

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2338

Vragen van de leden **Roefs** en **Laaper** (beiden PvdA) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *geld voor sociale veiligheid* (ingezonden 24 maart 2010).

Antwoord van de ministers **Hirsch Ballin** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) en **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 27 april 2010). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2332.

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het NOS-item «Provincies doen niets nieuws aan agressie in streekbussen»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Hoe vaak komt agressie tegen buschauffeurs en passagiers in streekbussen voor? Neemt dat toe of af?

#### Antwoord 2

Uit de reizigersmonitor van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer blijkt dat de agressie tegen reizigers de laatste jaren nagenoeg stabiel is. In 2006 en 2007 was 20% en in 2008 19% van de busreizigers «slachtoffer en/of ooggetuige van een of meer incidenten». De reizigersmonitor 2009 komt in juni 2010 uit. De personeelsmonitor wordt tweejaarlijks uitgebracht en daaruit blijkt dat het slachtofferschap van strafbare incidenten in 2006 36% en in 2008 38% bedroeg. De reizigers- en personeelsmonitor zijn beiden gebaseerd op belevingsonderzoek onder reizigers en personeel en niet op registratie van feitelijke incidenten. De personeelsmonitor 2010 komt in juni 2011 uit. Een verbeterde en meer uniforme registratie van de feitelijke incidenten is een van de maatregelen van de Taskforce Veiliger openbaar vervoer die in 2009 in het leven is geroepen.

#### Vraag 3

Vindt u het tegen die achtergrond acceptabel dat provincies geen actie ondernemen, met uitzondering van Limburg en Utrecht, om de agressie te verminderen?

<sup>1</sup> NOS Journaal, 13 maart 2010.

### Antwoord 3

Het NOS-item geeft naar onze mening niet het volledige beeld van de inzet van de provincies op het terrein van sociale veiligheid. De extra inzet van de provincies Limburg en Utrecht is genoemd, doch het reguliere beleid van de provincies is buiten beschouwing gebleven. In de Taskforce zijn alle partijen bezig om maatregelen uit te werken en te concretiseren. Zoals is overeengekomen in de verklaring die alle partijen op 14 september 2009 hebben ondertekend, leveren ook de provincies hieraan een substantiële bijdrage. In het kader van de Nota Mobiliteit is een streefcijfer van «waardering van de veiligheid tijdens de rit door de reiziger» overeengekomen van 7,5 voor 2008. Dit cijfer is inmiddels met een gemiddelde van 7,9 in 2009 voor het gehele stads- en streekvervoer ruimschoots gerealiseerd.

### Vraag 4 en 5

Heeft de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in Limburg en Utrecht zich positief ontwikkeld ten opzichte van andere provincies, die er geen extra middelen aan besteed hebben? Hebben de provincies, die geen extra middelen beschikbaar hebben gesteld, andere acties ondernomen om de agressie in het streekvervoer te verminderen?

Hoeveel geld is er vanuit het Rijk beschikbaar voor sociale veiligheid en welk bedrag is in dit kader al naar de provincies gegaan?

### Antwoord 4 en 5

In juni 2010 komt de reizigersmonitor 2009 uit. De ontwikkeling van de veiligheid per OV-autoriteit en de vergelijking met voorgaande jaren is daarin opgenomen. Een vergelijking tussen de ontwikkeling van de veiligheid in verschillende regio's kan op basis van de reizigersmonitor worden gemaakt, zodra deze monitor in juni a.s. beschikbaar is.

De gelden voor sociale veiligheid zijn integraal onderdeel van de Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Bij de invoering van de BDU in 2005 is een bedrag van € 24 miljoen opgenomen dat voorheen als geoormerkt geld voor sociale veiligheid werd toebedeeld aan vervoerders. In het kader van het aanvalsplan sociale veiligheid zijn aanvullende gelden door het Rijk beschikbaar gesteld voor extra toezicht in de tram en de metro, te weten € 27 miljoen per jaar voor de vier grote steden, welke gelden inmiddels ook in de BDU zijn opgenomen. De totale € 51 miljoen is toegevoegd aan de BDU en wordt verdeeld over stadsregio's en provincies conform de vastgestelde verdeelsleutel. Daarbinnen is bestedingsvrijheid. Decentrale bestuurlijke keuzes bepalen hoeveel geld naar exploitatie openbaar vervoer, regionale infrastructuur of verkeersveiligheid gaat.

### Vraag 6

Kunt u een overzicht geven van de wijze waarop de huidige beschikbare middelen bij de decentrale overheden worden ingezet om de afspraken van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer na te komen?<sup>2</sup>

### Antwoord 6

De decentrale overheden hebben vrijheid van besteding van de BDU-middelen. In de verantwoording van de besteding van de BDU zijn de middelen voor sociale veiligheid niet separaat herkenbaar. Een landelijk beeld van de onderscheiden bedragen die door provincies en stadsregio's aan sociale veiligheid worden besteed is dan ook niet beschikbaar.

### Vraag 7

Welke maatregelen gaat u treffen om de sociale veiligheid en toezicht in streekbussen te waarborgen en provincies actiever te laten zijn bij het terugdringen van agressie?

### Antwoord 7

Begin 2009 was sprake van een aantal gewelddadige incidenten tegen het personeel in het openbaar vervoer. Dat is voor ons aanleiding geweest om in het voorjaar van 2009 alle bij de veiligheid in het openbaar vervoer betrokken partijen bijeen te roepen, wat geleid heeft tot het gezamenlijk instellen van de

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 28 642, nr. 27.

Taskforce veiliger openbaar vervoer. Provincies en stadsregio's maken hier deel van uit vanwege hun rol van concessieverlenende overheid. De Taskforce heeft geadviseerd om 16 maatregelen te treffen en alle partijen hebben zich gebonden tot de uitvoering van deze maatregelen. Immers alleen door samen te werken kan het probleem van sociale veiligheid aangepakt worden. Per maatregel is één partij verantwoordelijk voor de uitvoering en is hierop door de andere leden van de Taskforce aanspreekbaar. De provincies en stadsregio's zijn verantwoordelijk voor een drietal maatregelen.

1. Het definiëren van een basisniveau van sociale veiligheid in concessies;
2. Uitbreiden en verbeteren cameratoezicht op probleemlijnen;
3. Efficiëntere en slimmere inzet van toezichthoudend personeel.

Voor de maatregelen van de Taskforce hebben BZK en VenW samen eenmalig € 4 miljoen beschikbaar gesteld. Verwacht wordt dat concessieverleners (provincies en stadsregio's) en vervoerbedrijven een zelfde bijdrage leveren. Aan de uitvoering wordt momenteel gewerkt en over de voortgang van de Taskforce wordt u lopende het jaar geïnformeerd via de halfjaarrapportages van het programma «Veilige publieke taak», waarbij begin 2011 een «eindrapportage» zal worden gepresenteerd.

#### Vraag 8

Bent u bereid om de aanpak van sociale veiligheid los te koppelen van de aanbestedingsprocedures tussen de streekvervoerders en provincies en te verplichten deze op te nemen in een landelijk en uniform Programma van Eisen? Zo ja, hoe wilt u dit dan vormgeven? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 8

Als een van de maatregelen van de Taskforce wordt gewerkt aan het sterker verankeren van sociale veiligheid in concessies. Provincies overleggen samen met stadsregio's in dat kader onder andere over een basisniveau. Ik verwacht dat het resultaat hiervan een sterkere uniformering zal zijn, waarbij ik aanteken dat gezien het verschil in problematiek per regio er altijd sprake zal moeten zijn van maatwerk. Ik acht het gewenst om het resultaat van deze afspraken uit de Taskforce eerst te bezien. Het verplicht ontkoppelen van de aanbestedingsprocedure acht ik niet raadzaam, omdat dit ingrijpt op de decentrale verantwoordelijkheden en geen recht doet aan de noodzaak van maatwerk per regio.