

Vergaderjaar 2007–2008

**28 642**

**Sociale veiligheid openbaar vervoer**

**Nr. 34**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 augustus 2008

Begin dit jaar hebben de staatssecretaris en ik met uw Kamer gedebatteerd over de sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer. Als gevolg van onder andere het Aanvalsplan en de inspanningen van vervoerbedrijven hebben wij geconcludeerd dat de sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer de afgelopen jaren verbeterd is. Echter tijdens deze debatten heeft uw Kamer haar zorgen uitgesproken over de gewijzigde situatie met betrekking tot de bevoegdheden van de Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) van NS en de wijze waarop NS hier invulling aan wil geven. Met deze brief wil ik u informeren over de ontwikkelingen die sindsdien hebben plaatsgevonden.

### **Achtergrond**

Voor de duidelijkheid ga ik eerst nog even kort in op de gewijzigde situatie zoals die sinds begin dit jaar geldt. Per 1 januari 2008 is de ontheffing voor de bekwaamheidseisen voor de BOA's van NS ten aanzien van de geweldbevoegdheid afgelopen. Dit betekent dat BOA's van NS, die de geweldbevoegdheid willen of moeten hebben, opgeleid moeten zijn conform de eisen die gesteld zijn door de minister van Justitie.

### **Ontwikkelingen**

De directie van NS Reizigers is met OR en vakbonden in overleg getreden over de inzet van medewerkers in de trein en op het station. Het doel van de inzet van het personeel is uiteindelijk om de reizigers een veilig en betrouwbaar treinproduct te garanderen, waarbij voldaan wordt aan de zorgplicht uit de vervoersconcessie. Het is in dit kader van belang dat de inzet van personeel leidt tot een verdere verbetering van de sociale veiligheid in de trein en op het station.

De directie van NS reizigers, vakbonden en OR hebben op 20 mei 2008 een akkoord bereikt, waarin de nadruk is gelegd op het op peil brengen van volledig gekwalificeerd personeel voor het rijden van treinen. De leden van alle vakbonden hebben inmiddels met dit akkoord ingestemd.

Dit akkoord is anders van aard dan waar NS eerder van uit ging, omdat er ten tijde van de diverse debatten over de geweldsbevoegdheid onrust was over het aflopen van de eerder genoemde ontheffing en de wijze waarop NS hier invulling aan wilde geven. Door de eerste ervaringen met de Service en Veiligheidsteams en het bereikte akkoord is deze onrust volgens NS inmiddels weggeëbd. Dit wordt onderschreven door het relatief gering aantal reacties (94) dat NS heeft ontvangen op de uitvraag, waarin aan alle hoofdconducteurs is gevraagd of hij of zij

- volledig in een Service en Veiligheidsteam werkzaam wil zijn.
- met enige regelmaat werkzaam wil zijn in een Service en Veiligheidsteam, zodat hij of zij de opleiding voor de geweldsbevoegdheid mag volgen.
- geen interesse heeft in het werken in een Service en Veiligheidsteam

In het akkoord is afgesproken om een targetbezetting van 2500 fte hoofdconducteurs te halen, die allen opgeleid en getraind zijn conform de BOA-eisen. Het akkoord zorgt volgens NS voor een beter loopbaanperspectief, meer variatie in het werk en lost knelpunten in de bezetting op. Daarbij blijft sociale veiligheid voor zowel reizigers als personeel uitermate belangrijk. In het akkoord zijn heldere doelen opgenomen voor het volledig vullen van de Service & Veiligheidsteams. Voor deze teams zijn in totaal 546 fte nodig, die allen opgeleid en getraind zijn om als BOA mét geweldsbevoegdheid ingezet te kunnen worden. Deze medewerkers worden op dit moment deels extern geworven. Daarnaast worden er 59 fte ingezet voor de calamiteitenorganisatie.

De Service en Veiligheidsteams worden primair ingezet om hoofdconducteurs bij hun werk te ondersteunen. Deze teams zijn erop gericht om hoofdconducteurs, die hulp nodig hebben, snel te assisteren, zodat er in geval van incidenten kordaat kan worden ingegrepen.

NS start met vaste Service en Veiligheidsteams op 13 stations en flex-teams op 17 locaties. Per 1 januari 2009 (uiterlijk 1 mei 2009) zijn deze vaste teams volledig gevuld en zijn zij 7 dagen per week, 24 uur per dag beschikbaar. De totale bezetting van de Service en veiligheidsteams is dan 450 fte. Daarna, of zoveel eerder als mogelijk, wordt gestart met de realisatie van de Service en Veiligheidsteams op de resterende 6 stations, zodat uiteindelijk op 19 stations Service en Veiligheidsteams operationeel zijn (met in totaal 546 fte BOA GB + 59 fte ten behoeve van de calamiteitenorganisatie).

Uw Kamer heeft op 1 april 2008 de motie van het lid Roemer (Kamerstuk 28 642, nr. 29) aangenomen. Ik heb deze motie conform mijn brief van 1 april 2008 (Kamerstuk 28 642, nr. 32) als wens van de Tweede Kamer aan NS voorgelegd. NS heeft mij laten weten dat de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan de wens van de Kamer in een ander daglicht is komen te staan door het akkoord met de vakbonden en de OR. NS heeft met haar OR en de vakbonden duidelijke afspraken gemaakt over het aantal fte dat BOA zal zijn en zal beschikken over de geweldsbevoegdheid. Nu er een akkoord is bereikt over de inzet van medewerkers op de trein en op het station lijkt het vooralsnog niet nodig om van de mogelijkheid die de motie Roemer biedt, gebruik te maken.

### **Conclusie**

Ik vind het een goede zaak dat een akkoord is gesloten over de inzet van medewerkers in de trein en op het station, waarmee zowel de directie van NS Reizigers als de werknemers, vertegenwoordigd door OR en vakbonden tevreden zijn. Echter, ik ben mij ervan bewust dat de betrokken partijen (de directie van NS Reizigers, vakbonden en OR) uiteindelijk

andersoortige afspraken hebben gemaakt, dan waar het een paar maanden geleden op uit leek te draaien. Voor mij blijft het van belang dat NS de afspraken die ik met NS gemaakt heb in het kader van het Vervoerplan nakomt. Hierbij is het belangrijk dat de sociale veiligheid zich positief blijft ontwikkelen. Ik zal dit proces natuurlijk vanuit mijn rol als concessieverlener nauwlettend blijven volgen.

Zoals ik u heb toegezegd zal ik u eind september informeren over de evaluatie van de Service en Veiligheidsteams en de ervaringen met het vervallen van de geweldsbevoegdheid van de hoofdconducteurs bij NS. Hierbij zal ik conform mijn toezegging de Kamer informeren over de rol van de Spoorwegpolitie bij het verbeteren en bewaken van de sociale veiligheid.

De minister van verkeer en waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings