



Postbus 66  
2501 CB Den Haag

Interprovinciaal Overleg



Postbus 16107  
2500 BC Den Haag

De minister van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

uw brief van

uw kenmerk

ons kenmerk

datum

SkVV 20121003

24 oktober 2012

MOB 05817/2012

Onderwerp:

Verbeterd toezicht

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Vanuit uw ministerie kregen wij het verzoek te bezien of de stadsregio's en provincies de in vier gebieden lopende pilot 'Verbeterd toezicht' in het regionale openbaar vervoer willen voortzetten. Op 20 september hebben zij stilgestaan bij dit onderwerp en besloten te inventariseren welke overheid hiermee verder wil. Deze inventarisatie geeft aan dat de stadsregio's en provincies waar de pilot heeft plaatsgevonden deze niet geheel voor eigen kosten willen doorzetten. Daarnaast is gebleken dat de andere stadsregio's en provincies niet zonder meer willen starten met Verbeterd toezicht, omdat de daaraan verbonden kosten ten koste zouden gaan van de dienstverlening aan de reizigers. De provincies en stadsregio's willen wel regionaal afspraken maken met de vervoerders over het slimmer en efficiënter inzetten van toezichthouders. Zij zien hierin ook een verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf.

De pilot 'Verbeterd toezicht' is een actie van de Taskforce Veilig openbaar vervoer. Het betreft een combinatie van twee maatregelen uit het eindrapport van deze taskforce: (1) een efficiëntere en slimmere inzet van toezichthouders in gebieden waar verschillende vervoerders opereren en (2) het uitbreiden van menselijk toezicht. In drie gebieden zijn een jaar lang zestig extra toezichthouders ingezet, die concessiegrensoverschrijdend werkten. De kosten hiervan bedroegen 4,5 miljoen euro, waarvan het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ruim de helft heeft betaald. De betrokken overheden (SRA, gemeente Almere, Zuid- Holland, Noord-Brabant en SRE) betaalden elk enkele tonnen.

Provincies en stadsregio's willen graag meewerken aan de uitvoering van het convenant Veilig openbaar vervoer, dat één van de resultaten is van de hierboven genoemde taskforce. Dat convenant bevat afspraken over een minimum aantal toezichthouders en over een te houden onderzoek naar een mogelijke landelijke norm hiervoor. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft bij dat onderzoek het voortouw; vervoerders, decentrale overheden en uw ministerie zijn erbij betrokken. De evaluatie van de pilot kan hierbij natuurlijk wel worden gebruikt. Het lijkt ons verstandig om eerst de uitkomsten van dit onderzoek af te wachten en pas daarna landelijke afspraken te maken over een uitbreiding van het aantal toezichthouders.

Provincies en stadsregio's willen wel regionale afspraken maken met hun vervoerders over hoe toezichthouders slimmer en efficiënter kunnen worden ingezet, eventueel ook over concessiegrenzen heen, maar regionaal maatwerk staat daarbij voorop. Vervoerders kunnen hier voorstellen voor doen aan hun concessieverlener en hier decentraal afspraken over maken. Regionaal moet worden bekeken of deze afspraken één of meerdere concessieverleners betreffen. Eén van de resultaten van de pilot is dat vervoerders data zijn gaan delen. Het is wenselijk dat dit resultaat gehandhaafd blijft, maar naar de mening van IPO en SkVV is de door de FMN gewenste landelijke organisatie hiervoor overbodig. Als vervoerders deze zelf willen inrichten, is dit uiteraard aan hen.

Inlichtingen bij :  
Doorkiesnummer :  
Bijlagen : geen

De aard van de afspraken kan regionaal verschillen. In de eerste plaats verschilt de sociale veiligheidssituatie per regio sterk. Maar ook het openbaar vervoer zelf heeft niet overal hetzelfde karakter. Waar sprake is van een open instapregime hebben toezichthouders veel meer ook een rol als kaartcontroleur dan in gebieden waar de reiziger altijd de ingang naast bij de chauffeur instapt. En ten slotte zijn er verschillen in de aard van de concessieafspraken. In sommige gebieden zijn de middelen voor sociale veiligheid in concurrentie meegegeven in de aanbesteding en heeft de vervoerder een bij de aanbesteding gevraagd sociale veiligheidsplan opgesteld. Regionaal bezien of dit plan wordt uitgevoerd en wat de resultaten zijn, ligt dan meer in de rede dan het op voorhand inzetten van financiële middelen buiten de concessie om. In sommige concessies is recent het aantal toezichthouders reeds toegenomen. In een enkele regio verzorgt de overheid zelf de inzet van toezichthouders. En elders verzorgt de vervoerder in de centrale stad het toezicht in de aanpalende streekconcessies en is dus reeds sprake van een flexibele, concessieoverschrijdende inzet van toezichthouders.

In zekere zin bevindt het regionaal openbaar vervoer zich in een overgangsfase wat de inzet van toezichthouders betreft. Het hierboven vermelde onderzoek zal hierover uitsluitsel geven. Het is niet verstandig hierop vooruit te lopen.

Met het bovenstaande hopen wij duidelijk te hebben gemaakt wat de redenen zijn van stadsregio's en provincies om de pilot 'Verbeterd toezicht' niet voort te zetten dan wel landelijk in te voeren.

Met vriendelijke groet,

Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer

INTERPROVINCIAAL OVERLEG

J. N. Baljeu  
voorzitter

J.W.R. van Lunteren  
lid bestuur Vereniging IPO