Veiligheidsarrangement Openbaar Vervoer Amsterdam 2022-2027

- Gemeente Amsterdam
- Politie eenheid Amsterdam
- Vervoerregio Amsterdam
- Openbaar Ministerie
- Pro Rail
- Concessiehouders:
    - Concessiehouder Hoofdrailnet (NV Nederlandse Spoorwegen)
    - Concessiehouder Almere Stad en Streek (Keolis)
    - Concessiehouder Amsterdam Stad (GVB)
    - Concessiehouder Amstelland-Meerlanden (Connexxion)
    - Concessiehouder Gooi en Vechtstreek (Connexxion)
    - Concessiehouder Haarlem-IJmond (Connexxion)
    - Concessiehouder Waterland (EBS)
    - Concessiehouder Zaanstreek (Connexxion)

Hierna te noemen 'Partijen'

Inleiding

Partijen werken samen ten behoeve van het continueren van de objectieve en subjectieve veiligheid[1] in en om het openbaar vervoer in het eenheidsgebied Amsterdam. Dit veiligheidsarrangement vormt de basis van deze samenwerking en bevat de gezamenlijke doelstellingen, de rollen en verantwoordelijkheden en de onderlinge afspraken.

De Partijen die het Veiligheidsarrangement ondertekenen

Constateren dat:

- Sociale Veiligheid in het openbaar vervoer is een kritische succesfactor. Wanneer reizigers of personeel zich onveilig voelt, wanneer er veel incidenten plaatsvinden of wanneer het beeld ontstaat dat het openbaar vervoer onveilig is dan kunnen reizigers het openbaar vervoer mijden.

- Sociale veiligheid gaat over de mate waarin mensen beschermd zijn en zich beschermd voelen tegen persoonlijk leed door misdrijven, overtredingen en overlast door anderen, en dat dit een relevant en actie-vragend onderwerp is.

- landelijk concessiehouders en concessieverleners een convenant hebben afgesloten waarbij de doelstelling is om sociale veiligheid uit de concurrentie te halen, de samenwerking te borgen en gezamenlijk met ketenpartners een ambitieniveau te ontwikkelen voor sociale veiligheid.

  Er is de afgelopen jaren succesvol samen gewerkt binnen en met het Veiligheidsteam Openbaar Vervoer., De politie in 2020 heeft aangegeven op een andere wijze te zullen participeren in deze samenwerking en dit geleid heeft tot nieuwe samenwerkingsafspraken.
- Dit veiligheidsarrangement is een voortzetting van het Veiligheidsarrangement 2015-2020 dat per 31-12-2020 is verlopen. In afwachting van dit arrangement is door partijen besloten in de geest van het convenant te blijven samenwerken tot er een nieuw Veiligheidsarrangement is ondertekend.

- Het Veiligheidsarrangement de overkoepelende afspraken ten aanzien van de aanpak van de sociale onveiligheid in en om het openbaar vervoer binnen de gemeente Amsterdam beschrijft.

Overwegen dat:

- partijen die deel uitmaken van het voorgaande arrangement hebben aangegeven behoefte te hebben aan een nieuw arrangement met geactualiseerde afspraken over de inspanningen en gewenste resultaten. Hierbij vinden alle partijen dat het openbaar vervoer een veilige plaats voor personeel en reizigers moet zijn, en dat dit een collectieve verantwoordelijkheid is.

- Alle partijen zorgen voor adequate inbedding in de eigen organisatie van de afspraken die voortvloeien uit het Veiligheidsarrangement openbaar vervoer Amsterdam en werken conform

[1] Veiligheidsbeleving wordt ook wel aangeduid als subjectieve veiligheid. Dit als tegenhanger van objectieve veiligheid. Hiermee wordt het feitelijk niveau van criminaliteit en overlast bedoeld; de subjectieve veiligheid geeft aan hoe mensen dit waarnemen en beleven.

het gestelde in dit Veiligheidsarrangement

- Alle ontwikkelingen rond sociale veiligheid gevolgen hebben voor de leefbaarheid en veiligheid in het openbaar vervoer, en vragen om een flexibele, efficiënte, uitgewerkte inzet van vervoerders, gemeente en politie.

- partijen in het samenwerkingsverband die dit arrangement ondertekend hebben, de eigen verantwoordelijkheid dragen voor de verwerking in de gegevensbestanden en de verstrekking daarvanuit aan elkaar, aan betrokkenen, en derden

Komen overeen dat:

1. Doelstellingen

1.1 De doelstelling van het veiligheidsarrangement luidt als volgt:

Partijen werken samen ten behoeve van het continueren van de objectieve en subjectieve veiligheid in en om het openbaar vervoer in de gemeente Amsterdam. Dit veiligheidsarrangement vormt de basis van deze samenwerking en bevat de gezamenlijke doelstellingen, de rollen en verantwoordelijkheden en de onderlinge afspraken.

2. Afbakening

2.1 De afspraken hebben in beginsel alleen betrekking op het grondgebied van de gemeente Amsterdam[2]. Het staat partijen echter vrij om te bepalen dat het gebied wordt uitgebreid tot bijvoorbeeld het eenheidsgebied van de politie-eenheid Amsterdam of het gebied van de Vervoerregio.

PM KAART GEMEENTE AMSTERDAM (afhankelijk van ondertekening inclusief Weesp)

2.2 Binnen het onder 2.1 benoemde geografische gebied zetten betrokken partijen zich vanuit hun eigen rol en bevoegdheden (zie onderstaande infographic) gezamenlijk in voor het continueren en verbeteren van de objectieve en subjectieve veiligheid in en om het openbaar vervoer.

Infographic volgt t.z.t.

3. Maatregelen

3.1 De partijen in het Veiligheidsarrangement leveren verschillende inspanningen om bij te dragen aan het verbeteren van de objectieve en subjectieve veiligheid in het openbaar vervoer van Amsterdam. Onder maatregelen vallen verschillende typen acties:

[2] De gemeente Amsterdam fuseert op 24 maart 2022 met de gemeente Weesp. Vanaf dat moment zijn de afspraken ook van toepassing op het huidige geografische gebied van de gemeente Weesp.

- *Pro-actie:* Het wegnemen van structurele oorzaken van onveiligheid.
- *Preventie*: Het voorkomen van directe oorzaken van onveiligheid, het beperken van de gevolgen ervan en de daadwerkelijke voorbereiding op de bestrijding van (mogelijke) aantasting van de veiligheid.
- *Preparatief:* Het voorbereiden op voorkomen van overlast en onveiligheid.
- *Repressie:* De bestraffing van het gedrag dat onveiligheid in bepaalde situaties veroorzaakt.
- *Nazorg*: Dat wat nodig is om zo snel mogelijk terug te keren naar de wenselijke situatie.

Het is mogelijk om aan de actuele focus accentverschuivingen in de inzet aan te brengen. Wanneer een bepaald probleem actueel wordt, zullen partijen de inzet zo nodig wijzigen, als dat binnen de mogelijkheden past.

3.2 Partijen maken afspraken over geplande inzet en acties in het OV domein. De politie levert hiervoor ondersteuning vanuit de basisteams.

4. Organisatie

4.1 De bij het Veiligheidsarrangement betrokken partijen zetten zich gezamenlijk in voor het continueren en verbeteren van de openbare orde , bedrijfsorde, en leefbaarheid in en om het openbaar vervoer. Tevens zorgen ze in onderling overleg en vanuit de eigen verantwoordelijkheden met elkaar ervoor dat de omgeving van het openbaar vervoer schoon, heel en veilig is. Hierbij wordt er zoveel mogelijk aangesloten op bestaande structuren en afspraken, waaronder de beheerconvenanten stations.

4.2 De samenwerking kent de volgende uitgangspunten:

- *Flexibilisering en samenwerking*

Er wordt flexibel en gezamenlijk ingezet op de grootste problemen op basis van informatie vanuit de partners en diverse monitors. Bij de gezamenlijke inzet opereert elke partij vanuit de eigen taken en bevoegdheden. Door gezamenlijke inzet streven partijen naar een effectieve en efficiënte inzet.

- *Informatie gestuurd werken*

Inzet van personeel en middelen gebeurt voornamelijk op basis van informatie en een gezamenlijk veiligheidsbeeld. Informatie gestuurd werken versterkt de uitvoeringskracht waardoor er gericht snel en adequaat wordt ingespeeld op de problematiek.

4.3 In bijlage 3 is de overlegstructuur opgenomen waarmee partijen de samenwerking invullen. De overlegstructuur bestaat uit een *strategisch overleg, een beleidsoverleg en een operationele overleggen voor het Centraal Station en separaat voor de andere OV hotspots.*

4.4 De Gemeente Amsterdam (directie THOR) coördineert de samenwerking en heeft de operationele regie en analyse overgenomen van de politie. Het operationeel overleg over het Centraal Station zal wekelijks plaatsvinden. Voor de overige hotspotlocaties (zie bijlagen 4 en 5) zal dit in overleg worden bepaald.

5. Escalatiemodel

Het komt voor dat de deelnemende partijen de afspraken niet goed uitvoeren of niet nakomen. Om te voorkomen dat er een impasse ontstaat kan er volgens het volgende model worden geëscaleerd. In het beleidsoverleg wordt bepaalt of escalatie nodig is. Als de beleidsgroep hiertoe besluit, dan agendeert ze de kwestie in de volgende overleggen, afhankelijk van de betrokken partijen:

1. Subdriehoek Verkeer en Openbaar Vervoer
2. Driehoek, of indien vervoerders betrokken zijn een Bestuurlijk Overleg

Het desbetreffende gremia bepaalt uiteindelijk de te nemen actie.

6. Monitoring en informatie-uitwisseling

6.1 Partijen spreken af om wekelijks, volgens een vast format kwantitatieve gegevens (incidenten) over sociale veiligheid te meten en te delen met de THOR als coördinator.

6.2 Voor de uitwisseling van de onder artikel 6.1 genoemde kwantitatieve gegevens is de insteek van de partijen gezamenlijk om dit zo veel mogelijk te automatiseren, waar mogelijk vanuit andere systemen automatisch te laten doorsturen met als doel om het dashboard van de gemeente Amsterdam hiervoor te gebruiken en uit te breiden. THOR heeft het initiatief genomen om dit te realiseren.

6.3 Op basis van de informatie stelt de analist vanuit THOR wekelijks een ov-veiligheidsanalyse op met onderscheid naar OV locaties en basisteams van de politie.

6.4 Per kwartaal stelt de analist vanuit THOR op basis van de gegevens in het dashboard een trendrapportage samen.

6.5 Naast de operationele monitoring van incidenten zal jaarlijks de langetermijntrends en -ontwikkelingen in beeld worden gebracht. Hiervoor is een monitoringskader opgesteld welke is opgenomen in bijlage 6.

7. Inwerkingtreding en looptijd

7.1 Dit arrangement treedt in werking de dag na de ondertekening door de laatste van alle partijen. Het heeft een looptijd van 5 jaar vanaf de datum van de laatste ondertekening.

7.2 Deze overeenkomst wordt telkens verlengt met een periode van één jaar na het einde van de looptijd indien partijen geen overeenstemming bereiken over een nieuwe overeenkomst, maar wel de intentie hebben deze op te stellen.

7.3 Indien een van de vier concessies van de Vervoerregio Amsterdam opnieuw wordt verleend dan draagt de Vervoerregio er zorg voor dat een eventuele nieuwe concessiehouder het convenant zal onderschrijven en er naar zal handelen.

8. Toetreding

Wanneer een nieuwe partij aangeeft toe te willen treden tot het samenwerkingsverband dienen Partijen akkoord te gaan hiermee. Tevens conformeert de toetredende partij zich aan de in het convenant overeengekomen afspraken, waarna de toetreding plaatsvindt doormiddel van ondertekening door de toetredende en deelnemende partijen.

9. Ondertekening

De partijen werken samen onder de naam **'Veiligheidsarrangement openbaar vervoer Amsterdam 2022 - 2027'.**

Namens:

Gemeente Amsterdam

Melanie van der Horst

Wethouder van Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

5.1.2,e Woo

---

29 sept 5.1.2,e Woo

Namen

Nation

Peter H

Politiechef Eenheid Amsterdam

---

29 september 2022

Namens:

Openbaar Ministerie

René de Beukelaer

Hoofdofficier van Justitie, arrondissement Amsterdam

5.1.2,e Woo

27-09-2022

29 september 2022

Namens:

Vervoerregio Amsterdam

5.1.2,e Woo



29 september 2022

Namens:

NV Nederlandse Spoorwegen

5.1.2,e Woo



29 september 2022

Namens:

Pro Rail

5.1.2,e Woo



29 september 2022

Namens:

De houder van de openbaar vervoer concessie Amsterdam,

Voor deze op dit moment GVB Exploitatie BV

5.1.2,e Woo

Namens:

De houder van de openbaar vervoer concessie Amsterdam Meerlanden,

Voor deze op dit moment Connexxion Openbaar Vervoer BV

5.1.2,e Woo

29 september 2022

Namens:

De houder van de openbaar vervoer concessie Zaanstreek,

Voor deze op dit moment Connexxion Openbaar Vervoer BV

5.1.2,e Woo

29 september 2022

Namens :

De houder van de openbaar vervoer concessie Waterland,

Voor deze op dit moment EBS Public transportation BV

5.1.2,e Woo



Namens :

De houder van de openbaar vervoer concessie Almere,

Voor deze op dit moment Keolis BV

5.1.2,e Woo



29 september 2022

Bijlagen

Bijlage 1, Verantwoordelijkheden van de partijen

De gemeente Amsterdam

- Verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde (burgemeester) en meer specifiek voor de sociale veiligheid in en om het openbaar vervoer (wethouder Verkeer en Vervoer). Hierbij is de burgemeester, naast gemeentelijke bestuursorgaan, ook gezagsdrager over de politie wat betreft openbare orde aangelegenheden.
- Verantwoordelijk voor de leefbaarheid op en rond stations en de inzet van BOA's vanuit de THOR
- Verantwoordelijk voor de regierol bij de totstandkoming, implementatie, coördinatie, en het monitoren van het lokale, integrale sociale veiligheidsbeleid.
- Het nemen van maatregelen[3] om overlast in en om openbaar vervoersgebieden zoveel mogelijk te voorkomen en de sociale veiligheid en leefbaarheid te vergroten. Daarnaast heeft de burgemeester uit hoofde van de gemeente de bevoegdheid om bepaalde gebieden aan te wijzen als 'overlastgebied' of 'veiligheidsrisicogebied'.
- Mede verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en onderhoud van de infrastructuur en omgeving rond de stations, perrons en halteplaatsen van het openbaar vervoer.
- De coördinatie en afstemming tussen de bij dit Veiligheidsarrangement betrokken partijen met als oogmerk gezamenlijk tot een goed functionerend Veiligheidsarrangement openbaar vervoer Amsterdam te komen.

Nationale Politie, Eenheid Amsterdam

- Daadwerkelijke handhaving van de rechtsorde en het verlenen van hulp aan hen die deze behoeven, conform artikel 3 van de Politiewet.
- Het opvolgen van spoedeisende hulpverzoeken (noodhulp, spoed).
- Verantwoordelijk voor toezicht en het handhaven van de openbare orde vanuit de basisteams in en om openbaar vervoersgebieden aanvullend op de verantwoordelijkheid van de vervoerder in dezen en conform de afbakening van verantwoordelijkheden .
- Verantwoordelijk voor opsporing bij strafbare feiten.

Vervoerregio Amsterdam

- Opdrachtgever van het openbaar vervoer in de concessies Amsterdam, Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden. Per concessiegebied verleent de vervoerregio Amsterdam aan een concessiehouder een concessie, een exclusief recht om het openbaar vervoer te verzorgen. Houders van de genoemde concessies zijn verplicht deelnemer te zijn van dit Veiligheidsarrangement. Het uitgangspunt voor het sociale veiligheidsbeleid vormt het beleidskader Sociale veiligheid waarin doelstellingen en kaders zijn opgenomen om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren.
- Het beleidskader is leidend voor het opstellen van het Programma van Eisen van concessies en dient als kader voor vervoerders bij het opstellen van hun meerjarenplannen en actieplannen.
- Mede op basis van de voorstellen in de actieplannen en meerjarenplannen voor sociale veiligheid kan de Vervoerregio een subsidie beschikbaar stellen aan de concessiehouders.
- Neemt bij het verlenen van een concessie eisen op die gericht zijn op het waarborgen en verbeteren van de (sociale) veiligheid ten behoeve van zowel reizigers als het personeel.

Noot [3] Zoals plaatsing van camera's in de openbare ruimte, aanpassingen van de APV en de inzet van toezichthouders

Openbaar Ministerie Amsterdam

- Verantwoordelijk voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde (ook wel justitiële handhaving genoemd), zoals genoemd in artikel 124 Wet op de Rechterlijke organisatie (Wet RO);
- Meedenken over de mogelijkheden die er zijn om repressieve maatregelen te treffen ten einde de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren.
- Informeren, voor zover dat past in de strafrechtelijke handhaving, van de bij een delict betrokken benadeelden als benadeelde dit wenst.

De concessiehouders (Hoofdrailnet en de concessiehouders 'Almere Stad en Streek', 'Amsterdam', 'Amstelland – Meerlanden', 'Gooi en Vechtstreek', 'Haarlem-IJmond', 'Waterland' en 'Zaanstreek')

- Primair (mede) verantwoordelijk voor de handhaving van bedrijfsorde in het voertuig, op haltes, perrons en metrostations of andere bij het openbaar vervoer behorende voorziening.
- De vervoerder vult deze verantwoordelijkheid in door het nemen van verschillende maatregelen waaronder de inzet van controlerend en toezichthoudend personeel, gecontroleerde toegang van ov-middelen en besteden van aandacht aan schoonmaak, onderhoud en verlichting.
- Het voorkomen en verbaliseren van zwartrijden.
- De handhaving van de normale bedrijfsorde (orde, rust, veiligheid) in het vervoermiddel, het station, halteplaats of andere bij het openbaar vervoer behorende voorziening (zie A2.2).
- Service en informatieverstrekking aan de reizigers.
- Verantwoordelijk voor hun deel van de haltevoorzieningen en juiste informatie op alle haltes in het concessiegebied zoals beschreven in het programma van eisen van de Vervoerregio Amsterdam.

ProRail

- Primair verantwoordelijk voor de veiligheid en betrouwbaarheid van het spoorsysteem.
- Verantwoordelijk voor veiligheid van spoorwegovergangen.
- Verantwoordelijk voor inrichting, beheer en onderhoud van tunnels, perrons, wachtruimte, liften trappen, etc.
- Toepassen van innovaties en nieuwe technologieën.
- Inzet op duurzame en leefbare omgeving .
- Inzet op proactieve veiligheidscultuur met veiligheidsbewustzijn

Bijlage 2, voorbeelden specifieke maatregelenProactieve maatregelen

Maatregel	Verantwoordelijke	omschrijving
Tegengaan verloedering in openbaar vervoer middelen	Vervoerders	De vervoermiddelen zien er schoon en heel uit; vervoermiddelen worden regelmatig schoon gemaakt en vernielingen worden zo snel mogelijk, doch uiterlijk binnen 5 werkdagen na de melding[4], hersteld.
Tegengaan verloedering op en rond halteplaatsen	Gemeente Amsterdam (MET), NS Stations in Amsterdam	De halteplaatsen, stations en de directe omgeving ervan zien er schoon en heel uit, (80% niveau B volgens CROW) er wordt regelmatig schoon gemaakt en vernielingen worden zo snel mogelijk, doch uiterlijk binnen 5 werkdagen na de Tenzij sprake is van achterstalligheid en groot onderhoud c.q. vervanging aan de orde is dan wordt dit meegenomen in de programmering.
Verlichting	Gemeente Amsterdam (V&OR), NS Stations en vervoerders	Donkere, sociaal onveilige plekken in en om het openbaar vervoer dienen te worden verlicht. Wanneer de verlichting in openbaar vervoer, vervoersgebieden en de directe omgeving daarvan defect is, wordt deze binnen drie werkdagen na de melding hersteld.
Gebruik van graffiti- en vandalisme onvriendelijke materialen	Gemeente Amsterdam (stadswerken), NS Stations en vervoerders	In en om openbaar vervoersgebieden en materieel wordt gebruik gemaakt van materiaal dat graffiti en vandalisme onvriendelijk is.
Jaarlijkse schouw met de operationele groep	De operationele groep/ werkgroep beheer	De leden van de operationele groep en leden van de werkgroep Beheer houden jaarlijks op een door hen gekozen openbaar vervoerslocatie een schouw op aspecten van sociale veiligheid en beheerbaarheid. Naar aanleiding van deze schouw worden actiepunten opgesteld en gemonitord.

[4] NS werkt in 1e instantie vanuit landelijke afspraken en voor alle partijen geldt overmacht daargelaten

Preventieve maatregelen

Maatregel	Verantwoordelijke	Omschrijving
Inzet medewerkers Toezicht & Service	Vervoerders	De vervoerders zetten medewerkers toezicht en service in. Ze hebben de taak om reizigers te informeren en om op te treden tegen normafwijkend gedrag rond openbaar vervoersgebieden. Tijdens hun werkzaamheden signaleren zij ook eventuele vervuilingen, vernielingen en storingen.
Inzet camera's	De gemeente en vervoerders	De gemeentelijke camera's worden gebruikt in het kader van de sociale veiligheid. Hetzelfde geldt voor de camera's van de vervoerders.
Voorlichting/communicatie richting publiek over de sociale veiligheid in en om het openbaar vervoer	De gemeente en vervoerders	De gemeente Amsterdam en de vervoerders communiceren jaarlijks over de ontwikkeling van de sociale veiligheid in en om het openbaar vervoer. Voorlichtingscampagnes kunnen daar onderdeel van uitmaken.
Positieve aandacht voor sociale veiligheid in de media	Alle deelnemers aan dit arrangement via de communicatie specialisten	De communicatiespecialisten van de betrokken partijen informeren elkaar steeds vooraf over de wijze waarop de partijen afzonderlijk dan wel gezamenlijk naar buiten treden. Er vindt onderlinge afstemming en coördinatie plaats over de wijze waarop met de pers wordt gecommuniceerd over de sociale veiligheid.

Repressieve maatregelen

Maatregel	Verantwoordelijke	omschrijving
Optreden tegen graffiti	Vervoerders, NS Stations, gemeente Amsterdam en politie Eenheid Amsterdam	Vervoerders, gemeente en politie treden samen op tegen graffiti aan openbaar vervoersmiddelen, stations, perrons, halteplaatsen en in de directe omgeving daarvan. Vervoerders en/of beheerders doen aangifte. Discriminerende graffiti wordt binnen 24 uur na de melding verwijderd. Overige uitingen worden maximaal binnen tien werkdagen na de melding verwijderd[5].
OV-verbod zakkenrollers en uitbreiding naar andere doelgroepen	Gemeente, politie Eenheid Amsterdam en OM	Personen die in en om het openbaar vervoer in Amsterdam worden betrapt op (een poging tot) zakkenrollerij, kunnen voor een bepaald openbaar vervoersgebied ('cluster') een ov-verbod opgelegd krijgen. Bij recidive kan het verbod worden verlengd en/of verbreed naar andere ov-gebieden ('clusters').
Volgen landelijke ontwikkelingen rond de mogelijkheden voor repressieve maatregelingen	Alle betrokkenen	De verantwoordelijke partijen houden elkaar op de hoogte van nieuwe landelijke ontwikkelingen en onderzoeken de toepasbaarheid van nieuw ontwikkelde instrumenten bijvoorbeeld het verblijfsverbod voor voorzieningen openbaar vervoer.
Schade verhalen	Alle betrokkenen	Partijen verhalen geleden schade door bijvoorbeeld vernieling,

[5] NS hanteert 10 dagen indien er geen buiten dienststelling noodzakelijk is

		vandalisme en graffiti op de veroorzakers.
Inzet handhavers	Vervoerders	De vervoerders zetten handhavers in die een BOA-status hebben[6] . Zij voeren onder andere repressieve kaartcontroles uit, handhaven het naleven van huisregels en verlenen assistentie aan collega's en reizigers in geval van incidenten betreffende de bedrijfsorde.
Afhandeling noodmeldingen agressie en geweld	Politie Eenheid Amsterdam	Een noodmelding van agressie en geweld tegen medewerkers van openbaar vervoersbedrijven en THOR wordt door de politie standaard met spoed afgehandeld (protocol spoed)
Vervolging na geweld tegen medewerkers met publieke functie	Politie Eenheid Amsterdam en OM	De opsporing en vervolging van daders van geweld tegen medewerkers met een publieke functie krijgt prioriteit. Dat betekent bijvoorbeeld dat een dubbele strafmaat het uitgangspunt vormt voor de strafeis.
Informatie gestuurd optreden	Alle betrokkenen	Partijen leveren THOR informatie over de veilig- en leefbaarheid in het OV, op basis waarvan een analyse wordt gemaakt. Met de analyse besluiten de partijen in gezamenlijk overleg over de inzet, prioriteiten en (gezamenlijke) acties. Zo nodig vindt extra inzet plaats op locaties en tijdstippen met een verhoogde kans op onveiligheid

[6] Een deel van de toezichthouders heeft conform art. 8 lid 3 van Politiewet de bevoegdheid om veiligheidsfouillering uit te voeren en handboeien te gebruiken. NS zet tevens treinsurveillanten in.

		en incidenten in en om het openbaar vervoer.

Nazorg

Maatregel	Verantwoordelijke	omschrijving
Trainingen en cursussen voor leidinggevenden	Vervoerders	Leidinggevenden hebben een cursus/training ontvangen over opvang en nazorg van personeel na ingrijpende (gewelddadige)incidenten.
Nazorg slachtoffers criminaliteit	Alle betrokkenen	Op het moment dat reizigers of medewerkers slachtoffer worden van criminaliteit in en om het openbaar vervoer, wordt alles in het werk gesteld om een adequate opvang te organiseren. Dat betekent bijvoorbeeld dat slachtoffers worden geïnformeerd over de mogelijkheden tot het doen van aangifte. Bij geweldsdelicten worden slachtoffers opgevangen en geïnformeerd over de voortgang van de zaak.

Bijlage 3 Structuur Samenwerking

Overleg	Taken en Verantwoordelijkheden	Coördinator/ Voorzitter	Deelnemers	Frequentie
Subdriehoek (strategisch niveau)	▸ bespreekt actieplan THOR ▸ Bevordert samenwerking tussen partijen onderling ▸ Treedt op bij onderlinge geschillen ▸ Roept partijen ter verantwoording indien nodig	Gemeente Amsterdam (OOV)	Alle partijen	2x per jaar
Beleidsoverleg (tactisch niveau)	▸ bereid sub driehoek voor ▸ Monitoring en evaluatie operationele samenwerking ▸ Monitoring en evaluatie stadsbrede ontwikkelingen ▸ Bewaakt samenhang ▸ Maatregelen ▸ Bespreking jaarplannen	THOR (coördinator samenwerking)	Netwerkspecialist Politie, vervoerders, Beleidsmede-werker VRA en OOV en coördinator THOR	6x per jaar
Operationeel overleg	▸ Bespreken veiligheidssituatie per locatie/lijn/gebied ▸ Afstemmen inzet per locatie/lijn/gebied ▸ bij incidenten en preventief ▸ wisselt informatie uit over de voortgang van de acties	THOR (coördinator samenwerking)	Betrokken wijkagenten vanuit basisteam, Vervoerders, teamleiders THOR	Wekelijks voor CS en overige hotspotlocaties zo vaak als nodig

Bijlage 4 hotspotlocaties en problematiek (Excl. Centraal Station)

Locatie	Problematiek	Betrokken partners
Amsterdam Amstel	Het is een "snel weg" station, je springt van de trein op de metro. Winkeliers hebben last van school- en hangjeugd. overlast diefstal, vandalisme, graffiti en wildplassen	alle partijen, OV-onderling prio (gezamenlijke acties) en politie (ondersteunen van controleacties + rol wijkagent)
Amsterdam west (lelylaan, Jan van Galenstraat, lijn 19)	Jeugdoverlast en overlast vandalisme, graffiti, wildplassen	GVB, NS, Politie, THOR, Scholen
Bijlmer Arena en omliggend gebied	Regelmatig overlast van daklozen/verslaafden i.r.t. de methadon verstrekking. Evenementen groot en klein die invloed hebben op sociale veiligheid op het station en in het OV en vraagt om Crowd management.	alle partijen, politie (zowel ondersteunen controleacties en rol wijkagent) en evenementenlocaties.
Metro 52 Noord/Zuidlijn	Drugs/alcoholverslaafden, zakkenrollers, vandalisme, graffiti, jeugd	Politie, Thor, GVB
Metro Amsterdam zuidoost (Gein, Gaasperplas, Kraaienest, Reigersbos)	Zwartrijden en vernielingen	GVB met ondersteuning THOR en Politie voor gezamenlijke acties.
Metro Noord en Noorderpark	Zwartrijden, vernielingen en jeugdoverlast	GVB, Politie, THOR, Scholen
NS Muiderpoort	Weinig natuurlijk toezicht, verspreide perrons, ideale opstapplek om controle te ontwijken (Muiderpoort-Centraal)	OV-onderling heeft prioriteit, assistentie politie bij controleacties is gewenst.
Station Sloterdijk	overlast slapers, drugs/alcoholverslaafden, diefstal, vandalisme, graffiti, wildplassen, jeugd, zwerfvuil	Politie, THOR, GVB, NS, particuliere vervoerbedrijven, stadsdeel, winkeliers
Station Zuid	Is een snel groeiend station dat niet is bestand tegen de enorme reizigersaantallen. Wordt in de toekomst verbouwd en verplaatst en krijgt een andere (belangrijkere) rol in het netwerk en in de afhandeling van internationale reizigers.	alle partijen, OV-onderling prio
Tram 26 (IJburg)	Jeugdoverlast	GVB, Politie, THOR, Scholen

Bijlage 5 Hotspot problematiek in relatie tot samenwerking met de Politie

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de belangrijkste problematiek en locaties die door de Partijen worden ervaren en waar afstemming met de politie gewenst blijft.

Problematiek	Samenwerkings-partners	Politieondersteuning noodzakelijk?	Opmerkingen
Overlast op stations	THOR, politie, overige vervoerders	Ja	Orde, rust, veiligheid en bedrijfsorde verantwoordelijkheid vervoerders, maar bij hardnekkige problematiek gezamenlijk optreden met gemeente en politie noodzakelijk => PGA, integrale aanpak of juist mono door politie
Overlast rondom stations	THOR, politie	Ja	Impact op reizigers en vervoerders, verantwoordelijkheid gemeente en politie
Zwartrijders en gevolgen van zwartrijden	Alle partijen	Ja	Inzet gericht op tegengaan zwartrijden door verscherpte controles bij OV-poortjes, solo door vervoerders of integraal met alle vervoerders en ondersteund door politie en THOR
Agressie in het OV	Alle partijen	Ja	Rol politie: noodhulp en aangiftes, gezamenlijke actie(s) indien er sprake is van tijdelijke escalatie op een hotspot
Crowdmanagment bij evenementen	Politie,Arena, Ziggodome, AFAS life, Ns, connexion en EBS	Ja	Bij risicowedstrijden of grote evenementen met dreigende escalatie
Impact van mega-evenementen	alle partijen	Ja	THOR en basisteams politie pakken de integrale OV-inzet op tijdens bijv. Koningsdag of SAIL aan.
Opvang vluchtelingen CS	politie	Ja	Opvangen en doorverwijzen

			vluchtelingen: wie wat waar?
Impact van onbeheerd object (voornamelijk CS)	politie	Ja	Indien onbeheerde objecten als mogelijk verdacht worden beschouwd wordt dit opgeschaald naar de politie (TEV). Huidige omlooptijd is minimaal, hierdoor nauwelijks meer impact op vervoersprocessen en station processen. Met verdwijnen TOV en oproepen TEV vanuit Burgwallen worden omlooptijden weer lang en daardoor grote hinder voor stations- en vervoerprocessen met uiteindelijk kans op landelijke mobiliteitsverstoring (en dat werkt na richting een Schiphol, Utrecht Centraal etc.)
Graffiti schade	Poltie	Ja	Politie verantwoordelijk voor de opsporing
Handhaven bedrijfsorde	Vervoerders	Nee	
Jeugd- en scholierenoverlast	Scholen en Politie	Ja	Politie is noodzakelijk indien de situatie escaleert

Bijlage 6 Monitoringskader

Operationalisering
Hieronder wordt aangegeven welke vragen/onderdelen gezamenlijk het monitoringskader vormen. Hierbij is ook aangegeven uit welke bron de informatie kan worden afgeleid:

- **Objectieve veiligheid**
  - Personeel
    - Slachtofferschap GVB, G3, Landelijk (Personeelsmonitor)
      - Strafbare feiten
        - *Vraag: Bent u in 20XX tijdens uw werk mishandeld in of rond het openbaar vervoer?*
        - *Vraag: Bent u in 20XX tijdens uw werk bedreigd (dat betekent dat iemand dreigde u te mishandelen of aan te vallen zonder dat u daadwerkelijk mishandeld of aangevallen bent)?*
        - *Vraag: Is er in 20XX tijdens uw werk iets van u gestolen (werkmateriaal en/of persoonlijke bezittingen)?*
      - Niet-strafbare feiten
        - *Vraag: Bent u in 20XX tijdens uw werk lastiggevallen en/of gepest (zonder dat hierbij sprake was van rechtstreeks geweld of van dreiging met geweld)?*
        - *Vraag: Bent u in 20XX tijdens uw werk slachtoffer geweest van andere incidenten die niet aan de orde zijn geweest?*
  - Reizigers
    - Incidentregistraties Amsterdam Categorie A (strafrecht en APV) (Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, Gemeente Amsterdam)
    - Slachtofferschap van misdrijven (Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, Gemeente Amsterdam)
    - Slachtofferschap van misdrijven (OV-Klantenbarometer)
      - *Vraag: Bent u in de afgelopen 12 maanden zelf slachtoffer geweest van één of meer van de volgende incidenten in het openbaar vervoer of op de halte?: Bedreigd + Bestolen + Mishandeld*
    - Zichtbaarheid van toezichthouders (is het opgevallen dat in het openbaar vervoer toezicht wordt gehouden door mensen in uniform) (Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, Gemeente Amsterdam)
  - Benchmark
    - Slachtofferschap traditionele criminaliteit Amsterdam, G4, Nederland (CBS Veiligheidsmonitor)

- **Subjectieve veiligheid**
  - Personeel
    - Rapportcijfer algemene veiligheid GVB, G3, Landelijk (Personeelsmonitor)
      - Gemiddelde
      - % Onvoldoende
    - Veiligheidsgevoel (% dat zich veilig voelt) (Personeelsmonitor)
      - *Vraag: Voelt u zich tijdens uw werk wel eens onveilig?*
      - *Vraag: Voelt u zich in 20XX, vergeleken met 20YY, veiliger of onveiliger tijdens uw werk?*
  - Reizigers
    - Rapportcijfer veiligheid (Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, Gemeente Amsterdam)
      - Gemiddelde
      - % Onvoldoende
    - Rapportcijfer veiligheid (OV Klantenbarometer)

        - *Vraag: Hoe veilig voelt u zich over het algemeen in het openbaar vervoer?*
            - Gemiddelde
            - % Onvoldoende
    - Veiligheidsgevoel (% dat zich veilig voelt) (Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer, Gemeente Amsterdam)
- Benchmark
    - Rapportcijfer Veiligheid in het algemeen
    - Rapportcijfer Veiligheid in de buurt Amsterdam, G4, Nederland (CBS Veiligheidsmonitor)

Naast bovenstaande informatie zal tijdens de uitvoering door alle betrokkenen ook informatie worden verzameld die inzicht geeft in de veiligheidssituatie. Het gaat hierbij om de volgende gegevens:

Samenwerking

- De weekbeelden met daarin de gegevens over geconstateerde strafbare feiten / aangiftes in het ov domein.
- Aantal noodhulpverzoeken bij de politie in het OV domein (input THOR en Vervoerders).
- Aanrijtijd politie bij noodhulpverzoeken vanuit het OV domein (input THOR en vervoerders).
- Aantal verzoeken om ondersteuning bij reguliere inzet en de mate waarop aan deze verzoeken is voldaan (input alle partijen).
- Aantal no-go area's/times voor handhavers THOR en vervoerders (input Vervoerders en THOR).

Bijlage 7 Bevoegdheden per organisatie binnen Domein IV

De BOA OV is bevoegd om te handhaven op de volgende artikelen en wetten voor zover noodzakelijk voor een goede uitoefening van de functie en de daaraan gekoppelde taakomschrijving, tenzij de wet zich daartegen verzet. De artikelen die van toepassing zijn op de BOA OV zijn hieronder weergegeven

Wetten en artikelen	**THOR**	**GVB**	**NS**
Algemene plaatselijke verordeningen, voor zover deze verordeningen samenhangen met het vervoer van personen en voor zover de BOA OV is aangewezen door het bevoegd gezag;	Bevoegd	Bevoegd	Enkel mogelijk voor BOA's van veiligheid en service (V&S). Niet de conducteurs.
Besluit personenvervoer 2000;	Bevoegd	Bevoegd	Bevoegd
Artikelen 15a lid 1 en lid 2, 23 lid 1 sub a, b en e, 62 juncto bord C1, C11, C12, C13, C14, C15, C16 en C17, 24 lid 1 sub b, 62 juncto 71 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;	Bevoegd	Bevoegd	Alleen 24 lid 1 sub b, 62 juncto 71 en enkel V&S
Spoorwegwet	Bevoegd	Bevoegd	Bevoegd
Artikel 5 Wegenverkeerswet 1994	Bevoegd	Bevoegd	Niet bevoegd
Wet lokaal spoor	Bevoegd	Bevoegd	Niet Bevoegd
Wet personenvervoer 2000	Bevoegd	Bevoegd	Bevoegd
Artikelen 141, 157, 177, 179, 180, 181, 182, 184, 184a, 185, 225, 239, 266/267, 284, 285, 300 juncto artikel 304 onder ten tweede, 310, 311, 350, 416, 424, 426, 435, onder ten vierde, 447e en 461 Wetboek van Strafrecht	Bevoegd	Bevoegd (op heterdaad wordt opgetreden geen opsporing)	Artikelen 177, 179, 180, 181, 182, 184, 184a, 185, 266/267, 284, 285, 300 juncto artikel 304 onder ten tweede, 435, onder ten vierde, 447e
Andere strafbare feiten, indien hij daarmee in een concreet opsporingsonderzoek of voor een concreet project door een officier van justitie wordt belast voor de duur van dat onderzoek of project.	Bevoegd	Bevoegd	Bevoegd

Bijlage 8 Focus THOR

Binnen Domein IV heeft THOR de volgende prioritering aangegeven.

	Verantwoordelijke partner	Prioriteit	Gezamenlijke Acties	THOR individueel	Opmerking
Leefbaarheid	THOR/Politie				
Taken:					
Slapers		x		x	
Drugs-/alcoholoverlast		x		x	
Verwarde personen		x		x	
Wildplassen		x		x	
Jeugdoverlast		x	x	x	
Vandalisme (bv opentrappen toegangspoortjes)		x	x	x	
Graffiti		x	x	x	
Overlastgevende personen		x	x	x	
Inzet camera's		x		x	In de stationsomgeving. CCTR kan ondersteunen door het aanleveren van beelden aan de partners
Surveillance overlast gevende OV-lijnen		x	x	x	
25 strafbare feiten WvS. Diefstal, vernieling bedreiging (eerbaarheid etc)		x	x	x	Feiten van de BOA bevoegdheid. Actieve bevoegdheid
Samenwerking met ketenpartners Veldwerk (helpt regio gebonden Nederlanders) en AMOC (helpt MOE-Landers) in het kader van de hulpverlening aan dak- en thuislozen		x	x	x	
Bedrijfsorde	primair vervoerders				
Zwartrijden			x		Art 70 handhaven tsm vervoerders. THOR zal optreden bij heterdaad constateringen en daarnaast in gezamenlijke acties met de Vervoerders participeren. THOR zal niet zelfstandig reguliere inzet specifiek voor de poortjes toekennen.

Openbare Orde en Veiligheid	Politie				
Oog- en oorfunctie voor de politie		x	x	x	