

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

79

Vragen van de leden **Smaling** en **Kooiman** (beiden SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de minister van Veiligheid en Justitie over *de mishandeling van spoorwegpersoneel* (ingezonden 27 mei 2014).

Nader antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 september 2014) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2410.

Vraag 4

Hoe proberen de openbaar vervoerbedrijven op het moment hun personeel weerbaar te maken tegen agressie en geweld? Kunt u per openbaar vervoerbedrijf aangeven welke maatregelen worden genomen, wat dit de bedrijven kost en of u deze maatregelen afdoende vindt?

Antwoord 4

De decentrale overheden en OV-autoriteiten zijn verantwoordelijk concessieverlener voor het regionale spoorvervoer. Ik heb hen, via IPO en SkVV, gevraagd om inzicht te geven in maatregelen en kosten op het gebied van sociale veiligheid voor de regionale spoorconcessies. IPO en SkVV hebben mij, na overleg met de provincies en stadsregio's, laten weten dat zij op dit moment niet beschikken over een overzicht van welke maatregelen tegen welke kosten door decentrale concessiehouders ingezet worden voor sociale veiligheid op het spoor.

IPO en SkVV geven aan dat provincies en stadsregio's als concessieverleners van vervoerbedrijven wel inzicht verlangen in de bereikte resultaten (de «output» en de «outcome»), maar niet in de wijze waarop en de kosten waartegen die output gerealiseerd wordt. Daarnaast wijzen decentrale overheden er op dat veel regionale spoordiensten onderdeel zijn van intermodale concessies waarbij het lastig zou zijn om onderscheid te maken tussen bus en trein. Tot slot wordt er op gewezen dat een deel van de gevraagde informatie bedrijfsgevoelig is.

U vraagt mij ook of ik de maatregelen voor sociale veiligheid voor het regionale spoor afdoende vind. De concessierelatie tussen decentrale overheden en regionale spoorvervoerders is het primaire instrument om de sociale veiligheid te borgen. Langs deze weg moet een concessieverlener in staat zijn om er op toe te zien dat een vervoerder aan zijn verplichtingen voldoet en zijn verantwoordelijkheden neemt. Het is dus aan de decentrale

overheden om hier een oordeel over te hebben. IPO en SkVV hebben mij laten weten dat provincies en stadsregio's in het algemeen tevreden zijn over de door de vervoerders geleverde inspanning op het gebied van sociale veiligheid in het regionaal spoor. Zij melden mij dat de OV-Klantenbarometer voor sociale veiligheid jaarlijks goede cijfers geeft.

Transparantie van gegevens, ook over de inzet op het gebied van sociale veiligheid, vind ik belangrijk. Ik zal bij de landsdelige OV en Spootafels samen met de bestuurders van de deelnemende decentrale overheden hier het gesprek over aangaan.

In het traject «Naar een beter openbaar vervoer voor de reiziger», een initiatief van Rover, samen met vertegenwoordigers van de OV-bedrijven, decentrale overheden en mijn ministerie kan dit uitgewerkt worden. Onderdeel van dit traject is de ontwikkeling van een methodiek voor een veiligheidsscan, een kader voor de wijze waarop met sociale veiligheid wordt omgegaan in concessies in het openbaar vervoer. De concessieverlenende overheden en vervoerders zijn het met mij eens dat sociale veiligheid geen onderwerp is om onderling op te concurreren. In dit traject is de wijze van het delen van informatie over sociale veiligheid en de borging hiervan, ook een onderdeel waar we samen aan werken.