

Verburg

de kosten van bewaring te dragen. Zoals al gememo-reerd, heb ik tijdens het algemeen overleg gezegd dat ik dit een goede gedachte vind. Ik ben erover in overleg met de minister van Justitie. Er bestaan mogelijkheden voor zo'n regeling, maar tegelijkertijd blijkt dat er in de praktijk ook problemen aan vast kunnen zitten. Het overleg gaat echter door en op het moment dat daarbij sprake is van besluitvorming, zal ik de Kamer dat zo spoedig mogelijk laten weten. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid. Hiermee heb ik alle vier de moties behandeld.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik vrees dat wij hier te maken hebben met enige willekeur. Ik stem uiteraard graag voor de motie van de heer Ormel. Als de minister echter zegt dat het haar inzet is als woordvoerder namens het kabinet, dan is het een overbodige motie. De minister zegt dat ook als ik een motie indien waarvan zij vindt dat deze in overeenstemming is met haar beleid. In dat geval is de motie ook overbodig. Waarom gooit zij hier nu een ander kleurtje overheen?

Minister **Verburg**: De Kamer gaat over haar vragen en moties. Als het mij is toegestaan, ga ik over mijn oordelen. Ik heb gezegd wat ik aan het doen ben, ik heb gezegd dat het overleg gaande is en ik heb gezegd dat ik de Kamer ten spoedigste zal laten weten wat de uitkomst van dat overleg is. In die zin is de motie van de heer Ormel ondersteuning van mijn beleid.

De heer **Graus** (PVV): Ik vraag hier al langer om, dus eigenlijk is het mijn pakkie-an. Nu gaat de CDA-fractie er twee keer mee vandoor. Het komt de dieren ten goede, dus dat is goed. De minister heeft het allemaal toegezegd. Als ik een motie moet indienen over ieder punt dat de minister mij heeft beloofd en toegezegd, dan had ik dit jaar nog 80 moties ingediend. Als de minister mij iets heeft toegezegd, vertrouw ik daarop. Ik vind dan ook dat deze motie al overgenomen is en dat de minister dat ook moet zeggen.

Minister **Verburg**: Zoals ik al tegen mevrouw Van Velzen zei, heb ik het tijdens het algemeen overleg op 12 maart toegezegd. Ik heb nu gezegd dat het werk in uitvoering is. Ik zie de motie als een extra aanmoediging die altijd mooi meegenomen is op het moment dat je in de Kamer staat. De motie is dus ondersteuning van beleid dat reeds werk in uitvoering is.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de antwoorden. Ik stel voor, volgende week dinsdag te stemmen over de moties.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 13 maart 2007 over **de sociale veiligheid in het openbaar vervoer**.

De **voorzitter**: Ik heet de bewindslieden van harte welkom. Om te spreken hebben zich bij mij gemeld: de heer Roemer, de heer Mastwijk en de heer Madlener. Als nog andere mensen dringend behoefte hebben om hier het woord actief te voeren, hoor ik dat graag. Dat is niet het geval.

□

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw de voorzitter. Na het algemeen overleg over sociale veiligheid openbaar vervoer zijn er wat ons betreft nog twee onderwerpen waarover wij het nodig vinden een motie in te dienen. Het eerste onderwerp betreft het ov-loket. De overwegingen in mijn motie geven aan waarom ik deze motie wil indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat reizigers in het openbaar vervoer goede mogelijkheden dienen te hebben om hun klachten hierover te kunnen uiten;

overwegende dat een reizigersvereniging een beleid voert en daarmee bij uitstek niet onafhankelijk is en dat daarmee ook niet alle reizigers binnen één reizigersvereniging georganiseerd kunnen worden;

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat opstaat voor de komst van meer reizigersverenigingen;

overwegende dat door één reizigersvereniging de klachtenbemiddeling voor het openbaar vervoer te laten regelen en dit te subsidiëren, het nagenoeg onmogelijk is voor andere reizigersverenigingen om bestaansrecht te verwerven;

verzoekt de regering, het ov-loket niet onder te brengen bij een reizigersvereniging zolang er geen reizigersvereniging is die alle reizigers aanspreekt, maar te zorgen voor een centraal klachtenloket dat alle reizigers aanspreekt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (28642).

De heer **Roemer** (SP): Het moge duidelijk zijn dat met name de onafhankelijkheid van een dergelijk belangrijke instantie van belang is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Op basis waarvan suggereert de heer Roemer dat Rover geen onpartijdige

Roemer

organisatie is? Voor zover ik weet is deze organisatie niet aan een partij of bedrijf gekoppeld en wil zij de belangen van iedereen behartigen.

De heer **Roemer** (SP): Dit punt is in het algemeen overleg verschillende keren aan de orde geweest. Rover doet heel goed werk. Ik ben daar blij mee en zij moet daarmee vooral doorgaan. Wat Rover ook goed doet, is een uitgesproken mening geven over bepaalde beleids-terreinen binnen het openbaar vervoer, bijvoorbeeld over marktwerking, conducteurs en noem alle punten maar op waarover discussie mogelijk is. Zij vertegenwoordigt daarmee niet alle reizigers; sommige reizigers zijn het met bepaalde uitgangspunten van Rover niet eens. Enerzijds om te voorkomen dat Rover daarmee in de problemen komt en anderzijds omdat er al een nieuwe reizigersvereniging is ontstaan met ook al meer dan 5000 leden, die de eerder genoemde mogelijkheid niet heeft, is het mijn wens om de taak bij die verenigingen weg te halen en onder te brengen bij een door het kabinet op te richten instantie.

Ik dien een tweede motie in over de hoofdconducteurs en de geweldsbevoegdheid van conducteurs. Daarover is een stevig debat gevoerd. Sinds 1 januari jongstleden is van conducteurs de ontheffing verlopen. Zij hebben geen geweldsbevoegdheid meer, met uitzondering van een aantal conducteurs die de opleiding al gehad hebben of degenen – ik meen dat dat er 200 zijn – die de cursus nu nog volgen. Dat geeft een heel slecht signaal af aan de conducteurs en doet het veiligheidsgevoel van de reizigers geen goed.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat sinds 1 januari 2008 de ontheffing voor de geweldsbevoegdheid voor hoofdconducteurs is komen te vervallen;

overwegende dat slechts een klein percentage van de hoofdconducteurs reeds de gelegenheid heeft gehad om deel te nemen aan een cursus voor het behalen van de geweldsbevoegdheid;

overwegende dat het niet langer bezitten van een geweldsbevoegdheid heeft geleid tot grote onrust onder de conducteurs;

overwegende dat het van het grootste belang is dat een conducteur accuraat kan ingrijpen bij calamiteiten;

verzoekt de regering, de ontheffing voor de geweldsbevoegdheid – zoals die bestond tot 1 januari 2008 – voor hoofdconducteurs die aangegeven hebben de cursus geweldsbevoegdheid te willen volgen, te verlengen tot 1 april 2009, teneinde de Nederlandse Spoorwegen de gelegenheid te geven, alle hoofdconducteurs die dit wensen, de cursus geweldsbevoegdheid te laten volgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (28642).

De heer **Mastwijk** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Op het punt van sociale veiligheid op en rond het spoor hebben wij het de laatste tijd vooral over de hoofdconducteurs en de geweldsbevoegdheid, maar de CDA-fractie vindt dat wij de rol van de politie niet moeten vergeten. Bijvoorbeeld de spoorwegpolitie en de regionale politie zijn van belang als een steun in de rug in gevallen waarin het personeel in de trein of op het station de problemen niet aankan. Mijn fractie heeft de indruk dat de spoorwegpolitie op het gebied van de sociale veiligheid een soort terugtrekkende beweging aan het maken is. Als die waarneming juist is, wordt er meer van de NS verwacht. Ik wil hierover van het kabinet duidelijkheid verkrijgen en dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de (spoorweg)politie een belangrijke rol speelt en moet blijven spelen op het gebied van de sociale veiligheid op en langs het spoor;

dat bij het bewaken van die sociale veiligheid de inzet van de politie complementair moet zijn aan de inzet van de mobiele teams;

dat de indruk bestaat dat de rol van de spoorwegpolitie ten opzichte van andere vormen van toezicht en handhaving aan het afnemen is, waardoor relatief veel inzet door de NS moet worden geleverd;

verzoekt de regering, de spoorwegpolitie te blijven betrekken bij het verbeteren en bewaken van de sociale veiligheid en de Kamer in te lichten over de wijze waarop zij dit gestalte gaat geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Mastwijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (28642).

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Verleden week hebben wij het debat gehad over de geweldsbevoegdheden van de conducteurs, maar de belangrijkste vraag die ik keer op keer heb gesteld, is eigenlijk niet beantwoord. Waarom verliezen de conducteurs nu hun geweldsbevoegdheden? Wat ging er nu fout in het verleden? Omdat ik geen antwoord heb gekregen en dus ook geen overtuigende reden heb gehoord waarom het nodig is, heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat conducteurs hun geweldsbevoegdheden verliezen;

overwegende dat deze geweldsbevoegdheid nooit tot grote problemen heeft geleid;

verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat de conducteurs hun geweldsbevoegdheden niet verliezen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (28642).

Wij zullen even met het antwoord van de bewindslieden wachten, totdat zij alle moties hebben gekregen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Inderdaad is, zoals de heer Roemer al zei, hier een lang debat aan voorafgegaan. Dat debat wil ik vandaag niet overdoen – ik zie dat u dat met mij eens bent – maar er kwam daarin wel duidelijk naar voren dat een conducteur zonder geweldsbevoegdheid echt niet iemand is die zielig met de handjes op de rug staat met een gebroken pistooltje onder de arm. Hij mag heel veel doen. Jaren geleden is echter wel gezegd dat voor een echte geweldsbevoegdheid op een gegeven moment een instructie noodzakelijk zou worden. Vanuit dat gegeven zijn wij toen het debat aangegaan. Het is geen nieuw debat, maar een debat dat jarenlang is gevoerd en waarbij ook duidelijk was dat aan die ontheffingen een eind ging komen.

Ik zal de moties langslopen, maar op die over het ov-loket zal de staatssecretaris reageren. Ik kom dan allereerst op de motie van de heer Roemer van de SP met het verzoek om hoofdconducteurs van de NS die al aangegeven hebben de opleiding geweldsbevoegdheid te willen volgen en die hiervoor de geschiktheidstoets hebben afgelegd deze bevoegdheid direct via een ontheffing te verlenen, dus een ruimere ontheffing. Eerder hebben wij gediscussieerd over de vraag of er een maximering is van het aantal mensen dat een opleiding kan krijgen. Ik heb toen gezegd dat er geen maximering zou zijn. Iedere hoofdconducteur die de geweldsbevoegdheid wil krijgen, kan zich aanmelden. Als hij de geschiktheidstest goed doorloopt, zal hij op een gegeven moment die opleiding ook kunnen krijgen. Als wij nu met deze motie zouden meegaan, zou dat betekenen dat feitelijk een tijdelijke ontheffing van de opleidingsvereiste voor de geweldsbevoegdheid nodig is. De beslissing daarover is primair de verantwoordelijkheid van onze collega van Justitie. De Nederlandse Spoorwegen hebben, op basis van de tijdelijke ontheffing van Justitie, reeds de mogelijkheid om 200 boa's

aan te wijzen die zonder afronding van de opleiding tijdelijk – tot juli 2009 – de geweldsbevoegdheid krijgen. Daar waar eerder jarenlang is gezegd dat de ontheffing ophoudt, wordt nu dus gezegd dat zij voor 200 mensen tot juli 2009 toch geldt. Dat is om het minimumaantal mensen te hebben waarmee de veiligheid kan worden gewaarborgd.

De beslissing over een nieuwe, aanvullende ontheffing is primair de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en zou kunnen worden genomen naar aanleiding van een aanvraag van de Nederlandse Spoorwegen. Een dergelijke aanvullende ontheffing is volgens NS niet nodig voor de veiligheid. Van Justitie heb ik vernomen dat een dergelijke algemene ontheffing naar verwachting niet zal worden verleend. Enerzijds is het verlenen van een dergelijke algemene ontheffing niet nodig volgens NS. Wij zullen kijken of de veiligheid echt wordt bereikt. Daar gaan wij namelijk over; wij controleren. De NS zegt dus dat het niet nodig is. Anderzijds is een dergelijke ontheffing niet gewenst in verband met de zorgvuldigheid die vanuit Justitie voor het geweldsgebruik wordt vereist. Ik vraag er ook aandacht voor dat zo'n ontheffing heel atypisch zou zijn in vergelijking met andere sectoren met boa's, zelfs met andere sectoren binnen het ov. Ook in andere sectoren is hiervan geen sprake.

Ik ontraad derhalve aanneming van deze motie. Ik zeg daarbij wel dat het voor mij van groot belang is dat wij ten eerste als politiek in den brede, dus kabinet en Kamer, controleren wat er met de veiligheid gebeurt. Daar zitten onze knoppen. Wij kijken dus of het lukt om met deze systematiek de veiligheid op peil te houden en sterker nog, te verbeteren. Ten tweede is het voor mij belangrijk dat iedereen die de geweldsbevoegdheid wil krijgen, die ook kan krijgen. Dat vind ik een belangrijk gegeven.

De heer **Roemer** (SP): Het antwoord is niet alleen bijna nietszeggend, maar ook nog met zichzelf in tegenspraak. Er wordt gezegd dat de 200 mensen die nu in opleiding zijn, voldoende zouden zijn. Dat staat haaks op het antwoord dat alle conducteurs die dat willen, toch de cursus kunnen volgen en hun geweldsbevoegdheid kunnen behouden. Dat geeft ook aan dat er nog behoefte aan is vanuit het personeel, maar blijkbaar ook vanuit NS, en dat het nog wel van belang is. De afgelopen twee jaar hebben wij al een ontheffing gegeven om mensen op te leiden. NS heeft daarvan destijds te weinig gebruikgemaakt, waardoor er nu pas 200 zijn opgeleid. Wij kunnen dan wel zeggen dat dit een fout van NS is, maar moeten wij de conducteurs en de reizigers daarvoor laten boeten? Dat lijkt mij heel slecht.

De motie die ik heb ingediend heeft ook een andere inhoud dan die van de heer Madlener, die het gewoon bij het oude wil laten. Ik heb dat bewust niet gezegd. Ik wil dat degenen die nu zeggen dat zij de opleiding willen volgen en daarvoor volgens de test ook geschikt zijn, dat moeten kunnen doen. Ik ben het er wel mee eens dat mensen die de bevoegdheid krijgen, daartoe adequaat moeten zijn opgeleid. Wij doen dan niets anders dan wij in het verleden hebben gedaan, alleen wat specifiek naar de doelgroep, inclusief de opleidingseisen. Ik hoor geen enkel argument waarom dat niet goed zou zijn, behalve dan dat het via Justitie zou moeten lopen. Dat vind ik overigens ook geen plezierig argument, want hier voeren wij het debat met deze minister.

Eurlings

Minister **Eurlings**: Ik heb mij zorgvuldig proberen uit te drukken. Ik heb gezegd dat met de 200 ontheffingen plus de mensen die al zijn opgeleid en "as we speak" worden opgeleid, het minimumniveau dat nodig is voor de veiligheid volgens de spoorwegen is gegarandeerd. Dat wil niet zeggen dat het er niet meer kunnen worden. Ik heb zojuist gezegd dat het voor mij een belangrijk gegeven is dat er geen maximum wordt gesteld aan het aantal mensen. Iedereen die wil en die tussen de oren geschikt is, kan de geweldsinstructie krijgen. Dat was voor het kabinet een belangrijk uitgangspunt. Ik houd ervan om open te zijn over dingen. Ik heb in het debat gewoon toegegeven dat ik op de vraag of het beter was geweest als er al meer mensen waren opgeleid, "ja" zou hebben geantwoord. De situatie is nu zoals zij is. Daarom kiezen wij voor de extra ontheffing, die helemaal ingaat tegen de lijn die ook met uw Kamer jarenlang is gewisseld, dat het nu zou ophouden met de ontheffingen. Het is dus prima dat dit extra stukje ontheffing er komt. U wilt voor een veel bredere groep alsnog een ontheffing. Ik ben het met u eens dat de kracht van uw motie daarin ligt dat deze betrekking heeft op de groep die het echt wil en kan. Toch wordt er dan een algemene ontheffing gegeven, terwijl al jarenlang het beleid is dat wij daarvan af willen. Ik heb begrip voor de beweegredenen, maar de volgende lijn lijkt mij beter. De uitvraag levert op dat heel veel mensen gemotiveerd zijn. Vervolgens moeten de partners, met NS voorop, alles op alles zetten om de mensen zo snel mogelijk op te leiden. Het kabinet spreekt altijd met één mond. Over de constructie met de boa's is jarenlang met de Kamer van gedachten gewisseld. Het geldt niet alleen voor de hoofdconducteurs. De instructie die je nodig hebt als je geweld wilt gebruiken, geldt voor andere sectoren van het openbaar vervoer en voor boa's in den brede. Daarom is in dit geval de algemene lijn van Justitie aan de orde.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik beluister in de woorden van de minister een zekere sympathie voor de motie van de heer Roemer. Het lijkt erop dat de minister wel wat voelt voor de motie, maar veronderstelt dat Justitie de ontheffing niet gaat geven. Ik kan mij voorstellen, met het oog op de motivatie van het NS-personeel, dat de minister tegen zijn collega van Justitie zegt: doe het nu, want het is van belang voor de sociale veiligheid op het spoor.

Minister **Eurlings**: De heer Mastwijk hoort meer dan ik heb willen zeggen. Ik heb tegen de heer Roemer gezegd dat ik hem begrijp als hij zegt dat zijn motie specifiek is gericht op een algemene ontheffing. Tegelijkertijd heb ik aangegeven dat het beleid altijd was dat de ontheffingen zouden stoppen. Dat beleid is jarenlang met de Kamer gewisseld en de Kamer heeft de regering nooit de voet dwars gezet. Sterker nog, de regering kon altijd doorregeren. Dit zou dus het moment zijn om te zeggen: iemand kan alleen geweld gebruiken op het moment dat hij daarvoor een opleiding heeft gehad, maar nu krijgen wij weer een nieuwe ontheffing. Ik hoop dat veel conducteurs gemotiveerd zijn om de geweldsbevoegdheid te halen, maar dat moet nu blijken. Als het zo is, moeten de mensen zo snel mogelijk die opleiding krijgen. NS is verantwoordelijk voor het creëren van de veiligheid. NS durft het aan met het huidige aantal ontheffingen. Wij zijn er collectief als de kippen bij om

onze maatregelen te nemen, als blijkt dat de veiligheid niet goed is gediend. De veiligheid ligt nu op een niveau waarvan NS zegt: zo durven wij het aan; dit is het minimumniveau dat wij nodig hebben. Vervolgens hebben wij ervoor gezorgd dat iedereen die wil ook kan worden opgeleid. Daar gaat nu alle aandacht naar uit. Vorig jaar is er een ontheffing verleend, en het jaar daarvoor ook. Een nieuwe ontheffing maakt de kans niet kleiner, maar groter dat ook nu niet maximaal wordt ingezet op het opleiden van mensen.

De heer **Roemer** (SP): Het is niet uit te leggen dat een conducteur die de opleiding al volgt in een andere positie verkeert dan de conducteur die morgen met de opleiding begint. Wie de opleiding vandaag volgt, heeft wel een ontheffing, maar wie morgen met de opleiding begint, heeft geen ontheffing. Men is deze dan tijdelijk kwijt. Het is niet uit te leggen, aan de reizigers noch aan de conducteur, waar dit verschil in zit. Ik vind het echt onbegrijpelijk.

Minister **Eurlings**: Ik kan aan iedere reiziger en aan iedere conducteur uitleggen dat wij staan voor de veiligheid op het spoor. De veiligheid en het gevoel van veiligheid zijn op dit moment torenhoog; heel goed dus. Wij zullen erop toezien dat de veiligheid niet slechter wordt. Sterker nog, wij willen dat de veiligheid nog verder verbetert. Ik durf iedere reiziger daarop aan te spreken en iedere reiziger mag mij als minister erop aanspreken. Vervolgens komt de vraag aan de orde hoe de veiligheid bij NS wordt gecreëerd. Wij kijken toe en controleren. NS heeft gezegd: wij hebben een bepaald minimumniveau nodig om de veiligheid te garanderen. Omdat dit nog niet was bereikt, heeft Justitie nog eenmaal een laatste ontheffing gegeven, tot aan het minimumniveau. Dit betekent echter niet dat wij de oplossing voor de toekomst weer moeten zoeken in ontheffingen. Laten wij NS het signaal geven dat men alles op alles moet zetten om de capaciteit van de opleidingen maximaal te hebben, zodat de mensen die willen zo snel mogelijk kunnen worden opgeleid. Ik vraag nog eenmaal aandacht voor het feit dat mensen die geen geweldsinstructie hebben ontvangen, de conducteurs, wel degelijk heel veel kunnen doen. Bovendien is het zo dat zij altijd, als er geweld tegen hen wordt gebruikt, geweld terug kunnen gebruiken. Het is dus echt niet zo dat iemand die geen bevoegdheid heeft, zielig met de armpjes op de rug gebonden met een gebroken pistooltje onder de arm staat. Dat beeld doet de werkelijkheid echt geen recht.

De heer **Madlener** (PVV): Dit beeld doet de werkelijkheid ook geen recht. De juridische positie van een conducteur verslechtert namelijk wel degelijk, als er iets mis gaat. Dat is ook de reden dat de conducteurs niet blij zijn dat zij hun geweldsbevoegdheid verliezen. Dit wil niet zeggen dat zij die bevoegdheid moeten gebruiken, maar als er iets gebeurt, is hun positie wel slechter. Het is eenieder bekend hoe wordt omgegaan met mensen die uit hoofde van hun functie geweld moeten gebruiken: zij staan het eerst in het beklagdenbankje. Dat is een heel slechte zaak.

Minister **Eurlings**: Ik heb in het algemeen overleg gezegd dat op het moment dat geweld gebruikt wordt, ook de conducteur zonder geweldsbevoegdheid volstrekt

Eurlings

in zijn recht staat als hij daarop reageert met gepast geweld. De kern van de succesvolle Nederlandse benadering, die ons de historische grote veiligheid heeft gebracht, is het voorkomen van geweld, het de-escaleren. De heer Veenman heeft recent met een rekensom aangetoond dat ongeveer in een op de miljoen contacten tussen een conducteur en een klant echt sprake is van geweld. Over die verhoudingen hebben wij het nu. In de meeste gevallen waar iets dreigt – en dat is veel vaker dan een op de miljoen – is de conducteur geschoold, gemotiveerd en in staat om geweld te voorkomen. Dat blijft dus de kern. Dat beeld wil ik er nog eens tegenover zetten. Nogmaals, iedere conducteur die dat wil, moet opgeleid kunnen worden. Ik vind het belangrijk dat het niet heel erg lang duurt dat er op capaciteit wordt ingezet. Dat lijkt mij nu de beste weg vooruit.

In de motie vraagt de heer Madlener ook om een algemene ontheffing. Mede om deze reden moet ik deze motie ontraden. Er is wel een paar keer zo'n algemene ontheffing verleend, maar dat was nog voor mijn tijd als minister. De Kamer heeft nadrukkelijk gezegd dat daar een einde aan zou komen. Dat geldt voor alle boa's die een geweldsbevoegdheid willen hebben, dus ook voor de conducteurs.

De motie van de heer Mastwijk krijg ik zojuist overhandigd. Daarin staat dat de (Spoorweg)politie een belangrijke rol speelt en moet blijven spelen op het gebied van sociale veiligheid op en langs het spoor. Verder staat daarin: bij het bewaken van die sociale veiligheid moet de inzet van politie complementair zijn. Als ik dit zo lees, vind ik dit een sympathieke motie. De motie verzoekt de regering, de spoorwegpolitie te blijven betrekken bij het verbeteren en bewaken van sociale veiligheid en verzoekt de regering, de Kamer ter zake in te lichten. Ik kan deze motie beschouwen als ondersteuning van het beleid. Ik zal de Kamer op een gepast moment inlichten. Ik kom er dus nader bij de Kamer op terug.

De heer **Mastwijk** (CDA): Op voorwaarde dat "een gepast moment" niet ergens in 2009 is, trek ik mijn motie in. Het gevraagde moet op niet al te lange termijn gestalte krijgen, ook als het gaat om de relatie met het inzetten van de mobiele teams.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Mastwijk (28642, nr. 30) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter.

De heer **Madlener** (PVV): Het ontnemen van de geweldsbevoegdheid tast wel degelijk de rechtspositie van de conducteur aan. Ik vind dat er goede redenen moeten zijn om daartoe over te gaan. Die redenen hoor ik maar niet. Ik heb daar zo vaak om gevraagd. Zo heb ik gevraagd om vijf incidenten te noemen waarin het uit de hand gelopen is.

De **voorzitter**: Dit is een VAO.

De heer **Madlener** (PVV): Er wordt echter niet ingegaan op de argumenten die in mijn motie staan. Als een groep bewezen heeft om te kunnen omgaan met de geweldsbevoegdheid is dat wel die van de conducteurs. Kan de

minister nog eens uitleggen waarom een groep die tot nu toe zo goed met geweld omgaat en in slechts een op de miljoen contacten geweld toepast, zoals de minister zelf zegt, juist op deze manier getroffen moet worden?

Minister **Eurlings**: Het zou te ver gaan om het jarenlange debat bij een VAO over te doen over de positie van boa's en hun geweldsbevoegdheid. De ingezette lijn is dat mensen die echt actief geweld kunnen gebruiken, die dus zelf het eerst de klap uitdelen, daarvoor enige opleiding gevolgd moeten hebben. Die lijn is in de breedte ingezet. Ik ben blij dat de conducteurs in Nederland er sinds jaar en dag vooral in slagen om geweld te voorkomen in plaats van het te gebruiken. Ik herhaal dat dit een lijn is die breed is ingezet. In het buitenland is ook te zien dat mensen die actief geweld mogen gebruiken, daarvoor enige opleiding gevolgd hebben.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Wij hebben ook over dit onderwerp uitgebreid gesproken, tot twee keer toe. De heer Roemer verzoekt de regering in zijn motie, het ov-loket niet onder te brengen bij een reizigersvereniging zo lang er geen reizigersvereniging is die alle reizigers aanspreekt, maar te zorgen voor een centraal klachtenloket dat alle reizigers aanspreekt.

Ik heb tijdens het algemeen overleg al gezegd dat de uitvoering van het ov-loket bij ROVER in feite de uitvoering is van een amendement van de Kamer. Dat amendement is toegezegd. Desondanks is onderzocht of het mogelijk zou zijn het ov-loket niet bij ROVER maar bij een andere instantie onder te brengen. Wij hebben daarvoor gekeken naar Consuwijzer, maar het is gebleken dat de wijze van werken daar niet past op de werkelijkheid in de ov-sector. Dat heeft ertoe geleid dat wij weer naar ROVER zijn gegaan en met die organisatie afspraken hebben gemaakt over de toegankelijkheid van het loket en over het delen van de informatie met alle belanghebbenden. Op die manier is de onafhankelijkheid van het ov-loket gewaarborgd.

Ik hecht eraan te zeggen dat de betrokken organisaties in de ov-sector zich alle kunnen vinden in de onderbrenging van het ov-loket bij ROVER. Om deze redenen ontraad ik de aanneming van de motie van de heer Roemer.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 18 maart 2008 over **de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor en Openbaar Vervoer (LMCA)**.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Tijdens het debat kregen de minister en ik bijna woorden over de ambitie van de minister. Laat ik er duidelijk over zijn dat de minister en ik hierover volstrekt gelijkgestemd zijn.

Tijdens de begrotingsbehandeling en de bespreking van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor heeft mijn fractie al uitgebreid stilgestaan bij de procedures rond de bouw van nieuwe stations. Nieuwe stations kunnen, zeker als er een goede samenhang is met de ruimtelijke ontwikkelingen, bijdragen aan de 5%