

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

1061

Vragen van het lid **Segers** (ChristenUnie) aan de Minister van Veiligheid en Justitie over *de inrichting van de specialistische blauwe diensten bij de Landelijke Eenheid van de nationale politie* (ingezonden 13 december 2013).

Antwoord van Minister **Opstelten** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 30 januari 2014). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 923.

Vraag 1 en 2

Herinnert u zich uw uitspraak in het Vragenuur van 26 november 2013 dat posten van de spoorwegpolitie op stations niet worden gesloten en dat u zal kijken of de drempel om aangifte te doen op de stations onverminderd laag is gebleven?

Is het u bekend dat posten van de voormalige spoorwegpolitie op onder andere de stations van Den Haag, Utrecht en Maastricht zijn gesloten en dat op andere stations geen aangifte meer kan worden gedaan? Kunt u uw antwoord toelichten in het licht van uw antwoord tijdens het vragenuur?

Antwoord 1 en 2

De NS beschikt over 406 stations. De afgelopen jaren beschikten uitsluitend de stations Utrecht, Amsterdam en Den Haag over een bureau met een zogenaamde publieksfunctie waar aangifte kon worden gedaan. Het bureau in Den Haag (station Hollands Spoor) is niet gesloten, maar kent sinds enige jaren geen publieksfunctie meer. Dichtstbijzijnde locatie waar aangifte kan worden gedaan is het nabij gelegen bureau Hoefkade. Dit heeft in goed overleg tussen de betrokken eenheden plaatsgevonden en is met het lokaal gezag besproken.

Het bureau op Utrecht CS moest, in verband met de grootschalige verbouwing van dat station, enkele maanden geleden worden gesloten. Aangifte kan nu worden gedaan op het nabij gelegen bureau. Hierover zijn duidelijk afspraken gemaakt tussen de betrokken eenheden. Ook is dit met het lokaal gezag besproken. In het kader van de uitwerking van het huisvestingsplan van de nationale politie zal ik echter bezien of het mogelijk is dat op station Utrecht CS een bureau voor het doen van aangiften kan terugkomen.

Op Amsterdam CS is het bureau niet gesloten, daar kan aangifte worden gedaan.

Het bureau op Rotterdam CS heeft tot augustus 2012 een publieksfunctie gehad. Onlangs is, na de verbouwing van het station een nieuw bureau op Rotterdam CS, zonder publieksfunctie, geopend. Aangifte kan worden gedaan

bij de regionale eenheid Rotterdam. In het kader van de uitwerking van het huisvestingsplan van de nationale politie zal ik echter bezien of het mogelijk is dat op station Rotterdam CS een bureau voor het doen van aangiften kan terugkomen.

Het bureau op station Maastricht heeft vanaf 2003 al geen publieksfunctie meer. Aangifte kan worden gedaan bij de regionale eenheid Limburg. In dit verband zij nog opgemerkt dat inmiddels door heel Nederland aangifte kan worden gedaan op alle bureaus en via tal van verschillende kanalen. Het bovenstaande betekent dat er geen sprake is van een verslechtering in de mogelijkheid van het doen van aangifte.

Vraag 3

Klopt het dat de taak van de spoorwegpolitie op de stations moet worden overgenomen door de regionale eenheden, dat deze eenheden ook al veel andere taken hebben en dat de spoorwegpolitie zich met andere politiezaken buiten het spoordomein gaat bezighouden?

Antwoord 3

Vóór de vorming van de nationale politie waren de 25 regionale korpsen en nu zijn de 10 regionale eenheden verantwoordelijk en belast met de noodhulptaak en aangiftebehandeling.

In het Inrichtingsplan Nationale Politie is de taakverdeling van de elf eenheden (tien regionale eenheden en de Landelijke Eenheid) beschreven. Concreet is hierin opgenomen dat de noodhulp en de Intake en Service bij de regionale eenheden zijn belegd.

Met de komst van de nationale politie is conform het inrichtingsplan de (voormalige dienst) Spoorwegpolitie, net als de voormalige diensten Verkeerspolitie, Waterpolitie en Luchtvaartpolitie, ondergebracht in de dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid. De kerntaken van deze dienst zijn het handhaven van de openbare orde en veiligheid, het opsporen van strafbare feiten op de Nederlandse (hoofd)infrastructuur en signaleren, adviseren en coördineren. Daarnaast verricht de dienst, in samenwerking en in samenhang met de regionale eenheden, activiteiten om de slagkracht en effectiviteit van de politieoperatie onder andere op het spoor te versterken in het kader van een daadkrachtige overheid.

De capaciteit en expertise van de dienst Infrastructuur zijn flexibel inzetbaar. Dat betekent dat alle medewerkers van deze dienst inzetbaar zijn voor de domeinen Spoor, Verkeer en Water. Het domein Spoor kan door de flexibele inzet van de dienst Infrastructuur meer slagkracht inzetten. Indien er specifieke kennis, capaciteit of middelen op de vier vervoersmodaliteiten (spoor, weg, water en lucht) nodig is, kan de regionale eenheid een beroep doen op de Landelijke Eenheid. Denk bijvoorbeeld aan het technisch onderzoek na ontsporing van een trein of het technisch onderzoek na een aanvaring.

Vraag 4

Waarom is ervoor gekozen om de specialismen van de waterpolitie, verkeerspolitie en de spoorwegpolitie in de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid samen te smelten in een nieuw integraal infraspecialisme? Hoe ziet u dat in het licht van de behoefte aan echte specialismen binnen de nationale politie?

Antwoord 4

Zie voor het eerste deel van de vraag de beantwoording onder vraag 3. De dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid is gericht op (on)veiligheid, afwijkend gedrag en criminele fenomenen binnen de infrastructuur. Mensen, goederen, geld en informatie verplaatsen zich van plaats naar plaats, zij maken gebruik van de infrastructuur. Criminaliteit en infrastructuur zijn op deze manier onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Opsporing, toezicht en handhaving op het brede terrein van de infrastructuur vereisen een specialistische vorm van kennis en kunde, vaardigheden, middelen en informatiepositie. De kracht van de politie op de infrastructuur zit in het gericht kunnen interveniëren vanuit inzicht, overzicht en doorzicht op deze stromen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van branche specifieke expertise.

Vraag 5

Klopt het dat de Dienst Infrastructuur haar kerntaak ziet in de opsporing en niet in de handhaving? Kunt u aangeven hoe de reizigersveiligheid en de verkeersveiligheid op de hoofdinfrastructuur (water, verkeer en spoor) gehandhaafd gaan worden?

Antwoord 5

Nee, dit klopt niet.

Voor de vragen hoe de reizigersveiligheid en verkeersveiligheid worden gehandhaafd verwijs ik u naar de beantwoording van de vragen 3 en 4.

Vraag 6

Is het u bekend dat het aantal ongevallen met recreatievaartuigen de laatste jaren is verdubbeld en dat het aantal dodelijke aanvaringen toeneemt, maar dat het toezicht op de recreatiewateren niet meer tot de kerntaak van de waterpolitie in de Dienst Infrastructuur wordt gerekend?

Antwoord 6

In de afgelopen maanden hebben zich op het water enkele incidenten voorgedaan waarbij sprake was van dodelijke slachtoffers. In die gevallen heeft de dienst Infrastructuur haar meerwaarde bewezen door de inbreng van specialistische kennis bij de afhandeling van deze incidenten.

Er zijn binnen de nationale politie onvoldoende gegevens voorhanden om een gefundeerde uitspraak te kunnen doen over het totaal aantal ongevallen en het totaal aantal dodelijke aanvaringen.

Voor het tweede deel van de vraag verwijs ik naar het antwoord op de vragen 3 en 4.

Vraag 7

Klopt het dat door het integraal werken politiemensen vaak uren moeten reizen om aan het werk te gaan in een ander domein? Hoe efficiënt is dit integrale werken?

Antwoord 7

Reistijden zijn inherent aan het feit dat de medewerkers van de Landelijke Eenheid landelijk inzetbaar zijn. Dit is een belangrijk verschil ten opzichte van de medewerker van een regionale eenheid die in principe, tenzij er sprake is van een noodsituatie, in hun eigen regionale eenheid werkzaam zijn.

Het reizen van de medewerkers van de Landelijke Eenheid heeft geen relatie met het feit dat collega's nu in een ander domein werkzaam kunnen zijn.

Dat was immers al een kenmerk van de medewerkers van het voormalig KLPD.

Vraag 8

Hoe beoordeelt u het feit dat agenten van de spoorwegpolitie en de verkeerspolitie nu in scheepvaart moeten gaan werken en nautisch opgeleide agenten op het spoor en op de snelweg aan het werk zijn? Hoe komen zij aan voldoende kennis en ervaring om in alle domeinen aan het werk te kunnen?

Antwoord 8

Ik beoordeel deze ontwikkeling bij de Landelijke Eenheid in beginsel als positief. Door zoveel mogelijk politiemedewerkers bij de dienst Infrastructuur in kennis en vaardigheden breed toe te rusten, kunnen zij flexibel worden ingezet en kan bij noodzaak de slagkracht per domein (tijdelijk) worden vergroot.

Uitgangspunt is dat alle taken door alle medewerkers van die afdelingen uitgevoerd kunnen worden, tenzij er sprake is van noodzakelijke bijzondere expertises of dat er andere gegronde redenen zijn om hiervan af te wijken. Een taak die onder het «tenzij» valt, zijn bijvoorbeeld de medewerkers met zeevaartpapieren.

Geleidelijk zullen de politiemedewerkers via een combinatie van leren en projectmatig werken wennen aan Infrabreed denken en werken en daardoor geleidelijk aan groeien naar het niveau van breed inzetbare medewerker waarbij zij op alle domeinen de vereiste kennis en ervaring hebben opgedaan.

Vraag 9

Deelt u de mening dat het weliswaar wenselijk is dat de capaciteit uit de oude specialistische domeinen incidenteel breder inzetbaar is, maar dat het risico daarvan is dat bij een te sterke nadruk op brede inzet kennis en expertise die nodig is om specialistisch te werken verloren gaat? Hoe gaat u de specialisten borgen?

Antwoord 9

Voor het eerste deel van deze vraag verwijs ik u naar het antwoord op vraag 8.

Binnen de dienst Infrastructuur wordt rekening gehouden met het feit dat bijzondere expertises niet bij iedere medewerker worden belegd. De ontwikkeling van de brede inzet van kennis en expertise bij de medewerkers leidt niet tot verlies hiervan, omdat het de kerntaak van de Landelijke Eenheid is om het noodzakelijk geachte specialisme beschikbaar te hebben en te onderhouden.

Vraag 10

Hoe kunnen regionale eenheden zonder kennis van zaken komen tot een juiste vraagspecificatie op de specialistische politietaken ten aanzien van veiligheid en ongevallen waarvoor ze in hun domein verantwoordelijk zijn?

Antwoord 10

De voormalige regiokorpsen beschikken al vele jaren over de kennis en de ervaring om bijvoorbeeld verkeersongevallen professioneel af te handelen. Ook zijn de voormalige regionale korpsen en nu de regionale eenheden vertrouwd met de ondersteuningsmogelijkheden van voorheen het KLPD en nu de Landelijke Eenheid en de hiervoor te hanteren aanvraagprocedures. Zoals eerder aangegeven vindt met de komst van de Dienst Infrastructuur afstemming en overleg plaats tussen de landelijke Eenheid en regionale eenheden. Dit wordt zorgvuldig vormgegeven, zodat kennis en expertise behouden blijven en de taken zorgvuldig in de regionale eenheden en landelijke eenheid worden geborgd.

Vraag 11

Klopt het dat u recent bent benaderd door tenminste één commissaris van de Koning en een aantal burgemeesters die hun zorgen hebben geuit over de rol van de waterpolitie bij openbare orde en veiligheidsincidenten? Wat was het resultaat van uw overleggen met deze bestuurders?

Antwoord 11

Dat is mij niet bekend. Uiteraard sta ik open voor een overleg hierover.

Vraag 12

Bent u bereid de oorspronkelijk specialismen bij de politie meer concreet inhoud te geven bij de inrichting van de Landelijke Eenheid?

Antwoord 12

In december 2012 heb ik het inrichtingsplan van de nationale politie vastgesteld. De politie werkt sindsdien aan de inrichting en opbouw van het korps conform dit inrichtingsplan. Ik houd vast aan hetgeen in het Inrichtingsplan Nationale Politie is beschreven. Uiteraard zal ik er bij de realisatie op toe blijven zien, dat de kwaliteit van de politie op specialistische terreinen op peil blijft en verbetert. Verder verwijs ik u voor mijn reactie naar de antwoorden op de vragen 8 en 9.