

Aan: de leden van de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat

Datum

11 april 2024

Doorkiesnummer

088-3682026

Ons kenmerk

UTR-CBB-24-267

Betreft / Onderwerp

Position paper van de vakbonden voor het OV-personeel voor de
Commissie IenW: Sociale veiligheid in het OV t.b.v. het commissiedebat
OV&Taxi (gepland op 17 april 2024)

Geachte leden van de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Hierbij ontvangt u het position paper van alle vakbonden in de openbaar vervoersector: FNV Spoor, VVMC, FNV Streekvervoer, CNV en FNV Stadsvervoer. Gezamenlijk vertegenwoordigen wij het personeel in het stadsvervoer en streekvervoer en het spoorpersoneel.

De sociale veiligheidssituatie voor personeel in het OV is dramatisch verslechterd. De cijfers liegen er niet om. In 2022 steeg het aantal geregistreerde incidenten van agressie tegen NS-medewerkers met 30% ten opzichte van 2021. Deze ontwikkeling heeft zich helaas in 2023 onverminderd doorgezet met daar bovenop nog een stijging van 8% (in totaal werden in 2023 1042 aangiftewaardige agressie-incidenten geregistreerd). Dit zijn alleen de cijfers voor NS, maar het hele OV heeft met deze schrikbarende cijfers en negatieve opgaande lijn te maken. We kunnen niet spreken van incidenten van agressie en geweld tegen OV-personeel, maar van een trieste trend. Dit vertaalt zich door in de veiligheidsbeleving van het OV-personeel. In de laatste Personeelsmonitor onder OV-personeel blijkt dat de meeste toezichthoudende functiegroepen hun veiligheidsgevoel zelfs een onvoldoende geven. Los van de grote persoonlijke impact die een dergelijke werkomgeving en de incidenten op het OV-personeel hebben, mag niet vergeten worden dat deze zorgwekkende trend op den duur ook zijn effect kan hebben op de aantrekkelijkheid van het OV als vervoersmodaliteit én als werkplek.

Tegelijkertijd zien we dat het veiligheidsgevoel van de reizigers veel positiever is. De cijfers van de [landelijke OV-Klantenbarometer](#) zijn recentelijk gepubliceerd. Daarin blijkt dat de reizigers de sociale veiligheid in het OV nog steeds met hoge cijfers waarderen. In 2023 scoorde de vraag over de veiligheidsbeleving in het hele OV algemeen: 7,9; tijdens de rit: 8,3 en op de instaphalte/station: 7,9. Ten opzichte van precorona is hierin wel een stap teruggedaan. In 2019 was deze score algemeen: 8,0; tijdens de rit: 8,6 en op de instaphalte/station: 8,0. Dat de reizigers een veiliger gevoel ervaren dan het OV-personeel volgens ons te verklaren, doordat het OV-personeel de individuele overlastplager en zwartrijders daadwerkelijk professioneel de norm stelt zonder dat de overige reizigers daar al te grote hinder door ervaren en door de sterk geïndividualiseerde maatschappij.

Verharding in de samenleving

Wij zien een aantal maatschappelijke ontwikkelingen die aan deze stijging van het aantal geregisseerde incidenten van agressie en geweld ten grondslag liggen:

- Allereerst zien we een algemene verharding, verruwing en polarisatie in de samenleving. Dit leidt in de gehele samenleving tot meer agressie en zo ook in het OV. Hierbij is het belangrijk dat we als maatschappij elkaar aanspreken op de afgesproken normen om de verharding en verruwing vroegtijdig en positief te keren. Daarom moet OV-personeel de erkenning van de maatschappij krijgen voor hun bijdrage aan het aanspreken op de norm. Tegelijkertijd moeten de middelen en bevoegdheden van OV-BOA's goed geregeld zijn om die publieke taak succesvol te kunnen uitvoeren.
- Daarnaast zien we enkele problemen die in het OV tot extra overlast leiden. Zoals de toename van en gebrek aan hulp voor verwarde personen, dak- en thuislozen en verslaafden; toename overlastgevende asielzoekers, specifiek 'veilige landers', die vaak, al dan niet moedwillig, zonder kaartje reizen, diefstallen plegen en vrouwen lastigvallen; tekorten bij politie, OM en gemeente-BOA's; toename van crimineel gedrag: meer wapenbezit in het algemeen en specifiek onder jongeren, toename mobiel banditisme en meer agressie. Dit kan het OV niet oplossen, maar krijgt het wel voor de kiezen.

Hoe kan de politiek hierin helpen?

Het water staat het OV-personeel aan de lippen. We zien dat als gevolg van de genoemde ontwikkelingen mensen uitvallen. Het ziekteverzuim is doorgaans schrikbarend hoog. Ook is er veel uitstroom. De instroom kan de uitstroom niet bijhouden. Een groot deel daarvan ligt aan de sociaal onveilige werkplek. De OV-vervoerders hebben al diverse maatregelen genomen om de sociale veiligheid in de treinen, bussen, trams en op de stations en haltes te waarborgen. En zullen er wat ons betreft nog een stevige schep bovenop moeten doen. Denk daarbij aan uitbreiden van capaciteit BOA domein IV en uitbreiden bevoegdheden BOA's. De huidige BOA domein-IV capaciteit staat namelijk zwaar onder druk, mede door het hoge ziekteverzuim en de (on)veilige werkomgeving vanuit het risico waar onze leden dagelijks mee worden geconfronteerd. Maar ook het ontbreken van mogelijk breed inzetten van bodycams en camerabewaking ter ondersteuning van de bewijslast bij aangiften, helpt niet.

Echter een deel van de maatregelen ligt buiten hun invloedssfeer. Verder gaat die extra inzet met grote kosten gepaard voor de OV-werkgevers. Enerzijds zijn dat directe kosten (rekeningen voor bijvoorbeeld ingehuurde beveiliging). Anderzijds betalen de reiziger en het personeel zeker de indirecte prijs (geen rekeningen maar 'gemis'), doordat middelen niet kunnen worden ingezet waarvoor ze eigenlijk zouden moeten worden ingezet.

Het OV-personeel loopt tegen de grenzen aan van wat kan en mag, maar wordt ook geconfronteerd met de uitwassen van maatschappelijke problemen. Dit kan zo niet langer! We hebben de hulp van de overheid en de politiek nodig. We hobbelen met zijn allen al jaren van overleg naar overleg. De hele sector inclusief de provincies, reizigersvertegenwoordigers, politie, ministeries van JenV en IenW en vakbonden zijn het eens over de broodnodige te nemen maatregelen, maar het schiet echt niet op. Vakbonden zijn samen met OV-partijen al langdurig en veelvuldig in overleg met de ministeries van JenV en IenW (actieprogramma Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer), waarin de te nemen maatregelen zijn gedefinieerd en de nodige acties om die maatregelen doorgevoerd te krijgen, zijn benoemd.

Het schiet helaas niet op! U leest de brieven ook: vertraging op vertraging en ondertussen verwijzen ministeries naar elkaar. Met alle respect, daar hebben wij geen boodschap aan. Wat is er nodig dat de ministeries in de actiestand komen en concrete maatregelen gaan nemen? Wij vragen de Rijksoverheid en de politiek om in ieder geval alvast 5 maatregelen:

1. Toegang tot systemen voor identiteitsvaststelling

BOA's op de bus, tram, metro en trein en op stations en haltes moeten de instrumenten in handen krijgen om zoveel als mogelijk zelfstandig te kunnen handhaven en escalatie te voorkomen. Daarvoor moet toegang worden geregeld tot systemen waarmee de identiteit van een reiziger ter plekke direct gecheckt kan worden. Ook is identiteitsvaststelling nodig voor het mogelijk maken van een effectief lik-op-stukbeleid, dossieropbouw en een persoonsgerichte aanpak vanuit de overheid. Het regelen van toegang tot het RDW-rijbewijsregister en de ontwikkeling van de bevraging van politiegegevens via RTIC en de zogenaamde BOA-app lopen vertraging op. Dit heeft absolute prioriteit. Een BOA kan nu iemand aanspreken, bekeuren, aanhouden, daarvoor bevoegd geweld gebruiken (zoals gebruik van handboeien) en kan er op basis van het door de BOA opgemaakte proces-verbaal zelfs een gevangenisstraf worden opgelegd bij een veroordeling van een verdachte. Maar toegang geven tot systemen waardoor de persoonsgegevens door hen kunnen worden vastgesteld duurt al meer dan twee jaar. Hiervoor moet nu de politie worden ingeroepen. We kunnen ons allemaal voorstellen dat de schaarse capaciteit van politie nuttiger kan worden ingezet.

Hier zijn aan de Kamer al vaak toezeggingen over gedaan, maar dat heeft nog niet tot resultaat geleid. Zie bijvoorbeeld bijgevoegde brief van de minister van Justitie d.d. 23 juni 2022. In de laatste brief van de staatssecretaris van I&W d.d. 8 maart 2024 is te lezen dat volgens haar voortvarend is gestart met maatregelen en goede stappen worden gemaakt. Echter zien wij dat helaas niet terug op dit voor ons cruciale punt. Het wordt tijd dat de bewindspersonen de daad bij het woord voegen. Er zijn besluiten en lef nodig om naar de mogelijkheden te kijken en niet te blijven hangen in de onmogelijkheden van huidige protocollen en wetgeving die desnoods kunnen worden aangepast.

2. Verruim het handelingsperspectief van BOA's

De BOA heeft zijn bevoegdheden met het doel om op de kleine norm en overlast te kunnen handhaven. De BOA's in het OV worden in hun dagelijkse werk echter geconfronteerd met veel ernstigere situaties. Bijvoorbeeld mishandeling van OV-servicepersoneel of een reiziger die een persoon aanwijst die net zijn bagage heeft gestolen. De wet en het beleid gaan er nu vanuit dat de BOA zich terugtrekt uit deze situaties en de politie het laat afhandelen. Dat is alleen niet de praktijk natuurlijk. Denk aan de verwachtingen van omstanders dat een BOA ingrijpt en de aanrijtijd van de politie. Er is nu sprake van handelingsverlegenheid.

Uitgangspunt moet blijven dat ernstige feiten ter afhandeling zijn voor de politie en ook de vakbond wil BOA's niet afsturen op situaties met een gevaarstelling! Echter is het wel belangrijk dat de BOA handelingsperspectief heeft in zulk soort situaties waar zij zich niet kunnen terugtrekken in de tijd dat de politie onderweg is. Denk aan het gebruik van handboeien en/of fouillering om een veilige situatie te kunnen creëren tot de politie komt en het overneemt.

3. Internationaal

Internationaal neemt de OV-mobiliteit toe, dat is een positieve ontwikkeling voor het klimaat. Maar laten we daarbij niet de veiligheid van het treinpersoneel vergeten. Op 1 oktober 2023 is het Benelux-Politieverdrag ondertekend, wat het voor de politie en marechaussee mogelijk maakt om binnen de Benelux grenzeloos te kunnen acteren wanneer dat nodig is, zonder daar bepaalde goedkeuring voor

te moeten krijgen. Laten we dit ook mogelijk maken voor onze BOA's uit Nederland en België om de veiligheid van de internationale treinreiziger en het personeel zo veilig mogelijk te laten verlopen. We zien dat de lidstaten niks geregeld hebben voor bevoegdheden van OV-personeel op de grensbaanvakken van internationale treinen. De BOA's mogen niet met hun beperkte (gewelds)middelen zichtbaar de grens over en andersom de Belgen en Duitsers ook niet in Nederland. Met name de treinen waar men zonder reservering mee kan reizen, IC Brussel en IC Berlijn, zijn dan ook vaak de wijk van criminelen. Denk aan bagagedieven en drugsrunners. Maar ook veel ongedocumenteerden die naar Ter Apel moeten en uitgaanspubliek, etc. De Trainmanagers (Hc internationaal) hebben niet meer bevoegdheden dan een burger. En de Nederlandse BOA's hebben vanaf Breda en Arnhem de grens over geen enkele positie en staan dus op de trein machteloos. Ze moeten het doen met de tijd die de trein in Breda stil staat.

4. Start campagne voor publieke functies

Mensen met een publieke functie, waaronder OV-personeel, zijn er voor u, voor mij, voor ons allemaal. Aan ons allen dan ook de verantwoordelijkheid dat ze hun werk in veiligheid kunnen doen. Bewustwording is essentieel hierbij. Vandaar de oproep van de vakbonden voor een brede campagne vanuit de Rijksoverheid. Zie ook [het manifest](#) dat wij met een breed verbond van politieke partijen en maatschappelijke organisaties hebben getekend tegen agressie en geweld. Daarin doen we naast de oproep aan de werkgevers en de regering ook nadrukkelijk een oproep aan de samenleving.

5. Versterk positie niet BOA bevoegde OV-toezichthouders

Niet BOA bevoegde OV-toezichthouders krijgen bij aangiften n.a.v. agressie en geweld te vaak van de officier van justitie en zelfs al door de agent bij het doen van aangifte, te horen: "Hier kunnen we niks mee, het is uw woord tegen dat van de verdachte". Dat is niet alleen frustrerend en demotiverend voor het OV-personeel, maar lokt ook agressie en geweld tegen het OV-personeel uit. De notoire overlastpleger is goed op te hoogte van dit hiaat en voelt zich dus gesteund door de wetgevende macht om bij aanspreken op zwartrijden of overtreden huisregels, over te gaan tot niet meewerken, agressie, intimidatie, bedreiging en geweld.

Om dit hiaat op te lossen zou u ervoor kunnen zorgen dat ELA ([eenduidige landelijke afspraken](#), dat aangifte altijd wordt opgenomen en prioriteit wordt gegeven in de opsporing) wordt nagekomen. Het komt nu te vaak voor dat aangifte ontmoedigd wordt of dat er (na de aangifte) bijvoorbeeld nog niet eens de moeite door politie wordt genomen om beelden op te vragen, terwijl die vaak wel beschikbaar zijn in het OV. Zie ook de evaluatie uit 2020 "[Afspraak is Afspraak](#)" door Bureau Beke. Waarbij opgemerkt dient te worden dat onze leden het idee hebben dat ook dit alleen maar slechter is geworden.

Verkwiste capaciteit: de cijfers

Alleen al door het NS-personeel wordt 15.000 x per jaar de politie ter ondersteuning (back-up) opgeroepen. 14.000 x daarvan gaat het enkel om vaststellen van de identiteit van een reiziger. De politie komt in de regel met 2 agenten en een oproep duurt vanaf aanrijden tot en met afhandelen, gemiddeld 30 minuten. Dat betekent dat alleen al de ondersteuning aan NS 14.000 inzetbare uren aan politiecapaciteit kost. Tegelijkertijd zijn dan twee OV BOA's niet voor andere handhavende of back-up vragen van collega's of reizigers inzetbaar. Dus een verlies aan nuttige inzetbare capaciteit van 2 x 14.000 werkbare uren, alleen al bij NS.

Tot slot

Nu is het moment, nu heeft u als politiek de kans om een maatschappelijk belangrijke beroepsgroep, de OV-BOA's, te erkennen in hun belangrijke rol op het aanspreken en handhaven op de norm in het openbaar vervoer en daarmee te zorgen voor een veilige werkplek voor OV-personeel en een veilige reis voor de reizigers. Als wij ze daarop inzetten, dan moeten wij er ook alles aan doen om hen dat veilig te laten doen met de middelen en bevoegdheden die daarvoor nodig zijn.

Wanneer OV-personeel de norm niet effectief kan handhaven en zich niet veilig voelt, verwachten we dat dit op den duur ook zal doorwerken in een lager veiligheidsgevoel van de reiziger, de aantrekkelijkheid van het OV, alsook in de algehele normvervaging in de samenleving.

Met vriendelijke groet, namens de onderstaande vakbondsbestuurders,

Marijn van der Gaag	-	FNV Streekvervoer
Wim Eilert	-	VVMC
Ike Wiersinga	-	CNV Spoor
Evert Jan van de Mheen	-	CNV Streekvervoer
Eric Vermeulen	-	FNV Stadsvervoer
Evert Jan van de Mheen	-	CNV OV
Ike Wiersinga	-	CNV Rail

Henri Janssen	-	FNV Spoor
---------------	---	-----------

