

Vergaderjaar 2017–2018

28 642

Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 100

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2017

Hierbij informeer ik uw Kamer, zoals toegezegd tijdens het AO sociale veiligheid d.d. 13 september 2016 (Kamerstuk 28 642, nr. 87), over de uitkomsten van de evaluatie van het reisverbod in het Openbaar Vervoer.

Aanleiding

Op basis van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is het mogelijk voor vervoerders om reizigers de toegang tot het OV te ontzeggen, het zogeheten reisverbod. Dit verbod kan worden ingezet wanneer er sprake is van (ernstig) geweld tegen personeel van de vervoerder en/of wanneer er sprake is van structurele of ernstige overlast die de sociale veiligheid van reizigers in het gedrang brengt. Met een wijziging van de Wp2000 is het sinds 2012 ook strafbaar om het reisverbod te overtreden. Bij het opstellen van het integrale actieprogramma sociale veiligheid in het OV (de High Impact Crime (HIC) aanpak OV) is met alle betrokken partijen afgesproken de werking van het reisverbod te evalueren¹. Het doel van de evaluatie is om inzicht te krijgen in de praktijkervaringen van de betrokken partijen met het reisverbod. In opdracht van mijn ministerie heeft de DSP-groep de evaluatie uitgevoerd.

Uitkomsten

Het rapport, met een uitgebreide beschrijving van de uitkomsten, treft u in de bijlage bij deze brief². Op hoofdlijnen zijn de uitkomsten van de evaluatie als volgt:

- Het reisverbod wordt op grotere schaal sinds 2015 toegepast, omdat toen de leidraad van het Openbaar Ministerie is opgesteld over de toepassing van het reisverbod. Van de negen vervoerders zijn er vijf

¹ Kamerstuk 28 642, nr. 94

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- die werken met reisverboden (Arriva, RET, NS, Connexxion en Syntus). Het reisverbod is sinds de invoering 468 keer opgelegd.
- Voor de periode 1 januari 2016 t/m april 2017 zijn er 121 zaken over overtreding van een reisverbod bij het Openbaar Ministerie binnengekomen. Daarbij geldt dat er meerdere overtredingen van één verbod kunnen zijn. Geconstateerde overtredingen van reisverboden leiden doorgaans tot taakstraffen van circa 32 uur. Een enkele keer wordt bij overtreding van het verbod een boete opgelegd van tussen de € 400,- en € 500,-.
 - De vervoerders bepalen voor welke incidenten het reisverbod kan worden opgelegd. In de praktijk ligt de focus op het aanpakken van zwartrijden. Daarnaast wordt het reisverbod ingezet voor het tegen gaan van geweld en notoire overlast.
 - Het reisverbod leent zich vooral goed voor specifieke afgebakende trajecten en minder voor een landelijk netwerk in verband met de handhaafbaarheid.
 - Vervoerders en andere ketenpartners geven over de effectiviteit aan dat:
 - Het reisverbod relatief kort wordt toegepast en dat er nog meer ervaring mee moet worden opgedaan. Bovendien kost het tijd voordat de procedures goed op elkaar zijn afgestemd en ingesleten in de bestaande bedrijfsprocessen en daarmee de ketensamenwerking tussen vervoerders, politie en OM optimaal wordt;
 - Het gezien moet worden als een ultimatum remedium: een sluitstuk van een heel pakket aan maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten;
 - Het nuttig is omdat het opleggen van een reisverbod medewerkers een laatste handelingsmogelijkheid geeft en dit het gevoel van veiligheid bij medewerkers vergroot.
 - Het handhaven van het reisverbod en optreden bij overtreding is volgens BOA's arbeidsintensief (onder andere registratie en dossieropbouw). Bij de vraag of de kosten tegen de baten opwegen geven BOA's het reisverbod een 6 min.³
 - De DSP-groep geeft een aantal eerste ideeën voor mogelijke verbeteringen van het reisverbod, zoals meer inzetten op ontwikkeling en digitalisering van handhavingssystemen, heldere taakbeschrijving voor BOA's, duidelijke afspraken tussen politie en vervoerders en meer bekendheid richting reizigers.
 - De DSP-groep geeft ter overweging de evaluatie over een paar jaar te herhalen wanneer er meer ervaring is met het reisverbod en er mogelijk meer uitspraken gedaan kunnen worden over de effectiviteit van de toepassing van het reisverbod. Het vaststellen van de bijdrage aan de sociale veiligheid zal echter lastig blijven vanwege de vele verschillende factoren die van invloed kunnen zijn.

Door het toenmalige lid De Boer (VVD) is tijdens het AO d.d. 13 september 2016 (Kamerstuk 28 642, nr. 87) gevraagd bij de evaluatie ook te kijken naar (verdergaande) uniforme toepassing van het reisverbod. De DSP-groep geeft hierover aan dat er reeds een bepaalde mate van uniformiteit is door middel van de toepassing van de leidraad van het Openbaar Ministerie: «daarmee worden gelijksoortige reisverboden afgegeven voor gelijksoortige incidenten binnen een gelijksoortige context». Tegelijk is er ook sprake van een grote mate van diversiteit als gevolg van maatwerk dat door vervoerders kan worden toegepast. Hierdoor heeft de vervoerder de ruimte eigen prioriteiten te stellen per modaliteit, gebied en traject. Zo kunnen maatregelen worden ingezet daar waar dat het meest zinvol is (hot-spot, hot lines).

³ De DSP-groep heeft een enquête uitgezet, met een respons van 196 BOA's.

Een landelijke database voor personen met een reisverbod wordt vanuit de sector niet breed ondersteund aangezien de toepassing van het reisverbod niet landelijk is. Daarbij geldt ook dat gegevens niet zomaar onderling kunnen worden uitgewisseld zonder aan juridische en privacy-technische randvoorwaarden te voldoen.

Vervolg

De uitkomsten van de evaluatie zijn door de DSP-groep gepresenteerd en besproken met alle betrokkenen in een overleg over de HIC aanpak OV. De uitkomsten van de evaluatie worden onderschreven. Aangezien het reisverbod pas sinds 2015 op grotere schaal wordt toegepast is afgesproken om elkaar te (blijven) informeren over de ontwikkelingen en verbeteringen rondom de toepassing van het reisverbod. Mijn ministerie zal hiervoor aandacht blijven vragen bij het overleg over de HIC aanpak. Voorts laat de evaluatie zien dat het lastig is om de effecten van het reisverbod op de sociale veiligheid te bepalen. Ik vind het daarom belangrijk dat wij ons vooral richten op het monitoren van de ontwikkelingen op het gebied van sociale veiligheid en alle maatregelen in samenhang bekijken. De DSP-groep geeft aan dat zowel een (verdergaande) uniforme toepassing van het reisverbod als een landelijke database door de sector niet breed ondersteund wordt. Daarnaast kunnen gegevens niet zomaar onderling worden uitgewisseld. Desondanks wil ik de (on)mogelijkheden voor een uniformer reisverbod en een landelijke database juridisch laten toetsen om tot een gedegen en definitief besluit te komen. De uitkomsten van deze toets worden aan uw Kamer gemeld.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema