

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

2410

Vragen van de leden **Smaling** en **Kooiman** (beiden SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Veiligheid en Justitie over *de mishandeling van spoorwegpersoneel* (ingezonden 27 mei 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Ministers van Veiligheid en Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 2 juli 2014)

Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht «Vijf vrouwen mishandelen spoorwegpersoneel»?¹

Antwoord 1

Agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, waaronder treinpersoneel, is onacceptabel. De (sociale) veiligheid van zowel de werknemers als de reizigers in het openbaar vervoer vind ik van groot belang.

Op 21 mei 2014 zijn vijf vrouwen in de leeftijd van 18 tot en met 29 jaar oud als verdachte van openlijk geweld aangehouden. Omdat het onderzoek op dit moment gaande is, doet het Openbaar Ministerie geen verdere mededelingen.

Vraag 2

Wat zijn uw plannen om er voor te zorgen dat mensen voortaan met hun handen van het spoorwegpersoneel afblijven?

Antwoord 2

Agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak ziet dit kabinet als een maatschappelijk probleem, niet enkel als losse incidenten. Het programma Veilige Publieke Taak (VPT) van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) coördineert de aanpak van het voorkomen, beperken en afhandelen van agressie en geweld tegen werknemers met een

¹ MetroNieuws 22 mei 2014, «Vijf vrouwen mishandelen spoorwegpersoneel»

publieke taak. Deze aanpak betreft werkgeversmaatregelen² (vanuit BZK en de betrokken vakdepartementen), strafrechtelijke maatregelen³ (vanuit het Ministerie van Veiligheid en Justitie) en het bevorderen van regionale (keten) samenwerking. Het programma loopt tot en met 2016.

lenM is verantwoordelijk voor het opstellen van wetgeving met betrekking tot sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Hierin is opgenomen dat een reisverbod⁴ opgelegd kan worden voor personen die ernstige overlast veroorzaken in het openbaar vervoer. Hiermee hebben vervoerders een krachtig instrument in handen, om overlastveroorzakers uit het openbaar vervoer te weren. Daarnaast heb ik een wetsvoorstel ingediend dat een verblijfsverbod voor overlastveroorzakers op treinstations en de daarbij behorende voorzieningen, mogelijk maakt⁵.

De verantwoordelijkheden van de OV-bedrijven liggen hoofdzakelijk op het terrein van goed werkgeverschap, zorg dragen voor een veilige werkomgeving voor hun personeel en erop toezien dat altijd aangifte wordt gedaan van incidenten.

Politie en OM pakken aangiften goed op. Ze voeren een lik-op-stukbeleid en zorgen voor een snelle en voortvarende opsporing en vervolging.

Ook de overgang naar de OV-chipkaart en de toegangspoortjes op stations helpt bij het terugdringen van agressie, aangezien uit de praktijk blijkt dat agressie vaak begint als geconstateerd wordt dat een geldig vervoerbewijs ontbreekt. Vijftig tot zestig procent van agressie incidenten in de trein is gerelateerd aan zwartrijders. Een goede samenwerking in en rond het openbaar vervoer tussen de buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) van de openbaar vervoerbedrijven, de gemeenten en de politie is van wezenlijk belang.

Vraag 3

Op welke wijze denkt u meer respect bij te brengen voor conducteurs en ander spoorwegpersoneel dat voor een niet al te hoog salaris belangrijke taken vervult?

Antwoord 3

Medewerkers met een publieke taak moeten gewoon hun werk kunnen doen, zonder geweld of agressie tegen te komen. Gezagsdragers en hulpverleners verdienen respect. Het Programma Veilige Publieke Taak ondersteunt dit. NS heeft begin dit jaar met de Stichting ideële reclame (Sire) een publiekscampagne over de impact van agressie en geweld op het personeel gehouden. Doel was om mensen bewuster te maken van hun gedrag, de rol van personen in een publieke functie te verduidelijken en reizigers en anderen te informeren wat zij kunnen doen indien zij worden geconfronteerd met agressie en geweld gericht tegen personeel of reizigers in het openbaar vervoer. Uit onderzoek van NS is gebleken dat de Sire campagne bij zes van de tien Nederlanders het respect voor mensen in een publieke functie heeft vergroot. Aanvullend hierop start NS later dit jaar een nieuwe publiekscampagne.

Vraag 4

Hoe proberen de openbaar vervoerbedrijven op het moment hun personeel weerbaar te maken tegen agressie en geweld? Kunt u per openbaar vervoerbedrijf aangeven welke maatregelen worden genomen, wat dit de bedrijven kost en of u deze maatregelen afdoende vindt?

Antwoord 4

De OV-bedrijven op het spoor nemen diverse maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten. Deze maatregelen liggen onder andere op het gebied van opleiding en training van personeel, weerbaarheidstrainingen, inzet van

² Het VPT-beleid voorziet in acht maatregelen: een norm stellen, melden van agressie en geweld, registreren van incidenten, voorlichting en training aan medewerkers, een duidelijk signaal aan daders, het bevorderen van aangifte bij de politie, het verhalen van schade en het bieden van opvang en nazorg.

³ Onder andere een verhoogde strafeis en aangifte onder nummer.

⁴ Tweede Kamer, Kamerstuk 32 403

⁵ Tweede Kamer, Kamerstuk 33 904, nr. 1

toezichthouders met BOA- bevoegdheid, cameratoezicht op stations en in treinen en maatregelen op het gebied van communicatie. De Minister van V&J stelt voorwaarden aan BOA's en heeft eisen voor gespreks- en benaderingstechniek verplicht gesteld. Deze eisen worden in een praktijkexamen getoetst. De OV-bedrijven op het spoor hebben deze eisen een specifieke plek gegeven in de eigen opleiding- en examineringsystematiek. De eisen worden getoetst door een onafhankelijke examencommissie en zijn voorwaardelijk voor het verkrijgen of verlengen van de BOA-bevoegdheid. Alle spoorvervoerders onderschrijven het belang van het bieden van een veilige reis voor reizigers en personeel en zorgen ervoor dat de medewerkers de vereiste opleiding en training krijgen, conform de eisen die door de Minister van VenJ gesteld worden. Ten aanzien van uw vragen om per openbaar vervoerbedrijf aan te geven welke maatregelen worden genomen, wat dit de bedrijven kost en of ik deze maatregelen afdoende vindt, wil ik graag benadrukken dat ik hecht aan transparantie. Ik zie er als concessieverlener voor het hoofdrailnet op toe dat NS aan haar verplichtingen voldoet en haar verantwoordelijkheden neemt, ook op het gebied van sociale veiligheid. Ik kan u melden dat NS jaarlijks circa € 100 mln uitgeeft aan het vergroten van de sociale veiligheid. Dit bedrag wordt onder andere gebruikt voor de inzet van BOA's, opleiding en trainingen, cameratoezicht op stations en in treinen en het continu bemannen van een Veiligheidscentrale. NS vindt, net als ik, de sociale veiligheid van personeel en reizigers belangrijk en zit hier een goede mix van maatregelen op in. Ik heb aan de betreffende decentrale overheden en OV- autoriteiten als verantwoordelijk concessieverlener richting de regionale spoorvervoerders (Arriva, Connexion, Syntus en Veolia) gevraagd om inzicht te geven in maatregelen en kosten op het gebied van sociale veiligheid. Ik ben in afwachting van hun reactie. Zodra ik deze heb ontvangen zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

Vraag 5

Welke straffen leggen rechtbanken over het algemeen op wanneer het gaat om mishandeling van conducteurs? Zijn deze wat u betreft doeltreffend gebleken? Zo nee, wat zou er dan aan moeten veranderen?

Antwoord 5

In de justitiële systemen wordt agressie en geweld tegen NS personeel niet apart geregistreerd, zij vallen onder de categorie gekwalificeerde slachtoffers. Bij afhandeling van zaken waarbij sprake is van agressie en geweld tegen functionarissen met een publieke taak wordt gewerkt conform de Eenduidige Landelijke Afspraken, zoals opgesteld door de Minister van VenJ en BZK. Dit betekent dat de Officier van Justitie een zwaardere straf zal eisen. Voor de hoogte van de opgelegde straffen bij geweld tegen deze categorie slachtoffers verwijs ik u tevens naar het onderzoeksrapport «Straftoemeting bij geweld tegen kwalificerende slachtoffers: een replicatie-studie», waarover uw Kamer op 20 november 2012 is geïnformeerd⁶. Werknemers worden gestimuleerd altijd aangifte te doen als zij slachtoffer worden van geweld. Richting ouders wordt een lik-op-stukbeleid (zero tolerance) gevoerd. De schade wordt op hen verhaald en zij worden zwaarder gestraft. Voor het terugdringen van agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak zijn hoge straffen alleen niet voldoende. Ook de overgang naar de OV chipkaart en de toegangspoortjes op stations helpen bij het terugdringen van agressie.

⁶ Tweede Kamer, Kamerstuk 28 684, nr. 366