

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
28 juni 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.05.01557	2040516210, 2040516220, 2040516230
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u in een brief, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de antwoorden op de door de leden Dijkema, Gerkens, Algra en Van Hijum gestelde vragen over het omgaan van conducteurs met geweld in het openbaar vervoer.

Antwoorden op de vragen van het lid Dijkema over het omgaan van conducteurs met geweld in het openbaar vervoer

1. Kent u het onderzoek van FNV Bondgenoten naar het omgaan van conducteurs met geweld in het openbaar vervoer¹?
1. Ja, dit ken ik.
2. Onderschrijft u de conclusie dat 60% van de conducteurs niet weet hoe zij moeten omgaan met geweld in de trein?
2. Uit het onderzoek kan deze conclusie niet worden getrokken. In de eerste plaats heeft de steekproef hiervoor een te beperkte omvang gehad, namelijk 171 respondenten. In de tweede plaats bestond de steekproef naast treinpersoneel ook uit buspersoneel. In de derde plaats luidt de conclusie uit het onderzoek dat 60% van de ondervraagden de instructies over het geweld dat zij mogen

¹ Nova, 7 juni jl.

toepassen in situaties die daarvoor in aanmerking komen niet duidelijk genoeg vinden. Dit is van een andere strekking dan de vraag of respondenten ook weten hoe ze moeten omgaan met geweld.

In het kader van het arbeidsomstandighedenbeleid acht ik het een taak van de vervoersbedrijven om het personeel in staat te stellen om hun taken goed en op een zo veilig mogelijke manier uit te kunnen voeren. De (circa 3800) hoofdconducteurs van NS zijn allen Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA) en hebben derhalve de bevoegdheid om conform artikel 8, eerste lid, van de Politiewet 1993 bij de uitoefening van hun taak gepast geweld te gebruiken. Ter toetsing van hun bekwaamheid om met deze bevoegdheid om te gaan dienen zij een keer per kalenderjaar te slagen voor een door mijn ambtgenoot van Justitie dit jaar vastgestelde toets geweldsbeheersing.

3. Klopt het dat NS en ook Connexxion geen reglement voor hun personeel hebben waarin duidelijk verwoord staat hoe te handelen in geweldsituaties? Zo ja, wat is daarover uw mening?

3. Ja, dat klopt. Het ontbreken van een reglement betekent echter niet dat NS en Connexion op dit punt niets ondernemen en naar mijn mening is dat ook toereikend.

Zoals hierboven vermeld hebben alle BOA's bij NS de bevoegdheid om gepast geweld te gebruiken om zichzelf te verdedigen en/of indien iemand is aangehouden. Dit laatste als in afwachting van de overdracht aan de politie belet moet worden dat de aangehouden persoon er vandoor gaat.

Momenteel geldt voor de BOA's bij NS dat zij vooral getraind worden op het zonder gebruik van lichamelijk geweld en hulpmiddelen te werken aan de-escalatie van bedreigende situaties. NS vindt dat geweld met grote terughoudendheid moet worden toegepast. Volgens opgave van de NS blijkt uit ervaringen van de afgelopen jaren ook dat hun BOA's hier goed mee weten om te gaan. In de weinige gevallen dat conducteurs voor de rechter moesten komen, werd geoordeeld dat het toegepaste geweld onvermijdelijk en niet buiten proporties was.

Connexxion heeft gekozen voor een intensieve training en praktijkbegeleiding (maandelijks vier uur) die primair is gericht op een klantvriendelijke benadering van alle reizigers. Tijdens de training en begeleiding wordt het personeel praktisch opgeleid hoe om te gaan met geweldsituaties.

4. Wordt dit probleem onderkend en aangepakt via uw Aanvalsplan Sociale veiligheid Openbaar Vervoer? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, wat gaat u daaraan doen?

4. Een van de maatregelen in het Aanvalsplan Sociale Veiligheid is het ontwikkelen in samenwerking met de branche van een specifieke opleiding voor de BOA in het

openbaar vervoer (BOA-OV). Doel van deze BOA-OV opleiding is het *optimaal* voorbereiden van de BOA's op de uitoefening van hun functie in het OV. Behalve een betere verbinding tussen opleiding en praktijk van de BOA, komt de BOA-OV opleiding de kwaliteit van de arbeid van BOA's ten goede.

Antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over agressie tegen personeel in het openbaar vervoer.

1. Wat is uw mening over de bevinding van FNV-Bondgenoten dat een derde van de controleurs in het openbaar vervoer de afgelopen maanden in aanraking is geweest met agressie²?

1. De steekproef in het onderzoek van FNV-Bondgenoten heeft een beperkte omvang gehad (171 respondenten), op basis waarvan het naar mijn oordeel niet mogelijk is om algemene uitspraken te doen over de mate waarin controleurs in het OV in aanraking komen met agressie. Bovendien is het een eenmalige meting geweest, terwijl juist de ontwikkeling van sociale onveiligheid in de tijd cruciaal is om de ernst van de problematiek te volgen. In dit verband verwijs ik naar de resultaten van de Personeelsmonitor, zoals opgenomen in het Jaarverslag VenW over 2004.

2. Kunt u aangeven waarom veel Bijzonder opsporingsambtenaren (BOA's) geen geweldsbevoegdheid hebben? Kunt u aangeven hoeveel mensen die hiervoor in aanmerking komen hier ook daadwerkelijk over beschikken? Is het waar dat de opleidingen voor deze aantekening tekort schieten? Bent u bereid te bevorderen dat meer mensen deze bevoegdheid gaan halen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen?

2. Veel Bijzondere Opsporingsambtenaren (BOA's) hebben de bevoegdheid om conform artikel 8, eerste lid, van de Politiewet 1993 bij de uitoefening van hun taak gepast geweld te gebruiken. Ter toetsing van hun bekwaamheid om met deze bevoegdheid om te gaan dienen zij een keer per kalenderjaar te slagen voor een door mijn ambtgenoot van Justitie dit jaar vastgestelde toets geweldsbeheersing. De werkgever van de BOA dient deze ter voorbereiding op de toets, gelegenheid te bieden tot het volgen van op deze toets toegesneden trainingen.
In het kader van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid is in samenwerking met de branche een specifieke opleiding voor de BOA in het openbaar vervoer (BOA-OV) ontwikkeld. Doel van deze BOA-OV opleiding is het optimaal voorbereiden van de BOA's op de uitoefening van hun functie in het OV. Behalve een betere verbinding tussen opleiding en praktijk van de BOA, komt de BOA-OV opleiding de kwaliteit van de arbeid van BOA's ten goede.

² Nova, 7 juni jl.

3. Wat is uw mening over het nieuwe boetebeleid van de NS, waarbij alle klanten een boete van 35 euro krijgen indien zij niet een geschikt kaartje kunnen tonen? Bent u er van op de hoogte dat zowel reizigersorganisatie Rover als vakbond FNV dit nieuwe beleid onwenselijk vinden³, omdat het niet klantvriendelijk is en mogelijk tot meer agressie kan leiden? Vindt u dit nieuwe beleid klantvriendelijk? Wat voor gevolgen heeft deze maatregel op de agressie richting conducteurs?
3. In mijn brief van 6 juni 2005 met kenmerk DGP/MDV/u.05.01312 heb ik aangegeven dat NS voornemens is om per 1 oktober 2005 het boetebeleid te wijzigen. Deze wijziging is in lijn met de motie van de leden Van Hijum en Dijksema waarin de regering verzocht is om te komen tot een uniform boetesysteem. De bedoeling van een meer uniform boetesysteem is nu juist dat het gaat bijdragen aan verbetering van de sociale veiligheid van de reiziger en het personeel in het openbaar vervoer.

Het nieuwe boetebeleid van de NS is eenduidig en simpel en is bedoeld om zwartrijden te voorkomen. Welwillende klanten worden klantvriendelijk behandeld. NS zal haar klanten ruimschoots in de gelegenheid stellen om te wennen aan het beleid en de boete wordt altijd kwijtgescholden indien NS schuldig is aan de situatie. NS gaat tevens een uitgebreide voorlichtingscampagne voeren en zal de eerste keer coulant zijn om de klanten te laten wennen. Het beleid heeft als doel calculerende reizigers te ontmoedigen en niet om het welwillende klanten moeilijk te maken. De conducteur wordt goed voorbereid om dit aan de reizigers uit te leggen. Het personeel zal ook een actieve bijdrage leveren aan de invoering van het nieuwe boetebeleid per 1 oktober, door nu al klantkaartjes uit te delen en door in de trein voorlichting op maat te geven.

4. Wat is uw mening over het feit dat de noodzakelijke back-up van de politie voor conducteurs nogal eens ontbreekt en dat vanwege het nieuwe boetebeleid hier mogelijk een nog groter beroep op zal worden gedaan? Hoe denkt u voor deze back-up van de politie te kunnen zorgen?
4. Het opvolgen van assistentieverzoeken van conducteurs door het KLPD (dienst Spoorwegpolitie) maakt deel uit van het convenant dat tussen het korps, BZK en Justitie is afgesloten. Afspraak is dat minimaal 90% van de verzoeken dient te worden opgevolgd. Deze afspraak wordt gehaald en de realisatie van de afspraak wordt nauwlettend gevolgd. Het ontbreken van de back-up deel ik derhalve niet.

De samenwerking en rolverdeling tussen NS, ProRail, KLPD en OM is vastgelegd in het Nationaal Veiligheidsarrangement Spoorvervoer. In dit arrangement is afgesproken dat de politie assistentieverzoeken bij geweld of dreiging met geweld van NS-medewerkers met toezichthoudende en handhavende werkzaamheden als prioriteit 1 beschouwt. Meldingen met prioriteit 1 hebben bij de politie de hoogste prioriteit. Dit verandert niet met het nieuwe boetebeleid. Tevens worden

³ www.fnvbondgenoten.nl

voor de eerste weken na de invoering speciale afspraken gemaakt over de inzet van de Unit Probleemgerichte Inzet (UPI-teams) en overige opvolging. Verwachting is dat hoogstens een tijdelijke piek zal zijn in de beginperiode. Overigens verwachtte NS dit ook bij de introductie van het anti-rookbeleid maar die piek is destijds niet opgetreden. Wat betreft de capaciteit van het KLPD, wijs ik tenslotte op de uitbreiding van de capaciteit met 51 fte met ingang van begin 2004, gerealiseerd als onderdeel van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid.

5. Bent u bereid maatregelen te nemen om te voorkomen dat dit rigide boetebeleid daadwerkelijk ingevoerd zal worden?
5. Mede gelet op de onder 3 genoemde motie waarin de regering verzocht is om te komen tot een meer uniform boetesysteem, is dit naar mijn mening niet aan de orde.
6. Bent u ervan op de hoogte dat het nieuwe boetebeleid van de NS en de toenemende agressie tot grote onrust onder het personeel bij het openbaar vervoer leidt? Zo ja, bent u bereid deze vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden om snel duidelijkheid te scheppen?
6. Het boetebeleid, dat NS per 1 oktober gaat invoeren, wordt bij veel van de overige grote OV-bedrijven al sinds jaar en dag toegepast. NS verwacht niet dat de invoering tot onrust zal leiden bij het personeel.

Antwoorden op de vragen van de leden Algra en Van Hijum over geweldshantering in openbaar vervoer.

1. Deelt u de mening dat het van groot belang is voor de veiligheid in het openbaar vervoer en van het personeel dat Bijzonder Opsporingsambtenaren (BOA's) zijn toegerust om effectief in te grijpen wanneer er sprake is van agressie of geweld?
1. Die mening deel ik. Vandaar dat ik in het Aanvalsplan Sociale Veiligheid de actie heb opgenomen om samen met de branche een specifieke opleiding te ontwikkelen voor de BOA in het openbaar vervoer (BOA-OV). Doel van deze BOA-OV opleiding is het optimaal voorbereiden van de BOA's in het OV op de uitoefening van hun functie. Behalve een betere verbinding tussen opleiding en praktijk van de BOA, komt de BOA-OV opleiding de kwaliteit van de arbeid van BOA's ten goede.
2. Krijgen BOA's in het openbaar vervoer voldoende ondersteuning en instructie voor het doen van aanhoudingen in gewelddadige situaties in het openbaar vervoer? Wat is hierin de rol van de werkgevers in het openbaar vervoer?
2. Bovengenoemde opleiding verbetert de afstemming tussen theorie en praktijk. Dit wordt onder meer bereikt door het aanleren van BOA- en OV-wetgeving en procedures, het kunnen toepassen van de kennis en het afwikkelen van toegepast geweld. De BOA-OV opleiding voldoet hiermee aan de vereisten vanuit

de praktijk van de BOA-OV. Een dergelijke opleiding biedt optimale mogelijkheid om naast specifieke wetgeving voor de OV-sector aandacht te besteden aan vaardigheden in het omgaan met reizigers, waaronder lastige reizigers. Het is aan de werkgevers om er voor te zorgen dat hun BOA's opgeleid zijn en voldoende getraind zijn.

3. Krijgen controleurs in openbaar vervoer training in het omgaan met geweld?
3. In aanvulling op vraag 1 en 2 is het aan de werkgevers om er voor te zorgen dat hun BOA's voldoende getraind zijn. Dit geldt ook voor het omgaan met geweld. Het is mij bekend dat de werkgevers in het openbaar vervoer voor dergelijke training zorgen. Overigens zijn de (circa 3800) hoofdconducteurs van NS allen buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) en hebben zij in dit kader de bevoegdheid om conform artikel 8, eerste lid, van de Politiewet 1993 bij de uitoefening van hun taak gepast geweld te gebruiken. Ter toetsing van hun bekwaamheid om met deze bevoegdheid om te gaan dienen zij een keer per kalenderjaar te slagen voor een door mijn ambtgenoot van Justitie dit jaar vastgestelde toets geweldsbeheersing. De werkgever van de BOA dient deze ter voorbereiding op deze toets, gelegenheid te bieden tot het volgen van op deze toets toegesneden trainingen.

Bij andere vervoerbedrijven worden cursussen en trainingen gegeven op het vlak van omgaan met geweld. Bij Connexion is bijvoorbeeld gekozen voor een intensieve training en praktijkbegeleiding (maandelijks vier uur) die primair is gericht op een klantvriendelijke benadering van alle reizigers. Tijdens de training en begeleiding wordt het personeel praktisch opgeleid hoe om te gaan met geweldsituaties.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs