

# VEILIGHEID IN TREINEN EN OP EN ROND STATIONS

*Standpunt van de Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie*

## Inleiding

Het spoor, treinen en stations vormen een domein met een vitale publieke functie. Bijna anderhalf miljoen burgers zijn er voor hun verplaatsing dagelijks op aangewezen. Omdat de integriteit van de openbare ruimte op het spel staat, mogen overheid en Nederlandse Spoorwegen (NS) onder geen beding toestaan dat dit domein een concentratie wordt van criminaliteit, agressie en geweld of dreiging daarmee, en verwordt tot een *no go area*. Er is in de afgelopen twee decennia op het spoor veel verloren gegaan aan gezag, respect en integriteit. De Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie (SMVP) acht het de hoogste tijd dat dit weer wordt teruggewonnen. Veiligheid op het spoor is niet een verantwoordelijkheid van NS alleen. Ook de lokale en landelijke overheid, de spoorwegpolitie, de regiopolitie en justitie mogen zich aangesproken voelen. Zo goed als dit geldt voor reizigers en ondernemers op de stations.

Veiligheid op het spoor is niet alleen een kwestie van meer conducteurs op de trein, meer spoorwegpolitie en weer nieuwe projecten en programma's. Het vereist samenwerking van nogal wat partijen, die wordt gedragen door een breed en integraal veiligheidsconcept. Omdat op dit punt nieuwe impulsen zijn gewenst heeft het *Programmabureau Sociale Veiligheid* van NS de Stichting SMVP Producties gevraagd een advies uit te brengen. Dit advies is opgesteld door een projectgroep die door de Stichting SMVP Producties in het leven is geroepen. In dit advies komt de positie van de diverse partijen voor het voetlicht en staan bijdragen beschreven die zij kunnen leveren aan de sociale veiligheid. Tevens komen suggesties aan de orde welke onderlinge arrangementen tussen partijen mogelijk zijn. Dit advies is onder de titel *Terug op het voetstuk* gepubliceerd.<sup>1</sup> Het bestuur van de Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie (SMVP) heeft met waardering van dit advies kennis genomen. Dit standpunt is in belangrijke mate geïnspireerd door het advies.

Bij het aangaan van arrangementen zijn de volgende partijen van belang:

- *NS*. Als vervoersorganisatie is NS bij uitstek primair verantwoordelijk voor de veiligheid van haar reizigers en personeel;
- *spoorwegpolitie*. Dit onderdeel van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) vormt de reguliere politie op en rond het spoor. De spoorwegpolitie heeft op dit terrein de klassieke taken van de politie: handhaving van de openbare orde, opsporing van strafbare feiten en hulpverlening aan hen die zulks behoeven;
- *regionale politiekorpsen*. de Spoorwegpolitie kent als haar bewakingsgebieden treinen, spoorterreinen, stationshallen en de directe omgeving daarvan, perrons, emplacementen, rangeerterreinen en dergelijke. Het zou van kortzichtigheid getuigen om deze bewakingsgebieden als enclaves te beschouwen. Treinen lopen door bewakingsgebieden van regionale korpsen, spoorwegterreinen en stations bevinden zich in bewakingsgebieden van regionale korpsen. Onderlinge afstemming tussen spoorwegpolitie en regionale korpsen ligt voor de hand;

<sup>1</sup> Stichting SMVP Producties, *Terug op het voetstuk. Advies over sociale veiligheid op het spoor*, Dordrecht, 2001.

- *openbaar bestuur*. Burgemeesters zijn de gezagsdragers over de politie voor wat betreft het handhaven van de openbare orde en de hulpverlening. Zij zijn verantwoordelijk voor tolerantiegrenzen ten aanzien van de openbare orde en zij kunnen condities bepalen onder welke omstandigheden hulpverlening aan burgers al dan niet is geboden. Burgemeesters van centrumgemeenten zijn daarnaast korpsbeheerders van regionale politiekorpsen. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is beheerder van het KLPD en daarmee ook van de spoorwegpolitie. Binnen het openbaar bestuur ligt de politieke verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer bij de minister van Verkeer en Waterstaat;
- *Openbaar Ministerie (OM)*. Het OM is gezagsdrager over de politie voor wat betreft de opsporing van strafbare feiten. Het OM stelt tolerantiegrenzen op, bepaalt voorwaarden voor de strafvervolgning en stelt richtlijnen op voor strafeisen;
- *particuliere toezichthouders*. Op stations en in de directe omgeving daarvan huurt NS particuliere toezichthouders in;
- *spoorwegvakbonden en de ondernemingsraad*. De ondernemingsraad (OR) en de vakbonden behartigen de belangen van het spoorwegpersoneel;
- *reizigers*. Reizigers maken gebruik van de dienstverlening van NS. Zij zijn de burgers van 'Spoorstad'.

### **Onveiligheid: waar gaat het over?**

De NS-conducteur is allang niet meer de onomstreden autoriteit tussen de rails. Dat geldt overigens voor meer 'publieksdienaren': ook trambestuurders, politiemensen en medewerkers van sociale diensten maken met regelmaat kennis met agressief gedrag van het publiek. Opmerkelijk is wel dat in een recent, in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, gehouden onderzoek onder acht beroepsgroepen naar de ervaringen met agressie op het werk, de treinconducteur met afstand als koploper naar voren kwam. De 3000 NS-conducteurs hebben zo langzamerhand de twijfelachtige rol gekregen van Kop van Jut. Bijna zestig procent van de conducteurs op de trein zag zich vorig jaar wel eens voor fysiek geweld geplaatst.

In kwartaalrapportages van het projectbureau Sociale Veiligheid van NS wordt gesproken van hangjeugd op en rond stations, waar ook wordt gedeald en drugs worden gebruikt. Op stations en in treinen worden reizigers en NS-personeel geïntimideerd, door schooljeugd of door jongerenbendes. Zwart rijden vindt op sommige trajecten op grote schaal plaats. Daklozen en drugsverslaafden zorgen voor moeilijkheden op en rond stations. Diefstal en zakkenrollerij zijn in sommige treinen en op sommige stations aan de orde van de dag. Voor een goed begrip: het betreft hier de zogeheten probleemtrajecten in de noordelijke Randstad, zoals de Flevolijn, de Schiphollijn en de Ring rond Amsterdam. Op andere, minder drukke lijnen in de Randstad gaat het er gelukkig rustiger aan toe. Vergeleken met andere delen van het land springt de Randstad als geheel er overigens wel negatief uit.

Een bedrijf dat het eigen personeel geen veiligheid kan garanderen, kan onmogelijk veiligheid 'verkopen' aan de reiziger. Ook bij de reizigers bestaan gevoelens van onveiligheid, al zijn de percentages minder dramatisch dan onder het treinpersoneel. De reizigersorganisatie ROVER meldt dat van de daar binnenkomende klachten slechts een zeer gering aantal de sociale veiligheid betreft. Uit een enquête die recent werd gehouden in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, blijkt dat vijf van de zes reizigers zich veilig zegt te voelen in de trein. Zestien procent voelt zich soms onveilig, slechts 1 procent voelt zich geregeld onveilig. Metro en

tram geven in hetzelfde onderzoek ongunstiger cijfers te zien. De stations worden overigens als minder veilig ervaren dan de trein. Daar voelt 69 procent van de reizigers zich veilig, 27 procent voelt zich soms onveilig, 4 procent voelt zich geregeld onveilig.

Als het gaat om de veiligheid zijn reizigers en NS-personeel met hun lot aan elkaar verbonden. Voelen conducteurs zich niet veilig, dan heeft ook de reiziger daar onder te lijden. Krijgt de conducteur zijn gezag en zelfvertrouwen weer terug, dan zal ook de reiziger hiervan profiteren.

## **Aanbevelingen**

Onderstaand formuleert de Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie (SMVP) een viertal aanbevelingen. De SMVP hoopt met deze aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de verbetering van de sociale veiligheid in treinen en op en rond stations. Gelet op de huidige stand van zaken is verbetering dringend gewenst. Het spoor, treinen en stations zijn een essentieel onderdeel van de publieke ruimte en raken daarmee een groot maatschappelijk belang. Daarnaast acht het bestuur van de SMVP het gewenst op een aantal aspecten te wijzen die van belang zijn voor het realiseren van de beoogde verbetering.

### *1. Hoofdconducteur terug op voetstuk*

De hoofdconducteur (HC) hoort de onbetwiste spil te zijn bij het bewaken van de veiligheid in de treinen. Daarmee is overigens niets nieuws gezegd: vanouds fungeert de hoofdconducteur als het publieke gezag op de trein aan wie controle, toezicht en verschaffing van informatie zijn toevertrouwd. De hoofdconducteur kent het werkkterrein als geen ander. Zijn buitengewone opsporingsbevoegdheid onderstreept de betekenis van zijn rol. Dat ook andere partijen hier een rol spelen (onder andere reizigers, spoorwegpolitie, regiopolitie, justitie) doet aan die spilfunctie niets af. Integendeel, integraal veiligheidsdenken vraagt om een duidelijke regisseur naar wie de andere partijen luisteren en die over het gezag beschikt om de hulp van de andere partijen in te roepen. Op de trein hoort dat de hoofdconducteur te zijn. De rolbekleding van de hoofdconducteur is thans uitgehold. De hoofdconducteur is niet meer de onbetwiste autoriteit op de trein. Integendeel. Hij is onzeker en voelt zich (te) vaak onveilig. Handhaving en controle ontglippen hem, meer dan goed is voor het eigen aanzien en voor de veiligheid op de trein. Herstel van de positie van de hoofdconducteur dient voor NS hoge prioriteit te krijgen. De oorzaken van het 'verval' zijn complex, het herstel zal dienen te verlopen langs diverse wegen en strategieën.

In de eerste plaats door het tekort aan materieel op te lossen. Het tekort aan materieel leidt tot overvolle treinen; de hoofdconducteur kan onder die omstandigheden zijn werk niet doen en blijft onvoldoende zichtbaar.

In de tweede plaats dient de informatiepositie van de hoofdconducteur te worden versterkt. Juist wanneer de behoefte bij de reiziger aan informatie het grootst is, zoals bij uitval en vertragingen, moet de hoofdconducteur het vaak af laten weten, daar hij zelf niet wordt geïnformeerd. Dit draagt uiteraard niet bij aan diens aanzien en gezag.

In de derde plaats is het tekort aan personeel voor de hoofdconducteur belastend. Het maakt het kunnen garanderen van voldoende veiligheid extra moeilijk. Bovendien tast het personeelstekort de stiptheid en betrouwbaarheid van het treinverkeer aan. De wrevel daarover bij het publiek keert zich gemakkelijk tegen de hoofdconducteur.

In de vierde plaats is het noodzakelijk dat de hoofdconducteur weer stevig in zijn schoenen komt te staan. De huidige gevoelens van onzekerheid en onveiligheid (zeker bij controle en handhaving) zullen plaats moeten maken voor zelfvertrouwen, beroepstrots en *Zivilcourage*. Rugdek-

king is hier een essentiële voorwaarde. Als men van een hoofdconductor *Zivilcourage* verlangt, mag hij in zijn frontlijnpositie aanspraak maken op rugdekking van de veiligheidspartners op het spoor. Goede arrangementen tussen rijdend personeel, spoorwegpolitie, regiopolitie en Openbaar Ministerie zijn een vereiste. Binnen die veiligheidsketen dient een cultuur te bestaan die de hoofdconductor beschermt (en die vergelijkbaar is met de politiecultuur op dit punt). De reiziger die zich via geweld of agressie aan een hoofdconductor vergrijpt, is nog niet jarig. Die moet weten dat hij met voorrang zal worden opgespoord en aangehouden door spoorweg- of regiopolitie.

## 2. Lijngebonden werken als veiligheidsconcept

Lijngebonden werken bevordert de sociale veiligheid op het spoor. Dit lijngebonden werken is te vergelijken met het huidige gebiedsgebonden werken bij de politie. Bij het stads- en streekvervoer heeft dit ‘gebiedsgebonden werken’ zich vertaald in binding van bestuurders aan een vaste lijn. Het is zaak het zwaar omstreden huidige dienstrooster van NS te verbreden tot een veiligheidsconcept voor reizigers en rijdend personeel. Het huidige dienstrooster is nog onvoldoende consequent gebaseerd op lijnbinding. Conducteurs kruisen nog altijd door verschillende politie-regio’s en arrondissementen, waardoor zij hun veiligheidspartners aan de wal niet kennen. Binnen een begrensde territorium leren conducteurs veel gemakkelijker hun pappenhouders kennen: niet alleen de reizigers, ook de spoorwegpolitie, de regiopolitie, particuliere beveiligers, perronopzichters en ook de aanpak van het Openbaar Ministerie. De hele veiligheidsketen kortom die geacht is hen rugdekking te verschaffen. Dit komt de veiligheid van conducteurs ten goede. Kennen en gekend zijn werkt zo als een tweesnijdend zwaard: conducteurs leren reizigers kennen en zijn bekend bij hun rugdekkers. Ook de reizigers, waarvan vele dagelijks vaste trajecten afleggen, zullen het op prijs stellen als een herkenbare treinbemanningsmeester. De huidige treinbemanningsmeester is anoniem en anonimiteit, zo leert de ervaring, wekt eerder agressie op dan persoonlijke herkenbaarheid. Bij werken op vaste lijnen treedt het rijdend personeel uit de anonimiteit. Dat zal niet alleen het sociale klimaat op de trein ten goede komen, ook de bereidheid onder de reizigers tot het uitoefenen van sociale controle zal er door toenemen.

Lijnbinding is veel meer dan een kwestie van rayonindeling en dienstroosters. Wil het lijngebonden concept aan de veiligheidsverwachtingen voldoen, dan zal ook de arbeidsorganisatie van NS in mentaal opzicht moeten mee veranderen. Dat vergt een andere werkinstelling van het treinpersoneel. Het lijkt er nu soms op dat het treinpersoneel het als primaire taak ziet om te reizen van A naar B en zich onvoldoende bewust is dat reizigers van A naar B dienen te worden vervoerd. Daarnaast is een brede taakopvatting wenselijk. Analooft aan de brede basispolitiefunctie is het aan te bevelen dat hoofdconducteurs een brede taak uitoefenen op de trein. Dat betekent een integrale verantwoordelijkheid voor toezicht, informatie, dienstverlening en handhaving. Het is ook van grote betekenis dat hoofdconducteurs ook aan de wal over gezag beschikken. Een verzoek om assistentie van de hoofdconductor dienen spoorwegpolitie, regiopolitie en NS-management serieus te nemen. Voor het kunnen dragen van verantwoordelijkheid door hoofdconducteurs is een adequate toerusting onontbeerlijk. Van groot belang is de status van buitengewone opsporingsambtenaar. Opleiding en bijscholing, waaronder training in ‘sociale zelfredzaamheid’ (een begrip dat in politiekering steeds meer opgeld doet) moeten hoofdconducteurs terdege op hun taak voorbereiden. *Last but not least*, in dit veiligheidsconcept past geen *top down* managementstijl. Het NS-management dient aan hoofdconducteurs ruimte te geven voor het dragen van eigen verantwoordelijkheid op ‘eigen’ treinen, met de beslissingsruimte die daarbij hoort. Hun directe superieuren, de procesmanager en diens assistent, zouden regelmatig zichtbaar op de trein aanwezig moeten zijn. Het verdient aanbeveling dat procesmanagers zich als *people managers* gedragen.

### *3. Veiligheid op en rond stations*

Voor de veiligheid op en rond stations zijn NS en spoorwegpolitie de eerst verantwoordelijken, in de wetenschap dat zij het niet kunnen stellen zonder inbreng en ondersteuning van lokale politie en lokaal bestuur. Samenwerking van en arrangementen tussen partijen is ook hier het adagium. Voor de regisseursrol is (het bevoegd gezag van) de politie het beste uitgerust. Het bevoegd gezag dient er op toe te zien dat er afspraken worden gemaakt over de taak- en rolverdeling. Voor de handhaving van de openbare orde en het opsporen van strafbare feiten zijn stations net zo goed onderdeel van de openbare ruimte als straten en pleinen. De burgemeester en (gebieds)officier van justitie zijn hiervoor respectievelijk verantwoordelijk. Bij de uitoefening van die taken staan zowel de regio- als de spoorwegpolitie hen ten dienste. De veiligheid op en bij stations dient deel uit te maken van de routines van de plaatselijke politie en dient een plaats te krijgen in lokale beleidsplannen. Het onderwerp veiligheid op en rond stations verdient de status van vast agenda-punt bij het tripartite overleg tussen burgemeester, officier van justitie en politiechef. Van een actieve betrokkenheid van de lokale autoriteiten is nog te weinig sprake. Zo wekken gemeentebesturen nu nog wel eens de indruk het plaatselijk station te beschouwen als een welkom ‘afvulputje’ voor probleemgroepen. Dit past in het beeld dat het station terecht of niet, traditioneel veelal is beschouwd als een zaak van ‘het spoor’. Mogelijk werd dit beeld in de hand gewerkt door het feit dat het spoorwegbedrijf zijn eigen spoorwegpolitie had. Maar de overgang van de spoorwegpolitie naar het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), waarmee de spoorwegpolitie in alle opzichten een ‘normale’ divisie van de Nederlandse politie is geworden, laat geen enkele ruimte meer voor dit misverstand. Maar nog niet op alle plaatsen is het verleden in dit opzicht overwonnen. Alleen al daarom zou het goed zijn als de veiligheid op stations een duidelijke plaats kreeg in het beleid van de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie.

### *4. Samenwerking*

Sociale veiligheid vergt samenwerking van diverse partijen, NS kan dit niet alleen. Als de spilfiguur op de trein moet de hoofdconducteur zich geruggensteund weten door samenwerkingspartners aan de wal. Op en rond stations moet NS aanspraak kunnen maken op veiligheidszorg van de plaatselijke politie. Ondanks goede aanzetten op sommige locaties verloopt de samenwerking vaak stroef. Uiteenlopende culturen, bureaupolitiek en wederzijdse beeldvorming zorgen nogal eens voor fricties, waardoor samenwerking stagneert. Zo is de lokale overheid nog al te vaak de grote afwezige bij de veiligheid op het spoor. Het gemeentebestuur lijkt het soms wel ‘makkelijk’ te vinden dat de stationshallen dienen als opvang voor probleemgroepen, daarmee NS en spoorwegpolitie met de problemen achterlatend. Nog teveel geldt ‘het spoor’ (inclusief de stations en de directe omgeving) in de beleving van gemeentebestuur en lokale politie als ‘iets voor de spoorwegpolitie’, waar plaatselijk gezag en politie weinig te zoeken hebben. Burgemeesters zouden zich meer bewust moeten zijn dat zij bevoegd gezag zijn over orde en veiligheid op stations en in de trein. Het is aan te bevelen dat het spoor de aandacht krijgt in de lokale (en landelijke) politiebeleidsplannen die het verdient. In lokale veiligheidsplannen mag het station en de stationsomgeving niet worden vergeten. Spoorweg- en regiopolitie dienen hun rolverdeling daartoe goed af te stemmen. Op iedere locatie mag geen onduidelijkheid bestaan over de taken van de spoorweg- en regiopolitie.

## **Overige aspecten**

Het bestuur van de Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie (SMVP) hecht eraan op enige aspecten te wijzen die ook van belang zijn.

#### *Handhaving en controle in treinen*

Handhaving en controle in treinen door conducteurs dienen voor reizigers onontkoombare handelingen te vormen. Thans is het normbesef op de trein vervaagd en geërodeerd. De reiziger weet onvoldoende welk gedrag wel en niet wordt getolereerd in de trein, of het nu gaat om roken, schoenen op banken en stoelen leggen, het volume van de walkman, mobiel bellen of instappen na het vertreksignaal. Zelfs over het elementaire vereiste dat de reiziger over een kaartje beschikt, bestaat onvoldoende helderheid over de handhaving en de sanctie. Voor reizigers ontstaat er pas duidelijkheid als zij weten dat er zonodig corrigerend en sanctionerend wordt opgetreden door conducteurs. Vooraf aan handhaving gaat controle. Ook aan controle ontbreekt het vaak in treinen. Nu laten conducteurs frequente controles vaak achterwege. Daarmee is de pakkans voor het reizen per trein zonder geldig kaartje te laag. Uit de criminologie is bekend dat de zekerheid van bestraffing een grotere preventieve werking heeft dan de hoogte van de straf. Dat geldt ook voor controle. De zekerheid gecontroleerd te worden levert een belangrijke bijdrage aan de bereidheid van de reiziger om te zorgen niet zonder kaartje te rijden. Frequentie controle vermindert zwartrijden. Bovendien vergroten controles die slechts af en toe worden uitgevoerd de agressie eerder dan dat zij die verminderen. Het is overigens onredelijk om de ontstane situatie aan de conducteurs te wijten. Te vaak zien zij zich geplaatst voor overmachtsituaties. In overvolle treinen is het moeilijk controleren. En het aanhoudende personeelstekort maakt het er ook niet eenvoudiger op. Reëel is wel de klacht van reizigers dat de conducteur te weinig zichtbaar aanwezig is op de trein.

#### *Dienstbetoon*

Het dienstbetoon van NS dient buiten kijf te staan. Thans laten de stiptheid en betrouwbaarheid van de trein veel te wensen over. En komt de trein dan is hij, zeker in de spits, vaak overvol. De mededeling van de hoogste leiding van NS dat het nog minstens anderhalf jaar zal duren voor er verbetering komt, maakt het humeur van de reiziger er ook al niet beter op. Dat hier een voedingsbodem ligt voor wrijvingen en erger ligt voor de hand. Het illustreert hoe de planning van de aanschaf van materieel en onderdelen hun gevolgen kunnen hebben voor de sociale veiligheid op het spoor. Een bijkomende, niet geringe irritatiefactor is de gebrekkige informatieverschaffing, zowel op de stations als in de trein. De dienstregeling mag nog zo hevig verstoord zijn, het NS-personeel staat met de mond vol tanden. De reiziger die het vliegtuig, het examen of een belangrijke afspraak moet halen, zoekt het maar uit. Reizigers zijn gediend met een adequate informatieverschaffing.

#### *Reizigersorganisaties*

NS zou moeten erkennen dat de reizigersorganisaties, zoals ROVER en de Consumentenbond over ervaringskennis en expertise beschikken die onmisbaar zijn voor een goede bedrijfsvoering. Aan dialoog, overleg en informatie-uitwisseling dient hoge prioriteit te worden gegeven. Met de overheid op afstand krijgt het overleg met de reizigersorganisaties een steeds grotere strategische betekenis. In dit overleg kan de NS verantwoording afleggen voor het beleid en de bedrijfsvoering. Anderzijds: ook voor de reiziger geldt dat hij verantwoordelijk is voor de veiligheid op het spoor. In de eerste plaats door zijn eigen gedrag en houding, maar ook door zijn bereidheid om andere reizigers hierop aan te spreken, mochten deze hiertoe aanleiding geven (sociale zelfredzaamheid). Volgens de huidige praktijk voelt de goedwillende reiziger zich bij agressief gedrag al gauw geïntimideerd en kijkt hij bij gebrek aan beter 'van het probleem weg'. Van de reizigersor-

ganisaties mag worden gevraagd om netelige vragen als deze bij de eigen achterban aan de orde te stellen of te bevorderen dat ervaringen worden uitgewisseld. De verantwoordelijkheid van de reizigersvertegenwoordiging reikt verder dan het hinderlijk volgen van het spoorwegbedrijf.

#### *Pilots met lijngebonden werken*

De invoering van het huidige dienstrooster is niet zonder slag en stoot verlopen. Tussen NS-management en NS-personeel lijkt nog altijd een diepe kloof te gapen. Het NS-management hecht aan een minder complex dienstrooster om de kans op vertragingen te minimaliseren. NS-personeel is beducht voor vaste lijnbinding om de kans op persoonlijke afrekeningen door reizigers zo klein mogelijk te maken en het werk op treinen afwisselend te houden. De impasse over 'het rondje om de kerk' kan NS in pilots trachten te doorbreken. Het verdient aanbeveling in deze pilots twee uitgangspunten centraal te stellen, namelijk:

- territoriale binding van treinpersoneel (lijngebonden werken);
- integrale verantwoordelijkheid van hoofdconducteurs voor de sociale veiligheid op de trein.

Op grond van deze pilots is het mogelijk 'best practises' te ontdekken die de sociale veiligheid van rijdend personeel en reizigers bevorderen.

#### *Preventieve activiteiten van NS op en rond stations*

De vaststelling dat de veiligheid op en rond stations een normaal (en belangrijk) onderdeel is van lokale openbare veiligheid (en dus van lokaal bevoegd gezag, regio- en spoorwegpolitie) doet vanzelfsprekend niets af van de eigen verantwoordelijkheid van NS als eigenaar en beheerder van stations. Sterker: NS is de eerstverantwoordelijke voor de veiligheid op en rond stations. Inroepen van medewerking van andere partijen kan alleen als NS er alleen niet uitkomt. De mogelijkheden van NS liggen vooral op het preventieve en pro-actieve vlak. Te denken valt daarbij aan:

- een beperkte toegang tot stations;
- vervanging van de oude loketten door een meer publieksvriendelijk ogend systeem van open balies, waardoor NS meer zichtbaar aanwezig en aanspreekbaar is in de stationsruimte;
- inschakeling van particuliere beveiligingsorganisaties. Het is dan wel van belang dat deze functioneren onder regie van de spoorweg- of regiopolitie. *Briefing* en *debriefing* van particuliere beveiligers zijn hier geijkte middelen.

#### *Sterkte spoorwegpolitie*

De spoorwegpolitie is met een sterkte van 495 personeelsleden (waarvan 400 operationeel) bepaald niet rijk bedeed, met 2800 kilometer spoor en meer dan 300 stations. Ook kampt ze met een groot personeelstekort (een vijfde van de formatie) en is er een groot personeelsverloop. De spoorwegpolitie maakt sinds vorig jaar deel uit van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) en is daarmee onderdeel geworden van de reguliere politie. Dat biedt de spoorwegpolitie meer mogelijkheden om bij de Nederlandse politie wat beter 'op de kaart' te komen. Van belang in dit verband is de recent gemaakte afspraak dat het KLPD het aanspreekpunt wordt voor de regiokorpsen voor zaken die het spoor betreffen. Het betekent ook dat via het KLPD de spoorwegpolitie is vertegenwoordigd in de Raad van Hoofdcommissarissen. Het is wenselijk dat de spoorwegpolitie meer prioriteit krijgt van zowel het politiemanagerment als op het politieke niveau, en dat 'het spoor' een duidelijker plaats krijgt in het Nationale Beleidsplan voor de politie. Met dit laatste zouden de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties hun verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid op het spoor tot uitdrukking kunnen brengen. Ook de minister van Verkeer en Waterstaat zou wat meer oog mogen hebben voor het belang van de spoorwegpolitie

## **Tot slot**

Na veel barenswееn is er op het spoor een voorzichtig begin gemaakt met het lijngebonden werken. Hier ligt een enorme kans om de sociale veiligheid van het spoor te verbeteren. Management en personeelsvertegenwoordiging doen er verstandig aan deze kans met beide handen aan te pakken. De veiligheid van NS-personeel en van reizigers is er mee gebaat. Om die kans te kunnen grijpen dient de discussie binnen NS niet langer in de verlammende sfeer van 'het rondje om de kerk' plaats te vinden. Lijnbinding is geen bedreiging, maar een kans. Het spoorwegbedrijf kan zijn voordeel doen met ervaringen op dit terrein van andere publieke diensten. De introductie van daadwerkelijk lijngebonden werken kan een goede opmaat zijn voor het verbeteren van de arbeidsverhoudingen bij NS.

Mr Pieter van Vollenhoven  
Voorzitter Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie (SMVP)