

Vergaderjaar 2009–2010

**28 642**

## **Sociale veiligheid openbaar vervoer**

**Nr. 51**

### **BRIEF VAN MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juni 2010

Op 24 september 2009 (Kamerstuk 28 642, nr. 46) heb ik met uw Kamer gedebatteerd over diverse onderwerpen op het gebied van veiligheid op het spoor. Een van de onderwerpen die aan de orde kwam betrof de Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) van NS en de sociale veiligheid op het spoor. Over dit onderwerp heb ik toegezegd:

- aan NS te vragen welke plannen en mogelijkheden er zijn om hoofdconducteurs die dat willen op enig moment op te leiden tot BOA. De reactie van NS is opgenomen onder punt 1. Daarnaast informeer ik u onder punt 2 over de stand van zaken van de Service- en Veiligheidsteams van NS;
- de punten die tijdens het debat zijn genoemd ten aanzien van het creëren van één OV-politie en het breder inzetten van BOA's voor te leggen aan de Taskforce Veiligheid OV via mijn ambtsgenoot van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Tijdens een Algemeen Overleg over de OV-Chipkaart op 22 april 2010 heeft de commissie Verkeer en Waterstaat mij gevraagd naar de actuele stand van zaken rond de OV-politie. Onder punt 3 treft u mijn reactie aan op dit onderwerp.

Op 20 april 2010 ontving ik van de commissie voor Verkeer en Waterstaat het verzoek (kenmerk 2010Z07075) een brief te sturen over veiligheid en agressie in het openbaar vervoer. Mijn reactie op de commissiebrief treft u aan onder punt 4.

Alle vier reacties geef ik u mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Eerst wil ik nogmaals aangeven dat ik er zeer veel belang hecht aan de sociale veiligheid in het openbaar vervoer en het feit dat deze zich positief blijft ontwikkelen. In het Vervoerplan 2009 heb ik met NS voor het klantoordeel Sociale Veiligheid een grenswaarde afgesproken van 77%. In het jaar 2009 is voor NS het klantoordeel Sociale Veiligheid uitgekomen op 78%. In de jaren daarvoor was al een stijgende lijn te zien op het

gebied van sociale veiligheid (2003: 66%, 2008: 77%). Mijn conclusie is dat het goed gaat met de sociale veiligheid op het spoor. Via de (half-) jaarlijkse verantwoording over het Vervoerplan houd ik nadrukkelijk de vinger aan de pols.

### **1. BOA's NS**

Ik heb NS gevraagd welke plannen en mogelijkheden er zijn om hoofdconducteurs die dat willen op enig moment op te leiden tot BOA. NS heeft mij gemeld dat alle hoofdconducteurs al BOA zijn. Ik neem daarom aan dat de vraag vanuit de Kamer gaat over de aanvullende Geweldsbevoegdheid.

NS continueert haar huidige beleid op dit dossier. Dit beleid luidt dat de hoofdconductor, die BOA is zonder de aanvullende Geweldsbevoegdheid, er primair is voor service en informatie. Het verwerven en geldig houden van de Geweldsbevoegdheid vergt veel inzet en kosten, terwijl hoofdconducteurs de bevoegdheid zelden of nooit gebruiken. De praktijk laat zien dat het werk van de hoofdconductor hoofdzakelijk gaat om het verlenen van service en informatie alsmede het uitschrijven van «Uitstellen van betaling» en «mini»-procesverbalen voor overtredingen van de Wet Personenvervoer. Mocht bij dat laatste een probleem ontstaan, meldt de hoofdconductor deze aan de Veiligheidscentrale van NS. Deze schakelt vervolgens Service- en Veiligheidsteams in die het probleem van de hoofdconductor overnemen. Indien nodig (bij agressie en geweld) wordt het verzoek doorgezet naar de Spoorwegpolitie. Leden van Service- en Veiligheidsteams van NS zijn wel BOA met Geweldsbevoegdheid (zij hebben handboeien en de bevoegdheid tot fouilleren) en kunnen, indien nodig, gepast geweld gebruiken.

Bovenstaande lijn wordt door NS strikt aangehouden. Het is dus niet aan een individuele hoofdconductor om te bepalen of hij een geweldsbevoegdheid wil naast zijn BOA-schap.

### **2. Stand van zaken Service- Veiligheidsteams NS**

De afgelopen jaren heb ik u herhaaldelijk op de hoogte gehouden van de stand van zaken van de Service- en Veiligheidsteams van de NS. Tot nu toe heb ik in mijn brieven gemeld dat de Service- en Veiligheidsteams nog niet op volle sterkte draaiden. Tot mijn genoegen kan ik u melden dat de bezetting van de Service- en Veiligheidsteams sinds begin 2010 conform het vooraf bepaalde aantal is, namelijk 600 fte.

### **3. Samenwerking BOA's in het openbaar vervoer**

Zoals ik aan uw Kamer heb toegezegd heb ik de wens van uw Kamer om te komen tot betere samenwerking van BOA's in het openbaar vervoer voorgelegd aan mijn ambtgenoot van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Met de brief van 22 maart 2010 (Kamerstuk 28 642 nr. 50) is uw Kamer door hem geïnformeerd over de acties die genomen worden om de BOA's efficiënter in te zetten. Hij heeft u gemeld dat deze suggestie voor advies aan de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer zal worden voorgelegd.

De Stuurgroep van de Taskforce heeft de suggestie van de Tweede Kamer op positieve manier opgepakt. De Taskforce bereidt enkele concessieoverschrijdende pilots voor. Hierin wordt bekeken hoe de samenwerking tussen de BOA's in het stad- en streekvervoer én NS kan worden geoptimaliseerd. Bij de evaluatie daarvan kunnen dan lessen getrokken worden ten aanzien van de organisatie en inzet. Overigens merk ik hierbij op dat het hier gaat om samenwerking en optimale inzet van BOA's die nu

doorgaans in dienst zijn van de vervoerbedrijven. Dat heeft dus niets te maken met de politieorganisatie. Om misverstanden te voorkomen spreek ik dus liever over een organisatie of samenwerkingsverband van «OV-handhavers» dan van een OV-politie.

De uitvoering van de hierboven genoemde concessieoverschrijdende pilots is een van de maatregelen die door de Taskforce worden uitgevoerd. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal u in september 2010 over de stand van zaken informeren in de voortgangsrapportage Veilige Publieke Taak.

#### **4. Commissievraag veiligheid en agressie in het OV**

Op 20 april 2010 is in de Telegraaf een artikel verschenen over een «geweldsexplosie in de treinen». Volgens de Telegraaf blijkt uit een intern vertrouwelijk veiligheidsrapport van NS dat in de eerste drie maanden van 2010 meer meldingen van geweldsincidenten zijn geweest. Naar aanleiding van de berichtgeving heb ik navraag gedaan bij NS. Ik kan u melden dat NS maandelijks diverse gegevens verzameld, zodat de ontwikkeling in het aantal en de aard van de meldingen bij de Veiligheidscentrale gemonitord kan worden. In de maandelijkse rapportages zijn onder andere de meldingen bij de Veiligheidscentrale weergegeven. Voor circa 95% betreft het meldingen die weinig te maken hebben met agressie en geweld (onder andere controles in de gemeentelijke basisadministratie, relatief lichte overtredingen van huisregels NS en informatievragen). Een relatief klein aandeel van de meldingen betreft agressie en geweldsincidenten (circa 5%).

Volgens NS zijn de meldingen als gevolg van agressie en geweld in de afgelopen periode niet gestegen, maar zijn deze de afgelopen tijd redelijk stabiel gebleven.

Wel kan uit de rapportages worden geconcludeerd dat er een stijging is van het aantal meldingen bij de Veiligheidscentrale. Steeds meer medewerkers maken gebruik van de mogelijkheden om zaken te melden. Daarnaast kunnen sinds begin dit jaar ook medewerkers van Servex (stationshoreca) via de Veiligheidscentrale melden. NS concludeert hieruit dat de werkwijze van de Veiligheidscentrale en de inzet van de Service en Veiligheidsteams inmiddels zijn vruchten afwerpt.

Laat ik vooropstellen dat ik ieder incident er één te veel vind. Echter, met onder andere de Veiligheidscentrale en de inzet van de Service- en Veiligheidsteams doet NS er alles aan om dit terug te dringen en zoveel mogelijk te voorkomen. Voor mij blijft het van belang dat NS de afspraken die ik in het kader van het vervoerplan met NS gemaakt heb nakomt.

Op 22 april is in het Algemeen Dagblad een artikel verschenen over de «stijging van incidenten in sneltram Utrecht». In dit artikel wordt melding gemaakt van een stijging van het aantal incidenten. Binnen de nieuwe concessie (2008) zijn afspraken gemaakt tussen de stadsregio Utrecht en Connexxion over het beter melden van incidenten. Tevens zijn in 2008 camera's op haltes geplaatst en sindsdien worden ook incidenten die via deze camera's zijn waargenomen geregistreerd. Of het feitelijke aantal incidenten is gestegen is niet bekend omdat de registraties onderling niet vergelijkbaar zijn. Wel wordt conform de nieuwe concessievoorwaarden stringenter en consequenter opgetreden tegen overlast en zwartrijden. De ervaring leert dat het personeel daardoor in eerste instantie meer met incidenten wordt geconfronteerd maar dat dit na enige tijd weer afneemt.

Reizigers beoordelen de sneltram positief met een klantoordeel van 7,2 (ter vergelijking: het gemiddelde voor alle trams in Nederland is 7,1).

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings