

Vergaderjaar 2009–2010

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 50

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2010

Op 19 november 2009 ontving mijn ambtvoorgangster een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, meer in het bijzonder het stads- en streekvervoer. De minister van Verkeer en Waterstaat attendeerde mijn ambtvoorgangster in zijn brief op het pleidooi van het Tweede Kamerlid Aptroot (VVD) tijdens het AO spoor voor maatregelen op het gebied van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Kern van zijn betoog was dat de huidige buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) efficiënter zouden moeten worden ingezet. Als voorbeeld noemde de heer Aptroot dat BOA's van de Nederlandse Spoorwegen zouden moeten kunnen optreden als zij bijvoorbeeld in een bus, tram of metro zitten of op het stationsplein lopen, zodat op die manier ook de stads- en streekvervoerders zouden kunnen worden geholpen. Zijn betoog mondde uiteindelijk uit in de wens om te komen tot de oprichting van een OV-politie. Tevens is mijn ambtvoorgangster verzocht als regievoerder voor de uitvoering van de maatregelen van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer en verantwoordelijk minister voor de politie de eerste bevindingen op deze punten te melden aan de Tweede Kamer.

Met deze brief informeer ik u over de al in gang gezette maatregelen en beleidsvoornemens om de BOA's efficiënter in te zetten om zodoende de veiligheid in openbaar vervoer te verhogen. De al in gang gezette en nog te nemen maatregelen beogen een daling van het aantal incidenten in het openbaar vervoer.

Het idee van het Tweede Kamerlid Aptroot (VVD) om een OV-politie te vormen zal ik voor advies voorleggen aan de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer.

De Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer kan dan bezien worden welke mogelijkheden er zijn om via de beoogde pilots in het stads- en streekvervoer te komen tot verbeterde samenwerking tussen de BOA's van de

vervoerders en een voorstel uitwerken dat de bevoegdheden van de BOA's vergroot. Bijvoorbeeld een pool van BOA's die bij verschillende vervoerders kunnen worden ingezet.

Op basis van de evaluatie van de resultaten van de bovengenoemde pilots in het stads- en streekvervoer door de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer wil ik na het bestuderen van de uitgebrachte adviezen beziën welke wijzigingen in de organisatie van de BOA's en/of de politie noodzakelijk is voor het bereiken van veiliger openbaar vervoer. Voordat aanpassingen overwogen worden wil ik eerst de ervaringen van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer met het vergroten van de bevoegdheden van de BOA afwachten. Tegelijkertijd kan dan onderzocht worden welke concrete mogelijkheden er zijn om de Nederlandse Spoorwegen te betrekken bij een verbeterd toezicht in het stads- en streekvervoer. Door verbeterde samenwerking tussen de toezichthouders in het openbaar vervoer kan de sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer meer op orde worden gebracht.

Daarnaast wil ik u wijzen op de aanstaande wijziging van het BOA-stelsel waarbij «openbaar vervoer» één van de zes domeinen wordt. Ook krijgen de BOA's op verzoek uitbreiding van hun opsporingsbevoegdheid voor de voor de artikelen 177, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 266/267, 284, 285, 300 juncto artikel 304 onder ten tweede, 435, onder ten vierde, en 447e, de zogenoemde geweldsmisdrijven uit het Wetboek van Strafrecht. In de praktijk betekent dit dat BOA's effectief kunnen optreden als zij worden geconfronteerd met agressie en geweld tijdens de uitoefening van hun publieke taak. Dit geeft hun de mogelijkheid om een ambtsedig proces-verbaal van bevindingen op te maken van het hun overkomen geweld op grond waarvan verdachten van dit geweld kunnen worden vervolgd. Het stelsel treedt 1 april 2010 in werking.

Ik zal de Kamer begin 2011 over de resultaten van de pilots in het stads- en streekvervoer informeren.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
E. M. H. Hirsch Ballin