

---

### 3 Vragenuur

**Vragen van het lid Monasch aan de minister van Veiligheid en Justitie over het bericht dat bezuinigingen de veiligheid in het openbaar vervoer aantasten.**

□

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Het Parool kopte afgelopen zaterdag dat de openbaarvervoerbezuinigingen in de drie grote steden de metro, de bus en de tram onveiliger zullen maken. In de afgelopen jaren is door de succesvolle aanpak van de gemeente Amsterdam en het GVB de onveiligheid drastisch afgenomen in het openbaar vervoer aldaar. Het aantal incidenten is van een kleine 6000 afgenomen tot 1850 per jaar, het zwartrijden is afgenomen van 13% tot 4,4% en door de betere veiligheid is het ziekteverzuim afgenomen van 16,6% tot 4,4%. Chauffeurs en bestuurders voelen zich een stuk veiliger. Fantastische resultaten! Het kan altijd beter, maar wat zou het kabinet trots zijn als het dit wist te realiseren door zijn eigen beleid.

De reizigers herkennen dit. In Amsterdam is in de afgelopen vijf jaar, in de periode zonder privatisering, gewoon door goed beleid van de gemeente zelf en van het GVB de waardering van reizigers in de metro gestegen van 6,6 naar 8,3, in de bus van 7,1 naar 8,3, en in de tram van 7,1 naar 8,5. Waarlijk, wie zou niet willen dat zijn zoon of dochter met zulke rapportcijfers thuis zou komen?

Maar door de plannen van het kabinet om te bezuinigen en te privatiseren in het openbaar vervoer dreigt alles voor niets te zijn geweest in de drie gemeenten. Het Parool meldt aan de hand van verschillende bronnen, onder wie VVD-wethouder Wiebes, dat de sociale veiligheid drastisch dreigt te verslechteren doordat toezichthouders bij metropoortjes verdwijnen en conducteurs van de tram dreigen te verdwijnen. Kan de minister zeggen hoe hij de dreigende verslechtering op het gebied van veiligheid door de bezuinigingen denkt te voorkomen? Kan de minister zeggen hoe de coördinatie van de veiligheid gewaarborgd kan worden als straks, als de plannen doorgaan, de veiligheid gecoördineerd moet worden met veel verschillende marktpartijen in plaats van, zoals nu het geval is, met één partij, namelijk het GVB?

□

**Minister Opstelten:**

Voorzitter. Ik beantwoord graag de vragen van de geachte afgevaardigde de heer Monasch. Gelet op de operatie, de goede cijfers die de heer Monasch over Amsterdam geeft – dezelfde cijfers kunnen ook over andere openbaarvervoerbedrijven worden gegeven, met een landelijk gemiddelde van 7,9 – en de kabinetsplannen, kan ik zeggen dat de veiligheid in het openbaar vervoer niet in het geding zal komen. We moeten die positie ook wegnemen.

Hoe zijn de verantwoordelijkheden geregeld? In de eerste plaats zijn de vervoersbedrijven zelf verantwoordelijk voor de veiligheid van de reizigers en van hun werknemers. Dat wordt gemonitord door het ministerie van I en M. In de tweede plaats wordt toezicht gehouden door de gemeenten waar de bedrijven werken, door het college van B en W. Het college wordt weer gecontroleerd door

de gemeenteraad. Dat leidt tot allerlei goede convenanten en afspraken met de toezichthouders, het Openbaar Ministerie en de politie. Daar vindt de coördinatie dus allereerst plaats. Dat is nu het geval en in de toekomst zal dat zo blijven.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. De minister ontwijkt de vraag volledig. Ik heb hem gevraagd in welke mate de bezuinigingen en de privatisering in het openbaar vervoer effecten zullen hebben op de kwaliteit van de veiligheid van reizigers. De minister houdt een verhaal over monitoren. Waar het om gaat is dat de minister gaat bezuinigen, hij gaat mensen weghalen en toezichthouders bij toezichtpoortjes weg bezuinigen. Het effect is dat het openbaar vervoer onveiliger wordt. Dat kan de minister wel monitoren, maar het zijn mensen die dat werk moeten doen. Door de bezuinigingen zijn er minder toezichthouders. Dat ten eerste. Ten tweede krijgt de minister door de privatisering in de coördinatie van de veiligheid met veel meer partijen van doen. Mijn vraag was: vreest de minister geen bureaucratisch circus als hij straks in plaats van alleen met het GVB met allerlei verschillende marktpartijen moet gaan overleggen om de veiligheid te garanderen in het openbaar vervoer?

**Minister Opstelten:**

Het antwoord op de vraag van de geachte afgevaardigde Monasch is wederom: nee. Daar gaat het namelijk in deze constructie helemaal niet om. Het is een andere manier van werken. En laat ik daar niet in treden, want het is mijn verantwoordelijkheid niet. De heer Monasch heeft mij hier gevraagd omdat ik over de veiligheid ga. In dit verband is in de eerste plaats het bedrijf zelf, of het nu verzelfstandigd is of geprivatiseerd en of er nu aanbestedingen hebben plaatsgevonden of niet, verantwoordelijk voor de reizigers en voor de werknemers. Dat is het. Het wordt ook vaak vastgelegd in de cao's. Bijvoorbeeld dat in elke bus, tram of metro een camera is. Dat soort dingen blijven natuurlijk. De afspraken met de gemeente, de politie en het Openbaar Ministerie over de opvolging als er iets aan de hand is, blijven bestaan. Het heeft, zo is mijn ervaring, in steden meestal prio 1 als er iets gebeurt. Dat blijft allemaal hetzelfde. Dat is mijn antwoord en dat blijft mijn antwoord, en daar kan de heer Monasch mij natuurlijk in de toekomst ook aan houden.

De heer **Monasch** (PvdA):

De minister doet net alsof er helemaal geen coördinerende rol van de politie is. Dat verbaast me des te meer omdat hij zelf heeft aangekondigd dat er een offensief moet komen tegen het geweld in het openbaar vervoer. Dat heeft de minister nog maar een paar weken geleden aangekondigd: er moeten meer toezichthouders bij. Het beeld ontstaat dat de minister aan de ene kant wegbezuinigt en aan de andere kant met een ander potje komt om er iets bij te doen. Het lijkt op de dezelfde sigaar uit eigen doos als bij de agenten. Die zijn uit de steden wegbezuinigd, waarna de minister ergens een ander potje maakt zodat het misschien weer op nul uitkomt. De vraag is: is de minister de beheerder van een sigarenzaak of gaat hij er nu echt voor zorgen dat de politie ook in de toekomst de veiligheid in het openbaar vervoer kan waarborgen?

**Minister Opstelten:**

De heer Monasch weet dat ik hier sta als minister van Veiligheid en Justitie. Dat is het antwoord op zijn vraag. Ik

## Opstelten

heb natuurlijk een verantwoordelijkheid naar het Openbaar Ministerie en naar de politie, maar ik wil nadrukkelijk de verantwoordelijkheid voor de veiligheid in het openbaar vervoer leggen op twee fronten, namelijk bij het bedrijf en bij het lokale bestuur en de lokale autoriteiten. Mijn collega van Infrastructuur en Milieu monitort vervolgens of dat allemaal goed gaat. Gaat het ergens niet goed, dan zijn er altijd nog het gemeentebestuur en de gemeenteraad die dat scherp bekijken. Als zodanig is dat dus helder geregeld. Dat blijft ook zo. Mijn belangstelling en mijn drive om te zorgen voor een veilig openbaar vervoer, niet alleen in de drie steden maar in het hele land, blijft onveranderd van kracht.

### De voorzitter:

Mijnheer Monasch, u hebt nog een halve minuut over.

### De heer Monasch (PvdA):

Dan probeer ik het nog één keer, voorzitter. De minister gaat 120 mln. bezuinigen en zijn oud-collega burgemeester Van Aartsen van Den Haag zegt: doe het niet. Wethouders in Amsterdam zeggen: doe het niet, want dit gaat ten koste van de sociale veiligheid in onze stad; we hebben nu uitstekende resultaten bereikt; kabinet, minister, doe het niet. Waarom gaat de minister dan toch onverdroten op deze weg door?

### Minister Opstelten:

Daar heeft de Kamer een debat over gevoerd met mijn collega van Infrastructuur en Milieu. Daar treed ik verder niet in. Dat zijn de maatregelen en de feiten, maar die feiten gaan niet ten koste van de veiligheid in het openbaar vervoer. Dat is het punt. De bezuinigingen hebben niet als zodanig effect op het toezicht, het aantal toezichthouders of de veiligheid. Dat is steeds een lokale keuze van de vervoersautoriteit en de vervoerders samen. Dat is het verhaal, en ik vind het prettig dat ik hier nog een keer heb kunnen zeggen hoe het in elkaar zit.