

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

2477

Vragen van de leden **Michon-Derkzen** en **Minhas** (beiden VVD) aan de Minister van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Alarm om agressie op spoor en station»* (ingezonden 23 februari 2022).

Antwoord van Minister **Yeşilgöz-Zegerius** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 19 april 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2101.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Alarm om agressie op spoor en station»?¹

Antwoord 1

Ja daar ben ik bekend mee.

Vraag 2

Klopt het dat NS-personeel steeds vaker te maken krijgt met gewelddadige incidenten bij het uitoefenen van het werk? Geldt dit ook voor andere vervoerders?

Antwoord 2

Iedere melding is er één teveel. De NS meldt een stijging van het aantal meldingen van agressie (zogenaamde A-incidenten) door personeel: van 660 in 2020 naar 744 in 2021. Ook in het streekvervoer is het aantal meldingen van agressie toegenomen: van 787 in 2020 naar 977 in 2021. In het stadsvervoer nemen de meldingen iets af van 636 in 2020 naar 606 in 2021.

Vraag 3

In hoeverre is de toename van agressie-incidenten toe te schrijven aan de coronacrisis?

¹ De Telegraaf, 21 februari 2022, «Alarm om agressie op spoor en station», <https://www.telegraaf.nl/nieuws/196704635/alarm-om-agressie-op-spoor-en-station>.

Antwoord 3

Om de twee jaar wordt via de Personeelsmonitor de sociale veiligheid van het ov-personeel door middel van enquêtes in kaart gebracht. Om de ervaringen van het ov-personeel in relatie tot de coronacrisis te kunnen interpreteren, zijn in de Personeelsmonitor van 2020 ook vragen over corona opgenomen. Daaruit blijkt dat een groot deel van het ov-personeel (49%) zich onveiliger voelt vanwege corona. Vrijwel ieder personeelslid (94%) heeft in 2020 meegemaakt dat reizigers de corona-regels niet hebben nageleefd en dat reizigers geen mondkapje dragen. Daarbij komt 72% van het ov-personeel in 2020 minimaal één keer in de situatie terecht dat reizigers agressief gedrag vertonen vanwege de mondkapjesplicht. Vooral toezichthouders krijgen te maken met agressief gedrag. Vervoerders verklaren het agressieve gedrag in het ov door de algehele onrust en vermoeidheid die is opgetreden in de maatschappij, met een patroon van pieken na iedere verandering van de coronamaatregelen. Door minder reizigers was er ook sprake van minder sociale controle op verlaten stations en lege treinen, in combinatie met minder zichtbaar personeel.

Vraag 4

Heeft elke conducteur de status van buitengewoon opsporingsambtenaar (boa)? Welke bevoegdheden heeft op dit moment de boa, tevens conducteur? Wat is op dit moment de uitrusting van de boa, tevens conducteur?

Antwoord 4

De NS heeft thans medewerkers in verschillende functies in dienst die beschikken over de boa bevoegdheid en dus boa zijn. Zo zijn er 700 medewerkers Veiligheid en Service, die beschikken over de boa bevoegdheid en tevens de geweldsbevoegdheid voor het dragen/gebruik van handboeien. Daarnaast heeft de NS ongeveer 2.800 conducteurs in dienst. Elke hoofdconductor bij de NS is nu een buitengewoon opsporingsambtenaar (boa), zonder geweldsbevoegdheid. Vanuit de boa-bevoegdheid kan de hoofdconductor een zogenaamde strafbeschikking opmaken voor overtredingen zoals bijvoorbeeld overlast (roken waar het niet is toegestaan) of het niet tonen of bij zich hebben van een geldig legitimatiebewijs. De hoofdconductor kan ook een ontwerp proces-verbaal uitschrijven als de reiziger geen vervoersbewijs kan tonen en kan reizigers aanhouden die een strafbaar feit plegen om over te dragen aan de politie. De hoofdconductor bij de NS draagt qua uitrusting een portofoon.

In de toekomst zal de boa-bevoegdheid voor de hoofdconductor mogelijk komen te vervallen. NS heeft hiertoe op 22 maart 2022 een ondernemingsbesluit genomen. De ondernemingsraad heeft nog een maand om te reageren, daarna kan het besluit pas onherroepelijk worden vastgesteld. NS neemt dit besluit omdat in de praktijk door de hoofdconducteurs weinig gebruik wordt gemaakt van de boa-bevoegdheid. De huidige taken van de hoofdconducteurs zullen met dit besluit niet veranderen, echter alleen de bevoegdheid. De hoofdconductor zal blijven controleren op geldige vervoersbewijzen en bij het ontbreken daarvan een Uitgestelde Betaling opmaken. Daarbij kan ook naar een geldig legitimatiebewijs worden gevraagd. Bij lastige situaties die dreigen te escaleren of bij agressie wordt door de hoofdconductor de assistentie Veiligheid & Service opgeroepen, zoals dat nu ook het geval is.

Vraag 5

Op hoeveel plaatsen worden boa's/conducteurs standaard uitgerust met bodycams?

Antwoord 5

De medewerkers Veiligheid & Service (V&S, ruim 700 medewerkers) die boa-bevoegd zijn en tevens de geweldbevoegdheid hebben zijn standaard uitgerust met een bodycam. Tevens zijn de door NS ingehuurde beveiligers voor toezicht op sociale veiligheid op diverse stations ook door de NS voorzien van bodycams.

Vraag 6

Hoeveel zou het kosten om iedere boa/conductor uit te rusten met een bodycam?

Antwoord 6

Afhankelijk van de markt kost een bodycam, met basisstation, ondersteuning en verwerking van beeldmateriaal rond de € 1.000 per medewerker. Om alle 2800 hoofdconducteurs van NS te voorzien van een bodycam zijn de kosten 2.800.000 euro. Naast de bodycam heeft NS op ruim 80 stations camera's hangen en zijn alle nieuwe treinen voorzien van camera's en worden oudere type treinen die verbouwd worden voorzien van camera's.

Vraag 7

Klopt het dat één werkgever uit de OV-sector, te weten de NS, heeft gevraagd om een verruiming van de bevoegdheden van haar personeel? Waar ziet het verzoek precies op toe?

Antwoord 7

Het is belangrijk te benadrukken dat het niet gaat om het verruimen van boa-bevoegdheden, maar het mogelijk maken dat boa's kunnen beschikken over informatie waarmee zij onafhankelijker hun taak kunnen uitvoeren. Hiertoe is bijvoorbeeld nodig dat Veiligheid & Service (V&S) medewerkers van de NS de identiteit kunnen vaststellen van een persoon die is staande gehouden. Daarom heeft de NS gevraagd om de V&S medewerker toegang te geven tot justitiële informatiesystemen. Vergelijkbaar of gelijk aan de informatiesystemen waarover de politie beschikt als zij ter assistentie worden gevraagd bij een persoon die zich niet kan legitimeren. Daarmee hoopt NS de kans op escalatie tijdens de wachttijd bij aanrijden van de politie te voorkomen en tegelijkertijd de politie in de noodhulp te ontlasten.

Vraag 8

Bent u bereid om met de NS in gesprek te gaan? Bent u bereid om na te gaan of deze behoefte ook bestaat bij andere werkgevers uit de OV-sector?

Antwoord 8

Om de informatiepositie van boa's te verbeteren bij het vaststellen van de identiteit is het belangrijk hen betere toegang te geven tot informatie voor een zelfstandige taakuitvoering.

In de Kamerbrief van november 2021 over de herijking van de boa-functie en het boa-bestel is aangekondigd dat het Ministerie van Justitie en Veiligheid de boa meer onafhankelijk wil laten werken en wil inzetten op betere toegang tot systemen. In dit kader vinden gesprekken plaats vanuit het Ministerie van Justitie en Veiligheid met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de NS om te verkennen hoe de vaststelling van de identiteit door boa's mogelijk kan worden gemaakt.

De Ministeries van Justitie en Veiligheid en Infrastructuur en Waterstaat voeren de dialoog met de NS en andere vervoerders over hoe we samen de overlast in het openbaar vervoer beter kunnen aanpakken.

Vraag 9

Kunt u de uitrusting van OV-personeel betrekken bij de gesprekken over uitbreiding van bevoegdheden?

Antwoord 9

In aanvulling op het antwoord dat is gegeven bij vraag 7 het volgende. Het gaat in deze om de informatiepositie van boa's om hun taken zelfstandiger te kunnen uitvoeren en daar waar nodig om het maken van operationele samenwerkingsafspraken met de politie. Dat vergt geen aanpassing van de uitrusting en is ook geen onderwerp van gesprek dat door de NS is ingebracht.

Vraag 10

Heeft u een indicatie hoe lang een conducteur gemiddeld moet wachten op politie-assistentie? Zo ja, kunt u een overzicht geven van de gemiddelde duur van de afgelopen vijf jaar?

Antwoord 10

De aanrijdtijden variëren sterk in stedelijke-en regionale omgeving en de urgentie van het incident. Bij geprioriteerde meldingen is de aanrijdtijd in de steden gemiddeld 3 minuten. Vanwege de afstanden kunnen de aanrijdtijden

in de meer perifere regio's langer duren. Voor het vaststellen van de identiteit zijn de wachttijden gemiddeld langer. Het vraagstuk van de aanrijdtijden is een permanent aandachtspunt, met name in de perifere gebieden.

Vraag 11

Heeft u een indicatie hoe vaak de politie wordt opgeroepen door een conducteur/boa? Zo ja, kunt u een overzicht geven van het aantal keren dat de politie is opgeroepen door een boa/conducteur de afgelopen vijf jaar? In hoeveel gevallen ging het hier om een verzoek om de identiteit van een persoon vast te stellen die zich niet zelf kon of wilde legitimeren?

Antwoord 11

- 2017 – 14.155
- 2018 – 14.694
- 2019 – 14.004
- 2020 – 11.974
- 2021 – 11.930.

In de jaren 2017–2020 ging het gemiddeld over 30–40% assistentieverzoeken die betrekking hadden op een reiziger zonder identiteitsbewijs of waarbij de identiteit moest worden vastgesteld. In 2021 is dat percentage gestegen naar 50%.

Vraag 12

Wat is het verschil in inzet tussen de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid, waarin de spoorwegpolitie is opgegaan, en de inzet uit het team basispolitiezorg?

Antwoord 12

Er is sprake van een integrale aanpak voor het politietoezicht op het spoor. De regionale eenheden en de Landelijke Eenheid voeren dat toezicht uit met behoud van ieders verantwoordelijkheid. De regionale eenheden zijn verantwoordelijk voor het verlenen van noodhulp en kunnen daarbij de assistentie inroepen van de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid.

Vraag 13

Hoeveel politiestations op stations zijn de afgelopen jaren gesloten en welk effect hebben deze sluitingen gehad op de aanrijdtijden van de politie bij agressie-incidenten?

Antwoord 13

Het opheffen van politiestations houdt in dat het specialistische openbaar vervoer politieteam wordt overgezet naar basisteams van de politie. Uitgangspunt is dat de samenwerking tussen politie, gemeentelijke boa's en vervoerders ook zonder politiestation onverminderd kan worden voortgezet door het maken van goede samenwerkingsafspraken. Op lokaal niveau hebben de betrokken partijen dan ook de inzet van politie verschillend geborgd.

In zijn algemeenheid zijn aanrijdtijden afhankelijk van waar agenten en politievoertuigen zich bevinden op het moment van de melding. De Dienst Spoorwegen van het voormalige Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) verzorgde de basispolitiezorg op de vier grote stations Amsterdam CS, Rotterdam CS, Utrechts CS en Den Haag CS. De locatie op Utrecht CS is reeds in 2011 gesloten door de KLPD, de overige locaties zijn bij de vorming van de Nationale Politie overgegaan naar de desbetreffende regionale eenheden en zijn sindsdien alle op enig moment gesloten. Sinds 2013 zijn ook op of bij zeven andere stations locaties van de voormalige KLPD gesloten.

Vraag 14

Is bij u bekend hoe de politie denkt over het verruimen van de bevoegdheden van de boa/conducteur, opdat zij meer zelfstandig kunnen handelen? Bent u bereid om hierover met de politie in gesprek te gaan?

Antwoord 14

Voor de belangrijke en onmisbare inzet van boa's, als partner in het veiligheidsdomein, moeten boa's hun taken veilig kunnen uitvoeren en binnen hun bevoegdheden meer zelfstandig kunnen optreden. JenV zet daarom o.a. in op betere toegang tot systemen, bijvoorbeeld voor het vaststellen van de identiteit op straat en in het openbaar vervoer. Hierover worden de gesprekken gevoerd tussen het Ministerie van Justitie en Veiligheid, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, politie en de NS.

Vraag 15

Heeft u een indicatie wat een verruiming van de bevoegdheden van de boa/conducteur betekent voor het ontlasten van de politie?

Antwoord 15

De taken en bevoegdheden van boa's respectievelijk politie zijn verschillend. Dat zal ook zo blijven, want boa's hebben een bijzondere (specifieke) opsporingsbevoegdheid en de politie een algemene opsporingsbevoegdheid. Voor de gevallen waarin ondersteuning van de politie nodig is, in de vorm van backup bijvoorbeeld, wordt deze ook geleverd.

Vraag 16

Zijn bekende risicotrajecten en risicostations bij u in beeld? Wat is de inzet van de politie, in samenwerking met de NS en het lokaal bestuur, om deze veiliger te maken?

Antwoord 16

Over het algemeen kan worden gesteld dat op stations gelegen in de Randstad en treintrajecten die hierop rijden verhoudingsgewijs (in relatie tot het aantal passanten en reizigers) meer meldingen worden gedaan dan op stations en treintrajecten daarbuiten gelegen. De NS zet daar samen met politie, gemeenten en andere vervoerders doelgerichte acties in om de overlast en incidenten terug te dringen en waar mogelijk te voorkomen.

Vraag 17

Is er een vast aantal boa's/conducteurs per lijn en wordt dat aantal uitgebreid, gezien de toename van de agressie op het spoor?

Antwoord 17

Op dit moment is elke trein van de NS voorzien van een hoofdconducteur. Op basis van informatie gestuurd optreden, worden daar Veiligheid & Servicemedewerkers extra ingezet voor toezicht op orde, rust, veiligheid. Daarnaast voorziet NS al haar nieuw materieel (of revisie materieel) van camera's of brengt open zichtlijnen in de trein aan zodat er meer sociale controle is. Ook door het analyseren van incidenten en daar preventief Veiligheid & Servicemedewerkers met extra boa-bevoegdheden in te zetten, probeert NS incidenten zoveel mogelijk te voorkomen.

Vraag 18

Bent u bereid om te kijken naar een verruiming voor het uitwisselen van gegevens tussen vervoerders en politie zodat overlast- en geweldplegers niet bij één vervoerder maar in het gehele OV kunnen worden geweerd?

Antwoord 18

Zie antwoord bij vraag 8.

Vraag 19

Bent u bereid om de duur van het OV-verbod uit te breiden en een permanent OV-verbod in te stellen voor reizigers die zich ernstig hebben misdragen in het openbaar vervoer?

Antwoord 19

Overlast door reizigers in het openbaar vervoer is onacceptabel en wordt niet getolereerd. Een verbod wordt in een concrete casus voor een bepaalde duur opgelegd. Deze duur hangt af van de aard van de onderliggende overtredingen. Hiertoe is een leidraad opgesteld door het Openbaar Ministerie in samenwerking met vervoerders en de politie waarin delicten met bijbeho-

rende strafmaten staan beschreven. Bij het bepalen van de omvang van het verbod, zoals een permanent OV-verbod, is het belangrijk om de proportionaliteit niet uit het oog te verliezen.

Vraag 20

Kunt u de laatste stand van zaken geven van de uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Minhas (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 43) over het lik-op-stukbeleid voor veelplegers in het openbaar vervoer?

Antwoord 20

Voor het gedrag van veelplegers is in het openbaar vervoer geen ruimte en wordt afgestraft. Afhandeling van strafzaken via de ZSM-werkwijze (Zorgvuldig, Snel op Maat) is een goede manier om in strafzaken die zich daarvoor lenen op een snelle en adequate manier tot bestraffing te komen. Deze mogelijkheid wordt al zo veel als mogelijk toegepast op alle eenvoudige misdrijven, ook als die zich hebben voorgedaan in het openbaar vervoer. Voor de in de motie gevraagde evaluatie zijn onderzoeksvragen opgesteld naar de aard en omvang van geweldsdelicten in het openbaar vervoer die volgens de ZSM-werkwijze zijn opgepakt. De betrokken organisaties is gevraagd onderzoek te doen om de desbetreffende vragen te beantwoorden. Naar verwachting kan de Kamer dit najaar worden geïnformeerd over de uitkomsten van deze evaluatie.