

Vergaderjaar 2016–2017

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 87

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 oktober 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie hebben op 13 september 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkema, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en de heer Van der Steur, Minister van Veiligheid en Justitie, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 juni 2016 inzake het onderzoeksrapport Sociale veiligheid op het spoor (Kamerstuk 28 642, nr. 85);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 14 juni 2016 inzake daderanalyse geweldplegers op het spoor (Kamerstuk 28 642, nr. 84);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 juli 2016 inzake sociale veiligheid (voortgangsbrief) (Kamerstuk 28 642, nr. 86).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie,
Ypma

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Belhaj, De Boer, Van Helvert, Hoogland, Houwers en Smaling,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en de heer Van der Steur, Minister van Veiligheid en Justitie.

Aanvang 17.33 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Ik heet de Minister, de Staatssecretaris, de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via het internet en de woordvoerders van harte welkom. De Minister zal het debat wegens andere dringende werkzaamheden verlaten na zijn beantwoording in de eerste termijn. De spreektijd bedraagt vier minuten en het aantal interrupties is twee.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik sluit me gemakshalve aan bij de woorden van mevrouw Belhaj die vanochtend in een artikel in Metro stonden. Ik neem aan dat iedereen daar kennis van genomen heeft. Het onderwerp is niet heel politiek en het betreft een prachtige methode die door Arriva wordt toegepast. Een aantal Kamerleden zal de methode kennen en waarschijnlijk is zij ook bekend bij het kabinet. Het zou aardig zijn als zij niet alleen door Arriva wordt gebruikt maar ook door andere vervoerders. Ik kan er helemaal naast zitten, maar dat denk ik.

De voorzitter:

Ik onderbreek u. Ik kan me voorstellen dat een aantal Kamerleden deze krant leest, maar de mensen op de publieke tribune wellicht niet, laat staan de mensen die elders het debat volgen. Wat bedoelt u precies?

De heer Hoogland (PvdA):

Ik laat dat liever aan mevrouw Belhaj over, dat vind ik chiquer. Ik wilde tijd besparen door me gemakshalve aan te sluiten bij de woorden van Mevrouw Belhaj. Zij zegt in het artikel dat er samenwerking nodig is in het openbaar vervoer om effectiever om te kunnen gaan met geweldsincidenten. Het voorbeeld dat zij noemt is de methode die toegepast wordt in Liverpool. Hij wordt al een tijdje in Nederland gebruikt. De methode maakt inzichtelijk welke incidenten op welke plek plaatsvinden. Het is aardig om te bekijken of we dat systeem kunnen gebruiken bij andere vervoerders zodat het over de vervoerders heen gebruikt kan worden en kan leiden tot effectiever handhaven. Graag een reactie van de Staatssecretaris en de Minister.

Er is nog niet heel veel onderzoek gedaan naar veiligheid in het openbaar vervoer. We hebben twee mooie rapporten gehad die een aardig beeld geven. Een derde rapport van een andere vervoerder geeft hetzelfde beeld. Er lijkt dus wel eenduidigheid onder vervoerders te bestaan over de analyse van wat er allemaal gebeurt in het kader van veiligheid. Maar waarom is er bijvoorbeeld geen lectoraat op een hogeschool of aan een universiteit om wat specifiekier te bekijken hoe we het probleem kunnen tackelen? Is dat een aardig idee of zeggen de Minister en de Staatssecretaris dat het niet nodig is omdat ze dat al kunnen?

Ik heb al eerder voorgesteld om te bekijken of het mogelijk is om mensen op te roepen iets te doen als er incidenten zijn in het openbaar vervoer. Samen sta je sterk. Dat wordt ook bewezen door het feit dat met twee mensen lopen prettiger is. Dan voel je je sterker 's avonds in de trein. Is het opportuun een campagne te starten om mensen wat handvatten aan

te reiken om iets te doen, als ze dat kunnen en als de situatie het toelaat? Wat kunnen ze doen als een conducteur of ander personeel wordt aangevallen of bedreigd? Het instellen van een sms-dienst is een van de voorbeelden die eerder is genoemd door mevrouw Van Veldhoven namens D66. Daarvan zei het kabinet dat het te ingewikkeld was. Toen dacht ik: een sms-dienst kan toch niet zo heel ingewikkeld zijn? Waarom kan dat niet of waarom kan het niet op een andere moderne manier? Is het kabinet bereid te bekijken of big data kunnen worden gebruikt voor een betere analyse van het probleem? Als je alle gegevens in beeld hebt, kun je vaak voorspellen waar de grootste kans is op problemen op basis van de combinatie van de daderprofielen, die nu aardig in beeld zijn gebracht, en de plekken, de tijdstippen en andere gegevens. We kunnen dan ook effectiever handhaven ongeacht de concessies. Dat lijkt me interessant omdat het betekent dat we beter kunnen inzetten. Zijn het kabinet, de Staatssecretaris en de Minister bereid om dat te onderzoeken?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Als we met het openbaar vervoer reizen, willen we gewoon veilig kunnen reizen. Je moeder van 80 moet natuurlijk 's avonds met de trein terug naar huis kunnen, kinderen moeten met het openbaar vervoer kunnen reizen zonder dat ze worden lastiggevallen, conducteurs willen netjes hun werk doen zonder dat ze worden gemolesteerd of in elkaar worden geslagen. Het is daarom goed dat we al gedurende anderhalf jaar over dit probleem spreken. Er zijn al een aantal maatregelen ingevoerd. De heer Hoogland sprak er al even over. Het is goed dat we bekijken hoe die maatregelen uitpakken. Een evaluatie is inderdaad op zijn plaats. Er is een extra bedrag van 10 miljoen euro beschikbaar gesteld voor veiligheid in het openbaar vervoer. We hebben daarover een motie ingediend, die is aangenomen door de Kamer. We hebben daarin gesteld dat die 10 miljoen in het gehele openbaar vervoer moet worden ingezet, want veiligheid stopt niet bij de deuren van de NS. Die strekt zich natuurlijk verder uit in de andere vormen van openbaar vervoer. De Kamercommissie heeft een aantal werkbezoeken afgelegd en een rondetafelgesprek gehad. Dat was heel goed. Een aantal dingen zijn me daarbij opgevallen. Tijdens een werkbezoek viel me op dat een aantal regionale vervoerders goed samenwerkt met de politie. Ze hebben een gemeenschappelijke database, waarmee de pakkans van daders in het openbaar vervoer daadwerkelijk is vergroot. Ook de NS, de grootste vervoerder, heeft een systeem. Het zijn allemaal goede systemen. Mevrouw Belhaj stond al met een systeem in de krant, mijn complimenten, maar ik had het ook in mijn woordvoering staan. We kunnen het er aan deze tafel snel over eens zijn: er moet één gemeenschappelijke database komen, want anders kan iemand lastig zijn bij de ene vervoerder en vervolgens doodleuk bij een andere vervoerder instappen. Neemt de Staatssecretaris haar verantwoordelijkheid als systeemverantwoordelijke voor het openbaar vervoer en bekijkt ze in samenwerking met de Minister van Justitie of er een gemeenschappelijke database met de politie kan komen met een gemeenschappelijke registratie van allerlei incidenten en wat er zoal aan de hand is in het openbaar vervoer?

Ik kom op het punt van het zwartrijden. Gelukkig is de boete hiervoor inmiddels verdubbeld. Een motie om de boete te verhogen is aangenomen door de Kamer, want € 35 schrikte niet echt af. Het is nu € 70 geworden. Het verschilt per vervoerder of het zwartrijden tot een reisverbod leidt. Het vervoersbedrijf RET heeft ervoor gekozen zwartrijden als economisch delict te beschouwen en geen reisverboden op te leggen. Arriva kiest er wel degelijk voor om na vijf keer zwartrijden een vervoersverbod op te leggen. Een complicerende factor is dat de stations eigendom zijn van de NS en dat een regionale vervoerder niet simpelweg kan overgaan tot controles of een stationsverbod. Dat verdient een landelijke aanpak. Het kan niet zo zijn dat je bij alle vervoerders, die

allemaal hun eigen beleid en registratie hebben, wekelijks kunnen zwartrijden. Wat mij betreft moet ook daarvoor één database komen en het beleid van «three strikes, a year out». Zwartrijden mag niet getoleerd worden, want we zien dat dat een belangrijke oorzaak is van geweld en de toename van geweld in het openbaar vervoer.

Ik kom op het punt van cash geld. Geweld is ook de reden dat bepaalde vervoerders cash gaan weren uit het openbaar vervoer. Ik snap dat. Maar tegelijkertijd vinden nog steeds heel veel mensen dat de ov-chipkaart niet klantvriendelijk genoeg is. Je moet immers eerst € 7,50 neertellen en € 20 op de kaart zetten wil je kunnen reizen met het openbaar vervoer. Het wordt tijd dat die kaart wat klantvriendelijker wordt. Kan de Staatssecretaris ook daar een rol in spelen?

De spuugkit werkt en mag wat mij betreft breder worden uitgerold in het openbaar vervoer. Voor de inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) kijk ik even naar de Minister van Justitie. Ik begreep tijdens een werkbezoek dat niet alle vervoerders gebruik kunnen maken van boa's. Moeten boa's in het openbaar vervoer zich bijvoorbeeld bij incidenten op stations terughoudend opstellen? Dat is jammer. Geen mens snapt er wat van als er een incident is, sprake van geweld of diefstal op het station en tien meter verderop een boa loopt die helemaal niets kan doen. Dat is een vreemde constatering en ik weet niet hoe het zit, maar kunnen we dat ook eens bekijken? We willen niet medereizigers oproepen om iets te doen. Ik hoorde de heer Hoogland dat wel een beetje benoemen. Ik vind het prima als medereizigers op een moment dat zich iets aandient stoer genoeg zijn om bij te springen. Dat vind ik heel stoer. Maar mensen daartoe oproepen, is mij een brug te ver.

Er werd voorgesteld om de zorg voor sociale veiligheid uit de concessies te halen. Daar ben ik het niet mee eens, want het logische gevolg is dan dat de vervoerders geen inzet meer hoeven te plegen en dat die baan helemaal bij de overheid komt te liggen. Dat lijkt me geen goed idee.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik vind het heel goed dat mevrouw De Boer de bevoegdheid van de boa's aanhaalde, de bevoegdheid van de mensen van Veiligheid & Service. Vindt de VVD ook dat het te lang duurt voordat het onderzoek van de Staatssecretaris gereed is? De motie die wij gezamenlijk hebben ingediend, zegt dat we een onderzoek willen naar de vraag of de bevoegdheden en de bewapening van de teams van Veiligheid & Service nog wel passen bij de zaken die ze in de praktijk van alledag moeten doen. Het gaat om de verwachtingen die mevrouw De Boer net schetste: als er iets gebeurt, dan kun je ingrijpen. Is mevrouw De Boer het met me eens dat het te lang duurt eer we het onderzoek van de Staatssecretaris krijgen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat is een procesvraag. Ik zou het eerlijk gezegd niet weten. Misschien ligt het onderzoek er al. Ik leg dit bij de Staatssecretaris neer. Misschien kan ze ons geruststellen en is het onderzoek er inmiddels al. Dat zou hartstikke mooi zijn. Maar de woorden «te lang» wil ik niet voor mijn rekening nemen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. De cijfers over het aantal incidenten kloppen niet. Dat zeiden we al eerder dit jaar en nu blijkt het ook. En dan hebben we de beloofde factcheck over die cijfers nog niet eens mogen ontvangen van de Staatssecretaris. De politie registreert anders dan de NS, de NS registreert anders dan de grote steden en de grote steden registreren anders dan de regio's. De maatregelen die de NS en het kabinet zo'n anderhalf jaar geleden hadden beloofd, zijn nog niet uitgevoerd. De beloofde camera's hangen nog niet overal, de poortjes zijn nog niet allemaal dicht, de

dubbele bemensing op moeilijke momenten ontbreekt nog te vaak en de beloofde twintig permanente politieposten op stations zijn er niet. Wanneer worden deze beloftes ingevuld? Elke dag wordt immers personeel in het openbaar vervoer, in tram, bus of trein, in de regio en in de stad, beschimpt, bespuugd, beledigd, bedreigd, geschopt en geslagen. Dat gaat gewoon door. Uit de gesprekken met medewerkers van het openbaar vervoer begrijp ik dat men meldingsmoe is en een geweldsincident niet meldt omdat men denkt dat er toch niets mee wordt gedaan of omdat een manager bij te vaak melden vraagt of de conducteur het zelf misschien niet helemaal goed doet of zegt dat hij een cursus moet volgen of niet lekker in zijn vel zit. Het CDA stelt voor om voor het ov-personeel te komen tot de volgende dingen, want van onze mensen blijf je af. Ten eerste willen we één registratiesysteem. De voorgaande sprekers, de heer Hoogland van de PvdA en mevrouw De Boer van de VVD, noemden dat ook al. Eén registratiesysteem voor geweld, gezamenlijk met politie, NS, andere vervoerders, grote steden en regio's. De regio's hebben al zo'n systeem, het TRIAS (Transparant Registratie Incidenten Analyse Systeem). Ik heb geen aandelen in TRIAS, dus het hoeft voor mij niet TRIAS te zijn, maar ik denk wel dat het goed is om één systeem te gebruiken. De NS heeft nu een eigen systeem en de grote steden hebben ook ieder een eigen systeem, alsof een crimineel stopt bij de gemeentegrens of stopt bij een trein van de Nederlandse Spoorwegen. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan? Ten tweede moeten de uitkomsten van de factcheck op tafel komen. Waarom is het personeel niet bereid te melden? Ten derde moeten de afgesproken maatregelen direct worden ingevoerd: camera's, dubbele poortjes, dubbele bemensing en twintig permanente politieposten. Ten vierde: het verschil in aanpak van veiligheid in het openbaar vervoer per regio moet verdwijnen. Dit verschilt nu nog per regio en mevrouw De Boer zei al terecht dat dit soms onderdeel is van de aanbesteding. Op welke wijze gaat de Staatssecretaris dit als systeemverantwoordelijke te lijf?

Tot slot de vraag hoe het staat met de aangenomen motie waarin de Staatssecretaris wordt opgedragen – ik sprak er net in het korte interruptiedebatje al even over – te onderzoeken of de bevoegdheden en de bewapening van de teams van Veiligheid & Service nog wel passen bij het werk dat ze in de dagelijkse praktijk moeten doen. Het blijft namelijk angstvallig stil op dit punt. Toevallig trapte ik op een A4'tje toen ik mijn werkkamer binnenkwam. Ik denk dat iemand het per abuis heeft laten vallen daar. Op dit A4'tje, ik heb het hier bij me, staat een screenshot van de dienstopdracht die de NS afgelopen week gaf aan alle medewerkers van Veiligheid & Service op het station van Amsterdam. Ze moeten allemaal naar de Thalys, wordt hen gezegd, om zakkenrollers, bagagedieven, drugsrunners en bedelaars aan te pakken. Het is een oproep aan Veiligheid & Service. Voor de duidelijkheid: Veiligheid & Service heeft geen bevoegdheid om deze zakkenrollers aan te houden. Veiligheid & Service heeft geen bevoegdheid om deze bagagedieven te transporteren. Veiligheid & Service heeft geen bevoegdheid om deze drugsrunners aan te pakken. Maar ze krijgen wel de opdracht om dit politiewerk te doen. Wat verwacht de Staatssecretaris dat onze man van Veiligheid & Service doet als hij een zakkenroller ziet? Wat verwacht de Staatssecretaris dat onze vrouw van Veiligheid & Service doet als zij een bagagedief betrapt? Wat verwacht de Staatssecretaris van de helden als ze drugsrunners zien rennen? Wat vraagt het CDA? Schiet op met dat onderzoek, zodat blijkt dat de bevoegdheden en de bewapening niet meer passen bij het werk dat onze mensen elke dag moeten doen.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. De collega's hebben al een aantal zaken aangevoerd. Ik zou de Minister en de Staatssecretaris graag willen complimenteren, want dat zou betekenen dat de zaken in principe goed gaan. Maar voor die

complimenten is het op dit moment nog te vroeg. Dat constateer ik uit de stukken over de veiligheid in het openbaar vervoer. Er zijn de afgelopen tijd wel acht maatregelen in gang gezet voor het streven naar een veiliger openbaar vervoer, maar de effecten van de meeste van die maatregelen zijn nog onvoldoende zichtbaar. Uit de quickscan van het maatregelenpakket voor de verbetering van sociale veiligheid in treinen en op stations concludeer ik dat we op de goede weg zijn, maar vooral dat we nog geduld moeten opbrengen om de exacte effecten van de maatregelen te kunnen zien. Tegelijkertijd zijn sommige van de maatregelen nog niet gestart. Waarom zijn die nog niet gestart en wanneer verwachten de Minister en de staatssecretaris dat alle maatregelen uitgevoerd worden? Wanneer verwacht de Staatssecretaris dat we de effecten van die maatregelen kunnen zien? Ik heb het niet alleen over registratie, want registratie is, met alle respect, toch een beetje een papieren kwestie. Het gaat uiteindelijk toch om het gedrag van de mensen. Daar moeten we vooral op inzetten.

Ik kom meteen op de zwartrijders, het punt waar het in dit overleg het meest over gaat, wat mij betreft. Ik lees in de stukken dat deze groep mensen, die solo optreedt, als belangrijkste groep kan worden aangemerkt in de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Als we de veiligheid willen vergroten, moeten we de groep zwartrijders aanpakken. Deze groep kiest er vaak bewust voor om niet te betalen. Ik zag vanmorgen nog zo'n situatie. Wat doe ik als ik een tram instap en zie dat iemand welbewust het kaartje niet voor het scherm houdt? Ik was niet de controleur, dus ik heb op dat moment niet opgetreden.

De voorzitter:

Was dat toevallig de heer Van Helvert? Hij heeft een vraag aan u.

De heer Van Helvert (CDA):

De heer Houwers verwacht niet zoveel van het registratiesysteem omdat het een papieren tijger zou zijn, of een bureaucratische tijger. Dat is natuurlijk ook zo, iets wat je registreert is een stukje bureaucratie. Maar is de heer Houwers het met me eens dat als je goed registreert dat iemand bij de Nederlandse Spoorwegen een conducteur in elkaar heeft geslagen, het wel handig is dat de buschauffeur van Connexxion dat ook weet? Degene die de conducteur in elkaar heeft geslagen, kan wel geweed worden bij de Nederlandse Spoorwegen, maar loopt vervolgens wel de bus in en kan daar precies hetzelfde doen. Het TRIAS-systeem registreert echter ook dat diezelfde meneer vervolgens graffiti spuit op een trein en de kiosk overvalt. Het zijn vaak dezelfde mensen, blijkt uit dat systeem. Is de heer Houwers het met me eens dat het registreren van dat soort zaken kan bijdragen aan het oplossen van de problematiek?

De heer Houwers (Houwers):

Die registratie kan wel bijdragen maar is niet de oplossing. Elke vergelijking gaat mank, deze vast ook, maar ik verwijs naar de stadionverboden bij voetbalwedstrijden. Mensen die welbewust uit zijn op rellen en trammelant kun je wel registreren, je kunt proberen ze uit het stadion te weren, maar dat blijkt toch heel erg lastig te zijn. Het is beter om te proberen te voorkomen dat mensen überhaupt het stadion in kunnen, maar ook dat mensen elkaar aanspreken en dat je een sfeer creëert waarin het niet gebeurt. Ik begrijp uit de stukken dat het vaak zwartrijders betreft en niet zozeer mensen die heel welbewust zijn hebben om de conducteur in elkaar te slaan, zoals de heer Van Helvert dat noemt. Het zijn vaak incidenten die ontstaan. Dan denk ik: probeer wat te doen om het ontstaan van dat incident te voorkomen. Dat bereik je niet met registreren.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dat zijn ware woorden. Ik sluit me daar geheel bij aan. Is de heer Houwers het met me eens dat de Staatssecretaris op dit punt de regie zou moeten voeren om te zorgen dat iedereen gebruikmaakt van zo'n systeem? De Staatssecretaris moet dat regisseren, want zij is stelselverantwoordelijke. Maar we hebben ook iemand nodig die het coördineert en daarin de regie neemt. Is de heer Houwers het met het CDA eens dat de Staatssecretaris bij uitstek de persoon is die dat zou moeten doen?

De heer **Houwers** (Houwers):

De vorige sprekers van de PvdA en de VVD hebben erover gesproken en ik denk dat naast het CDA ook de SP en D66 nog soortgelijke teksten zullen uitspreken. Allen zijn het eens over het feit dat de Staatssecretaris in eerste instantie systeemverantwoordelijke is en dat ze het maximale moet doen, maar ik ben vooral van mening dat alleen registreren niet helpt. Ik denk dat vooral praktische maatregelen meer zullen bijdragen en daarnaast ook het effect van een soort bewustwording, het feit dat we erover spreken met elkaar en dat we mensen erop aanspreken. Ik ben vooral voor de praktische maatregelen en daar ga ik nu mee verder. Voorzitter. Als we de zwartrijders willen aanpakken, moeten we ze weren uit het openbaar vervoer. Daarmee voorkomen we problemen en incidenten. Dat kan door het inzetten en afsluiten van mogelijkheden om perrons op te komen en ook door vervoermiddelen af te sluiten. Dat kan met de bekende poortjes. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of er al zicht is op wanneer er nog meer poortjes komen? Wil ze daar nog verder in gaan en is ze van plan die lijn door te trekken? In het verlengde daarvan heb ik begrepen dat het inmiddels mogelijk is om tourniquettes te gebruiken in het busvervoer. De Staatssecretaris gaat daar niet volledig over, dat weet ik, want er zijn vervoersmaatschappijen die er zelf wat aan doen. Maar ik zou zeggen: laten we dat ook gaan doen, laten we met elkaar overleggen en elkaar stimuleren om dat te gaan doen. Want mensen die niet in de bus thuishoren, zij die niet betalen, kunnen dan niet voor problemen zorgen. Dat lijkt me een heel goede zaak. Tot slot geef ik toch een klein compliment aan beide bewindspersonen. Ik zie dat ze er werk van maken. Ik zou ze willen stimuleren om het nog wat steviger aan te pakken. Dan komt het vast goed.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik maak de bewindspersonen ook graag een compliment. Het onderwerp trekt iedere keer de aandacht als er iets helemaal fout gaat, maar er zijn wel een aantal zaken in gang gezet. Dit algemeen overleg biedt dus ook de mogelijkheid om een update te geven van de zaken die al lopen en of er al iets te zeggen is over wat succesvol is. We hebben een quickscan gezien, dus het lijkt me goed dat we daar wat meer over uitwisselen. Het staat of valt allemaal met de afspraken die worden gemaakt met vervoerders en met de politie, met de samenwerking tussen overheden en investeringen in personeel. Dat is eigenlijk de crux van deze hele kwestie.

Er zijn een paar punten die ik wil benoemen. Het eerste punt betreft de concessies, de verschillen daartussen en de overgangsproblemen als een concessiehouder de concessie verliest en er een nieuwe concessiehouder komt. Hoe gaat het kabinet daarmee om? Er is een goed registratiesysteem nodig, wat met elkaar gedeeld moet worden. Uit de gegevens die tijdens het rondetafelgesprek naar voren kwamen, hebben we gezien dat men er verschillende systemen op nahoudt. Er zijn A-, B- en C-incidenten die niet voor iedere vervoerder hetzelfde betekenen. Daardoor is in de pers de indruk gewekt dat het aantal incidenten terugloopt. Anderen zeggen van niet. Het is wel handig als we de cijfers kunnen vertrouwen. Verder vind ik nazorg heel belangrijk. Ik ben van mening dat de NS veel en goed aandacht besteedt aan nazorg. Het is cruciaal dat het personeel dat

met incidenten te maken krijgt goed wordt opgevangen, met lotgenoten kan praten en voor een volgende keer weet hoe hij er beter mee om kan gaan.

Een ander punt wat mijn fractie zorgen baart, is de hoeveelheid verwarde personen. Uit het daderprofielstudietje dat is gedaan, komt het volgende naar voren. Ik lees even voor uit de brief van de Staatssecretaris van 13 juni: «Bijna de helft heeft psychische problemen, zoals verstandelijke beperkingen, agressieproblemen en autisme. Bijna een kwart van de geweldplegers voldoet aan de definitie van een verwarde persoon, zoals door het Aanjaagteam Verwarde Personen is geformuleerd.» Dat is toch wel veel. Ik heb vorig jaar bij het plenaire debat de Staatssecretaris een beetje gepijnigd door te zeggen dat dat het gevolg is van beleidskeuzes van dit kabinet om dit soort mensen toch te veel aan hun lot over te laten. Mijn vraag is dus: is dat zo? Zijn meerdere van deze mensen, die nu niet meer opgevangen worden, op het station, in de bus en de trein beland? Als de Staatssecretaris dit kan bevestigen, wat gaan we er dan aan doen? Een paar dingen zijn naar onze mening zinvol. Kan de uitrol van de poortjes verder worden versneld? Is dat zinnig? Hoe reëel is het om het cash geld snel uit de bussen te krijgen? Kunnen er meer ogen en handen komen bij alle vervoerders? NS heeft heel veel extra fte's ingezet om dit probleem aan te pakken. Ik vraag me af hoe dat zich verhoudt tot de inzet van andere vervoerders. Hoe kijkt de Staatssecretaris hier tegenaan? Wat is nodig om flinke stappen te zetten?

Over het personeel zelf heb ik al een paar dingen gezegd. Wij zijn geen voorstander van wapenstok of pepperspray, maar we zijn wel erg benieuwd of de bodycam werkt en of daar al wat meer over te zeggen is. Is er al iets te zeggen over mogelijkheden om snel assistentie in te roepen via sms of hoe dan ook? Bij het rondetafelgesprek was een gespierde man die weerbaarheidstraining gaf. Ik geloof dat ik hem zelf had uitgenodigd, laat ik dat er maar bij zeggen. Hij viel een beetje buiten de orde. Hij zei: ik ben specifiek bezig met mensen die zich in een kleine ruimte moeten verdedigen zonder dat ze zelf agressief worden. Dat zit hem in de grepen, een beetje judoachtig. Je houdt je daarmee niet alleen de belager van het lijf, maar het geeft je ook meer zelfvertrouwen als je in zo'n situatie terecht komt. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: kunnen dit soort zaken extra aandacht krijgen?

Mijn laatste punt is de aangiftebereidheid. Is het een kwestie van moedeloosheid of komt het doordat de baas zegt dat je niet zo veel aangiften moet doen? Ik noem dit naar aanleiding van een artikel in Metro van een paar weken geleden, waarin de heer Van Helvert een steroptreden heeft.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik dacht naar aanleiding van de stukken die voor Prinsjesdag al in de krant stonden, dat het mogelijk is iets vooraf in de krant te laten zetten en daarna te hopen dat er een meerderheid is om dat bij het kabinet voor elkaar te krijgen.

De hoorzitting die we een tijdje geleden hebben gehad is voor mij, maar ook voor de collega's denk ik, enorm indrukwekkend geweest omdat we daar mensen hebben horen spreken die dagelijks goed hun werk willen doen maar ook ongelooflijk klaar zijn met geïntimideerd worden door mensen die blijikbaar om wat voor reden dan ook het acceptabel vinden om agressief te zijn tegen mensen die dagelijks hun werk doen. Uit het rapport Sociale veiligheid op het spoor, wat hier ligt, blijkt in ieder geval dat alle betrokken partijen er hard aan trekken om de veiligheid te verbeteren. De cijfers laten zien dat het ook lukt. De fysieke agressie tegen NS-personeel daalt sinds 2013 en dat is goed nieuws. Maar omdat in de brief ook wordt aangegeven dat de implementatie nog niet voltooid is, en er dus nog precies gemeten kan worden, is het belangrijk om hier scherp op te blijven.

In de brief wordt ook verwezen naar het idee van collega Van Veldhoven om een sms-dienst in te stellen waarbij reizigers bij onraad het treintoe-stelnummer kunnen sms'en en het bericht terechtkomt bij het NS-personeel. Dit klinkt eigenlijk zo simpel en het is iets wat gemakkelijk te doen is voor mensen. Wij zijn een groot voorstander van die sms-dienst in dit kader: je maakt gebruik van de informatie die mensen op dat moment hebben en zorgt dat die op de juiste plek terechtkomt. Maar wat blijkt? In de Kamerbrief wordt aangegeven dat toepassing op korte termijn niet mogelijk is en dat de Minister het idee meeneemt in de visieontwik-keling op data en apps van het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Ik ga ervan uit dat dit zo gebeurt vanwege een soort integraliteit, maar gezien de enorme maatschappelijke onrust en de langdurige discussie, wil ik toch van de Minister weten waarom zo'n simpel hulpmiddel per se in een grotere discussie meegenomen moet worden en of het echt niet mogelijk is om dat op korte termijn uit te voeren. Dan zullen heel veel reizigers niet het ongemakkelijke gevoel hebben dat de heer Houwers omschreef. Hij vindt wel dat er een publieke verantwoordelijkheid is, maar zegt zelf niets. Dat geldt natuurlijk voor heel veel mensen. Een sms-bericht zou een goede manier zijn om mensen actief een rol te kunnen laten spelen. Ik kom op de rest van het openbaar vervoer. Het voorgaande ging alleen over het spoor en dan nog alleen de NS. Maar D66 wil dat al het ov-personeel veilig zijn werk kan doen en reizigers door heel Nederland veilig kunnen reizen, onafhankelijk van tijd, plaats of concessiehouder. Ik neem aan dat de Staatssecretaris dat met me eens is. Ik heb hier nog een aantal opmerkingen over. De gezamenlijke streekvervoerders hebben een fantastisch data-analysesysteem, het TRIAS-systeem. Daarin nemen ze meldingen op van overlast en agressie en dergelijke en deze data kunnen gecombineerd worden met de data van de politie. Allemaal geanonimi-seerd. Op basis hiervan weten ze heel helder welke risicolijnen, risico-tijden en risicoplatsen er zijn. Omdat ze dit nauwkeurig bijhouden kunnen ze aan de hand daarvan ook voorspellingen doen. Als bijvoor-beeld blijkt dat het op vrijdagavond op het station in plaats X altijd hommeles is, kunnen ze het personeel heel gericht inzetten. Dan loont het dus wel om registratie te zien als meer dan alleen bureaucratische administratie. Het mooie is dat het de treinhouder en de gebruiker van het systeem 200.000 euro per jaar kost. Nu financieren Gelderland, Overijssel, Utrecht en Flevoland dat samen. Zet dat af tegen wat het kost als er vernielingen plaatsvinden aan voertuigen, stations en bushokjes of als er een chauffeur of conducteur het ziekenhuis wordt ingeslagen. Wat is het probleem, zou je zeggen, want er is al een systeem. Het probleem is dat blijkbaar niet alle provincies de bereidheid hebben hieraan mee te werken of dat nog niet doen. Kan de Staatssecretaris een actieve rol spelen in het uitrollen van dit systeem over heel Nederland zodat er een nog effi-ciëntere inzet verricht kan worden door de politie? Mijn laatste opmerking gaat over de concessiewisselingen. Wij zouden het heel spijtig vinden als treinafspraken vervallen wanneer de concessie overgaat van NS naar een regionale vervoerder. Is het mogelijk om dat op te nemen in de concessie zodat er geen afbreuk wordt gedaan aan het basisniveau van veiligheid?

De vergadering wordt van 18.04 uur tot 18.11 uur geschorst.

Minister Van der Steur:

Voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor het stellen van hun vragen over het onderwerp sociale veiligheid op en in het openbaar vervoer. Voor mij geldt dat ik op dit punt voornamelijk naadloos en nauw samenwerk met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Die samenwerking vindt tot volle tevredenheid plaats. Zo zullen we dus ook de beantwoording van de gestelde vragen ter hand nemen. Het kan zijn dat er enige overlap is,

dan horen de woordvoerders het antwoord dubbel en zijn ze er misschien nog blijer mee dan als ze het maar één keer had gehoord.

Laat ik vooropstellen dat geweld tegen werknemers met een publieke taak in Nederland niet wordt getolereerd. De woordvoerders zeggen terecht dat het gebruik van het openbaar vervoer veilig voor iedereen moet zijn. Dat geldt natuurlijk voor de reizigers, maar zeer zeker ook voor de medewerkers. Agressie en geweld in het openbaar vervoer zijn onacceptabel. Daarom is het ook van groot belang dat er altijd aangifte wordt gedaan. Soms kan het zijn dat de aangifte onvoldoende daderinformatie bevat. Ook dan is de aangifte nog van belang om precies de reden die een aantal woordvoerders naar voren hebben gebracht, namelijk dat we daarmee informatie krijgen om te bezien welke lijnen of welke tijdstippen extra aandacht behoeven. Het is dus van groot belang dat we hier met elkaar constateren dat je steeds aangifte moet doen, ook als je geen daderprofiel hebt en bijna zeker weet dat de aangifte niet kan worden opgevolgd omdat je te weinig informatie hebt. Je kunt in elk geval altijd overgaan tot een melding.

Het spreekt voor zich dat het uitgangspunt is dat geweldplegers worden geconfronteerd met de gevolgen van hun handelen en waar mogelijk een passende straf krijgen. Gelukkig hebben we aan de incidenten, en zeker bij de ernstige incidenten die we vooral vorig jaar hebben gehad, in alle gevallen opvolging kunnen geven. De betrokken partijen, niet alleen de ministeries maar ook de lokale overheden, de vervoerders en de politie, doen veel aan de preventie en de aanpak van agressie en geweld. Ik ben heel blij dat deze samenwerking constructief is en dat er sprake is van dezelfde prioriteiten bij de gesprekspartners.

Naar aanleiding van een ernstig incident in Hoofddorp hebben we met alle betrokken partijen nog een aanvullend pakket met acht maatregelen kunnen afspreken die specifiek voor het spoor gelden. Een deel van de maatregelen kwam voor rekening van de NS, sommige maatregelen kwamen voor rekening van ProRail of voor rekening van beide en uiteraard ook voor rekening van de Staatssecretaris. De maatregelen van mijn departement waren gericht op de intensivering van de samenwerking tussen de NS en de politie, het handhaven van het lik-op-stukbeleid en de inzet op de aanpak van verwarde personen. Op deze onderwerpen kom ik nog terug naar aanleiding van een aantal gestelde vragen. Naar aanleiding van de motie-Madlener heb ik een onderzoek laten uitvoeren naar daderprofielen van overlastgevers op het spoor. Het gehele pakket van acht maatregelen is inmiddels aan een evaluerend onderzoek, een zogenaamde quickscan, onderworpen. De acht maatregelen staan niet op zichzelf. Ze versterken elkaar en ze versterken ook de al bestaande maatregelen. Daardoor is het lastig het effect van een individuele maatregel afzonderlijk vast te stellen. Ter nuancering van de niet zo rooskleurige berichten die in mei van dit jaar naar buiten kwamen, geef ik de Kamer wel mee dat het pakket maatregelen pas in maart 2015 werd afgesproken en dat niet alle maatregelen – dat werd ook al gezegd door een aantal woordvoerders – op dit moment volledig zijn geïmplementeerd. Het onderzoek door de DSP-groep liep door tot in februari 2016. Het rapport wordt daarom terecht een «quickscan» genoemd omdat we meer data nodig hebben om het succes ervan te kunnen vaststellen. Ik neem me voor om voor het volgende zomerreces samen met de Staatssecretaris de acht maatregelen opnieuw te evalueren. Dan kunnen we echt zien wat ze in die periode hebben opgeleverd.

Ondertussen zal naar het zich laat aanzien in oktober de High Impact Crime-aanpak op het openbaar vervoer van toepassing zijn. Ik zal daarover samen met de Staatssecretaris wederom met alle betrokken partijen overleg voeren. Als we overeenstemming bereiken over het in het openbaar vervoer toepassen van de succesvolle aanpak die we in de samenleving op het gebied van overvallen, woninginbraken en andere ernstige vormen van criminaliteit hebben toegepast, informeren we de

Kamer daarover in oktober. De conclusie is dat bij alle maatregelen kan worden geconstateerd dat de snelheid erin zit en dat de samenwerking op dit punt heel goed verloopt. Ook complimenten aan de NS.

De leden Hoogland en De Boer hebben gevraagd naar het eenduidige registratiesysteem van vervoerders en politie. We zijn het erover eens dat uniforme registratie van incidenten door vervoerders belangrijk is om goed inzicht te krijgen in de problemen. Dat maakt het mogelijk om een gerichte en effectieve inzet van capaciteit te realiseren. Naast registratie is de mogelijkheid van een goede informatie-uitwisseling tussen politie en vervoerders een belangrijk aspect. Over de uitwisseling van informatie tussen vervoerders en politie zijn concrete afspraken gemaakt.

Vervoerders zitten hiervoor ook met zijn allen om de tafel. Bij het vraagstuk van een landelijke database spelen niet alleen ICT-problemen, maar uiteraard ook juridische belemmeringen en vooral privacybelemmeringen een belangrijke rol, omdat politiestructuren ook gebruikt worden voor andere veiligheidsterreinen zoals opsporing. Er moet dus goed naar worden gekeken. Ik neem me voor om hierover ook voor het zomerreces te rapporteren.

De heer Hoogland vroeg of we op de een of andere manier reizigers en omstanders kunnen betrekken bij een situatie waarin een incident plaatsvindt. Een daadwerkelijk optreden in geval van een incident is naar ons oordeel nog steeds een taak van ofwel de daarvoor opgeleide buitengewoon opsporingsambtenaren ofwel de politie. Als het incident echt een zware inzet vereist, is het absoluut een taak van de politie. We moeten ervoor oppassen dat burgers zich door hun handelen in een risicovolle situatie begeven. De eigen veiligheid van omstanders moet vooropstaan. Het is dan ook niet verstandig om burgers expliciet uit te nodigen om te hulp te schieten, maar ze kunnen natuurlijk wel op een aantal manieren, bijvoorbeeld door het maken van opnames, foto's of video's, een bijdrage leveren aan het eventueel later oppakken van de dader. Dat gebeurt ook al.

De voorzitter:

Ik onderbreek u even. U hebt een deel van de vragen beantwoord.

Mevrouw Belhaj heeft namens D66 een vraag aan u.

U zegde net iets toe voor een reces. We hebben net reces gehad en we hebben een kerstreces, een herfstreces en een zomerreces. Welk reces bedoelt u?

Minister Van der Steur:

Het zomerreces.

De voorzitter:

Voor het zomerreces. De vraag van mevrouw Belhaj gaat hier vast niet over.

Mevrouw Belhaj (D66):

Nee, ik heb even genoeg reces gehad. De Minister ging een beetje snel door de breder gestelde vragen over het feit dat het huidige TRIAS-systeem, waaruit de politie de geanonimiseerde gegevens kan halen, al volop werkt. De Minister leek bijna te suggereren dat het nog een probleem is en dat er nog met elkaar over gepraat wordt. Mijn vraag is heel simpel. Waarom treedt de Minister, of de Staatssecretaris, niet in contact met al die vervoersbedrijven, het stadsvervoer en het regionale vervoer om te bepleiten dat ze samenwerken en deelnemen aan dat systeem als zij niet willen dat hun medewerkers last van de agressie en het geweld hebben? Dan kan de politie haar werk gericht doen in plaats van een beetje in het wilde weg overal maar agenten inzetten.

Minister Van der Steur:

Mevrouw Belhaj heeft volkomen gelijk. Dat is precies wat de politie doet. Volgens mij zei ik ook dat het de bedoeling is dat alle vervoerders zo veel mogelijk hun informatie delen, zodat daarmee een risicoanalyse gemaakt kan worden. Dat is het staande beleid. Een en ander wordt op dit moment dan ook gewoon gedaan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik neem aan dat de Staatssecretaris er zo meteen ook nog iets over kan zeggen, want het raakt natuurlijk ook haar portefeuille.

Mevrouw Belhaj (D66):

Het hele punt is dat het geen staand beleid is. Vier provincies hebben zelfstandig besloten om mee te werken aan het systeem. Het is dus geen staand beleid. Ik weet niet waarom, maar ook de NS neemt niet deel aan dit systeem, terwijl er veel maatschappelijke onrust is over de veiligheid in het openbaar vervoer. Het is op dit moment dus niet het staande beleid. Is de Minister dat met me eens? In welke mate kan de Minister vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid aangeven bij de verschillende vervoersbedrijven dat ze aan dit systeem moeten deelnemen? Kan de Minister concreet maken op welke termijn we een terugkoppeling hierover kunnen verwachten? Het is namelijk nogal een urgent probleem.

Minister Van der Steur:

Ik dank mevrouw Belhaj voor de nadere toelichting. Volgens mij heb ik net ook gezegd dat een landelijke database behoorlijk wat problemen oproept, onder andere op het gebied van de privacy en juridische belemmeringen, omdat met name de politiestructuren voor heel andere doeleinden worden gebruikt. Dan krijg je dus discussie over de doelbinding. Het uitgangspunt is dat de politie in nauw overleg is met de vervoerder voor het maken van de risicoanalyses en dat daar waar dat mogelijk is, ook gewerkt wordt aan een landelijke database, maar dat heeft echt een langere termijn nodig. Vandaar dat ik, mede namens de Staatssecretaris, daarover voor het zomerreces zal rapporteren in de brief die ik de Kamer heb toegezegd.

Mevrouw De Boer (VVD):

Eerlijk gezegd lijkt het erop dat het redelijk lang gaat duren, terwijl het bestaande systemen zijn. We moeten het niet moeilijker maken dan het is. Privacyproblemen et cetera daar gelaten, is er nu al een bestaand systeem dat goed functioneert. Alleen de NS doet het op zijn eigen manier. Het is net alsof we twee soorten openbaar vervoer hebben. Dat moeten we niet hebben, want het geweld en de veiligheid zijn problemen die door het gehele openbare vervoer heen lopen. Idealiter zouden we toe moeten naar één systeem, één database, even los van alle problemen die er verder bij komen. We moeten echt naar één systeem, want doordat er nu twee verschillende systemen zijn, kan er langs elkaar heen worden gewerkt.

Minister Van der Steur:

Naar ik begrepen heb, zijn er veel meer systemen en niet slechts twee. De NS heeft een eigen systeem en een heleboel andere vervoerders hebben ook hun eigen systemen. Geen van ons tweeën hier aan tafel is in staat om de bedrijven op te leggen hun eigen registratiesysteem te koppelen aan dat van anderen. Bovendien mag dat niet zomaar volgens onze privacywetgeving. Daar ligt echt een uitdaging. Ik kijk er zo naar: de korte klap is te weten waar men moet optreden. Dat betekent dat de politie aan tafel zit met alle vervoerders om de informatie met elkaar te delen. Op langere termijn is het dan misschien mogelijk om alle informatie in één

databank te stoppen, maar daartoe kan ik de vervoerders niet dwingen. Die moeten dan echt willen meewerken.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Afrondend: toen was de inzet van deze kant van de tafel inderdaad dat de bewindspersoon erop gericht moest zijn om echt te komen tot één systeem. De bal ligt vervolgens ook bij de vervoerders. Die moeten met elkaar zeggen: goed, het is belangrijk, het gaat om de reizigers, het gaat om conducteurs die veilig moeten kunnen werken en het werken met één systeem draagt daartoe bij want dan wordt de pakkans verhoogd. Ik zou zeggen: pak die handschoen met elkaar op.

Minister **Van der Steur**:

Ik kan dat mede namens de Staatssecretaris toezeggen. Dat is ook de reden dat ik zeg dat we daar de komende maanden aan willen werken. In eerste instantie zullen we ook nog de High Impact Crime-aanpak toepassen. Als we bekijken wat het belangrijkste is, is het handelen op dit moment nog belangrijker dan het koppelen van databestanden, waarmee we zonder enige twijfel een ontzettend grote hoeveelheid uitvoeringsproblemen, juridische problemen en privacyproblemen krijgen. Ik vind het echt van groot belang dat we steeds weer laten zien aan de reizigers en de mensen die in het openbaar vervoer werken dat wij als overheid er samen voor zorgen dat de ingrijpende misdrijven en strafbare feiten effectief worden opgepakt. Wat mij betreft krijgt de High Impact Crime-aanpak de voorrang. In oktober zal ik de Kamer daarover rapporteren, samen met de Staatssecretaris. Voor het zomerreces van volgend jaar zullen we de databank meenemen in de rapportage waarin we ook de acht maatregelen met en voor de Kamer evalueren.

De heer **Van Helvert** (CDA):

De vervoerders moeten wel meewerken, zegt de Minister. Nou, we hebben al een hele tijd geleden een rondetafelgesprek gehad over sociale veiligheid. Daar hebben we alle vervoerders gevraagd, ook de Nederlandse Spoorwegen, of men bereid was om gegevens te delen. Daarop zeiden ze allemaal, ook de Nederlandse Spoorwegen, dat ze in het kader van de sociale veiligheid bereid waren om die te delen. Nu wil ieder in zijn eigen kringetje wel zaken delen, een grote stad, de Nederlandse Spoorwegen, de regio, maar we hebben een regisseur nodig die zegt: mensen, het delen van die zaken, wat ieder voor zich in zijn eigen territorium nu goed doet, moeten we met zijn allen gaan doen. Als men in zijn eigen territorium ook de politiegegevens kan delen en privacy daarbij geen probleem is, dan kan het toch niet zo zijn dat iets dat in Oost-Nederland wel kan, vervolgens in Amsterdam niet zou kunnen? Dat is heel raar. Is de Minister met het CDA van mening dat de Staatssecretaris als systeemverantwoordelijke ook de regisseur moet zijn om samen met de vervoerders de belofte waar te maken dat ze gegevens delen in heel Nederland?

Minister **Van der Steur**:

Het is niet aan mij om de taakomvatting van de Staatssecretaris in te vullen. De Staatssecretaris is meer dan in staat om dat zelf te doen. Ik wil de heer Van Helvert, in antwoord op de terechtte vragen die hij stelt, drie stappen meegeven. De eerste stap is ervoor zorgen dat de politie in overleg met de vervoerders de informatie krijgt die nodig is om actief en adequaat op te treden. Daarvoor hebben we dat bestand niet nodig. Het is gewoon een kwestie van overleg en dat overleg vindt plaats. De tweede stap is ervoor zorgen, zoals de Staatssecretaris en ik ons hebben voorgenoemen, dat we de lessen die we getrokken hebben uit het succes van de High Impact Crime-aanpak, toepassen op het openbaar vervoer. Overleg daarover is voorzien in oktober van dit jaar. Daarover zullen we de Kamer kort daarna rapporteren. De derde stap is dan om het voor

elkaar te krijgen om de verschillende databanken te combineren. De Staatssecretaris is ongetwijfeld bereid om daarover met de vervoerders in gesprek te gaan. Ik zie niet echt het belang voor de reizigers en het personeel. Dat belang zit veel meer in het feit dat de informatie die er is goed wordt gedeeld met de politie, ook al is het niet uit één databestand, dat we de High Impact Crime-aanpak uitrollen in het openbaar vervoer en dan vervolgens bekijken of we de databanken kunnen koppelen om dat dan gemakkelijker te kunnen doen. Volgens mij moeten we eerst handelen en dan pas onze tijd besteden aan het realiseren van iets wat in essentie ingewikkeld is. Overigens is dat met recht ingewikkeld want het betreft het delen van persoonsinformatie van gevoelige aard. Daar moeten we met elkaar ook goed en zorgvuldig naar kijken.

De heer **Van Helvert** (CDA):

We weten dat dit systeem in de regio wel al mogelijk is. De Minister doet alsof het helemaal niet kan en moeilijk is, maar in de regio werkt het al gewoon. Het punt is alleen de regio. Dat is een. Mijn vervolgvraag is of de Minister bereid is om de budgetten die er in dit kader voor de sociale veiligheid zijn, te ontschotten. Nu zitten er allemaal schotten tussen en is het heel lastig om tot een geheel te komen. Is de Minister bereid om die budgetten te ontschotten en ervoor te zorgen dat we die budgetten naar evenredigheid kunnen besteden voor heel Nederland, dus niet alleen voor de Randstad, de NS of bepaalde regio's?

Minister **Van der Steur**:

Voor mij geldt dat mijn budgetten beschikbaar zijn voor de High Impact Crime-aanpak en dat die worden uitgerold conform de afspraken die we nog moeten maken met de vervoerders. Daar is dekking voor. Voor mijn deel is er geen sprake van schotten.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Mijn vraag betreft een ander punt dan hetgeen waarover we het eigenlijk allemaal eens zijn. Als ik het goed paraphraseer, hoorde ik de Minister namelijk zeggen dat mensen in sommige gevallen best iets kunnen bijdragen als er problemen zijn. Dat lijkt me ook logisch. De vraag is natuurlijk een beetje of de overheid of de vervoersbedrijven of in gezamenlijkheid... Is er een methode waarop mensen extra gestimuleerd kunnen worden om iets te doen als de situatie dat toelaat? Kunnen ze wat extra handvatten krijgen hoe ze kunnen optreden? E bestaat best wat weerstand om op te treden en de kans bestaat dat men zelf een tik oploopt, om het maar ondiplomatiek te zeggen. Mijn ervaring is echter dat het ook heel erg kan helpen, zeker in lijn met wat de Minister daarover zegt, namelijk dat mensen die in het openbaar vervoer werken zich dan gesteund voelen.

Minister **Van der Steur**:

Ik vind dat lastig, want soms moeten we mensen tegen zichzelf beschermen als ze in hun enthousiasme dingen doen waarvan je achteraf zegt: had het aan de professionals overgelaten en zorg ervoor dat je informatie aan de professionals geeft. Ik waardeer het zeer dat de heer Hoogland die oproep doet. Het is ook niet de eerste keer. Vorig jaar is er naar aanleiding van een incident in een trein, waarbij iemand werd mishandeld, een soort burgerinitiatief geweest om op het spoor mensen op te roepen vanuit de gedachte «als je iets doet, doe het dan samen». Dat is op zichzelf een goed voorbeeld van de manier waarop de samenleving hierop reageert. Tegelijkertijd wil ik niet de indruk wekken dat het in alle gevallen verstandig is. Het is immers niet noodzakelijkerwijs zo dat het beperkt blijft tot een tik die je krijgt. Het kan veel ernstiger zijn. Ik vind het dus niet verstandig om als Minister daartoe op te roepen. Eén ding is wel zeker. Op het moment dat je zelf aangevallen wordt, heb je natuurlijk

altijd het recht om je met alle mogelijke middelen te verdedigen. Ik denk dat dit een lijn is die mensen terecht wel volgen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

De kern van mijn pleidooi was dat het niet in alle gevallen verstandig is om op te treden, maar in sommige gevallen wel. Het kan dan zo zijn dat als iemand buiten de heat of the moment, buiten de situatie waarin men zich op dat moment bevindt, al wat kennis heeft over wat nuttig en niet nuttig is, effectiever kan optreden. Dat is de achtergrond van de vraag. Misschien is de vraag eigenlijk ook meer bedoeld voor de Staatssecretaris. Wat kunnen we doen om dat ook in het ov te bevorderen?

De **voorzitter**:

Dank u wel, maar de vraag was gericht aan de Minister.

Minister **Van der Steur**:

Ik denk zelf – ik kijk even naar de Staatssecretaris, want die geeft me vast signalen als ik het verkeerd zeg – dat we ervoor moeten oppassen om niet de indruk te wekken dat er een veilig handelingsperspectief kan worden geboden met een bepaalde vorm van voorlichting aan mensen die in de trein geconfronteerd worden met een geweldssituatie, vanuit de overheid, de NS of welke vervoerder dan ook gestimuleerd. We kunnen immers de gevolgen daarvan in heel veel gevallen niet overzien. Tegelijkertijd mogen mensen zich uiteraard verdedigen en is het ook te prijzen als men op een verstandige manier en vooral met elkaar actie onderneemt als men iets ziet. Mijn advies is om in ieder geval 112 te bellen, want daarmee kan men met de al bestaande afspraken binnen het openbaar vervoer – ik kom er zo nog op terug – concreet een handelingsperspectief aan mensen bieden. Dan zal de trein op het eerstvolgende station gestopt worden en de politie in de meeste gevallen beschikbaar zijn om handelend op te treden.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik zeg het volgende met lichte schroom, niet zozeer vanwege het onderwerp zelf maar omdat het iets betreft wat een ander Kamerlid meestal aan de orde stelt. Ik hoor de Minister een aantal keren spreken over High Impact Crime. Nog niet zo lang geleden hoorde ik op de radio ook wat Engelse termen vanuit het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Ik roep de Minister op om te proberen Nederlandse termen te blijven gebruiken, misschien kan hij dat met deze term of andere onderwerpen ook. Het is meer een oproep om onze eigen taal te blijven spreken.

De **voorzitter**:

Hoe had u die term dan willen vertalen?

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik wil me niet opwerpen als vertaler, maar ik denk dat de Minister ook in de Nederlandse taal goed kan vertellen wat hij wil. Een vaardig spreker als de Minister krijgt dat vast voor elkaar.

Minister **Van der Steur**:

De oproep van de heer Houwers neem ik uiteraard zeer serieus. Het zal hem misschien zijn opgevallen dat het aantal Engelse termen vanuit mijn departement het afgelopen jaar, anderhalf jaar, zeer is afgenomen. Dat geldt niet voor de term «High Impact Crimes», omdat die zo ingeburgerd is in al onze programma's dat ik die nog even zal vasthouden. Voor het overige neem ik de oproep van de heer Houwers graag ter harte. Ik ben niet voor niets geabonneerd op het blad van het Genootschap Onze Taal. Ik begrijp welke taak voor mij op dit punt is weggelegd.

De voorzitter:

Dat lijkt me een afdoende antwoord.

De heer **Houwers** (Houwers):

Staat u mij toe?

De voorzitter:

Nee, ik sta u van alles toe, maar mevrouw Belhaj heeft ook nog een vraag aan de Minister.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ja zeker. Ik ben niet snel verbaasd, maar ik ben nu eigenlijk best wel verbaasd. Er zitten hier allerlei volksvertegenwoordigers die ongeacht hun politieke kleur zeggen dat een systeem, het delen van informatie via TRIAS, nu door vier provincies wordt gedaan en zelfstandig wordt betaald. Eerst geeft de Minister aan dat het niet nodig is, want er is staand beleid. Dan krijg ik ineens te horen dat het niet kan omdat het de privacy betreft, maar het gaat niet over privacy. Het zijn namelijk geanonimiseerde gegevens. Het punt is juist dat een stadsvervoerder kan aangeven dat er op dinsdagavond tussen 17.00 en 18.30 uur vier keer iemand is aangesproken vanwege voeten op de bank en vijf keer iemand tegen een bus heeft geschopt. Die gegevens maken dat het Ministerie van Veiligheid en Justitie samen met de politie heel gericht kan bekijken op welke tijdstippen en op welke plekken politiemensen ingezet moeten worden. Ik begrijp eigenlijk niet waarom de Minister de hele tijd die High Impact Crime-aanpak noemt. Hartstikke goed, ga er vooral mee door, maar de vraag die aan onze kant van de tafel wordt gesteld, is gewoon of de Minister vanuit zijn verantwoordelijkheid de vervoerders aanspreekt die veel medewerkers hebben die zich niet veilig voelen. Ik begrijp niet waarom het eventueel nodig is dat ik daar dan een motie voor indien, terwijl het een gouden kans voor de Minister is om gericht zijn politiemensen in te zetten. Kan de Minister, nu hij mijn betoog heeft gehoord, nog van mening veranderen om er vanuit zijn positie actief op in te zetten?

Minister Van der Steur:

De Staatssecretaris en ik zullen dit samen doen. De Staatssecretaris zal de onderdelen TRIAS, de provinciale aanpak en de vervoerders met u bespreken, want dat is een heel ander aspect in hetzelfde spectrum. Mij gaat het om de koppeling tussen politiegegevens en gegevens van de vervoerders. Dat zijn echt twee verschillende dingen. We hebben de informatie van de vervoerders nodig om risicoanalyses te kunnen maken. Dat proces loopt. Vervolgens hebben we – ik durf het bijna niet meer te noemen – de High Impact Crime-aanpak nodig. Dat is echt een nieuwe succesvolle aanpak die we gaan uitrollen omdat we heel veel dingen willen doen. Vervolgens komen we bij de vraag of we er dan ook nog, los van wat de Staatssecretaris zo zal vertellen over TRIAS, de provinciale aanpak daarin en haar rol daarbij, op termijn voor kunnen zorgen dat als alle vervoerders één systeem hebben, we dat kunnen aansluiten op de politiestructuren. Met betrekking tot dat laatste punt heb ik aangegeven dat ik dat graag wil doen, omdat het delen van informatie altijd belangrijk is, maar dat een en ander nogal ingewikkeld in elkaar zit. Ik heb aangegeven dat ik er daarom voor kies om te beginnen met de eerste twee stappen, omdat ze belangrijk zijn en direct effect sorteren, om daarna op langere termijn samen met de Staatssecretaris tot het laatste punt te komen. Daarover hoop ik de Kamer dan volgend jaar te kunnen rapporteren.

De voorzitter:

Mevrouw Belhaj, hebt u een vervolgvraag?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het systeem is eigenlijk heel simpel. De vervoerders stoppen de informatie erin, zoals ik net aangaf: dinsdagavond tussen 17.00 en 18.30 uur. De politie kan in dat systeem kijken, kan die informatie ophalen en gebruiken zonder dat er namen genoteerd zijn en zonder dat de politie zelf namen of profielen deelt met de vervoerders. Dat is wat er op dit moment gebeurt, maar nog maar in vier provincies. Het zou interessant zijn om dat voor alle grote steden en overige provincies te realiseren. De Minister hoeft echt niet bang te zijn dat D66 van hem vraagt niet gevoelig te zijn voor privacygevoelige aspecten.

Minister **Van der Steur**:

Volgens mij begrijpen we elkaar. We willen hetzelfde. Ik geef aan wat mijn prioriteitenlijstje is: handelen en goed overleg met de politie voeren. Vervolgens moeten de vervoerders nog een heleboel stappen met elkaar zetten in de breedte. Daarover komt de Staatssecretaris ook nog te spreken. Uiteindelijk kunnen we bekijken of we het databestand van de vervoerders kunnen koppelen aan de politiegegevens. Daar zal ik mij voor inzetten en ik zal daarover rapporteren.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik heb een punt van orde. Misschien is het goed om heel kort te schorsen. We gebruiken al onze interrupties verstandig om de Minister te interrumperen, terwijl de Minister doet alsof dat systeem lastig is. We moeten de Minister even uitleggen dat het systeem allang werkt in een deel van het land. Anders zijn we straks al onze interrupties kwijt. De Minister blijft zeggen dat het moeilijk is en dat het gaat om koppelen van politiegegevens, maar die worden gewoon al gekoppeld. Kunnen we hiervoor even kort schorsen?

De **voorzitter**:

Nee. We hebben afspraken met elkaar gemaakt over de vraag wanneer en hoe vaak hier wordt geïnterrupteerd en over de spreektijden. U kent de volgorde als geen ander. Ik ga dus absoluut niet schorsen. U hebt nog een interruptie als u dat zou willen. Die kunt u plaatsen bij de Minister of bij de Staatssecretaris. Ik zei al eerder dat ook de Staatssecretaris gewoon terugkomt op een deel. Misschien maakt dit u wat minder driftig en bij dezen wat rustiger. Er ontstaat nu wat geroezemoes, maar mijn ervaring in de Kamer is dat er, op het moment dat iemand vraagt om een schorsing in een algemeen overleg, wel sprake is van enige vorm van agitatie. Daar doelde ik een klein beetje op. Mijn voorstel is dat de Minister doorgaat met het beantwoorden van de overige vragen en dat ik daarna het woord geef aan de Staatssecretaris. Akkoord? Dat is dus akkoord.

Minister **Van der Steur**:

Mevrouw De Boer stelde een vraag over de boa's. Laten we vooropstellen dat de boa een specifieke en afgebakende taak heeft waarvoor hij dan ook opsporingsbevoegdheid krijgt toegekend en waarvoor hij ook is opgeleid. In principe ben ik er geen voorstander van om boa's op andere domeinen actief in te zetten zonder opleiding of specifieke instructie. Ik denk dat het goed is dat ik nog eens bekijk of ik op een of andere manier, daar waar we de overlap van activiteiten voor de problematiek binnen het openbaar vervoer zien, toch de koppeling kan maken. Daar moet ik natuurlijk over spreken met de vervoerders en gemeenten bij wie de boa's in dienst zijn. Ik neem me dus voor, zeg ik tegen mevrouw De Boer, om de Kamer voor het komende kerstreces in een brief te informeren over de manier waarop we kunnen organiseren dat boa's domeinoverstijgend werkzaam kunnen zijn. De suggestie die daarvoor gedaan werd, en ik dacht dat de heer Van Helvert het ook zei, is een goede, namelijk om te bekijken of men daarbij echt tegen grote problemen aanloopt. Als mevrouw De Boer dat zegt, ga

ik daarvan uit. Dan kunnen we er eens met de betrokken partijen over praten. Dat kan op korte termijn en ik zal de Kamer er zo snel mogelijk over berichten.

Mevrouw De Boer vroeg ook naar de wapens. Daarover hebben we in het verleden veelvuldig gesproken. Ter vermijding van misverstanden: boa's in het openbaar vervoer kunnen nu al beschikken over een korte wapenstok en over handboeien. Die twee mogelijkheden zijn er al. Het is echter aan de werkgever om daarvoor een aanvraag in te dienen. Die aanvragen heb ik niet ontvangen. Er zijn geen aanvragen door werkgevers, zoals de NS en andere vervoerders, gedaan om hun mensen op die manier te kunnen uitrusten. Natuurlijk zal zo'n aanvraag worden beoordeeld en als de behoefte bestaat, sta ik er open in om hierover met de vervoerders respectievelijk werkgevers te spreken.

Dan kom ik bij de vraag van mevrouw De Boer en mevrouw Belhaj over het sms-alert. Daar is met de Kamer over gesproken. Veel woordvoerders hebben gezegd dat het misschien handig zou zijn, maar ik ben er niet heel enthousiast over. We hebben een uitstekend middel, namelijk 112, waar men op alle mogelijke manieren snel en effectief een noodsituatie kan melden. Het is over het algemeen niet verstandig om daarnaast iets anders te realiseren, want stel je voor dat het eigenlijk het ene had moeten zijn, en men vervolgens voor het andere kiest. Ik kies er echt voor om 112 gewoon te handhaven. Dat kent iedereen. Iedereen weet dat men daar terecht kan. Dan kan er vanuit de meldkamer contact gezocht worden met de NS of andere vervoerders, en kan, als dat nodig is, de politie, ambulance of wat dan ook worden gealarmeerd.

De heer Van Helvert vroeg naar de VPT-code (Veilige Publieke Taak). We hebben vastgesteld dat daarin nog wel verbetering mogelijk is. In de afgelopen tijd is er niet in alle gevallen even zorgvuldig geregistreerd. Dat betekent dat het in het huidige BVH-systeem (Basisvoorziening Handhaving) niet mogelijk is om te zoeken op alle registraties die door het systeem gebruikt worden. Het is van groot belang dat dit wel kan. We hebben de nationale politie dan ook gevraagd om die verbeteringen en de zorgvuldigheid in gang te zetten.

De heer Van Helvert vroeg naar de gebiedsagenten. Laat ik vaststellen dat we twintig gebiedsagenten hebben. Anders dan de heer Van Helvert dacht, zijn die er echt. Die agenten dekken 22 stations af. De keuze van de stations is tot stand gekomen op basis van het overzicht van de top 20-stations dat is samengesteld in samenwerking met de afdeling Concern en Veiligheid van de NS. De NS is zeer tevreden over de aanpak. Ik ben niet bekend met klachten op dat punt. Natuurlijk kan er vervolgens, als het nodig is, worden opgeschaald als er meer agenten dan die 22 gebiedsagenten nodig zijn. Het is juist onderdeel van het concept dat ze niet vastzitten aan een fysieke post, maar dat ze beschikbaar zijn als dat nodig is. Dat werkt goed.

Tot slot kom ik bij de vragen over verwarde personen. Ik moet vaststellen dat we aan de daderprofielen hebben gezien dat er ook in het openbaar vervoer sprake is van verwarde personen, net zoals in de samenleving. Het beleid met betrekking tot verwarde personen heeft niet alleen mijn volledige aandacht, maar ook die van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. In september 2015 is het Aanjaagteam Verwarde Personen geïnstalleerd. Daar is een enorm goed rapport uit voortgekomen, een aantal tussenrapporten en een eindrapport. Alle verbetermaatregelen worden ook gezamenlijk opgepakt door alle partijen, de ggz, de politie, het OM, maar ook de verzekeraars die daarin een belangrijke rol spelen. Wat we willen bereiken, zeg ik ook in de richting van de heer Smaling, is een sluitende aanpak door een stevige samenwerking tussen de gemeente, de politie, het OM en de ggz, waarbij er ook voor gezorgd wordt dat de zorg voor verwarde personen plaatsvindt voordat mensen amok maken in de trein of ergens anders. Dat is het uitgangspunt. Ik heb hoge verwachtingen. Ik verwacht dat de aanbevelingen van het

aanjaagteam zullen leiden tot exact dit resultaat en dat we het aantal verwarde personen en de incidenten daarmee zullen zien afnemen. Dat is dus het uitgangspunt en het is ook van groot belang. Zeker voor het personeel, maar ook voor de reizigers is contact met iemand die echt verward is absoluut zeer belastend. We moeten alles doen wat we kunnen om dat te voorkomen.
Daarmee ben ik aan het eind gekomen van mijn beantwoording van de vragen.

De voorzitter:

Mijnheer Van Helvert, ik begrijp dat u nog een interruptie hebt. Of hebt u weer een procesvoorstel?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dit is mijn tweede interruptie...

De voorzitter:

Daarna houdt het wel op, hè?

De heer **Van Helvert** (CDA):

... maar ik vind het belangrijk. Stel dat ik de Staatssecretaris zou willen interrumperen, dan kies ik ervoor om daar mijn tweede termijn voor te gebruiken, omdat de Minister dan weg is. Staat u mij toe dat ik dan nu mijn tweede interruptie gebruik om een vraag te stellen aan de Minister?

De voorzitter:

Dat mag, maar dan bent u daarna uw interrupties voor de Staatssecretaris gewoon kwijt, want het kabinet spreekt altijd met één mond enzovoorts. U kent de regels.

De heer **Van Helvert** (CDA):

I know, o nee, dat mocht niet: ik weet het.

Ik wil nog een vraag aan de Minister stellen, ook naar aanleiding van zijn gesprek met de heer Hoogland over de vraag of mensen nu wel of niet moeten ingrijpen. De Minister zei dat hij dit toch gevaarlijk vond, en dat mensen niet in gevaar moeten komen. Ik wil de casus voorleggen van de briefing die ik in mijn eerste termijn deed. Hoe kijkt de Minister van Justitie aan tegen de briefing dat mensen van Veiligheid & Service van hogerhand krijgen opgelegd dat ze naar een Thalys moeten om zakkenrollers, bagagedieven, drugsrunners en bedelaars aan te pakken, terwijl ze niet bevoegd zijn om deze mensen aan te houden, niet bevoegd zijn om hen te transporteren en niet bevoegd zijn om hen aan te pakken? Toch krijgen ze wel die opdracht. Wat verwacht de Minister nu van deze mensen van Veiligheid & Service?

Minister Van der Steur:

Dit individuele, door de heer Van Helvert voor de deur van zijn kamer gevonden bericht ken ik natuurlijk niet. Ik stel voor dat ik dit meeneem in de brief die ik voornemens ben voor het kerstreces te sturen, zoals ik mevrouw De Boer heb aangegeven, over de vraag wat boa's wel of niet mogen en of domeinoverstijgende bevoegdheden nodig zijn. Voor de goede orde: in algemene zin geldt overigens wel dat artikel 310 van het Wetboek van Strafrecht de boa's de mogelijkheid geeft om zowel zwartrijders als zakkenrollers gewoon aan te pakken en vervolgens over te dragen aan de politie voor verhoor en verdere afhandeling, zoals volgens mij ook met grote regelmaat gebeurt.

De voorzitter:

Mijnheer Van Helvert, ik wilde u redden. Als u nu «prima» zegt, kunt u straks nog vragen stellen aan de Staatssecretaris.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dank voor uw suggestie, maar ik wil toch nog iets vragen. Hier wordt zomaar even door de Minister gezegd: het is allemaal geregeld, geen paniek. Maar het is juist niet geregeld. In principe. Wat zou kunnen is dat je iemand aanhoudt, zelfs een gewone burger kan bij wijze van spreken iemand aanhouden. Maar stel dat er midden op een station een zakkenroller wordt aangehouden door een medewerker van Veiligheid & Service. Die heeft transportboeien bij zich, waarmee hij overigens niet mag transporteren. Wat kan hij dus doen? Hij gaat bovenop die zakkenroller zitten, doet de transportboeien om en wacht dan totdat er eens een politieman komt, maar de twintig bemande politieposten zijn verworpen tot 20 fte politie. De vraag of er dan politie is, is ter zake. In de praktijk moet de rechter dus zeggen: u bent eigenlijk niet bevoegd om die man vast te houden en al helemaal niet om hem te transporteren. Die medewerker moet dus op het perron bovenop die zakkenroller blijven zitten. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van de Minister van Veiligheid en Justitie?

Minister **Van der Steur**:

Misschien is het goed dat ik in de brief die ik heb toegezegd voor het kerstreces deze casus oppak en dan aangeef wat het handelingsperspectief is en wat de ervaringen zijn. We hebben nu een theoretische discussie, maar laten we gewoon kijken naar de manier waarop het in de praktijk gaat. Ze mogen iemand staande houden. Als ze iemand op heterdaad betrappen, mogen ze hem vasthouden, gebruikmakend van de middelen op basis van de aanwezige mogelijkheden, totdat de politie er is. Die neemt de zaak dan over. Ik hoor de heer Van Helvert al heel veel vragen stellen: hoe lang duurt dat dan, zijn die agenten dan wel snel ter plaatse? Laat ik die ook meenemen in de brief, want het is een terechte vraag die de heer Van Helvert stelt. Misschien kunnen we een kopie krijgen van het document dat hij op zijn drempel heeft aangetroffen?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan wil ik toe naar de lijst van toezeggingen van de Minister. In oktober ontvangt de Kamer informatie over de High Impact Crime-aanpak.

Kijk, mijnheer Houwers, daar gaan we al.

In de zomer van 2017 informeert de Minister van Veiligheid en Justitie de Kamer over de eventuele invoering van de landelijke database.

Voor het kerstreces zal de Kamer een terugkoppeling krijgen van een eventuele domeinoverstijgende inzet van boa's, inclusief de casus zoals genoemd door de heer Van Helvert.

Dat zijn de toezeggingen, maar meer uitgewerkt, die de Minister heeft gedaan.

Minister **Van der Steur**:

Ik zal ook de voortgangsrapportage voor het zomerreces sturen – dat zal één document worden – op de maatregelen in opvolging van de quickscan.

De **voorzitter**:

Die wordt toegevoegd aan de lijst. Mevrouw De Boer, mist u iets in de toezeggingen van de Minister?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Nee, maar ik heb een opmerking, want voor het zomerreces ... We hebben net een zomerreces achter de rug. Zou het ook eerder kunnen, vraag ik in alle bescheidenheid. Misschien moet ik nu geen antwoord verwachten,

maar die systemen zijn er al en helaas zit ik hier dan niet meer, althans niet in de Kamer. Ik zou graag een terugkoppeling willen voordat ik wegga.

Minister Van der Steur:

Dat begrijp ik heel goed. Het punt is dat we, als we het effect van maatregelen willen rapporteren, wel een termijn moeten hebben waarop we daadwerkelijk de effecten kunnen zien. We hebben niet zo veel incidenten dat we aan de hand daarvan richtinggevende uitspraken kunnen doen over de effectiviteit van het beleid. Ik zit dus gebonden aan die termijn, hoe graag ik het ook eerder zou willen. Ik zou bijna zeggen ... Nee, laat ik dat niet zeggen. We mogen blij zijn dat er zo weinig incidenten zijn of relatief weinig incidenten, maar dat betekent wel dat we een termijn moeten hebben waarover we kunnen rapporteren. Vandaar dat ik ook tegen mevrouw De Boer zeg dat ik al eerder over de High Impact Crime-aanpak rapporteer. Dat wordt oktober. Voor het kerstreces rapporteer ik over de boa-kwestie, dan is mevrouw De Boer ook nog onder ons, in de Kamer zeg ik erbij. De Staatssecretaris corrigeerde mij. De leden zien dat de Staatssecretaris veel verstandiger is dan ik. Voor de andere aspecten moet ik toch gewoon de tijd nemen om de Kamer op een goede manier te informeren. Ik beloof dat ik mevrouw De Boer dan een kopie zal nasturen.

De voorzitter:

Dank u wel. Die komt dan vanzelf terecht op de kamer van de heer Van Helvert. Mevrouw Belhaj, een korte vraag nog.

Mevrouw Belhaj (D66):

Deze vraag is een vraag naar aanleiding van het antwoord van de Minister over de motie van D66 betreffende een sms-alert. De Minister gaf aan dat hij er de voorkeur aan gaf dat mensen bellen. De essentie is echter dat je, als je om elf uur 's avonds in een coupé zit met iemand die wordt lastiggevallen, dan niet opstaat om even rustig te gaan bellen. De hele essentie is om ervoor te zorgen dat je de conducteurs, die een paar coupés verderop even ontspannen, erop kunt attenderen. Ik begrijp de behoefte van de Minister om het 112-principe overeind te houden, maar in zijn brief was hij coulanter en stond hij meer open voor het idee dan nu. Is hij het niet eens met zijn eigen brief dat het goed is om die app wel door te ontwikkelen met de NS en niet alleen te focussen op het 112-principe?

Minister Van der Steur:

Nee, uiteraard ben ik het eens met mijn eigen brieven. Ik probeer te bekijken op welke manier we de snelste reactie krijgen en de snelste mogelijkheid gebruiken om mensen op de juiste wijze te helpen als ze in een noodsituatie komen. Hoe je het ook wendt of keert, 112 is daar de beste manier voor, omdat dan vervolgens het gehele handelingsperspectief beschikbaar is voor de mensen die in de meldkamer contact opnemen met politie, ambulance et cetera. Je hoeft ook niet zelf te gaan bellen. Je kunt je telefoon ook gewoon 112 laten bellen, wat heel snel kan, en dan vervolgens je telefoon neerleggen zodat de meldkamer kan horen wat er gebeurt. Die kan dan ook actie ondernemen. Er zijn heel veel mogelijkheden om dat te doen. Over de app hebben we iets in de brief geschreven, maar dat heb ik nu niet scherp. Ik denk even kort na. Mogelijk is er een manier om die app aan te sluiten op de nieuwe meldkamerinstallatie, maar die hebben we nog niet: we gaan bezien of die app mogelijk aangesloten kan worden op de nieuwe meldkamer. Dat zal iets voor de langere termijn zijn. De suggestie van D66 neem ik graag mee, maar het allerbelangrijkste op dit moment en op de korte termijn is om gewoon gebruik te maken van de middelen die we hebben, 112, en dan komt de hulp zo snel mogelijk.

De voorzitter:

Ik dank de Minister voor zijn aanwezigheid bij dit algemeen overleg. Ik wens hem natuurlijk een prettige reis op weg naar zijn andere activiteit. Nu is de tijd gekomen voor de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu om het woord te voeren.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik wil de beantwoording graag in twee wat ongebruikelijk grote blokken doen, maar het is niet anders. Ik denk dat het goed is, zoals de heer Smaling ook vroeg, om gewoon even met de commissie een update door te nemen om duidelijk te krijgen waar we op elk van de acht maatregelen staan. De heer Van Helvert was daar niet optimistisch over. Ik hoop hem toch een klein beetje van het tegendeel te kunnen overtuigen, ook omdat de noodzaak natuurlijk groot is. Ik ben het zeer eens met de heer Van Helvert. Hij zei: van onze mensen blijf je af. Volgens mij is dat een zin die we allemaal hartgrondig onderschrijven. Daar is het ons vanaf het vreselijke incident in Hoofddorp, en eerdere incidenten, natuurlijk ook om te doen geweest. Het is niet voor niets dat we die acht maatregelen genomen hebben.

In het eerste blok van de beantwoording loop ik vragen langs als wat hebben we gedaan en waar staan we nu? In het tweede blok wil ik heel veel van de suggesties die door de leden gedaan zijn, nieuwe ideeën, langslopen. Zijn ze bruikbaar? Dan zullen we ze graag oppakken zodra het kan. Als ze niet bruikbaar zijn, waarom is dat dan? Gelet op het verloop van de discussie rondom het registratiesysteem, zal ik daar ook iets over zeggen, met name hoe het zit vanuit de vervoerderskant gezien.

Overigens kan ik me heel veel voorstellen bij de wijze waarop de woordvoerders dat systeem allen aan de orde hebben gesteld. Mevrouw Belhaj heeft er het meest indringend het een en ander over gezegd, niet alleen vanavond maar ook vanochtend al, in een niet nader te noemen ochtendblad. Voor mijn gevoel is dat eigenlijk door alle aanwezige leden ondersteund. Ik zou haast zeggen «en terecht», maar dat komt zo. Waar staan we nu? Wat is er gebeurd? We hebben een pakket dat onlangs via een quickscan voor het eerst beoordeeld is. De reden dat men daarin nog niet op elk front iets kon zeggen, is niet dat de maatregelen niet werken. De Minister zei net al waarom het nog even duurt voordat er een eindevaluatie komt: bij sommige zaken hebben we echt de tijd nodig om onafhankelijk en volgens de wetenschappelijke mores, zou ik er haast bij willen zeggen, te kunnen beoordelen of het werkt. We moeten het onszelf gunnen dat we de goede informatie krijgen.

We hebben wel een eerste beeld. We zien bijvoorbeeld dat het versneld in gebruik nemen van de ov-chipkaartpoortjes wordt genoemd als een maatregel die nu al een groot, zichtbaar effect heeft. Bovendien heb ik na het invoeren van het maatregelenpakket vanuit mijn rol als concessieverlener nog eenmalig 10 miljoen voor de NS uitgetrokken voor extra maatregelen. Mevrouw De Boer vroeg daarnaar. De Kamer heeft daar een motie over ingediend en gezegd dat ze wil dat een deel van dat bedrag breder wordt geïnvesteerd. Tegelijkertijd heeft de Kamer gezegd dat de dubbele bemensing wel geregeld moet worden. Dat heb ik ook als uitgangspunt genomen, want daarover had ik eerder al een belofte aan de NS gedaan en daar kom ik niet op terug.

Mede naar aanleiding van de motie van mevrouw De Boer hebben we gezegd dat dit bedrag onder andere moet worden besteed aan de inzet van flexteams die aanvullend op de huidige capaciteit en strategisch door het land moeten worden ingezet. Die extra maatregelen moeten niet alleen bijdragen aan de veiligheid van het NS-personeel, maar ook aan de veiligheid van andere medewerkers in het openbaar vervoer en van reizigers in het algemeen. Daarbij moet men zich bijvoorbeeld voorstellen dat een deel van het bedrag gebruikt wordt voor het inhuren van beveiliging op stations waar de poortjes nog niet in gebruik zijn en waar

bijvoorbeeld meerdere vervoerders actief zijn, waarmee we ook een bijdrage kunnen leveren aan een breder veiligheidsgevoel. Een deel van het bedrag wordt gebruikt om innovatieve toepassingen te introduceren waarbij ook de overige vervoerders kunnen aansluiten.

Ik ben blij en ik vind het ook belangrijk voor het debat hier – mevrouw De Boer heeft het terecht gezegd – dat we niet de sociale veiligheid als thema uit de concessies van de regionale vervoerders gaan halen. Dat is een duidelijke boodschap die de Kamer, samen met mij, heeft teruggegeven, niet alleen aan de regio's, de regionale vervoerders, maar ook aan de regionale concessieverleners, want er is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Wij lopen er niet voor weg, maar we moeten het wel samen doen. Dan kom ik bij de eerste maatregel: sluiting van de poortjes. Hoe staat het daarmee? Het traject verloopt eigenlijk voortvarend en zorgvuldig. Op stations waar de poorten versneld in gebruik genomen worden, zien we dat ook. Waar het al kon, is het ook echt al gebeurd. Dat betekent dat er nu 61 stations afgesloten zijn met poorten. Aan het eind van dit jaar zullen dat er 70 zijn en worden ze bij station Amsterdam CS deels in gebruik genomen. Dit jaar zijn vier stations toegevoegd aan de lijst met stations waar poorten in gebruik worden genomen. Het totale aantal stations waar op dit moment poorten voorzien zijn, komt daarmee op 86.

Over de extra ondersteuning op de trein op risicolijnen en risicomomenten is veel discussie geweest. Dat is nog niet helemaal opgehouden, vandaar ook de eenmalige bijdrage die heel belangrijk was om op dat terrein een doorbraak te bereiken. Nachtnettreinen en de vroege zondagochtendtreinen zijn al dubbel bemenst. Treinen op donderdag tot en met zaterdag na 22.00 uur zijn deels al dubbel bemenst. Treinen op zondag tot en met woensdag na 22.00 uur worden flexibel dubbel bemenst.

Flexteams worden, zoals gezegd, op basis van een van risicoanalyse ingezet. We moeten vooral met heel veel mensen daar zijn waar we de grote problemen verwachten. De NS heeft met de vakbonden afgesproken dat dit uiterlijk in het tweede kwartaal van 2017 gerealiseerd is. Op dit moment wordt er door de NS dan ook nieuw personeel geworven.

Dan kom ik bij de camera's. Op 48 grote stations of stations met een verhoogd risico zijn eerder al camera's geplaatst. Op 30 kleine en middelgrote stations waar nog geen cameratoezicht was – denk aan Almere, Amsterdam Sloterdijk, Tilburg, Rotterdam Zuid – worden nu camera's opgehangen. We geven voorrang aan de twaalf prioritaire stations. Voor het eind van dit jaar moeten in totaal 700 camera's op 30 stations geplaatst zijn. De opdracht hiertoe is in juli jongstleden door ProRail gegund aan een partij.

Wat betreft het cameratoezicht in de treinen: de NS plaatst camera's in treinen die nieuw worden aangeschaft en in de bestaande treinen die opgeknapt worden. In de nieuwe treinen die vanaf eind 2016 instromen en waarop we met smart wachten, zijn al camera's ingebouwd. Op termijn zullen alle treinen van de NS, bestaand en nieuw materieel, voorzien zijn van systemen.

Hoe staat het met de beeldschermen en de pilot? Het betreft een proef op de stations Rotterdam Lombardijen en Den Haag HS. We testen het effect van camera's in combinatie met beeldschermen. Door de pilot met beeldschermen is de bekendheid van het cameratoezicht onder personeel en reizigers echt toegenomen, maar het heeft nog niet geleid tot minder incidenten of een veiliger gevoel. Eind dit jaar, een jaar na plaatsing, zal een eindmeting worden gedaan. We zullen ook daar opnieuw gaan testen.

Ik kom bij het debat over wat ik ben gaan noemen «de factcheck» op de vraag of het aantal incidenten daadwerkelijk afneemt, waarvoor de heer Van Helvert eerder al aandacht heeft gevraagd. We hebben het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum gevraagd om er iets over te zeggen, want we willen met elkaar weten of het aantal incidenten afneemt. Het beeld is dat het aantal zware incidenten, in jargon A-incidenten, afneemt. Incidenten zijn namelijk in categorieën opgedeeld

en A-incidenten betreffen strafbare feiten zoals mishandeling. De ernst van deze strafbare feiten neemt echter toe. Het aantal van incidenten als schelden of het overtreden van huisregels, zoals voeten op de bank leggen, neemt toe. Dat lijkt misschien niet ernstig, maar is wel degelijk een begin van het einde van orde, om het zo maar te zeggen.

Ik heb dit maar gewoon op tafel gelegd in het bestuurlijk overleg dat vlak voor de zomer plaatsvond. Daar zitten we met de NS, ProRail, de andere vervoerders en ook de bonden aan tafel. Ik heb aan hen gevraagd: jullie hebben meerdere keren in de media gemeld dat er een soort meldingsmoeheid is – dat was wat men zei –, hoe zien jullie dat nou zelf en waar baseren jullie dat op? Ze zeggen dat het vooral over wat dan de «lichtere» vergrijpen heet, lijkt te gaan. Het is echter niet zo dat we dat nu bewijsbaar op tafel hebben liggen. We kunnen niet zeggen – dat is het ingewikkelde – dat het klopt, maar ik vind wel dat we het serieus moeten nemen. Vandaar dat we het op de agenda van het bestuurlijk overleg hebben gezet. Ook is het belangrijk dat er een signaal uitgaat, onomstotelijk, van zowel de vervoerders als mijn kant dat men wel moet melden. Situaties waarbij tegen mensen gezegd zou worden «doe dat niet» of «het ligt aan jou» moeten we echt niet hebben. Ik kan het niet duidelijker zeggen en dat heb ik ook in het overleg gedaan. Volgens mij vindt iedereen dat ook, in ieder geval aan die tafel. Zelfs als je de vinger niet achter problemen kunt krijgen of het misschien niet op papier kunt bewijzen, is het wel belangrijk dat we het bespreekbaar maken. Het is gewoon goed dat we dat met elkaar doen. In die zin is het goed dat de heer Van Helvert het geagendeerd heeft, maar ik kan niet zonder meer zeggen dat hij gelijk heeft of andersom dat ik gelijk heb. Dat doet er ook niet per se toe en dat claim ik overigens ook niet. Ik vind het belangrijk genoeg om dit soort kwesties bespreekbaar te maken.

Dan kom ik bij de database. Er is al veel gewisseld over de vraag hoe het nu precies zit. De leden hebben net een deel van het debat hierover met de Minister gevoerd, maar de database staat eigenlijk aan het eind van wat er moet gebeuren. Natuurlijk is er een afspraak dat vervoerders de zogenaamde ABC-methode, waarover we het net al even hadden, gaan gebruiken om het aantal incidenten dat plaatsvindt, te registreren. In de praktijk blijkt dat iedere vervoerder die methode wel gebruikt, maar niet op dezelfde wijze registreert. Er loopt nu een onderzoek om ervoor te zorgen dat men dit meer uniform gaat doen. Dit onderzoek moet het einde van het jaar klaar zijn. In 2017 moet men meer uniform gaan registreren. Over de koppeling met het databestand van de politie heeft de Minister al het een en ander gezegd. Kijk, het feit dat mevrouw Belhaj en anderen dit punt opbrengen, is natuurlijk omdat zij ook weten dat hier al jarenlang over gesproken wordt. Dat is zo, dat zeg ik nu dan. In het verleden was het lastiger. Toen hadden we misschien de samenwerking niet zodanig op orde als nu. De samenwerking is ook wel verbeterd, onder andere door het introduceren van de ov-chipkaart, maar er is een moment waarop gewoon moet worden geleverd. Ik vind dat oprecht ook. Ik ben het met de leden eens dat het niet zo kan zijn dat iedereen het op een punt als dit allemaal opnieuw zelf gaat doen. Mijn oproep hier – en dat heb ik natuurlijk ook laten weten aan de vervoerders – is: jongens, laten we het nu gewoon doen. Ik kan er een heel mooi verhaal van maken, maar in de kern komt het erop neer dat het gewoon gedaan moet worden. Het onderzoek loopt nu en men moet het vanaf 2017 met elkaar gaan doen. Vervolgens komt dan de discussie over de vraag wat men wel of niet aan koppeling van gegevens kan doen. Ik stel met de leden vast dat het in een deel van het land al gebeurt. Dus ja, we moeten het juridisch en qua privacy heel goed met elkaar op orde brengen. Daarmee ben ik het ook eens. De Minister heeft volstrekt gelijk als hij aangeeft dat een en ander geen sinecure is. De eerste stap die we kunnen zetten op weg naar een goed systeem is dat de vervoerders op dezelfde manier gaan registreren. Daarmee begint het. De Kamer mag mij daarop aanspreken, niet omdat ik

het met één druk op een knop kan regelen, zoals de Minister terecht aangaf, maar ik vind er wel iets van. En volgens mij de leden ook. Mijn indruk is dat de vervoerders het eigenlijk ook vinden. Het is dus een kwestie van *frappez toujours*. O, Frans mag natuurlijk ook niet, sorry, aan de bak dan. In het Twents zouden we zeggen «a'j 't vedaon». De heer Houwers kan zich er als Achterhoeker vast iets bij voorstellen.

De heer **Houwers** (Houwers):

Als Achterhoeker zou ik zeggen: «d'r an».

Staatssecretaris **Dijkema**:

«D'r an», zo is het. «Met het spek» zeggen wij er thuis nog altijd bij, maar dat moeten we allemaal niet doen. Anyway, het is duidelijk dat het gewoon moet gebeuren. Ik vind dat, de Kamer vindt dat, volgens mij vinden de vervoerders dat ook. De belangrijkste kwestie is dus dat we niet meer iets vinden, maar dat we iets gaan doen. Dat is mijn inzet. Ik kan het niet afdwingen in de zin dat het een hopeloos ingewikkelde ministeriële regelingstoestand wordt als ik het via wetgeving zou doen. Mijn vriendelijke verzoek is om het niet zover met elkaar te laten komen dat we daarover allemaal ons hoofd moeten breken, terwijl we het ook gewoon met elkaar kunnen afspreken. Ja? Ik ben van de afdeling pragmatisch en dat lijkt me van belang.

Er is heel veel gesproken over de High Impact Crime-aanpak. Ik weet niet wat het Nederlandse woord hiervoor is. Het is goed om te zeggen dat de samenwerking daarin niet alleen de NS betreft. Ik wil hier graag onderstrepen dat wij ervaren dat er zeer breed door alle vervoerders wordt gewerkt aan het gezamenlijk oppakken van dit probleem. Ik heb net wat strengs gezegd, maar ik moet ook de andere kant van het verhaal laten zien. In die samenwerking gebeurt heel veel goeds en daar zijn we heel tevreden over.

Dan kom ik bij alle ideeën en suggesties die de woordvoerders nog geopperd hebben en waarvan we ons kunnen afvragen of het iets is of dat het lastig is om uit te voeren.

Het was een suggestie van de heer Smaling om het over de bodycams te hebben. Daarmee is een verlengde pilot geweest. Hij verwees daar ook naar. Die pilot is deze zomer afgerond. Het betreft een proef met het dragen van camera's op kleding. Uit de pilot blijkt een waarneembare gedragsverandering bij met name echt agressieve reizigers. Het doel van de proef is om te bekijken of die maatregel een bijdrage kan leveren aan de veiligheid van het personeel. De NS zal later dit jaar besluiten of men daarmee verdergaat. Daarvan zullen we de Kamer dan weer op de hoogte stellen.

De heer Smaling heeft ook gesproken over het weren van cash. Dat is al lange tijd een punt van discussie. Er is heel vaak gesuggereerd dat er wettelijke belemmeringen zijn om dat te doen. Dat is niet zo. Het is belangrijk om vast te stellen dat men de keuze hiervoor in een concessie met lokale of landelijke vervoerders moet maken. We hebben de ov-chipkaart, waarbij het argument van privacy natuurlijk wel geldt. We hebben ook een anonieme ov-chipkaart, want het is belangrijk dat mensen die niet totaal geregistreerd door het leven wensen te gaan als ze reizen, op die manier ook aan het openbaar vervoer kunnen deelnemen. Het is echter aan de individuele concessieverleners en vervoerders om cashloos betalen in te voeren als zij denken dat het een goede maatregel kan zijn. Vervoerders zetten vaak in op een mix aan maatregelen, want ze moeten ook nadenken over de manier waarop ze het aantrekkelijker voor reizigers maken in plaats van nieuwe woede op te roepen. Dat is een van de dingen die bedacht moet worden. Het betreft dan het aantrekkelijker maken van de ov-chipkaart, het betalen met telefoon of bankpas en het gemakkelijker maken van pinnen in het openbaar vervoer.

Dan kom ik bij de aanpak van zwartrijders. Zowel mevrouw De Boer als de heer Houwers hebben er terecht aandacht voor gevraagd. Je kunt heel veel zeggen: niet iedere zwartrijder wordt agressief, maar mensen die agressief worden, rijden wel vaak zwart. Als ik het een beetje zwart-wit neerzet, zou ik het zo kunnen zeggen. Om die reden is er al heel veel gedaan om de toegangspoorten op de stations voor elkaar te boksen en is inderdaad het boetebedrag van € 35 naar € 50 verhoogd. Dat is heel zorgvuldig gedaan en we kunnen er een heel debat over houden, maar ik heb hierbij echt geluisterd naar de mensen in het openbaar vervoer zelf. Die hebben precies dit bedrag geadviseerd. Dat heeft met allerlei zaken te maken. Wat roept een boetebedrag bijvoorbeeld op aan eventueel nieuw gedoe? De boetes moesten omhoog, daarover was geen spoor van twijfel, maar in de maatvoering moesten we volgens mij ook meenemen wat men vanuit het veld verstandig vindt. Dat zijn de mensen die ermee moeten werken en naar hen heb ik een-op-een geluisterd, want dat vind ik belangrijk. We hebben de mogelijkheid om landelijke reisverboden in te zetten. Die ruimte zit ook in de concessies. Deze bevoegdheid past bij het gedecentraliseerde stelsel.

De heer Smaling sprak over de weerbaarheidstraining. In eerste instantie is dit een verantwoordelijkheid van werkgevers. Zij moeten hierover met hun medewerkers in gesprek: geven we deze training en hoe vullen we die in? Ik denk ook dat ondernemingsraden hierover een opvatting hebben. Ik zie daarin in eerste instantie geen rol voor mij weggelegd. Het is goed dat dit type trainingen wordt gegeven, want het helpt wel. Mevrouw De Boer wil de spuugkit breder uitrollen. Dit wordt meegenomen in de zogenaamde High Impact Crime-aanpak, waarover de Minister van Justitie net al sprak. De pilot schijnt goed te lopen. De heer Houwers deed de suggestie tourniquets te plaatsen in bussen. Connexxion heeft daarvoor toestemming van de RDW en meldt dat het project in de testfase zit. Hier zullen we ongetwijfeld nog meer van horen. Last but not least stelde de heer Hoogland het idee van een lectoraat aan de orde. Hoe kunnen we dit onderwerp een betere plek geven? Het is immers belangrijk. Ik ben bereid om dit idee mee te nemen bij de High Impact Crime-aanpak. Het gaat ook over de vraag hoe we de kennis die er is verder kunnen verspreiden en hoe we informatie kunnen uitwisselen. Ik hoop dat ik hiermee de meeste vragen van de Kamer heb beantwoord. Anders hebben we ook nog een tweede termijn.

De voorzitter:

Ik heb die indruk wel, gezien de vragen die zijn gesteld. Ik stel een korte tweede termijn van twee minuten per fractie plus een enkele interruptie voor. Ik zie dat dit akkoord is.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik heb eigenlijk een nieuwe vraag. De poortjes en de sluiting daarvan lijken, nee, zijn effectief. Er is een plan om dit uit te rollen. Het is op bepaalde stations natuurlijk niet zo maar geregeld. Kan de uitrolijst worden gewijzigd op basis van data van aannemelijkheid dat mensen die overlast veroorzaken instappen? Kunnen we zeggen – ik noem maar een zijstraat, ik weet niet of het zo is – dat nu Almere gesloten is en Almere Poort niet, het probleem zich daarheen verplaatst? Dat mensen daar instappen? Zit in de uitrol wat flexibiliteit? Ik hoor signalen dat dit kan opspelen op stations die wat verder uit de kern liggen en waar de poortjes nog niet gesloten zijn.

Mijn tweede vraag betreft de oproep aan mensen om te helpen. Wil de Staatssecretaris hier ook iets over zeggen? De Minister heeft hierover gesproken, maar ik denk dat we hierin meer kunnen bereiken. Waarom voeren we geen campagne waarin mensen worden opgeroepen om elkaar te mobiliseren en in te grijpen bij een incident?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dit gaat nogal ver. Niet iedereen durft dat. Stel je voor dat mensen besluiten niet in te grijpen. Het schept bijna een verwachting, je legt iets neer bij mensen die ook maar gewoon met de trein reizen. Stel dat mensen niet ingrijpen, zijn ze dan medeverantwoordelijk? De heer Hoogland verwacht impliciet nogal wat. Ik vind dat te ver gaan, los van het feit dat het mooi is als mensen het doen. Ze daartoe oproepen gaat echt een stap verder.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik hoor niet echt een vraag. Mevrouw De Boer zegt dat op het moment dat we mensen de verwachting opleggen dat ze moeten ingrijpen, zij medeverantwoordelijk zijn als ze dat niet doen. Dat is haar redenering, dat zou niet de mijne zijn. Het is wel een stap waarmee we veel kunnen bereiken, omdat we zien dat het wel eens misgaat, zoals bij alles. We zien dat gedeelde verantwoordelijkheid zorgt voor een soort onschuldig omstandereffect waardoor niemand iets doet. Iedereen staat verstijfd te kijken wat er gebeurt. Als je mensen leert elkaar te mobiliseren en in te grijpen, kun je vaak zaken gemakkelijker de-escaleren of vaker optreden. Dan moeten mensen wel weerbaar zijn, dat kunnen, er wat handvatten voor hebben, maar ik ben er wel een voorstander van. Als mevrouw De Boer mij met een blanco blaadje vraagt wat voor soort maatschappij ik wil, weet ik het wel. Wil je een maatschappij waarin iedereen snel op zijn mobieltje kijkt als er iets gebeurt en niet betrokken wil zijn, of wil je een maatschappij waar mensen opkijken en elkaar aanspreken als ze iets niet pikken, bijvoorbeeld als iemand de controleur uitscheldt als hij geen kaartje heeft? Dan kies ik grof gezegd liever voor de laatste. Daarom breng ik dit punt in. Ik zie ook de haken en ogen, maar het is voor mij een ideaalbeeld dat mensen iets doen als iemand wordt aangevallen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat is zijn ideaalbeeld, zoals de heer Hoogland terecht zegt. Ik zie echt een wezenlijk verschil tussen mensen oproepen of toestaan dat mensen ingrijpen. Dat is in de Thalys weleens gebeurd, met succes, maar dat kun je niet van iedereen verwachten. Je legt een verwachting neer bij mensen die ze niet kunnen waarmaken. Je gaat echt wezenlijk een stap verder. Je legt bijna de verantwoordelijkheid neer «als u niets doet, draagt u niet bij aan het veilige gevoel in de trein». Dat kan echt niet. Als het gebeurt, is het prima maar ik wil mensen hier niet toe oproepen. Dan gaan we echt een grens over.

De heer **Hoogland** (PvdA):

De mening van mevrouw De Boer is helder. Ik denk dat het wel effectief kan zijn, maar dat ze gelijk heeft dat niet iedereen dit kan. Stel dat je het niet kunt, maar wel in staat bent om naar een andere coupé te lopen om anderen te vragen om in te grijpen en mee te helpen. Dat is dan naar het vermogen van die persoon het beste wat hij kan doen. Hij heeft niet weggekeken en is niet weggedoken, maar heeft anderen gemobiliseerd. Zo kan iedereen op zijn eigen manier een steentje bijdragen. Het is goed als we dat bevorderen.

Mijn derde punt is dat ik blij ben dat er een opening is geboden om te bekijken of we de kennis kunnen verbreden, precies op het OV-domein, zodat dit kan bijdragen aan het effectiever bestrijden van dit probleem.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. De winst van vandaag is dat we het aan deze kant van de tafel eens zijn dat er één registratiesysteem moet zijn. Ik ben blij dat de Staatssecretaris zegt dat dit vanaf 2017 de bedoeling is. Dat is winst. Dan delen we de informatie en kunnen daders ergens anders sneller worden gesignaleerd. Geweld houdt niet op bij de deur van één en dezelfde

vervoerder. Dat geldt overigens ook voor zwartrijden. De boete is inderdaad naar € 50 gegaan. € 70 had mijn voorkeur, maar zwartrijden wordt nu beboet met maximaal € 50. Dat is goed. Wel is het zo dat iedere vervoerder er anders mee omgaat. Dat is eigenlijk hetzelfde probleem als bij de registratie van geweld en incidenten. Als je alle vervoerders optelt, kun je wekelijks lekker zwartrijden bij steeds een andere vervoerder en dat tikt lekker aan. Ik wil dat zwartrijden ook wordt meegenomen, misschien wel in het registratiesysteem, maar dan op een manier waarbij alles meetelt: three of five strikes is out en dan mag je een jaar niet reizen met het openbaar vervoer. Het handhaven hiervan is natuurlijk een ingewikkeld punt, maar we moeten het zwartrijden strenger aanpakken. De hogere boete is er al, maar een eenduidige aanpak bij alle vervoerders en één en dezelfde registratie leiden tot een hogere pakkans. Het gevolg hiervan is ook dat het aantal geweldsincidenten door zwartrijders kan dalen. Dat is winst. Dit wil ik toevoegen aan het onderwerp «één registratie».

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Anderhalf jaar geleden is een pakket met extra maatregelen afgesproken. We moeten constateren dat dit nog steeds niet volledig is nagekomen. Een belangrijk punt was de dubbele bemensing. In april 2015 is afgesproken om 140 extra conducteurs en 60 extra Veiligheid & Servicemedewerkers aan te stellen. In januari 2016, bijna een jaar daarna, is het wervingsbesluit pas genomen door de Nederlandse Spoorwegen. De NS is nu aan het werven, de mensen moeten nog worden opgeleid, dus het is logisch dat ze er nog niet zijn. Hoe lang gaat dit nog duren? Dit was destijds een belangrijk punt.

Een andere afspraak uit 2015 betreft de permanente politieposten op stations. Nu hoor ik van de Minister dat de permanente politieposten op twintig stations zijn verworden tot 20 fte voor gebiedsagenten. We weten allemaal dat het gebied van zo'n agent groter is dan het station. Hij is regelmatig niet op het station. Sterker nog, de agent weet dat er Veiligheid & Servicemedewerkers zijn op het station en kan dus beter ergens anders in zijn gebied gaan lopen. Dat is niet conform de afspraak en zeker niet zoals het is gecommuniceerd: bemande politieposten op twintig stations. Mijn laatste punt is de eenduidige registratie. Die is mij nog niet geheel helder. Niet alleen het vorige punt is reden om een VAO aan te vragen, maar de registratie zeer zeker ook. Dit ligt overigens vooral aan de beantwoording van de Minister, niet aan de antwoorden van de Staatssecretaris. Zij is heel helder: we moeten het samen doen en we willen het ook, dus vanaf 2017 moeten we het doen. De Minister zei echter over hetzelfde systeem dat het heel lastig was, onder andere door de privacy, en dat hij de Kamer voor het zomerreces zal informeren. Met andere woorden: «de collega die na mij komt mag dat doen». Volgens mij kent de Minister het systeem van TRIAS nog niet zo goed. Dat merk je in zijn beantwoording. Intussen bejubelt zijn eigen politie het systeem. Ik denk dat het verstandig is dat de Minister informatie ophaalt bij de politie. Dat kan heel gemakkelijk. Het is eigenlijk een soort Excelbestand. Copy-paste is snel gedaan. Om deze twee redenen wil ik het verslag van dit algemeen overleg graag op de plenaire agenda hebben.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Het staat genoteerd.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik snap niks van het betoog van de heer Van Helvert. Ik heb de Minister en de Staatssecretaris nadrukkelijk horen zeggen dat met de registratie doelen kunnen worden bereikt, maar dat er ook veel praktische maatregelen zijn. Wat wil de heer Van Helvert? Wil hij vooral de registratie? Gaat het om de papieren tijger of toch om de praktische maatregelen? Ik hoor

hem ook spreken over mensen die aangesteld moeten worden en aan de slag moeten. Dat lijkt mij veel belangrijker. Mijn kernvraag is wat hij precies met het VAO wil. Ik ben buitengewoon benieuwd naar zijn motie.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het is altijd fijn als collega's de mogelijkheid bieden om de zaak verder te verduidelijken. Ik heb inderdaad twee verschillende punten benoemd. Allereerst de afspraken die in april 2015 zijn gemaakt. Daarvan zegt de Staatssecretaris heel trots dat ze er een aantal gedeeltelijk heeft uitgevoerd. De zwaarte van de maatregelen en de grote noodzaak noopt de Kamer in haar controlerende rol na te gaan welke delen van welke afspraken niet zijn nagekomen. De politieposten op de stations zijn nog niet bemand. Dat zijn 20 fte's geworden en hoe lossen we dat op? Daarover wil ik een deadline afspreken en daarvoor wil ik een VAO aanvragen. Dat was deel één. Vervolgens deel twee, waarover ik ook een VAO wil aanvragen. Dat wil zeggen dat ik waarschijnlijk met twee moties kom en dat ik snel zal moeten lezen in het VAO, maar dat is niet erg. Ik zag licht tussen het antwoord van de Minister en dat van de Staatssecretaris over het registratiesysteem. De Minister zegt dat het allemaal moeilijk en lastig is en dat hij de Kamer pas vlak voor het zomerreces informeert. Dan hebben we het over juni 2017, over wat we na die zomer misschien kunnen doen. De Staatssecretaris was op dit punt veel voortvarender en zei dat we het in 2017 allemaal moeten doen. In de beantwoording merkte ik dat de Minister moeite had met het systeem van TRIAS, waarin de integratie van politie en verschillende vervoerders en overheden allang is geborgd. Hij zegt dat dit lastig en moeilijk is, terwijl het al werkt. Om dit verschil te zien en daar als Kamer een uitspraak over te kunnen doen, wil ik ook op dit punt het verslag van dit overleg op de plenaire agenda zetten. Dat noemen we in vakjargon een VAO.

De **voorzitter**:

U hebt nu twee keer de mogelijkheid gehad te zeggen wat u wilde. Dat is goed gelukt.

De heer **Houwers** (Houwers):

Het antwoord geeft inderdaad geen aanleiding tot een vervolgvraag. Dat hebt u goed ingeschat.

Voorzitter. Ik ben tevreden over de beantwoording door zowel de Minister als de Staatssecretaris. Het is erg belangrijk om te volgen wat er werkelijk gebeurt. Dat zeggen de heer Van Helvert en mijn andere collega's ook. Daarom ben ik tevreden over het feit dat we een evaluatie zullen zien van de verdere ontwikkeling van verschillende zaken. Het doet me deugd dat nieuwe suggesties worden meegenomen. De uitkomsten daarvan bekijken we ook. Ik ben eerlijk gezegd redelijk hoopvol gestemd over positieve berichten aan het einde van dit jaar. Er zijn een aantal recessen genoemd als moment waarop we kunnen verwachten dat dingen gebeuren. We spreken over het openbaar vervoer, dus ik wil het snelste spoor kiezen. Dat is blijkbaar het spoor van de Staatssecretaris.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Er loopt van alles. Je moet een broedende kip niet storen. Ik zie het Minister Dales nog via een megafoon vanaf het dak brullen naar stakende politieagenten. Dat werd geloof ik niet zo gewaardeerd. Ook in dit geval loopt er veel en ik volg hoe snel een en ander gaat. Er zijn een aantal zaken waarvoor ik speciale aandacht zal hebben. Dat is in ieder geval het ggz-verhaal over de mensen die als verward persoon zijn aangeduid. Het Aanjaagteam Verwarde Personen heeft daarover aanbevelingen gedaan. Ik verwacht wel dat deze de komende maanden tot iets leiden. Er zijn niet voor niets bezuinigen op de ggz geweest. Ik wil graag zien of deze mensen worden geholpen of bestraft, maar dat er in

ieder geval wel iets wordt gedaan voor de mensen die je als verward persoon kunt kenschetsen en die problemen veroorzaken. Een ander punt waarop ik voortgang wil zien, is het cashloos rijden. Wordt dit pilotmatig uitgerold? Dan zie ik dat liever midden in Almere en niet bij de busdienst tussen Ermelo en Putten. Dat levert waarschijnlijk niet zoveel op. Hoe doet de Staatssecretaris dit? Tot slot vraag ik me af hoe afdwingbaar de registratie door alle vervoerders is. Gaat dit met een convenant? Ik heb een oud convenant uit 2012 ontdekt. Daar lag een stoflaag op, dus het is toeval dat ik het tegenkwam. Het oogmerk van dat convenant was om bij een concessiewisseling veiligheid niet ineens heel anders te organiseren. Als je dat convenant afstoft, heb je in feite in handen wat je beoogt door zowel de registratie als de aanpak over alle vervoerders te stroomlijnen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Het was een beetje een verwarrend debat, maar de reden dat ik de vraag stelde aan de Minister, was dat de veiligheid en de inzet van de politie zijn verantwoordelijkheid zijn. Ik waardeer de poging van de Staatssecretaris om een en ander wat te nuanceren. Ik vraag zelf ook een debat over de registratie aan – inderdaad een VAO, maar dat begrijpen veel mensen niet, dus noem ik het een debat – om een motie in te dienen die de Staatssecretaris goed kan gebruiken, maar die ook een oproep is aan de verschillende gemeenten, want we kunnen hier roepen en stampvoeten wat we willen. De Staatssecretaris zal dat zeker ook doen. Ik begrijp dat het CDA hetzelfde idee had, dus ik denk dat we wellicht moeten samenwerken, wat we goed kunnen, om de strekking nog een keer te onderstrepen.

Naar aanleiding van mijn vraag over de risico's voor de veiligheid bij concessiewisselingen heeft de heer Smaling bevestigd dat er al een convenant is. Als het antwoord van de Staatssecretaris daarop positief is, hoeven we daarmee verder niks meer te doen.

De **voorzitter**:

Kan de Staatssecretaris in één keer door met de beantwoording van de vragen?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Voorzitter. Ik zal mijn best doen. Allereerst een antwoord op de vraag van de heer Hoogland over het zogenaamde waterbedeffect dat zou kunnen optreden als je ergens poortjes sluit en de criminaliteit zich verplaatst. Bij het inspelen op dergelijke situaties is er wel degelijk sprake van flexibiliteit. Er zijn niet voor niets weer vier stations toegevoegd aan de lijst van stations waar poortjes moeten komen. We bekijken heel precies waar de noodzaak groot is. Die stations zijn Boxtel, Hoogeveen, Steenwijk en Apeldoorn. In bijvoorbeeld Steenwijk worden de poortjes nog dit jaar in gebruik genomen.

De heer Hoogland vroeg of ik vanuit mijn positie iets wil zeggen of toevoegen aan hetgeen al is gezegd over de oproep aan mensen om te handelen als er iets misgaat. Los van het feit dat het kabinet altijd met één mond spreekt, sluit ik, gelet op het debat, opnieuw aan bij wat de Minister zei. Volgens mij heeft de heer Hoogland zelf een keer gehandeld toen er iets niet goed ging in het openbaar vervoer. Met hem ben ik van mening dat we mensen die dat soort dingen doen, moeten steunen. Dat is om twee redenen iets anders dan oproepen om zoiets ook te doen. Ten eerste is het geweldsmonopolie in handen van de overheid. Dat is een principiële zaak, zoals de Minister ook zei. Ik hecht daaraan. Ten tweede, en dan kom ik op de argumentatie van mevrouw De Boer en de Minister, weet je niet in welke situatie mensen terechtkomen. Het is heel belangrijk dat we alertheid vragen en dat men de hulpdiensten belt. Dat is natuurlijk iets anders dan wegstijgen, maar ook iets anders dan actief mensen vragen om

in te grijpen. Het is heel bijzonder dat dit soms gebeurt. Dat vergt veel moed. Het is nodig, dat gaf de Minister terecht aan, dat we mensen die dat soort dingen doen helpen en steunen – vanuit de overheid vindt dat vaak plaats in de vorm van de afhandeling van wat daarna gebeurt – maar dat is iets anders dan het starten van een campagne. Daar kan ik de heer Hoogland niet in tegemoetkomen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik denk dat ik mijn strijd op dit punt maar moet staken, gezien de weerstand van alle kanten.

De **voorzitter**:

U zou het nog eens een keer kunnen proberen op de gang.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, voorzitter, dat lijkt... Ik zeg op de gang eigenlijk zelden iets anders dan in deze zaal.

De **voorzitter**:

Het was niet aan u gericht.

Staatssecretaris **Dijkma**:

O, goed. Dan houd ik er gauw over op.

De opening rond het kennisdelen, die de heer Hoogland beproefde, is er. Daar gaan we verder over denken.

Mevrouw De Boer vroeg naar het reisverbod in verband met het zwartrijden en of er een landelijk reisverbod komt. Zoals gezegd bestaat er een landelijke boete. We hebben in overleg met de concessieverleners nadrukkelijk ruimte aan de vervoerders gelaten om daar zelf, op basis van hun eigen ervaringen, een keuze in te maken. Zij heeft gelijk dat sommige vervoerders zeggen dat het na vier keer zwartrijden klaar is. Andere zeggen dat om hen moverende redenen niet. Dit past bij het gedecentraliseerde stelsel. Daar hebben we met elkaar willens en wetens voor gekozen. We gaan het reisverbod evalueren en daarin kunnen we het aspect meenemen of het wel of niet zin had gehad als we meer zaken hadden geüniformeerd. Het is een faire vraag, maar dat is iets anders dan nu zeggen dat het zo moet gaan. Dat moeten we niet doen, want we hebben niet voor niets ruimte voor de verschillende concessiegebieden gemaakt.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Zwartrijden heeft ook tot gevolg dat de pleuris op de trein uitbreekt en er sprake is van geweld. Als je bij de RET zwartrijdt, een boete krijgt en wordt geregistreerd, kun je bij een andere vervoerder weer vrolijk zwartrijden. Dat verhoogt de kans op geweld op de treinen. Kan er worden gekeken naar het komen tot een gezamenlijke systematiek? Dit kan worden meegenomen in de gezamenlijke database. Hiermee voorkomen we incidenten in het openbaar vervoer en pakken we zwartrijden ook daadwerkelijk aan. Zwartrijden is zwartrijden. Je kunt nu gelegitimeerd bij alle vervoerders elke week een keer zwartrijden. Dat moet gewoon niet kunnen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals: we zijn het volstrekt eens over het belang van de aanpak van zwartrijders. Er is niet één vervoerder die dat belang niet ziet. De discussie gaat echt niet over de vraag of we ervoor moeten zorgen dat we het zwartrijden terugdringen. Er is ruimte voor vervoerders, ook op basis van hun eigen ervaringen, om in proportionaliteit te kiezen wanneer ze zeggen dat iemand voorgoed niet mag meerijden. Ik heb toegezegd dat ik best bereid ben om bij de evaluatie die we toch al krijgen, het punt van het

reisverbod en de uniformiteit daarvan op basis van bijvoorbeeld het aanpakken van zwartrijders, mee te nemen. Ik wil de vraag van mevrouw De Boer daar best laten terugkomen. Dat is iets anders dan dat ik vanuit mijn positie nu zeg: overal in het land moet het zo zijn dat je na twee keer of vier keer of één keer zwartrijden een reisverbod krijgt. Dat is een zaak voor de vervoerders en de concessieverleners. De vraag, of de oproep, van mevrouw De Boer om dit te harmoniseren, moeten we in de evaluatie laten terugkomen. Dat is verstandig. Dat geeft ruimte aan vervoerders om argumenten uit te wisselen over de reden waarom ze het bijvoorbeeld geen goed idee vinden of waarom ze voor hun eigen aanpak kiezen. Het is ook lastig om met elkaar te bepalen op welke manier er dan gehandeld moet worden. Wordt het drie keer of vier keer? Waarom is het een dan wel goed en het ander niet? Het heeft ook te maken met het concessiegebied en wat er allemaal aan dagelijkse incidenten plaatsvindt. Als we kunnen afspreken dat dit terugkomt bij de evaluatie, krijgt mevrouw De Boer antwoord op haar vraag en laten we het niet los, maar kleuren we niet opeens vanuit onze kant via een algemeen overleg iets in wat bewust aan de ruimte van de verschillende vervoerders en concessieverleners is gelaten.

De voorzitter:

Mevrouw De Boer, is dat akkoord?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het is prima om dit terug te laten komen bij de evaluatie. Ik overweeg een motie. Ik denk daar nog eventjes over na, want ik vind het toch wel een belangrijk punt.

Staatssecretaris **Dijkma:**

Een beter antwoord dan dat wat mevrouw De Boer nu krijgt, zit er echt niet in.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het zal altijd een handreiking zijn. Laat ik dat beloven.

De voorzitter:

De Staatssecretaris zegt eigenlijk dat ze hetzelfde antwoord zal geven op het moment dat u een motie indient.

Staatssecretaris **Dijkma:**

Dat is overigens eigenlijk altijd zo. Dat is geen nieuws. Dat weet de Kamer.

De voorzitter:

Dat is waar.

Staatssecretaris **Dijkma:**

Ik kom daarmee als vanzelf bij de heer Van Helvert. Hij heeft gevraagd hoe het zit met de extra ondersteuning op de risicolijnen. Nogmaals: het feit dat door mij vorig jaar een eenmalig bedrag is ingezet – hij heeft daar met mij verschillende malen in debatten over gesproken – was om precies te doen wat hij vraagt, namelijk ervoor zorgen dat de dubbele bemensing zo snel mogelijk plaatsvindt. Ik zei net al dat de NS met vakbonden afspraken heeft gemaakt dat men uiterlijk in het tweede kwartaal van volgend jaar gereed is. Dat is de termijn. Vanaf onze kant hebben we eenmalig een bijdrage om een versnelling te realiseren ingezet, omdat de Kamer en de vele mensen op de treinen ongeduldig waren over de vraag wanneer we nu een keer aan de slag gingen. Het hielp om met elkaar die verantwoordelijkheid te pakken.

De heer Van Helvert vroeg naar een antwoord op de vraag over de politiek. Dat heeft de Minister al gegeven. Hij heeft het debat met de Minister

uitgebreid gevoerd en ik wil niet herhalen wat de Minister net gezegd heeft. We zien elkaar in een andere zaal weer terug en dan kan hij het debat met de Minister ongetwijfeld naar hartenlust vervolgen.

Ik dank de heer Houwers voor zijn, zoals altijd, aimabele en zeer inhoudelijke bijdrage en de steun. Dat geldt ook voor de opmerking van de heer Smaling. Het is overigens niet zo dat deze broedende kippen allemaal niet gestoord willen worden. We hebben de Kamer eigenlijk uitgedaagd om ons te blijven helpen met goede suggesties en ideeën. Zo zie ik het wel. Aan de andere kant is het zo dat we soms gewoon tijd nodig hebben om effecten van maatregelen te kunnen bezien. Niet omdat we dat graag willen, maar omdat dat nu eenmaal zo is. Ik begrijp de opmerking over de verwarde personen. De vraag daarover is ook door de Minister beantwoord. Ik kan het cashloos rijden niet afdwingen. Het is geen soort van experiment, want verschillende vervoerders hebben aangekondigd ermee aan de slag te gaan. Ik juich dat op zichzelf toe. Het is goed dat ze dat doen. Het kan ook. Daarover ging het debat vaak eerder, cashloos rijden zou misschien niet kunnen, maar het kan wel.

Dan de motie over de registratie. Ik ben blij dat mevrouw Belhaj die aankondigt als een steun in mijn rug. Ik ervaar dat ook zo, want ik ben met haar van mening dat het goed en ook nodig is dat de verschillende vervoerders, daar hoort ook de NS bij, met elkaar kijken naar het systeem. Ze hebben dat eigenlijk al met elkaar afgesproken; ze doen een onderzoek. Er is wel gezegd dat men vanaf 2017 moet registreren. Mijn stelling is: laat ons dat zien. Als de Kamer nog een keer wil uitspreken dat zij dit ook vindt, vat ik dat op als een signaal aan al degenen die daarbij betrokken zijn. Ikzelf heb dat signaal niet per se nodig, dat heeft de Kamer wel gemerkt, maar ik kan me voorstellen dat het goed is. Als er een eenduidige registratie is, moeten we vervolgens ervoor zorgen dat er een vervolgstap komt. Dat is wat de Minister denk ik probeerde te zeggen. Die vervolgstap moet juridisch en heel zorgvuldig verankerd worden, waarbij we ongetwijfeld nog haken en ogen tegenkomen. De Minister zal daar in het beroemde VAO dat er aankomt, denk ik nog wel wat over zeggen. De eerste stap is dat de vervoerders aan hun kant eenduidig gaan registreren en dat er geen verschillen ontstaan. Dat is nodig, want anders kunnen ze te weinig en blijven we dit debat voeren.

Ik denk eerlijk gezegd dat ik daarmee aan het einde van de tweede termijn ben.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik heb nog een vraag over de eenduidige registratie, zeker omdat de gehele Kamer, en ook de Staatssecretaris, het erover eens is dat het nuttig is om dat te doen. Dan kunnen we wel moties gaan indienen, maar ik geloof er bij deze Staatssecretaris voor 1.000% in dat als zij iets wil, ze dat ook gaat doen. Zo ken ik haar. Kan zij iets meer concretiseren wat ze wil doen? Ik hoorde «we zijn het eens», «oproep aan de vervoerders» en «een verantwoordelijkheid bij de vervoerders om eenduidig te gaan registreren». Ik snap dat strikt juridisch de verantwoordelijkheid bij de vervoerders ligt, maar als de Staatssecretaris kan aangeven welke rol zij oppakt en kan toezeggen dat zij een brief aan de Kamer stuurt over de aanpak, dan hebben we geen moties nodig die opschrijven wat we allemaal vinden, die vragen van de Staatssecretaris wat ze al gaat doen en die dus eigenlijk ons en elkaar alleen maar bezighouden. Dat is het doel van mijn interruptie. Dan kunnen we ook mooi voorkomen dat we allemaal dezelfde moties gaan indienen over een onderwerp waarover we het eens zijn.

De voorzitter:

U roept eigenlijk uw collega's op en niet zozeer de Staatssecretaris.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik stelde een duidelijke vraag aan de Staatssecretaris of zij concreet kan maken wat zij gaat doen en dat in een brief kan vervatten, zodat wij op basis daarvan kunnen beoordelen of de motie niet meer nodig is.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Op de vraag hoe ik mijn rol zie, zou ik bijna zeggen: als duvelstoejager. Dat is het meest nodig. Als je dit wettelijk wilt regelen, wordt het heel ingewikkeld, want dan speelt onmiddellijk het aspect mee wat vanuit de overheid aan registratie kan worden afgedwongen. Dan kom je in een heel ander debat. Ik zie het zo: eind dit jaar komt het onderzoek naar de manier waarop men kan registreren, dat men gezamenlijk heeft uitgezet. Dan moet feitelijk ook de go komen dat we het gaan doen. Ik stel mij voor dat wanneer dat onderzoek klaar is en het gesprek dat we het gaan doen, gevoerd is, ik de Kamer een brief met daarin de stand van zaken stuur. Mijn rol daarbij is om tegen iedereen te zeggen wat ik zonder enige omhaal van woorden heb duidelijk gemaakt: we moeten dit gewoon gaan doen. Er loopt een onderzoek naar de manier waarop je dat het beste kunt oppakken, daar komt een advies uit en dat moeten we dan uitvoeren. Dat is mijn houding. Zo zit ik in het debat en zo zou ik ook graag zien dat alle betrokkenen in het veld er ook in zitten. Wat de Kamer met moties wil, is aan de Kamer. Daar bemoei ik mij niet mee. Ik ken mijn grenzen.

De **voorzitter**:

Ik concludeer dat de heer Van Helvert namens het CDA een VAO heeft aangevraagd, een klein debat tussen de Minister, de Staatssecretaris en de Kamerleden waarbij eventueel moties kunnen worden ingediend. Mevrouw Belhaj hintte daarop, net als mevrouw De Boer. Wij wachten af wanneer het gepland wordt.

Ik dank de Staatssecretaris en de vertegenwoordigers van de ambtelijke organisatie, de mensen op de publieke tribune en die het debat volgden via het internet en de gewaardeerde woordvoerders voor hun aanwezigheid.

Sluiting 19.43 uur.