

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

2882

Vragen van de leden **Alkaya** en **Van Nispen** (beiden SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Ministers van Justitie en Veiligheid en van Financiën over *het voornemen van de NS om de boa-bevoegdheid weg te halen bij hoofdconducteurs* (ingezonden 30 maart 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Ministers van Justitie en Veiligheid en van Financiën (ontvangen 27 mei 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2448.

Vraag 1

Wat vindt u als aandeelhouder van NS van het voornemen om de bevoegdheid van buitengewoon opsporingsambtenaar (boa) weg te halen bij de 2.800 NS-hoofdconducteurs?¹

Antwoord 1

NS is verantwoordelijk voor de veiligheid van haar reizigers en personeel. Het is aan NS om over de benodigde veiligheidsmaatregelen, zoals de inzet van boa's, te besluiten in afstemming met de ondernemingsraad. Van belang is dat de veiligheid van reizigers en personeel kan worden gewaarborgd. NS zegt een zorgvuldige afweging te hebben gemaakt en te kunnen instaan voor de veiligheid in de trein en op stations.

Vraag 2

Is u bekend in hoeverre de aangekondigde bezuinigingsopgaven van NS hebben meegespeeld bij het besluit om de boa-status bij hoofdconducteurs af te schaffen?²

Antwoord 2

Door de coronapandemie heeft NS al een tijd lang minder inkomsten. NS heeft een intensief meerjarig besparingsprogramma opgezet naar aanleiding van de financiële impact van COVID-19. Eén van de besparingsinitiatieven is het laten vervallen van de boa-bevoegdheid voor de hoofdconductor. Voor

¹ Gelderlander, 18 maart 2022, «NS wil hoofdconducteurs boa-status afnemen: «Werkt juist agressie in de hand»»

² Dagblad de Limburger, 25 februari 2022, «NS blijft impact coronacrisis voelen, overheidssteun blijft nodig»

alle hoofdconducteurs geldt nu nog de verplichting om de boa-bevoegdheid te halen. Hiervoor is een zware opleiding nodig en elke vijf jaar een hercertificering en examen. Dat brengt hoge kosten met zich mee en kost elke vijf jaar in totaal 13 dagen. Dagen waarop de hoofdconductor niet op de trein kan werken. Tegelijkertijd wordt er in de praktijk door de hoofdconducteurs weinig gebruik gemaakt van de boa-bevoegdheid. Per hoofdconductor wordt minder dan één combibon/boete per jaar uitgeschreven op basis van hun boa-bevoegdheid. In de meeste situaties wordt assistentie ingeroepen van Veiligheid & Service-medewerkers. NS ziet de boa-bevoegdheid daarom als een onnodige belasting voor hun hoofdconducteurs en kan hiermee bovendien een besparing van 5,7 miljoen euro per jaar realiseren.

Vraag 3

Is u bekend in hoeverre krapte in het personeelsbestand van de NS hierbij heeft meegewogen?

Antwoord 3

Ook NS heeft last van de krapte op de arbeidsmarkt en heeft nu en de komende jaren veel nieuwe hoofdconducteurs nodig. Het laten vervallen van de boa-bevoegdheid voor de hoofdconductor betekent dat de functie hoofdconductor toegankelijker wordt voor medewerkers van NS om naar door te groeien en om nieuwe medewerkers aan te trekken. Ook betekent dit dat zo'n 50 hoofdconducteurs die op dit moment hun boa-examen niet gehaald hebben weer aan de slag kunnen op de trein.

Vraag 4

Bent u in gesprek met NS over het voortzetten van steunmaatregelen om de in coronatijd opgelopen financiële tekorten bij NS te compenseren? Zo ja, zou u de Kamer kunnen informeren over de voortgang van deze gesprekken?

Antwoord 4

De coronacrisis heeft financiële consequenties voor NS, zowel op korte als op lange termijn. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Financiën blijven in nauw contact met NS over de continuïteit van de onderneming en de blijvende borging van het publiek belang. Het kabinet heeft op 14 april jl. besloten om de beschikbaarheidsvergoeding-OV door te trekken tot eind 2022.³ Ik blijf de (reizigers)ontwikkelingen goed monitoren en blijf daarover in gesprek met NS en de andere vervoerders in het Nationaal OV-Beraad (NOVB).

Vraag 5

Deelt u de mening dat de sociale veiligheid in treinen voor zowel medewerkers als reizigers altijd op de eerste plaats dient te staan?

Antwoord 5

Ja, de veiligheid van reizigers en medewerkers staat altijd voorop. NS verwacht dat deze wijziging geen impact zal hebben op de sociale veiligheid in de trein, vanwege de vele veiligheidsmaatregelen die in de loop der jaren al zijn genomen, de voorzieningen die zijn getroffen en de inzet van 700 Veiligheid & Service-medewerkers. De hoofdconductor blijft aanwezig en zichtbaar op de trein. Vanuit zijn toezichthouderschap blijft de hoofdconductor vervoerbewijzen controleren en ziet er actief op toe dat huisregels worden nageleefd. In lastige situaties die dreigen te escaleren, of bij agressie, roept de hoofdconductor – net zoals nu ook het geval is – de assistentie in van Veiligheid & Service-medewerkers via de Meldkamer. Bij de invoering zal nauw worden gemonitord hoe de hoofdconductor zonder boa-bevoegdheid door de reizigers en medewerkers wordt ervaren.

Vraag 6

Hoe wordt de veiligheid aan boord van treinen voortaan bewaakt als hoofdconducteurs geen gebruik meer kunnen maken van hun boa-bevoegdheid?

³ Kamerstuk 23 645, nr. 763

Antwoord 6

Er zijn al veel maatregelen genomen om de veiligheid in treinen en stations te verbeteren, zoals het plaatsen van toegangspoortjes, uitbreiden van het cameratoezicht, SMS/WhatsApp voor het in stilte melden van onveilige situaties in trein en op station en de inzet van inmiddels 700 Veiligheid & Service-medewerkers. Ook blijft de hoofdconductor vanuit zijn toezichthouderschap vervoerbewijzen controleren en ziet er actief op toe dat huisregels worden nageleefd. Zwartrijders krijgen van hoofdconducteurs nog steeds een boete (uitgestelde betaling) voor reizen zonder geldig vervoerbewijs. Er is wel een juridisch verschil tussen een boete van een boa en die van een toezichthouder. Het uitschrijven van een uitgestelde betaling door een toezichthouder is een korter en eenvoudiger proces. Het staande houden ter vaststelling van de identiteit komt te vervallen als de boa-bevoegdheid wegvalt, maar de hoofdconductor kan in combinatie met het vervoersbewijs nog steeds naar de identiteit vragen. In lastige situaties die dreigen te escaleren of bij agressie, roept de hoofdconductor – net zoals nu ook het geval is – de assistentie in van Veiligheid & Service-medewerkers via de Meldkamer. Belangrijk om te noemen is dat de hoofdconductor ook als toezichthouder onderdeel blijft van de veilige publieke taak (VPT). Dit betekent dat wanneer een hoofdconductor te maken krijgt met agressie of geweld er voorrang wordt gegeven aan opsporing en vervolging van verdachten. Daarnaast worden straffen zo veel mogelijk direct toegepast en worden slachtoffers geholpen bij het verhalen van schade op de dader.

Vraag 7

Op welke wijze hebben de medewerkers van NS inspraak gehad in de discussie omtrent het afschaffen van de boa-status van hoofdconducteurs?

Antwoord 7

NS heeft voorafgaand aan het besluit bij de ondernemingsraad een adviesaanvraag gedaan om de boa-bevoegdheid van de hoofdconductor te laten vervallen. Na het indienen van de adviesaanvraag zijn inloopsessies georganiseerd en zijn de medewerkers geïnformeerd over het besluit en het verloop van het proces via de website en digitale nieuwsbrieven.

Vraag 8

Kunt u een overzicht verschaffen van het aantal keren dat NS-medewerkers in de afgelopen vijf jaar gebruik hebben gemaakt van hun boa-bevoegdheid? Kunt u daarbij tevens aangeven hoe vaak dit gold voor specifiek hoofdconducteurs?

Antwoord 8

Alle boetes die worden uitgeschreven door hoofdconducteurs en Veiligheid & Service-medewerkers, worden doorgezet aan het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). In de registratie van het CJIB wordt geen onderscheid gemaakt door wie de boete is uitgeschreven, de hoofdconductor of een medewerker Veiligheid & Service. Veiligheid & Service-medewerkers hebben in het afgelopen jaar ruim 10.300 boetes uitgeschreven. NS registreert alleen het aantal boetes dat door Veiligheid & Service-medewerkers wordt uitgeschreven en digitaal geregistreerd. Om inzicht te krijgen in het aantal boetes dat handmatig door de hoofdconducteurs wordt uitgeschreven heeft NS als referentie bij het CJIB het aantal boetes van de jaren 2018 en 2019 opgevraagd. Uit deze cijfers blijkt dat hoofdconducteurs gemiddeld 1500–2000 combi-bonnen/boetes per jaar uitschrijven. Dat betekent met 2800 hoofdconducteurs in dienst bij NS dat hoofdconducteurs minder dan één combibon/boete per jaar uitschrijven op basis van hun boa-bevoegdheid. Deze aantallen zijn vergelijkbaar met voorgaande jaren. Vanwege corona zijn in de jaren 2020 en 2021 nauwelijks boetes uitgeschreven door hoofdconducteurs.

Vraag 9

Hoe denkt u over de suggestie van vakbond FNV, die stelt dat het verdwijnen van de boa-status bij hoofdconducteurs ondervangen dient te worden door een uitbereiding van het aantal veiligheidsmedewerkers bij de dienst Veiligheid & Service?⁴

Antwoord 9

Op basis van overlastmeldingen uit het verleden verwacht NS dat het aantal assistentieverzoeken van hoofdconducteurs na het vervallen van de boa-bevoegdheid met 2 tot 4% zal toenemen, maar dat deze toename binnen de huidige werkzaamheden van de Veiligheid & Service organisatie kan worden opgevangen. Er is flexibiliteit in de huidige capaciteit en prioritering aanwezig in het Veiligheid & Service-proces om de schommelingen in het aantal assistentieverzoeken op te vangen. Assistentieverzoeken gaan altijd voor op een servicetaak of andere geplande taak met minder prioriteit. Daarnaast probeert NS door het analyseren van incidenten Veiligheid & Service-medewerkers met extra boa-bevoegdheden preventief in te zetten om incidenten zoveel mogelijk te voorkomen. NS heeft toegezegd alle maatregelen te zullen nemen die nodig zijn om de veiligheid «beheersbaar» en zo hoog mogelijk te houden voor reizigers en personeel. Als dit zou betekenen dat in de toekomst meer medewerkers Veiligheid & Service nodig zijn, dan zal NS in overleg met vakbonden en de ondernemingsraad hiertoe gezamenlijk besluiten. Als wordt besloten om meer Veiligheid & Service-medewerkers aan te trekken, dan is NS daarbij uiteraard afhankelijk van de huidige arbeidsmarkt.

Vraag 10

In hoeverre is dit een optie die u in overweging neemt?

Antwoord 10

Zoals in het antwoord op vraag 1 is aangegeven, is het aan NS om over de benodigde veiligheidsmaatregelen te besluiten in afstemming met de ondernemingsraad, zoals de inzet van boa's.

Vraag 11

Bent u bereid om met de directie van de NS in gesprek te gaan over de nadere invulling van de boa-status van NS-medewerkers? Bent u bereid daarbij tevens de conducteurs en veiligheidsmedewerkers nadrukkelijk te betrekken?

Antwoord 11

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 12

Hoe kijkt u aan tegen de optie om de boa-bevoegdheid mogelijk te blijven maken voor de hoofdconducteurs die dit wensen, met als doel dat op iedere trein minimaal één persoon met boa-bevoegdheid aanwezig is?

Antwoord 12

Op dit moment verkent NS de mogelijkheid om hoofdconducteurs die dat willen de boa-bevoegdheid te laten behouden. NS is hierover in gesprek met de OR.

Vraag 13

Welke juridische en praktische bezwaren kleven volgens u aan het geven van meer bevoegdheden aan de boa's van de afdeling Veiligheid & Service, waar NS toe oproept, zoals het kunnen verifiëren van de identiteit van reizigers en het toevoegen van grensoverschrijdende bevoegdheden voor internationale treinreizen?

⁴ FNV, 18 maart 2022, «Meer veiligheidsmedewerkers bij NS nodig» (<https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/sectornieuws/vervoer/2022/03/meer-veiligheidsmedewerkers-bij-ns-nodig>)

Antwoord 13

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-medewerkers van de NS de identiteit kunnen vaststellen van een persoon die is staande gehouden. Daarom heeft de NS aan het Ministerie van Justitie en Veiligheid gevraagd om de Veiligheid en Service-medewerker toegang te geven tot informatiesystemen, zodat zij zelfstandig over informatie kunnen beschikken voor de vaststelling van de identiteit. In dit kader vinden gesprekken plaats vanuit het Ministerie van Justitie en Veiligheid met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NS om te verkennen hoe de vaststelling van de identiteit door boa's mogelijk kan worden gemaakt. De inzet van de Nederlandse opsporingsbevoegdheid kan niet zonder meer worden ingezet buiten de Nederlandse landsgrenzen. Hier bestaat geen (verdragsrechtelijke) grondslag voor.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Madlener en Helder (beiden PVV), ingezonden 23 maart 2022 (vraagnummer 2022Z05642)