

Vergaderjaar 2007–2008

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 27

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 februari 2008

De vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties<sup>1</sup>, de vaste commissie voor Justitie<sup>2</sup> en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>3</sup> hebben op 23 januari 2008 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- haar brief houdende het vervolg Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer d.d. 17 oktober 2007 (28 642, nr. 22);
- de brief van de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake OV-loket d.d. 3 december 2007 (31 200 XII, nr. 58);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake ex-ante-evaluatie OV-chipkaart en poortjes en sociale veiligheid ov d.d. 21 december 2007 (28 642, nr. 23);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake BOA's d.d. 4 januari 2008 (28 642, nr. 24).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

## Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **De Krom** (VVD) merkt op dat naast de toenemende agressie tegen publieke dienstverleners, het aantal geweldsincidenten tegen politie en brandweerlieden tussen 26 december en 6 januari verdubbelt. Twee op

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), Van der Staaij (SGP), De Pater-van der Meer (CDA), Van Bochove (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Hessels (CDA), Gerkens (SP), Haverkamp (CDA), Leerdam (PvdA), voorzitter, De Krom (VVD), ondervoorzitter, Griffith (VVD), Irrgang (SP), Kalma (PvdA), Schinkelshoek (CDA), Van der Burg (VVD), Brinkman (PVV), Pechtold (D66), Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Heijnen (PvdA), Bilder (CDA) en Anker (ChristenUnie).

Plv. leden: Teeven (VVD), Van der Vlies (SGP), Van de Camp (CDA), Atsma (CDA), Van Gent (GroenLinks), Knops (CDA), Polderman (SP), Spies (CDA), Wolbert (PvdA), Aptroot (VVD), Zijlstra (VVD), Van Gerven (SP), Heerts (PvdA), Çörüz (CDA), Remkes (VVD), De Roon (PVV), Van der Ham (D66), Van Bommel (SP), Ouwehand (PvdD), Timmer (PvdA), De Wit (SP), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Van Haersma Buma (CDA), Cramer (ChristenUnie) en Vermeij (PvdA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), De Wit (SP), Van der Staaij (SGP), Kamp (VVD), Arib (PvdA), ondervoorzitter, De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Çörüz (CDA), Joldersma (CDA), Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Van Velzen (SP), Azough (GroenLinks), Griffith (VVD), Teeven (VVD), Verdonk (Verdonk), Kalma (PvdA), De Roon (PVV), Pechtold (D66), Heerts (PvdA), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Van Toorenburg (CDA) en Anker (ChristenUnie).

Plv. leden: Sterk (CDA), Langkamp (SP), Van der Vlies (SGP), Weekers (VVD), Smeets (PvdA), Schinkelshoek (CDA), Jager (CDA), Jonker (CDA), Roemer (SP), Jan de Vries (CDA), Abel (SP), Halsema (GroenLinks), Dezentjé Hamming (VVD), Van Miltenburg (VVD), Zijlstra (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Fritsma (PVV), Koşer Kaya (D66), Gill'ard (PvdA), Ouwehand (PvdD), Spekman (PvdA), Bouchibti (PvdA), Van Haersma Buma (CDA) en Slob (ChristenUnie).

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De

Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

de drie werknemers met een publieke taak, van gevangenisbewaarder tot conducteurs, hebben te maken met ongewenst gedrag dat varieert van schelden tot fysiek geweld. De NS ontvangt 150 meldingen per jaar van geweld tegen conducteurs, maar volgens onderzoek van de vakbonden is dit aantal aanzienlijk hoger.

Ieder geweldsincident is er een te veel, zeker als het mensen betreft die in het belang van allen hun werk doen. Deze mensen moeten weten dat zij, als zij met geweld te maken krijgen, altijd op rugdekking van de overheid kunnen rekenen. De heer De Krom bepleit daarom een harde en directe aanpak van geweldplegers in het algemeen en personen die geweld gebruiken tegen hulpverleners en conducteurs in het ov (openbaar vervoer) in het bijzonder. Deze geweldplegers moeten direct worden vastgehouden en via het snelrecht berecht. Binnen drie dagen, de termijn van in verzekeringstelling, moeten geweldplegers aan de rechter moeten worden voorgeleid. Is de zaak ernstiger of ingewikkelder, dan moet de verdachte in bewaring blijven om vervolgens binnen maximaal veertien dagen voor de politierechter te worden gebracht. Een verdachte kan niet na aanhouding na een geweldsdelict of bedreiging op vrije voeten worden gesteld in afwachting van de zaak voor de rechter. Justitie in Rotterdam volgt deze aanpak. De heer De Krom ziet graag dat deze aanpak overal in Nederland wordt gevolgd. Alle rechtbanken moeten capaciteit vrijmaken voor dit soort snelrecht. Kan de staatssecretaris op dit punt een toezegging doen? Wanneer kan tot uitvoering worden overgegaan? Kan zij ook toezeggen dat schade, veroorzaakt door vernielingen in het openbaar vervoer in alle gevallen op de daders moet worden verhaald?

Mensen die zich aan geweld of bedreiging in het openbaar vervoer schuldig hebben gemaakt, moeten worden geregistreerd. De toegang tot het ov moet hen worden ontzegd. Voor de handhaving wijst de heer De Krom op de identificatieplicht. De spoorwepolitie kan op risicovolle lijnen of uren gerichte controles uitvoeren. Acht de bewindsvrouw dit uitvoerbaar? Sprekend over sociale veiligheid en het tegengaan van zwart rijden, is het noodzakelijk dat het OV-chipkaartproject slaagt.

De geweldsbevoegdheid van NS-personeel, en met name van conducteurs, wordt in 2008 niet ingetrokken, maar daarna waarschijnlijk wél. Volgens de minister en de NS zijn er dan speciaal opgeleide flexibele teams. Hoe kan echter worden gegarandeerd dat deze teams steeds op tijd komen? In het geval een dergelijk team niet op tijd aanwezig is, moeten conducteurs nog steeds de bevoegdheid hebben om gepast geweld te gebruiken, uiteraard alleen in het uiterste geval. Bij de stelling dat werknemers die worden bedreigd altijd op rugdekking kunnen rekenen, past niet het intrekken van de geweldsbevoegdheid.

De heer **Mastwijk** (CDA) is tevreden over het feit dat de motie-Van Hijum nu invulling krijgt, maar hij vindt het voorliggende plan mager omdat in het Vervolg aanvalsplan alleen de OV-chipkaart een grote rol speelt. Landelijke invoering van deze chipkaart laat op zich wachten. Wat zijn de gevolgen hiervan? Welke plannen heeft de staatssecretaris voor de sociale veiligheid? De scores van de NS op het gebied van de sociale veiligheid worden hoger. Het boetebeleid begint vruchten af te werpen. Zal de aanpak van de geweldsbevoegdheid en de mobiele teams werken? De minister waakt over de bestaande concessie en er is een zorgplicht voor de NS en ProRail voor de veiligheid. Kan elk station tijdig worden bereikt als zich in de trein een calamiteit voordoet? Wordt het ontbreken van de geweldsbevoegdheid geen vrijbrief voor lastpakken, waardoor de positie van het personeel verslechtert? Past de aanpak in het kader van het rapport Een veilige publieke taak waar Justitie en BZK mee bezig zijn? Introductie van een chipkaart voor taxi's wordt gezien. Kan de pilot hiervoor in Overijssel en Gelderland steun krijgen? De ervaringen daarmee kunnen worden gebruikt voor het vervolgetraject van het aanvalsplan taxi en de uitwerking van de plannen voor de OV-chipkaart. De heer Mastwijk

is voor monitoring en de inzet van intelligente camera's, maar mensen voelen zich het meest veilig als een conducteur of beheerder in de buurt is. Wil de bewindsvrouw toezeggen dat na de invoering van de chipkaart niet op personeel wordt bezuinigd? Personeel kan hooguit anders worden ingezet ten behoeve van de sociale veiligheid. Tussen het OM en Justitie vindt afstemming over de chipkaart plaats. Hoe gaat de bewindsvrouw om met de vraag in de motie-Van Hijum om zwartrijders van stations en perrons te weren? De heer Mastwijk gaat akkoord met het onderbrengen van het OV-loket bij ROVER en een evaluatie na drie jaar. De verlichting van perrons en stations is verbeterd, maar de veiligheid op in de in de buurt liggende P&R-plekken laat te wensen over. Hij wijst op het risico dat buschauffeurs lopen als zij de dagopbrengst in hun voertuig moeten bewaren. Is de communicatie tussen de chauffeur, de conducteur en de centrale meldpost in geval van calamiteiten optimaal? Kan de benodigde techniek snel worden ingevoerd zodat het gevoel van veiligheid wordt versterkt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) merkt op dat volgens de Veiligheidsbalans 2007, de landelijke doelstelling Veiligheidsgevoel 2008 voor het derde achter-eenvolgende jaar wordt gehaald. In de balans staat echter ook dat voor het eerst sprake is van een dalend rapportcijfer voor het veiligheidsgevoel in voertuigen. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de NS nu invulling geeft aan de eis van de minister van Justitie in 2005 dat iedere BOA met geweldsbevoegdheid (bijzondere opsporingsambtenaar) een extra opleiding moest volgen? Heeft de NS zijn huidige keuze uit financiële overwegingen gemaakt? Wordt vooruitgelopen op het afnemen van het aantal zwartrijders als de OV-chipkaart wordt ingevoerd? Invoering daarvan duurt zeker nog drie-en-een-half jaar. In die periode moet gewerkt worden met mobiele teams en conducteurs zonder geweldsbevoegdheid. Uit een radio-uitzending van Goede Morgen Nederland van heden bleek dat van de negentien mobiele teams, slechts vier paraat zijn. Bovendien zijn ze kleiner dan beoogd was. Hoe wordt die ontwikkeling binnen de NS gemonitord en wat zijn de bevoegdheden van de minister ten opzichte van de NS? Het veiligheidsgevoel wordt niet verhoogd als een chauffeur na zijn dienst met geld over straat moet dat hij met de strippenkaarten niet in een kluis kan stoppen. Onder verwijzing naar het landelijke beleid vraagt mevrouw Roefs aan welke oplossing de bewindsvrouw denkt. In het vorige algemeen overleg over sociale veiligheid is gesproken over het rapport van de Arbeidsinspectie Agressie en geweld in het openbaar vervoer 2006. Komt hier nog een vervolg op? De staatssecretaris zou overleg voeren met de minister van BZK of het alarmerings- en communicatiesysteem op het C2000-net kon worden aangesloten. Wat is de uitkomst van dit overleg? Er bestaat een systeem dat bijna operationeel is waardoor de communicatie in stand blijft als de gsm's niet meer werken door bijvoorbeeld stroomuitval. Invoering van de OV-chipkaart in taxi's is gepland voor 2010. Er zijn plannen voor een proef met invoering van de chipkaart voor de regiotaxi in Gelderland en Overijssel. Wil de staatssecretaris hieraan meewerken en hiervoor de benodigde financiën zoeken?

De heer **Roemer** (SP) herhaalt zijn eerder gedane verzoek om aanvulling van het Aanvalsplan waaraan nog niet is voldaan. Het nu voorliggende aanvalsplan stelt hem teleur; het is geen aanvalsplan maar een voortgangsrapportage. Na de 22 maatregelen uit 2002 wil de staatssecretaris voor de komende jaren volstaan met vijf nieuwe maatregelen die geen kwaliteitsslag teweeg zullen brengen. Integendeel, in 2002 was sprake van introductie van de OV-chipkaart in de taxi's en nu staat in het vervolgplan dan een en ander zal worden gezien. De KNV Taxi heeft hiervoor een plan klaarliggen, te beginnen met de regiotaxi. Men wacht op steun van de bewindsvrouw. Wat zijn haar bedenkingen? Wil zij invoering bespoe-

digen? Ook op het punt van de geweldsbevoegdheid voor conducteurs wordt een stap teruggezet.

De heer Roemer merkt op dat de SP-fractie een eigen veiligheidsoffensief heeft geschreven met vijftien voorstellen (Veiligheidsoffensief Openbaar Vervoer) omdat het noodzakelijk is dat de sociale veiligheid op en rondom het ov fors verbetert. Nadat hij dit stuk aan de staatssecretaris heeft laten overhandigen, vraagt hij om haar reactie hierop.

De heer Roemer is tegen het weghalen van de geweldsbevoegdheid bij conducteurs. Zij moeten bij incidenten snel kunnen ingrijpen. Mobiele teams kunnen niet op tijd ter plaatse zijn.

De invoering van het OV-loket is een goede zaak. Op 17 april jongstleden vond de Kamercommissie het een goede stap om dit onafhankelijke OV-loket onder te brengen bij de ConsuWijzer, maar de staatssecretaris heeft binnen een concurrerende markt voor één partij binnen het ov gekozen die het OV-loket zal beheren. Zij sluit niet aan bij een onafhankelijk ministerie of een onafhankelijke ov-ambassadeur, maar bij één vereniging van enkele duizenden ov-reizigers. Wat betekent dit voor de positie van andere organisaties die de belangenbehartiging voor reizigers verzorgen? Heeft zij contact gehad met andere organisaties en bonden? Wat vinden zij van de keuze voor ROVER, een organisatie die enerzijds goed werkt verricht maar anderzijds een duidelijke politieke mening heeft? Door de flinke subsidie aan ROVER en de zeggenschap over het OV-loket zijn reizigers die zich niet thuis voelen bij deze organisatie niet vertegenwoordigd. Wil de bewindsvrouw haar keuze heroverwegen?

Ook de heer **Madlener** (PVV) is van mening dat de geweldsinstructie voor de controleurs in stand moet blijven. De bewindsvrouw had er beter aan gedaan om eerst de mening van de Kamer te vragen en pas daarna een eventuele maatregel op dit terrein te nemen. De OV-chipkaart kan het zwartrijden tegengaan. De heer Madlener staat positief tegenover invoering van een OV-chipkaart voor taxi's waarbij de Nederlandsche Bank met het oog op de betaalzekerheid een controlerol heeft. In verband met de veiligheid in de metro's na 20.00 uur stelt Rotterdam prijs op het aanbod om veiligheidsambtenaren aan te trekken die hun werk in de treinstellen uitoefenen. Hier horen echter financiële middelen bij. Waarom moet deze gemeente deze middelen zelf opbrengen? Hoe voert de staatssecretaris de aangenomen motie op dit punt uit?

Voor mensen die zich misdragen tegen conducteurs moeten minimumstraffen worden ingevoerd. Het ontzeggen van de toegang tot het ov is een tweede keuze. Wanneer zijn de mobiele teams op orde? Buschauffeurs op regionale lijnen staat er vaak alleen voor. Zij moeten bij een calamiteit te lang op hulp wachten. Aan welke verbetering op dit punt denkt de bewindsvrouw?

De heer **Van der Staaij** (SGP) zegt dat blijvend moet worden ingezet op verbetering van de sociale veiligheid in het ov. Het is ontoelaatbaar dat relatief kleine groepen vandalen zorgen voor onveiligheid en angst bij veel reizigers en de maatschappij opzadelen met grote kosten vanwege vernielingen en veiligheidsmaatregelen. Vandalisme betekent een grote aanslag op het werkklimaat van het ov-personeel. Een sociaal veilig ov is een van de randvoorwaarden voor een aantrekkelijk ov.

Snelle en daadwerkelijke vervolging van concrete incidentplegers is belangrijk. Kan hierover nadere informatie worden gegeven? Hoe staat het met de strafrechtelijke vervolging? Door de NS worden honderden veiligheidsmedewerkers opgeleid. Dit is mede nodig omdat de geweldsbevoegdheid van duizenden hoofdconducteurs per 1 januari 2008 is ingetrokken. De heer Van der Staaij staat hier sceptisch, zo niet negatief tegenover. Wordt de mogelijkheid om in bepaalde gevallen gepast geweld te gebruiken niet te zeer uitgehold? Was deze drastische stap noodzakelijk? Wordt hiermee de veiligheid in het ov gediend? Treinen behoren tot het

private domein. De NS is primair verantwoordelijk voor de geboden veiligheid. Het eerdere veiligheidsplan legt de verantwoordelijkheid primair bij de ov-bedrijven, maar het gevoel bestaat dat het over het publieke domein gaat en dat het openbaar terrein is. Is het een logische insteek om steeds vanuit het private domein te redeneren? Is dit in andere landen ook gangbaar? Is bij concessieverlening voor spoorlijnen door provincies de sociale veiligheid een hard punt?

De taxibranche geeft aan dat invoering van elektronisch betalen sneller kan dan de staatssecretaris voorstelt. Kan positief worden ingegaan op de pilotprojecten van het KNV Taxi?

### **Antwoord van de staatssecretaris**

De **staatssecretaris** merkt op dat, omdat het eerste aanvalsplan effectief is gebleken en de ontwikkelde maatregelen worden doorgezet, nu gekozen is voor een sober maar doelgericht vervolgplan dat een basis biedt voor een voortgaande verbetering van de sociale veiligheid. Het Rijk heeft afspraken met de NS en de decentrale ov-autoriteiten over het stads- en streekvervoer. De uitvoering van een veiliger ov is de taak van de vervoerbedrijven die daarvoor een samenhangend pakket van maatregelen inzetten. Menselijk toezicht blijft daarbij een belangrijke factor. Binnen het oorspronkelijke veiligheidsplan zijn daarvoor structureel extra middelen ingezet. Rotterdam heeft, naar aanleiding van de motie-Brinkman, meer menselijk toezicht ingezet, ook 's avonds, in de metro. Als de Kamer twee personen op iedere lijn wil, moet de rijksoverheid dit financieren. De precieze datum van invoering van de OV-chipkaart is nog niet bekend. Bij inwerkingtreding ontstaat door de poortjes die toegang geven tot de trein en metro extra sociale veiligheid. Als gevolg van de uitwerking van het eerdere Aanvalsplan is al extra cameratoezicht op de perrons en wachtgelegenheden ingezet als monitoring van wat daar gebeurt. Deze maatregel wordt voortgezet en, indien nodig, verbeterd. Menselijk toezicht blijft onontbeerlijk, reden waarom in het oorspronkelijke Aanvalsplan extra structureel geld voor sociale veiligheid in de BDU (Brede Doeluitkering) vanuit het ministerie ter beschikking is gesteld. Zij is het eens met de zienswijze dat conducteurs op de treinen mede een vorm van toezicht inhoudt. Met de NS is een bepaalde trefkans met een conducteur afgesproken. Via kenniscentrum Sociale Veiligheid komen er adviezen voor een veilige inrichting met goede verlichting in en rond stations. De vraag over toepassing van snelrecht is in het vragenuur van 15 januari jongstleden ook aan de orde geweest. De staatssecretarissen van Justitie en van BZK hebben toen toegezegd, het snelrecht nader te onderzoeken om het voorbeeld van het OM te Rotterdam te promoten. In november 2008 komt er een eenduidige richtlijn voor de aanpak door politie en OM. De Tweede Kamer heeft hiermee op 13 december jongstleden ingestemd bij de behandeling van het programma Veilige publieke taak. Het kabinet steunt deze lijn. Zij zal bij Justitie kenbaar maken dat de Kamer aandringt op een zo snel mogelijke uitvoering.

Vragen over een verbod op openbaar vervoer na het plegen van misdrijf, een identificatieplicht, registratie en het verhalen van schade zullen in het overleg met Justitie nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht. De inzet van het kabinet is een directe aanpak van degenen die misstanden in het ov veroorzaken. Nu al wordt zoveel mogelijk aangebrachte schade verhaald, maar er loopt nog een onderzoek om tijdens de civiele procedures de werkgevers en werknemers zo goed mogelijk te ondersteunen. In juli aanstaande zullen hierover nadere gegevens bekend worden gemaakt. De NS heeft in verband met de BOA's overleg gevoerd met de FNV over de onrust bij het personeel over de voorgenomen plannen. Afgesproken is dat de NS de hoofdconducteurs die hun geweldsbevoegdheid willen houden de gelegenheid te geven tot het volgen van een opleiding. Ook nieuw personeel kan, indien gewenst, een dergelijke opleiding volgen. De



NS gaat ook door met de ontwikkeling van de «vliegende» teams. Na een halfjaar vindt een evaluatie hierover plaats. Verder is een voortdurende monitoring op dit punt toegezegd. Het ministerie wil op de hoogte worden gesteld van de uitkomst daarvan en zal op haar beurt de afspraken monitoren. De formele rol van de Kamer hierbij is klein, maar het is belangrijk dat zij wordt geïnformeerd. De bewindsvrouw zegt toe dat de uitkomst van de evaluatie en de monitoring door de NS aan de Kamer wordt medegedeeld. De sociale veiligheid mag door deze maatregelen niet worden teruggedrongen. Het gewenste aantal BOA's met een geweldsbevoegdheid in zo'n team is 600 fte's. Nu zijn er 300 opgeleid en ingezet. De NS zoekt een creatieve manier om zo snel mogelijk de overige 300 plaatsen te realiseren. Overigens kan een BOA zonder geweldsbevoegdheid wel degelijk ingrijpen, maar deze bevoegdheid geeft extra mogelijkheden. Gebleken is dat in een enkel geval een buschauffeur de dagopbrengst mee naar huis neemt omdat er geen kluis beschikbaar is. Het betrokken vervoerbedrijf zoekt een oplossing voor het veilig opbergen van het geld. De staatssecretaris zal dit probleem ook in gesprekken met vervoerbedrijven en decentrale overheden aan de orde stellen. Aansluiting op C2000 is voorbehouden aan hulpdiensten die door de minister van BZK zijn benoemd. Samen met de vervoerbedrijven en BZK zal de bewindsvrouw bezien hoe de vraag om noodcommunicatie kan worden opgepakt. Uiteraard zal samen met NCTB (Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding) onderzoek worden verricht. De Kamer zal over de resultaten hiervan, die over zes maanden worden verwacht, worden ingelicht.

De Kamer heeft via een amendement de wens geuit om het OV-loket bij ROVER onder te brengen. Dit amendement is overgenomen. ConsuWijzer richt zich op sectoren waarop de rijksoverheid directe invloed en verantwoordelijkheid heeft. Deze werkwijze is moeilijk te combineren met het door de Kamer gewenste OV-loket. Bij de gesprekken met ROVER was de hoofdvraag een onafhankelijk functioneren van een dergelijk loket. Daarover zijn afspraken gemaakt. Alle reizigers, dus ook niet-ROVER-leden, kunnen bij het loket terecht. Analyses en rapporten worden aan eenieder die daar belang bij heeft ter beschikking gesteld. Andere consumentenorganisaties konden instemmen met de vormgeving van dit OV-loket en het waarborgen van de onafhankelijkheid.

De staatssecretaris is blij, verwijzend naar elektronische betaling in regio-taxi's, met de reactie van de KNV Taxi op het initiatief voor de OV-chipkaart. Er zijn pilots voor aansluiting van de regio-taxi op deze chipkaart. Hiervoor is een EGI-audit (Elektronische Geld Instelling) nodig. TLS is hiermee begonnen. Op dit moment is het moeilijk om hierover afspraken te maken, ook al omdat het startmoment met de OV-chipkaart onduidelijk is. Desgevraagd verduidelijkt zij haar standpunt in het vorige Kameroverleg over de EGI-audit en verwijst daarbij naar een tweetal brieven aan de Kamer over dit onderwerp. Voor invoering van de OV-chipkaart door decentrale overheden is volgens Europa geen EGI-audit nodig. Voor aanhaking aan de regio-taxi is wél een EGI-certificering nodig. Zij weerspreekt dat in het verleden geen EGI-audit gehouden is omdat men de regio-taxi daarbuiten wilde houden.

De bewindsvrouw heeft van KNV Taxi geen verzoek gekregen om een financiële ondersteuning van de pilot in Gelderland, maar, gehoord de insteek van de Kamer, wil zij in overleg treden met KNV Taxi om te bezien hoe de proef kan worden ingezet zodat soepel kan worden aangesloten op de OV-chipkaart. Zij is voornemens de Kamer op de hoogte te houden van dit overleg. Zij staat zeer positief tegenover de pilot van KNV Taxi die overigens zélf verantwoordelijk is voor de voorbereiding op invoering van de chipkaart.

De staatssecretaris zal zo spoedig mogelijk schriftelijk reageren op het door de SP ingediende plan Veiligheidsoffensief Openbaar Vervoer.

## Nadere gedachtewisseling

De heer **Roemer** (SP) meent dat de reactie van de bewindsvrouw volledig de gevoelens van reizigers en mensen op de werkvloer ontkent met betrekking tot verbetervoorstellen voor sociale veiligheid en het veiligheidsgevoel. Ondanks eerdere signalen en vragen neemt de staatssecretaris geen initiatieven voor verbetervoorstellen. De heer Roemer is er teleurgesteld over dat zij geen eerste reactie heeft gegeven op de door hem voorgelegde vijftien verbetervoorstellen. Hij constateert een verschil tussen wat de staatssecretaris nu zegt over de EGI-certificering voor de regio-taxi en wat zij daarover in een vorig overleg opmerkte. Tot slot benadrukt hij de noodzaak van een onafhankelijk OV-loket.

De **staatssecretaris** heeft begrip voor de teleurstelling van de heer Roemer omdat zij nu niet is ingegaan op het Veiligheidsoffensief Openbaar Vervoer van de SP. Op haar beurt vraagt zij om begrip voor haar opstelling, omdat dit plan met voorstellen bestudeerd moet worden, hetgeen tijd kost. Vóór dinsdag, 12.00 uur kan zij een eerste reactie op het plan geven. Voor een uitgebreide reactie is meer tijd nodig.

## Toezeggingen

- In november 2008 komt het kabinet met een eenduidige richtlijn voor de aanpak ten aanzien van snelrecht door politie en OM.
- De staatssecretaris zal in contact treden met KNV Taxi over zijn plannen met betrekking tot het gebruik van de OV-chipkaart in taxi's.
- De staatssecretaris zal vóór 29 januari 2009 reageren op het plan van de SP Veiligheidsoffensief Openbaar Vervoer.
- De Kamer zal in september 2008 worden geïnformeerd over de evaluatie en monitoring van de nieuwe aanpak van de NS van vandalisme en agressie door middel van service- en veiligheidsteams, ook in relatie tot de geweldsbevoegdheid van conducteurs en de vrijwillige opleidingsmogelijkheden op dat vlak.
- De staatssecretaris zal de Kamer in juli 2008 informeren over haar overleg met betrokken partijen over de mogelijkheden voor noodcommunicatie in het ov.

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
Leerdam

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,  
De Pater-van der Meer

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roland Kortenhorst

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep