



CCV centrum voor
criminaliteitspreventie en
veiligheid

Samen investeren in sociale veiligheid

Verbetering informatie-uitwisseling sociale
veiligheid openbaar vervoer tussen
vervoerders onderling en met politie

Patrick van den Brink | Marjolijn van Hest

INHOUDSOPGAVE

pagina 2/13

1	Aanleiding, opdracht en werkwijze	3
1.1	aanleiding	3
1.2	opdracht	3
1.3	werkwijze	4
2	Resultaten	5
2.1	uitwisseling tussen vervoerders	5
2.2	Uitwisseling tussen vervoerders en politie	7
3	Conclusies en aanbevelingen	10
3.1	conclusies	10
3.2	aanbevelingen	11

1 AANLEIDING, OPDRACHT EN WERKWIJZE

1.1 AANLEIDING

Op 8 november 2016 is in de Tweede Kamer een motie¹ aangenomen van de leden Belhaj (D66) en Van Helvert (CDA). Daarin wordt gevraagd te komen tot een landelijk werkend en geïntegreerd data-analysesysteem ter bevordering van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Hierop heeft de DSP-groep, in opdracht van het ministerie van IenW, een onderzoeksrapport² opgeleverd. In dit rapport wordt de huidige situatie van informatie-uitwisseling tussen openbaar vervoer en politie in kaart is gebracht: een aantal vervoerders en NS wisselt informatie uit met elkaar en politie op lokaal en regionaal niveau. Op landelijk niveau is de uitwisseling echter beperkt. Daarnaast heeft de DSP-groep de mogelijke meerwaarde en bezwaren van een landelijk werkend data-analysesysteem en eventuele alternatieven onderzocht³.

Op basis van de conclusies en aanbevelingen van deze rapporten, heeft de staatssecretaris van IenW in een brief aan de Tweede Kamer aangegeven dat commitment van alle partijen een voorwaarde is voor succesvol gebruik van een landelijk werkend data-analysesysteem. Bij het merendeel van de partijen is het commitment niet aanwezig, zij zien geen meerwaarde in zo'n systeem. Het onderzoeksbureau ziet als voordelen van een landelijk data-analysesysteem dat het bijdraagt aan een landelijk totaalbeeld over sociale veiligheid, inzicht geeft in incidenten, concessie-overstijgende punten in kaart brengt en structurele overlegvormen bevordert. Deze doelen worden op onderdelen al behaald, bijvoorbeeld vanuit het Landelijke actieprogramma Sociale veiligheid OV. Maar er is verbetering mogelijk, aldus het onderzoek: er is op landelijk niveau geen sprake van een gestructureerde en diepgaande uitwisseling van gegevens en incidenten over de aard en omvang van onveiligheid tussen vervoerders onderling en de politie. Als alternatief werden uitwisseling van gegevens over incidenten en cijfers in de vorm van landelijke en regionale standaardrapportages en structurele gesprekken voorgesteld, zodat de beoogde doelen van het systeem bereikt kunnen worden. Dit alternatief kon op meer draagvlak rekenen. Alle betrokken partijen vinden het vergroten van sociale veiligheid in het OV erg belangrijk en de wil om samen te werken is bij alle partijen aanwezig. Er is toegezegd aan de Tweede Kamer dat verkend zal worden hoe een en ander gerealiseerd kan worden.

1.2 OPDRACHT

Het ministerie van IenW heeft Patrick van den Brink, directeur-bestuurder van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV), gevraagd om de rol van procesbegeleider op zich te nemen in de verkenning van de mogelijkheden van de landelijke uitwisseling van gegevens over incidenten en cijfers tussen vervoerders onderling en de politie.

Een goede uitwisseling is een voorwaarde voor goed informatie-gestuurd beleid. Uiteindelijk draagt dat bij aan een effectieve aanpak van criminaliteit en overlast in het OV en een verbeterde veiligheidsbeleving van reizigers en personeel. Gestructureerd specifieke informatie delen kan helpen bij het duiden van concessie-overstijgende problematiek, meer kennis en inzicht geven in de aard, omvang en oorzaken van bepaalde veiligheidsproblemen en daarmee individuele vervoerders meer handelingsperspectief geven in de aanpak van deze problemen.

Het doel van het huidige traject is daarom de realisatie van een structurele, gestructureerde en meer diepgaande landelijke uitwisseling van informatie over concessie-overstijgende incidenten en problemen in

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2016-2017, 28 642, nr. 95. Gewijzigde motie van de leden Belhaj en Van Helvert ter vervanging van die gedrukt onder nr. 90. Voorgesteld 8 november 2016.

² "Verkenning informatie-uitwisseling sociale veiligheid openbaar vervoer en politie", dd. december 2017, DSP-groep

³ "Een gezamenlijk systeem? Vervolgonderzoek naar een landelijk data-analysesysteem voor openbaar vervoer en politie", dd. juni 2018, DSP-groep.

het OV, tussen vervoerders enerzijds en met de politie anderzijds, en waar nodig en mogelijk vervolgacties bepalen.

1.3 WERKWIJZE

Om het bovenstaande doel te bereiken werden twee bijeenkomsten georganiseerd, op 16 mei en 23 september 2019. Deze bijeenkomsten zijn samen met het ministerie en de deelnemers voorbereid. Na de tweede bijeenkomst is een evaluatie gehouden.

Bijeenkomst 16 mei 2019

Voor de eerste bijeenkomst op 16 mei werden alleen vervoerders uitgenodigd. RET, NS, Arriva, Connexxion, Keolis en QBuzz waren aanwezig. Naderhand hebben HTM, GVB en EBS een formele reactie gegeven op het verslag van de bijeenkomst. Het verslag van de bijeenkomst, evenals de formele reactie van de vervoerders die niet aanwezig waren, zijn inmiddels gedeeld met het ministerie.

Het doel van de eerste bijeenkomst was om gezamenlijk en stap voor stap een gedeelde informatiebehoefte vast te stellen die urgentie heeft. De opbouw en het programma van de bijeenkomst is met de verantwoordelijk beleidsmedewerkers van het ministerie afgestemd. Voorafgaand aan de bijeenkomst is de informatiebehoefte van de individuele vervoerders opgehaald. De vervoerders hebben hun informatiebehoefte aan het begin van de bijeenkomst gepitcht. Vervolgens is er gezamenlijk gekeken naar overeenkomsten in de informatiebehoefte, zijn de overeenkomsten vastgesteld en is de vertaalslag naar de praktijk verkend.

Bijeenkomst 23 september 2019

De tweede bijeenkomst op 23 september bestond uit in twee delen:

- Het eerste deel was uitsluitend met vervoerders, namelijk RET, NS, Arriva, Connexxion, Keolis, HTM, GVB en QBuzz. Het doel van dit deel van de bijeenkomst was om de uitkomsten van de eerste bijeenkomst, zowel inhoudelijk als procesmatig, verder te concretiseren.
- Bij het tweede deel van de bijeenkomst was ook de Nationale Politie aanwezig, in persoon van de vertegenwoordiger van de Landelijke Eenheid, Dienst Infrastructuur en de beleidsadviseur openbaar vervoer van Eenheid Oost-Nederland. Het doel van het tweede deel van de bijeenkomst was om de wensen van vervoerders en politie m.b.t. de (landelijke) uitwisseling van informatie over sociale veiligheid in het OV te bespreken en toe te werken naar afspraken die wenselijk, werkbaar en haalbaar zijn. Vooraf zijn de wensen en vragen van zowel vervoerders als politie geïnventariseerd.

De opzet van het programma is voorafgaand aan de bijeenkomst gedeeld met de verantwoordelijk beleidsmedewerker van het ministerie. Ook van deze bijeenkomst zijn verslagen gemaakt, voor ieder gedeelte één. Deze verslagen zijn met het ministerie gedeeld.

Evaluatie:

Het traject informatie-uitwisseling SVOV tussen vervoerders onderling en met politie, in ieder geval het gedeelte waarvan het CCV procesbegeleider was, is geëvalueerd met alle deelnemers. Daartoe hebben de deelnemers eind oktober een digitale vragenlijst ontvangen. De evaluatie bevatte vragen over hoe de deelnemers het traject hebben ervaren, de gemaakte afspraken en behaalde resultaten, de rol van het CCV en aanbevelingen voor een succesvol vervolg.

Tijdens de twee bijeenkomsten is antwoord gegeven op de vraag hoe een structurele, gestructureerde en meer diepgaande landelijke uitwisseling van informatie over concessie-overstijgende incidenten en problemen in het OV, tussen vervoerders enerzijds en met de politie anderzijds, het beste vorm kan krijgen en welke acties hiervoor nodig zijn. Eerst komen de resultaten van het gesprek over de landelijke uitwisseling tussen vervoerders aan bod (2.1), daarna de resultaten van het gesprek over de landelijke uitwisseling tussen vervoerders en politie (2.2).

2.1 UITWISSELING TUSSEN VERVOERDERS

Volgens de vervoerders moet het doel van de landelijke informatie-uitwisseling zijn: tijdig inzicht krijgen in bijzonderheden, nieuwe ontwikkelingen en risico's voor de sociale veiligheid in het OV. Hierover kunnen de vervoerders, naar wens en behoefte, het gesprek met elkaar (en partners als gemeente en politie) aangaan en gezamenlijk optrekken om problemen aan te pakken en zoveel mogelijk vóór te zijn. Dit draagt uiteindelijk bij aan een effectieve en innovatieve preventieve aanpak van sociale veiligheid in het OV.

Om dit doel te bereiken hebben de vervoerders behoefte aan informatie over de trends in incidenten binnen het OV enerzijds en maatschappelijke trends anderzijds:

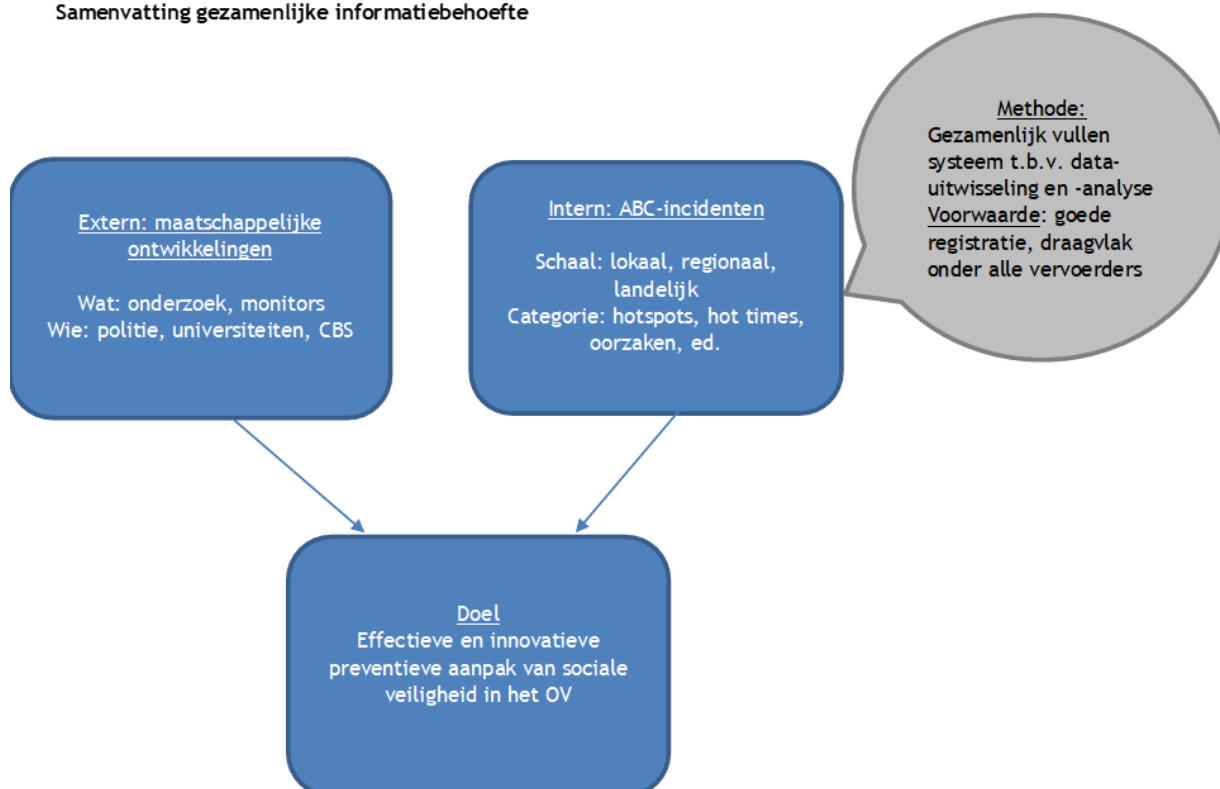
- Trends in incidenten binnen het OV: de vervoerders hebben behoefte om informatie over ABC-incidenten met elkaar uit te wisselen, te analyseren en te duiden. Inclusief inzicht op lokaal, regionaal en landelijk niveau. Er is vooral belangstelling voor informatie over hotspots, hot times en aanleiding van incidenten. Zodat er één overzicht ontstaat met de trends en ontwikkelingen in sociale veiligheid binnen het OV.
- Maatschappelijke trends: daarnaast hebben de vervoerders behoefte om trends met elkaar te delen over maatschappelijke ontwikkelingen die hun weerslag hebben op de sociale veiligheid in het OV (bijv. sociaal-culturele ontwikkelingen).

Maatschappelijke trends komen voort uit onderzoeken en monitors van partijen als politie, CBS, universiteiten etc. Deze trends worden in principe al gedeeld, bijvoorbeeld via de bijeenkomsten van het Platform SVOV. Dit platform heeft echter niet het doel qua uitwisseling volledig te zijn. Op basis van deze ervaringen is het de vervoerders duidelijk dat een landelijke structurele uitwisseling over de maatschappelijke trends die hun werk raken, het bovengenoemde doel dient.

Het is nog niet duidelijk in hoeverre inzicht in de trends in de incidenten, door middel van een *landelijke* uitwisseling en analyse van ABC-incidenten, effect zal hebben op de sociale veiligheid in het OV. Simpelweg omdat een dergelijke diepgaande en gestructureerde uitwisseling en analyse op landelijke schaal nog niet eerder heeft plaatsgevonden. De verwachting is dat hier zinnige inzichten uit zullen komen. Er is behoefte aan een duidelijk doel en meerwaarde van de uitwisseling en analyse waar alle vervoerders op den duur baat bij hebben. Tegelijkertijd zien de vervoerders in dat het algemene belang, namelijk sociale veiligheid in het OV als gezamenlijke opgave, centraal staat, niet het individuele belang van vervoerders.

In het model op de volgende pagina is de informatiebehoefte van de vervoerders visueel samengevat.

Samenvatting gezamenlijke informatiebehoefte



TEST-ANALYSE ABC-INCIDENTEN

Het is op dit moment niet duidelijk of de landelijke uitwisseling en analyse van ABC-incidenten het eerder genoemde doel voldoende dienen. Daarom is besloten om een tussenstap te maken en een test-analyse over de ABC-incidenten uit 2018 van alle vervoerders uit te voeren. Op basis van de resultaten kan worden bepaald of een dergelijke landelijke informatie-uitwisseling voldoende bijdraagt aan inzicht in bijzonderheden, nieuwe ontwikkelingen en risico's voor de sociale veiligheid in het OV.

De test-analyse wordt verricht over de ABC-data uit 2018 van alle vervoerders, samengevoegd in één dataset. Hiervoor hebben alle vervoerders hun commitment uitgesproken. De vervoerders geven aan dat de test-analyse moet gaan over de volgende punten:

- Analyse op gebied van ABC, halte en tijdstip. De vervoerders verwachten dat haltes waar meerdere vervoerders op rijden, interessante inzichten kunnen opleveren.
- Indien mogelijk: aanleiding van incidenten (T-melding).

Voor een goede analyse van de data en behoud van het commitment van de vervoerders, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- Uniforme wijze van beoordelen en registreren van ABC-incidenten, liefst inclusief T-meldingen;
- De data moet objectief, zuiver en geschikt voor onderlinge vergelijking zijn (bijv. rekening houdend met verschillen tussen stad en regio);
- De analyse van de incidenten staat centraal, niet het systeem waarmee wordt gewerkt;
- De vervoerders blijven hun eigen registratiesystemen gebruiken.

Daarnaast is er gesproken over het gewenste proces voor de test-analyse:

- De vervoerders hechten er veel belang aan dat zij de regie hebben op de analyse die wordt uitgevoerd en de punten die worden geanalyseerd. De vervoerders willen klein beginnen en van daaruit winst creëren. Zodat alle vervoerders er op den duur baat bij hebben, zonder dat er grote investeringen nodig zijn. Daarom wordt er begonnen met een beperkt aantal analyses van hotspots en hot times.
- De vervoerders hebben geen specifieke voorkeur voor wie de test-analyse gaat uitvoeren. Ze zijn wel van mening dat het een onafhankelijke partij moet zijn, niet commercieel, die voldoende expertise heeft op gebied van data-analyse.
- De vervoerders blijven eigenaar van hun eigen aangeleverde data. Daarnaast moet er een beheerder komen voor de data en nieuwe informatie die voortkomen uit de test-analyse. Daarbij wordt gedacht aan brancheorganisatie OVNL. Dit moet nog nader worden uitgezocht.
- Als opdrachtgever voor de test-analyse denken de vervoerders aan het ministerie van IenW. De vervoerders willen nauw betrokken blijven bij de wijze waarop de uitkomsten van de test-analyse gedeeld worden, rekening houdend met de Wet Openbaar Bestuur. Een goede duiding van de data, informatie en inzichten die uit de analyse naar voren komen zijn van groot belang. Cijfers zonder duiding kunnen leiden tot verkeerde beeldvorming en inefficiënte maatregelen. Daarom willen de vervoerders de uitkomsten van de analyse eerst onderling delen, zodat zij die nader kunnen interpreteren, duiden, toelichten en onderbouwen. De resultaten worden vervolgens gebundeld in een eindrapportage die wordt aangeboden aan de opdrachtgever. Op die manier zijn de cijfers en data die voortkomen uit de test-analyse onlosmakelijk verbonden met de duiding en toelichting ervan.
- Een aandachtspunt vormen de verschillende bestaande gremia waarin sociale veiligheid in het OV wordt besproken. Het is wenselijk om de eindrapportage met de analyse en duiding in slechts één gremium ter tafel te brengen. De Kerngroep HIC lijkt hiervoor het meest geschikt.
- Een vervolg kan zijn dat op basis van de resultaten uit de test-analyse rond een hotspot-gebied een netwerk wordt geactiveerd dat probleemgericht aan de slag gaat. Het is niet de bedoeling om vervoerders of concessies tegenover elkaar te zetten. De vervoerders wensen de regie te houden over eventuele maatregelen die n.a.v. de resultaten van de analyse worden genomen. Het is voor de vervoerders niet wenselijk dat bestaande afspraken met partners in lopende overeenkomsten, convenanten en arrangementen worden gewijzigd.

Er is overeenstemming dat in beginsel nog niet duidelijk is of een landelijke analyse van de ABC-incidenten uit 2018 direct meerwaarde zal hebben voor alle betrokken vervoerders. De vervoerders zien het grotere algemene belang: sociale veiligheid in het OV en daarmee samen aan de slag gaan. Ook al heeft een individuele vervoerder daar in eerste instantie wellicht geen baat bij, het komt ten goede aan de (preventieve) aanpak van sociale veiligheid in het algemeen. De uitwisseling en analyse moeten wel duidelijk doel en meerwaarde hebben, zodat alle vervoerders er op den duur baat bij hebben.

Als zowel de vervoerders als de opdrachtgever naar aanleiding van de test-analyse van mening zijn dat landelijke informatie-uitwisseling voldoende bijdraagt aan de sociale veiligheid in het OV, kunnen ze gezamenlijk besluiten om regelmatig en dus structureel de landelijke data over ABC-incidenten samen te brengen en te analyseren. Voorwaarde is wel dat er voldoende draagvlak hiervoor is onder de vervoerders.

2.2 UITWISSELING TUSSEN VERVOERDERS EN POLITIE

De wederzijdse behoeften op gebied van een landelijke uitwisseling tussen vervoerders en politie zijn besproken. Vervoerders hebben specifieke vragen aan en wensen voor de politie, en andersom. Eerst worden de wensen van de vervoerders weergegeven en daarna de wensen van de politie.

WENSEN EN VRAGEN VAN VERVOERDERS AAN POLITIE

De wensen en vragen van vervoerders aan de politie gaan over de registratie van OV-gerelateerde incidenten en communicatie:

- De politie registreert OV-gerelateerde incidenten in het nieuwe BVH-systeem structureel met een 'OV-label';
- Structurele communicatie van de politie naar de vervoerders over niet OV-gerelateerde incidenten in het OV (denk bijvoorbeeld aan een winkellovaller die op een station wordt aangehouden);
- Een uniforme structuur voor vervoerders binnen de politie voor aanspreekpunten en communicatie;
- De politie communiceert proactief naar de vervoerders over hotspots en andere risico's in het OV.

Reactie van de politie:

In reactie op bovenstaande vragen en wensen adviseert de politie de vervoerders om naast specifieke tips, gezamenlijk de vragen en wensen met een duidelijk groter belang concreet, aantoonbaar en urgent te maken.

- Formuleer een gezamenlijk verzoek, met een concreet voorstel hoe het anders moet, dien dit formeel in bij de Nationale Politie. Om te beginnen bijvoorbeeld met de registratie van OV-gerelateerde incidenten met een OV-label in het nieuwe BVH-systeem. Dergelijke concrete en gezamenlijke verzoeken hebben de grootste kans van slagen, al is succes niet gegarandeerd.

Daarnaast zijn er regionaal en lokaal verschillen in hoe de politie en het OV georganiseerd zijn: eenheden versus concessies. Sommige concessies (vervoerslijnen) gaan door meerdere eenheden heen. In de communicatie en afstemming leidt dat tot lastige situaties voor vervoerders. De politie blijft er echter bij dat er op eenheidsniveau afstemming gezocht moet worden.

De politie juicht het toe dat vervoerders in een eerder stadium al afspraken hebben gemaakt over de registratie conform de ABC-methodiek. Ook is de politie positief over de nieuwe afspraken tussen de vervoerders dat de ABC-data op landelijke schaal worden uitgewisseld en geanalyseerd, met de verbetering van sociale veiligheid in het OV als uitgangspunt. De vervoerders vinden het van groot belang dat de politie bij dit proces aansluit, omdat vervoerders op bepaalde punten informatie missen. Eén landelijk systeem voor vervoerders en politie om onderling data en informatie uit te wisselen, blijkt vanwege de wettelijke en functionele mogelijkheden bij de politie op dit moment niet haalbaar. Voor de vervoerders is een dergelijk systeem echter geen eis. De wens van vervoerders is dat informatie van vervoerders en politie meer gestructureerd naast elkaar wordt gelegd. Zodat in eerste instantie beter inzicht ontstaat in hotspots en hot times binnen het OV-domein. Wettelijke bepalingen en een (nu nog) onvoldoende duidelijke onderliggende noodzaak zorgen er echter voor dat de politie terughoudend is met het delen van operationele informatie. De politie deelt OV-gerelateerde informatie met de daarvoor bevoegde personen, voor zover het binnen de wettelijke kaders valt.

Op stations waar gecombineerd wordt gewerkt aan veiligheid in de sector, wisselen vervoerders en politie nu al vaak informatie uit. Er zijn bestaande goede voorbeelden van samenwerking en informatie-uitwisseling tussen politie en vervoerders op lokaal en regionaal niveau, zoals Amsterdam, metropoolregio Rotterdam-Den Haag en regio Oost-Nederland. Deze voorbeelden bieden waardevolle informatie over de concrete invulling van de informatie-uitwisseling en samenwerking, de afspraken die hiervoor zijn gemaakt en de succesfactoren. Deze voorbeelden kunnen mogelijk helpen om de landelijke uitwisseling tussen vervoerders en politie concreter te maken. Daarbij moet echter wel rekening worden gehouden met specifieke lokale omstandigheden.

WENSEN EN VRAGEN VAN POLITIE AAN VERVOERDERS

De wensen van de politie gaan over de kwaliteit van de incidenten-registratie van de vervoerders (volgens afspraak en uniform, volgens de ABC-methodiek). Dit is een belangrijke voorwaarde voor kwalitatief goede cijfers, data en informatie. De resultaten uit de test-analyse van de vervoerders kunnen interessant zijn

voor de politie in het kader van de effectieve en gezamenlijke aanpak van problemen. Daarnaast is de OV-sector voor de Nationale Politie een belangrijke bron voor actuele informatie bij grotere incidenten en bepaalde vormen van criminaliteit in het kader van de opsporing (ogen en oren).

3 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In het huidige traject was de centrale vraag hoe een structurele, gestructureerde en meer diepgaande landelijke uitwisseling van informatie over concessie-overstijgende incidenten en problemen in het OV, tussen vervoerders enerzijds en met de politie anderzijds, gerealiseerd kan worden en welke vervolgcacties daarvoor nodig zijn.

Hieronder worden de belangrijkste conclusies van dit traject samengevat. Daarna doen we een aantal aanbevelingen voor het vervolg.

3.1 CONCLUSIES

Voor aanvang van het huidige traject werd op basis van de twee onderzoeken van de DSP-groep geconcludeerd dat er onvoldoende draagvlak is bij de vervoerders en politie voor een landelijk werkend data-analysesysteem. In het huidige traject is deze conclusie bevestigd: een gezamenlijk systeem is op dit moment niet haalbaar. Vervoerders en politie zijn bovendien tevreden met de bestaande lokale en regionale samenwerking, afspraken en onderlinge informatie-uitwisseling. Die willen ze graag behouden. De meerwaarde en het grotere doel van de landelijke uitwisseling moet nog blijken. De behoefte aan landelijke uitwisseling leefde in eerste instantie niet breed bij de vervoerders en de politie. Bovendien is het huidige traject met het CCV niet de eerste keer dat het gesprek hierover is gevoerd. Bij aanvang van het traject leek er bij de deelnemende vervoerders en politie daarom een bepaalde verzadiging te zijn op dit onderwerp.

Tijdens de bijeenkomsten is gewerkt aan bereidheid, draagvlak en openheid om gezamenlijk aan de slag te gaan. We kunnen ons voorstellen, en hebben zelf gemerkt in dit traject, dat de discussie over *het systeem op zich* de bereidwilligheid voor landelijke uitwisseling in de weg kan staan. Door de discussie weg te leiden van het systeem en te focussen op de informatiebehoefte van de deelnemers m.b.t. informatie-uitwisseling en het grotere belang, namelijk sociale veiligheid in het OV als gezamenlijke opgave, kwam er meer focus in het gesprek. Dit heeft ervoor gezorgd dat een aantal concrete stappen is gezet. De test-analyse over de ABC-incidenten uit 2018 van alle vervoerders springt daarbij het meest in het oog.

Landelijke uitwisseling tussen vervoerders onderling

Alle vervoerders hebben hun commitment uitgesproken om bij te dragen aan de test-analyse over de ABC-incidenten uit 2018. Hierbij hebben ze wel een aantal (dwingende) wensen neergelegd over het te volgen proces. In hoofdstuk 2.1 is hier uitvoerig op ingegaan. De vervoerders hechten er veel waarde aan dat zij regie hebben op de analyse, de duiding en het delen van de resultaten en de maatregelen die eventueel worden genomen.

De test-analyse over de ABC-incidenten uit 2018 van alle vervoerders moet inzicht geven of de landelijke informatie-uitwisseling over incidenten voldoende bijdraagt aan het beoogde doel: tijdig inzicht krijgen in bijzonderheden, nieuwe ontwikkelingen en risico's voor de sociale veiligheid in het OV. Zodat vervoerders vervolgens, naar wens en behoefte, het gesprek met elkaar (en partners als gemeente en politie) kunnen aangaan, gezamenlijk kunnen optrekken om problemen aan te pakken en zoveel mogelijk vóór te zijn. Dit moet uiteindelijk bijdragen aan een effectieve en innovatieve preventieve aanpak van sociale veiligheid in het OV.

Daarnaast hebben de vervoerders aangegeven dat ze trends over maatschappelijke ontwikkelingen die hun weerslag hebben op de sociale veiligheid in het OV met elkaar willen delen. Bijvoorbeeld ontwikkelingen die voortkomen uit onderzoeken en monitors van politie, CBS, universiteiten, etc. Deze trends worden in principe al gedeeld, bijvoorbeeld via de bijeenkomsten van het Platform SVOV. Deze bijeenkomsten hebben echter niet als doel om een volledig beeld te geven van maatschappelijke trends. Voor een structurele,

gestructureerde en diepgaande informatie-uitwisseling is meer nodig. Namelijk dat nieuwe publicaties over sociale veiligheid, binnen en buiten het OV structureel worden gemonitord, geïnventariseerd, ontsloten en gedeeld. Met daarbij een toelichting die laat zien hoe een trend zijn weerslag kan hebben op het OV. In de aanbevelingen doen we een voorstel voor hoe dit in de praktijk vorm kan krijgen.

Landelijke uitwisseling tussen politie en vervoerders

De vragen en wensen die tijdens de bijeenkomst met vervoerders en politie aan bod kwamen, kwamen ook (deels) al naar voren in het eerste onderzoek van DSP-groep naar informatie-uitwisseling (dd. december 2017). Zowel politie als vervoerders hebben merkbaar behoefte aan concrete vooruitgang op korte termijn en dat er stappen worden gezet in de onderlinge informatie uitwisseling. De test-analyse over de ABC-incidenten in 2018 en de bevindingen daaruit kunnen hierin mogelijk van betekenis zijn. Datzelfde geldt voor het nieuwe BVH-systeem dat de politie de komende tijd ontwikkelt. Deze ontwikkeling is een goed moment om de concrete gezamenlijke wens en het voorstel van de vervoerders over de registratie van incidenten in het OV kenbaar te maken bij de Nationale Politie. Ook is er draagvlak om goede bestaande lokale en regionale vormen van samenwerking en informatie-uitwisseling nader te onderzoeken. De DSP-groep heeft in hun eerste onderzoek een inventarisatie gemaakt van o.a. lokale en regionale voorbeelden van samenwerking en informatie-uitwisseling, werkwijze en (in beperkte mate) succesfactoren. Hierbij werd vooral een algemene stand van zaken in de samenwerking geschetst die verder uitgediept zou kunnen worden. De meest succesvolle lokale en regionale voorbeelden zouden dan nader onderzocht kunnen worden op hun precieze werkwijze, afspraken, het tot stand komen ervan en vooral: succesfactoren. Die uitkomsten kunnen worden vertaald naar een mogelijke landelijke uitwisseling.

Evaluatie

Uit de evaluatie, die het CCV na de tweede bijeenkomst heeft gehouden, blijkt dat de vervoerders over het algemeen positief terugkijken op het traject en de behaalde resultaten. Een en ander is naar verwachting verlopen, aldus de vervoerders. Er is een mooie stap gezet: de bereidheid en openheid onder de vervoerders zorgt voor vertrouwen om een en ander te onderzoeken en het vervolg gezamenlijk op te pakken. Al is nog niet iedereen ervan overtuigd dat het henzelf iets nieuws gaat opleveren. Ook wordt het doel van dit traject niet door iedereen in dezelfde mate omarmd. Wel zijn er meer ogen geopend voor het belang van een *landelijke* benadering van sociale veiligheid in het OV, naast lokaal en regionaal. De afspraken die zijn gemaakt dragen bij aan het doel van het huidige traject. Maar we staan aan het begin: uitvoering en borging moeten er voor zorgen dat het doel ook daadwerkelijk behaald wordt. Tot slot wordt benadrukt dat het belangrijk is om voorbij de cijfers te kijken en het verhaal achter de cijfers goed te duiden. En om de kennis en informatie die voortkomen uit data-analyse en onderzoek goed te borgen, zodat die effectief kunnen worden ingezet voor het interpreteren van trends en aanpak.

De vervoerders ervaren het contact met de Nationale Politie in het traject (en in het algemeen) positief. Ze hebben wel de indruk dat er op inhoud en uitwisseling nog meer mogelijk is en dat hierin een kleinere stap is gezet in vergelijking met het traject met alleen de vervoerders.

De Nationale Politie geeft aan dat het traject naar verwachting is verlopen. Het is goed om met vervoerders het gesprek over verbeteringen te voeren. De politie benadrukt, ook voor de toekomst, dat de ABC-methodiek belangrijk is en geen punt van discussie moet worden.

De mogelijkheden en de positie van de politie zijn tijdens de bijeenkomst toegelicht. Dat heeft vooralsnog niet tot nieuwe afspraken of resultaten geleid, aldus de politie. Veel zal afhangen van hoe een en ander in de toekomst vorm krijgt. Volgens de politie is het belangrijk dat de vervoerders hierin gezamenlijk optrekken en vanuit het algemeen belang van sociale veiligheid denken. De politie adviseert het ministerie van IenW om daarbij de regierol te pakken.

3.2 AANBEVELINGEN

Naar aanleiding van het huidige traject komen wij tot de volgende aanbevelingen, onderverdeeld in twee fasen.

Fase 1

- Test-analyse ABC-incidenten 2018 uitvoeren en communiceren volgens het bijbehorende proces, zoals de vervoerders hebben voorgesteld. Tijdens de twee bijeenkomsten zijn de eerste kaders voor de inhoud en het proces voor de test-analyse geschetst. Voordat er sprake is van uitvoering, is uitwerking en concretisering nodig. Hiervoor kan het beste een onafhankelijk instituut ingeschakeld worden met veel expertise op gebied van data-analyse, zoals een universiteit. Bepaal in samenspraak met de vervoerders welke partij dit het beste kan oppakken. Het CCV adviseert om voor de verdere uitwerking een aparte projectgroep in te richten.
- Maatschappelijke trends en ontwikkelingen die raken aan het OV monitoren, inventariseren en ontsluiten. Bijvoorbeeld door middel van een (deels besloten) website. Vervoerders, in ieder geval de grote vervoerders die zelf trends en ontwikkelingen monitoren, kunnen hier mogelijk een aandeel in leveren. Daarnaast zou het CCV als onafhankelijke stichting met brede kennis en netwerk op gebied van sociale veiligheid, in OV maar ook maatschappij-breed, een rol kunnen spelen. Het CCV heeft ervaring met trendanalyse, bijvoorbeeld middels de uitgave "Trendsignalement". Dit vraagt om een gezamenlijke nadere verkenning.
- Vervoerders ontwikkelen gezamenlijk het voorstel voor de Nationale Politie over het toevoegen van een OV-label aan het nieuwe BVH-systeem.
- Bepalen welke lokale en regionale bestaande samenwerking en informatie-uitwisseling tussen vervoerders en politie het meest succesvol zijn. Inventariseren van de werkwijzen, afspraken en succesfactoren van deze succesvolle lokale en regionale voorbeelden.

Fase 2

- Politie betrekken bij de resultaten van de test-analyse ten behoeve van de effectieve aanpak. Bijvoorbeeld om probleemgebieden in kaart te brengen, bekijken wat er in die gebieden al is gedaan om het probleem aan te pakken en wat er nog nodig is.
- Gezamenlijk besluiten of de resultaten van de test-analyse voldoende aanleiding geven om vervolg te geven aan de landelijke uitwisseling, en hoe dit vervolg er uit zou moeten zien.

Aandachtspunten:

- Dit traject heeft zich, vanwege het gevoelige karakter ervan, in eerste instantie alleen gericht op vervoerders en politie. Naast hen zijn er echter andere belanghebbende partijen, niet in de laatste plaats de opdrachtgevers voor het OV: de decentrale overheden en het ministerie van IenW. Mogelijk dat zij invloed uit willen oefenen op de landelijke informatie-uitwisseling en de invulling hiervan. Het is echter de vraag in hoeverre decentrale overheden belang hebben bij een landelijke uitwisseling; daarop zou de visie van de decentrale overheden gevraagd moeten worden. Eerder werd al benadrukt dat het niet de bedoeling is dat een landelijke uitwisseling lopende afspraken op lokaal en regionaal niveau vervangt.
- Landelijk convenant sociale veiligheid in het OV 2020: tijdens de loop van het huidige traject werd het nieuwe landelijke convenant sociale veiligheid OV ontwikkeld. Doel van dit convenant is bevordering van samenwerking, kennisuitwisseling, informatiedeling en innovatie omtrent sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Dit doel sluit naadloos aan op het huidige traject. Dat blijkt ook uit een aantal afspraken in dit convenant, waaronder het benadrukken van het belang van de uniforme registratie van incidenten volgens de ABC-methodiek. Dit convenant biedt tevens mogelijkheden voor het vervolg van het huidige traject. In bijzonder de onderzoeksagenda waarin de convenantpartners voorstellen kunnen doen voor gezamenlijke bovenregionale onderzoeken. De test-analyse over 2018 zou hier naar onze mening onderdeel van moeten zijn.
- Tijdens het traject werd duidelijk dat een aantal deelnemers verwacht dat de resultaten van de landelijke uitwisseling bepaalde vervoerders meer zullen raken dan andere (al moet een en ander natuurlijk nog blijken). Ook is er verschil in de mate waarin deelnemers het centrale doel van dit traject omarmen. Daarom is het belangrijk om te blijven investeren in het commitment voor dit traject als het wordt voortgezet zoals geadviseerd. Deelname aan een samenwerkingsverband

betekent niet per definitie dat de samenwerking iedereen evenveel zal opleveren, maar wel dat iedereen iets aan het hogere doel bij te dragen heeft. We begrijpen dat dit zich wellicht lastig laat rijmen met de bedrijfsmatige kant van het OV en de wettelijke kaders waar de Nationale Politie mee te maken heeft. Ons advies is daarom om klein te beginnen en van daaruit stap-voor-stap uit te bouwen. Op die manier worden de deelnemers meegenomen in de meerwaarde van de landelijke uitwisseling, zonder dat er direct grote investeringen van hen worden gevraagd. We adviseren bovendien om hiervoor de tijd te nemen: investeren in een goed fundament voor samenwerking en onderling vertrouwen geeft de grootste kans op een goed resultaat.

Colofon

Redactie

Patrick van den Brink
Marjolijn van Hest

Fotografie

Shutterstock

© het CCV, december 2019

CCV centrum voor
criminaliteitspreventie en
veiligheid

Het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) is een onafhankelijke stichting die partijen en veiligheidsprofessionals helpt om Nederland veiliger en leefbaarder te maken.

Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid
Churchilllaan 11, 3527 GV Utrecht
Postbus 14069, 3508 SC Utrecht

T (030) 751 67 00
E info@hetccv.nl
I www.hetccv.nl

