

Vergaderjaar 2018–2019

**28 642**

**Sociale veiligheid openbaar vervoer**

**Nr. 106**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT EN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juli 2019

Graag informeer ik u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), over de voortgang op het gebied van het verbeteren van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (ov).

Veiligheid in het openbaar vervoer is belangrijk. Iedereen moet in veiligheid zijn of haar werk kunnen doen. Reizigers en personeel moeten zich veilig voelen in het ov, bij de haltes en op de stations. Bij de vaststelling van het actieprogramma sociale veiligheid eind 2016 door alle partijen uit de ov-sector inclusief het Ministerie van JenV, de politie en de vakbonden, spraken we ambitieuze streefcijfers met elkaar af die in 2018 behaald zouden moeten zijn. Dit actieprogramma is na twee jaar afgerond.

In de bijlage<sup>1</sup> ziet u in het laatste voortgangsbericht van het actieprogramma in hoeverre die ambities tot nu toe bereikt zijn. Er zijn significante stappen vooruit gezet op het gebied van zowel objectieve veiligheid (minder incidenten) als subjectieve veiligheid (verhoging van het veiligheidsgevoel bij zowel reiziger als personeel). Daarnaast kijken alle betrokken organisaties met veel tevredenheid terug op de manier van samenwerken de afgelopen twee jaar en de positieve resultaten die dat al heeft opgeleverd. Ik vind het goed om te zien dat de commitment bij alle partners groot is om samen te blijven werken aan het verbeteren van de sociale veiligheid. Want hoewel er op veel fronten vooruitgang geboekt is, zijn de partijen gemotiveerd om nog niet gehaalde ambities alsnog te bereiken.

In de rapportage vindt u naast een overzicht van de maatregelen die zijn afgerond, de stand van zaken van maatregelen die een vervolg krijgen. Voor de laatste categorie kijk ik samen met de betrokken partijen hoe de continuïteit van deze acties geborgd kan worden om het aantal incidenten

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

nog verder te verlagen en hoe we omgaan met de frequentie van de voortgangsrapportages rond sociale veiligheid.

Begin dit jaar kondigde ik aan medio 2019 in overleg met alle partijen nieuwe streefcijfers vast te stellen. Ik verwacht u dit najaar hierover te kunnen informeren. Naast de acties uit het actieprogramma, zet ik me ook via andere lijnen in om veiligheid in het ov de prioriteit te geven die het verdient. Dit komt ook tot uitdrukking in het nieuwe convenant sociale veiligheid, afspraken over informatie-uitwisseling tussen vervoerders en de pilot met de sms/app-alert. In deze brief sta ik stil bij de stand van zaken rond verschillende acties.

### Convenant Sociale Veiligheid

Inmiddels ligt er een concept voor een convenant sociale veiligheid. Het is de intentie dat eind 2019 wordt getekend door de ministeries van IenW, JenV, de politie, alle decentrale overheden, alle vervoerders en ProRail. Bij de evaluatie van het convenant sociale veiligheid bij busconcessies uit 2012, bleek dat er draagvlak is om het nieuwe convenant te verbreden naar het hele openbaar vervoer. Met het convenant zorgen we ervoor dat de samenwerking binnen de sector blijft gewaarborgd, er niet geconcurrereerd wordt op sociale veiligheid, een goed basisambitieniveau wordt opgesteld en kennis en innovatie worden vergroot.

### Informatie-uitwisseling

Om het mogelijk te maken dat vervoerders onderling en met de politie informatie uit kunnen wisselen, heb ik het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) gevraagd hierin te faciliteren. Zij zijn samen met de vervoerders op zoek gegaan naar mogelijkheden. Op basis van de bevindingen die dit najaar gepresenteerd worden door het CCV zal ik beoordelen of de methodiek waaraan het CCV nu invulling geeft, een antwoord biedt op de vraag naar één landelijk data-analysesysteem.

### Reis- en verblijfsverbod

De commissie heeft verzocht om meer duidelijkheid over de werking van het reis- en verblijfsverbod. Deze werking is vastgelegd in de handreiking voor het reisverbod uit 2012<sup>2</sup> en de vergelijkbare leidraad van het OM, die samen met vervoerders is opgesteld. Beide zijn niet in beton gegoten en bieden in eerste aanzet voldoende ruimte voor vervoerders, OM en politie om met elkaar afspraken te maken over zaken als informatie-uitwisseling en (uniformiteit in) verbodstermijnen. In navolging van de recente evaluatie van het reisverbod uit 2017 die met u gedeeld is (vergaderjaar 2017–2018, 28 642, nr. 100) blijf ik met vervoerders, OM en politie in gesprek over de ervaringen met het reisverbod tot nu. Op basis van deze gesprekken zal ik zo nodig samen met betrokken partijen concluderen of aanpassingen nodig zijn.

Een voorbeeld van zo'n tussentijdse aanpassing is de uitwisseling van gegevens over het verblijfsverbod. Ik ben samen met de vervoerders tot een aanpak gekomen waarbij persoonsgegevens van mensen met een dergelijk verbod gedeeld zouden kunnen worden tussen boa's van de vervoerders die op hetzelfde station halteren. Hierdoor wordt het voor vervoerders makkelijker om gezamenlijk te handhaven. Het bijbehorende voorbeeldprotocol zal samen met een Data Protection Impact Assessment ter goedkeuring worden aangeboden aan de Autoriteit Persoonsgegevens. Het uitwisselen van informatie op abstracter niveau komt terug bij

<sup>2</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29800-XII-65-b2.pdf>

het traject zoals in de vorige alinea omschreven en opgepakt door het CCV, alsmede door het tekenen van het convenant Sociale Veiligheid.

#### Bevoegdheden buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) van NS op stations

De motie van de leden Van Aalst en Helder (Kamerstuk 23 645, nr. 691), die in april jl. is aangenomen, verzoekt de regering om meer duidelijkheid te geven over de bevoegdheden van boa's van NS op stations. Inmiddels heeft overleg plaatsgevonden tussen NS, Politie, het openbaar ministerie en de ministeries van JenV en lenW over de reikwijdte van de betreffende bepalingen van de Wet personenvervoer 2000. Gezamenlijk zijn we tot de conclusie gekomen dat de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000 bij ov gerelateerde overtredingen ook van toepassing zijn in de winkels op het station en op de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen. De medewerker Veiligheid & Service (V&S) kan in zo'n geval gebruik maken van de toegekende opsporings- en politiebevoegdheden en ook het boa-beschermingspakket is van toepassing. In het geval van een strafrechtelijke overtreding zoals diefstal of mishandeling heeft de medewerker V&S tot taak de situatie indien nodig te de-escaleren. De medewerker V&S kan eventueel overgaan tot een «burgeraanhouding heterdaad» en de betrokkene overdragen aan de politie. Het behoort niet tot de taak van de medewerker V&S om de afhandeling van de strafrechtelijke overtredingen op zich te nemen, dat is een taak van de politie. Hoe met deze bevoegdheden in de praktijk zal worden omgegaan wordt in afstemming met de direct toezichthouder (politie) en toezichthouder (OM) uitgewerkt in een intern handelingsperspectief van de NS. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de genoemde motie.

#### Sms/appdienst

Zoals eerder door mij aangekondigd is NS op mijn verzoek per 1 juli 2019 een regionale proef gestart, waarbij reizigers sociale onveiligheid in de trein in stilte kunnen melden middels een sms, WhatsApp en via de nieuwe feedback optie in de NS-reisplanner app. Na afronding van de proef, die tot 1 januari 2020 duurt, zal NS een externe evaluatie laten uitvoeren waarin de resultaten van de proef worden vastgelegd op het gebied van aantal en soort meldingen, de opvolging van deze meldingen en mogelijke veranderingen in de beleving van de sociale veiligheid bij reizigers in deze regio. Het eindrapport zal ook worden gedeeld met de overige vervoerders. NS voert reeds gesprekken met de vervoerders RET, Arriva en Hermes om zo vroegtijdig de informatiebehoefte voor wat betreft de uitkomst mee te nemen in de proefopstelling. Op basis van de evaluatie zal besluitvorming plaatsvinden over een landelijke uitrol.

#### Tot slot

Op 1 december 2015 heeft mijn ambtsvoorganger beloofd na twee jaar de ophoging van het boetebedrag in het ov te evalueren. Met deze brief kom ik deze belofte na. Op 1 april 2016 werd de boete voor zwartrijden in het ov verhoogd van € 35,- naar € 50,-. Daarnaast zijn de administratiekosten, bij niet tijdige betaling, verhoogd van € 10,- naar € 15,-. Ik heb aan de vervoerders gevraagd of zij een effect op het zwartrijden waarnemen als gevolg van de boeteverhoging. De meeste vervoerders

constateren dat er sinds 2016 een daling is in het aantal zwartrijders in het ov. Het is alleen niet met zekerheid te zeggen of dit directe gevolgen zijn van de boeteverhoging uit 2016.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

De Minister van Justitie en Veiligheid,  
F.B.J. Grapperhaus