

Vergaderjaar 2011–2012

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 493

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 december 2011

Op 23 juni jl. heb ik met uw Kamer gesproken over wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) houdende strafbaarstelling overtreding reisverbod openbaar vervoer als onderdeel van de Verzamelwet Verkeer en Waterstaat 2010. Tijdens dit debat is een amendement aanvaard van de leden De Jong (PVV) en Koopmans (CDA) dat een reisverbod voor het gehele openbaar vervoer mogelijk maakt (TK 2010–2011, nr. 32 403-17). Per brief van 28 juni 2011 heb ik u gemeld de Kamer een plan van aanpak te sturen om deze uitbreiding van het reisverbod nader in te vullen. Tijdens het debat is tevens een motie ingediend door het lid De Jong waarin hij de regering verzoekt hogere strafmaten op te nemen voor overtreding van het reisverbod openbaar vervoer (TK 2010–2011, nr. 32 403-14). In deze brief zal ik, mede namens de minister van Veiligheid en Justitie, op beide onderwerpen nader ingaan.

Landelijk reisverbod

Op basis van de Wp 2000 is het al langere tijd mogelijk om een reisverbod openbaar vervoer (in het vervolg kortheidshalve «reisverbod») op te leggen. Vaak betreft dat een kortdurend reisverbod, waarbij een passagier voor de betreffende rit een reisverbod wordt opgelegd en de passagier het voertuig moet verlaten. Een reisverbod voor langere termijn (van enkele dagen tot enkele maanden) wordt, behoudens bij de RET, tot dusver nog weinig opgelegd. Dat komt deels omdat de handhaving lastig is, doordat er op het overtreeden van een reisverbod in de Wp 2000 geen sanctie is gesteld. De wetswijziging, die nog voorligt in de Eerste Kamer, voorziet in een sanctie op het overtreeden van het reisverbod. Met de vervoerbedrijven, decentrale overheden, het ministerie van Veiligheid en Justitie en het Openbaar Ministerie (OM) heb ik verkend hoe aan de wens van de Kamer voor uitbreiding van het reisverbod voor het gehele openbaar vervoer invulling kan worden gegeven.

Bij het implementeren van dit amendement hanteer ik als criteria:

- vergroting van de veiligheid van reizigers en personeel,

- uitvoerbaarheid (zowel in de dagelijkse praktijk als de juridische toets),
- handhaafbaarheid (hoge pakkans, afschrikwekkende werking).

Op basis hiervan kom ik in overleg met betrokken partijen tot het volgende plan van aanpak.

1. Handreikingen bieden voor toepassing van het reisverbod. Met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) zijn inmiddels afspraken gemaakt dat zij, zodra de strafbaarstelling van overtreding van het reisverbod wettelijk van kracht wordt, een nieuwe praktisch gerichte handreiking zullen uitbrengen en hieraan ook in bijeenkomsten van KpVV aandacht zullen geven. In elk geval wil de provincie Zuid Holland de toepassing van het reisverbod binnen haar concessies stimuleren. Besloten is om bij het maken van de nieuwe handreiking samen te werken.
2. De stads- en streekvervoerbedrijven hebben aangegeven om eerst op kleinere schaal ervaring met het reisverbod op te willen doen. Ik zal dat stimuleren en zal het KpVV verzoeken om de functie van uitwisselingsplatform te vervullen, zodat ook tijdens deze fase ervaringen kunnen worden gedeeld. Daarbij staat de wijze van handhaving zoals die bij de RET wordt toegepast model. Hierbij geldt dat het reisverbod zeer actief wordt gehandhaafd. Identiteitsgegevens van personen met een reisverbod worden verspreid onder het (vaste) toezichthoudend personeel. Dit resulteert in een hoge pakkans, blijkt in de praktijk effectief en leidt tevens tot een preventief effect. Zo'n aanpak vergt veel voorbereiding, waarbij gezorgd moet worden voor een «draaiboek», het regelen van privacyaspecten, instructie aan het personeel en afstemming met politie en OM. Vanuit het kader van uitvoerbaarheid heb ik er begrip voor dat de aanpak met het eerst opdoen van ervaring op kleinere schaal wordt gevolgd.
3. Voor NS geldt eveneens dat zij nog nauwelijks ervaring heeft met het reisverbod. NS zal, nadat de wetswijziging definitief is geworden, het reisverbod operationaliseren. Daarbij wil NS het reisverbod toepassen voor zowel overlastgevers als notoire zwartrijders. NS zal in samenwerking met (spoorweg)politie en OM de reisverboden zo nodig en waar mogelijk opleggen voor het gehele NS-net. De proportionaliteit is daarbij een belangrijk element, wil een verbod ook voor de rechter stand kunnen houden. Bij NS zal, vanwege het uitgebreide netwerk, de handhaving anders ingericht worden dan bij de stads- en streekvervoerders. Als iemand met een reisverbod, bijvoorbeeld een zwartrijder, bij een controle wordt betrapt, dan zal via de railpocket blijken of er sprake is van een reisverbod. De voor het reisverbod geldende sanctie kan dan als extra straf worden opgelegd. Een persoon met een reisverbod kan ook met behulp van de eigen veiligheidsteams of de spoorwegpolitie uit de trein worden verwijderd.
4. Tijdens de periode waarin ervaring wordt opgedaan met het reisverbod, zal ik in overleg met de vervoerbedrijven bezien waar en hoe het reisverbod kan worden uitgebreid. Als eerste stap denk ik daarbij, naast meer landelijke verboden voor het gehele NS-net, voor het stads- en streekvervoer aan de uitbreiding van verboden per lijn naar regionale verboden. Een regionaal verbod sluit goed aan bij wat de vervoerders als problematiek ervaren, want zij hebben de stellige overtuiging dat overlastgedrag overwegend een probleem is op lokaal of regionaal schaalniveau.
5. Drie jaar na inwerkingtreding van de wetswijziging zal ik de toepassing van het reisverbod evalueren en u een voorstel doen voor eventuele verdere maatregelen afhankelijk van het resultaat van de evaluatie.

Met deze aanpak verwacht ik dat invoering van het reisverbod en een uitbreiding tot een algeheel reisverbod op een wijze kan worden ingevoerd, waarbij voldaan wordt aan de criteria die ik daaraan stel.

Sociale veiligheid vraagt om continue aandacht en inzet. Het blijkt dat naast het reisverbod, dat is gericht op de reizigers in de vervoermiddelen, het gewenst is dat ook overlastgevers op bijvoorbeeld stations geweerd kunnen worden. De uitwerking om te komen tot het opnemen van een verblijfsverbod in de Wp2000 is in een vergevorderd stadium. Ik verwacht uw Kamer hierover in de eerste helft van het komende jaar een voorstel te doen toekomen.

Verhoging strafmaat

Tijdens het debat op 23 juni jl. heb ik in reactie op de motie van lid De Jong aangegeven in overleg met de minister van Veiligheid en Justitie te zullen bezien in hoeverre verhoging van de stafmaat mogelijk is. Overigens herhaal ik dat de huidige strafmaat het mogelijk maakt om een boete op te leggen van € 3 800,- of een hechtenis van twee maanden.

Overleg met de minister van Veiligheid en Justitie over een mogelijke verhoging van de huidige strafmaat leidt er toe dat deze – mede in vergelijking tot de totale opbouw van straffen – geen ruimte ziet om de strafmaat voor het overtreden van het reisverbod te verhogen. Mijn ambtgenoot wijst er wel op dat als een reisverbod wordt opgelegd vanwege geweld tegen en het beledigen van het personeel van een vervoerder, dat deze misdrijven dan via het strafrecht worden aangepakt, waarbij (fors) hogere straffen kunnen worden opgelegd.

Daarnaast verwacht ik dat door de stappen die voor het landelijk reisverbod worden ondernomen verhoging van de strafmaat niet nodig zal zijn vanwege de afschrikwekkende werking.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus