

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag

Betreft: maatregelen sociale veiligheid in het OV

Maastricht, 18 maart 2015

Geachte mevrouw Mansveld,

Met referentie aan uw schrijven van 12 maart jl., met kenmerk IENM/BSK-2015/52726, voelen de streekvervoerbedrijven zich verplicht te reageren, aangezien op een aantal punten voorbij wordt gegaan aan de constructieve inbreng die de streekvervoerders Arriva, Syntus, Connexxion, EBS, Qbuzz en Veolia kunnen bieden bij de aanpak om sociale veiligheid in het OV verder te verbeteren.

De incidenten bij NS staan niet op zich zelf. Ook wij als streekvervoerders hebben dagelijks te maken met (ernstige) incidenten. En ook wij hebben diverse maatregelen genomen om agressie in het OV terug te dringen. En we blijven ontwikkelen!

U schrijft in uw bovengenoemde brief dat u naast de gesprekken met NS, ook met de andere OV-bedrijven in gesprek gaat. Het apart praten met de diverse bedrijven heeft een versnipperde aanpak van de problemen tot gevolg. Terwijl er juist een integrale aanpak van OV-incidenten is vereist. U merkt in uw brief terecht op dat incidenten in de hele OV-keten voorkomen. Echter, wanneer wij als streekvervoerders niet aan de voorkant samen met u én NS goede (werk)afspraken maken over de door u voorgestelde maatregelen, houdt dit een gefragmenteerde aanpak in. Onderstaande vragen geven blijk van onze grote zorg met betrekking tot deze gefragmenteerde aanpak:

1 Extra ondersteuning op de trein op risicolijnen en risicomomenten:

Hoe gaat het met risicolijnen, risico hotspots indien deze samenvallen, samenkomen met streekvervoer treinen op dezelfde stations?

2 Meer cameratoezicht op stations en in de treinen:

Er zijn ook kleine stations bij de streekvervoerders. Hoe zorgen we ervoor dat er geen onderscheid naar vervoerder plaatsvindt? Kan ProRail dit onafhankelijk bepalen?

3 Pilot met het plaatsen van beeldschermen:

Zou de pilot niet effectiever zijn op kleine(re) stations in verband met bijvoorbeeld een lagere bezetting?

4 Versneld in gebruik nemen van de OV-chipkaart toegangspoortjes:

Is een goede afstemming tussen vervoerders niet cruciaal voor reizigerscommunicatie?

5 Intensivering van de samenwerking tussen NS en politie:

Is het niet beter om de samenwerking juist integraal te intensiveren, zeker op de stations waar meerdere vervoerders (bus- en trein) actief zijn?

6 Stationsverbod versneld invoeren:

Is het niet beter om een integrale aanpak te bespreken, met name bij stations waarbij meerdere vervoerders (bus- en trein) actief zijn?

7 "Lik op stuk" aanpak bij overtredingen:

Hoe logisch is het om een gedifferentieerde "lik op stuk" aanpak te hanteren bij de verschillende vervoerders?

8 Inzet op hulpverlening en opvang overlastgevers:

Waarom zou er naar lokale overheden een verschillende manier van aanpak logisch zijn?

Voorgenoemde vragen benadrukken juist om gezamenlijk en constructief effectievere maatregelen te bespreken. Een reiziger, maar zeker ook OV-personeel, mag ons inziens geen verschil in veiligheid ervaren, ongeacht locatie, vervoerder of politieregio.

Analyse-samenwerking

Zoals u weet, is ook in het streekvervoer al een groot aantal maatregelen genomen om de OV-incidenten aan te pakken. Een belangrijke stap daarin is het verbeteren en optimaliseren van de samenwerking tussen politie (landelijk en regionaal) en vervoerders. Juist nu, omdat de politie (nog) in een reorganisatie zit.

In 2009/2010 is een onafhankelijk haalbaarheidsonderzoek gedaan door 'Partners 4 Solutions' naar een nationale registratie overlast openbaar vervoer met een koppeling naar de openbare orde en veiligheidssector (zie bijlage 1).

Momenteel wisselen de politieregio's Rotterdam en Oost-Nederland, de provincies Zuid-Holland en Gelderland en vervoerders Arriva, Syntus en Connexxion data uit en maken deze inzichtelijk in een uniek incidenten- en analysesysteem. Provincies Fryslân en Groningen en politieregio Noord-Nederland hebben hun enthousiasme in het systeem ook getoond. Ervaring tot op dit moment leert dat ondanks de hele goede bedoelingen en goede initiatieven, juist een gezamenlijke aanpak nodig is om met de politie, landelijk én regionaal tot goede, breed gedragen afspraken te kunnen komen om een landelijke uitrol mogelijk te maken!

Eind 2014 is een onafhankelijk onderzoek afgerond door Bureau Beke in opdracht van politie en Arriva: Duurzaam verbinden: Informatie gestuurd toezicht in het OV –Evaluatie van een samenwerkingsverband tussen openbaarvervoerbedrijven en politie. *Dit rapport is door de Politie nog niet vrijgegeven voor publicatie.*

Opleiding

Er is structureel wetenschappelijk onderzoek nodig naar de ontwikkeling van sociale (on)veiligheid in het OV. Sociale veiligheid is geen rocket science, maar wél science! Het is vreemd te moeten constateren dat er vorig jaar door diverse instituten en universiteiten voor miljoenen aan subsidies is ontvangen om te besteden aan onderzoek. Dertien instanties gaven vorig jaar voor meer dan € 46.000.000,- uit (bron: Volkskrant bijlage Sir Edmund, jaargang 2, nummer 1 van 21 februari 2015). Aan sociale veiligheid in het publieke domein niets, € 0,-.

Resumerend:

Arriva, Connexxion, EBS, Syntus, Qbuzz en Veolia willen als streekvervoerders:

- Structureel betrokken zijn bij een breed gedragen, integraal overleg, samen met NS, politie en overheid
- Een vast aanspreekpunt bij de politie op landelijk niveau
- Een vast aanspreekpunt bij de regionale politie per regio
- Deelname aan landelijk analysesysteem
- Opleiding veiligheid in Nederland op Bachelor/Master niveau brengen.

In afwachting van uw gewaardeerde reactie, verblijven wij,

Met vriendelijke groeten,

J. van Hout
Directeur Connexxion OV
en Voorzitter Stuurgroep Sociale Veiligheid Streekvervoerders

namens Arriva, EBS, Connexxion, Syntus, Qbuzz en Veolia