en passagiers bij aanbesteding van openbaar vervoer geregeld wordt.

Ook door de vervoersbedrijven en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn maatregelen getroffen. Er is al de mogelijkheid gemaakt om een reisverbod³ op te leggen aan reizigers. Mijn wetsvoorstel om een verblijfsverbod⁴ op de stations mogelijk te maken, is door zowel Eerste als Tweede Kamer goedgekeurd en wordt nu versneld ingevoerd. Hiermee hebben vervoerders een krachtig instrument in handen om overlastgevers te weren.

De NS geeft jaarlijks circa € 100 miljoen uit aan het vergroten van de sociale veiligheid. Dit bedrag wordt onder ander gebruikt voor de inzet van buitengewoon opsporings ambtenaren (BOA), opleiding en trainingen, cameratoezicht op stations en in treinen en het continu bemannen van een Veiligheidscentrale. Ook de andere vervoerders treffen maatregelen.

Ook de invoering van de OV-Chipkaart, in combinatie met de ingebruikname van de toegangspoortjes op stations, draagt bij aan het vergroten van de sociale veiligheid en het terugdringen van agressie. De ervaring met poortjes bij de RET in Rotterdam leert dat dit naar verwachting een daling van het aantal agressie incidenten als resultaat heeft.

In de vervoerconcessie met NS en de beheerconcessie met Prorail zijn daarnaast afspraken gemaakt over sociale veiligheid van de reiziger. Als concessieverlener ziet de Staatssecretaris van IenM er op toe dat NS zich aan deze afspraken houdt en haar verantwoordelijkheid neemt. Zo is het *klantoordeel sociale veiligheid trein en station totaal* in de vervoerconcessie opgenomen als indicator. De NS rapporteert hierover jaarlijks in haar vervoerplan.

³ Kamerstuk 32 403, nr. 18

⁴ Kamerstuk 33 904, nr. 2