

**Nationaal Veiligheids-
arrangement Spoorvervoer**

Arnhem, 10 juni 2004

Nationaal Veiligheidsarrangement Spoorvervoer

Arnhem, 10 juni 2004

Opdrachtgever : **Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties**

Adviseurs : **ir. M.J.P. Leemans**

Ons kenmerk : **R-03-12-012**

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	1
1. Inleiding	3
2. Sociale veiligheid in het spoorwegvervoer.....	7
3. Werking NVA	14
4. Taken en verantwoordelijkheden	17
5. Landelijke aanpak sociale veiligheid spoorvervoer	22
6. Duur, monitoring en evaluatie.....	27

Bijlagen

1. Incidentenindicatie Sociale Veiligheid Nederlandse Spoorwegen
2. Aanpak sociale veiligheid spoorvervoer
3. Leidraad lokale / regionale uitwerking NVA
4. Acties landelijke aanpak sociale veiligheid spoorvervoer
5. Overzicht leden begeleidingscommissie

Samenvatting

In het Strategisch Akkoord van juli 2002 heeft het kabinet aangegeven dat het de verbetering van de veiligheid in het openbaar vervoer belangrijk vindt. Ter uitwerking hiervan is het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer opgesteld. Het plan bevat een aantal maatregelen waaronder maatregel 13: Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA).

Het NVA beoogt inzichtelijk te maken wat de spoorvervoerders, met de NS als belangrijkste partner doen aan veiligheid en waartoe de partners in veiligheid 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. Met als doel alle schakels in de keten en de daarbij betrokken partijen optimaal te laten samenwerken om de veiligheid op en rondom het spoor te verbeteren.

Relevante partijen in deze veiligheidsketen betreffen naast de spoorvervoerders: gemeenten, politie, Openbaar Ministerie, Prorail en de betrokken departementen van Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Justitie.

Het NVA is een parapluovereenkomst. De lokale / regionale uitwerking kan plaatsvinden in concrete, gebiedsspecifieke veiligheidsarrangementen (voorbeelden hiervan zijn Rotterdam Centraal, Hoekse Lijn, Amsterdam Stationseiland). De finale afweging ten aanzien van prioriteit alsmede de inzet van middelen vindt namelijk per definitie lokaal of regionaal plaats. Het NVA biedt een kapstok voor deze lokale afspraken, waarbij tevens gebruik kan worden gemaakt van de Handreiking Lokale Veiligheidsarrangementen (maatregel 12 uit het Aanvalsplan SVOV).

Centraal in de **landelijke** aanpak van de sociale veiligheidsproblematiek staan de volgende onderwerpen:

1. geweldsprotocol;
2. assistentieverlening politie;
3. zwartrijden;

4. handreiking reis- en verblijfsverbod;
5. preventief fouilleren.

Ad 1: Geweldsprotocol

De NS heeft ter uitwerking van het NVA een geweldsprotocol opgesteld voor haar medewerkers waarin de aanpak van agressie en geweld tegen het personeel centraal staat. Zij zegt toe dat medewerkers die tijdens de uitoefening van hun functie worden geconfronteerd met geweld en andere strafrechtelijke feiten altijd aangifte doen bij de politie.

De politie en het Openbaar Ministerie behandelen aangiften van geweld tegen NS-conducteurs op een vergelijkbare wijze als aangifte van geweld tegen "ambtenaren in de bediening van hun functie". Het OM zal bij het vervolgen rekening houden met het feit dat dit een strafverzwarende omstandigheid is.

Ad 2: Assistentieverlening politie

Tussen NS en politie zijn afspraken gemaakt met betrekking tot de assistentieverlening van de politie bij noodgevallen zoals fysieke, dus feitelijke bedreiging met een daarvoor geschikt middel en/of lichamelijk geweld. Afsproken is dat de politie een reactieprioriteit 1 hierbij hanteert (hoogst mogelijke prioriteit).

Ad 3: Zwartrijden

Met betrekking tot het onderwerp zwartrijden - dat gezien de voortkomende agressie hieruit een hoge prioriteit heeft - zijn afspraken gemaakt tussen NS en Openbaar Ministerie. Vanaf 2008 zal in beginsel geen strafrechtelijke behandeling van zwartrijden op het spoor door het OM plaatsvinden met dien verstande dat de restcategorie van notoire zwartrijders en degenen die zich niet wensen te identificeren door het OM effectief worden aangepakt. 2008 is als datum gekozen omdat de NS dan de volledige invoering van Beheerste Toegang Stations (BTS) met Electronic Ticketing (ET) voorziet.

Met betrekking tot de handreiking reis- en verblijfsverbod (ad 4) en het preventief fouilleren (ad 5) vindt momenteel onderzoek plaats, getrokken door het Ministerie van Justitie.

Het NVA kent een looptijd tot 2008, waarbij jaarlijks de voortgang wordt gemonitord en gerapporteerd aan de Kamer.

1. Inleiding

Aanleiding

In het Strategisch Akkoord van juli 2002 heeft het kabinet aangegeven dat het de verbetering van de veiligheid in het openbaar vervoer belangrijk vindt. Op basis van dit strategisch akkoord heeft het kabinet een ambitieus programma van maatregelen gepresenteerd "*Naar een veiliger samenleving*". In dit integrale veiligheidsprogramma staat een overzicht van maatregelen om de komende jaren een verhoogde inspanning te leveren bij de aanpak van criminaliteit en overlast. De nadruk in het veiligheidsprogramma wordt gelegd op het herwinnen van de openbare ruimte alsmede de aanpak van stelselmatige daders (veelplegers) en de jeugd.

De verbetering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer is expliciet opgenomen in het veiligheidsprogramma. Het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV) is te beschouwen als het eerste op nieuwe leest geschoeide beleidsprogramma. Conform het veiligheidsprogramma is het opgezet vanuit het principe dat er zoveel mogelijk vanuit een integrale (keten)aanpak moet worden gewerkt, waarbij alle relevante partijen om een zichtbare extra inspanning wordt gevraagd en op hun prestaties worden aangesproken.

Het plan bevat een aantal maatregelen waaronder maatregel 13: Nationaal Veiligheidsarrangement (NVA).

Maatregel 13: Nationaal Veiligheidsarrangement

Zowel reizigers als NS-medewerkers ervaren op en rond de spooromgeving een zekere mate van onveiligheid, zo blijkt uit diverse onderzoeken en het Roodboek "Onveiligheid spoort niet" van FNV Bondgenoten. Het bleek al eerder uit een in opdracht van de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie gehouden onderzoek "Geweld tegen werknemers in de (semi) openbare ruimte" van maart 2001. Dit onderzoek richtte zich op politieagenten, conducteurs, verkoopmedewerkers, taxichauffeurs en penitentiaire inrichtingswerkers. Kort samengevat is de beroepsgroep treinconductor de meest kwetsbare. Of het nu gaat om verbaal geweld, serieuze bedreigingen of fysiek geweld, de treinconductor is helaas koploper in het slachtofferschap.

Hierbij moet echter wel vermeld worden dat van de onderzochte beroeps-
groepen de conducteur verreweg de meeste klantcontacten heeft.

Vanwege het maatschappelijk belang van een goed functionerend en veilig
landelijk opererend spoorvervoer dienen, naast de eigen inspanningen van
de NS, de diverse partners in veiligheid integraal hun bijdrage te leveren
aan de veiligheid op en rond de spooromgeving. Niet in alle gevallen is
bekend wie, wat moet doen als de (sociale) veiligheid in het geding is van
reizigers, personeel en materieel.

Het NVA beoogt inzichtelijk te maken wat de NS doet aan veiligheid en
waartoe de partners in veiligheid zich verbinden. Het beschrijft de veilig-
heidsketen op en rondom het spoor waarbij zowel preventie als repressie van
belang zijn. Met als doel alle schakels in de keten en de daarbij betrokken
partijen optimaal te laten samenwerken om de veiligheid op en rondom het
spoor te verbeteren.

Relevante partijen in deze veiligheidsketen betreffen naast de NS: de
gemeenten, politie, Openbaar Ministerie, Prorail en de betrokken
departementen van Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Justitie.

Nationaal spoorvervoer

Dit Nationaal Veiligheidsarrangement heeft betrekking op het gehele
spoorvervoer. Hierin vervult de NS vanuit haar rol als concessienemer voor
het hoofdrailnet een cruciale rol. Regionale spoorvervoerders als Syntus en
Noordned kunnen zich vinden in de in dit NVA gemaakte landelijke
afspraken, maar nemen vanuit hun regionale functie niet direct deel aan dit
NVA. Alle inspanningen van politie en openbaar Ministerie zijn ook van
toepassing op de andere vervoerders, veronderstellende dat zij
overeenkomstige inspanningen leveren.

Samenhang met andere maatregelen

Het NVA is een parapluovereenkomst die voortkomt uit het Aanvalsplan
SVOV.

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.

De lokale/regionale uitwerking kan plaatsvinden in concrete, gebieds-specifieke veiligheidsarrangementen (voorbeelden hiervan zijn Rotterdam Centraal, Hoekse Lijn, Amsterdam Stationseiland). De finale afweging ten aanzien van prioriteit alsmede de inzet van middelen vindt namelijk per definitie lokaal of regionaal plaats.

Het NVA biedt een kapstok voor deze lokale afspraken, waarbij tevens gebruik kan worden gemaakt van de Handreiking Lokaal Veiligheidsarrangement (maatregel 12 uit het Aanvalsplan SVOV). Deze handreiking gaat concreet in op de stappen die partijen moeten zetten om te komen tot een goed werkend Lokaal Veiligheidsarrangement en beschrijft de inhoud van een dergelijk arrangement. In Bijlage 3 van dit NVA is een leidraad opgenomen voor de te formuleren doelstellingen op lokaal/regionaal niveau.

In geval van veiligheid op trajecten ligt het accent op een regionale dan wel landelijke aanpak. Bij stations ligt het accent op een lokale aanpak, waarbij de regionaal dan wel landelijk overeengekomen afspraken als uitgangspunt gelden. In veel gevallen speelt de problematiek zich af in de spoortrajecten die tussen en/of in de buurt van relatief onveilige stations liggen (de zogenaamde hotspots).

Kortom, dit NVA bevat de afspraken die landelijk kunnen en moeten worden gemaakt. Het geeft een overzicht van de taken van elke partner bij de aanpak van de sociale onveiligheid op het spoor en de inspanningen die zij verricht/gaat verrichten. De feitelijke uitwerking van deze "paraplu-afspraken" vindt lokaal dan wel regionaal plaats in de lokale/regionale driehoek, waarbij de aanpak afhankelijk is van de aard en inhoud van de problematiek.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit NVA wordt de sociale veiligheidsproblematiek bij de NS beschreven, waarna in hoofdstuk 3 de werking van het NVA centraal staat.

De taken en verantwoordelijkheden van betrokken partijen staan in hoofdstuk 4 beschreven. De gezamenlijke uitgangspunten in de landelijke aanpak van de sociale veiligheidsproblematiek bij de NS vinden hun weerslag in hoofdstuk 5. Dit NVA sluit af met enkele opmerkingen inzake doorlooptijd, monitoring en evaluatie.

2. Sociale veiligheid in het spoorwegvervoer

Algemeen

De problematiek van de sociale (on)veiligheid in het openbaar vervoer, staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een reeds langer voelbaar maatschappelijk fenomeen, waarbij een toename is te constateren van normoverschrijdend en gewelddadig gedrag bij burgers in het algemeen en specifieke groepen (jeugdgroepen, drug - en alcoholgebruikers) in het bijzonder.

Uit politiegegevens blijkt het aantal landelijk geregistreerde geweldsdelicten in de Nederlandse samenleving de afgelopen 10 jaar bijna is verdubbeld (CBS 2003). De toename wordt vooral gesignaleerd in geregistreerde mishandeling en bedreiging. De meest gesignaleerde vorm van overlast in woonbuurten werd de afgelopen 10 jaar (tot 2002) veroorzaakt door groepen jongeren, op enige afstand gevolgd door overlast door alcohol- en drugsgebruik (Projectbureau Politie-monitor 2003). Tevens meldt de Politie-monitor dat 28% van de Nederlandse inwoners zich in 2003 wel eens onveilig voelde.

Regionaal openbaar vervoer

Onderstaande tabel laat zien dat er in 2003 een sterke verbetering is opgetreden in de sociale veiligheid van de reiziger in het regionaal OV (exclusief trein) t.o.v. de voorgaande jaren, zowel qua gevoel als qua meegemaakte incidenten.

	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%.

Voor het rijdend en controlerend personeel in het regionaal OV (exclusief NS) is het beeld genuanceerder. Ook daar is in 2003 een sterke daling te zien van het aantal meegemaakte incidenten, maar dit heeft zich (nog) niet overeenkomstig doorgezet in het gevoel.

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 locaties 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.

Sociale veiligheid in het railvervoer

Uit gegevens van de Nederlandse Spoorwegen (Railpocket) blijkt dat het aantal door personeel gemelde incidenten sinds 2001 sterk is gestegen. Het aantal absolute meldingen is in 2003 (12.249) met driekwart toegenomen ten opzichte van 2001 (6.944). Daaruit mag niet direct worden afgeleid dat het aantal incidenten in 2003 gestegen is. De toename van het aantal meldingen hangt vooral samen met de grotere controlekans, de bredere beschikking over de Railpocket en de grotere meldingsbereidheid door NS-medewerkers.

Van het totaal aantal incidenten in 2003 werd 61% veroorzaakt door zogenaamde 'zwartrijders' (in totaal 7443), 15% door ontoelaatbaar gedrag en 6 % door drank- en of druggebruik. De overige 18% werd veroorzaakt door ruzie, irritaties rondom vertraagde of uitgevallen treinen of anderszins. Meer specifiek varieert het gedrag van reizigers van handtastelijkheden, bedreiging, intimidatie, dreigen met wapen, diefstal en beroving tot uitschelden, spugen, lastig gedrag van persoon of groep, wangedrag, vernieling en graffiti.

De veiligheidsbeleving van zowel de medewerkers als van de reizigers blijkt uit cijfers van NS overdag goed te zijn, maar in de avonduren is de veiligheidsbeleving nog onvoldoende.

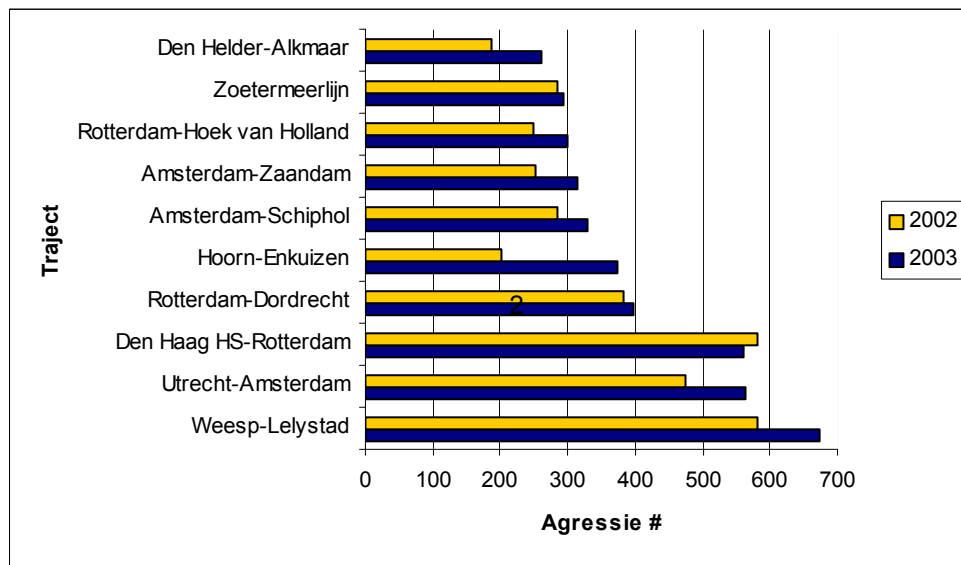
Bij de reizigers is er overigens het laatste jaar zowel overdag als 's avonds sprake van een verbetering van het veiligheidsgevoel. Onderstaande tabel illustreert dit aan de hand van de kwartaalgegevens 2003-2004.

	2003	2003	2003	2003	2004
	I	II	III	IV	I
Sociale veiligheid overdag op station 7 of hoger	79%	82%	82%	82%	82%
Sociale veiligheid 's avonds op station 7 of hoger	38%	40%	41%	41%	43%
Sociale veiligheid in trein 7 of hoger	65%	68%	70%	70%	71%

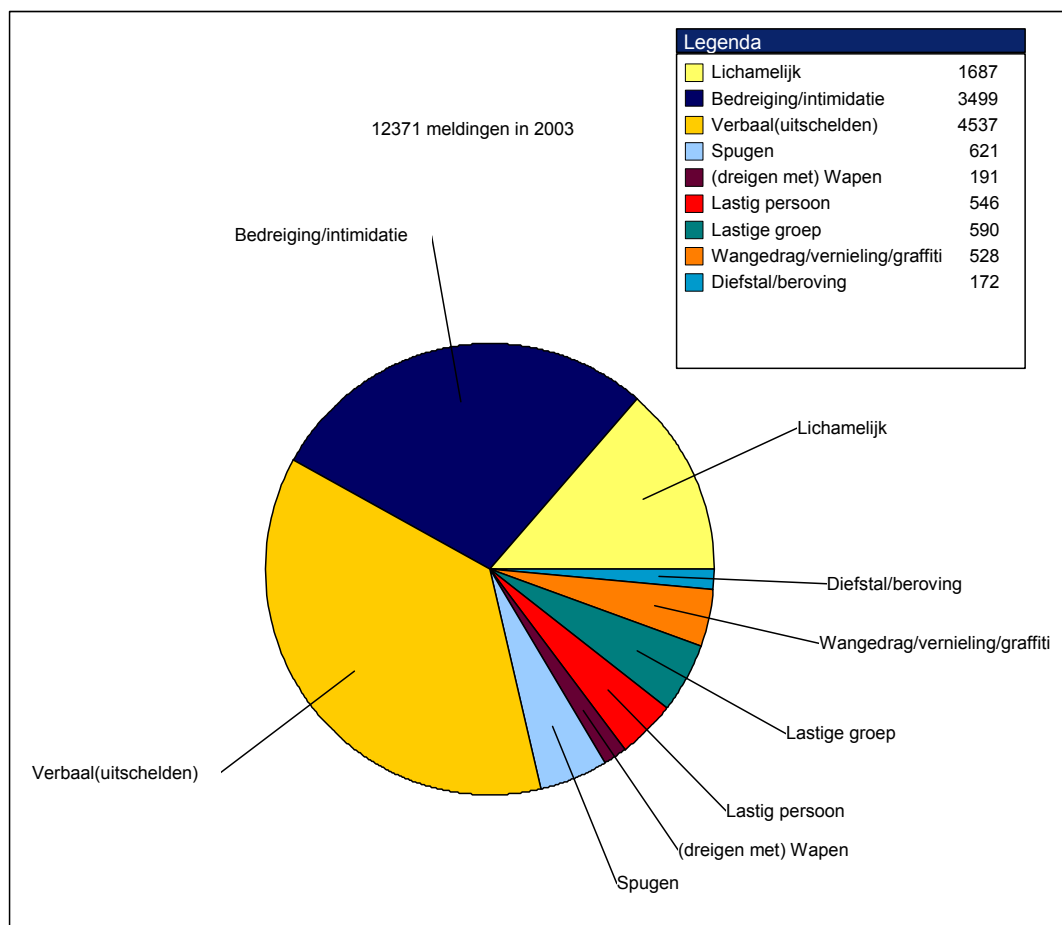
Voor medewerkers geldt een waardering van de sociale veiligheid overdag van 84% van de medewerkers dat dit een rapportcijfer 7 of hoger geeft. De waardering van de sociale veiligheid 's avonds bedraagt 46% met een rapportcijfer van 7 of hoger.

Het blijkt dat de agressiemeldingen zich concentreren op en rondom bepaalde stations, met name in de grote steden, en op bepaalde trajecten. Naar aanleiding van het aantal agressiemeldingen heeft de NS een Top 10 van agressie baanvakken opgesteld. De NS meldt op deze lijnen onder andere terreur door jongeren en groepen zakkenrollers en overvallers van reizigers. Lijnen die in dit verband naam hebben gemaakt zijn de Zoetermeerlijn, Flevolijn, Hoekselijn en de Schiphollijn.

Figuur: Top 10 agressiemeldingen



Figuur: Meldingen onderverdeeld naar agressievormen



Duidelijk is dat het hier gaat om een urgente maatschappelijke problematiek, die zich niet makkelijk op korte termijn 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. Ook de recente dreiging van terroristische aanslagen draagt bij aan het onveiligheidsgevoel op en rondom het spoor.

Problematiek zwartrijden

Ongeveer 60% van de gemelde incidenten tegen NS-personeel heeft te maken met zwartrijden. Het zwartrijdpercentage bij NS is gemiddeld over het hele net 1,7%. Zwartrijden vindt vooral plaats in stoptreinen op korte trajecten in de Randstad. Op lange Intercity trajecten is het zwartrijden verwaarloosbaar klein. In totaal is in 2003 circa 5,4 miljoen keer zwartgereden, waarvan er bij controle ruim 1,6 miljoen verplicht worden tot het betalen van een verhoogd tarief. De gemiddelde trefkans bij een treinreis van 30 minuten is momenteel 50%.

Van de ruim 1,6 miljoen gecontroleerde reizigers zonder geldig vervoerbewijs betaalt een deel (ca. 1.000.000) in de trein het verhoogde treintarief. Tegen de rest (ca. ruim 600.000) wordt voorlopig proces-verbaal opgemaakt, met de mogelijkheid, conform de WP 2000, om vervolging binnen 28 dagen af te kopen (25%).

Nadat incassobureaus daarna nog 3 maanden proberen de niet betaalde vervoerbewijzen te incasseren blijven er ongeveer 420.000 niet betaalde over. Hiervan gaat een deel in dossiervorm naar het OM en een deel moet als niet-incasseerbaar worden gezien als uitval (GBA).

Bijna de helft van het aantal voorlopige processen verbaal komt terecht bij 8% van de zwartrijders.

Recent onderzoek onder een groep frequente overtreders (wat zwartrijden betreft) toont aan dat deze groep (de top 100 zwartrijders) voor 90% ook voor andere zaken bij Justitie bekend is als veelpleger (bron: niet gepubliceerd onderzoek waarbij de top 100 zwartrijders door de Justitiële

Documentatie is gescreend). Zij maken zich dus niet alleen veelvuldig schuldig aan zwartrijden maar begaan ook andere overtredingen en/of misdrijven. Deze groep veroorzaakt op en rond het spoor extreme overlast, welke vaak in de publiciteit komt (Flevolijn, Zoetermeerlijn enz.).

Spoorvandalisme

De laatste tijd hebben zich een aantal incidenten voorgedaan met betrekking tot spoorvandalisme die erg in het nieuws zijn geweest.

Dit soort incidenten is niet nieuw, maar het aantal incidenten en de ernst ervan lijkt wel toe te nemen. Dit laatste betekent dat het risico wat deze incidenten met zich meebrengen groter wordt. Primair is ProRail verantwoordelijk voor de veiligheid van de infrastructuur, maar aangezien NS hier alle belang bij heeft, levert de NS ook een bijdrage aan de aanpak van spoorvandalisme. Op risicolocaties plaatst ProRail hekken, er worden proeven gedaan met mobiele camerasystemen, (bouw)materialen worden zoveel mogelijk opgeruimd. De Minister van Justitie heeft besloten om vanaf 15 mei 2004 ProRail de mogelijkheid te bieden 50 functionarissen aan te wijzen als buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA). Dat betekent dat speciale medewerkers van ProRail boetes op kunnen leggen aan personen die zich schuldig maken aan vandalisme, het op het spoor lopen, afval dumpen langs de rails of bij gesloten spoorbomen het spoor oversteken.

Conclusie

Uit bovenstaande analyse van de sociale onveiligheidsproblematiek in het spoorvervoer blijkt dat deze aansluit bij de problematiek zoals die is geformuleerd in het programma "Naar een veiliger samenleving".

Het eerste speerpunt hierin is de aanpak van de stelselmatige dader en van jeugdcriminaliteit. Dit betekent dat met voorrang zaken die zich afspelen in de openbare ruimte zoals openlijk geweld, straatroven, vernielingen, **misdragingen in het openbaar vervoer** en overtredingen door jeugdigen gepleegd door politie en justitie worden opgepakt.

NS-personeel wordt regelmatig geconfronteerd met agressie of sociaal onveilige situaties. Ongeveer 60% van de door NS-personeel gemelde agressie heeft zwartrijden als oorzaak.

Binnen de groep zwartrijders blijkt een kleine groep (8%) verantwoordelijk te zijn voor bijna de helft van het aantal proces verbalen. Uit onderzoek blijkt tevens dat deze groep ook regelmatig anderszins met justitie in aanraking komt.

3. Werking NVA

Ketenbenadering

Uitgangspunt bij de aanpak van de sociale veiligheid bij de NS is de ketenbenadering. Dit betekent dat partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en taken een bijdrage aan de oplossing leveren. In eerste instantie is dit de NS die voor de veiligheid van haar reizigers en personeel moet zorgen. In de tweede plaats zijn dat de burgemeesters, de politie en het OM die in de lokale driehoek zorgdragen voor handhaving van de openbare orde en het voeren van een opsporings- en vervolgingsbeleid. In de derde plaats is ook de inbreng op provinciaal en rijksniveau van belang.

De ketenbenadering richt zich op de verwezenlijking van een volgorde- en integrale keten van maatregelen op het terrein van pro-actie, preventie, preparatie, repressie en nazorg.

Pro-actie	is het structureel voorkomen van onveiligheid, bijvoorbeeld door het hanteren van BTS-systemen.
Preventie	is het voorkomen van de directe oorzaken van onveiligheid en het beperken ervan door het doorvoeren van preventieve maatregelen in een bepaald gebied.
Preparatie	is de voorbereiding op de bestrijding van mogelijke aantasting van de veiligheid.
Repressie	is de bestrijding van onveiligheid en de verlening van hulp in acute noodsituaties door de daadwerkelijke inzet van politie en andere hulpverleningsdiensten.
Nazorg	is alles wat nodig is om zo snel mogelijk terug te keren naar normale verhoudingen door bijvoorbeeld opvang van slachtoffers en eigen personeel.

De verbinding tussen partijen uit zich in termen van gezamenlijkheid, betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en aanspreekbaarheid. Een adequate aanpak van de sociale veiligheidsproblematiek kan alleen slagen als de handen ineengeslagen worden en ieder zijn deel van de verantwoordelijkheid voor zijn rekening neemt. *Betrouwbaarheid* en *voorspelbaarheid* stellen eisen aan de mate waarop men van elkaar aankan en de mate waarin de partijen elkaar vooraf en tijdig op de hoogte stellen van de voorgenomen maatregelen.

Aanspreekbaarheid past in een niet vrijblijvende en professionele houding waarin partijen elkaar tot de verantwoording roepen over het niet bereiken van doelstellingen of het niet nakomen van afspraken.

In een sluitende keten moeten maatregelen evenwichtig verdeeld zijn over de schakels van preventie, pro-actie, preparatie, repressie en nazorg. Dat betekent dat naast intensieve controles de inzet op bijvoorbeeld de opvang van dak- en thuislozen onverminderd wordt voortgezet. Dat betekent ook dat daar waar een maatregel onvoldoende effect sorteert, op een ander terrein de inzet gecompenseerd moet kunnen worden.

Landelijke aanpak en incidentenindicatie

Het NVA beschrijft op hoofdlijnen de taken, verantwoordelijkheden en inzet van de verschillende partners in de veiligheidsketen. Daarnaast bevat het NVA een aantal onderwerpen die op landelijk niveau worden uitgewerkt. Concreet gaat het hierbij om:

1. geweldsprotocol;
2. assistentieverlening politie;
3. zwartrijden;
4. handreiking reis- en verblijfsverbod;
5. preventief fouilleren.

In het NVA wordt tevens een voorstel gedaan voor een methodiek waarmee de (onveiligheids)risico's op en rondom het spoor kunnen worden geanalyseerd en geprioriteerd (incidentenindicatie). Deze systematiek is als bijlage 1 aan deze notitie toegevoegd en gaat uit van drie veiligheidskwalificaties:

- hoog: trajecten/stations met een verhoogd veiligheidsrisico;
- middel: trajecten/stations met een gemiddeld veiligheidsrisico;
- laag: trajecten/stations met een beperkt veiligheidsrisico.

Op trajecten en stations met een verhoogd veiligheidsrisico handhaven NS en de politie uitsluitend gezamenlijk de orde, rust en veiligheid bij specifieke controles in het kader van SVOV dan wel andere acties buiten de reguliere controles om.

Dit betekent dat indien nodig het geweldsmonopolie van de politie alsmede de brede opsporingsbevoegdheid kan worden ingezet. Bij incidentondersteuning aan personeel en reizigers geldt dat handhaving plaats vindt op basis van een probleemgerichte en projectmatig georganiseerde aanpak.

Op trajecten en stations met een gemiddeld veiligheidsrisico en een beperkt veiligheidsrisico opereert NS zelfstandig. Echter, de politie wordt vooraf geïnformeerd te worden door NS over voorgenomen acties, buiten de reguliere controles om.

De politie heeft het voortouw bij de verdere uitwerking van deze methodiek, vervolgens kan in samenwerking tussen politie en NS de feitelijke prioritering en het uitwerken van de lijn- dan wel gebiedsspecifieke aanpak plaatsvinden.

4. Taken en verantwoordelijkheden

Uitgaande van de hierboven geschetste ketenaanpak is de taak en verantwoordelijkheid van de betrokken partners als volgt te definiëren.

Nederlandse Spoorwegen

- Primair verantwoordelijk voor de veiligheid in de trein en op de stations samen met Prorail verantwoordelijk voor de veiligheid.
- De NS vult deze verantwoordelijkheid in door het nemen van de volgende maatregelen (voor verdere uitwerking zie bijlage 2):
 - inzet controlerend en toezichhoudend personeel;
 - gecontroleerde toegang van stations;
 - meer aandacht voor schoonmaak, onderhoud en verlichting;
 - aandacht voor sociale veiligheid bij de ontwikkeling van stationsformules;
 - geven van actuele reisinformatie;
 - specifieke praktijkgerichte trainingen;
 - opvang en zorg;
 - inzet technische hulpmiddelen (o.a. communicatiemiddelen);
 - inzet technisch toezicht (camera's);
 - hanteren huisregels;
 - voorlichting op scholen;
 - samenwerking andere partijen.
- Het voorkomen van zwartrijden in de trein.
- Het verbaliseren van zwartrijden in de trein
- De handhaving van de normale bedrijfsorde (orde, rust, veiligheid) in de trein, in de stationshallen en op de perrons.
- Service en informatieverstrekking aan de reizigers.
- Verantwoordelijk voor preventief toezicht in de treinen en op de perrons.
- De NS stelt bij het maken van lokale/regionale afspraken één verantwoordelijk en bevoegd aanspreekpunt voor de overige betrokken partijen aan.
- De NS stemt haar aanpak van de sociale veiligheidsproblematiek af met de Dienst Spoorwegpolitie (DSP) en voert regelmatig overleg met deze partij.

Prorail

- NS Stations heeft in opdracht van ProRail de zorg voor het dagelijks beheer van de stations, te weten:
 - het dagelijks onderhoud;
 - het schoonmaakonderhoud;
 - de (sociale) veiligheid, waaronder de zorg voor het organiseren, instandhouden en afstemmen met andere betrokkenen van een calamiteitenorganisatie ter beveiliging van werknemers op en bezoekers (reizigers en passanten) van de stations.
- Deze taken worden door ProRail aan NS Stations opgedragen door het afsluiten van een beheerovereenkomst. Het niveau van onderhoud wordt vastgelegd in Service Level Agreements.
- Daar waar het gaat om de (sociale) veiligheid op het station hebben NS en ProRail een gezamenlijke verantwoordelijkheid als het gaat om de transferruimten in het station.
- ProRail draagt zorg onder meer voor de bouwkundige aanpassingen, verlichting, zichtlijnen.
- ProRail is verder verantwoordelijk voor installatie en beheer van informatiemiddelen op de stations en voor de informatie naar vervoerders. ProRail en NS zorgen voor de realisatie van cameratoezicht in de transferruimtes en op perrons
- ProRail heeft tot taak om te voorkomen dat op en rond de rails, (bouw)materiaal rondslingert of onbevoegde personen zich gemakkelijk schuldig kunnen maken aan diverse soorten vernielingen (o.a. vandalisme, graffiti en brandstichting).

Gemeenten

- Verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde alsmede meer specifiek voor de veiligheid in de stationsomgeving (burgemeester). Met betrekking tot die verantwoordelijkheid is de burgemeester, naast gemeentelijke bestuursorgaan, ook gezagsdrager over de politie voor wat betreft openbare orde aangelegenheden.
- Regierol bij de totstandkoming, implementatie en monitoring van het lokale, integrale veiligheidsbeleid.
- Het nemen van maatregelen (bijvoorbeeld inzet jongeren- en buurtwerk) om overlast in en rondom de stationsomgeving zoveel mogelijk te voorkomen.
- Beheer, onderhoud en schoonhouden van de stationsomgeving.
- Verantwoordelijk voor interwijkse verbindingen.
- De gemeenten kunnen de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) inzetten ter bevordering van de veiligheid en het veiligheidsgevoel in de stationsgebieden.

Politie

- Het uitoefenen van politietaken in de stationsomgeving, conform artikel 2 van de Politiewet, dus inclusief de hulpverlening aan burgers en (BOA)collega's van de vervoersmaatschappijen.
- Handhaving van de orde in treinen en op stations en perrons bij aantasting van de orde (conform Wet personenvervoer), aanvullend op de primaire verantwoordelijkheid van de NS in deze, namelijk bij geweld of indien de brede opsporingsbevoegdheid vereist is.
- Het opvolgen van assistentieverzoeken van het treinpersoneel.
- Verantwoordelijk voor preventief toezicht in stations en stationsgebieden (veiligheidsindicatie hoog) aanvullend op de primaire verantwoordelijkheid van de NS in deze.
- Bij noodgevallen zoals fysieke, dus feitelijke bedreiging met een daarvoor geschikt middel en/of lichamelijk geweld hanteert de politie een reactieprioriteit 1.
- De Dienst Spoorwegpolitie (DSP) heeft als primair werkgebied de perrons, de rails en de treinen. Om een aantal moverende redenen wordt te Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal en Schiphol op de gehele locatie in de basispolitiezorg door de DSP voorzien.

- De DSP zal in toenemende mate lijngebonden gaan werken ("van stations naar de treinen").
- De DSP zal in toenemende mate flexibel gaan werken onder meer door middel van de zogenaamde UPI-teams (unit probleemgerichte inzet).
- De DSP stemt voor wat betreft de orde- en veiligheidsaspecten het dienstjaarplan af met de NS en voert regulier overleg met deze partij.
- De politie zal medewerking verlenen aan de totstandkoming van lokale veiligheidsarrangementen.
- De Politieacademie besteedt in haar initiële onderwijs reeds aandacht aan veiligheid op het spoor. Om spoorwegkennis voor alle politie-ambtenaren toegankelijk te maken, zal informatie worden toegevoegd aan Politiekennisnet.

Openbaar Ministerie

- Verantwoordelijk voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde (ook wel justitiële handhaving genoemd), hierbij gaat in het geval van sociale veiligheid op het spoor de aandacht met name uit naar de veelplegers en geweldsdelicten.
- Het onderzoeken en aandragen van innovatieve en creatieve alternatieve vervolgingsmethodes.
- Informeren van de bij een delict betrokken geraakte benadeelden.
- Het Openbaar Ministerie (parket-generaal) zal meer eenduidigheid in de werkwijze van de regionale parketten bewerkstelligen ten aanzien van aanpak en afhandeling van zwartrijders.
- De hoofdofficier van Justitie van het Landelijk Parket oefent als toezichthouder toezicht uit op het functioneren van NS-medewerkers die over een buitengewone opsporingsbevoegdheid beschikken.
- Het Landelijk Parket keurt het dienstjaarplan van de DSP goed en bevordert op collegiale wijze en indien nodig de betrokkenheid daarbij van de regionale parketten.

Rijksoverheid

- De ministers van BZK, Verkeer en Waterstaat en Justitie bevorderen dat, indien nodig voor een adequate aanpak van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, wet- en regelgeving / beleidsnota's / circulaires / andere documenten worden aangepast of ontwikkeld.
- De ministers van BZK, Verkeer en Waterstaat en Justitie bevorderen dat indien gewenst (wetenschappelijk) onderzoek plaatsvindt naar (de aanpak van) SVOV.
- De ministers van BZK, Verkeer en Waterstaat en Justitie dragen ervoor zorg dat de Tweede Kamer periodiek wordt geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de aanpak van SVOV. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is leiding in het presenteren van gegevens over SVOV, m.u.v. gegevens die niet beschikbaar komen via de SVOV / V&W-monitoringsinstrumenten.
- De Ministeries van BZK en V&W onderzoeken of het in de politieregistraties mogelijk is om specifieke OV-incidenten en delicten te onderscheiden.
- Het Ministerie van BZK bevordert dat er pilots met elektronische aangifte van delicten op stations mogelijk worden gemaakt.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt met de NS afspraken over de aanpak van sociale veiligheid als onderdeel van de concessie voor het hoofdrailnet.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt met ProRail afspraken over de aanpak van sociale veiligheid als onderdeel van de beheerconcessie.

5. Landelijke aanpak sociale veiligheid spoorvervoer

In dit NVA wordt een aantal beleidsuitgangspunten beschreven die naast de taken en verantwoordelijkheden van iedere individuele partij de basis vormen voor een gezamenlijke aanpak van de sociale veiligheidsproblematiek bij de NS. Jaarlijks vindt monitoring van de afspraken uit dit NVA plaats. Dit biedt de mogelijkheid tot bijsturing op basis van nieuwe inzichten. Tevens kunnen partijen elkaar aanspreken op het (niet) nakomen van de beleidsafspraken. De aanpak van sociale veiligheid in het openbaar vervoer kent zoveel facetten en ketenpartners, dat niet altijd de verleiding kan worden weerstaan om naar elkaar te wijzen ingeval van het niet nakomen van afspraken. Door het vastleggen van gezamenlijke uitgangspunten in de aanpak van sociale veiligheid wordt dit zoveel mogelijk voorkomen.

Bij deze gezamenlijk aanpak van sociale veiligheid bij de NS geldt een aantal algemene uitgangspunten:

- De NS is primair verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in de trein en samen met Prorail voor de sociale veiligheid op het station. Dit betekent dat van de NS een maximale inspanning wordt verwacht in het voorkomen en adequaat omgaan met situaties van sociale onveiligheid.
- Bij het maken van lokale/regionale afspraken stelt de NS één verantwoordelijk en bevoegd aanspreekpunt voor de overige betrokken partijen aan.
- De in bijlage 1 opgenomen systematiek voor incidenten indicatie wordt het (verder uit te werken) en periodiek te gebruiken kader voor de indeling van trajecten en stations naar (on)veiligheidsproblematiek.
- De feitelijke aanpak per station/traject wordt niet landelijk maar lokaal/regionaal bepaald, betrokken partijen zeggen hun medewerking toe aan het maken van afspraken op lokaal/regionaal niveau.
- Betrokken partijen zeggen hun medewerking toe aan het - waar nodig - verder uitwerken van de hieronder genoemde onderwerpen.

Centraal in de landelijke aanpak van de sociale veiligheidsproblematiek staan de volgende onderwerpen:

1. geweldsprotocol;
2. assistentieverlening politie;
3. zwartrijden;
4. handreiking reis- en verblijfsverbod;
5. preventief fouilleren.

Ad 1: Geweldsprotocol

De NS zegt toe dat medewerkers die tijdens de uitoefening van hun functie worden geconfronteerd met geweld en andere stafrechtelijke feiten altijd aangifte doen bij de politie.

De betrokken partijen (o.a. NS, politie, OM) maken binnen de wettelijke kaders, relevante beschikbare gegevens inzichtelijk voor betrokken partners.

De *politie* en het *Openbaar Ministerie* behandelen aangiften van geweld tegen NS-conducteurs op een vergelijkbare wijze als aangifte van geweld tegen "ambtenaren in de bediening van hun functie". Het OM zal bij het vervolgen rekening houden met het feit dat dit een strafverzwarende omstandigheid is. Dit kan betekenen dat op lokaal/regionaal niveau tussen OM en NS hierover aanvullende afspraken kunnen worden gemaakt in de vorm van bijvoorbeeld een lokaal veiligheidsarrangement.

De NS heeft ter uitwerking van het NVA een geweldsprotocol opgesteld voor haar medewerkers waarin de aanpak van agressie en geweld tegen het personeel centraal staat.

Ad 2: Assistentieverlening politie

Een belangrijk deel van de sociale veiligheidsproblematiek op en rondom het spoor komt voort uit geweldsincidenten tegen NS-personeel.

De *politie* geeft assistentie aan NS medewerkers tijdens hun toezichthoudende en handhavende werkzaamheden. Indien Spoorwegpolitie geen tijdige reactie kan geven wordt assistentie verleend door de regiopolitie.

Bij noodgevallen zoals fysieke, dus feitelijke bedreiging met een daarvoor geschikt middel en/of lichamelijk geweld hanteert de *politie* een reactieprioriteit 1 (hoogst mogelijke prioriteit).

Assistentieverzoeken worden door de Centrale Meldkamer (CMK) van het KLPD doorgegeven aan die politieorganisatie die daarop het snelst kan reageren.

Ad 3: Zwartrijden

Het *Openbaar Ministerie* draagt primair de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de strafrechtelijke handhaving. Het OM zal eenduidigheid in de werkwijze van de regionale parketten brengen ten aanzien van de aanpak en sanctionering van zwartrijders en overlastgevende personen. Het betreft hier de groep notoire zwartrijders die tevens overlast geven en die voor een aanzienlijk deel van de sociale veiligheidsproblematiek verantwoordelijk zijn.

Perspectief zwartrijden

Met de ketenbenadering als uitgangspunt maakt het NVA inzichtelijk welke partijen in welk deel van de keten opereren. Het perspectief hierbij is het verbeteren van de veiligheid op en rond het spoor. Uit hoofdstuk 2 blijkt dat zwartrijden de grootste bron van onveiligheid op het spoor is. Maar liefst 61% van de incidenten houdt daarmee verband. Repressie is niet altijd het meest effectieve instrument om dit probleem aan te pakken. Preventie is bij de aanpak van het zwartrijden een noodzakelijk onderdeel van het bevorderen van de veiligheid. Voorkomen moet worden dat reizigers de gelegenheid tot zwartrijden krijgen. Alleen dan kan de veiligheid op het spoor echt verbeteren.

De NS blijft zich inzetten om de effectiviteit van haar preventieve maatregelen te verbeteren en wil met alle betrokkenen blijven werken aan een effectieve ketenbenadering om het zwartrijden en de daarmee gepaard gaande onveiligheid terug te dringen.

NS heeft 660 fte beschikbaar voor het houden van in- en uitgangscntroles op de stations en het houden van extra (baanvak)controles in de trein, naast de reguliere controles door de circa 3.500 (BOA) conducteurs. In 2004 zal de structurele ingangscntrole in de avonduren worden uitgebreid met minimaal 10 stations.

Inmiddels heeft NS het voornemen om haar deel in de repressieve aanpak van zwartrijden aan te scherpen, door zo spoedig mogelijk het huidige treintarief af te schaffen en, conform de WP2000 en de werkwijze bij de andere OV-bedrijven, bij zwartrijden direct de (wettelijke) boete uit te schrijven.

In 2005 starten NS en ProRail met Beheerste Toegang Stations (BTS) op de Hoekse lijn. Volledige invoering van BTS met Electronic Ticketing (ET) is voorzien in 2008. NS verwacht dat hiermee het zwartrijden ongeveer gehalveerd zal worden. Voor een verdere omschrijving van de activiteiten van de NS rondom sociale veiligheid wordt naar de bijlagen verwezen.

Het Openbaar Ministerie onderschrijft dat de onveiligheid op het spoor een niet te verwaarlozen maatschappelijk probleem vormt, waaraan zeker wat moet worden gedaan. Zeker ook de werknemers in het openbaar vervoer verdienen een aanpak die daadwerkelijk hun veiligheid vergroot. Het OM zal tot de landelijke invoering van ET/BTS minimaal het niveau van het aantal zwartrijdzaken in 2003 handhaven. De forse investering van ET/BTS in het voorkomen van zwartrijden (preventie) moet leiden tot een forse reductie van de repressieve, strafrechtelijke, aanpak van zwartrijden¹. Vanaf 2008 zal in beginsel geen strafrechtelijke behandeling van zwartrijden op het spoor door het OM plaatsvinden met dien verstande dat de restcategorie van notoire zwartrijders en degenen die zich niet wensen te identificeren door het OM effectief worden aangepakt. Dit betekent dat de inzet van het OM zich concentreert op de strafrechtelijke aanpak van notoire zwartrijders en reizigers die zich niet identificeren. Degenen die zich niet wensen te identificeren voldoen niet aan de wettelijke identificatieplicht, hetgeen een misdrijf is waarop strafrechtelijke maatregelen dienen te volgen. Voor de veelplegende zwartrijder wordt bezien, voor zover een civielrechtelijk treinverbod niet voldoende is, of een strafrechtelijk op te leggen verbod een noodzakelijke aanvulling moet zijn.

¹ Geen enkele zwartrijder in het openbaar vervoersysteem is een illusie; er zal een groep reizigers zonder vervoerbewijs de trein in komen. Eisen vanuit o.a. brandveiligheidsperspectief maken een volledige afsluiting van het perron onmogelijk en ongewenst.

Ad 4: Handreiking reis- en verblijfsverbod

Een effectieve toepassing van het reis- en verblijfsverbod blijkt in de praktijk nogal problematisch te zijn. Het gebeurt daarom maar op heel beperkte schaal en niet structureel.

Er is onduidelijkheid over wat is toegestaan ten aanzien van de registratie en uitwisseling van persoonsgegevens t.b.v. de opsporing en handhaving door OV-BOA's. Ook is er onduidelijkheid over de juridische grondslag voor zo'n verbod.

Het *Ministerie van Justitie* maakt een handreiking van de (on)mogelijkheden die de wetgeving biedt om op civiel-, -straf-, bestuursrechtelijke basis reis- en verblijfsverboden op te leggen. In deze handreiking wordt o.a. aandacht besteed aan vraagstukken met betrekking tot de registratie en uitwisseling van persoonsgegevens.

Het Ministerie van Justitie verspreidt in 2004 de handreiking onder in ieder geval openbaar vervoerbedrijven, politie en Openbaar Ministerie.

Ad 5: Preventief fouilleren

Onlangs is een tussenevaluatie inzake het preventief fouilleren aan de Tweede Kamer aangeboden. Bij het aanbieden hiervan is door de Minister van Justitie aangekondigd dat bezien zal worden of de bevoegdheden van het preventief fouilleren moeten worden uitgebreid naar het openbaar vervoer en grote vervoersassen. Hiertoe wordt momenteel een interdepartementale werkgroep (waar ook V&W en Financiën, maar ook de NS, de VNG en het NPI in participeren) opgezet onder gezamenlijke leiding van Justitie en BZK. De bevindingen van deze werkgroep zullen tegen de zomer van 2004 worden gerapporteerd aan de Tweede Kamer. Naar aanleiding hiervan worden door partijen eventuele vervolgspraken gemaakt.

De hiervoor geschetste acties die voortkomen uit de landelijke aanpak zijn in bijlage 4 samengevat.

6. Duur, monitoring en evaluatie

Het NVA kent een doorlooptijd van 4 jaar. Medio 2008 zal het NVA worden geëvalueerd en wordt onderzocht of er behoefte bestaat aan het opnieuw op deze wijze vastleggen van afspraken.

Monitoring van de uitvoering van gemaakte afspraken vindt jaarlijks plaats, waardoor ook jaarlijks verantwoording over de voortgang van de uitvoering van het NVA aan de Kamer kan worden afgelegd. Begin 2005 vindt het eerste overleg plaats over de voortgang van de gemaakte afspraken tussen partijen inclusief de uitwerking van de diverse voorstellen die in de bijlagen zijn opgenomen.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is leading in het presenteren van gegevens over SVOV naar de Kamer. In februari 2003 zijn tijdens een eenmalig afstemmingsoverleg een aantal afspraken gemaakt tussen Verkeer en Waterstaat en BZK over het onderdeel monitoring. Afgesproken is onder meer dat over het Aanvalsplan SVOV in principe afzonderlijk van het Veiligheidsprogramma wordt gerapporteerd.

De monitoring omvat de toetsing aan de praktijk van:

- de taken en verantwoordelijkheden zoals deze in het NVA beschreven zijn;
- de voortgang van de onderwerpen die centraal staan in de landelijke aanpak van de sociale veiligheid op en rondom het spoor.

Op basis van deze monitoring kan een verdere aanscherping plaatsvinden en/of kunnen nieuwe onderwerpen worden geagendeerd. Hierover worden aparte afspraken tussen betrokken partners gemaakt.

Tenslotte wordt vermeld dat de afspraken uit dit arrangement rechtens niet afdwingbaar zijn door partijen, maar dat ondertekening van dit NVA welzeker een bestuurlijk commitment van partijen betekent waar partijen zich ook op willen laten aanspreken.

Bijlage 1: Incidentenindicatie Sociale Veiligheid Nederlandse Spoorwegen

In deze bijlage is op basis van het incidentenregistratiesysteem nader invulling gegeven aan de incidentenindicatie.

In deze bijlage wordt uitgelegd welke incidenten worden gerekend tot het verhoogd veiligheidsrisico (hoog), het gemiddeld veiligheidsrisico (middel) en het beperkt veiligheidsrisico (laag).

De politie, NS en het Openbaar Ministerie, krijgen tot taak om criteria aan te leggen om te bepalen of trajecten en stations gerekend moeten worden tot hoge, middel of lage gebieden qua sociale veiligheid. Gezien de rol van de politie bij het opstellen in de Criminaliteits Beeld Analyse is zij hier primair verantwoordelijk voor. Vervolgens zullen deze partijen in een later stadium op basis van de beschreven criteria een indicatie geven van de veiligheidssituatie voor de trajecten en de stations, die zijn aangesloten op het NS-net. Daarnaast dienen afspraken te worden gemaakt over de wijze waarop lokale partners geïnformeerd worden over de resultaten van deze veiligheidsanalyses. De daadwerkelijke uitvoering zal namelijk op lokaal dan wel regionaal niveau moeten plaatsvinden.

Deze incidentenindicatie gaat uit van de objectieve veiligheidsgegevens en kijkt niet naar het veiligheidsgevoel. In den lande worden zowel systemen gehanteerd die uitgaan van alléén objectieve gegevens en systemen die een mix van objectieve en subjectieve gegevens bevatten. Betrokken partners kiezen voor een systeem uitgaande van objectieve gegevens, omdat de ervaring leert dat om het veiligheidsgevoel te bevorderen met name preventieve maatregelen ingezet moeten worden.

Hierbij is het belangrijk om niet alleen naar soort en aantal incident te kijken maar vooraf een zorgvuldige analyse te maken van de oorzaken van de incidenten teneinde een adequate aanpak te kunnen formuleren.

A. Hoog

Naast regels uit de Spoorwegwetgeving en het Besluit en de Wet Personenvervoer zijn er, in en rond het openbaar vervoer, ook regels vastgesteld ten aanzien van het Strafrecht en Algemene Plaatselijke Verordeningen (APV). Het handhaven van deze regels valt buiten de competentie van NS. Overtredingen, misdrijven en drugsgelateerde overlast worden onder deze indicatie geregistreerd.

Handhaven van deze regels kan alleen integraal worden geregeld in samenwerking met NS, KLPD/Spoorwegpolitie en het OM voor de problematiek op trajecten en met NS, KLPD/Spoorwegpolitie, politie, OM en gemeenten op stations.

Trajecten en stations - A

De trajecten en stations moeten worden vastgesteld volgens een nader te bepalen formule, die wordt opgebouwd op basis van de volgende uitgangspunten:

- het gemiddeld aantal A-meldingen per maand op trajecten;
- het gemiddeld aantal A-meldingen per maand op stations.

Categorie A-meldingen

- bedreiging met geweld;
- (daadwerkelijk) geweld;
- beroving;
- gewapende overval;
- mishandeling;
- aanranding;
- zakkenrollerij;
- brandstichting;
- drugshandel;
- diefstal;
- gebruik verdovende middelen;
- vechtpartijen.

B. Middel

Binnen het openbaar vervoer zijn regels vastgelegd in de Spoorwegwet en in het Besluit en de Wet personenvervoer. Het toezicht houden en handhaven van deze regels valt binnen de competentie van NS-medewerkers die BOA-bevoegd zijn.

Overtredingen, vandalisme en verstoring van de orde, rust, veiligheid en een goede bedrijfsgang worden onder deze indicatie geregistreerd.

Indien voor de handhaving geweld en/of de brede opsporingsbevoegdheid nodig is roepen zij de hulp in van de politie.

Trajecten en stations - B

De trajecten en stations moeten worden vastgesteld volgens een nader te bepalen formule. In deze formule worden de volgende uitgangspunten meegenomen:

- het aantal B-meldingen (ondergrens/bovengrens);
- het laten meewegen van het aantal B-meldingen dat de bovengrens overschrijdt, zodat een gebied overgaat van een gemiddelde naar een hoge zone.

Categorie B-meldingen

- provocatie;
- bedelen/muzikanten;
- misbruik voorziening;
- graffiti;
- baldadigheid;
- verbale agressie;
- onenigheid reizigers;
- misbruik noodrem;
- aanwijzing personeel niet opvolgen;
- betalingsproblemen;
- lastigvallen van reizigers;
- vernieling/vandalisme.

C. Laag

Binnen het openbaar vervoer zijn regels vastgelegd in het Besluit Personenvervoer. Hier kunnen we spreken van Privaatrechtelijke regels die zijn vastgesteld ten behoeve van de vervoerovereenkomst. Toezicht op naleving van deze zogenaamde vervoersvoorwaarden, waaronder ook huisregels en normen, valt binnen de competentie van NS-medewerkers.

Het niet naleven van de vervoersvoorwaarden, huisregels en normen wordt onder deze indicatie geregistreerd.

Trajecten en Stations - C

De trajecten en stations worden vastgesteld volgens een nader uit te werken formule. In deze formule worden volgende uitgangspunten benoemd: de ondergrens van het aantal B-meldingen.

Categorie C-gebeurtenis

- niet naleven huisregels;
- roken in niet roken gedeelte;
- schoenen op banken en stoelen;
- te hoog volume van walkmans;
- luidruchtig mobiel bellen;
- instappen na het vertreksignaal.

Op trajecten en stations met een verhoogd veiligheidsrisico (hoog) handhaven NS en de politie uitsluitend gezamenlijk de orde, rust en veiligheid bij specifieke controles in het kader van SVOV dan wel andere acties buiten de reguliere controles om. Dit betekent dat indien nodig het geweldsmonopolie van de politie alsmede de brede opsporingsbevoegdheid kan worden ingezet. Bij incidentondersteuning aan personeel en reizigers geldt dat handhaving plaats vindt op basis van een probleemgerichte en projectmatig georganiseerde aanpak.

Op trajecten en stations met een gemiddeld veiligheidsrisico en een beperkt veiligheidsrisico opereert NS zelfstandig. Echter, de politie dient wel vooraf geïnformeerd te worden door NS over voorgenomen acties (anders dan de reguliere controle activiteiten).

Bijlage 2: Aanpak sociale veiligheid spoorvervoer

Het hiernavolgende beoogt inzicht te geven in de maatregelen die ontwikkeld worden dan wel reeds zijn ingevoerd ter bestrijding of voorkoming van onveiligheid op en rondom het spoorvervoer. Er wordt toegelicht welke inspanningen aanvullend en in samenhang nodig zijn voor een adequate aanpak. Het is in het belang van de reizigers en de medewerkers dat de diverse veiligheidspartners het maximale betrachten om zorg te dragen voor een veilig vervoersproces en een veilige transferomgeving op en rond de stations.

Voorlichting

Door duidelijkheid te scheppen kan ook begrip worden gekweekt. Zo trekken jaarlijks tientallen conducteurs en machinisten het land in om op scholen en internaten jongeren duidelijk te maken wat de gevolgen kunnen zijn van agressie en onbezonnen gedrag. Luisteris, zoals het project heet, is een vervolg van een initiatief van een voormalig NS-conducteur.

Het project Luisteris beoogt vooral een preventief effect. Onder jongeren blijkt het persoonlijke verhaal van de bezoekende conducteur of machinist, evenals de vertoonde video, veel indruk te maken. Per jaar worden in dit kader door ±50 conducteurs en ±40 machinisten zeshonderd scholen en internaten bezocht.

Meer aandacht voor schoonmaak, onderhoud en verlichting

Op directieniveau zijn Service Level Agreements afgesloten tussen ProRail en NS met betrekking tot het onderhoud en de schoonmaak van stations en treinen. Tevens is een aantal projecten gestart om op stations aan probleemlijnen en andere stations die slecht scoren bij onderzoek naar veiligheidsbeleving onder klanten extra aandacht te besteden. Op een tiental stations die bij klanten slecht scoren is het verlichtingsniveau aanmerkelijk verhoogd. Op een dertigtal stations is de overzichtelijkheid verbeterd door het snoeien van struiken, het verwijderen van obstakels enz.

Sociale veiligheid bij de nieuwe stationsformules

Sociale veiligheid krijgt specifieke aandacht bij de opzet van de zogenaamde 'Maximum Service Stations', de grootste stations.

Deze stations worden aan de hand van een hiertoe ontwikkelde 'veiligheidscheck' beoordeeld op de organisatie en realisatie van het beveiligingsconcept.

Op deze stations werken tickets- en servicemedewerkers niet alleen achter de (open) balie, maar lopen zij ook (in NS-uniform gekleed) door het station om service en informatie te bieden en toezicht te houden. In dit concept zijn o.a. opgenomen: cameratoezicht, beveiliging werkplekken, bouwkundig ontwerp, training medewerkers enz.

De middelgrote stations ('Service in Shop') krijgen allen cameratoezicht en informatie en alarmknoppen op de perrons.

Ook op alle kleine, zogenaamde Basis Service Formule-stations van het kernnet, komen voorzieningen zoals informatie- en alarmknoppen.

Bij het ontwerp van nieuwe en/of nieuw in te richten stations wordt door NS rekening gehouden met preventieve zaken zoals doorzicht, transparantie, verlichting en inrichting van het station en directe omgeving.

Specifieke praktijkgerichte trainingen

Via een speciale praktijkgerichte training 'Maak er werk van', ontwikkeld door NS Opleidingen, wordt al het uitvoerend personeel geleerd om te gaan met lastige situaties. De ervaringen die met 'Maak er werk van' worden opgedaan komen ook ten goede aan de basisopleidingen voor nieuwe medewerkers. De trainingen vinden vanaf april 2002 plaats in de nieuwe trainingsruimte, het 'Train Station', een realistisch nagebouwd station en 2 treinstellen. De spoorwegpolitie levert vanaf 2002 een bijdrage aan de basisleergang en BOA opleiding voor de hoofdconducteurs. De BOA opleiding wordt ook uitgebreid met een module Spoorwegwet en Wet Personenvervoer om meer toegespitst te zijn op de praktijk.

Inmiddels heeft ongeveer 80% van het treinpersoneel en ongeveer 50% van het stationspersoneel de module 'Maak er werk van' gevolgd. Dit jaar moeten alle uitvoerenden de module gevolgd hebben. Daarnaast biedt NS een viertal vervolgmodes aan, die facultatief gevolgd kunnen worden. De modules zijn: omgaan met groepen, omgaan met alcohol en drugs, omgaan met culturele verschillen en samenwerken. Deze modules worden vanaf dit jaar ingepland.

Lokaal worden ook fysieke weerbaarheidstrainingen gegeven. O.a. in Den Haag vanwege agressie op de Zoetermeerlijn en Lelystad vanwege agressie op de Flevolijn.

Meer controlerend en toezichhoudend personeel

Ter verhoging van capaciteit voor toezicht en controle zijn 660 FTE extra (hoofdconducteurs en medewerkers mobiele controleploegen/treinsurveillanten) geworven, die worden ingedeeld in teams (Proces Bijzondere Taken (PBT)) van 40-60 personen. De leden van het proces bijzondere taken worden in groepen van 2 tot 8 personen ingezet voor:

- ingangscntroles en toezicht op het station;
- extra baanvakcontroles en extra toezicht in de trein;
- inzet bij calamiteiten;
- reizigersbegeleiding bij buitendienststellingen of grote vertragingen.

Daarnaast zijn 150 FTE beschikbaar voor de inzet als 2^e conducteur op de trein bij risicotreinen (750 van de 32.000 treinen per week hebben om veiligheidsredenen een 2^e conducteur). Bij elkaar zijn er dus 810 fte's aanwezig specifiek ten behoeve van de sociale veiligheid.

Op daarvoor in aanmerking komende stations wordt aanvullend met gebruikmaking van beveiligingsdiensten toezicht gehouden tijdens de tijdstippen die als problematisch gezien worden.

Verder wordt binnen NS gewerkt aan de ontwikkeling van een zogenaamde controlestrategie, opdat de trefkans van de hoofdconducteur in de trein wordt verhoogd (deze is momenteel gemiddeld 50%).

Inzet UPI's

Om de noodzakelijke politiezorg in de breedte te kunnen borgen en primair op basis van quick response te kunnen opereren, zijn de VVC teams van de spoorwegpolitie ondergebracht in een permanente Unit Probleemgerichte Inzet (UPI). Deze operationele entiteiten zijn ieder afzonderlijk of in een samengestelde actie belast met de bestrijding van criminaliteit en agressie binnen het spoorwegdomein.

In 2003 besteedde UPI bijzondere aandacht aan hotspots op agressiegebied, waarbij vooral de trajecten/stations Hoorn-Enkhuizen, Zoetermeerlijn, Flevolijn en de Hoekse lijn aandacht kregen. Aan het optreden door de UPI op het Centraal Station in Amsterdam en op de spoorlijn van dat station naar Schiphol vice versa, gaf het KLPD de hoogste prioriteit. Dit beleid zal ook in 2004 worden voortgezet.

Een voorbeeld van de werkwijze van UPI is de aanpak van een groep Poolse daders. In samenwerking met het Regiokorps Amsterdam-Amstelland besteedde UPI in december 2003 extra aandacht aan deze groep door een (landelijke) actie te starten. Aanpak van criminaliteit bij deze dadergroep blijkt alleen zinvol bij een landelijke, grootschalige actie. Hiermee wordt verplaatsing van het werkterrein voorkomen.

Op basis van het hieronder weergegeven met de korpsbeheerder overeengekomen groeipad (waarvoor de financiering geregeld is) wordt de Unit Probleemgerichte Inzet (UPI) in personeelssterkte uitgebreid. Eind 2003 bestond UPI uit 39 fte's. Voorbereidingen werden getroffen voor het samenstellen van vier operationele entiteiten om deze vanaf 1 januari 2004 in te zetten voor de bestrijding van veel voorkomende criminaliteit in het spoorwegdomein. De verdere (personele) opbouw van de UPI is in volle gang.

Gecontroleerde toegang van stations

In 2004 zal het aantal stations met avondcontrole worden uitgebreid. In de periode van 2004 - 2008 zullen de daarvoor in aanmerking komende stations worden voorzien van tourniquets in het kader van ET/BTS, waardoor alleen reizigers in het bezit van een vervoerbewijs op de perrons en dus in de trein kunnen komen.

Sinds juni 2003 wordt al op kleine schaal en vooruitlopend op de introductie van ET/BTS, geëxperimenteerd met (tijdelijke) afsluiting van stations middels fysieke afsluitingen (hekken) en extra personele inzet. Voorbeelden hiervan zijn o.a. Den Haag Centraal gedurende de nachtelijke uren en de gedeeltelijke afsluiting van station Lelylaan. Daarnaast vindt op de stations van de Flevolijn 's avonds structureel ingangscntrole plaats.

Begin 2005 wordt ET/BTS op de Hoekse Lijn ingevoerd. In de loop van 2005-2006, afhankelijk van de ervaringen met de Hoekse Lijn, zal ET/BTS

worden ingevoerd op de Flevolijn en Schiphollijn. Planning is om in 2008 ET/BTS volledig te hebben ingevoerd. Dat betekent dat er op ongeveer 130 stations poortjes zullen staan, waarmee 90% van de reizigers hetzij aan het begin, hetzij aan het einde van de reis gecontroleerd zal worden.

Opvang en nazorg

Naast opvang vanuit de organisatie kunnen medewerkers die het slachtoffer zijn geworden van geweld ook terecht bij collega's. In het project Vangrail draaien totaal 350 'ervaringsdeskundige' collega's (machinisten en conducteurs) mee die op alle standplaatsen een collega kunnen opvangen. Het project Vangrail voorziet in een grote behoefte, en helpt om snel na de negatieve ervaring het werk weer te kunnen hervatten. NS adviseerde ook andere OV- (o.a. RET) en niet OV-bedrijven (o.a. Rijkswaterstaat) bij het opzetten van een soortgelijk project.

Meer technische hulpmiddelen voor medewerkers

Alle medewerkers op en rond de trein die direct contact hebben met het publiek, beschikken over een mobiele telefoon, een portofoon en een zakcomputer (Railpocket). De Railpocket wordt o.a. gebruikt om incidenten te rapporteren, en het mobieltje (naast de portofoon) om assistentie van de politie in te roepen. Ook de tickets- en servicemedewerkers op de stations zijn voorzien van deze communicatiemiddelen.

Door de mogelijkheid agressiegevallen en onveilige situaties via de Railpocket te rapporteren, ontstaat een veel beter beeld van de aard, plaats en frequentie van onveilige situaties in de trein en op stations. Dit stelt het management in staat zowel op korte als langere termijn adequaat maatregelen te nemen om herhaling te voorkomen.

Op de melding van gisteren kunnen vandaag maatregelen volgen. Op trajecten waarop vaker bijv. geweldfeiten voorkomen kan besloten worden voortaan intensiever te controleren en/of extra mensen in te zetten.

Meer technisch toezicht

Cameratoezicht blijkt een succesvol instrument om schade aan personen en materieel terug te dringen. Al vele malen zijn daders op grond van video-opnamen aangehouden.

Reizigers en personeel ervaren de camera's als veiligheidsverhogend. In totaal zijn er op zo'n veertig stations ruim 1.500 camera's aangebracht. Sinds oktober 2001 vindt een succesvolle proef plaats met cameratoezicht in de trein. Hiervoor is de Zoetermeerlijn uitgekozen, waar zich relatief veel gevallen van verbale en lichamelijke agressie voordoen en reizigers aangeven zich regelmatig onveilig te voelen.

Sinds het begin van de proef met cameratoezicht in de trein blijven de treinstellen met camera's opvallend langer schoon en vernielingen nemen af. Reizigers blijken een duidelijke voorkeur te hebben voor een zitplaats binnen het bereik van de camera. Verder kon de politie in diverse gevallen van mishandeling en vernieling daders aanhouden op grond van de videobeelden. Medio 2003 heeft NS besloten cameratoezicht in de trein uit te breiden tot alle treinen op de Zoetermeerlijn. Tevens lopen er studies om in nieuw materieel eveneens cameratoezicht te installeren. In het (nog te bestellen) LightTrain materiaal zal ook cameratoezicht komen.

In Amsterdam is de Centrale Toezicht Ruimte in gebruik genomen waar de modernste technieken toegepast worden. Zo kunnen beelden direct worden doorgestuurd naar lokale Spoorwegpolitiebureaus.

Meer duidelijkheid/huisregels

NS geeft gehoor aan de veelgehoorde roep van zowel reizigers als medewerkers om duidelijkheid te scheppen in wat er wel en niet kan en mag in de trein. Op basis van inbreng van reizigers en medewerkers zijn gedrags-, veiligheids- en omgangsregels opgesteld. Door die regels duidelijk te maken kan de reiziger beter op gedrag worden aangesproken door de medewerkers, en wellicht ook door medereizigers. De introductie van de huisregels is ondersteund door een publiekscampagne. Deze benadrukte vooral de achtergrond en de doelstelling: prettig en veilig reizen door rekening met elkaar te houden.

NS zal de ervaringen met de nieuwe huisregels en effecten ervan op het veiligheidsgevoel intensief onderzoeken.

Beter en vaker samenwerken

Voor een integraal veiligheidsbeleid werkt NS samen met onder meer de Spoorwegpolitie (onderdeel van het Korps Landelijke Politiediensten KLPD), de Regiopolitiekorpsen, het Openbaar bestuur en Justitie.

Veelvuldig overleg en duidelijke afspraken met deze partners zijn essentieel om de verscherping van het sociaal veiligheidsbeleid het gewenste effect te laten sorteren.

Spoorwegpolitie en NS hebben nu een praktische lijst opgesteld van mogelijke incidenten en/of strafbare feiten op en rond het spoor, de relevante wetgeving, de bevoegdheden van de diverse handhavers en de gewenste aanpak. In dezelfde lijn is een werkgroep externe communicatie opgericht door KLPD en NS. Inzet is het maken van duidelijke afspraken over communicatieve verantwoordelijkheden bij incidenten. NS werkt in samenspraak met vertegenwoordigers van de Regiopolitie aan uniforme kaders die vervolgens per regio door NS, Regio- en Spoorwegpolitie en gemeenten worden ingevuld. Met de VNG vindt hiertoe overleg plaats.

Samen met (spoorweg-) politie, gemeenten en het OM zijn er voor verschillende probleemlijnen convenanten afgesloten, waarin o.a. stations- en treinverboden zijn opgenomen. Goede voorbeelden hiervan zijn Operatie Hartslag te Heerlen, Rotterdam CS veilig en Amsterdam Stationseiland. In veel gemeenten worden uiteenlopende initiatieven ontplooit om overlast op en rondom stations in te tomen. Lokaal maatwerk blijkt vaak erg effectief. NS draagt hier dan ook in praktische en financiële zin graag aan bij.

Supportersvervoer

In aansluiting op het 'Landelijk beleidskader bestrijding voetbalvandalisme en -geweld' heeft NS een beleidsplan supportersvervoer opgesteld. Kern van dit beleid is dat supporterstreinen door de uit spelende club gehuurd worden als besloten vervoer. De begeleiding van deze treinen wordt onder regie van de Spoorwegpolitie zoveel mogelijk verzorgd door stewards van de voetbalclub. Losreizende supporters worden op hun reis op de knooppuntstations gemonitord door de spoorwegpolitie.

De resultaten van dit beleid zijn zeer gunstig. In het seizoen 2000-2001 zijn 33 supporterstreinen gereden, wat niet tot noemenswaardige problemen heeft geleid. De schade (slechts ± € 9.000) wordt verhaald op de voetbalclub. NS heeft hiermee het jarenlang voortdurende probleem van voetbalvandalisme in en rond de trein tot aanvaardbare proporties teruggebracht.

Het eind van de keten; vervolging van strafbare feiten

NS Hoofdconducteurs zijn allen buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA). Dit betekent onder meer dat een conducteur bevoegd is aanhoudingen te verrichten en processen verbaal uit te schrijven voor strafbare feiten uit de Wet Personenvervoer 2000 en de Spoorwegwet, aanvullend op de bevoegdheden die iedere burger heeft (artikel 53 SV). Het gaat hierbij met name om zaken als over de sporen lopen, misbruik van de noodrem, het verstoren van orde, rust en veiligheid enz.

Uit onderstaand overzicht blijkt dat er een forse toename is van de afdoening van het OM van spoorgerelateerde feiten:

	2002		2003	
	<i>Feiten</i>	<i>Zaken</i>	<i>Feiten</i>	<i>Zaken</i>
APV	945	841	367	845
ARV	2282	1959	2978	2582
OW	133	127	166	159
SR	1709	1605	2339	2159
WPV 2000*	29479	5385	43923	9383
Overig (o.a. WVV)	374	371	553	561
	34922	10288	50326	15689

APV = Algemene politieverordening

ARV = Algemeen reglement vervoer

OW = Opiumwet

SR = Wetboek van strafrecht

WPV = Wet Personenvervoer 2000

WVV = Wegenverkeerswet

Dit betreft de volgende aantallen zwartrijfeiten en –zaken (art. 70 WPV):

- 2002: 29284 feiten, 5229 zaken;
- 2003: 43341 feiten, 8827 zaken.

Proef treinverboden

De 'pilot Treinverbod Fryslân' van NS, NoordNed, het KLPD Dienst spoorwegpolitie, de Regiopolitie Fryslân en het Openbaar Ministerie in Leeuwarden startte op 10 juni 2003 met een waarschuwingsbrief aan de top vijftien notoire zwartrijders op de Friese treinen. Sindsdien hebben NS en NoordNed elk één treinverbod afgegeven. NS-conducteurs hebben vier keer assistentie van de politie ingeroepen om steeds dezelfde overtreder van het treinverbod uit de trein te halen. In al die gevallen was de spoorwegpolitie of regiopolitie binnen de afgesproken vijftien minuten bij de trein. De politie heeft voor de overtreder proces-verbaal opgemaakt en het Openbaar Ministerie in Leeuwarden heeft vervolgd volgens de verkorte (kort-OM) procedure.

Bijlage 3: Leidraad lokale / regionale uitwerking NVA

Op lokaal / regionaal niveau worden afspraken gemaakt over de feitelijke aanpak van de SVOV-problematiek in een gebied en/of op een traject. In deze aanpak worden o.m. afspraken gemaakt over doelstellingen. Hierbij kan worden gedacht aan o.a. de volgende onderwerpen.

Operationele of kwantitatieve doelstellingen, onderscheiden naar:

- geweldsdelicten m.b.t. reizigers en personeel;
- vermogensdelicten m.b.t. reizigers, personeel en materieel;
- ernstige overlast m.b.t. reizigers, personeel en materieel.

Het gaat hierbij om relatieve cijfers (absolute aantallen incidenten per doelgroep of object, gedeeld door totaal aantal reizigers, personeelsleden of objecten) als grondslag voor de beoogde formule van incidentenidentificatie van trajecten met hoog, gemiddeld of laag risico. Hoog risico zou bijvoorbeeld gedefinieerd kunnen worden als meer dan 20 % van het totaal van de genoemde incidenten uit geweldsdelicten bestaat. Of als op een bepaald traject meer dan twee keer zoveel van de genoemde incidenten als gemiddeld plaatsvinden.

Eventueel kunnen de doelstelling en formules nader worden gespecificeerd naar voertuig of station en dag(-deel) of tijdstip, en kunnen ook gewichten worden toegekend aan de soorten delicten of overlast. Primaire bronnen voor een trendmatige probleemanalyse zijn:

- de uniforme incidentregistratiemethode van NS;
- incidentregistratiesystemen van ProRail en DSP;
- landelijke meetsystemen van BZK (publieke domein) en V&W (OV sector).

De inzet van menskracht en eventuele andere maatregelen door de betrokken partijen zou per probleemtraject, expliciet moeten worden vastgelegd in een (vertrouwelijk) inzetplan dat jaarlijks wordt vastgesteld en geëvalueerd en minimaal elk kwartaal gemonitord.

Gelet op de causale relatie tussen zwartrijders en geweld tegen personeel worden ook specifieke doelstellingen geformuleerd m.b.t. percentage zwartrijden en veelplegers (kan verder gaan dan alleen zwartrijders). Als bron voor het percentage zwartrijden per traject kan gebruik worden gemaakt van het STORM-systeem van NS, gecorrigeerd met aanvullende metingen die in overleg met V&W zullen worden gepland.

Verder kunnen afspraken worden gemaakt over de maximale reactietijd van de politie per traject of gebied als richtwaarde (wel inspanningsverplichting geen resultaatverplichting) en afhankelijk van soort incident.

Dit kan eventueel worden vastgelegd in een opvolgingsprotocol of als onderdeel van het geweldsprotocol, inclusief assistentiecriteriën. Denk aan bedreiging zonder wapen en weigering tot identificatie waar niet altijd assistentie voor wordt verleend (m.n. regiopolitie). Dat is ook van belang gelet op harde afspraken over punctualiteit tussen V&W en NS en de consequenties van vertraging of uitval van treinen als politie niet (tijdig) komt.

Bijlage 4: Acties landelijke aanpak sociale veiligheid spoorvervoer

Onderstaand zijn de acties uit de landelijke aanpak sociale veiligheid spoorvervoer (hoofdstuk 5) per partij samengevat. Hiermee is overigens niet het totale scala aan maatregelen van de partijen op het gebied sociale veiligheid spoorvervoer beschreven, dit treft u o.a. in de hoofdstukken 4, 5 en de overige bijlagen van dit NVA aan.

Nederlandse Spoorwegen

- De NS zegt toe dat medewerkers die tijdens de uitoefening van hun functie worden geconfronteerd met geweld en andere stafrechtelijke feiten altijd aangifte doen bij de politie.
- De NS heeft ter uitwerking van het NVA een geweldsprotocol opgesteld voor haar medewerkers, waarin de aanpak van agressie en geweld tegen het personeel centraal staat.
- In 2005 starten NS en ProRail met Beheerste Toegang Stations (BTS) op de Hoekse lijn. Volledige invoering van BTS met Electronic Ticketing (ET) is voorzien in 2008.

Openbaar Ministerie

- Het Openbaar Ministerie behandelt aangiften van geweld tegen NS-conducteurs op een vergelijkbare wijze als aangifte van geweld tegen "ambtenaren in de bediening van hun functie". Het OM zal bij het vervolgen rekening houden met het feit dat dit een strafverzwarende omstandigheid is.
- Het OM zal eenduidigheid in de werkwijze van de regionale parketten brengen ten aanzien van de aanpak en sanctionering van zwartrijders en overlastgevende personen.

Politie

- De politie behandelt aangiften van geweld tegen NS-conducteurs op een vergelijkbare wijze als aangifte van geweld tegen "ambtenaren in de bediening van hun functie".
- De politie geeft assistentie aan NS-medewerkers tijdens hun toezichthoudende en handhavende werkzaamheden.

- Bij noodgevallen zoals fysieke, dus feitelijke bedreiging met een daarvoor geschikt middel en/of lichamelijk geweld hanteert de (spoorweg)politie een reactieprioriteit 1 (hoogst mogelijke prioriteit).
- De politie neemt het voortouw om samen met NS en OM de incidenten-indicatiemethode verder uit te werken.

Departementen

- Het Ministerie van Justitie maakt een handreiking van de (on)mogelijkheden die de wetgeving biedt om op civiel-, -straf- , bestuursrechtelijke basis reis- en verblijfsverboden op te leggen. Het Ministerie van Justitie verspreidt in 2004 de handreiking onder in ieder geval openbaar vervoerbedrijven, politie en Openbaar Ministerie.
- Ten aanzien van het onderwerp preventief fouilleren wordt momenteel een interdepartementale werkgroep (waar ook V&W en Financiën, maar ook de NS, de VNG en het NPI in participeren) opgezet onder gezamenlijke leiding van Justitie en BZK.

Bijlage 5: Leden Begeleidingscommissie

- Mevrouw mr. W.J. Kommer, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (voorzitter)
- De heer drs. J.W. van Borselen, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (projectleider)
- Mevrouw N. van den Brom, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (projectmedewerker)
- Drs. M.A. Seijlhouwer, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Mevrouw drs. O.F. Scheidel, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Mevrouw drs. A. Aanstoot, Ministerie van Justitie
- De heer L.A. Bakker, Landelijk Parket, Openbaar Ministerie
- De heer drs. J. Dietz, NV Nederlandse Spoorwegen
- De heer J.J.C. Eversdijk, Parket-Generaal, Openbaar Ministerie
- De heer J.W. Holsappel, KLPD dienst Spoorwegpolitie
- Mevrouw mr. I. Nagtegaal, Nederlands Politie Instituut
- De heer drs. M.R. Otto, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- De heer ir. M.J.P. Leemans, K+V organisatie adviesbureau