

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

### 2068

Vragen van de leden **Van Helvert** en **Von Martels** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat personeel in stads- en streekvervoer vaker slachtoffer van geweld is* (ingezonden 29 mei 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 13 juni 2017).

#### Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen dat personeel in stads- en streekvervoer vaker slachtoffer van geweld is?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Wat vindt u van het feit dat ruim 62 procent van de medewerkers in het stads- of streekvervoer vorig jaar een of meerdere keren slachtoffer geworden is van geweld?

#### Antwoord 2

Veiligheid van personeel en reizigers is een belangrijk thema in het openbaar vervoer (OV). Uit de CROW-KpVV Personeelsmonitor 2016<sup>2</sup> blijkt dat het percentage medewerkers in en rond het stads- en streekvervoer dat een incident heeft meegemaakt met 62 procent iets hoger is dan in 2014 (60%). Ik vind dat personeel en reizigers zich veilig moeten voelen in het OV. Samen met alle partijen in de OV-sector werken we daarom aan maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten, onder andere door het integraal actieprogramma sociale veiligheid.

#### Vraag 3

Wat is de verklaring voor de stijging in vergelijking met 2014?

<sup>1</sup> OVPro.nl, 23 mei 2017 ([https://www.ovpro.nl/personeel/2017/05/23/personeel-in-stads-en-streekvervoer-vaker-slachtoffer-van-geweld/?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Nieuwsbrief%20week%202017-21](https://www.ovpro.nl/personeel/2017/05/23/personeel-in-stads-en-streekvervoer-vaker-slachtoffer-van-geweld/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202017-21))

<sup>2</sup> <https://www.crow.nl/publicaties/sociale-veiligheid-van-het-personeel-in-het>

### Antwoord 3

In de Personeelsmonitor 2016 staat dat het gevoel van onveiligheid volgens medewerkers vooral een gevolg is van minder toezicht en controle en minder efficiënte assistentie, gecombineerd met een toename van criminaliteit en agressie en een toename van randfiguren en zwartrijders.

### Vraag 4

Waarom hebben de NS niet deelgenomen aan deze personeelsmonitor? Bent u bereid alsnog ook het NS-personeel naar de objectieve en subjectieve veiligheid van het personeel te vragen?

### Antwoord 4

Zoals u in mijn beantwoording van uw vragen van 18 mei jl. kunt lezen, heeft NS de objectieve en subjectieve veiligheid van het personeel laten onderzoeken. Hierbij heb ik aangegeven dat NS de afgelopen twee jaar de Universiteit van Utrecht een nul- en één-meting heeft laten uitvoeren naar de algemene sociale veiligheidsbeleving van NS-medewerkers. Einde van het tweede kwartaal van 2017 zal een twee-meting plaatsvinden. NS zal bij de eerstvolgende personeelsmonitor in 2018 ook deelnemen. Hierdoor wordt vanaf dat jaar een integraal beeld over de veiligheidsbeleving onder personeel voor het hele OV gegeven.

### Vraag 5 en 6

Kunt u verklaren dat ondanks de sinds 2016 genomen maatregelen de onveiligheid toch is toegenomen?

Moeten we de conclusie trekken dat de sinds 2016 genomen maatregelen onvoldoende effect hebben gesorteerd in de richting van het stad- en streekvervoer? Zo ja, welke aanvullende maatregelen bent u dan voornemens te nemen?

### Antwoord 5 en 6

De Minister van Veiligheid en Justitie en ik hebben op 25 oktober 2016 samen met vervoerders, vakbonden, politie en decentrale overheden het integrale actieprogramma sociale veiligheid vastgesteld en aan uw Kamer verzonden. Deze zogeheten High Impact Crime (HIC)-aanpak OV bestaat uit 23 maatregelen en heeft een duidelijke doelstelling om de sociale veiligheid te vergroten.<sup>3</sup> Ik ben samen met de OV-sector volop bezig met de implementatie van de maatregelen uit het integrale actieprogramma. In het najaar 2017, een jaar na de inwerkingtreding, zal uw Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van de HIC-aanpak OV. Het is nu nog te vroeg om conclusies te trekken over het effect van de maatregelen en of aanvullende maatregelen nodig zijn.

### Vraag 7

Kunt u, gezien het feit dat veel (dreigend) geweld gerelateerd kan worden aan zwart rijden, een inschatting geven van het gemis aan inkomsten door zwart rijden en de kosten die ontstaan door (dreigend) geweld, zoals slachtofferhulp, politie-inzet, handhaving enz?

### Antwoord 7

Het klopt dat agressie vaak gerelateerd kan worden aan zwartrijden. Vervoerders nemen daarom maatregelen om zwartrijden tegen te gaan, zoals het sluiten van toegangspoorten op stations, de inzet van extra personeel, trainingen voor personeel en het gebruik van camera's. Om zwartrijden te ontmoedigen heb ik vorig jaar het boetebedrag in het OV verhoogd naar € 50. Omdat het bij zwartrijden om een niet registreerde groep reizigers gaat (zij hebben immers geen vervoerbewijs), is het niet mogelijk aan te geven wat de gemiste inkomsten zijn.

Ik kan u geen inschatting geven van de specifieke kosten die ontstaan door (dreigend) geweld zoals, slachtofferhulp, politie-inzet of handhaving gerelateerd aan zwartrijden. Als voorbeeld noem ik hier de politie-inzet. Politie en vervoerders werken intensief samen. De Minister van Veiligheid en Justitie en ik hebben uw Kamer eerder geïnformeerd<sup>4</sup> dat er gerichte extra

<sup>3</sup> Kamerstuk 28 642, nr. 94

<sup>4</sup> Kamerstuk 28 642, nr. 86

aanwezigheid van politie op grote stations is en dat is afgesproken dat de politie extra capaciteit beschikbaar stelt die op basis van risicoanalyses ingezet kan worden op stations en spoorlijnen. De inzet van politie dient meerdere doelen dan het aanpakken van zwartrijders. Het is niet mogelijk om de kosten specifiek hiervoor in te schatten.