

**VERVOLG AANVALSPLAN SOCIALE VEILIGHEID
OPENBAAR VERVOER**



1. Inleiding

Het oorspronkelijke Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer van 2002 is samen met alle betrokken partijen uitgevoerd en succesvol afgerond en geëvalueerd. De veiligheid is verbeterd en reizigers en personeel beoordelen de veiligheid positiever. Het vervolg Aanvalsplan is bedoeld om op dat positieve beeld door te zetten en dit nog een extra impuls te geven. Conform het overleg in de vaste commissie van 28 april 2007, en mede invulling gevend aan de motie van het lid van Hijum c.s., (TK, 2006-2007, 30800 XII, nr 23, staan in dit vervolg Aanvalsplan de volgende vier punten centraal:

- Sociale veiligheid en OV-chipkaart en poortjes (OVCP);
- Elektronisch betalen in taxi's;
- Menselijk toezicht mede in relatie tot technische toezichtsmiddelen;
- Borging, sturing en controle van de sociale veiligheid in het OV.

Tevens betrek ik, zoals mondeling toegezegd, in dit vervolg Aanvalsplan de motie van het lid Brinkman van 5 juli 2007, TK, 2006-2007, 23645, nr 166, betreffende versterking van het toezicht in de metro in de avonduren.

Het vervolg Aanvalsplan is tot stand gekomen in samenwerking met de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en eveneens in samenwerking met de decentrale vervoerautoriteiten en de vervoerbedrijven. Het vervolg Aanvalsplan sluit aan bij de initiatieven die door de ministeries van Justitie en BZK worden genomen in het kader van het programma: "Een veilige publieke taak", waarin het aanpakken van agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak – waaronder het personeel in het Openbaar Vervoer - centraal staat.

Het beleid voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer is gericht op het *verbeteren van het veiligheidsgevoel en het verminderen van het aantal incidenten in en rond het openbaar vervoer voor reizigers en personeel*. De algehele waardering door de reizigers van het veiligheidsgevoel is inmiddels hoog (bij de NS geeft ruim 74% een waardering van 7 of hoger voor veiligheid op het station en in de trein; in het stads- streekvervoer wordt de veiligheid in het voertuig gemiddeld met een 8 gewaardeerd). De concessie verlenende overheden en de vervoerbedrijven zijn het er samen over eens dat inspanning niet zozeer nodig is voor een verdere verhoging van het algemene gemiddelde, maar de inzet vooral moet worden gericht op de handhaving van het gerealiseerde niveau en op het verbeteren van situaties (zowel naar plaats als tijd) die bij het gemiddelde achterblijven.



2. Maatregelen en acties vervolg Aanvalsplan

2.1 *Sociale Veiligheid en OV-chipkaart en poortjes (OVCP).*

Doel is om de kans die de introductie van de OV-chipkaart en poortjes biedt voor het vergroten van de sociale veiligheid feitelijk te effectueren. De invoering van de OVCP leidt naar verwachting tot minder zwartrijden en daarmee tot een verbetering van de sociale veiligheid. De overtuiging is echter dat met gerichte aandacht voor de sociale veiligheid in relatie tot de invoering van OVCP het effect op de sociale veiligheid nog beter kan worden. Daartoe zal een ex-ante evaluatie worden uitgevoerd. Hierin zal een inschatting gemaakt worden van de mogelijke en verwachte verbeteringen en zal bezien worden of de voorgenomen invoeringsmaatregelen nog aanpassing behoeven. Deze ex-ante evaluatie heb ik inmiddels opgestart. Bij deze ex-ante evaluatie zal de relatie met toezicht (zowel menselijk toezicht als toezicht via camera's) nadrukkelijk worden betrokken.

ACTIE 1.

Uitvoeren van een ex-ante evaluatie sociale veiligheid chipkaart en poortjes. De adviezen uit de ex-ante evaluatie worden meegenomen in het invoeringstraject van de OV-chipkaart, terwijl bij de evaluatie van de chipkaart het effect op de sociale veiligheid wordt betrokken.

2.2 *Elektronisch betalen in de taxi.*

Doel is om de veiligheid in de taxi te vergroten door reizigers de mogelijkheid te bieden zonder contant geld te betalen.

Op dit moment zijn er al taxi's waarin het mogelijk is om elektronisch te betalen. Dat dit niet voor alle taxi's het geval is, is vooral een kostenoverweging van de ondernemer, want technisch zijn inmiddels voldoende mogelijkheden beschikbaar. Mede gezien de wens tot beperking van de regelgeving door de overheid zie ik geen dringende reden om de mogelijkheid tot elektronisch betalen als faciliteit voor alle taxi's te verplichten. Als toekomstideaal wordt gestreefd naar elektronische betaling ook via de chipkaart. Omdat invoering van de chipkaart in het openbaar vervoer veel inspanningen vergt zal de introductie in de taxi pas aan de orde komen nadat de invoering in het openbaar vervoer succesvol is afgerond.

ACTIE 2

Een jaar na introductie van de chipkaart in het OV bezien of en onder welke condities de introductie van de chipkaart in taxi's realiseerbaar is.

2.3 *De rol van menselijk toezicht mede in relatie tot technische toezichtsmiddelen*

Doel is het realiseren van een situatie waarin reizigers en personeel zich veilig voelen en weinig incidenten meemaken. Technische hulpmiddelen zoals camera's kunnen daarbij helpen maar kunnen de menselijke aanwezigheid slechts beperkt vervangen. Camera's worden zowel in stationsomgevingen gebruikt alsmede in de voertuigen. Op dit gebied vinden veel ontwikkelingen plaats. In het kader van het versterken van cameratoezicht in relatie tot het voorkomen van terroristische aanslagen wordt door de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding extra geïnvesteerd in cameratoezicht.



In totaal is een bedrag van € 31 mln beschikbaar voor versterking van cameratoezicht in luchtvaart en openbaar vervoer. Deze extra investering zal ook de sociale veiligheid ten goede komen. Speciaal zal aandacht worden gegeven aan de toepassing van intelligente¹ camera's, de inrichting van cameratoezicht en de opvolging op basis van de door dit toezicht verkregen informatie. Vervoerbedrijven geven aan dat zij met de invoering van de chipkaart geen grote wijzigingen verwachten in het menselijk toezicht. De vervoerbedrijven zijn zich zeer bewust van de noodzaak van menselijk toezicht. NS heeft aangegeven de service en informatiefunctie op de trein te willen versterken, als het element kaartcontrole na invoering van de OV-chipkaart minder aandacht hoeft. Behoudens het betrekken van menselijk toezicht in de uit te voeren ex-ante evaluatie, geven de vervoerbedrijven aan andere acties of studies op dit moment niet zinvol te vinden. Ik sluit me daar bij aan.

2.4 Borging, sturing en controle van de sociale veiligheid in het OV

De systematiek die daarvoor onder het oorspronkelijke Aanvalsplan is opgezet wordt de komende jaren gecontinueerd.

Dit impliceert:

- Vastleggen van doelen. Voor het stads- en streekvervoer worden de doelen uitgedrukt in streefcijfers voor het gevoel van sociale veiligheid. Deze streefcijfers worden jaarlijks geactualiseerd. Voor het hoofdrailnet worden jaarlijks afspraken gemaakt over de sociale veiligheid met NS en ProRail in het vervoerplan, respectievelijk het beheerplan.
- Uitvoeren van monitoring en publiek maken resultaten. De monitoring betreft zowel reizigers, personeel als het zwartrijden². De monitoring leidt er toe dat vervoerbedrijven en vervoerautoriteiten de vinger aan de pols houden en bij ongewenste ontwikkelingen kunnen bijsturen.
- Voortzetting kenniscentrum sociale veiligheid OV en voortzetting van het platform sociale veiligheid OV, waarin overheden en vervoerbedrijven samenwerken. Dit zorgt voor stimulering van ontwikkelingen, nieuwe impulsen en uitwisseling van ervaringen. Het kenniscentrum werkt bijvoorbeeld aan de verbetering van preventieprogramma's en ook worden verkenningen en pilot's gedaan naar een veiliger inrichting van de fysieke omgeving.
- Overige activiteiten rijksoverheid. Zoals toegezegd in de brief van de minister van Justitie van 16 april 2007 (TK,2006-2007, 28642, nr 19) zal het OM na raadpleging van de betrokken partijen en voordat invoering van ET/BTS³ is afgerond de condities aangeven waaronder tot strafrechtelijke vervolging van zwartrijden zal worden overgegaan.

¹ Intelligente camera's reageren op verdachte situaties zoals opstootjes, lawaai en achtergelaten bagage. Als verdachte situaties worden waargenomen komt het camerabeeld automatisch en met een attentiemelding in beeld in de cameratoezichtruimte, zodat direct passende maatregelen kunnen worden getroffen.

² Monitoring van de veiligheid van de reizigers vindt jaarlijks plaats. Voor het personeel is tijdens het Aanvalsplan eveneens jaarlijks gemonitord. Enkele vervoerbedrijven willen vanwege enquêteoverlast en vanwege stabiele resultaten een tweejaarlijkse frequentie, doch ik streef ernaar om de éénjaarlijkse frequentie te continueren. De monitor zwartrijden wordt jaarlijks uitgevoerd daar waar tijdens de vorige meting het percentage hoger was dan 3%. Dit wordt gecontinueerd tot invoering OVCP.

³ ET/BTS is de terminologie in het rapport inzake sanctioneren zwartrijden. Het staat voor respectievelijk electronic ticketing en beheerste toegang stations. ET/BTS is synoniem voor OV chipkaart en poortjes (OVCP).



Tevens zal op basis van de opgedane praktijkervaringen de handreiking reis- en verblijfsverboden beter toepasbaar worden gemaakt en zo mogelijk worden aangevuld met best-practices.

ACTIE 3

Voortzetting van jaarlijkse sturing en monitoring alsmede voortzetting van kenniscentrum svov en platform svov.

ACTIE 4.

Het OM zal na raadpleging van de daarbij betrokken partijen en voordat de Invoering van OVCP is afgerond de condities aangeven waaronder tot Strafrechtelijke vervolging van zwartrijden zal worden overgegaan.

ACTIE 5.

De handreiking reis- en verblijfsverboden beter toepasbaar maken en deze zo mogelijk aanvullen met 'best practices'.

2.5 Versterking toezicht metro in de avonduren

Door de Tweede Kamer is op 5 juli 2007 de motie Brinkman aanvaard. In deze motie wordt de regering gevraagd te bevorderen dat het toezicht in de metro tijdens de avonduren wordt versterkt. Omdat het hier primair een decentrale verantwoordelijkheid betreft is deze wens van de Kamer voorgelegd aan de betrokken stadsregio's. De stadsregio's Amsterdam en Rotterdam hebben hierop inmiddels gereageerd.

Voor de stadsregio Amsterdam geldt dat de voorstelling van zaken omtrent de veiligheid in de metro niet wordt herkend. De stadsregio meldt dat de veiligheid de afgelopen jaren continue is verbeterd. Er wordt een samenhangend pakket veiligheidsmaatregelen toegepast en de verwachting is dat met de instelling van het Veiligheidsteam Openbaar Vervoer binnen de regiopolitie Amsterdam-Amstelland het toezicht in het openbaar vervoer verder zal toenemen. Het bestaande pakket maatregelen is volgens de stadsregio succesvol en onderbouwing om hierin verschuivingen aan te brengen ontbreekt. Als door het Rijk extra middelen beschikbaar zouden worden gesteld dan stelt de stadsregio voor om een experiment met extra avondtoezicht te houden.

De stadsregio Rotterdam herkent wel de terugloop van de veiligheid in de metro. Het klantoordeel is recent gedaald van 7,1 naar 6,9. Er is een 'Kwaliteitsverbeteringsplan metro' opgesteld en in uitvoering genomen. Beoogd wordt om in 2008 een waardering van 7,2 te bereiken en daarna door te groeien naar 7,5. In aanvulling daarop is de stadsregio desgewenst bereid om de gevolgen van de motie Brinkman in het gehele programma van sociale veiligheid in te passen, indien het Rijk hiervoor financiële middelen beschikbaar stelt.

Naar mijn mening blijkt uit de reacties van de beide stadsregio's dat aan de eigen verantwoordelijkheid op uitstekende wijze invulling wordt gegeven. Het toekennen van aanvullende middelen door de Rijksoverheid voor specifieke doelen is met de introductie van de BDU in beginsel niet meer mogelijk.



3. Planning

Actie	Te realiseren uiterlijk
1. Uitvoeren van een ex-ante evaluatie chipkaart en sociale veiligheid en verwerken resultaat in invoeringstraject chipkaart	December 2007
2. Elektronisch betalen in taxi mede via chipkaart bezien en zo mogelijk realiseren	Eerste helft 2010
3. Voortzetting sturing en monitoring en voortzetting van kenniscentrum en van het platform svov	continue
4. Opstellen beleidslijn OM inzake strafvervolging zwartrijden na invoering OVCP	Tweede helft 2008
5. De handreiking reis- en verblijfsverboden beter toepasbaar maken en deze zo mogelijk aanvullen met 'best-practices'.	Eerste helft 2008