

Retouradres: Postbus 19 157, 2500 CD Den Haag

De Raad

cc. College van B&W

Uw kenmerk

Ons kenmerk
RK/2009.60

RIS169042

Doorkiesnummer
070-3532048

E-mailadres
rekenkamer@denhaag.nl

Aantal bijlagen

geen

Datum
15-12-2009

Onderwerp:

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Geachte Raad,

Het College van B&W heeft u met zijn brief van 6 oktober 2009 op de hoogte gebracht van de resultaten van het onderzoek “Sociale veiligheid in het openbaar vervoer”¹. Tevens heeft het College zijn standpunt hierover bepaald en aan u toegestuurd². De Rekenkamer heeft dit onderzoek op twee manieren beoordeeld:

1. wat is de kwaliteit van het onderzoek (zie onder I)
2. heeft het College van B&W de gesignaleerde problemen in zijn bestuurlijke reactie meegenomen (zie onder II).

De Rekenkamer sluit af met een aanbeveling voor de Raad op het punt van veiligheid in de tram (zie onder III).

I Onderzoekkwaliteit

Aanleiding voor toetsing

Aanleiding voor de toetsing van het onderzoek “Sociale veiligheid in het openbaar vervoer” is het eerdere verzoek van de raadsfracties aan de Rekenkamer om het onderwerp “sociale veiligheid in het openbaar vervoer” in het rekenkamerprogramma van 2009 op te nemen. Dit onderwerp bleek het College van B&W echter al geprogrammeerd te hebben voor haar doelmatigheids- en doeltreffendheidsonderzoek 2009 – 2010³. Uitvoering van een eigenstandig

¹ RIS 164925a_1-JULI-2009

² brief van het College van B&W van 6 oktober 2009 nm 2009.261 - BSD/2009.3772 RIS 167152

³ brief van het College van B&W van 30 sept. 2008 RIS 158149

onderzoek door het College van B&W naar een onderwerp is voor de Rekenkamer reden om af te zien van eigen onderzoek, mits dit onderzoek van voldoende kwaliteit is

De Rekenkamer heeft het onderwerp Veiligheid overigens wel in haar onderzoeksprogramma opgenomen. Dit betreft de quick scan naar de veiligheid in de wijk. Naar verwachting zullen de resultaten van deze quick scan in februari 2010 aan u gerapporteerd worden.

Beleidsdoorlichting door het College

Het College van B&W heeft zich in 2008 voorgenomen meer doelmatigheid- en doeltreffendheidsonderzoek in de vorm van beleidsdoorlichting te laten uitvoeren. De Rekenkamer vindt dit positief. Naar onze mening is veel meer kennis nodig over de effecten van het gemeentelijk bestuur dan op dit moment voorhanden is. Alleen op die manier wordt antwoord gevonden op de vraag of gestelde doelen behaald worden en kan het beleid op zijn relevantie beoordeeld worden.

Kwaliteit

De Rekenkamer heeft het onderzoek dat het College van B&W heeft uitgevoerd naar sociale veiligheid in het openbaar vervoer beoordeeld op de gebruikelijke kwaliteitscriteria⁴. Het onderzoek voldoet hieraan. Daarom is er voor ons geen aanleiding om het onderwerp sociale veiligheid in het openbaar vervoer alsnog in de onderzoeksprogrammering van de Rekenkamer op te nemen.

Doeltreffendheidsonderzoek

In aanvulling hierop wil de Rekenkamer nog het volgende opmerken. Het onderzoek van het College van B&W toont niet aan dat het beleid van de gemeente het openbaar vervoer daadwerkelijk veiliger maakt. In die zin is het onderzoek van het College B&W geen *doeltreffendheidsonderzoek*. Het onderzoek toont alleen met cijfers aan dat het openbaar vervoer niet onveiliger wordt, maar maakt niet plausibel dat dit ondanks of dankzij het beleid komt.

II Bestuurlijke reactie

Het College van B&W heeft zijn reactie op het onderzoek naar sociale veiligheid in het openbaar vervoer in oktober 2009 aan de Raad gestuurd en reageert positief op de aanbevelingen in het onderzoeksrapport. Het College van B&W geeft in zijn reactie op deze aanbevelingen aan dat het, om de subjectieve onveiligheid op de tram te bestrijden, de bestaande maatregel (vaste conducteurs op lijn 9 en 16) in 2010 afrondt en vervolgens wil laten voortbestaan onder de regie van de stadsregio Haaglanden.

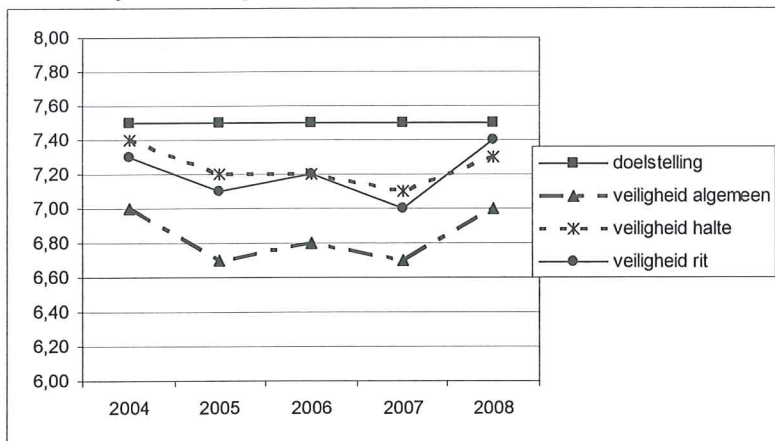
Veiligheidsprobleem

De Rekenkamer vraagt zich af of het continueren van het bestaande beleid wel voldoende tegemoet komt aan het gesignaleerde veiligheidsprobleem: subjectieve onveiligheid op de tram.

Daarvoor bestaan naar onze mening twee argumenten. Het is de Rekenkamer ten eerste opgevallen dat de subjectieve veiligheidbeleving voor de onderzochte jaren 2004 – 2008 het gestelde doel niet heeft gehaald. Zie daarvoor de onderstaande grafiek uit het onderzoek van het College van B&W.

⁴ Is het verzamelde materiaal betrouwbaar, geldig en representatief? Steunen de conclusies voldoende op de bevindingen?

Grafiek: subjectieve veiligheid in de Haagse tram

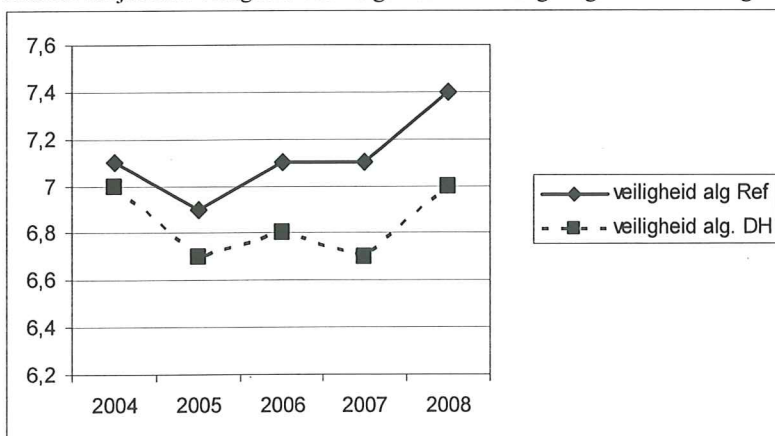


Bron: Klantenbarometer 2004 – 2008 Stadsgewest Haaglanden.
De scores worden weergegeven in rapportcijfers (1 – 10).

Uit de bovenstaande grafiek blijkt, dat de subjectieve veiligheidsscores voor de Tram in Den Haag het doel niet hebben gehaald.

De Rekenkamer heeft ten tweede geconstateerd dat in vergelijking met het referentiegebied (gemiddeld cijfer G4) de veiligheidsbeleving in de Haagse tram lager scoort zoals blijkt uit de grafiek uit het onderzoek van het College van B&W:

Grafiek: subjectieve veiligheid Tram algemeen Den Haag vergeleken met G4 gemiddeld⁵



Bron: Klantenbarometer 2004 – 2008 Stadsgewest Haaglanden.
De scores worden weergegeven in rapportcijfers (1 – 10).

De subjectieve veiligheid in de tram in Den Haag scoort lager dan de gemiddelde subjectieve veiligheid in de tram van de G4. Deze conclusie geldt ook voor de subjectieve veiligheid op de halte en tijdens de rit. (zie bijlage).

De Rekenkamer stelt vast dat op het punt van de subjectieve veiligheid in de tram de beleidsdoelstelling niet is gehaald en Den Haag op dit punt lager scoort dan de G4 gemiddeld. De Rekenkamer herinnert er aan dat een incident op de tram een aanleiding was voor het onderzoek van het College van B&W naar veiligheid in het openbaar vervoer.⁶

⁵ Voor de categorieën Veiligheid rit en Veiligheid halte, zie de bijlage

⁶ Sociale veiligheid in het openbaar vervoer par. 1.1 Achtergrond pag. 3

III Aanbeveling

De Rekenkamer stelt voor de sociale veiligheid op de tram, in lijn met een van de aanbevelingen uit het onderzoek van het College van B&W, gericht aan te pakken. Concreet houdt dit in dat lijnen en haltes met de grootste problemen op het gebied van veiligheid als eerste aangepakt worden.

In dit kader is van belang dat de wethouder VBBM in de raadsvergadering van 5 november 2009 naar aanleiding van een motie over conducteurs op de tram heeft toegezegd binnen twee à drie maanden een analyse van de zwaarst gehinderde tramlijnen te zullen rapporteren.

De Rekenkamer beveelt aan dat de aanbevelingen van het onderzoek van het College van B&W in deze analyse van de wethouder VBBM duidelijk terugkomen. Bij de behandeling van deze analyse zou dit, naar de mening van de Rekenkamer, een van de aandachtspunten van de Raad moeten zijn.

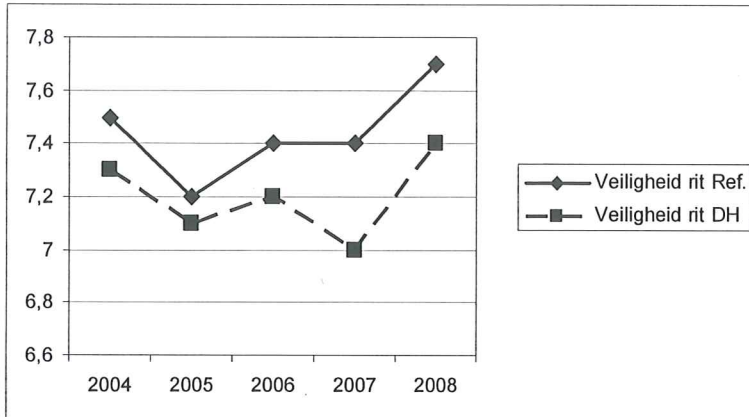
Met vriendelijke groet,



Pieter Welp
Collegelid Rekenkamer

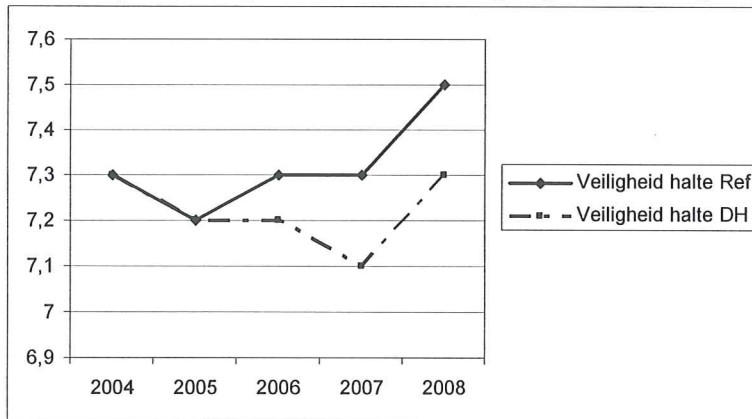
Bijlage

Grafiek: subjectieve veiligheid rit Tram Den Haag vergeleken met G4 gemiddeld



Bron: Klantenbarometer 2004 – 2008 Stadsgewest Haaglanden.
De scores worden weergegeven in rapportcijfers (1 – 10).

Grafiek: subjectieve veiligheid halte Tram Den Haag vergeleken met G4 gemiddeld



Bron: Klantenbarometer 2004 – 2008 Stadsgewest Haaglanden.
De scores worden weergegeven in rapportcijfers (1 – 10).