

Bijdrage Rondetafelgesprek Sociale Veiligheid in het openbaar vervoer (25 mei 2016)

Prof. Dr. Henk Meurs- Radboud Universiteit Nijmegen

Aanleiding, ontwikkelingen en achtergronden

Agressie en geweld bij OV komt het meest voor in de gezondheidszorg, bij de politie en in het openbaar vervoer¹. Het geweld tegen het personeel in het Openbaar Vervoer (NS en Stads- en Streek) is al jaren hoog. Uit de Personeelsmonitor Stads- en Streekvervoer (exclusief NS)² blijkt dat 60% van het OV personeel slachtoffer was van strafbare- en niet strafbare incidenten, waarvan de helft strafbaar is. Bij NS is, na jarenlange stijging, in 2015 sprake van een daling van het aantal meldingen t.o.v. 2014. In het Stads- en Streekvervoer is sprake van een afname van strafbare incidenten (van 40% in 2006 naar 32% in 2014)³, al lijkt de zwaarte van de incidenten wel toe te nemen. Daarbij komt dat incidenten als spugen, beledigen en/of treiteren vaak niet worden gemeld, mede omdat men het gevoel heeft dat er toch niks mee wordt gedaan. Een groot aantal medewerkers voelt zich regelmatig onveilig, al is het verband met de objectieve veiligheid moeilijk te leggen.

Naar gezamenlijk registratiesysteem en monitoring.

Alle vervoerders houden incidentenregistraties bij, maar de registratiemethode verschilt wel tussen het Stads- en Streekvervoer en NS. Goede monitoring is belangrijk om gerichte inzet van Veiligheid en Servicemedewerkers (NS) en BOA's (Stads- en Streekvervoer) mogelijk te maken. Goede monitoring is ook noodzakelijk om de samenwerking met de politie te optimaliseren en om gerichte acties te kunnen uitvoeren; de politie heeft als opgave om informatie gestuurd te werken. Er zijn meerdere voorbeelden van daders die ook van andere misdrijven of geweldsplegingen verdacht werden. Met een integrale werkwijze kunnen goede maatregelen worden genomen rond hotspots (bijvoorbeeld stations waar meerdere vervoerders samen komen) en kan worden geleerd van elkaars aanpak). **Wij bevelen dan ook aan om te komen tot een gezamenlijk en op elkaar afgestemd registratiesysteem en een landelijke databank van alle vervoerders.**

Samenwerking in plaats van concurrentie

Er zijn goede stappen gezet de afgelopen jaren. Zo hebben vervoerders en decentrale overheden het onderwerp uit de sfeer van concurrentie gebracht en er is meer openheid gekomen met betere informatie-uitwisseling, bijvoorbeeld in Gelderland, Overijssel en Flevoland. Echter, verdere stappen zijn mogelijk in de afstemming. Zo wordt op dit moment nog te vaak ad hoc gereageerd met een aanvalsplan (2002, 2006) of taskforce Veiliger Openbaar Vervoer (2009). **Wij bevelen aan om een gezamenlijke stuurgroep Sociale Veiligheid op te zetten van opdrachtgevers en vervoerders gemeenten, politie en OM. Binnen deze stuurgroep kunnen de ontwikkelingen structureel worden gemonitord en waar uitvoeringsplannen kunnen worden gedeeld.**

Overige aanbevelingen en maatregelen

1. Het ministerie van IenM heeft nu twee verschillende rollen: Aan de ene kant is het (net als provincies en vervoersautoriteiten in het stads- en streekvervoer) opdrachtgever voor de vervoersconcessie van NS. Aan de andere kant heeft zij een faciliterende rol op het dossier sociale veiligheid. Wanneer IenM als concessieverlener afspraken maakt met NS gelden deze niet automatisch voor het Stads- en Streekvervoer. Dit geeft onduidelijkheid en discussie. **We bevelen dan ook aan om de inhoudelijke onderwerpen en regelgeving (geweldsbevoegdheid van conducteurs en BOA's, reis- en verblijfsverboden) onder te brengen bij Veiligheid en Justitie. IenM kan dan net als de decentrale OV-autoriteiten optreden als opdrachtgever.**

¹ Monitor Veilige Publieke Taak 2015, TNO in opdracht van het Ministerie van BZK

² Personeelsmonitor Stads en Streekvervoer 2014, MuConsult in opdracht van CROW en IenM

³ Personeelsmonitor Stads en Streekvervoer 2014, MuConsult in opdracht van CROW en IenM

2. Grote steden (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) hebben vanuit het verleden meer middelen voor Sociale Veiligheid dan middelgrote steden als Almere, Eindhoven of Arnhem. In Rotterdam is jaarlijks 35 miljoen euro beschikbaar voor sociale veiligheid. In Almere is een jaarlijks budget van ongeveer 1 miljoen euro. Uit onderzoeken blijkt dat verschillen in de omvang van het probleem tussen het Stads- en Streekvervoer de afgelopen jaren steeds kleiner is geworden. **We bevelen aan om het geld dat beschikbaar is voor Sociale Veiligheid te koppelen aan de actuele omvang van de problematiek en periodiek te herijken.**
3. Arriva, Connexion en Syntus wisselen in Oost Nederland informatie over incidenten uit met de politie (op basis van een artikel 40 convenant). In Groningen krijgt Arriva eenzelfde samenwerking niet van de grond. Het OM in Rotterdam heeft een reisverbod toegestaan terwijl een dergelijk reisverbod volgens het OM in andere delen van het land niet mogelijk is. Deze verschillen zijn niet uitlegbaar richting het personeel en leiden tot frustraties bij vervoerders. **Wij bevelen aan dat de regionale verschillen bij OM en Politie kleiner worden.**
4. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid. Zij hebben echter beperkt verbinding met het openbaar vervoer (de G3, Almere en Lelystad uitgezonderd). In sommige gemeenten bestaan Veiligheidsarrangementen of samenwerkingsverbanden. Echter niet overal ervaren gemeenten een rol en verantwoordelijkheid richting het openbaar vervoer. **Wij bevelen aan de betrokkenheid van gemeenten te vergroten door het betrekken van gemeenten in de Sociale Veiligheidsoverleggen. Daarnaast is van belang dat gemeentelijke BOA's mogen optreden in het Openbaar Vervoer (domein 4) en BOA's van vervoerders kunnen optreden in de publieke ruimte (rond haltes of busstations).**
5. In het kader van het beleidsprogramma Veilige Publieke Taak (VPT) is de afgelopen jaren veel aandacht geweest voor geweld tegen medewerkers. Een voorbeeld is het eisen van een dubbele strafmaat. Het VPT beleidsprogramma is echter afgeschaft en daarmee ook de preventieve campagnes om geweld in het openbaar vervoer tegen te gaan. Preventieve campagnes moeten nu door individuele vervoerders worden vormgegeven. Dit kost veel tijd en opstartkosten. Een aanpak via scholen en buurthuizen blijft van belang bij het creëren van bewustwording (Een conducteur is ook een vader of moeder) en voorkoming van normvervaging met uiteindelijk incidenten als gevolg. **Wij bevelen aan dat onderzocht wordt of een landelijke campagne/aanpak effectief is, het gewenste preventieve effect heeft en dat indien wenselijk het VPT programma opnieuw wordt ingevoerd.**
6. Veel voertuigen zijn de afgelopen jaren uitgerust met technische hulpmiddelen zoals camera's, noodknoppen en in sommige bussen wordt geëxperimenteerd met Veiligheidsschermen waarmee de chauffeur zijn ruimte kan afsluiten. Echter geconstateerd moet worden dat bijvoorbeeld een camera alleen niet voldoende is om overvallen (en geweld) te voorkomen. Wel kan het bijdragen aan de opsporing van de daders. De vakbonden pleiten daarnaast voor het afschaffen van cash in de bus. De Europese Commissie vindt dat bedrijven in principe contante betalingen moeten accepteren, in Nederland is er echter geen wettelijke plicht om een wettig betaalmiddel te accepteren (zie ook uitspraak Hoge Raad 2005). Omdat deze maatregel kan bijdragen aan het afschrikken van mogelijke daders (een betalingsconflict is vaak de aanleiding voor geweld) moet gekeken worden op welke wijze dit kan worden ingevoerd en grondig geevalueerd op effectiviteit en neveneffecten. Immers, bij de uitwerking kunnen onbedoelde effecten optreden (geweld doordat een reiziger wel cash heeft maar niet mee mag), en kwetsbare groepen (mensen in de schuldsanering) die geen toegang hebben tot een bankrekening. **Wij adviseren de effecten van de pilots te monitoren en bij positieve gevolgen de wettelijke mogelijkheden te verruimen.**