

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

15 oktober 2004

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/MDV/BMD/u.04.03433

Onderwerp

Voortgangsrapportage implementatie Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer

Geachte voorzitter,

Mede namens mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zend ik u hierbij de vierde voortgangsrapportage over de implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer (SVOV). De voorgaande rapportage maakte onderdeel uit van het in mei 2004 verschenen Jaarverslag 2003 van mijn ministerie.

De implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan is begin 2003 gestart; medio 2004 is de implementatie van het merendeel van de 22 acties en maatregelen uit het Aanvalsplan SVOV afgerond. Hiermee kan vastgesteld worden dat de implementatie van het Aanvalsplan naar wens verlopen is.

In de komende periode staan voorop de uitvoering van het beleid, het - in afstemming met andere betrokken departementen en in overleg met externe partners - invulling geven aan activiteiten die voortvloeien uit acties en maatregelen uit het Aanvalsplan, de monitoring van effecten en de evaluatie van de aanpak van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Voortgangsrapportage implementatie Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer

15 oktober 2004

Inhoudsopgave:

- 1. Inleiding**
- 2. Ontwikkeling van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer**
- 3. Formulering van operationele beleidsdoelstellingen SVOV**
- 4. Voortgang van de implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan**
- 5. Aanwending extra middelen 2004 sociale veiligheid probleemlijnen spoornet**
- 6. Begrotingsmiddelen sociale veiligheid OV**
- 7. Vervolg Aanvalsplan: uitvoering, monitoring en evaluatie**

Voortgangsrapportage implementatie Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer oktober 2004

1. Inleiding

Verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (OV) vormt een belangrijke prioriteit in het kabinetsbeleid. Deze verbetering is vooral van belang voor die trajecten, lokaties en tijdstippen die het meest onveilig zijn. Verbetering van de sociale veiligheid in het OV komt zowel ten goede aan de reizigers als aan het personeel in het OV.

Voortvarende implementatie van het in oktober 2002 gepubliceerde Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer (SVOV) is derhalve van groot belang. De publikatie van het Aanvalsplan vond parallel plaats met het algemene veiligheidsprogramma 'Naar een veiliger samenleving', waarvan het Aanvalsplan onderdeel uitmaakt. Op 4 december 2002 is het Aanvalsplan onderwerp van bespreking geweest tussen kabinet en Tweede Kamer in de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat. De commissie heeft het Aanvalsplan destijds positief ontvangen.

Het Aanvalsplan bevat 22 acties en maatregelen. Voor de implementatie hiervan is een programma-organisatie ingericht waarin de drie betrokken departementen deelnemen. Bij de implementatie van acties en maatregelen vindt intensieve afstemming met het OV-werkveld plaats, met name decentrale OV-autoriteiten en OV-bedrijven. Het implementatieprogramma is begin 2003 gestart; medio 2004 is de implementatie van het merendeel van de acties en maatregelen afgerond.

Hieronder wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- de ontwikkeling van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
- de formulering van operationele beleidsdoelstellingen met betrekking tot SVOV;
- de voortgang van de implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan;
- de aanwending van de extra middelen in 2004 voor de aanpak van probleemlijnen in het spoornet;
- de begrotingsmiddelen voor SVOV;
- het vervolg van de implementatie van het Aanvalsplan.

De informatie in par. 2 betreft een samenvatting van de per brief van 16 juli 2004 aan de Tweede Kamer toegezonden gegevens over de ontwikkeling van de sociale veiligheid in het OV in 2003. De gegevens in par. 4 waren deels ook reeds te vinden in de voortgangsrapportage van oktober 2003.

Volledigheidshalve is deze informatie in de voorliggende voortgangsrapportage nogmaals opgenomen.

2. Ontwikkeling van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer

algemeen

De cijfers over sociale veiligheid in het OV in 2003 laten een positieve ontwikkeling zien. Op een breed front is sprake van een verbetering van de sociale veiligheid in het OV. Voor reizigers tonen cijfers op onderdelen zelfs een aanzienlijke verbetering. Of sprake is van een trendbreuk ten opzichte van de ontwikkelingen in voorgaande jaren, kan eerst aan de hand van gegevens over langere termijn beoordeeld worden. De ontwikkeling van de sociale veiligheid in het OV in 2003 bevestigt de positieve verwachtingen ten aanzien van de effecten van het Aanvalsplan. Ook algemene maatregelen uit het Veiligheidsprogramma zullen debet zijn aan geschetste positieve ontwikkeling.

regionaal OV

Uit de onderstaande tabel blijkt dat in 2003 ten opzichte van 2002 een sterke verbetering is opgetreden in de sociale veiligheid van de reiziger in bus, tram en metro, zowel qua gevoel als qua meegemaakte incidenten. Voor het rijdend en controlerend personeel in het regionaal OV is in 2003 een sterke daling te zien van het aantal meegemaakte incidenten. Deze daling heeft zich echter niet overeenkomstig doorgezet in het veiligheidsgevoel van alle personeel: het oordeel over de veiligheid is onder tram- en metropersoneel positiever geworden, terwijl het buspersoneel in 2003 een lagere waardering geeft. Mogelijke verklaring van het laatste is dat juist in de periode waarin de meting plaatsvond een aantal incidenten heeft plaatsgevonden waarvan buspersoneel slachtoffer was.

	2001	2002	2003
Onveiligheidsgevoel in en rond het OV in %			
- Reizigers*	20%	24%	18%
- Personeel	58%	52%	54%
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %			
- Reizigers	28%	27%	22%**
- Personeel	61%	66%	62%***

* Dit zijn tram-, bus-, en metroreizigers die de sociale veiligheid in het voertuig met een zes of lager beoordelen.

** Dit is het ongewogen gemiddelde van bus-, tram- en metroreizigers die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meer incidenten. Cijfers per modaliteit zijn: bus 17%, metro 24%, tram 26%;

*** Het aandeel strafrechtelijk strafbare incidenten (mishandeling, bedreiging en diefstal) is rond de 41%.

Net als in voorgaande jaren vinden reizigers de bus het meest veilig, maar de tram en metro lopen hun achterstand in. Qua meegemaakte incidenten (als slachtoffer en/of als ooggetuige van één of meer incidenten) is de verbetering op de tram het grootst (daling van 32% naar 26%). Het percentage slachtoffers van één of meer incidenten in de tram is vorig jaar afgenomen van 11 naar 7. Dit is mede te danken aan de uitbreiding van toezichhouders die in 2003 is gerealiseerd. De effecten hiervan blijken ook uit specifiek onderzoek onder tramreizigers in Rotterdam. Op de van oudsher als problematisch bekend staande tramlijnen 2 en 20 zijn voor en na de introductie van de conducteur de volgende verbeteringen in de waardering door reizigers gemeten:

lijn 2: overdag is van 6,0 naar 7,7 (+ 1,7) en 's avonds van 4,9 naar 7,1 (+2,2);

lijn 20: overdag is van 6,4 naar 7,9 (+1,5) en 's avonds van 5,4 naar 7,6 (+2,2).

Vertaling van de gegevens met betrekking tot veiligheidsgevoel van reizigers naar een (op basis van inwoneraantal) gewogen gemiddeld rapportcijfer van 1-10 leidt tot een 7,3 in 2003. Dit betekent dat reizigers over het algemeen met een prettig en gerust gevoel gebruik maken van het regionaal openbaar vervoer.

spoorvervoer NS

De gegevens met betrekking tot NS zijn niet opgenomen in bovenstaande tabel omdat deze deels niet vergelijkbaar zijn door verschillen in onderzoeksmethodiek en deels omdat de meting onder personeel onvoldoende bruikbare resultaten opleverde. Met NS is afgesproken dat in het vervolg de uit onderzoek verkregen gegevens meegenomen kunnen worden in de bovenstaande tabel.

Voor NS-reizigers gelden overeenkomstige percentages voor waardering van het veiligheidsgevoel in de trein als hiervoor genoemd voor het regionaal OV: circa 19% geeft een 6 en lager, of positief geformuleerd: 81% geeft een 7 of hoger. Het ongewogen gemiddelde cijfer is 7,3 in 2003. Dit cijfer is niet veranderd ten opzichte van 2002 en 2001. Het gevoel van veiligheid op NS-stations is in 2003 verbeterd, vooral in de avonduren (van 38% naar 46% dat hoger dan 6 geeft). Niettemin beoordeelt nog 54% van de reizigers de veiligheid daar als matig op dat moment (cijfer 6 of lager). Het gaat hierbij vooral om de in-/uitgangen waar vaak personen (in groepsverband) rondhangen. Het percentage NS-reizigers dat één of meer incidenten heeft meegemaakt als slachtoffer en/of ooggetuige was in 2003 27%. Dit is overeenkomstig het railvervoer per tram en metro. Opvallend is het grote aandeel NS-reizigers dat aangeeft lastig gevallen te zijn door andere reizigers (waarschijnlijk een gevolg van langere reistijd en het feit dat niet altijd overal een conducteur aanwezig kan zijn).

3. Formulering van operationele beleidsdoelstellingen SVOV

In het Aanvalsplan is de ambitie neergelegd om concrete operationele doelstellingen te formuleren, conform de rijksbegrotingsystematiek. Deze doelstellingen zijn niet tevoren van bovenaf opgelegd, maar vormen bij voorkeur een resultaat van aggregatie op basis van de meerjarenplannen met streefcijfers zoals die worden vastgesteld door de concessieverleners voor exploitatie van openbaar vervoer op decentraal en nationaal niveau.

Wat betreft de formulering van operationele beleidsdoelstellingen SVOV is het laatste jaar vordering gemaakt. In mei 2004 hebben decentrale OV-autoriteiten en Verkeer en Waterstaat nadere afspraken gemaakt over prestatie-indicatoren en streefcijfers en hierbij te gebruiken meetsystemen. Belangrijkste afspraken worden hieronder in een matrix samengevat.

Afspraken prestatie-indicatoren en streefcijfers

Waardering veiligheidsgevoel reiziger	De streefcijfers uit de meerjarenplannen 2003-2008 van de decentrale OV-autoriteiten kon Verkeer en Waterstaat aggregeren tot een landelijk te bereiken effect. Het gezamenlijke streefcijfer voor de waardering veiligheidsgevoel van de reiziger in het voertuig is een 7,5 vanaf jaar 2008 t.o.v. een 7,0 in 2002/2003. Dit cijfer wordt beschouwd als een richtwaarde met een inspanningsverplichting en niet als een resultaatverplichting. De decentrale ambitie wordt nagestreefd middels de aanpak van probleemtrajecten of -gebieden (stations of haltes).
Meegemaakte incidenten	Het aantal meegemaakte incidenten is een tweede belangrijke outcome-indicator. De decentrale overheden stellen een richtwaarde op voor de indicator meegemaakte incidenten binnen hun concessiegebied. Deze streefcijfers worden vooralsnog niet geaggregeerd naar een landelijk te bereiken effect, vanwege de vereiste beschikbaarheid van nauwkeurige, betrouwbare en vergelijkbare trendgegevens per OV-concessie en/of OV-autoriteit.
Percentage zwartrijden	Het percentage zwartrijden zien OV-autoriteiten en Verkeer en Waterstaat als een belangrijke prestatie-indicator op outputniveau, onder meer vanwege relatie met incidenten tegen personeel. Richtwaarden worden vastgesteld op basis van de uitkomsten van de eerste uniforme meting zwartrijden in 2004.
Waardering veiligheidsgevoel personeel OV	De sociale veiligheid van het personeel vormt primair een verantwoordelijkheid van het vervoerbedrijf vanuit het arbeidsomstandighedenbeleid. Afhankelijk van de urgentie van de lokale of regionale veiligheidssituatie voor het OV-personeel formuleren OV-autoriteiten al dan niet een streefcijfer.

Afspraken meetsystemen en meetgegevens

Klantenbarometer CVOV	Wordt de eerst komende drie jaar op een zodanige manier uitgevoerd dat er voldoende nauwkeurige, betrouwbare en significante gegevens uit voortkomen, met name voor analyse van waardering veiligheidsgevoel van de reiziger.
Uniforme incidentregistratiemethode OV-bedrijven	Is de voornaamste bron voor indicator meegemaakte incidenten personeel en reiziger. Vanaf 2004 verplichten decentrale OV-autoriteiten hun concessiehoudende OV-bedrijven daaraan mee te werken.
Uniforme meting zwartrijden	Is nodig voor indicator zwartrijden. Frequentie van meting wordt afgestemd op de geconstateerde en verwachte omvang van de problematiek in een gebied. Nulmeting in maart en oktober 2004.
Personeelsmonitor SVOV	Is belangrijkste bron voor gegevens over waardering veiligheidsgevoel van OV-personeel. OV-autoriteiten verplichten concessiehoudende OV-bedrijven hieraan mee te werken.

Achterliggend doel van de gemaakte afspraken is dat de positie en de verantwoordelijkheid van de decentrale OV-autoriteiten versterkt worden. Tegelijk dient de informatieoverdracht over ambities van de decentrale OV-autoriteiten aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat en van de minister aan de Tweede Kamer gewaarborgd te zijn. De gemaakte afspraken zijn hierop gericht.

4. Voortgang van de implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan

De implementatie van de acties en maatregelen uit het Aanvalsplan is begin 2003 gestart. Medio 2004 is de implementatie van het merendeel van de 22 acties en maatregelen uit het Aanvalsplan SVOV afgerond. Voor de invoering van de Chipkaart OV en realisatie van Beheerste Toegang Stations is een looptijd gepland tot en met 2007 resp. 2008. Hiermee kan vastgesteld worden dat de implementatie van het Aanvalsplan naar wens verlopen is.

Sinds de start van de implementatie begin 2003, zijn ook decentraal op veel plaatsen initiatieven ontwikkeld om tot een effectieve aanpak van de sociale onveiligheid in het openbaar vervoer te komen. Allereerst blijkt dit uit de effectieve samenspraak die tot stand gekomen is tussen OV-autoriteiten en OV-bedrijven over de ontwikkeling van meerjarenplannen met streefcijfers. In alle vervoersgebieden zijn hiermee belangrijke stappen gezet in de richting van een structureel en integraal beleid ter versterking van de sociale veiligheid in het OV. Daarnaast is hiervoor illustratief het grote aantal initiatieven op lokaal niveau om tot een veiligheidsarrangement te komen. In deze arrangementen gaat het om afspraken tussen actoren in de veiligheidsketen: gemeenten, vervoerbedrijven, politie en justitie.

Overeenkomstig de rangschikking van acties en maatregelen in het Aanvalsplan is de stand van zaken van de implementatie hieronder samengevat.

nr. 1 Invoering Chipkaart OV/nr. 2 Realisatie Beheerste Toegang Stations

De implementatie van de Chipkaart OV/Beheerste Toegang Stations (poortjes) loopt: begin 2005 start de sector pilot-projecten die hetzelfde jaar worden geëvalueerd. Doelstelling is dat de invoering van de chipkaart in 2007 is afgerond; ombouw van betreffende stations is naar verwachting in 2008 gereed. Over de stand van zaken rondom de invoering van de Chipkaart OV ontvangt de Tweede Kamer in september 2004 een afzonderlijke brief.

nr. 3 Uitbreiding Spoorwegpolitie KLPD

Tussen de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Verkeer en Waterstaat zijn in 2003 afspraken gemaakt over de financiering van de uitbreiding van de Spoorwegpolitie KLPD met drie zogeheten Veel Voorkomende Criminaliteitsteams van elk 17 fte. Het eerste en tweede team van deze uitbreiding zijn in de tweede helft 2003 operationeel geworden; het derde team begin 2004. De vergroting van de formatie van de dienst Spoorwegpolitie heeft in 2003 geleid tot aanpassing van de operationele structuur middels de oprichting van de Unit Probleemgerichte Inzet (UPI), die in totaal uit vier teams van elk 17 fte bestaat.

De kerntaak van UPI is om zelfstandig of in samenwerking met andere partners in het spoorwegdomein de veel voorkomende criminaliteit en agressie te bestrijden. De teams kunnen een vuist maken als het gaat van onder meer zakkenrollerij, bagagediefstal, drugsoverlast en zwartreizen. De VVC-teams worden vooral ingezet op probleemlijnen, bijvoorbeeld in de regio Amsterdam. Voorts geven VVC-teams nog bijzondere aandacht aan hotspots op agressiegebied, waarbij met name de trajecten/stations Hoorn-Enkhuizen, Zoetermeerlijn, Flevolijn en de Hoekse lijn aandacht krijgen. Aan het optreden door de UPI op het Centraal Station in Amsterdam en op de spoorlijn van dat station naar Schiphol vice versa, wordt de hoogste prioriteit gegeven. De schaarse capaciteit wordt op basis van informatiegestuurde inzet verdeeld.

nr. 4 Uitbreiding toezichthouders railsteden

Naar aanleiding van ontvangen voorstellen van Regionaal Orgaan Amsterdam, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden en Bestuur Regio Utrecht is in september 2003 totaal € 27 mln voor het jaar 2003 ter beschikking gesteld ten behoeve van de versterking van het toezicht in tram en metro. Hetzelfde is gebeurd in december 2003 voor het jaar 2004.

Met de € 27 mln zijn de volgende aantallen toezichthouders gerealiseerd:

	Regularisering ID-ers	Vanaf 2003 nieuw aangetrokken toezichthouders	Totaal
Amsterdam	316	72	388
Rotterdam	- *)	297	297
Den Haag	- *)	91	91
Utrecht	-	9	9
Totaal	316	469	785

**) Net zoals in Amsterdam, worden ook in Rotterdam en Den Haag ID-ers/toezichthouders geregulariseerd, maar dat gebeurt met andere middelen dan de € 27 mln.*

Concluderend kunnen met de beschikbaar gestelde middelen in 2003 en 2004 in de vier railsteden totaal 785 toezichthouders aan- of tewerkgesteld worden. De 316 ID-ers in Amsterdam hebben hiermee hun aanstelling als toezichthouder kunnen continueren.

nr. 5 Uitbreiding cameratoezicht treinstations

Met de implementatie van de Spoorwegwet en Concessiewet wordt invulling gegeven aan een nieuwe institutionele ordening van het spoorbestel waarbij ProRail een beheerconcessie verkrijgt. Deze treedt naar verwachting per 1 januari 2005 in werking. In de beheerconcessie is sociale veiligheid opgenomen als één van de kernprestaties inzake de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het beheer daarvan. Daarnaast wordt een zorgplicht opgenomen, zodat ProRail de sociale veiligheid van de door haar beheerde transfervoorzieningen voor reizigers waarborgt. Voor de bekostiging van haar werkzaamheden dient ProRail een subsidieaanvraag in. Tezamen met de subsidieaanvraag wordt jaarlijks een beheerplan met meerjarendoorkijk ingediend. Daarin geeft ProRail onder meer aan hoe zij in de subsidieperiode invulling geeft aan haar werkzaamheden, waaronder sociale veiligheid.

nr. 6 Uitbreiding bevoegdheden BOA's-OV

In het kader van het Veiligheidsprogramma heeft het ministerie van Justitie een inventarisatie gedaan naar behoeften bij OV-bedrijven aan uitbreiding van bevoegdheden van BOA's-OV. Conclusie hieruit is dat bij OV-bedrijven geen algemene, expliciete behoefte daartoe bestaat. Daarnaast heeft het ministerie van Justitie vooralsnog geen nieuwe specifieke voorstellen ontvangen van vervoerbedrijven om BOA's-OV uit te rusten met surveillancehond of handboeien. OV-bedrijven kunnen zich te allen tijde met verzoeken tot het ministerie van Justitie wenden.

nr. 7 Schoonhouden treinstations

In de beheerconcessie die ProRail verkrijgt in het kader van de nieuwe institutionele ordening van het spoorbestel is reinheid opgenomen als één van de kernprestaties inzake de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het beheer daarvan. Voor de bekostiging van haar werkzaamheden dient ProRail een subsidieaanvraag in. Tezamen met de subsidieaanvraag wordt een beheerplan ingediend waarin ProRail onder meer aangeeft hoe zij in de subsidieperiode invulling geeft aan haar werkzaamheden waaronder reinheid.

nr. 8 Elektronische aangiftes op stations

Het experiment met elektronische aangifte op station(s) wordt gekoppeld aan de maatregel elektronische aangifte uit het Veiligheidsprogramma. De ICT-commissie heeft opdracht gegeven tot uitvoering. De landelijke uitrol van elektronische aangifte is medio 2004 gestart. Hiermee is het ook mogelijk zijn om via internet aangifte te doen voor delicten gepleegd in het spoorgebied. Naast de mogelijkheid om thuis aangifte te doen, zal uiterlijk eind 2004 experimenteel ook op politieposten van de spoorwegpolitie een internetomgeving voor aangiften gecreëerd worden. Eind 2004 zullen ten minste twee pilots met elektronische aangifte op treinstations gestart zijn.

nr. 9 Elektronisch betalen in taxi

Zoals reeds gemeld in de voortgangsrapportage van oktober 2003, hebben proeven met elektronisch betalen in de taxi geen doorgang gevonden vanwege het ontbreken van voorstellen uit de sector.

nr. 10 Reisinformatie reizigers en personeel

De implementatie van een project ter verbetering van de kwaliteit van reisinformatie naar reizigers en personeel wordt afgerond in 2005. Verbetering van actualiteit en betrouwbaarheid van de reisinformatie geschiedt door aanpassingen in de architectuur en infrastructuur en de uitrol van nieuwe informatiemiddelen.

nr. 11 Publiekscampagne

Omdat de houding van burgers op het vlak van sociale veiligheid niet specifiek is voor de OV-sector, is afgezien van een op het OV toegespitste publiekscampagne gericht op gedragsbeïnvloeding. Wel is in oktober 2003 een publieksgerichte communicatie over de implementatie van acties en maatregelen uit het Aanvalsplan gestart. Het OV kan ook onderdeel uitmaken van de algemene publiekscampagne in het kader van het Veiligheidsprogramma Justitie/Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vanaf najaar 2004.

nr. 12 Handreiking voor lokale veiligheidsarrangementen OV

De handreiking voor de ontwikkeling van lokale veiligheidsarrangementen OV is op 27 april 2004 gepubliceerd. In 2003 en 2004 zijn op diverse plaatsen initiatieven gestart om veiligheidsarrangementen af te sluiten, in navolging van het in 2002 in Rotterdam afgesloten arrangement. Voorbeelden zijn Amsterdam Lelylaan, lijn Enkhuizen-Hoorn en Almere. De ontwikkelde handreiking is enerzijds gebaseerd op reeds genomen initiatieven en dient anderzijds ter ondersteuning van nieuwe initiatieven. In een bijlage bij de handreiking is een beschrijving gegeven van wettelijke regiems die van toepassing zijn op stationsgebieden. Doel hiervan is om duidelijkheid te creëren omtrent verantwoordelijkheden en bevoegdheden in deze gebieden.

De ervaringen van lokale partijen met de handreiking worden meegenomen bij de evaluatie van het Aanvalsplan, te starten in de tweede helft van 2005.

nr. 13 Nationaal Veiligheidsarrangement

Het Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA) Spoorvervoer is op 22 juni 2004 ondertekend. Betrokken partijen zijn NS, ProRail, politie, OM en de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Verkeer en Waterstaat en Justitie. Het NVA beoogt inzichtelijk te maken wat de spoorvervoerders, met de NS als belangrijkste partner, doen ter verbetering van de sociale veiligheid en waartoe de partners hierin zich verbinden. Het beschrijft onder andere de taken en verantwoordelijkheden van de partners in de veiligheidsketen, de onderwerpen die centraal staan in de landelijke aanpak van de sociale veiligheid op en rondom het spoor en de te hanteren incidenten indicatiemethodiek. Doel van het NVA is om alle schakels in de (veiligheids-)keten en de daarbij betrokken partijen optimaal te laten samenwerken om de veiligheid op en rondom het spoor te verbeteren. Het NVA is een paraplu-overeenkomst. De lokale of regionale uitwerking vindt plaats in concrete, gebiedsspecifieke veiligheidsarrangementen, bijvoorbeeld Rotterdam Centraal, Hoekse Lijn, Amsterdam Stationseiland. De finale afweging ten aanzien van prioriteit alsmede de inzet van middelen vindt lokaal of regionaal plaats. Centraal in de landelijke

aanpak van de sociale veiligheidsproblematiek staan de onderwerpen geweldsprotocol, assistentieverlening politie en zwartrijden.

De ervaringen van partijen met de toepassing van het NVA worden eveneens meegenomen bij de in de tweede helft van 2005 te starten evaluatie van het Aanvalsplan.

nr. 14 Afspraken V&W en NS m.b.t. sociale veiligheid

Met betrekking tot de sociale veiligheid op het hoofdrailnet maakt Verkeer en Waterstaat met NS afspraken in het kader van de te verlenen concessie.

nr. 15 Richtlijn bestrijding zwartrijden: meting en sanctionering

Landelijke meting zwartrijden

Na afronding van het adviesrapport in december 2003, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat overleg gevoerd met de OV-sector over een landelijke meting van zwartrijden. Dit heeft geleid tot het uitbrengen begin 2004 van een richtlijn over meting van zwartrijden. Dit jaar wordt de meting van zwartrijden volgens de voorgestelde methodiek integraal uitgevoerd.

Wijze van sanctioneren van zwartrijden

Het onderzoek naar de wijze van sanctioneren van zwartrijden is in december 2003 gereed gekomen.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek hebben het ministerie van Justitie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat vervolgacties ter hand genomen, gericht op korte én lange termijn. Voor de korte termijn worden de wenselijkheid en mogelijkheid van verhoging van de hoogte van de boete voor zwartrijden op basis van artikel 48 Besluit Personenvervoer in kaart gebracht. Verder worden lopende experimenten met verschillende aanpak van zwartrijden gemonitord, waaruit "best practices" naar voren kunnen komen. Vooral gelet op de invoering van Chipkaart OV en Beheerste Toegang Stations, af te ronden in 2007 resp. 2008, is er voor de lange termijn voldoende aanleiding voor een meer fundamentele heroverweging van de aanpak van zwartrijden. In dit verband worden verschillende mogelijkheden van sanctionering van zwartrijden geëvalueerd, waaronder civielrechtelijke aanpak, incasso via CJIB, reisverboden of hogere boetes veelplegers. Een onderzoek in deze richting start in het najaar 2004.

nr. 16 Richtlijn cameratoezicht

Een richtlijn voor cameratoezicht in en rond het OV is in september 2003 gereed gekomen en verspreid onder vervoerbedrijven.

nr. 17 Handreiking reis- en verblijfsverbod

Een door het ministerie van Justitie opgestelde handreiking voor de toepassing van een reis- en verblijfsverbod in het OV is in september 2004 verspreid onder vervoerbedrijven, politie en OM.

nr. 18 Specifieke opleiding OV

Een voorstel voor een specifieke opleiding BOA-OV wordt thans ontwikkeld in opdracht van de branche-organisatie Mobis. Volgens planning levert Mobis een voorstel voor een opleiding BOA-OV rond de komende jaarwisseling op bij Justitie ter vaststelling van exa-

meneisen. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken heeft Verkeer en Waterstaat een financiële bijdrage geleverd.

nr. 19 Handreiking concessieverlening

Een handreiking is opgesteld ten behoeve van OV-autoriteiten om deze te ondersteunen bij het ontwikkelen en vaststellen van het beleid op het gebied van sociale veiligheid en het vertalen van dit beleid in concessievoorwaarden. De handreiking is in mei 2003 gereed gekomen en verspreid onder OV-autoriteiten.

nr. 20 Kenniscentrum Sociale Veiligheid en Mobiliteit

In september 2003 heeft de operationele start van het Kenniscentrum Sociale Veiligheid & Mobiliteit plaatsgevonden. Dit digitale kenniscentrum is organisatorisch ondergebracht bij het CVOV. Het Kenniscentrum geeft ook een digitale Nieuwsbrief over sociale veiligheid uit. Het streven is dat eind 2004 het CVOV en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer worden samengevoegd. Uit een recente evaluatie komt naar voren dat decentrale overheden behoefte blijven hebben aan kennis over sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Verbinding is gelegd met de activiteiten van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV).

nr. 21 Meerjarenplanning met streefcijfers

Eerste versies van de meerjarenplannen met streefcijfers van de decentrale OV-autoriteiten voor de periode 2004-2008 zijn in de periode augustus-oktober 2003 beschikbaar gekomen. In mei 2004 hebben Verkeer en Waterstaat en de decentrale OV-autoriteiten afspraken gemaakt over een volgende versie meerjarenplannen, die in september wordt verwacht. Bestuurlijke afspraken hebben betrekking op prestatie-indicatoren en streefcijfers, waaronder zwartrijden, en meetsystemen. Hoofdlijnen van deze afspraken worden opgenomen in de Nota Mobiliteit. Voor een inhoudelijke uitwerking wordt verwezen naar par. 3 van deze rapportage.

nr. 22 Incidentenregistratie, Verantwoording, Evaluatie en Monitoring

Incidentenregistratie

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met de OV-bedrijven afgesproken de incidentenregistratie op een uniforme wijze vorm te geven. De decentrale OV-autoriteiten leggen deze afspraken ook formeel vast in hun relatie met de OV-bedrijven. De registratiemethodiek is gebaseerd op ervaringen en behoeften van vervoerbedrijven en neergelegd in een rapport annex format.

Het ministerie heeft de gemaakte afspraken en de methode van registratie in brieven aan OV-autoriteiten en de OV-bedrijven vastgelegd. Afspraken maken deel uit van totaalpakket ad 21.

Verantwoording

Een vernieuwd verantwoordingsprotocol voor de vastlegging en rapportage van bestedingen in het kader van de extra rijksbijdrage is in augustus 2003 gereed gekomen en geldt per 2004 voor alle decentrale OV-autoriteiten. Met ingang van 2005 geldt een beperkter verantwoordingsplicht vanwege het opgaan in de BDU (geen bestedingsverplichting meer voor sociale veiligheid OV).

Evaluatie

Een evaluatiehandleiding voor individuele maatregelen is ontwikkeld en in september 2003 gereed gekomen en verspreid onder OV-autoriteiten en vervoerbedrijven.

Monitoring

Afspraken tussen Verkeer en Waterstaat en decentrale OV-autoriteiten over monitoring maken deel uit van het totaalpakket ad 21. In juli 2004 zijn de volgende monitoringrapporten verschenen:

- reizigersmonitor 2003
- personeelsmonitor 2003
- politiemonitor 2003 en leefbaarheidsmonitor GSB, waarin ook OV is opgenomen.

Per brief van 16 juli zijn de rapporten van de reizigers- en personeelsmonitor aan de Tweede Kamer toegezonden.

5. Aanwending extra middelen 2004 sociale veiligheid probleemlijnen spoor-net

In vervolg op de motie Van Haersma Buma c.s., aangenomen op 18 november 2003, is € 5 mln toegevoegd aan het budget voor sociale veiligheid OV. Overeenkomstig de strekking van de motie, worden deze middelen met name ingezet voor de aanpak van sociale onveiligheid op spoorlijnen met een verhoogd veiligheidsrisico. De lijn van uitvoering van deze motie is de middelen aan te wenden voor ondersteuning van innovatieve projecten ter verbetering van sociale veiligheid in het spoorvervoer, met nadruk op probleemlijnen in het spoor-net. In overleg met NS en ProRail zijn criteria voor te ondersteunen projecten ontwikkeld. Op basis hiervan werken organisaties een programma-voorstel uit dat volgens planning in oktober 2004 gereed is.

Te ondersteunen projecten hebben als gemeenschappelijk kenmerk het gebruik maken van innovatieve technieken om het (preventieve) toezicht effectiever te maken. Het streven is om door inzet van mensen en technische middelen een keten van toezicht en preventie te realiseren en daarmee zichtbare, positieve effecten voor de sociale veiligheid van zowel reizigers als personeel te bereiken. Financiering van de door NS en ProRail voorgestelde projecten is niet voorzien in bestaande programma's. Om een maximaal leereffect te bereiken, worden de projecten geografisch geconcentreerd uitgevoerd. Opgedane leerervaringen worden beschikbaar gesteld aan andere vervoerbedrijven.

6. Opname begrotingsmiddelen SVOV in BDU Verkeer en Vervoer en Nota Mobiliteit

In het kader van de decentralisatie van het verkeer- en vervoerbeleid wordt de specifieke, geormerkte rijksbijdrage voor sociale veiligheid openbaar vervoer met ingang van 2005 opgenomen in de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Dit past bij het integrale verkeer en vervoerbeleid alsook in het brede kabinetsbeleid, waarin nadruk ligt op een grotere bestedingsvrijheid en eigen verantwoordelijkheid van decentrale overheden alsmede deregulering. In de begroting voor 2005 resteert op artikel 05.01.03 voor verbetering sociale veiligheid openbaar vervoer een niet-structureel bedrag van € 11,87 mln. ten behoeve van ondersteuning van innovatieve projecten ter verbetering van sociale veiligheid in het spoorvervoer (zie par. 5) en pilot Chipkaart OV Rotterdam.

Beleidsontwikkeling met betrekking tot SVOV is zowel bij Verkeer en Waterstaat als voor decentrale overheden afhankelijk van tijdige beschikbaarheid van vergelijkbare en betrouwbare kerngegevens. Deze kan worden gewaarborgd door overeenstemming over de informatieoverdracht richting Verkeer en Waterstaat resp. Tweede Kamer over beleidseffectiviteit op basis van regionaal gespecificeerde prestatie-indicatoren met streefcijfers en de te optimaliseren meetsystemen en meetgegevens. De hoofdzaken worden vastgelegd in de essentiële onderdelen en de monitor van de Nota Mobiliteit.

In de hoofdtekst van de NoMo staat reeds het belang beschreven van een structurele en integrale aanpak van de problematiek vooral gericht op die tijdstippen, locaties en trajecten waar deze zich concentreert. In de essentiële onderdelen in deel III van de NoMo wordt - in het verlengde van het voorgaande - beschreven voor welke prestatie-indicatoren streefcijfers worden geformuleerd. De monitor van de NoMo wordt gevoed op basis van hetgeen hierboven bij meetsystemen staat beschreven.

7. Vervolg Aanvalsplan: uitvoering, monitoring en evaluatie

Na de ontwikkeling van het Aanvalsplan in 2002 en de implementatie van het merendeel van de acties en maatregelen in de periode tot medio 2004, staat in de komende periode de uitvoering van het beleid voorop. De hiervoor gepresenteerde positieve cijfers over de ontwikkeling van de sociale veiligheid in het OV in 2003 bevestigen de intentie om het met het Aanvalsplan ingezette beleid met kracht voort te zetten. Ook de consultatie van organisaties en deskundigen op het werkveld OV geeft aanleiding om thans prioriteit te geven aan de uitvoering van het ingezette beleid. Dit betekent dat na de implementatie het primaat komt te liggen bij uitvoerende partijen, vervoerbedrijven en OV-autoriteiten, politie en justitie. In de aanpak van de sociale onveiligheid in het openbaar vervoer staat nu de uitvoering op lokaal of regionaal niveau voorop. De inzet van middelen en maatregelen door betrokken partijen in de veiligheidsketen kan zich vooral concentreren op die tijdstippen, locaties en trajecten die relatief slecht scoren qua gevoel en/of incidenten.

Het laatste is mogelijk indien vanuit de rijksoverheid actieve ondersteuning wordt gegeven om de kwaliteit van de uitvoering van acties en maatregelen te versterken. Naast de beleidsmatige ondersteuning vanuit de betrokken departementen zal de lokale en regionale uitvoering van het Aanvalsplan ook instrumenteel gefaciliteerd worden door middel van kennisuitwisseling tussen OV-opdrachtgevers, vervoerbedrijven en andere betrokken partners (best practices etc.), kennisontwikkeling en communicatie. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, waarin naar verwachting met ingang van 2005 het CVOV/Kenniscentrum Sociale Veiligheid en Mobiliteit ondergebracht zal zijn, is hiervoor een belangrijk medium. Ook de participatie van de departementen in het Platform Sociale Veiligheid - waarin vervoerbedrijven, OV-autoriteiten en andere betrokken partijen deelnemen - is een belangrijk middel hiertoe.

De uitvoering van het beleid en ook de ontwikkelingen op het vlak van sociale veiligheid behoeven voorts intensieve monitoring. Voor de korte termijn ligt de nadruk op inventari-

satie en oplossing van knelpunten bij de uitvoering. Indien bij de monitoring van de uitvoering van acties en maatregelen knelpunten naar voren komen, zullen de betrokken

departementen van Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie in overleg bezien hoe deze kunnen worden opgelost. Verder zal uitvoering gegeven worden aan activiteiten die voortvloeien uit acties en maatregelen uit het Aanvalsplan in afstemming met andere betrokken departementen en in overleg met externe partners, bijvoorbeeld beleidsontwikkeling sanctioneren zwartrijden met Justitie, Openbaar Ministerie en vervoerbedrijven. Over de resultaten van de bovenstaande activiteiten wordt de Tweede Kamer gerapporteerd als onderdeel van het Jaarverslag van Verkeer en Waterstaat.

Intentie is om een evaluatie van het met het Aanvalsplan ingezette beleid in de tweede helft van 2005 uit te voeren en de bevindingen begin 2006 beschikbaar te hebben. Evaluatie op deze - relatief korte - termijn is gewenst, enerzijds vanwege het belang van de problematiek, anderzijds omdat het nuttig is om te beoordelen of de beoogde korte termijn-effecten van veel acties en maatregelen ook gerealiseerd worden. De evaluatie dient ook inzicht te geven in de vraag welke aanpak goed en welke minder goed werkt. Met de op relatief korte termijn uit te voeren evaluatie van het Aanvalsplan is ook het beleidsmatig belang van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te waarborgen. Alertheid en betrokkenheid bij dit maatschappelijk belangrijke onderwerp blijven geboden.