

Vergaderjaar 2010–2011

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 52

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2010

Op 18 november 2010 (2010Z17088/2010D46143) ontvingen wij het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu een reactie te doen toekomen op de berichten in de Sp!ts over «de stijging van het aantal veiligheidsincidenten op en rondom het spoor» en «de problemen binnen de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer».

Met deze brief reageren wij op uw verzoek waarbij de minister van Infrastructuur en Milieu reageert op de veiligheidsincidenten en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties nader ingaat op het onderdeel over de Taskforce Veiliger OV.

Veiligheidsincidenten op en rondom het spoor

In de Sp!ts van 15 november 2010 staat het krantenbericht «Record spoorincidenten». Het krantenbericht baseert zich op een interne rapportage van NS, waarin maandelijks wordt gerapporteerd over alle meldingen bij de NS Veiligheidscentrale.

De Veiligheidscentrale bestaat sinds 2008 en is toen opgezet als meldkamer ten behoeve van de service en veiligheid, waaronder de Service- en Veiligheidsteams die vanaf 2008 zijn opgezet. Tot eind 2009 was er sprake van een opbouwfase, sinds begin dit jaar zijn de Service en Veiligheidsteams volledig op sterkte (600 fte) en inzetbaar en ook de Veiligheidscentrale is nu volledig operationeel. In 2010 kwamen er bij de Veiligheidscentrale, zoals in het Sp!ts-artikel van 15 november jl. aangegeven, inderdaad meer dan 50 000 meldingen binnen. Dit betreft heel diverse meldingen met betrekking tot sociale veiligheid, maar ook met betrekking tot de controle van vervoerbewijzen, vandalisme, hulpverlening, ondersteuning bij calamiteiten en evenementen.

In het krantenartikel heeft Sp!ts het over een kleine 3000 meldingen van ernstige incidenten gedurende het afgelopen jaar. Hoe Sp!ts precies aan

dat aantal komt is mij niet bekend. NS hanteert zélf voor het begrip ernstige incidenten de definitie dat er sprake is van lichamelijk geweld of het dreigen met geweld. Dit is een definitie die sectorbreed wordt gehanteerd.

Volgens opgave van NS is de afgelopen twaalf maanden bij medewerkers 310 keer en bij reizigers 235 keer sprake geweest van lichamelijk geweld of het dreigen met lichamelijk geweld. NS stelt dat het aantal geweldsincidenten min of meer stabiel blijft. Dit laat onverlet dat ieder incident er één teveel is.

Overigens laat het klantoordeel zien dat het beter gaat met de beleving van de sociale veiligheid. In het eerste halfjaar van 2010 gaf 78,3% van de reizigers een 7 of hoger voor de sociale veiligheid trein en station. Dit is 0,6 procentpunt hoger dan het eerste halfjaar van 2009 (77,7%). Via de halfjaarlijkse verantwoording over het vervoerplan houd ik nadrukkelijk de vinger aan de pols.

Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer

Eind januari 2010 is de Stuurgroep Veiliger Openbaar Vervoer begonnen aan het uitvoeren van het rapport «Veiliger Openbaar Vervoer» van 14 september 2009. Dit rapport bevat een stevig pakket aan structurele maatregelen waarvoor iedere deelnemer een bijdrage heeft toegezegd zowel in het aanpassen van bestaande afspraken, werkwijzen en/of structuren als in financieel opzicht.

De afgelopen periode is een deel van de maatregelen afgerond en met de andere ingezette maatregelen wordt voortgang geboekt. De meer duurzame maatregelen, zoals het voornemen om in alle concessiebestekken een basisnorm sociale veiligheid op te nemen en het instellen van bovenregionale handhavingteams, zullen begin volgend jaar worden afgerond. Over de voortgang van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer is de Tweede Kamer geïnformeerd in de voortgangsrapportage over het programma Veilige Publieke Taak (brief van 25 november 2010 met kenmerk 2010-0000709677).

De berichtgeving van onder meer de Sp!ts van 18 november 2010 sluit in mijn ogen niet aan bij het beeld van deze voortgangsrapportage. Ik vind deze berichtgeving zeker geen recht doen aan de inspanningen van alle betrokkenen in de afgelopen periode. Daarnaast herken ik mij niet in het beeld dat alles lijkt te draaien om de financiering. Slechts een deel van de projecten heeft een financiële component. Veel tijd en energie zijn gaan zitten in afstemming en het zorgvuldig doorlopen van processen. Ook stel ik vast dat er nog geen enkele maatregel om financiële reden is gestrand, zoals de berichtgeving suggereert. Ik heb er daarnaast vertrouwen in dat voldoende financiële middelen beschikbaar zijn en komen om alle maatregelen daadwerkelijk begin 2011 af te ronden, danwel goed op de rails te hebben staan voor zover ze in de tweede helft van 2010 pas konden starten.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
J. P. H. Donner