



Evaluatie Convenant Stationseiland:

Succesvolle samenwerking doorzetten

Bram van Dijk
Cora-Yfke Sikkema

Evaluatie Convenant Stationseiland:

Succesvolle samenwerking doorzetten

Amsterdam, 20 mei 2008

Bram van Dijk
Cora-Yfke Sikkema

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Resultaten convenant	6
2.1	Ervaringen en cijfers	6
2.2	Succesfactoren	8
2.3	Organisatiestructuur	9
2.4	Verbeterpunten en aandachtspunten	9
2.5	Resultaten evaluatie cameratoezicht	11
3	Handhaven huidig niveau van veiligheid	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Ontwikkelingen	12
3.3	Inzetbepaling	13
3.4	Convenant of afsprakenlijst	14
4	Conclusie en advies	15
	Bijlagen	
Bijlage 1	Lijst met geïnterviewden	19
Bijlage 2	Geraadpleegde literatuur	20

1 Inleiding

Het centraal station van Amsterdam is volgens burgemeester Cohen het visitekaartje van de stad. Daarom moet het station vrij zijn van allerlei overlast, van drugs, diefstallen, zakkenrollerij, prostitutie, etc. Een aantal jaren geleden voldeed het station niet bepaald aan dit beeld. Er was veel overlast van ongewenste personen, ongewenst gedrag en criminaliteit. Om een veilig stationseiland te realiseren, is een bijzondere aanpak ontwikkeld, die wordt gekenmerkt door een nauwe samenwerking tussen de betrokken organisaties. Hun afspraken zijn maart 2003 vastgelegd in het Convenant Sociale Veiligheid Stationseiland Amsterdam.

De algemene doelstelling van het convenant luidt:

Een veilig en schoon Stationseiland voor reizigers, passanten en personeel door een gezamenlijke inspanning van alle betrokken partijen.

Deze algemene doelstelling is uitgewerkt in de volgende meetbare subdoelstellingen:

- Daling van het aantal criminele gedragingen in het genoemde gebied.
- Het verminderen van de overlast tot een beheersbaar niveau.
- Het verhogen van het veiligheidsgevoel van de reizigers, passanten en personeel in het gebied.
- Een schoon en net aangezicht van het gebied Stationseiland.
- Imagoverbetering Stationseiland.

Er zijn veel partijen betrokken bij de uitvoering van de afspraken, namelijk:

- Regiopolitie Amsterdam-Amstelland
- KLPD/Spoorwegpolitie
- Openbaar Ministerie
- Gemeente Amsterdam
- Stadsdeel Amsterdam Centrum
- GG&GD
- GVB
- Arriva
- Connexxion

Om de doelen van het convenant te bereiken is een organisatiestructuur opgezet, bestaande uit een stuurgroep (later vervangen door de subdriehoek Verkeer en Vervoer), projectgroep en operationele groep. Het volgende figuur geeft de structuur en de taken van iedere groep weer.

Figuur 1 Organogram Convenant sociale veiligheid stationseiland



Het convenant heeft een looptijd van 5 jaar en is in maart 2008 afgelopen. Met het oog hierop heeft de DOOV van de gemeente Amsterdam DSP-groep gevraagd het convenant te evalueren. Deze evaluatie is primair gericht op de vraag in welke vorm de veiligheidsorganisatie op het stationseiland moet worden voortgezet. Dit kan zijn in de vorm van een nieuw aangepast convenant of in een andere vorm bijvoorbeeld een aantal werkafspraken tussen de betrokken organisaties in combinatie met periodieke evaluatie van de veiligheidssituatie.

Dit advies moet vanzelfsprekend in de eerste plaats gebaseerd zijn op de resultaten die met de uitvoering van het convenant zijn geboekt. Daarom is nagegaan in hoeverre de algehele doelstelling en de subdoelstellingen van het convenant zijn gerealiseerd.

De leden van het operationele team hebben hun visie op de resultaten en de wijze van continuering van het convenant al gegeven in de notitie 'Stationseiland door!'. De leden van de projectgroep zijn positief over de behaalde resultaten en pleiten voor voortzetting van een gezamenlijke aanpak. De projectgroep signaleert echter ook enkele ontwikkelingen die aanpassing van het convenant noodzakelijk maken. Het betreft onder meer de impact van de bouwwerkzaamheden die plaatsvinden (onder meer de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de IJ-hal) en de rol van de in 2007 gestarte Veiligheidsteam Openbaar Vervoer (VOV). Deze punten zijn dan ook meegenomen in het onderzoek.

Bij het onderzoek zijn twee methoden gebruikt. Ten eerste desk research, waarbij bestaande rapporten, bevindingen en cijfers zijn geanalyseerd. Ten tweede zijn interviews gehouden met leden van de subdriehoek, projectgroep en het operationeel team. In totaal zijn 18 gesprekken gevoerd. Tijdens de interviews is naast de invulling van de toekomstige veiligheidsorganisatie beknopt aandacht besteed aan de resultaten die gerealiseerd zijn.

Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de resultaten van het convenant. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de wijze waarop de aanpak op het stationseiland moet worden voortgezet. Tot slot worden in hoofdstuk 4 de conclusies en het advies weergegeven.

2 Resultaten convenant

2.1 Ervaringen en cijfers

Ervaringen geïnterviewden

Over de resultaten kan kort en krachtig worden gezegd dat het convenant goed heeft gewerkt. Alle geïnterviewden geven aan dat de sfeer en veiligheid op het stationseiland stukken beter is geworden. Antwoorden als "het is compleet anders; het is een gigantisch succes", "resultaten zijn ronduit goed", "het convenant heeft super gewerkt" illustreren hoe men tegen de resultaten aankijkt. Het stationseiland is een aangename locatie geworden, het stinkt er niet meer, de prostitutie is weg, de drugs- en drankoverlast is weg en de zwervers zijn weg. Volgens een geïnterviewde is het aantal overlastgevende personen gedaald van circa 450 naar 30 a 40. Daardoor voelen reizigers en werknemers zich veiliger op en rond het station.

Diefstal is iets toegenomen. Deze toename heeft mogelijk te maken met het gegeven dat er meer en andersoortige winkels zijn, waardoor de kans op winkeldiefstal groter is geworden.

Cijfers passantenenquête

De cijfers van de Dienst Onderzoek en Statistiek (O+S) laten een zelfde beeld zien. O+S heeft de afgelopen jaren verschillende keren een passantenonderzoek uitgevoerd, waarbij aan mensen is gevraagd naar hun veiligheidsbeleving op en rond het station. De belangrijkste gegevens zijn opgenomen in tabel 1.1.

Tabel 1.1 Subjectieve veiligheid op het stationseiland tussen 2005 en 2008

	Begin 2005	Eind 2005	Eind 2006	Begin 2008
Rapportcijfer veiligheid - overdag	7.3	7.4	7.5	7.6
Rapportcijfer veiligheid - 's avonds	6.4	6.7	6.7	6.7
% Soms/vaak onveilig - overdag	13%	9%	7%	7%
% Soms/vaak onveilig - 's avonds	43%	28%	27%	28%
% (zeer) vaak overlast	8%	3%	3%	4%
% slachtoffer	18%	17%	17%	17%

Bron: Veiligheid in het Openbaar Vervoer; Een overzicht van de stand van zaken begin 2008, O+S

Het rapportcijfer voor de veiligheid overdag is op het stationseiland tussen 2005 en 2008 gestegen van 7.3 naar 7.6 en voor de veiligheid 's avonds van 6.4 naar 6.7. Hierbij valt op dat die 6.7 vrij snel is bereikt (eind 2005) en daarna is gestabiliseerd.

Een andere manier om de veiligheidsbeleving in kaart te brengen is te kijken naar het percentage passanten dat zich overdag of 's avonds soms tot vaak onveilig voelt. Overdag is dat percentage gedaald van 13% (begin 2005)

naar 7% (begin 2008) en 's avonds van 43% naar 28%. De cijfers laten zien dat het onveilige gevoel vooral is afgenomen tussen begin en eind 2005. Daarna is de groep die zich soms/ vaak onveilig voelt niet of nauwelijks gedaald.

Hetzelfde beeld komt naar voren bij de groep die overlast ervaart op het stationseiland. Deze groep is tussen 2005 en 2008 kleiner geworden, maar die daling is ingezet in 2005. Het laatste jaar is zelfs weer een lichte stijging waarneembaar. Hierbij gaat het vooral om rondhangende jongeren.

Tot slot blijkt de groep die slachtoffer is van ongewenst gedrag tussen 2005 en 2008 stabiel te zijn. Het slachtofferschap heeft vooral betrekking op agressief gedrag en in mindere mate op diefstal of bedreiging.

Politiecijfers

In het rapport 'Veiligheid in het Openbaar Vervoer: Een overzicht van de stand van zaken in 2005' van O+S is een uitgebreide analyse van de politiegegevens gemaakt.

De volgende citaten zijn overgenomen uit deze rapportage van O+S.

"Het aantal aangiften in 2004 is duidelijk minder dan in 2003. Ook de cijfers van 2005 liggen nog onder die van 2003. Wel valt op dat het aantal aangiften in 2005 niet daalt ten opzichte van 2004, er is zelfs sprake van een lichte stijging. Het totaal aantal aangiften in 2004 was 1.726, in 2005 is het totaal aantal aangiften (exclusief de cijfers van de Spoorwegpolitie voor de maand december) 1.734. Deze stijging is echter minimaal en het lijkt erop dat het totaal aantal aangiften per maand ongeveer rond de 145 blijft schommelen en dat in de zomermaanden het aantal aangiften het hoogst is."

"Vanaf 2002 is er aanzienlijke stijging geweest van het aantal aanhoudingen: van minder dan 150 in januari 2002 tot 300 in oktober 2002. In januari 2003 heeft het aantal aanhoudingen zijn hoogtepunt bereikt: meer dan 380 aanhoudingen. Vanaf dat moment is het aantal alleen nog maar gedaald en is aan het eind van dat jaar (2003) weer op het niveau van 2002. In 2004 is het aantal aanhoudingen nog verder gedaald en lijken de maatregelen die zijn getroffen op het Stationseiland effect te hebben. Ook in 2005 daalt het aantal aanhoudingen nog verder en lijkt een ongeveer stabiel niveau te hebben bereikt van ongeveer 100 per maand."

"Cijfers van de regiopolitie laten zien dat het aantal vormen van geregistreerde overlast vanaf 2002 sterk is afgenomen. De daling is het sterkst in de periode 2003-2004: het totaal aantal geregistreerde vormen van overlast is gedaald naar 255. Indien we deze cijfers omzetten naar de overlast per dag, dan kan worden geconcludeerd dat er bijna iedere dag overlast wordt ervaren op het Stationseiland (0,7 overlastmeldingen per dag).

Gerelateerd aan het aantal bezoekers per dag (in de zomermaanden ongeveer 550.000 per dag¹) kan worden geconcludeerd dat het over het algemeen mee valt met de overlast. Deze bevindingen komen overeen met ander onderzoek: ook in de Regionale Veiligheidsrapportage Amsterdam-Amstelland wordt gesproken over een daling van de (drugs)overlast bij het Stationseiland."

Noot 1 Bron: Evaluatie Convenant Sociale Veiligheid Stationseiland te Amsterdam/Veiligheidsarrangement openbaar vervoer Amsterdam (april t/m september 2005).

Uit het meest recente onderzoek van O+S zijn cijfers van de regiopolitie Amsterdam-Amstelland² uit 2003 en 2007 met elkaar vergeleken.

Tabel 2.1 Politiecijfers 2003 en 2007

	2003	2007
Aangiften (per maand)	118	88
Staandehoudingen (per maand)	596	223
APV's (per maand)	105	17
Overlastincidenten (per jaar)	65	56
Incidenten reglementen OV (per jaar)	416	29

De positieve effecten van het convenant zijn hiermee overduidelijk in beeld gebracht.

Conclusie

Kort samengevat kan worden geconcludeerd dat uit verschillende bronnen naar voren komt dat het stationseiland veiliger is geworden en de passanten zich veiliger voelen. De algehele doelstelling en de eerste drie subdoelstellingen zijn daarmee gerealiseerd. Er zijn volgens het onderzoek van O&S nog steeds aandachtspunten, zoals agressief gedrag, overlast van rondhangende jongeren en winkeldiefstal. Voorts kan worden geconstateerd dat de verbetering van de sociale veiligheid vooral in de periode tot en met 2005 is gerealiseerd en er daarna sprake is geweest van stabilisatie. Blijkbaar is de huidige veiligheidssituatie het maximale wat met de uitvoering van de afspraken uit het convenant te bereiken is.

2.2 Succesfactoren

De gunstige resultaten zijn volgens de geïnterviewden bereikt doordat alle partijen zich gecommitted hebben aan het convenant. De kracht van de aanpak is de samenwerking, de goede onderlinge communicatie en het nakomen van de gemaakte afspraken. Er is een eenduidige aanpak en de lijnen zijn kort.

Een ander punt dat verschillende keren is genoemd, is de zichtbaarheid van de toezichthouders. De overlastgevende personen weten daardoor dat op ze wordt gelet en vermijden de locatie.

De positieve aspecten van het convenant zijn ook doorvertaald naar andere projecten. Zo noemt een geïnterviewde dat met dit convenant de partijen elkaar goed weten te vinden, ook in andere gebieden. Het vergemakkelijkt met andere woorden de samenwerking en het maken van afspraken in andere gebieden.

Een ander geeft aan dat de medewerker support zich op het CS veiliger voelt dan bijvoorbeeld in Purmerend. Dat komt omdat ze bij het CS weten dat de politie er binnen 1 à 2 minuten is als dat nodig mocht zijn. Dit is een illustratie van de goede samenwerking tussen partijen.

Andersom geldt overigens ook dat een aanpak in het hele centrum (waar het stationseiland onder valt) effect kan hebben op de situatie op het stationseiland. Denk aan de persoonsgebonden aanpak, waarbij zorgmijders en veel-

Noot 2 Deze aangiftecijfers zijn in tegenstelling tot de aangiftecijfers uit het rapport dat O+S in 2006 heeft uitgebracht exclusief de aangiftecijfers van de spoorwegpolitie.

plegers in kaart zijn gebracht. In die zin is het moeilijk om alle effecten te koppelen aan het convenant. Er zijn meerdere interventies die mogelijk hebben bijgedragen aan de huidige situatie op het stationseiland. Hoewel benadrukt wordt dat de resultaten in het begin heel duidelijk te danken zijn aan het convenant.

2.3 Organisatiestructuur

De inzet van mensen en de aanpak worden in de praktijk bepaald en uitgevoerd binnen een bepaalde organisatiestructuur. De meeste geïnterviewden vinden deze organisatiestructuur prima werken. Het is goed dat zowel op operationeel als op beleidsmatig niveau partners bij elkaar komen en de subdriehoek informeren over de gang van zaken.

Het operationeel overleg komt iedere 6 weken bij elkaar en daar wordt op tafel gelegd wat een ieder bezighoudt en bezig gaat houden. De projectleider praat met betrokken uitvoerders op straat en met de mensen in de projectgroep. Daardoor blijven er geen dingen liggen.

De briefings op operationeel niveau worden door de meeste geïnterviewden als zeer nuttig ervaren: de verschillende partijen komen elke dag bij elkaar en weten zo wat er speelt en leeft en wie wat gaat doen. Tijdens de briefings wordt niet alleen informatie gedeeld tussen de betrokken partijen, er worden ook ervaringen uitgewisseld en afspraken gemaakt en men spreekt elkaar aan op het nakomen van afspraken. Hierbij werkt het goed dat de briefing uit twee delen bestaat: een algemeen deel en een specifiek deel voor alleen de politie.

Van belang is dat de betrokken partners elkaar blijven zien, elkaar kennen en bij elkaar worden gehouden. Die ketenaanpak is immers de meerwaarde van dit project.

2.4 Verbeterpunten en aandachtspunten

Door de geïnterviewden zijn de volgende verbeterpunten en punten die momenteel aandacht behoeven, genoemd.

- In het convenant is duidelijk afgesproken wie hoeveel inzet gaat leveren, in die zin is het een heel praktisch convenant. Verschillende geïnterviewden hebben genoemd dat de politie van Amsterdam-Amstelland niet altijd de beloofde inzet heeft geleverd, omdat er andere prioriteiten waren of sprake was van onderbezetting. Dat heeft wel eens tot irritatie geleid. Bij de politie (en het projectleiderschap) zijn bovendien veel wisselingen geweest, waardoor telkens opnieuw kennis wordt gemaakt met elkaar en tijd nodig is om te bepalen of men elkaar verstaat en op een lijn zit.
- Er moeten goede afspraken worden gemaakt over de communicatiemiddelen. De politie werkt met C2000, de rest niet (portofoons op ander kanaal; in de toekomst waarschijnlijk mobiele telefoons, maar die zijn minder betrouwbaar).
- De communicatie over de verlenging van het project is niet goed verlopen. Niet alle partijen waren er direct van op de hoogte dat het convenant voorlopig met een half jaar wordt verlengd. De geruchten waren er eerder en het is voor sommigen onprettig dat zij daar niet persoonlijk van op de hoogte zijn gesteld.

- De briefings worden gehouden bij de spoorwegpolitie. Iedereen loopt daar dus naar binnen (ook voor wc, lunch, bakkie doen, etc). De locatie is daar niet helemaal geschikt voor en dat is lastig. Nu staat ter discussie of de spoorwegpolitie wel op het station blijft. Als ze weggaan, moet er een andere plek worden gevonden waar de (de)briefings gehouden kunnen worden. Dat moet wel op of rond het station zijn.
- Hoe belangrijk men de briefings ook vindt, ze moeten ook interessant genoeg blijven voor de betrokkenen, anders haken ze af.

Een recente ontwikkeling is de opzet van het VOV, dat met ingang van 1 juni 2007 actief is en bestaat uit circa 150 medewerkers afkomstig van de regio-politie Amsterdam-Amstelland en de Dienst Stadstoezicht. De operationele regie ligt bij de DCIV van de politie. Doel is te komen tot gekwalificeerd en volwaardige toezicht in en rond het openbaar vervoer in de hele stad, bestaande uit politie en gemeentelijke toezichthouders.

Alle VOV-ers zijn BOA-bevoegd en zij dienen zo veel mogelijk te worden ingezet op locaties waar zij een belangrijke preventieve of/en repressieve rol kunnen vervullen. De rottigheid verplaatst zich en die verplaatsing moet worden gevolgd. Door de overlastgevende op te jagen, vermijden ze het openbaar vervoer.

Een ander voordeel van het VOV is de zichtbaarheid: het effect is direct zichtbaar als er 2-6 mensen in gele jassen op een station lopen. Door die zichtbaarheid voelen reizigers zich veiliger. Daarnaast kunnen VOV-ers meedoen met acties, omdat ze allemaal BOA bevoegd zijn.

Met de invoering van het VOV is de inzet van toezichthouders op het Centraal Station anders georganiseerd. De rol van het VOV is geleidelijk aan duidelijker geworden en de meerwaarde van deze nieuwe aanpak wordt ook steeds zichtbaarder. Momenteel worden er in de rol van het VOV twee aandachtspunten benoemd:

- Er is sprake van een scheiding tussen openbare orde waar het VOV zich op richt (geweld gebruiken, geen ID hebben, etc.) en de bedrijfsorde en huisregels waar het GVB mensen voor inzet (algemene regels als voeten van de bank, rookverbod, etc.). Het is van belang dat het VOV de vervoersbedrijven goed informeert over de aanpak van problemen op het gebied van de openbare orde.
- De inzet van de VOV-ers geschiedt volgens de informatiegestuurde werkwijze op basis van informatie over de veiligheidssituatie. Het is voor een effectieve inzet van belang dat deze informatie zo actueel mogelijk is en er naast kwantitatieve informatie ook van kwalitatieve informatie gebruik wordt gemaakt.

Tot slot kan worden vastgesteld dat de geïnterviewden weliswaar zeer tevreden zijn over de huidige veiligheidssituatie op het Stationseiland, maar dat zij zich tevens realiseren dat het een gebied is waar de situatie ook weer snel kan verslechteren als de aandacht verslapt.

2.5 Resultaten evaluatie cameratoezicht

In de evaluatie van het cameratoezicht³ (dat overigens niet onder het convenant valt), wordt blijkens onderstaande overall conclusie het positieve beeld ten aanzien van de ontwikkeling van de veiligheid bevestigd en tegelijkertijd een belangrijk aandachtspunt gesignaleerd:

"De veiligheidssituatie in het stationsgebied is de laatste jaren verbeterd. De vooraf gestelde doelen van cameratoezicht zijn gehaald: drugsgelateerde incidenten- en overlast zijn afgenomen en er is een positieve trend ten aanzien van het aantal geweldsincidenten en incidenten van eenvoudige diefstal. Wel is er nog steeds sprake van overlast rond de taxistandplaats en zakkenrollerij.

Het is moeilijk na te gaan of het cameratoezicht hieraan heeft bijgedragen. Naast de camera's zijn er namelijk tal van andere maatregelen genomen die invloed hadden op de veiligheid, zoals meer fysiek toezicht, de grootschalige verbouwingen in het gebied en het reguleren van het aantal taxi's op de standplaats.

Wel blijkt uit onze gesprekken duidelijk dat de operationele aansturing en het technische beheer van het cameratoezicht niet goed op orde zijn. Als er dus al een effect is uitgegaan van de camera's, is dit waarschijnlijk beperkt tot een algemeen preventief effect. De toezichthouders melden volgens hun registratie slechts één keer per maand een incident bij de politie. De politie maakt gemiddeld drie keer per maand gebruik van de camerabeelden, voornamelijk vanwege problemen op de taxistandplaats, straatroof en geweldsincidenten.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat de afstemming en de aansturing tussen politie en toezichthouders (operationele regie) niet goed geregeld zijn."

Noot 3 *Evaluatie cameratoezicht Stationsplein Amsterdam. De ervaringen na drie jaar (2005-2007):* Flight, S. en P. Hulshof. DSP-groep Amsterdam 2008.

3 Handhaven huidig niveau van veiligheid

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt mede op basis van de inzichten van onze gesprekspartners ingegaan op de aspecten die van belang zijn om het huidige niveau van veiligheid op het Stationseiland ook de komende jaren vast te houden. Allereerst komen de belangrijkste ontwikkelingen aan de orde die de komende jaren van invloed zijn op de veiligheidssituatie en de wijze waarop de 'veiligheid georganiseerd wordt'. Daarna wordt ingegaan op de inzetbepaling en de wijze waarop de afspraken tussen de organisaties die werken aan een veilig Stationseiland vastgelegd moeten worden. Zo worden in dit hoofdstuk de aandachtspunten benoemd, waarover in het laatste hoofdstuk advies wordt uitgebracht.

3.2 Ontwikkelingen

Bouwplannen

Er komen grote veranderingen aan in het gebied rondom het stationseiland. Het station gaat er anders uitzien, een deel van de bussen komen op een andere locatie, er komt een metrolijn bij, de nachtbussen komen op noordkant te staan en dus moet men 's nachts door het station of er omheenlopen. De veranderingen hebben tot gevolg dat er nieuwe in- en uitgangen komen.

Deze bouwplannen hebben invloed op de veiligheid in het gebied en moeten meegenomen worden in de bepaling van de inzet. De nieuwe situatie vraagt om nieuwe afspraken tussen de betrokken partijen en om investeringen in toezicht (zowel in bemensing als in cameratoezicht). Als het busstation aan de achterkant klaar is en alles weer op zijn plek staat, kan bekeken worden hoe het toezicht ingericht kan worden en welke nieuwe afspraken gemaakt kunnen worden.

Nieuwe metrolijn

Op het station komen allerlei vervoerslijnen bij elkaar. Hoe beter het openbaar vervoer is geregeld, hoe criminogener het kan worden: het geeft da-ders immers de kans zich snel over de regio te verspreiden en hun slag te slaan. In die zin biedt de Noord/Zuidlijn nieuwe perspectieven voor daders waarop geanticipeerd moet worden.

VOV

Met de inzet van het VOV is een belangrijke verandering gaande in de filosofie achter het houden van toezicht in het openbaar vervoer. In het convenant van het stationseiland, was het toezicht duidelijk beperkt tot één gebied (later uitgebreid met de metrolijn van Centraal Station naar het Amstelstation). De veiligheid (en dus inzet) op het stationseiland kan niet los worden gezien van het gebied waar alle vervoerslijnen naartoe gaan. De stadsbrede inzet van het VOV sluit goed aan bij deze constatering en richt zich op het openbaar vervoer in de hele stad.

De organisatiestructuur die in het kader van het convenant is vastgesteld, houdt zich met uitzondering van de subdriehoek verkeer en vervoer vrijwel uitsluitend met het Stationseiland bezig. De huidige organisatiestructuur staat dus ten dele op gespannen voet met de werkwijze van het VOV-team.

3.3 Inzetbepaling

In het convenant is opgenomen wie wanneer welke inzet levert op het stationseiland. De volgende tabel geeft deze inzet weer. Uit de interviews is naar voren gekomen dat die inzet momenteel minder is dan in het convenant is opgenomen.

Tabel 3.1 Bezetting stationseiland per partner volgens convenant

	07:00-15:00 15:00-23:00	23:00-01:00 05:30-07:00
Regio	1 RPAA (projectleider) 4 surveillanten OTV 2 wapendragenden D1	2 wapendragenden D1
KLPD ⁴	2 fte, min. 1 wapendragende 1 dienstcoördinator 1 plot/baliemedewerker (8-22u)	2 wapendragenden
GVB	Tussen 06:15 en 00:15 u altijd medewerkers van metrozorg bij ingangen CS + af en toe medewerkers toezicht en service bij metro's	
NS ⁵	2 beveiligingmedewerkers 2 servicemedewerkers T&S 1 team PBT (per dag)	2 beveiligingsmedewerkers
Gemeente	2 toezichthouders 2 toezicht en veiligheid	
Connexion / Arriva	2 medewerkers veiligheid, informatie en controle / beveiligingspersoneel	

De huidige politie-inzet is een TOV koppel, een koppel van spoorwegpolitie en de projectleider. In totaal gaat het om vijf personen. Daarnaast zijn er gemeentelijke toezichthouders: 1 koppel overdag en 1 koppel 's avonds. Connexion/Arriva heeft 1½ mens aan inzet (de werktijden van de tweede persoon zijn aangepast) en er is een koppel van Securitas voor surveillance (daarnaast ook voor kaartcontrole, is extra's vanuit NS). De huidige inzet is dus lager dan in het convenant is vastgesteld.

Noot 4 De inzet van het KLPD kan alleen als het KLPD een onderkomen heeft in het centraal station
 Noot 5 Bij een calamiteit of verstoring in de treindienst kan het incidenteel voorkomen dat de convenantafspraken niet wordt nagekomen.

3.4 Convenant of afsprakenlijst

Het convenant is in maart afgelopen en nu tijdelijk verlengd. De vraag is of dit convenant moet blijven bestaan, of dat een afsprakenlijst volstaat. Hierover zijn de meningen van onze gesprekspartners verdeeld.

Een aantal geïnterviewden is voor een convenant, omdat een afsprakenlijst te vrijblijvend is. Ervaringen met die vrijblijvendheid laten zien dat partijen dan toch eerder de neiging hebben te kiezen voor de eigen zaak/prioriteiten, in plaats van voor het geheel.

Er wordt inzet gevraagd van verschillende partners. Met een convenant is het zeker dat iedere partij zich daaraan houdt en is het mogelijk iedereen aan te spreken op zijn/haar verantwoordelijkheden en op de gemaakte afspraken. Ook is de continuïteit dan meer gewaarborgd: een nieuw college of nieuwe directie van een vervoersbedrijf moet zich ook aan het convenant houden. Een paar geïnterviewden voegen hieraan toe dat het convenant moet worden uitgebreid, omdat het gebied van het stationseiland groter wordt.

Anderen vinden een afsprakenlijst of werkafspraken afdoende. De voorstanders van een afsprakenlijst geven aan dat met werkafspraken flexibeler op verschillende situaties kan worden geanticipeerd. Zo kan bijvoorbeeld 1 koppel minder worden ingezet rondom het stationseiland, met de afspraak dat er rugdekking is indien er acuut iets gebeurt. Ook moeten de partijen flexibel genoeg zijn om een periode meer menskracht in te zetten als blijkt dat met minder inzet de overlast terugkomt.

Een afsprakenlijst moet volgens de voorstanders wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moeten de ketenpartners (inclusief stadsregio en vervoerders) goed blijven samenwerken, moet men flexibel in kunnen spelen op actualiteiten, moet de (de)briefing gehandhaafd blijven, moet gewerkt worden aan een goede informatievoorziening en moet het sociale aspect niet uit het oog worden verloren.

4 Conclusie en advies

Conclusie

Sinds het convenant van kracht is gegaan, is de situatie op het stationseiland verbeterd, vooral in de periode 2003-2005. Daarna vindt een stabilisatie plaats.

Criminaliteit en overlast zijn verminderd en het veiligheidsgevoel van reizigers, passanten en personeel is vergroot. De belangrijkste doelstellingen van het convenant zijn dus niet gerealiseerd.

Uit het onderzoek komt tevens naar voren dat het stationseiland niet los kan worden gezien van andere gebieden. De stadsbrede visie van het VOV sluit daarbij aan. Er moet echter worden voorkomen dat het stationseiland slechts 'een' onderdeel van de stad wordt. Daarmee wordt het gebied tekort gedaan. Het stationseiland is immers de toegang tot het stadscentrum en daarmee het visitekaartje van de stad.

Bovendien is het een concentratiegebied van vervoersstromen en personenstromen. Er zijn verschillende vervoersbedrijven met eigen verantwoordelijkheden en het is een interessant gebied voor maatschappelijk onangepast.

Het bijzondere karakter van dit gebied heeft tot gevolg dat het stationseiland extra aandacht verdient. Daarom is het nodig dat specifieke afspraken worden gemaakt over de handhaving van de veiligheid en leefbaarheid in dit gebied waarbij, mede gelet op de ingrijpende bouwplannen, een minimale inzet wordt gegarandeerd.

Ons advies over deze afspraken betreft de volgende drie aspecten:

- 1 Toezicht
- 2 Organisatiestructuur
- 3 Vastlegging afspraken

Toezicht

- Gelet op het bijzondere karakter van het Stationseiland en de ingrijpende veranderingen die de komende jaren gaan plaatsvinden, is het noodzakelijk een minimale inzet vast te leggen. Het is, gelet op de kwetsbaarheid van het gebied en de huidige signalen die duiden op een lichte toename van overlast door jongeren, agressief gedrag en winkeldiefstal, verstandig om de huidige feitelijke inzet die onder de convenantafpraak ligt, als minimuminzet te beschouwen.
- Naast de vaste minimale inzet moet worden gegarandeerd dat flexibel kan worden ingespeeld op de actualiteiten. Deze flexibele inzet wordt bepaald door de informatiegestuurde aanpak. Hierbij moet de informatie niet alleen worden verkregen uit politiesystemen (incidenten) maar is de meer 'subjectieve' informatie ook onontbeerlijk. Doordat een minimum inzet op het stationseiland is gegarandeerd, lopen er altijd toezichthouders rond die zien en voelen hoe de situatie op het stationseiland is. Deze informatie kan worden gedeeld tijdens dagelijkse (de)briefings die in/rond het station plaatsvinden. Daarmee wordt er tevens voor gezorgd dat de briefings interessant zijn.

- De verschillende toezichthouders gebruiken verschillende communicatiemiddelen. Er dient door de samenwerkende organisaties vastgesteld te worden op welke wijze de communicatie van de toezichthouders het beste kan plaatsvinden.
- Uit het rapport 'Evaluatie cameratoezicht Stationseiland Amsterdam' (Flight, S. en P. Hulshof, DSP-groep 2008) komt naar voren dat het huidige cameratoezicht niet optimaal is. De adviezen die in dat rapport naar voren komen, zijn van belang om de effecten van het cameratoezicht op het stationseiland te vergroten.

Organisatiestructuur

Om de ontwikkelingen op het Stationseiland goed te blijven volgen, is het van belang dat de huidige organisatiestructuur, bestaande uit de subdriehoek Verkeer en Vervoer, een projectgroep en een operationeel team gehandhaafd blijft.

Het voortbestaan van het operationeel team is van belang om goed te kunnen anticiperen op de veranderingen ten gevolge van de grootschalige bouwactiviteiten.

- De projectgroep moet, mede gelet op de stadsbrede werkwijze van het VOV, een stadsbrede taakstelling krijgen. Vanzelfsprekend dient de projectgroep regelmatig door het operationele team geïnformeerd te worden over de situatie op het Stationseiland. Daarnaast dient de projectgroep inzicht te hebben in de veiligheid van het totale openbaar vervoer en met name op de ontwikkeling van de veiligheid op bepaalde kwetsbare knooppunten en lijnen. Daar waar die ontwikkeling negatief is kan de projectgroep bevorderen dat betrokken organisaties gezamenlijk actie ondernemen om het tij te keren. Tenslotte biedt een stadsbrede werkwijze ook de mogelijkheid om verplaatsingseffecten in beeld te krijgen.
- Zowel voor het operationeel team als voor de projectgroep geldt dat kritisch moet worden gekeken naar de samenstelling. De deelname aan de vergaderingen van deze beide overlegvormen moet voor een beperkt aantal organisaties een structureel karakter dragen. Voor andere organisaties geldt dat zij slechts incidenteel aanwezig hoeven te zijn als er sprake is van specifieke problemen of situaties, waar zij bij betrokken zijn. In beide overlegvormen dient dit onderscheid te worden aangebracht.

Vastlegging afspraken

De voor- en nadelen van een convenant dan wel een afsprakenlijst zijn in hoofdstuk 3 uitgebreid beschreven. Op basis van deze voors en tegens adviseren wij te gaan werken met een afsprakenlijst. In de praktijk werkt de samenwerking goed en de nieuwe afspraken moeten vooral op operationeel niveau verder worden uitgewerkt. Een afsprakenlijst is flexibeler dan een convenant. Wel moet worden voorkomen dat men de afsprakenlijst niet serieus neemt en zich niet aan de gemaakte afspraken houdt. Daarom moet de afsprakenlijst aan de volgende voorwaarden voldoen:

- In de afsprakenlijst wordt de minimale inzet van elk der betrokken organisaties vastgelegd.
- De DIVV en DOOV van de gemeente Amsterdam moeten bewaken dat de afspraken worden nageleefd. Naast de informatievoorziening door het

operationeel team (via de projectgroep) is van belang dat er periodiek (eens per kwartaal) een kwantitatief beeld van de veiligheid wordt gegeven. Hierin dienen in ieder geval de cijfers van het VOV, de politie en de KLPD over aanhoudingen en aangiftes te worden opgenomen. De uitkomsten van deze evaluaties moeten teruggekoppeld worden naar alle partijen en vormen de basis voor eventuele bijsturing in de aanpak. Met de ontwikkeling zijnde monitor veiligheid openbaar vervoer kan deze aanbeveling gerealiseerd worden.

Bijlagen

Bijlage 1 Lijst met geïnterviewden

Bert van Bijsteren, projectleider Stationseiland, buurtregisseur
Marianne Carpay, VOV
Angelique Danenberg, gemeente Amsterdam – DIVV
Rein de Haas, Stadsregio Amsterdam
Judith Hart, gemeente Amsterdam - DOOV
Ed Hogervorst, DCIV
Dirk Inpijn, VOV
Rene Meijer, DIVV
Frans Meines, NS
Ivo Neering, ASI-security
Cor Oud, Connexion
Jan Schouten, KLPD
Fren Sondag, Arriva
Jan Jaap Smilde, OM
Constance Steenkamp, Stadstoezicht
Yska Visser, VOV
Rene Zegerius, GGD
Bet-Ina Zeldenthuis, GVB

Bijlage 2 Geraadpleegde literatuur

Broekhuizen, Jolijn en Jeroen Slot (2008). *Veiligheid in het Openbaar Vervoer. een overzicht van de stand van zaken begin 2008*. O+S Amsterdam.

Convenant Sociale Veiligheid Stationseiland te Amsterdam 2003-2008.

Evaluatie Convenant Sociale Veiligheid Stationseiland te Amsterdam/Veilighedsarrangement openbaar vervoer Amsterdam (april t/m september 2005).

Flight, Sander en Paul Hulshof (2008). *Evaluatie cameratoezicht Stationseiland Amsterdam. De ervaringen na drie jaar (2005-2007)*. DSP-groep Amsterdam.

Harit, Pavan (2006). *De OV-politie in beweging. Veranderplan: implementatie van de OV-politie per 1 januari 2007*.

Projectgroep Convenant Stationseiland (2007). *Notitie Stationseiland door!*

Sinning, P (2006). *OV-politie Amsterdam*. Twijnstra-Gudde Amersfoort.

Stadstoezicht en politie Amsterdam-Amstelland (2008). *Werkplan Veiligheidsteam Openbaar Vervoer 2008*.

Veiligheidsarrangement openbaar vervoer Amsterdam 2005.