



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

050420110000

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

FNV Bondgenoten

Amsterdam

Directie Arbeidszaken
Publieke Sector
Programma Vellige Publieke
Taak

Schedeldoekshaven 200
2511 EZ Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Kenmerk
2011-2000099762

Datum 31 maart 2011
Betreft Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer

Op 18 februari 2011 heeft u een brief over de veiligheid van personeel in het Openbaar Vervoer (kenmerk 470/JH/ek) gezonden aan mij en de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie. Omdat de brief voornamelijk betrekking heeft op de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer, heb ik de beantwoording op mij genomen.

Werknemers in het Openbaar Vervoer vervullen in onze maatschappij een belangrijke functie. In mijn toespraak bij de aftrap van de pilot voor bovenregionaal toezicht, die voortvloeit uit de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer, heb ik de vergelijking gemaakt met de slagaders in ons lichaam. Werkgevers zorgen dat de wettelijke taak op basis van de Wet Personenvervoer 2000 kan worden uitgevoerd en op die wijze ook dat de rechten van burgers worden ingevuld. De werknemers binnen het Openbaar Vervoer verdienen daarom onze steun en bescherming. Agressie en geweld tegen hen zijn onacceptabel en dienen te worden aangepakt. Deze mening delen wij nadrukkelijk.

Vanuit dat gegeven is in april 2009 de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer gestart, waarin vervoerders, vakbonden (waaronder ook uw vakbond), politie, Openbaar Ministerie, OV-autoriteiten en de betrokken ministeries vertegenwoordigd zijn. In de Taskforce bundelen zij hun krachten om het werken in het OV veiliger te maken. De inspanningen die door zowel de Rijksoverheid als de decentrale overheden zijn gepleegd worden om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren, zijn relatief groot. De inspanningen van de Taskforce resulteerden in 16 maatregelen die in september 2009 zijn gepresenteerd. Deze maatregelen dienen bij te dragen aan het verminderen van agressie en geweld tegen de werknemers, zoals de buschauffeur en de conducteur. Een deel van deze maatregelen zet een belangrijke wijziging in ten opzichte van het verleden.



9504201190994

In de hiernavolgende alinea's zullen de opmerkingen in uw brief van 18 februari 2011 puntsgewijs worden behandeld.

Datum
31 maart 2011
Kenmerk
2011-2000099762

- Een van de belangrijke wijzigingen ten opzichte van het verleden is het vaststellen van een minimum niveau aan maatregelen in bestekken voor waarborgen van veiligheid, door bijvoorbeeld toezicht en preventie (maatregel 1 van de rapportage van de Taskforce). Deze maatregel is bedoeld om een minimumniveau aan (menselijk) toezicht en preventie op sociale veiligheid te garanderen. De decentrale overheden hebben via hun vertegenwoordigers van Interprovinciaal Overleg (IPO) en de stadsregio's (SkVV) hierin een eerste stap gezet. De stuurgroep van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer heeft onderkend dat dit een goede aanzet is, doch dat verdere uitwerking nodig is. Daarom is besloten om de stuurgroep niet op te heffen en tot instelling van een werkgroep over te gaan onder voorzitterschap van het ministerie van BZK om dit punt verder uit te werken en hiermee voortgang te boeken. Er wordt door het ministerie van BZK stevig ingezet op het voltooiën van deze maatregel. Vele gesprekken - waaronder met u - zijn de afgelopen periode gevoerd. Een wetswijziging lijkt op dit moment niet aan de orde. Uit uw brief en eerdere contacten begrijp ik dat u deze maatregel een kernpunt vindt op gebied van sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Voor mij is het geen reden om andere belangwekkende initiatieven die uit de Taskforce naar voren zijn gekomen op te schorten.
- In het rapport van de Taskforce (2009) is sprake van het uitrusten van naar raming 400 bussen met camera's op probleemlijnen. Inventarisatie van probleemlijnen, mogelijkheden om bussen die al camera's hebben hier met voorrang in te zetten en concessiewijzigingen op kortere termijn (waarbij cameravoorziening via concessie kan worden geëist), hebben geleid tot discussie tussen vervoerders en opdrachtgevende c.q. decentrale overheid. Recent (14 februari jl.) heeft dit tot duidelijkheid geleid in de vorm van een lijst van probleemlijnen die door vertegenwoordigers van decentrale overheden en vervoerders is opgesteld. De voorzitter van de Taskforce heeft u hierover geïnformeerd. Decentrale overheden zetten veel in op dit onderwerp. In 2009 was circa 50% van de bussen voorzien van camera's en in 2011 hopen we de 89% te bereiken. De regio IJmond heeft tot het aanbrengen van camera's in 90 bussen besloten, terwijl acht andere decentrale overheden door IPO en SkVV zijn voorgesteld om met plannen te komen. Medefinanciering van de betrokken concessieverlener en verzorging (onderhoud en exploitatie van de camerasystemen) is voorwaarde voor rijksbijdrage.
- Op 24 februari is het pilot-project voor extra toezicht (met vier teams van elk 15 personen/toezichthouders) formeel van start gegaan. Dat impliceert dat de komende maanden de teams worden samengesteld en de inzetstrategie samen met alle betrokkenen wordt bepaald. De teams zijn met elk 15 personen iets kleiner dan aanvankelijk beoogd. Door een probleemgerichte planning is het personeel effectiever in te zetten. Vanwege planbaarheid en praktische inzetbaarheid hebben alle partijen er vertrouwen in dat met de pilot toch een substantieel verschil wordt gemaakt. De totale kosten van de pilot zijn gelijk aan het door de Taskforce geraamde bedrag. Hier doe ik een appel op de bonden om hun leden op te roepen mee te kijken en waar nodig verbeteringen te melden. De positie van de toezichthouder tijdens de start van de pilot heb ik als zeer motiverend ervaren.



950429110005

- Bezuinigingen op de sociale veiligheid, zoals in de stadsregio's Haaglanden en Amsterdam, zijn een zaak tussen de vervoersautoriteit en de vervoerder. Het rijk verstrekt de brede doeluitkering ten behoeve van het regionaal verkeer en vervoer, waaronder het OV, maar provincies en stadsregio's zijn zelf vrij om in de besteding van deze gelden keuzes te maken. Veiligheid moet gegarandeerd zijn. Indien dit via een efficiëntere aanpak met minder middelen gerealiseerd kan worden, heb ik daar begrip voor.

Datum
31 maart 2011

Kenmerk
2011-2000099762

- U stelt in uw brief dat streekvervoerders geen initiatief nemen om toezicht op sociale veiligheid te verbeteren. Het is aan de opdrachtgever, in dit geval dus provincies en stadsregio's, om op de uitvoering van de concessie toe te zien. Daar hoort ook bij dat de gemaakte afspraken in het kader van sociale veiligheid worden nagekomen. Ik ga er vanuit dat de vakbonden zullen toezien op de in het kader van arbeidsvoorwaarden overeengekomen maatregelen voor sociale veiligheid.
- Het inperken van losse kaartverkoop is geen maatregel van de Taskforce. Er bestaat geen verplichting van rijkswege tot losse kaartverkoop, doch vanuit het oogpunt van voor ieder toegankelijk OV, wordt bijna altijd de mogelijkheid geboden om losse kaarten te kopen. Met de OV-chipkaart zal de verkoop van losse kaarten waarschijnlijk verder afnemen. Provincies en stadsregio's beslissen over het al dan niet blijven bestaan van losse kaartverkoop. Het afschaffen van de losse kaartverkoop staat overigens op gespannen voet met de rechterlijke uitspraak dat alle betaalmiddelen die gangbaar zijn in het economische verkeer moeten worden geaccepteerd door de buschauffeur.

Verder wil ik u wijzen op de verantwoordelijkheid van de bonden. Zij kunnen hun leden oproepen tot het stellen van grenzen, melden en registreren van incidenten, aangifte doen en schade verhalen op de dader etc. Voor het aanpakken van de sociale onveiligheid in het OV is het van groot belang dat partijen samenwerken en agressie en geweld transparant worden gemaakt.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

J.P.H. Donner