

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

1190

Vragen van de leden **Veltman** (VVD) en Olger van Dijk (Nieuw Sociaal Contract) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Geweld tegen NS-medewerkers weer toegenomen, «schokkend en onacceptabel»»* (ingezonden 16 februari 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 maart 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Geweld tegen NS-medewerkers weer toegenomen, «schokkend en onacceptabel»»?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

Heeft u een verklaring waarom het aantal geweldsdelicten tegen NS-medewerkers is toegenomen?

Antwoord 2

Verschillende maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed op de veiligheid in de trein en op het station. Het is daarom van belang om de ontwikkelingen in de trein en op het station niet los te zien van deze bredere ontwikkelingen, zoals verharding in de samenleving. NS meldt dat zij daarnaast een toename ziet van het aantal dak- en thuislozen, verwarde personen en drank- en drugsgebruikers in de treinen en op de stations. Deze veroorzaken overlast en agressie en dragen bij aan de stijging van de cijfers. In treinen ziet NS dat vooral de agressie tegen haar personeel is toegenomen, meestal naar aanleiding van de vervoersbewijscontrole.² Ik keur dat ten zeerste af. Geweld en agressie tegen mensen die in het openbaar vervoer werken is verwerpelijk. Het openbaar vervoer moet veilig zijn. Zowel voor personeel als reizigers. Ik heb veel respect voor de mensen die ons openbaar vervoer draaiende houden en baal ervan dat zij te maken krijgen met meer geweldsincidenten.

¹ NOS, 15 februari 2024, Geweld tegen NS-medewerkers weer toegenomen, «schokkend en onacceptabel» (nos.nl)

² Jaarverslag 2023 (inclusief jaarrekening) (presspage.com), p. 53

Vraag 3

Deelt u het gevoel van de leden dat het «Aanvalsplan veilig met de trein» hard nodig is, mede gelet op deze schrikbarende cijfers?

Antwoord 3

In de loop van 2022 kwamen de eerste signalen dat de eerdere positieve trend van een dalend aantal incidenten en een toenemend veiligheidsgevoel in het OV sinds de coronapandemie was omgeslagen. In reactie op deze signalen en onder andere de negatieve trend die de personeelsmonitor 2022 liet zien, heb ik samen met de vervoerders, decentrale overheden, ProRail, vakbonden, politie en het Ministerie van JenV een actieprogramma gestart onder leiding van een onafhankelijk voorzitter van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid.³ Ik heb uw Kamer hier op 26 juli 2023 over geïnformeerd⁴. Ik onderschrijf daarbij uw gevoel dat vanuit de betrokken partijen extra inzet nodig is om de ontwikkelingen een halt toe te roepen. Het actieprogramma geeft daarbij invulling aan de wens voor een bijbehorend plan en hierin samen te werken met het Ministerie van JenV, zoals ik u in de verzamelbrief OV en Taxi op 8 maart jl. heb geïnformeerd.⁵

Vraag 4

Hoe gaan andere landen om met geweld tegen treinmedewerkers en zijn er lessen die we hieruit kunnen trekken?

Antwoord 4

Nederlandse OV-bedrijven hebben met regelmaat contact met buitenlandse OV-bedrijven om uit te wisselen over de veiligheidssituatie in het OV en de maatregelen die ieder neemt. NS geeft aan dat ook enkele buitenlandse OV-bedrijven de laatste jaren een stijging ziet van geweld tegenover personeel. Dit betreft in sommige gevallen specifieke lijnen waar gericht wordt opgetreden op hotspots en hottimes. Deze informatie gestuurde aanpak past NS ook toe.

In sommige gevallen kunnen Nederlandse OV-bedrijven lessen trekken uit buitenlandse initiatieven. Dat wordt dan uiteraard ook gedaan; denk bijvoorbeeld aan het gebruik van bodycams die ook in verschillende andere landen gebruikt worden in het OV. In andere gevallen is het niet mogelijk om maatregelen over te nemen vanwege verschillen in het juridische landschap of een andere vorm van samenwerking met toezicht en handhaving in het OV. In Nederland zijn OV-boa's (die werkzaam zijn bij OV-bedrijven) bijvoorbeeld het eerste aanspreekpunt bij overlast. Indien nodig kunnen zij de politie oproepen. In verschillende andere landen zijn er geen OV-boa's, maar is er wel specifieke spoorweg- of transportpolitie met andere bevoegdheden en instrumenten.

Vraag 5

Wat is de stand van zaken wat betreft de uitvoering van de motie «Aanvalsplan veilig met de trein» en binnen welke termijn kan deze uitvoering worden verwacht?⁶

Antwoord 5

In 2023 zijn vervoerders, decentrale overheden, ProRail, vakbonden, politie en de ministeries van JenV en IenW voortvarend gestart met maatregelen om het OV veilig te maken voor reizigers en personeel, zoals ik ook bij het antwoord op vraag 3 heb toegelicht. De maatregelen in dit actieprogramma en de bijhorende samenwerking met de genoemde partijen zie ik als een invulling van de wens van uw Kamer om met een plan te komen en hierin samen op te trekken met het Ministerie van JenV. De uitvoering van deze motie loopt en voor een stand van zaken op de inhoudelijke acties verwijs ik naar de verzamelbrief OV en Taxi die uw Kamer heeft ontvangen op 8 maart.

³ De tweejaarlijkse «Personeelsmonitor sociale veiligheid van het personeel in het openbaar vervoer» is in de eerste helft van 2023 uitgevoerd in opdracht van CROW-KpVV en het Ministerie van IenW. De monitor volgt het veiligheidsgevoel van OV-personeel: <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/personeelsmonitor-2022>

⁴ Kamerstuk 28 642, nr. 110

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, Verzamelbrief OV en Taxi d.d. 8 maart 2024

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 36 410 XII, nr. 32

Verder blijf ik natuurlijk met alle betrokken partijen in gesprek om het actieprogramma verdere invulling te geven en te bepalen welke aanvullende afspraken nodig zijn. Tevens blijf ik uw Kamer periodiek informeren over de ontwikkelingen op het gebied van sociale veiligheid in het OV.

Vraag 6

Hoe vorderen de gesprekken tussen uw ministerie, J&V en de vervoerders wat betreft de veiligheid?

Antwoord 6

Ik heb regelmatig bestuurlijke gesprekken met alle betrokken partijen, waaronder met JenV en de vervoerders. Deze waardevolle samenwerking is in 2020 ook vastgelegd met het Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020–2025⁷. De samenwerking en de gesprekken zijn voor mij belangrijk zodat ik direct van de partners hoor welke maatregelen worden genomen en waar verbeteringen te behalen zijn. Zo is er in de bestuurlijke setting ook meermaals gesproken over het hierboven genoemde actieprogramma. Binnen die samenwerking zetten we goede stappen, zoals ik uw Kamer op 8 maart heb geïnformeerd.

Vraag 7

Zijn de maatregelen die de NS extra neemt bij u bekend en hoe helpt u de NS bij het nemen van deze maatregelen?

Antwoord 7

De NS neemt enkele structurele maatregelen zoals (permanente) ingangscntroles, gericht cameratoezicht en de informatie-gestuurde inzet van veiligheidspersoneel. Ten eerste verhoogt NS tijdelijk de instroom van het aantal Veiligheid en Service-medewerkers met 8,8% om de toegenomen uitval als gevolg van de situatie op de arbeidsmarkt op te kunnen vangen. Daarnaast is NS in januari 2024 van start gegaan met een pilot met bodycams voor NS-hoofdconducteurs en servicemedewerkers. Hierbij meldt NS dat 120 NS-medewerkers vrijwillig aan deze proef meedoen, waarmee de NS het gebruik van de bodycam uitbreidt ten opzichte van de ruim 700 Veiligheid en Service-medewerkers die de bodycam reeds dragen. Nieuw treinmaterieel wordt door NS tevens standaard voorzien van cameratoezicht. NS werkt ten slotte aan het eerder en sneller uitreiken van reis- en stationsverboden. Deze verboden kunnen worden opgelegd aan (notoire) overtreeders en worden door het OM strafrechtelijk gehandhaafd.

OV-bedrijven zijn primair verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in het OV en zijn vaak het beste in staat om de risico's in te schatten binnen het gehele OV-netwerk. In een aantal gevallen hebben OV-bedrijven zoals de NS hulp nodig van de overheid, bijvoorbeeld om regelgeving aan te passen ter vergroting van het veiligheidsinstrumentarium van vervoerders. Waar mogelijk ondersteun ik de NS dan ook.

Verder heb ik in 2024, net als in voorgaande jaren, een subsidie van € 2 mln. verleend voor extra capaciteit van NS veiligheid- en servicemedewerkers. Deze capaciteit kan vervolgens worden ingezet op plekken met een verhoogd risico op onveiligheid op bepaalde tijdstippen. Daarnaast compenseer ik samen met het Ministerie van JenV eenmalig voor de fysieke- en beveiligingsmaatregelen die NS in 2023 heeft genomen om de veiligheid rondom station Maarheeze te waarborgen. NS wordt voor in totaal 2,3 miljoen euro gecompenseerd. Ik heb uw Kamer daarover op 8 maart geïnformeerd.

Vraag 8

De NS heeft aangegeven graag bodycams in te willen zetten ter vergroting van de veiligheid; bent u het eens met de stelling dat deze bodycams een goede aanvulling zou zijn ter vergroting van de veiligheid van controleurs?

⁷ Landelijk convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020–2025, 9 juli 2020, kenmerk: 2020D29140, <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2020D29140>

Antwoord 8

De ervaringen met bodycams in andere landen en bij de Nationale Politie zijn positief. NS heeft aangegeven dat een bodycam een de-escalerend effect kan hebben tijdens een onveilige situatie en dat het mogelijk ook het veiligheidsgevoel voor NS-personeel vergroot. Ook geven zij aan dat de beelden van de bodycams, in aanvulling op de reeds aanwezige camera's in het OV, gebruikt kunnen worden voor opsporingsdoeleinden door justitie en politie. Ik vind het positief dat NS met deze proef voor hoofdconducteurs en servicemedewerkers verkent of ze de veiligheid voor het personeel kan verhogen.

Vraag 9

Kunt u, mede gelet op de ernst van de situatie, deze vragen op korte termijn beantwoorden?

Antwoord 9

Ik doe uiteraard mijn best om uw vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden.