

Voortgangsrapportage implementatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer

24 oktober 2003

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. Begrotingsmiddelen sociale veiligheid OV**
- 6. Vervolg implementatie Aanvalsplan**

Voortgangsrapportage implementatie Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer

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 allereerst ten goede aan de huidige reiziger en het zittende personeel in het OV. Op langere termijn draagt verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer ook eraan bij dat minder mensen het OV mijden, als middel voor mobiliteit of als werkplek. Het OV kan op deze manier weer aantrekkelijk worden voor reizigers en werknemers. Een aantrekkelijk OV voor reizigers draagt bij aan de bereikbaarheid, zowel regionaal als landelijk, en de kwaliteit van de leefomgeving. Veiligheid in en rondom het OV is met andere woorden een belangrijke voorwaarde voor de invulling van de rol van het OV in de personenmobiliteit.

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 en loopt door tot eind dit jaar.

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 begrotingsmiddelen voor SVOV;
- het vervolg van de implementatie van het Aanvalsplan.

2. Ontwikkeling van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer

In navolging van de cijfers zoals weergegeven in het Aanvalsplan en de verantwoording in mei 2003 over het begrotingsjaar 2002, volgt een korte weergave van de ontwikkeling van de problematiek. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de effectindicatoren over de laatste drie jaar. De cijfers uit de laatste kolom zijn in juli 2003 definitief beschikbaar gekomen.

Overzicht van effectindicatoren verbeteren sociale veiligheid OV			
	2000	2001	2002
Onveiligheidsgevoel in en rond het OV in %			
- Reizigers*	20%	26%	29%
- Personeel	50%	58%	52%**
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %			
- Reizigers***	25%	29%	28%
- Personeel****	64%	61%	66%*****

* Dit zijn tram-, bus-, trein- en metroreizigers die de sociale veiligheid in het voertuig met een zes of lager beoordelen. Voor bus-, tram- en metroreizigers is een gezamenlijk percentage van de reizigers berekend dat de sociale veiligheid met een 6 of lager beoordelen in 2001 was dat 20% en in 2002 24%;

** In de verantwoording van de V&W begroting 2002 in mei jl. was een percentage van 56% genoemd op basis van een toen nog voorlopige analyse, later bleek het juiste percentage 52% te zijn dat zich soms, vaak of altijd onveilig voelt. Van deze 52% voelt 7% zich zeer onveilig. In 2001 was dit 12%.

*** In 2001 en 2002 is, anders dan in 2000, inclusief ooggetuigen gemeten, dit is het gemiddelde van de vier modaliteiten; het gezamenlijke percentage voor bus, metro en tram is 21% in 2001 en 22% in 2002.

**** Het aandeel strafrechtelijk strafbare incidenten (mishandeling, bedreiging en diefstal) is rond de 43%.

***** In de verantwoording van de V&W begroting 2002 in mei 2003 was 71% genoemd o.b.v. conceptanalyse.

Bovenstaande tabel laat zien dat het met het onveiligheidsgevoel van reizigers nog de verkeerde kant op gaat. Bij het personeel lijkt het hoogte- of dieptepunt voorbij te zijn. Wat betreft het aantal meegemaakte incidenten (als slachtoffer en ooggetuige) is een licht omgekeerde beweging te zien. Bij het personeel gaat het aantal incidenten nog omhoog; bij de reizigers lijkt een voorzichtige verbetering zichtbaar.

De cijfers in het bovenstaande overzicht krijgen pas echt betekenis als deze worden afgezet tegen de inspanningen die worden gepleegd of beter gezegd de maatregelen die worden genomen. Ook aspecten als meldingsbereidheid en tolerantiegrenzen, alsmede de algemene veiligheid op straat ofwel het publieke domein, spelen een belangrijke rol. Het voert te ver om deze aspecten hier verder te beschrijven. Bij de in 2005 te starten evaluatie van het Aanvalsplan zullen deze wel aan de orde komen.

Duidelijk is dat het hier gaat om een urgente maatschappelijke problematiek, die zich niet makkelijk op korte termijn geheel laat oplossen. Deze problematiek kan niet simpelweg worden afgedaan als een hype die vanzelf wel weer overgaat of als een vraagstuk dat snel opgelost kan worden door de overheid en de OV-sector. Het is een zaak van lange adem, in een gezamenlijke aanpak met de OV-sector, politie en justitie en andere actoren.

Overigens is het niet zo dat de sociale veiligheid in het openbaar vervoer overal en altijd een probleem is. Het is een verschijnsel dat zich concentreert op bepaalde lijnen of lokaties zoals stations en op bepaalde tijdstippen, meestal in en rond de Randstad. De "gemiddelde waardering" van het veiligheidsgevoel voor alle OV-reizigers in Nederland wordt uitgedrukt in het cijfer 7. Het ligt in de rede om dit positieve gegeven vast te houden en voor alle lokaties als doel te stellen. Hiermee zou een mogelijke landelijke doelstelling voor SVOV beschikbaar zijn.

3. Formulering van operationele beleidsdoelstellingen SVOV

In het Aanvalsplan is de ambitie neergelegd om concrete operationele doelstellingen te formuleren, conform de rijksbegrotingsystematiek. Niet van tevoren van bovenaf opgelegd, maar wel op basis van de meerjarenplannen met streefcijfers zoals die worden vastgesteld door de concessieverleners voor exploitatie van openbaar vervoer op decentraal en nationaal niveau.

In de praktijk blijkt het lastig te zijn om gevolg te geven aan deze ambitie uit het Aanvalsplan. Hiervoor kunnen vele redenen genoemd worden: procesmatig, juridisch, bestuurlijk en inhoudelijk. Het gebrek aan betrouwbare en vergelijkbare gegevens op het niveau van concessieverleners speelt daarbij een grote rol. Niet alleen over de specifieke aard en omvang van de problematiek in het gebied waar zij verantwoordelijk voor zijn, maar vooral ook over de mate waarin het mogelijk zou zijn om verbeteringen te realiseren door de inzet van een mix van maatregelen, onder invloed van velerlei exogene en endogene factoren. Met andere woorden: de meetbaarheid en de beïnvloedbare causaliteit zijn hier in het geding.

Ondanks de weerbarstige praktijk is het wel mogelijk om nu iets meer te zeggen dan bij de publicatie van het Aanvalsplan. Vrijwel alle decentrale OV-autoriteiten hebben vergelijkbare doelstellingen geformuleerd met betrekking tot de veiligheidsbeleving van de reiziger. Zoals aan het eind van de voorgaande beschrijving van de problematiek reeds gesteld, ligt het in de rede om het huidige gemiddelde cijfer van 7 van toepassing te laten zijn voor alle soorten vervoermiddelen en stations/haltes en tijdstippen. Dit betekent dat de aandacht zich vooral zal concentreren waar nu lager wordt gescoord, en tegelijkertijd de aandacht waar het nu al goed gaat niet kan verslappen. Een selectieve en realistische ambitie dus, die op het niveau van decentrale OV-autoriteiten en concessies nader gespecificeerd kan en zal worden. De vertaling van de percentages zoals hiervoor genoemd in de tabel van de effectindicatoren naar waarderingscijfers volgt later dit jaar.

Wat betreft de meegemaakte incidenten zijn nog geen specifiekere uitspraken te doen. Ook is het nog niet mogelijk om het in de landelijke monitorsystemen gebruikte onderscheid tussen reizigers en personeel door te voeren tot het niveau van decentrale OV-autoriteiten en concessies. Inzet van de

minister van Verkeer en Waterstaat is om voor 2004 afspraken te maken met betrokken partijen uit de sector over de met ingang van dat jaar te hanteren doelstellingen ter zake. De kans is echter aanwezig dat een aantal effectindicatoren het - voorlopig - zonder streefwaarden moeten doen. Mede daarom wordt ook gedacht aan alternatieven, zoals het percentage reizigers wat (uit voorzorg of angst) minder gebruik maakt van het OV. Mogelijk is ook dat er streefcijfers worden geformuleerd op het niveau van 'output' (wat directer te beïnvloeden is), zoals het zwartrijdpercentage, controle- of trefkans, snelheid van assistentie- of hulpverlening (in minuten na melding).

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

Geconstateerd kan worden dat de implementatie van het Aanvalsplan SVOV goed op weg is sinds begin dit jaar. Het merendeel van de acties en maatregelen in het Aanvalsplan is of wordt in 2003 afgerond. Voor een deel van de acties waarvoor dit nog niet het geval is, is een langere looptijd gepland dan 2003, bijvoorbeeld invoering van de Chipkaart OV.

Ook zijn dit jaar 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 illustratief hiervoor 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 wordt de actuele 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 conform planning. Rond de jaarwisseling komt de minister van Verkeer en Waterstaat met een standpunt over de invoering van de chipkaart op nationale schaal. In 2004 begint de sector met pilot-projecten die in 2005 worden geëvalueerd. Doelstelling is dat de invoering van de chipkaart in 2007 is afgerond.

nr. 3 Uitbreiding Spoorwegpolitie KLPD

Tussen de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Verkeer en Waterstaat zijn afspraken gemaakt over de financiering van de uitbreiding van de Spoorwegpolitie KLPD met drie zogeheten Veel Voorkomende Criminaliteit-teams van elk 17 fte. Van de uiteindelijke vier VVC-teams zijn er nu drie operationeel. Van de drie huidige operationele VVC-teams is thans één team grotendeels operationeel in de regio Amsterdam. Voorts geeft dit VVC-team nog bijzondere aandacht aan hotspots op agressiegebied, waarbij met name de trajecten/stations Hoorn-Enkhuizen, Zoetermeerlijn, Flevolijn en de Hoekse lijn aandacht krijgen. Mede als gevolg van de door de VVC-teams behaalde resultaten is thans bij de dienst Spoorwegpolitie/KLPD een permanente Unit Probleemgerichte Inzet (UPI) in oprichting, van waaruit de inzet van de VVC-teams zal worden aangestuurd. Zoals al gezegd zal de UPI bestaan uit vier teams. De werving en opleiding van nieuw aan te stellen personeel voor de vierde unit is reeds aangevangen. Aan het optreden door de UPI op het Centraal Station in Amsterdam en op de spoorlijn van dat station naar Schiphol vice versa, zal de hoogste prioriteit worden gegeven. Daarbij zal de schaarse capaciteit op basis van informatiegestuurde inzet worden 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. Met de € 27 mln worden 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 de vier railsteden totaal 785 toezichthouders aan- of tewerkgesteld worden, te beginnen in 2003. De 316 ID-ers in Amsterdam kunnen nu hun aanstelling als toezichthouder 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 2004 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 ondermeer aan hoe zij in de subsidieperiode invulling geeft aan haar werkzaamheden, waaronder sociale veiligheid.

nr. 6 Uitbreiding bevoegdheden BOA's-OV

Verslag van het werkbezoek aan de metro Berlijn over gebruik van surveillancehonden in het openbaar vervoer was in maart 2003 gereed. 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 voorsnog geen nieuwe specifieke voorstellen ontvangen van vervoerbedrijven om BOA's-OV uit te rusten met surveillancehond of handboeien.

nr. 7 Schoonhouden 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 2004 in werking. In de beheerconcessie 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 ondermeer 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 wordt medio 2004 verwacht. Dan zal 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 medio 2004 experimenteel ook op politieposten van de spoorwepolitie een internetomgeving voor aangiften worden gecreëerd. Dit onder het voorbehoud

van de opname van de implementatie in de begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor 2004 en de positieve besluitvorming over de uitrol van elektronische aangifte.

nr. 9 Elektronisch betalen in taxi

Het voornemen om proeven vanuit de taxibranche met elektronisch betalen in de taxi financieel te ondersteunen, vindt geen doorgang vanwege het ontbreken van geschikte voorstellen uit de sector. Er wordt gekeken naar de mogelijkheid van een alternatieve invulling middels evaluatie-onderzoek rondom cameragebruik in taxi's. Dit wordt in het najaar van 2003 onderzocht.

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 houdingen van burgers op het vlak van sociale veiligheid niet specifiek zijn voor de OV-sector, is afgezien van een specifieke publiekscampagne voor het OV gericht op gedragsbeïnvloeding. Wel start in oktober 2003 een publiekgerichte communicatie over de implementatie van acties en maatregelen uit het Aanvalsplan. Houdingsbeïnvloeding op het brede terrein van sociale veiligheid in de openbare ruimte wordt onderdeel van algemene publiekscampagne in het kader van het Veiligheidsprogramma Justitie/Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (start 2004).

nr. 12 Handreiking Lokale Veiligheidsarrangementen OV

De handreiking voor de ontwikkeling van lokale veiligheidsarrangementen is volgens de huidige planning van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in februari 2004 gereed. Intussen zijn in 2003 op diverse plaatsen initiatieven gestart om veiligheidsarrangementen af te sluiten, in navolging van het in 2002 in Rotterdam afgesloten arrangement. In 2003 zijn in de volgende plaatsen/gebieden initiatieven gestart om lokale veiligheidsarrangementen af te sluiten: Amsterdam CS, Amsterdam Lelylaan, lijn Enkhuizen-Hoorn, lijn Alkmaar-Den Helder, Almere, Heerlen, 's-Hertogenbosch, Breda, Den Haag, provincie Friesland, Helmond, Eindhoven, Hoekselijn, Enschede, Winsum en Almere. De te ontwikkelen handreiking kan enerzijds gebaseerd worden op de ervaringen in deze gebieden; anderzijds dient de handreiking ter ondersteuning van nieuwe initiatieven.

nr. 13 Nationaal Veiligheidsarrangement

De opstelling van een Nationaal Veiligheidsarrangement met Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, NS, KLPD, OM, Verkeer en Waterstaat en Justitie zal volgens de huidige planning van het verantwoordelijke departement Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in december 2003 afgerond zijn.

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 naar verwachting per 1 januari 2004 te verlenen concessie.

nr. 15 Richtlijn bestrijding zwartrijden: meting en sanctionering

Een richtlijn van Verkeer en Waterstaat is in ontwikkeling over meting van zwartrijden. In oktober 2003 is het adviesrapport gereed; ultimo 2003 vindt besluitvorming plaats over uitvoering. Het onderzoek naar de wijze van sanctioneren van zwartrijden is in 2003 oktober gereed.

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 handreiking voor de toepassing van een reis- en verblijfsverbod in het OV wordt opgesteld en in december 2003 verspreid onder vervoerbedrijven, politie en OM.

nr. 18 Specifieke opleiding OV

Een voorstel voor een specifieke opleiding BOA-OV wordt ontwikkeld door de branche-organisatie Mobis. Volgens planning levert Mobis dit nog in 2003 op bij Justitie ter goedkeuring en bij Verkeer en Waterstaat ten behoeve van medefinanciering van de ontwikkeling van deze opleiding.

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 SV en mobiliteit

Operationele start Kenniscentrum Sociale Veiligheid (SV) en Mobiliteit heeft plaatsgevonden in september 2003. Organisatorisch is het digitale kenniscentrum ondergebracht bij het CVOV. Het Kenniscentrum geeft ook een digitale Nieuwsbrief over sociale veiligheid uit.

nr. 21 Meerjarenplanning met streefcijfers

Begin augustus 2003 waren de plannen van de vier grootste decentrale OV-autoriteiten, te weten het Regionaal Orgaan Amsterdam, de stadsregio Rotterdam, het stadsgewest Haaglanden en het Bestuur Regio Utrecht beschikbaar, op basis waarvan besluitvorming over financiering 2003 uitbreiding toezichthouders railsteden plaatsgevonden heeft. Zie hiervoor verder actie nr. 4.

Voor de 31 overige OV-autoriteiten komen de definitieve meerjarenplannen met streefcijfers voor de periode 2004-2008 beschikbaar in september/oktober 2003. Voornemen is om eind 2003 de beschikkingen voor 2004 te verzenden.

nr. 22 Incidentenregistratie, Verantwoording, Evaluatie en Monitoring

Incidentenregistratie

In overleg met de OV-autoriteiten en de OV-bedrijven is afgesproken de incidentenregistratie op een uniforme wijze vorm te geven. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de OV-autoriteiten en de OV-bedrijven hierover in april 2003 een brief gezonden, waarin de afspraken en de methode van registratie zijn vastgelegd.

Verantwoording

Een vernieuwd verantwoordingsprotocol voor de vastlegging en rapportage van bestedingen in het kader van de extra rijksbijdrage is ontwikkeld en in augustus 2003 gereed gekomen. Dit nieuwe protocol is opgenomen in de beschikkingen voor de meerjarenplannen SVOV, zoals in september 2003 verzonden aan de vier betrokken kaderwetgebieden (zie verder nr. 4). Een vernieuwd verantwoordingsprotocol zal per 2004 ook voor de andere OV-autoriteiten gelden.

Evaluatie

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

Monitoring

In augustus 2003 zijn de volgende monitoringrapporten verschenen:

- reizigersmonitor 2002
- personeelsmonitor 2002
- politiemonitor 2003, waarin ook OV.

In de vorm van voorlopige cijfers zijn de belangrijkste resultaten hiervan voor de monitoring van het beleid opgenomen in het Jaarverslag van Verkeer en Waterstaat over 2002. Definitieve cijfers zijn vermeld in deze voortgangsrapportage.

5. Begrotingsmiddelen sociale veiligheid OV

In artikel 05.01.03 van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) zijn ten behoeve van sociale veiligheid OV de volgende bedragen (x € 1.000) als voorstel opgenomen. Deze middelen worden aangewend voor bijdragen aan lagere overheden.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid ov	53.172*)	50.670	50.670	50.670	50.670	50.670

*) excl. 10.000 t.b.v Chipkaart

Ten behoeve van extra toezichthouders in de railsteden is met ingang van 2003 € 27 mln extra beschikbaar gekomen op de begroting van VenW, namelijk € 9 mln op grond van amendement Van Gijzel/Crone en € 18 mln op grond van het amendement Alblas. Het voornemen is om de extra € 18 mln met ingang van 2004 structureel te maken. Daarnaast is als gevolg van het Hoofdlijnen Akkoord een taakstelling ten laste van het gehele programma sociale veiligheid gebracht.

6. Vervolg implementatie Aanvalsplan

Na de ontwikkeling van het Aanvalsplan in 2002 en de implementatie van het merendeel van de acties en maatregelen in 2003, zal in de komende jaren de uitvoering van het beleid vooropstaan. Uit een in juni/juli 2003 gehouden consultatieronde onder vertegenwoordigers van het OV-werkveld en onafhankelijke deskundigen, is het beeld naar voren gekomen dat thans prioriteit gegeven dient te worden aan de uitvoering van het ingezette beleid. Dit betekent dat het primaat na de implementatie komt te liggen bij uitvoerende partijen, vervoerbedrijven en OV-autoriteiten, politie en justitie. Dit is mogelijk indien actieve ondersteuning wordt gegeven vanuit de rijksoverheid om de kwaliteit van de uitvoering van acties en maatregelen te versterken. Daarnaast behoeven de uitvoering van het beleid en ook de ontwikkelingen op het vlak van sociale veiligheid intensieve monitoring.

De rol van het Rijk bij het vervolg van de implementatie van het Aanvalsplan bestaat voorts uit de implementatie van resterende acties uit het Aanvalsplan waaronder communicatie, verdere ontwikkeling van instrumenten, met name van beleidsdoelstellingen en prestatie-indicatoren SVOV, kennisontwikkeling met name via onderzoek en internationale uitwisseling. Over de resultaten hiervan wordt de Tweede Kamer jaarlijks twee keer gerapporteerd. In het voorjaar geschiedt dit als onderdeel van het Jaarverslag van Verkeer en Waterstaat; in het najaar 2003 via een afzonderlijke rapportage.

Het ingezette beleid behoeft over 2 tot 3 jaar evaluatie, enerzijds vanwege de urgentie van de problematiek, anderzijds om te beoordelen of de beoogde korte termijn-effecten van veel acties en maatregelen ook gerealiseerd worden. Intentie is om de evaluatie in 2005 te starten en de bevindingen medio 2006 beschikbaar te hebben.

Naast de uitvoering van de maatregelen in het Aanvalsplan, zal in overleg met de partners op het gebied van het openbaar vervoer nagegaan worden wat verder nodig is om een veiliger openbaar vervoer te realiseren. Bezien zal worden hoe eventuele aanvullende maatregelen mede onder verantwoordelijkheid van het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing kunnen worden uitgevoerd. Alertheid en betrokkenheid bij het onderwerp van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer blijft geboden.