

Vergaderjaar 2020–2021

35 630

Initiatiefnota van de leden Van Aalst en Helder «Geen plaats voor geweld in het openbaar vervoer»

Nr. 3

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2020

De vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV) een reactie gevraagd op de initiatiefnota «Geen plaats voor geweld in het openbaar vervoer», die namens de leden Van Aalst en Helder (beiden PVV) is ingediend (Kamerstuk 35 630, nr. 2). Hierbij ontvangt u onze schriftelijke reactie.

Wij willen meneer Van Aalst en mevrouw Helder van harte bedanken voor de initiatiefnota die zij hebben ingediend. Zij vragen in de initiatiefnota aandacht voor verschillende vormen van geweld die zich in het openbaar vervoer (OV) kunnen voordoen, van verbale agressie naar medepassagiers tot fysiek geweld tegen OV-personeel. De initiatiefnota richt zich op voorstellen die mogelijk een afschrikwekkende werking kunnen hebben op overlastgevers, de veiligheid van het personeel in het OV kunnen vergroten en overlastgevers uit het OV weren.

Vooropgesteld moet worden dat wij veiligheid in het OV van groot belang vinden. Agressief gedrag en geweld in het OV zijn volstrekt onacceptabel en worden niet getolereerd. Met de initiatiefnemers onderschrijven wij het belang van veiligheid in het OV. Om overlast en geweld in het OV aan te pakken is in 2016 het Actieprogramma Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer (hierna: actieprogramma) opgesteld en uitgevoerd. Hierbij werkten de overheid en het bedrijfsleven samen onder andere gericht op de persoonsgerichte aanpak met aandacht voor ketensamenwerking, daderanalyse, slachtofferschap, repressie en preventie. Het actieprogramma is in 2019 afgerond en de Tweede Kamer is periodiek over de

voortgang geïnformeerd¹. De samenwerking is daarna structureel voortgezet in het Landelijk convenant Sociale Veiligheid in het openbaar vervoer 2020–2025. In het verlengde van de maatregelen uit het actieprogramma wordt nu gewerkt aan het behoud van het behaalde niveau van sociale veiligheid in het OV en waar mogelijk wordt deze verder verbeterd. Hiertoe wordt bijvoorbeeld ter bevordering van innovatie en continue verbetering van de aanpak van sociale veiligheid, jaarlijks een gezamenlijke landelijke kennis- en onderzoeksagenda sociale veiligheid vastgesteld. Aan de hand van de onderzoeksagenda zal adequaat kunnen worden ingespeeld op eventuele ontwikkelingen.

In de initiatiefnota hebben de indieners een viertal beslispunten opgenomen. Hiermee verzoeken ze de regering om daadkrachtig op te treden tegen geweld in het OV en zo de veiligheid van de reiziger en het OV-personeel te waarborgen. Hieronder worden de beslispunten van een reactie voorzien. Bij beslispunt 2 wordt tevens ingegaan op de motie van het lid Laçin², waarin de regering, samen met het lokaal bevoegd gezag wordt verzocht om te bekijken of de politiepost en de OV-agenten op station Amsterdam CS behouden kunnen blijven. Wij kunnen ons vinden in de beoogde doelen van de voorstellen van de initiatiefnemers. Wel wordt bij sommige punten voor een andere oplossing gekozen om dat doel te bereiken.

1. De initiatiefnemers verzoeken de regering het gezag en de veiligheid van BOA's in het openbaar vervoer te vergroten door BOA's te bewapenen met een wapenstok.

Agressief gedrag in het OV is onacceptabel. Het standpunt van de initiatiefnemers dat tegen overlastplegers die messen of andere wapens dragen hard moet worden opgetreden wordt dan ook onderschreven. Het personeel werkzaam in het OV, zoals de boa's, moet het werk goed en veilig kunnen doen.

Om de veiligheid van het personeel te borgen is belangrijk dat de werkgever het personeel voorziet van de juiste opleiding en uitrusting voor de taakuitvoering (bijvoorbeeld bodycams) en dat er goede operationele afspraken worden gemaakt met veiligheidspartners, zoals de afspraken die zijn gemaakt met de politie voor assistentieverlening in geval van escalatie c.q. dreiging. Verder valt hierbij te denken aan afspraken over eventuele gezamenlijke acties, toegang tot het politiebureau, gezamenlijke briefings, informatie-uitwisseling en het overbrengen van aangehouden verdachten.

Uw Kamer is door de Minister van JenV geïnformeerd over een afzonderlijke regeling bewapening en uitrusting boa's in de vorm van een aparte algemene maatregel van bestuur (AMvB)³. In de nieuwe AMvB zullen veiligheidsrisico's meer maatgevend moeten zijn dan nu reeds het geval is. Op basis van in kaart gebrachte risico's in relatie tot de taken en omstandigheden zal bekeken worden waar en voor welk doel boa's, respectievelijk de politie, al dan niet gezamenlijk worden ingezet. Als een reëel risico, bijvoorbeeld vanwege tijd, onvoldoende kan worden beperkt dan mag de uitrusting daarop worden aangepast, inclusief de mogelijkheid om bepaalde geweldsmiddelen – handboeien en wapenstok – toe te kennen. In de nieuwe AMvB zal meer dan tot op heden ruimte worden geboden meer boa-specifiek te kijken naar geschikte uitrusting en

¹ Kamerstuk 28 642, nr. 106.

² Kamerstuk 23 645, nr. 733.

³ Kamerstuk 29 628, nr. 958

geweldsmiddelen. Per boa-domein zal duidelijk gemaakt worden welke uitrusting en geweldsmiddelen ter beschikking kunnen komen.

Eerder is door de Minister van JenV⁴ aangegeven dat er geen aanleiding bestaat het geweldsmonopolie van de Staat te doorbreken. Concreet betekent dit dat boa's om die reden niet standaard met geweldsmiddelen (zoals een korte wapenstok) zullen worden uitgerust. Echter, uitzonderingen op deze hoofdregel zijn toegestaan. Op basis van de huidige wet- en regelgeving kan de werkgever van boa's werkzaam in het OV een verzoek indienen om medewerkers uit te rusten met een korte wapenstok. Dit verzoek kan vervolgens via de gebruikelijke weg worden beoordeeld door de direct toezichthouder (politie) en toezichthouder (openbaar ministerie) op basis van de daarvoor geldende criteria. Daarbij zal onder andere worden gekeken naar mogelijke risico's bij gebruik van de korte wapenstok in een trein en de geschiktheid van dit middel ter afweer van (dreiging met) een steekwapen.

In reactie op het recente maatschappelijk en politiek debat over de toekenning van geweldsmiddelen voor het borgen van de veiligheid van boa's bij hun taakuitvoering, is vooruitlopend op de nieuwe AMvB met urgentie door de Minister van JenV een pilot opgezet die begin 2021 van start gaat.⁵ In deze pilot zal voor de duur van een jaar het gebruik van de korte wapenstok door boa's in tien gemeenten worden beproefd in de openbare ruimte (domein I). De opgedane ervaringen en evaluatie van de pilot zullen als input kunnen dienen voor de AMvB die tevens relevant zal zijn voor boa's werkzaam in het OV (domein IV).

De onderhavige problematiek is breed, waarin de samenleving met enige regelmaat wordt opgeschrikt door steekincidenten waarbij onder andere jongeren betrokken zijn. Het is van het grootste belang te voorkomen dat jongeren overgaan tot het aanschaffen en gebruiken van wapens. Om deze problematiek te bestrijden zet het Actieplan Wapens en Jongeren⁶ zich in om het wapenbezit en wapengebruik, in het bijzonder van steekwapens, onder jongeren te verminderen.

2. De initiatiefnemers verzoeken de regering een betere opvolging van incidenten te bewerkstelligen door het realiseren van permanente politiestations op de grote stations.

Door de Minister van JenV wordt onderschreven dat de politie toegankelijk moet zijn voor de burger. De dienstverlening, bereikbaarheid en beschikbaarheid staan daarbij voorop. Dit is echter niet alleen te koppelen aan politiebureaus of posten. De politie geeft juist op veel meer manieren vorm aan deze nabijheid, bijvoorbeeld door het realiseren van pop-up politiebureaus of een politiebus of -tent op uiteenlopende locaties. Daarnaast kunnen agenten steeds beter tijd- en plaatsafhankelijk werken bijvoorbeeld door het gebruik van chromebooks, waardoor zij op locatie aangiften kunnen opnemen. Ook kunnen agenten op straat door het gebruik van Mobiel Effectiever Op Straat (MEOS)⁷ beschikken over actuele informatie.

Huisvesting van de politie is geregeld in Het Strategisch Huisvestingsplan Politie (SHP). Dit plan is na afstemming met het lokaal gezag vastgesteld en heeft de steun van de burgemeesters. Hierin zijn de kaders en

⁴ Kamerstuk 29 628, nr. 958.

⁵ Kamerstuk 29 628, nr. 988.

⁶ Kamerstuk 28 684, nr. 637.

⁷ Een app met verschillende functionaliteiten zoals de identificatie van personen en voertuigen, integrale bevraging van een groot aantal registers en het schrijven van digitale bonnen.

uitgangspunten opgenomen om te komen tot betere en efficiëntere huisvesting van de politie die past binnen de verdere doorontwikkeling van de dienstverlening van de politie. Uw Kamer wordt jaarlijks door de Minister van JenV geïnformeerd over de publieksruimten van de politie.

Afwijken van de lijst met politielocaties kan alleen wanneer de lokale context daartoe aanleiding geeft na afstemming met het lokaal gezag en binnen het gestelde financiële kader. De keuzes worden dus op regionaal niveau gemaakt en verantwoord. Het is daarbij aan de politie om voorgenomen wijzigingen in de huisvesting in nauw overleg af te stemmen met het lokaal gezag. Daarbij spelen overwegingen van doeltreffendheid en doelmatigheid alsook overwegingen over kwaliteit van het politiewerk, de kwaliteit van de dienstverlening en de afspraken over de inzet van de politie een rol. De Minister van JenV kan ingrijpen als dat nodig is. Op de stations Utrecht Centraal, Den Haag Centraal en Zwolle is daar nu geen aanleiding toe, omdat de betrokken partijen op lokaal niveau die politie-inzet op stations al op andere wijze hebben geborgd.

Voor station Amsterdam Centraal geldt dat door de lokale driehoek onlangs is besloten de politiepost op Amsterdam Centraal op te heffen en de capaciteit over de basisteams van de politie te verdelen. Om invulling te geven aan de motie van het Kamerlid Laçin (SP) is door IenW met de gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, politie en het Ministerie van JenV gesproken over de betekenis van de politiepost, de huidige samenwerking tussen verschillende partners op Amsterdam Centraal en hoe de veiligheid kan worden geborgd als de politiepost wordt opgeheven.

Hoewel de politiepost wordt opgeheven, zal de samenwerking tussen politie, gemeentelijke boa's en vervoerders op Amsterdam CS vanzelfsprekend blijven bestaan. De samenwerking en de regie op de operationele aansturing zal wel op een andere manier worden vormgegeven, want met het opheffen van de politiepost zal ook het specialistische openbaar vervoer politieteam verdwijnen. De partijen stellen daarom gezamenlijk een onderzoek in om tot nieuwe samenwerkingsafspraken te komen over zaken als inzet, werkwijze, capaciteit en de toekomstige bestemming van de huidige politiepost, als de werkzaamheden van het Team Openbaar Vervoer worden overgedragen aan de basisteams. De uitkomsten van dit onderzoek worden uiterlijk in het voorjaar van 2021 verwacht en besproken in een bestuurlijk overleg tussen politie, Vervoerregio, NS, GVB en de gemeente.

Uitgangspunt is dat er met het opheffen van de politiepost de samenwerking tussen politie, gemeentelijke boa's en vervoerders op Amsterdam CS zonder onderbreking kan worden doorgezet. De werkzaamheden van het specialistisch openbaar vervoer politieteam worden pas overgedragen, als daartoe een voor alle partijen werkbare nieuwe samenwerking kan worden aangegaan. De politietaken in het OV worden hiermee, net als in de overige G4-steden vanuit de basisteams vervuld.

De politie zegt daarnaast de inzet en aanwezigheid op Amsterdam CS in stand te houden om de veiligheid te waarborgen. Tussen 07:00 uur en 23:00 uur zullen vier agenten permanent aanwezig zijn op station Amsterdam Centraal. Politie inzet wordt dan aangestuurd vanaf het nabijgelegen politiebureau Burgwallen dichtbij het Centraal Station. Op die manier kan ook een goede opvolging van incidenten op het station worden bewerkstelligd.

De Staatssecretaris van IenW zal uw Kamer over de uitkomsten van het onderzoek naar de samenwerking informeren. Ook blijft zij met de partijen in gesprek om de vinger aan de pols te houden.

3. De initiatiefnemers verzoeken de regering overlastgevers en geweldplegers uit het openbaar vervoer te weren door het opleggen van een landelijk reisverbod door middel van het snelrecht.

Het belang in de initiatiefnota dat geweldplegers en notoire overlastgevers in het OV moeten worden aangepakt wordt onderschreven. Om te kunnen optreden tegen geweldplegers en overlastgevers zijn vervoerders bevoegd om voor hun traject en modaliteiten reisverboden op te leggen. Op trajecten waar verschillende vervoerders rijden, kunnen vervoerders samenwerken en afspraken maken om te voorkomen dat een persoon met een reisverbod via een andere modaliteit of vervoerder op hetzelfde traject rijdt. Ze kunnen samen en in overleg met het Openbaar Ministerie (OM) afspraken maken over de bredere reikwijdte van het verbod. Om landelijke gelijkheid in de uitvoering te bewerkstelligen is deze werking vastgelegd in de handreiking voor het reisverbod uit 2012⁸ en de vergelijkbare leidraad van het OM, die samen met vervoerders is opgesteld. Beide bieden ruimte voor vervoerders, OM en politie om met elkaar afspraken te maken over zaken als informatie-uitwisseling en (uniformiteit in) verbodstermijnen.

Om invulling te geven aan de motie van het lid Van Aalst⁹ is de staatssecretaris van IenW in gesprek met het OM, vervoerders, politie en het Ministerie van JenV over de mogelijkheden voor vervoerders om gezamenlijk een reisverbod op te leggen voor een ruimer gebied dan alleen voor het desbetreffende traject. In Oost-Nederland wordt een pilot voorbereid om via een regionaal reisverbod situaties aan te pakken waarin geweldsmisdrijven worden gepleegd (de zogenoemde A-incidenten). Met deze pilot wordt beoogd te bewerkstelligen dat reisverboden door meer dan één vervoerder en voor meer dan één traject kunnen worden opgelegd. Daarnaast moet de pilot inzicht bieden in de juridische mogelijkheden van het opleggen van een regionaal reisverbod door meerdere vervoerders. Ook wordt in deze pilot gezocht naar privacy-technische en organisatorische oplossingen om gegevens met elkaar te kunnen delen. De verschillende vervoerders in Oost-Nederland hebben voor deze pilot een plan van aanpak opgesteld. Dit plan van aanpak wordt binnenkort besproken met de betrokken partijen en de verwachting is dat dit in het eerste kwartaal van 2021 wordt afgerond. Partijen hebben de intentie de pilot in de tweede helft van 2021 uit te rollen. De Staatssecretaris van IenW zal uw Kamer informeren over de uitkomsten van de pilot. De uitkomsten van de pilot worden tevens meegenomen in de invulling van de motie om te onderzoeken of een landelijk reisverbod tot de mogelijkheden behoort.

De initiatiefnemers stellen dat er haast moet worden gemaakt en dat een landelijk reisverbod voor het gehele OV, over alle soorten en alle vervoerders, zo snel mogelijk moet kunnen worden opgelegd. Met de initiatiefnemers wordt onderschreven dat het onwenselijk is dat een geweldpleger of overlastgever die een reisverbod heeft op een bepaald traject, gebruik kan blijven maken van het OV met een andere vervoerder binnen hetzelfde traject. Het doel van het onderzoek naar een ruimere reikwijdte van het reisverbod is dan ook dat het moet bijdragen aan een sociaal veiligere omgeving in het OV voor de reiziger en het personeel.

⁸ Kamerstuk 29 800 XII, nr. 65, bijlage

⁹ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 15.

Tegelijk komt uit gesprekken die worden gevoerd met betrokken partijen naar voren dat over het verschil in uitvoering en het kunnen voldoen aan juridische en privacy-technische randvoorwaarden overeenstemming en oplossingen moeten worden gevonden. De uitkomsten van de pilot in Oost-Nederland zullen meer inzicht kunnen bieden ten behoeve van een nader onderzoek naar de mogelijke verdere uitrol van het reisverbod.

Gelet op deze ontwikkeling willen het OM, vervoerders, politie, het Ministerie van JenV en de Staatssecretaris van IenW de resultaten van deze pilot afwachten en is er op dit moment geen aanleiding om een landelijk reisverbod te ontwikkelen. Overigens moet benadrukt worden dat een sanctie altijd proportioneel moet zijn en dat een landelijk reisverbod vanuit dat oogpunt een zeer zware maatregel is die naar verwachting niet snel gerechtvaardigd zal zijn.

Indien de initiatiefnemers bedoeld hebben aan te geven dat het snelrecht van toepassing moet kunnen zijn bij het overtreden van een reisverbod, wordt erop gewezen dat voor de afhandeling van overtredingen van het reisverbod momenteel al een snelle werkwijze wordt toegepast die overeenkomt met de ZSM-aanpak¹⁰.

4. De initiatiefnemers verzoeken de regering overlastgevers en geweldplegers snel te straffen door de ZSM-aanpak voor de afhandeling van veelvoorkomende criminaliteit toe te passen.

Met de initiatiefnemers wordt onderschreven dat verdachten zo snel mogelijk gestraft moeten worden. Dit gebeurt al op de manier als voorgesteld door de initiatiefnemers waar dat kan. Afhandeling van strafzaken via de ZSM-werkwijze is een uitstekende manier om in de strafzaken die zich daarvoor lenen op een snelle en adequate manier tot bestraffing te komen. Deze mogelijkheid wordt al zo veel als mogelijk toegepast op alle eenvoudige misdrijven, ook als die zich hebben voorgedaan in het OV. Sommige strafzaken zijn evenwel ingewikkeld en vergen meer strafrechtelijk onderzoek dan in ZSM-verband mogelijk is. Dit zal zich met name voordoen met geweldsdelicten met meerdere verdachten.

Tot slot

Samen met alle betrokken partijen, blijven wij werken aan een veilig OV voor iedereen, reizigers en personeel.

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

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

¹⁰ De wijze van afhandeling van veelvoorkomende criminaliteit, waarbij strafzaken zo mogelijk binnen één dag worden afgehandeld.