

**B.J.S.A.A.F. de Winter**  
**Amsterdamseweg 71**  
**6712 GH EDE**

**Telefoon: +316 5353 6508**  
**Fax: +31 878 727 557**  
**Mail: [brenno@dewinter.com](mailto:brenno@dewinter.com)**  
**Site: <http://dewinter.com/>**

**Openbaarheid van Bestuur**  
**Journalistiek**  
**Training**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Hoofddirectie Juridische Zaken  
Sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

Fax: 070 – 351 6263

Betreft: aanvullende gronden bij het bezwaar tegen het besluit van 29 september 2009 met kenmerk VENW/DGMO-2009/7155.

Uw kenmerk: CEND/HDJZ-2009-1607 sector ABJZ  
Mijn kenmerk: Wob-20090539

Ede, 24 januari 2010

Zeer geachte Bezwaarcommissie,

Geachte bezwaarcommissie,

In aanvulling op de eerder geleverde gronden voor mijn bezwaar wil ik aanvullende gronden voor mijn bezwaar opvoeren. Als gevolg van een aantal ernstige incidenten in het Rotterdamse openbaar vervoer werd een onderbelicht aspect van sociale veiligheid helder. De nieuwsincidenten doen mij beseffen dat het zeer wel mogelijk is dat bij het departement niet de gevolgtrekking van sociale veiligheid is beseft.

Kortweg betekent dit het volgende: In de kern betekent sociale onveiligheid een extra uitstoot van ruim 150 ton CO<sub>2</sub>, waardoor het werken aan sociale veiligheid tevens – net als het hele beleid rond openbaar vervoer – teven het uitvoeren van milieubeleid is. Als gevolg van het gevoel van onveiligheid blijven mensen uit het openbaar vervoer weg. Ook de Nederlandse Spoorwegen, hierna NS, blijken voor dit “mijdingsgedrag” gevoelig. Mijn Wob-verzoek had derhalve ook beoordeeld dienen te worden aan de hand van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, beter bekend als het Verdrag van Aarhus (Århus).

### **Onderbouwing**

Het milieugevolg van sociale onveiligheid is voor de NS kwantificeerbaar: In het geval van de NS gaat dat naar schatting om zo'n drie procent van de dagelijkse reizigers (productie 1), die mijddgedrag vertonen als gevolg van sociale onveiligheid in en rond de trein. Uit het jaarverslag van de NS over 2008 (productie 2) vervoert het bedrijf volgens eigen zeggen dagelijks zo'n 1,1 miljoen reizigers. In totaal zorgt sociale onveiligheid voor het zo'n 33.000 ongemaakte reizen per.

De cijfers vormen een belangrijk gegeven in deze context, omdat het jaarverslag terecht vermeldt:

“De poortjes op de ruim honderd grotere stations dragen bij aan meer veiligheid en verminderen het zwartrijden in de treinen. De OV-chipkaart geeft toegang tot die stations. Op de overige stations checken reizigers in en uit bij kaartlezers op de perrons.”

Eveneens terecht meldt het jaarverslag van de NS: “Het is een klimaatvriendelijk vervoermiddel door een hoge energie-efficiëntie en een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot. Bovendien is de trein ruimte-efficiënt en veroorzaakt hij weinig fijnstof: de belangrijkste oorzaak van luchtvervuiling.”

De impact van de 33.000 reizigen per dag is dan ook fors, omdat gemiddeld een klant volgens opgave van de NS 41 kilometer reist. Uit productie 3 blijkt dat per reizigerkilometer 41 gram CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten, terwijl dit bij de auto 126 gram is. De gevolgen van sociale onveiligheid zijn dan ook een toename (op basis van de extra 85 gram CO<sub>2</sub> per kilometer) 3.485 gram CO<sub>2</sub> per reis. Per dag spreken we dus over een extra uitstoot 115.005.000 gram ofwel ruim 115 ton. Jaarlijks spreken we dus over een extra emissie van CO<sub>2</sub> van 41.975 ton.

Er is dus sprake van een forse milieu-implicatie, die niet buiten beschouwing mag worden gelaten als maatregelen in het jaarverslag genoemd staan als: “De poortjes op de ruim honderd grotere stations dragen bij aan meer veiligheid en verminderen het zwartrijden in de treinen. De OV-chipkaart geeft toegang tot die stations. Op de overige stations checken reizigers in en uit bij kaartlezers op de perrons.”

Uit de Effecten Beleidsinstrumenten van de Nota Mobiliteit afkomstig van het departement van verweerster blijkt ook dat landelijk beleid gericht is op een overstap van de auto naar de trein. Het effect van sociale veiligheid kan en mag niet op zichzelf worden gezien, maar hoort thuis in het totaal plaatje van een veiliger, schoner, sneller en dus beter openbaar vervoer om de automobilist te lokken.

### **Invloed op uitzonderingsgronden**

Deze vaststelling heeft dan ook verstrekkende gevolgen, want een Wob-verzoek als het onderhavige ziet dan ook toe op beleid dat substantieel invloed heeft op het milieu. Los van de reguliere executie van een Wob-verzoek betekent dit dat ook het verdrag van Aarhus bij de overwegingen een rol dient te spelen.

De weerslag en interpretatie wordt in Nederland geregeld in de Wob. Dat is de implementatie van Richtlijn 2003/4/EG van het Europees Parlement en de Raad. Het kader wordt in artikel 2 geschetst, waaruit blijkt dat dit type informatie inderdaad onder het openbaarheidsregime valt (met in begrip van veiligheid), de rol van de NS en ProRail moet worden uitgelegd als ware het een bestuursorgaan, terwijl de uitzonderingsgronden restrictief moeten worden uitgelegd. Dat laatste blijkt uit artikel 4.

De vertaling in de Wob met betrekking tot uitzonderingsgronden vinden we ook terug in artikel 10. Concreet betekent dat de uitzonderingsgrond artikel 10, tweede lid aanhef en onder E (de onevenredige benadeling) niet opgevoerd kan worden. Ook heeft dit verdrag invloed op het toepassen bedrijfs- en fabricagegegevens. Een beroep op deze uitzonderingsgrond mag alleen slagen, wanneer het bedrijfsbelang aanmerkelijk groter is dan het publiek belang. In deze moet aan het belang van openbaarmaking extra gewicht worden toegekend. Gezien de veiligheid en de gevolgen hiervan kan daarvan geen sprake zijn. Daarover heb ik in mijn eerder beroepsschrift al geschreven.

Het gevolg van dit alles kan niet anders zijn dan de vaststelling dat zelfs al zou de zienswijze correct zijn verlopen en de eerdere geleverde argumenten falen, er toch geen beroep op uitzonderingsgronden kan worden gedaan als gevolg van het Verdrag van Aarhus. Het belang van

openbaarmaking overstijgt hier het belang van bedrijven, die met gelden niet beschikbaar gekomen voor het algemeen belang worden gefinancierd. Zeker in het licht van het feit dat de betrokken bedrijven concessies gebonden zijn aan het departement van verweerster.

Met vriendelijke groet,



B.J.S.A.A.F. de Winter

Producties:

1. Sociale veiligheid van de OV-reizigers, reizigersmonitor 2008 van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Opmerking: Omwille van de omvang zijn alleen de eerste zes pagina's bijgevoegd. In de samenvatting is de onderbouwing van de drie procent te vinden;
2. Jaarverslag Nederlandse Spoorwegen 2008. Daarbij is wederom een selectie gemaakt van die pagina's die voor het bezwaar relevant zijn (voorpagina en de daarop volgende pagina's en de pagina's 44, 45 en 56;



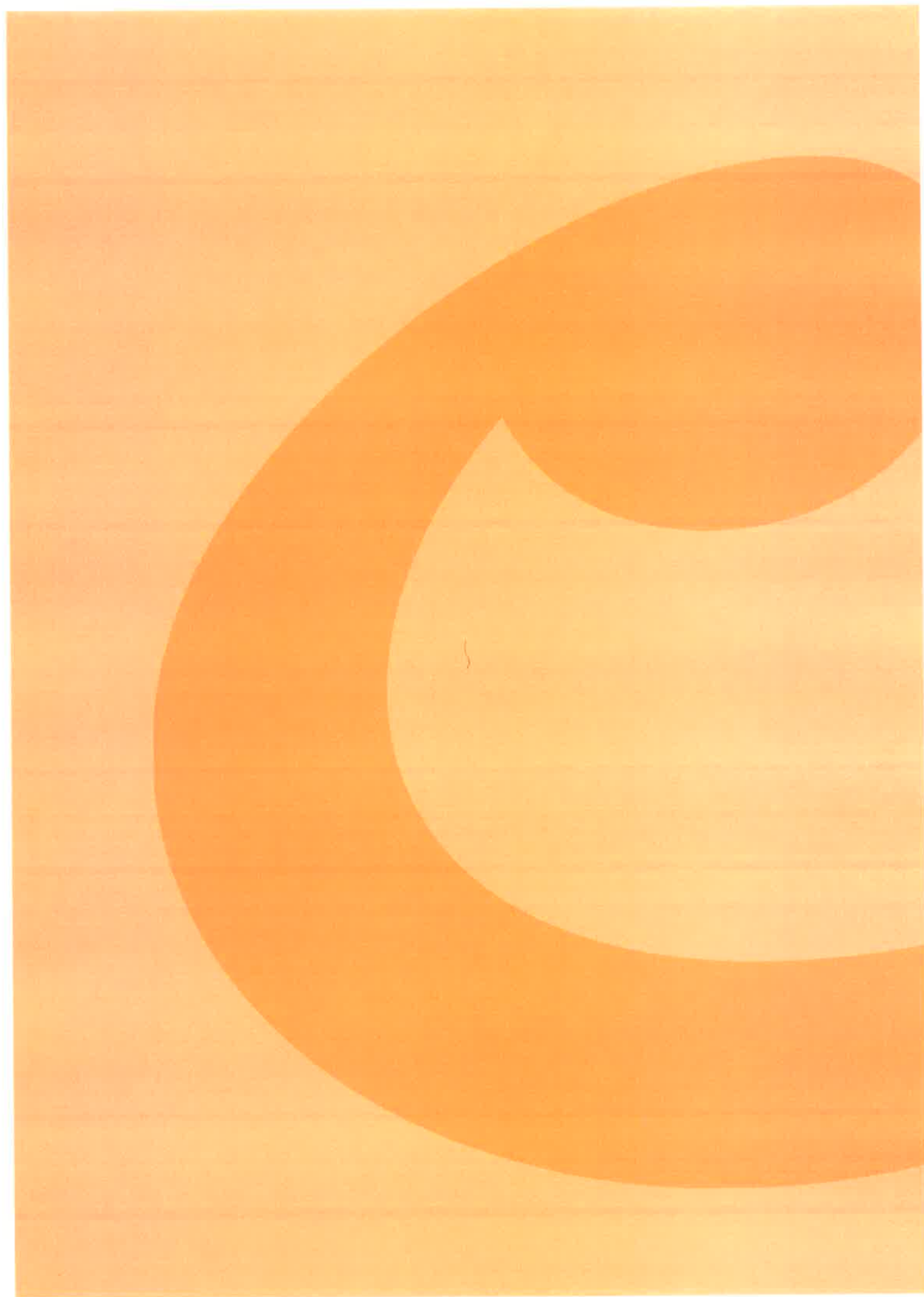


Kennisplatform  
Verkeer en Vervoer

# Sociale veiligheid van de ov-reizigers

*Reizigersmonitor 2008*





# **Sociale veiligheid van de ov-reizigers**

*Reizigersmonitor 2008*

---

## Colofon

### **Uitgave**

Kennisplatform Verkeer en Vervoer  
postbus 24051,  
3502 MB Utrecht

Jaarbeursplein 15,  
3521AM Utrecht

### **KpVV**

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt als onafhankelijk instituut de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

T 010 282 5000

F 030294 0939

E [info@kpvv.nl](mailto:info@kpvv.nl)

I [www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl)

### **Productie**

Tekst : AGV Movares contactpersoon J. Folkerts

Eindredactie: KpVV

Vormgeving: KpVV

### **Contactpersoon**

Guy Hermans

T 06 22526190

E [guy.hermans@kpvv.nl](mailto:guy.hermans@kpvv.nl)

### **Nabestellen**

Secretariaat KpVV

T 010 282 5000

E [secretariaat@kpvv.nl](mailto:secretariaat@kpvv.nl)

Utrecht, mei 2009

© KpVV, 2009

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	5
<b>1. Inleiding</b>	11
Achtergrond	11
Vraagstelling	11
Indeling en leeswijzer	11
<b>2. Opzet en uitvoering onderzoek</b>	13
Samengevat	13
Bus, tram, metro en regionale trein: OV-Klantenbarometer	13
De trein: NSR Omnibus en NS KTO	14
OV-Klantenbarometer: de populatie	14
NSR Omnibus: de populatie	15
NS KTO: de populatie	15
De analyse	16
<b>3. Sociale veiligheid in bus, tram, metro en regionale trein</b>	17
Slachtoffers in bus, tram, metro en regionale trein	17
Slachtoffergevoelig: jonge tramreizigers	18
Merendeel van de reizigers eenmaal slachtoffer	19
Lastigvallen weer meest meegemaakte incident	19
Ooggetuigen bus, tram, metro en regionale trein	19
Slachtoffers en/of ooggetuigen in 2008	21
Cijfers het hoogst voor jonge en frequente reizigers	21
Minder ov-gebruik door subjectieve sociale veiligheid in tram	23
Reizigersoordeel over sociale veiligheid	24
Onveiligheid door drukte, gebrek aan toezicht en rondhangende personen	27
Busreizigers beoordelen veiligheid op de haltes het hoogst	27
Relatie meemaken incidenten en beoordeling sociale onveiligheid	29
<b>4. Decentrale ov-autoriteiten en sociale veiligheid</b>	31
Sociale veiligheid per decentrale overheid	31
Objectieve veiligheid	31
Subjectieve veiligheid	33
Invloed op reisgedrag	39
<b>5. De treinreizigers van NS</b>	41
Minder slachtoffers onder treinreizigers	41
Lastigvallen meest meegemaakte incident	42
Incidenten weinig invloed op reisgedrag	43
Beoordeling trein iets hoger dan vorig jaar	43
Treinreizigers positiever over sociale veiligheid stations	44
<b>BIJLAGEN</b>	<b>47</b>
<b>Summary</b>	<b>61</b>



## Samenvatting

Een kort overzicht van de belangrijkste uitkomsten.

### *Objectieve veiligheid*

In het stads- en streekvervoer is het percentage reizigers dat slachtoffer of ooggetuige is geweest van een incident 23%<sup>1</sup>. Dit is hetzelfde resultaat als in 2007. Bij de bus heeft de daling van de afgelopen jaren zich voortgezet, bij de metro is sprake van een stijging.

Het percentage NS-treinreizigers dat in 2008 slachtoffer en/of ooggetuige is geworden is het laagste sinds 2001.

### *Mijdingsgedrag als gevolg van sociale onveiligheid*

In alle modaliteiten, behalve metro, is een daling te zien in het mijdingsgedrag als gevolg van sociale onveiligheid in het openbaar vervoer. In de tram was sprake van een daling met 2,7%. Overall is het aantal reizigers dat aangeeft minder gebruik te maken van het openbaar vervoer om redenen van sociale onveiligheid, afgenomen.

Het mijdingsgedrag bij NS-treinreizigers blijft in 2008 op 3% staan.

### *Subjectieve veiligheid*

In het stads- en streekvervoer is het rapportcijfer voor de veiligheid tijdens de rit gestegen van 7,8 naar 7,9. Bus- en regionale treinreizigers geven de hoogste rapportcijfers. Deze groep wordt gevolgd door de tramreizigers. De metroreizigers geven het laagste rapportcijfer. Het rapportcijfer bij metro, tram en regionale trein stijgt.

Van de NS-treinreizigers beoordeelt 87% de sociale veiligheid met rapportcijfer 7 of hoger. Dit is een gunstiger beoordeling dan in 2007.

In dit rapport is verslag gedaan van de analyse van een drietal jaarlijkse onderzoeken naar objectieve en subjectieve sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Het betreft:

- de OV-Klantenbarometer, een in opdracht van het KpVV uitgevoerd uitgebreid onderzoek onder bus-, tram, metro- en regionale treinreizigers;
- de NSR Omnibus, een NS-reizigersonderzoek naar objectieve veiligheid onder treinreizigers;
- het Klanttevredenheidsonderzoek (KTO) van de NS, naar de subjectieve veiligheid onder treinreizigers.

Deze samenvatting is gebaseerd op de onderzoeksresultaten. Uitgangspunt is de door AGV-Movares uitgevoerde analyse.

---

<sup>1</sup> In de verantwoordingsrapportage en begroting van Verkeer en Waterstaat wordt uitgegaan van het ongewogen gemiddelde van de afgeronde percentages per modaliteit.