

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. Klappe (GroenLinks-PvdA)
(d.d. 24 juni 2024)

Nummer
4108

Onderwerp
Onveilig in het openbaar vervoer

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

De provincie Zuid-Holland heeft door een extern onderzoeksbureau laten onderzoeken¹ of sociale veiligheid de keuze voor het openbaar vervoer (OV) beïnvloedt bij potentiële reizigers. Parallel is ook door Pointer en het Algemeen Dagblad onderzoek gedaan naar onveiligheidsgevoelens in de openbare ruimte.

In de [uitzending van Pointer](#) op 20 juni jl. komt ter sprake dat overheden via de concessieverlening op verschillende manieren invloed kunnen uitoefenen op hoe OV-bedrijven zich verhouden tot (het gevoel van) veiligheid van reizigers in het openbaar vervoer. Een voorbeeld dat genoemd wordt is het apart onderzoeken van veiligheidsbeleving op gender, om zo gericht beleid te kunnen ontwikkelen.

- 1. Gedeputeerde Staten heeft een extern bureau onderzoek laten doen naar de rol die sociale veiligheid speelt bij de keuze om niet van het OV gebruik te maken. Bent u bereid dergelijk onderzoek structureel uit te laten voeren, bijvoorbeeld tweejaarlijks?*

Antwoord

Het college hecht veel waarde aan de uitkomsten van het onderzoek en wil met de uitkomsten aan de slag gaan. Hiervoor gaan we met de vervoerders in gesprek. Belangrijk is om goed te kijken naar de effecten van de eventuele acties die hieruit voortkomen. Die effecten worden betrokken bij de bespreking met andere concessieverleners over nut en noodzaak van een eventuele periodieke herhaling van het onderzoek.

Het college ziet het uitgevoerde onderzoek als basis voor een verdiepingsonderzoek, waarbij ook gekeken wordt naar aspecten als aanbod, gebruik, betaalbaarheid en beleving. Op die manier wordt een vervolg geven aan het niet-reizigersonderzoek (het onderzoek waar de hier besproken resultaten uit zijn gekomen) en worden nieuwe inzichten verkregen. Nadat dit verdiepingsonderzoek is uitgevoerd, maakt het college de afweging of het al dan niet structureel uitvoeren van dit onderzoek een nuttige toevoeging is.

¹ [Rapportage Niet-Reizigersonderzoek Muconsult](#)

2. *In het onderzoek in opdracht van de provincie wordt vermeld dat op het gebied van discriminatie nog weinig onderzoek is gedaan, terwijl dit wel van invloed is op het gevoel van veiligheid. Als aanbeveling wordt gedaan om dieper in te zoomen op de persoonskenmerken van reizigers (en op aspecten als aanbod, betaalbaarheid en comfort). Het lijkt GroenLinks-PvdA wenselijk, met het oog op het maken van gericht beleid, dat nadere onderzoek te doen naar discriminatie in het OV. Bent u dit met ons eens?*

Antwoord

In het vervolgonderzoek zal dieper worden ingegaan op de persoonskenmerken van reizigers en hun ervaringen in het openbaar vervoer, dit moet nog nader worden uitgewerkt en afgebakend, mogelijk op landelijk niveau.

3. *GroenLinks-PvdA is niet verbaasd, maar schrikt toch van het grote verschil in veiligheidsgevoel tussen mannen en vrouwen. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar gender in de reguliere onderzoeken. In de OV-Klantenbarometer worden hier ook geen vragen meer over gesteld, terwijl dit in het verleden wel gebeurde. Bent u het met ons eens dat een uniforme aanpak onvoldoende recht doet aan de grote verschillen in onveiligheidsgevoel tussen mannen en vrouwen?*

Antwoord

Het is ons bekend dat er verschillen zijn in de veiligheidsbeleving en -ervaring tussen mannen en vrouwen. Daarom zal de provincie bij het vervolgonderzoek (zie antwoord op vraag 1) de vraag naar de verschillen tussen gender nadrukkelijk onderdeel laten zijn.

De provincie is samen met de andere concessieverleners in Nederland opdrachtgever voor de OV-Klantenbarometer en kan dus niet eenzijdig beslissen tot het weer opnemen van het onderscheid naar gender in de OV-Klantenbarometer. Naar aanleiding van de verkregen inzichten in het niet-reizigersonderzoek zal de provincie Zuid-Holland de wens daartoe kenbaar maken bij de medeopdrachtgevers.

4. *Bent u bereid om een aanpak voor sociale veiligheid in het OV te ontwikkelen, waarbij in de maatregelen rekening wordt gehouden met het effect op verschillende demografische doelgroepen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

De provincie heeft in het Beleidskader Sociale Veiligheid in het OV (hierna: beleidskader) uiteengezet waar de provincie op inzet op het gebied van sociale veiligheid in het OV. De provincie werkt, in lijn met het beleidskader, samen met partners in de veiligheidsketen. Het niet-reizigersonderzoek is een van de speerpunten vanuit het beleidskader en vanuit die gedachte gaat de provincie met de veiligheidspartners (zoals gemeenten en vervoerders) in gesprek over het geven van een vervolg aan de uitkomsten van het niet-reizigersonderzoek.

Ook kan het zijn dat het verdiepingsonderzoek, waarin extra aandacht wordt besteed aan de ervaringen van diverse demografische groepen, aanleiding geeft tot specifieke of algemene nieuwe maatregelen die de veiligheid verbeteren.

5. *Welke mogelijkheden heeft de provincie Zuid-Holland om aan onze OV-concessiehouders eisen te stellen aan het veiligheidsgevoel op basis van demografische kenmerken? Zijn er juridische of andere barrières om deze kenmerken te gebruiken voor uw beleid? Kan in de toelichting van het antwoord een onderscheid worden gemaakt tussen juridisch (bindende) mogelijkheden en stimulerende (vrijwillige) mogelijkheden?*

Antwoord

In principe kan de provincie in het Programma van Eisen (PvE) van een concessie alles opnemen wat de provincie noodzakelijk acht. Hierin worden bijvoorbeeld eisen opgenomen aan de rapportcijfers uit de OV-Klantenbarometer en de inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren (zoals stewards en veiligheidspersoneel). In de nieuwe concessies Zuid-Holland Noord en Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee wordt daarnaast een deel van de exploitatiebijdrage geormerkt voor sociale veiligheid. Dit zijn vormen van juridische mogelijkheden.

Op dit moment zijn er geen eisen in het PvE opgenomen die als doel hebben om expliciet op basis van demografische kenmerken het veiligheidsgevoel te verbeteren. Dit kan bij de opstelling van nieuwe PvE's wel opgenomen worden. In het geval van lopende concessies kunnen wij in gesprek gaan met de vervoerders om in de lopende concessies stimulerende mogelijkheden te implementeren, mits de vervoerder hiermee akkoord gaat (aangezien het niet is opgenomen in het beleidskader Sociale Veiligheid in het OV -2022).

6. *Binnen de provincie Zuid-Holland is ook de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) een OV-concessieverlener (vervoersautoriteit). GroenLinks-PvdA is van mening dat de sociale veiligheid van het openbaar vervoer de gehele provincie aangaat, aangezien de reiziger niet doorheeft waar de bevoegdheid van de een eindigt. Bent u bereid om met de MRDH tot een gezamenlijke visie en aanpak te komen voor een veilig OV en Provinciale Staten daarover te rapporteren?*

Antwoord

Voor de reiziger is het inderdaad niet relevant waar de bevoegdheid van de provincie eindigt en die van de MRDH begint. Evenmin geldt dit voor de andere naburige concessieverleners zoals de provincie Zeeland (voor de concessie Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee), provincie Utrecht (voor de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem) en de Vervoerregio Amsterdam (voor de concessie Zuid-Holland Noord).

De provincie werkt op landelijk niveau al veel samen met de andere concessieverleners, waaronder de MRDH. De basis hiervoor zijn de afspraken zoals vastgelegd in het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV². Het college is van mening dat veel te bereiken is door per concessie te kijken waar verdere afstemming met welke partijen noodzakelijk, wenselijk en haalbaar is. Daarvoor zijn we ook afhankelijk van die andere partijen. Bovendien is er al veel informele en geformaliseerde samenwerking die hieraan invulling geeft. Zo hebben Qbuzz en de RET rondom bus- en metrostation Rotterdam Zuidplein een formeel samenwerkingsverband gesloten, waarin onder meer is afgesproken dat ze mogen controleren en handhaven in elkaars voertuigen.

² [Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV](#)

7. *In de begeleidende lid GS brief³ schrijft gedeputeerde Zevenbergen: “Tegelijkertijd moet het ons van het hart als OV-team dat het eigenlijk niet zo zou moeten zijn dat de samenleving schaarse OV-middelen moet investeren in het bestrijden van wangedrag van een kleine groep”. Wat bedoelt de Gedeputeerde daarmee? Welke verantwoordelijkheid ziet hij voor de provincie?*

Antwoord

Het is noodzakelijk om de overlastveroorzakers aan te spreken op hun gedrag en publiekelijk te wijzen op wat onacceptabel gedrag is.

Het college ziet dat overlast veelal veroorzaakt wordt door een kleine groep veelplegers. Het is noodzakelijk een juiste afweging te maken tussen de beleidsvraagstukken en hoe de middelen verdeeld worden. Bij gelijkblijvend budget voor exploitatie van de concessies kan verhoogde inzet op veiligheid ten koste gaan van andere beleidsdoelstellingen. Het college is van mening dat de Rijksoverheid extra middelen ter beschikking moet stellen specifiek gericht op sociale veiligheid. Hier gaat het college dan ook een oproep naar doen. Ook zijn andere maatregelen denkbaar die niet direct extra geld kosten, zoals het uitbreiden van de bevoegdheden van boa's. Hierbij kan worden gedacht aan het mogelijk maken van het vaststellen van de identiteit van een overlastpleger, waarvoor nu nog de politie moet worden opgeroepen. De provincie zal hier samen met de vervoerders en concessieverleners aandacht voor blijven vragen.

Den Haag, 10 september 2024

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

M.E. van Leeuwen

³ [Lid GS-brief gedeputeerde Zevenbergen.](#)