

Vergaderjaar 2023–2024

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 111

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 april 2024

Tijdens het Commissiedebat OV en Taxi van 17 april jl. heb ik met uw Kamer uitgebreid gesproken over de recente toename van agressie en geweldsincidenten tegen ov-personeel en de algehele verharding in de samenleving die zij ervaren. In deze brief informeer ik uw Kamer over de gesprekken die ik afgelopen week heb gehad met NS-personeel en de president-directeur van de NS. Samen met alle partners in de sector blijven we ons inzetten om het OV veiliger te maken voor de werknemers en reizigers.

Bij mijn werkbezoek aan NS op 22 april jl. heb ik goede gesprekken gehad met verschillende medewerkers van NS die met passie en plezier werken op het station of in de trein, ondanks de zorgen die zij hebben over een veilige werkplek en de heftige dingen die zij meemaken. Het is voor mij enorm waardevol om praktijkervaringen te horen, stil te staan bij wat deze ervaringen met het OV-personeel doen en op welke manier de politiek kan helpen. Tegelijk hebben we ook met elkaar geconcludeerd dat de politiek, de overheid of de OV-sector niet overal de oplossing voor kan bieden. De actie waarbij 3 minuten is stilgestaan door het OV op 20 april heeft daarom hopelijk óók een duidelijk signaal afgegeven. Het hoort voor zich te spreken dat OV-medewerkers met respect behandeld worden. Daar dragen we allemaal verantwoordelijkheid voor.

Zoals toegezegd tijdens het commissiedebat OV en Taxi van 17 april heb ik tijdens de gesprekken ook stilgestaan bij de proef met bodycams voor servicepersoneel en het besluit over de boa-bevoegdheid voor hoofdconducteurs (HC's). Met deze brief informeer ik u over de uitkomsten op deze twee punten.

Proef met Bodycams

NS is in januari een proef van zes maanden gestart met bodycams voor ruim 100 hoofdconducteurs en servicemedewerkers. Uitbreiding naar

deze groep medewerkers is nieuw in het Nederlandse OV omdat tot nu toe alleen veiligheidsmedewerkers van vervoerders een bodycam dragen. Zo dragen de bijna 700 veiligheid- en servicemedewerkers (V&S-ers) van NS sinds 2018 standaard een bodycam. NS is de proef met de bodycams voor niet-veiligheidspersoneel gestart om de veiligheid en het veiligheidsgevoel te vergroten. In lastige situaties kunnen zij om te de-escaleren de camera aanzetten. De camerabeelden kunnen, in aanvulling op de camera's in treinen en op stations, gebruikt worden voor opsporingsdoel-einden door politie en justitie. De beelden kunnen bijvoorbeeld van grote meerwaarde zijn als er geen ooggetuigen zijn bij een incident.

Uw Kamer heeft mij gevraagd om bij NS na te gaan of de proef beëindigd kan worden en direct kan worden overgegaan tot bredere uitrol. Gezien de laatste ontwikkelingen is er bij NS begrip voor deze wens. Ook omdat de eerste geluiden en ervaringen ten aanzien van de proef positief zijn. NS geeft aan dat de proef over twee maanden eindigt en dat direct daarna een besluit zal volgen. Omdat het nieuw is om naast veiligheidspersoneel ook (hoofd)conducteurs en servicepersoneel uit te rusten met een bodycam, vraagt dit om zorgvuldigheid. Daarbij moet er tijd zijn om na te gaan hoe dit instrument het effectiefst kan worden ingezet. Ook geeft NS aan dat het belangrijk is dat het NS-personeel goed kan wennen en dat er eerst de juiste wordt opgedaan. Bij verkeerd gebruik kan de bodycam in sommige situaties immers een escalierend effect hebben en juist tot meer agressie leiden. Met de proef wil NS dat effect uitsluiten. Ook speelt mee dat het een forse investering is om 3700 medewerkers te voorzien van bodycams. NS kan iedere euro maar een keer uitgeven, dus moet de voorgenomen maatregel de grootst mogelijke impact hebben. Afwegingen ten aanzien van het personeelsbeleid zijn in eerste plaats aan NS.

Boa-bevoegdheid hoofdconducteurs

In 2022 heeft NS besloten de door de Minister van Veiligheid en Justitie verstrekte boa-bevoegdheid voor HC's niet langer te verlengen. Op verzoek van de Tweede Kamer heb ik NS gevraagd of het besluit over de boa-bevoegdheid voor HC's kan worden heroverwogen.

NS geeft duidelijk aan dat zij bij het terugdraaien van het besluit een averechts effect verwachten. Met het besluit om de boa-bevoegdheid bij HC's niet langer te verlengen is de handhaving op het spoor ook geprofessionaliseerd. Het besluit past daarnaast in een breder pallet aan veiligheidsmaatregelen die NS sindsdien heeft getroffen. NS geeft aan dat op dit moment handhaving volledig is belegd bij specialisten die getraind zijn om te de-escaleren en indien nodig de voor hen beschikbare (politie)bevoegdheden toe te passen. NS laat weten dat het in sommige gevallen juist agressie in de hand kan werken wanneer een HC deze rol moet vervullen naast de service-werkzaamheden. Omdat het werk van de HC vooral gericht is op service, meldt NS dat dit van deze medewerkers andere vaardigheden, interesses en ervaring vereist dan bij de veiligheidsmedewerker met boa-bevoegdheid.

Naast dat NS geen positief effect voorziet bij het toekennen van de boa-bevoegdheid aan HC's, ziet de vervoerder ook capaciteitsproblemen voor het rijdend personeel als het besluit over de boa-bevoegdheid wordt teruggedraaid met gevolgen voor de dienstregeling. Door het opleidings-traject en het onderhouden van de boa-bevoegdheid zijn HC's deels niet inzetbaar. De HC's maakten in het verleden zelden gebruik van de boa-bevoegdheid, terwijl door de bijhorende bevoegdheid wel een MBO niveau 3-4 werd vereist. Zonder de boa-bevoegdheid ligt de opleidingseis op MBO niveau 2-3 en is de wervingspoule voor NS dus groter. Een

maatregel die in huidige krappe arbeidsmarkt noodzakelijk blijkt. Zoals toegelicht zijn dergelijke afwegingen ten aanzien van het personeelsbeleid in eerste plaats aan NS.

Ik heb aan NS gevraagd hoe zij zonder de boa-bevoegdheid toe te kennen de veiligheid van HC's op risicovolle lijnen of tijdstippen wil verbeteren. NS geeft aan, naast de proef met bodycams, te kijken naar initiatieven waarbij V&S-ers en HC's bij zogenaamde «hotspots» en «hottimes» intensiever samenwerken.

Vervolg

Tijdens het commissiedebat OV en Taxi van 17 april jl. heb ik benadrukt dat veilig OV voor zowel de reiziger als het personeel van groot belang is en een prioriteit voor mij. Dankzij de inzet van de OV-sector, veiligheidspartners en overheden is het veiligheidsgevoel van reizigers in 2023 hoger beoordeeld dan in 2022. Om voor het personeel eenzelfde verbetering te realiseren moeten we stevig aan de slag met de betrokken partijen, waaronder vervoerders, decentrale concessieverleners, ProRail, politie, vakbonden en het Ministerie van JenV. De betrokken partijen hebben met elkaar vastgesteld dat het in 2023 gezamenlijk geïnitieerde «actieprogramma sociale veiligheid» de geschikte vorm is voor extra maatregelen¹. De motie Veltman heeft hierbij voor een extra impuls gezorgd². Het komen tot extra maatregelen is daarbij geen doel op zich omdat veel maatregelen al zijn of worden gerealiseerd en het soms enige tijd duurt voordat de effecten daarvan zichtbaar zijn. Daarnaast staat ons OV midden in de samenleving en krijgt daardoor ook veel te maken met problemen die zich buiten de invloedssfeer van het OV afspelen. Ik blijf het initiatief nemen om de komende tijd met partijen en vanuit ieders verantwoordelijkheid kritisch te kijken naar lopende initiatieven en maatregelen binnen de bestaande brede samenwerking. Dat doe ik samen met de hierboven genoemde betrokken partijen die tevens ondertekenaars zijn van het «Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020–2025».

Het debat met uw Kamer van 17 april jl., mijn werkbezoek aan NS, de continue inzet voor extra maatregelen en de (bestuurlijke) gesprekken die ik daarover voer met de betrokken partners, zijn allemaal stappen waarmee we gezamenlijk de sociale veiligheid in het OV voor reizigers en voor medewerkers permanent proberen te vergroten. Twee keer per jaar infomeer ik, namens alle betrokken partijen, uw Kamer over de voortgang van alle afgesproken acties. De eerstvolgende brief over de stand van zaken op dit onderwerp kunt u nog voor de zomer verwachten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

¹ Kamerstukken II, 2022/23, 28 642, nr. 110, d.d. 26-07-2023.

² Kamerstukken II, 2023/24, 36 410 XII, nr. 32, d.d. 25-01-2024.