

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
20 juni 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGP-2007/4631	-
Onderwerp	
Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer	

Geachte voorzitter,

In het Algemeen Overleg dd. 26 april 2007 over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer heb ik de Kamer toegezegd op enkele specifieke punten een schriftelijke reactie te zenden. Mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Minister van Justitie doe ik u bijgaande reactie toekomen.

1. BOA's, PBT teams en Toezicht en Veiligheidsteams bij NS.

De buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) bij NS worden door mijn ambtgenoot van Justitie aangewezen. Laatstelijk is dit gebeurd bij besluit van 26 februari 2007 (Staatscourant 8 maart 2007, nr.48).

Op basis van dit besluit kunnen maximaal 4500 medewerkers van de NS Groep worden aangewezen als BOA. Op dit moment zijn alle hoofdconducteurs van de NS aangewezen als BOA. Voor BOA's gelden eisen met betrekking tot bekwaamheid en betrouwbaarheid. In het kader van het Aanvalsplan is voor BOA's werkzaam in het openbaar vervoer een specifieke BOA-Openbaar Vervoer (BOA-OV) opleiding ontwikkeld. Deze is in de plaats gekomen van de algemene BOA-opleiding en wordt gevolgd, zowel door nieuwe BOA's als door BOA's in het kader van de periodieke her- en bijscholing. In de BOA-OV opleiding is meer specifieke leerstof en praktijkopleiding ontleend aan het OV, zodat de opgeleide BOA (nog) beter is toegerust voor de praktijk.

BOA's kunnen in aanvulling op de opsporingsbevoegdheid ook de geweldsbevoegdheid hebben. De geweldsbevoegdheid houdt in dat BOA's conform artikel 8, eerste lid, van de Politiewet 1993, "gepast geweld" mogen gebruiken. Voor de geweldsbevoegdheid geldt dat – vanuit het oogpunt van een zorgvuldige toepassing van geweld – hieraan opleidings- en bijscholingseisen zijn verbonden. Dit op grond van de Regeling toetsing

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895
Internet www.minvenw.nl

geweldsbeheersing buitengewoon opsporingsambtenaren en ambtenaren van bijzondere opsporingsdiensten, RTGB. Omdat de opleiding voor de geweldsbevoegdheid een omvangrijke inhaalslag voor NS betekende is door de Minister van Justitie met tijdelijke ontheffing van de opleidingsvereisten de geweldsbevoegdheid verleend aan de BOA's bij de NS. Deze ontheffing geldt tot 1 januari 2008. Inmiddels is een op het NS personeel toegespitste opleiding ontwikkeld en wordt deze gevolgd.

In de reguliere bedrijfsvoering heeft NS ervoor gekozen om op plaatsen, routes en tijden waar dit noodzakelijk wordt geacht zogenaamde PBT-teams (proces bijzondere taken) in te zetten. Deze teams geven ondersteuning en back-up bij problemen zowel voor conducteurs op treinen alsmede voor servicemedewerkers op stations. Deze teams bestaan uit vier personen, waarvan minimaal één een BOA is met geweldsbevoegdheid, zodat zonodig "gepast geweld" mag worden gebruikt.

In aanvulling op het voorgaande zijn bij NS pilots opgestart met zogenaamde Toezicht- en Veiligheidsteams van minimaal twee personen, bestaande uit BOA's met geweldsbevoegdheid. Deze BOA's met geweldsbevoegdheid hebben de op het personeel van de NS toegespitste opleiding voor de geweldsbevoegdheid gevolgd en met goed gevolg afgerond. De inzet van deze teams wordt gecoördineerd vanuit de NS Veiligheidscentrale, die ook rechtstreeks in contact staat met de meldkamer van het KLPD. In de praktijk blijkt dat de reguliere hoofdconducteurs bij NS nauwelijks gebruik maken van de verleende geweldsbevoegdheid (gemiddeld minder dan 1 keer per jaar). NS beziet daarom of, mede in relatie tot de nieuwe Toezichts- en Veiligheidsteams, de geweldsbevoegdheid beperkt kan worden tot een beperktere groep BOA's.

2. Inzet spoorwegpolitie en uitbreiding van de spoorwegpolitie met 10 teams.

Voor de inzet van de politie zijn er afspraken gemaakt in het Nationaal Veiligheidsarrangement Spoorvervoer (NVA Spoorvervoer). Doordat gebruik wordt gemaakt van een apart nummer kan het KLPD direct zien dat het om een melding bij de spoorwegen gaat. Daar wordt altijd op gereageerd. Alleen in het geval de Dienst Spoorwegpolitie (DSP) niet tijdig aanwezig kan zijn, wordt de melding doorgegeven aan de regionale politie. Tussen NS en alle betrokken politieorganisaties zijn in het NVA-spoorvervoer afspraken gemaakt met betrekking tot de assistentieverlening van de politie bij noodgevallen zoals fysieke bedreiging en/of lichamelijk geweld. Afgesproken is dat de politie voor deze assistentieverzoeken een reactieprioriteit 1 hanteert (hoogst mogelijke prioriteit). Voor de handhaving van de normale bedrijfsorde (orde, rust, veiligheid) is NS verantwoordelijk in de trein en zijn NS en ProRail samen verantwoordelijk voor de stations. Soms wordt de politie geconfronteerd met meerdere situaties met prioriteit 1, waardoor assistentie niet tijdig wordt verleend. In de evaluatie van het Aanvalsplan bleek dat er in ruim 90% van de gevallen tijdig assistentie wordt verleend en dat de vervoerbedrijven er begrip voor hebben dat in een beperkt aantal gevallen dit niet mogelijk is. Onverlet de huidige inspanningen gaat de Dienst Spoorwegpolitie steeds meer informatiegestuurd werken met als gevolg dat problemen van welke aard ook in een vroeger stadium kunnen worden herkend en daardoor adequater kunnen worden aangepakt.

Op basis van het Aanvalsplan zijn 4 zgn. UPI teams van elk 17 personen samengesteld. Samen met het bovengenoemde meer informatiegestuurd werken zal het werken in teams binnen de bestaande formatie worden vergroot. Dit zal bijdragen aan een meer effectieve

inzet van de DSP. Een uitbreiding van de DSP met tien extra teams van elk 17 personen acht ik dan ook niet nodig. Financiering van extra teams via de opbrengsten van de verkeersboetes is niet aan de orde. Deze boetegelden komen na inning via het Justitieel Incasso Bureau in de Staatskas terecht. Beschikbaarstelling van extra middelen voor de DSP kan alleen via de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de lopende begroting biedt daarvoor geen ruimte.

3. de stadsregio's en hun positie bij concessieverlening

De concessies voor het stads- en streekvervoer worden op basis van de wet personenvervoer 2000 verleend door de vervoerautoriteiten. Dit zijn de 12 provincies en 7 WGR regio's. De WGR regio's kennen een algemeen bestuur of 'regioraad'. De leden worden door de deelnemende gemeenteraden benoemd. Iedere stadsregio kent een dagelijks bestuur dat deel uit maakt van het algemeen bestuur. De verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid ligt primair bij het vervoerbedrijf, waarbij de concessieverlener via de concessie eisen stelt en toeziet op de naleving van deze eisen. In de Rotterdamse situatie zoals in het AO aangehaald ligt deze verantwoordelijkheid bij de stadsregio Rotterdam. De leden van het bestuur van de stadsregio worden benoemd door de aangesloten gemeenteraden, waarmee feitelijk sprake is van een getrapte verantwoordelijkheid. Reizigers kunnen afgevaardigde leden van de eigen gemeente benaderen. Daarnaast is het petitierecht ook van belang. Reizigers kunnen altijd een met redenen omkleed verzoek of klacht neerleggen bij de regio. Tenslotte zijn in alle regio's reizigersadviesraden actief, die ook een wettelijke positie hebben.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Mw. J.C. Huizinga - Heringa