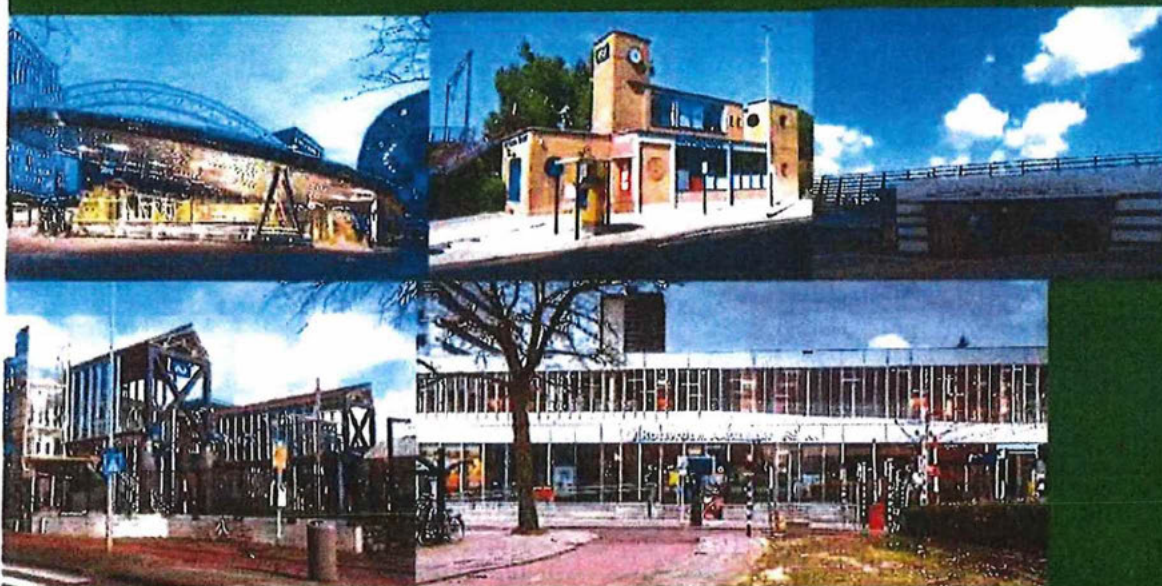


Lokaal Veiligheids- Arrangement

Stations Rotterdam Zuid, Rotterdam Blaak, Rotterdam Noord,
Rotterdam Alexander en Rotterdam Lombardijen



2024-2028

Inleiding

Veiligheid is een basisvoorwaarde om op een aangename manier met het openbaar vervoer te reizen. Er wordt door de deelnemende partijen van dit LVA hard gewerkt om de veiligheid van reizigers, personeel en andere gebruikers, zoals ondernemers te behouden en te vergroten. Dit nieuwe convenant is het vervolg op het eerdere convenant 2016 – 2020. Dit convenant heeft gedurende de looptijd bewezen nuttig te zijn voor de directe samenwerking tussen de verschillende ketenpartners. Ondanks de gezamenlijke inspanning is uit de stationsbelevingsmonitor van de NS en Prorail gebleken dat een aantal stations binnen dit convenant nog steeds onder de norm scoort. Dit onderzoek vindt jaarlijks plaats en wordt afgenomen onder reizigers en gebruikers. Met name de veiligheidsbeleving speelt bij de lage scores een grote rol. Uit intern onderzoek bij de NS blijkt dat er ook sprake is van een onveiligheidsgevoel onder het (veiligheids-)personeel van de LVA-partners op deze stations. De noodzaak om hierin samen verbetering aan te brengen met alle LVA-partners is daarom groot. Daarnaast zullen sommige stations een steeds grotere rol gaan spelen binnen het gebied door bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingen die er in de komende jaren plaats zullen vinden. Vanuit dat oogpunt is gekozen om het convenant te herijken en wederom voor een periode van vijf jaar af te sluiten.

Inhoudsopgave

1.	Partijen	4
2.	Aanleiding en doelstelling	5
3.	Werkwijze	5
4.	Gebiedsafbakening en beheer	5
5.	Taken, bevoegdheden en inzet	6
6.	Organisatie en communicatie	8
7.	Rampen, calamiteiten en evenementen	8
8.	Registratie / Indicatiemethodiek	8
9.	Informatie-uitwisseling	8
10.	Evaluatie, duur en verlenging	9
11.	Ondertekening	10

Samenwerking

1. Partijen

- Gemeente Rotterdam, de heer A. Aboutaleb in de hoedanigheid van Burgemeester,
- NS Groep NV, namens NS Stations BV en NS Reizigers BV, 5.1.2.e Woo in de hoedanigheid van regiodirecteur NS,
- Nationale Politie, de heer F. Westerbeke in de hoedanigheid van Politiechef Eenheid Rotterdam,
- ProRail BV, 5.1.2.e Woo in de hoedanigheid van Regiodirecteur Relatiebeheer Randstad Zuid,
- Rotterdamse Elektrische Tram N.V. (RET 5.1.2.e Woo in de hoedanigheid van Algemeen Directeur,
- Openbaar Ministerie Rotterdam, de heer mr. H.M.P. Hillenaar in de hoedanigheid van Hoofdofficier van Justitie

Hierna te noemen: "partijen"



ProRail



OPENBAAR MINISTERIE



2. Aanleiding en doelstelling

Het lokale veiligheidsarrangement (LVA) is ontwikkeld om medewerkers, reizigers, bezoekers en passanten van het station en het directe gebied om het station heen een sociaal veilige omgeving te bieden. Het LVA is één van de 23 zogenoemde resultaatgebieden in het 'Aanvalsplan Sociale veiligheid Openbaar Vervoer' van de Rijksoverheid (2001) en de daaruit voortgekomen 'Handreiking Lokale Veiligheidsarrangementen'. Het LVA is daarnaast een lokale uitwerking van het Nationaal Veiligheidsarrangement Spoorvervoer (2002) dat de NS heeft afgesloten met landelijke partijen (indertijd Politie, Justitie, V&W, KLPD).

Het LVA sluit aan op het beter beschermen van werknemers met een publieke taak, zoals geformuleerd in het programma 'Veilige Publieke Taak' van het ministerie van BZK. Daarnaast sluit het aan bij het Rotterdamse veiligheidsbeleid Veilig@Rotterdam 2018 - 2023. Het LVA concretiseert de afspraken over integrale veiligheid voor de Rotterdamse treinstations (m.u.v. Rotterdam Centraal waar een separaat LVA voor is vastgesteld en Rotterdam Stadion) en haar directe omgeving.

Dit LVA is de basis voor de gezamenlijke ambities en samenwerking in het kader van veiligheid op en om de genoemde treinstations. Er worden afspraken gemaakt over onder meer overlegvormen, rollen en verantwoordelijkheden. Een plan tussen partijen met daarin benoemd de momenten dat er integrale veiligheidsacties plaatsvinden, wordt jaarlijks aan het begin van het kalenderjaar vastgesteld. Om in te kunnen spelen op maatschappelijke ontwikkelingen vinden er ook tussentijdse evaluaties plaats. Zo blijven de afspraken actueel en passend bij de lokale situatie. Ervaringen met veiligheidsbeleid en veiligheidsbeleving zijn mogelijk aanleiding om het inzetplan aan te passen. Ook onvoorziene omstandigheden (te denken valt aan de Coronapandemie zoals deze zich de afgelopen jaren heeft gemanifesteerd), kunnen aanleiding zijn om het inzetplan aan te passen. Dit LVA sluit aan op de samenwerking rond het station Rotterdam Centraal, dat in januari 2022 voor het laatst in een LVA is vastgelegd.

Doelstelling:

De partijen willen de sociale veiligheid in en om de vijf lokale stations borgen en bevorderen. De onderlinge samenwerking tussen de deelnemende partijen moet ervoor zorgen dat de objectieve én subjectieve veiligheid van reizigers, personeel en andere gebruikers of bezoekers, in en om het stationsgebied gewaarborgd blijft. Objectieve veiligheid in de zin van: het meetbare niveau van criminaliteit en overlast. Met subjectieve veiligheid wordt bedoeld: de veiligheidsbeleving, dus hoe ervaren bezoekers en gebruikers van het station het niveau van veiligheid. We werken samen om een groter bereik en effect te hebben.

3. Werkwijze

Om maximaal effect van de inspanningen te bereiken moeten we gezamenlijk verantwoordelijkheid dragen. Zo is het belangrijk dat we signaal- en toezichtfuncties domeinoverstijgend uitvoeren. Met domeinoverstijgend wordt bedoeld: het aanpakken van de gezamenlijke opgave en het investeren in de onderlinge samenwerking. Een deel van de werkzaamheden zullen bij verschillende partijen overlappen. Daarnaast hebben we te maken met verschillende bevoegdheden. Door domeinoverstijgend samen te werken zullen partners onderling elkaars werelden beter gaan begrijpen. We werken aan een integrale inzet, gericht op het organiseren van actiedagen die aan het begin van elk kalenderjaar en in afstemming met alle partijen worden vastgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de behoefte, ontwikkelingen in de maatschappij en wensen vanuit de deelnemende partijen. Er is dus sprake van lokaal maatwerk per stationsgebied, wat inhoudt dat ook per stationsgebied gekeken zal worden naar het aantal actiedagen, capaciteit etc. Deze samenwerking is gestoeld op individuele en gezamenlijke taken, bevoegdheden en inzet afspraken (hoofdstuk 5). Een belangrijk onderdeel van een goede samenwerking is communicatie. Om informatie met elkaar uit te wisselen zijn er tijdens de dagen dat er een integrale actie plaatsvindt (de-)briefingsmomenten. Uitvoerders en toezichthouders spreken personen aan die ongewenst gedrag vertonen.

4. Gebiedsafbakening en beheer

Dit lokaal veiligheidsarrangement heeft uitsluitend betrekking op het afgebakende gebied (met inachtneming van ieders bevoegdheid) behorende tot de in dit convenant benoemde stationsgebieden zoals dat door de partijen is overeengekomen. In sommige van de in dit convenant benoemde stationsgebieden vinden op dit moment tal van gebiedsontwikkelingen plaatsvinden. Daarom is het moeilijk om echt een specifiek gebied af te baken voor

de partners die tijdens de integrale acties aansluiten. In goed onderling overleg wordt er op de actiedagen besloten binnen welk gebied, rekening houdend met elkaars bevoegdheden, er wordt opgetreden.

Het beheer van het stationsgebouw is geregeld via een BAS (Beheerafspraken stations) tussen ProRail en NS Stations. Hierin is de wijze van, en verantwoordelijkheid voor het beheer vastgelegd. Met als doel aan het gewenste, hoge kwaliteitsniveau voor de transferfunctionaliteit en de klanttevredenheid te voldoen. Hierbij gelden duurzaamheid, kosteneffectiviteit, veiligheid en klantbeleving als belangrijke randvoorwaarden. ProRail zorgt voor aanleg, onderhoud en beheer van het Nederlandse spoorwegnet inclusief de perrons.

5. Taken, bevoegdheden en inzet

In het kader van dit lokaal veiligheidsarrangement (LVA) opereren partijen zelfstandig en samen. Waar mogelijk en zinvol domeinoverstijgend. Om dit goed te kunnen doen is het relevant inzicht te hebben in de taken, rollen en verantwoordelijkheden van elke partij.

Gedeelde taken

Een deel van de taken binnen het LVA zijn gedeelde verantwoordelijkheden van partijen. Gemeente, politie en de vervoerders zijn, ieder binnen zijn eigen taken en bevoegdheden, verantwoordelijk voor:

- Preventief toezicht houden en handhaven van de normale bedrijfsorde (orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang);
- Verlenen van service;
- Het opvolgen van assistentieverzoeken vanuit LVA-partners;

De gemeente Rotterdam

De burgemeester is, naast gemeentelijke bestuursorgaan, ook gezagsdrager over de politie wat betreft de openbare orde. Gemeente Rotterdam houdt toezicht en handhaaft conform de mogelijkheden geboden in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Gemeentewet ter bevordering van de veiligheid in het stationsgebied.

Gemeente Rotterdam is binnen het LVA verantwoordelijk voor:

- De totstandkoming, implementatie en monitoring van het lokale veiligheidsbeleid;
- Het regisseren en functioneren van de overleggen tussen de betrokken partijen binnen het LVA;
- Woordvoering en rapporteren over de veiligheid voor elk van de vijf stationsgebieden;
- Stadsbeheer (Toezicht en Handhaving): het preventief aanwezig zijn, het fungeren in de gastheer/gastvrouw functie en het (handhavend) optreden tegen overlast;
- Het nemen van aanvullende (veiligheids-)maatregelen om overlast in en rondom de stationsomgeving zoveel mogelijk te voorkomen.

De gemeente Rotterdam - Stadsbeheer (Toezicht en Handhaving) levert:

- Minimaal twee BOA's voor de geplande actiedagen tussen 08.00 uur en 23.00 uur. De inzet is in beginsel gebaseerd op permanente aanwezigheid in de wijken direct grenzend aan het betreffende stationsgebied. Afhankelijk van de actuele situatie op en rondom het station en de rest van het werkgebied kan de inzet op- en afgeschaald worden;

De Nederlandse Spoorwegen (NS)

De NS is binnen het LVA verantwoordelijk voor:

- Het signaleren van potentiële veiligheidsrisico's die via het vervoersnetwerk van de NS het stationsgebied betreden en het informeren van de partijen hierover;
- De handhaving van de (openbare) orde in het vervoermiddel, op stations en perrons bij aantasting en verstoring van de orde;
- De uitvoering van cameratoezicht in het station;
- Het voorkomen en verbaliseren van zwartrijden;
- De uitvoering van beheer, schoonmaak, onderhoud en de dagelijkse operatie van het stationsgebouw zoals neergelegd in het BAS (Beheerafspraken stations);
- Het organiseren van een calamiteitenorganisatie;
- Het faciliteren en beheren van promotie, aankleding en activiteiten in de stationshal.

De NS levert:

- Minimaal vier BOA's voor de geplande actiedagen tussen 08.00 uur en 23.00 uur. De inzet is in beginsel gebaseerd op de aanwezigheid in het station. Afhankelijk van de actuele situatie op en rondom het station en de rest van het werkgebied kan de inzet op- en afgeschaald worden of kan er worden gekozen om meerdere stationsgebieden tijdens de actie mee te nemen;

Prorail

ProRail is verantwoordelijk voor:

- Onderhoud, vervanging en aanleg van transferruimtes (voor reizigers bestemde perrons, tunnels, trappen, liften, hellingbanen, loopbruggen en looproutes). Daar waar het gaat om het dagelijks beheer c.q. onderhoud en dagelijkse operatie van de eigendom van ProRail wordt dit uitgevoerd door NS Stations (conform BAS);
- 'Hardware' (in eigendom van ProRail) zoals bijvoorbeeld: verlichting en camera's;
- Installatie en beheer van informatiemiddelen op de stations;
- De realisatie van camera's voor de veiligheid in de transferruimtes, waarbij de uitvoering van het cameratoezicht door NS wordt gedaan;
- Voorkomen van vernielingen op en rond de rails of op het emplacement.

De Rotterdamse Elektrische Tram (RET)

De RET is binnen het LVA verantwoordelijk voor:

- Het toezicht houden op de tram- en metroperrons en op de bushaltes;
- Het signaleren van potentiële veiligheidsrisico's die via het vervoersnetwerk van de RET het stationsgebied betreden en het informeren van de partijen hierover;
- Het beheer, inclusief schoonmaak, van het metrostation.

De RET levert:

- Een team van minimaal twee BOA's tussen 08.00 uur en 23.00 uur. De inzet van dit veiligheidsondersteuningsteam (VOT) is in beginsel gebaseerd op de aanwezigheid in de wijken direct grenzend aan het betreffende stationsgebied. Afhankelijk van de actuele situatie op en rondom het station en de rest van het werkgebied kan de inzet op- en afgeschaald worden.

Nationale Politie, Eenheid Rotterdam

De Eenheid Rotterdam is binnen het LVA verantwoordelijk voor:

- De bestrijding van criminaliteit op de Nederlandse hoofdinfrastructuur¹, in casu het spoor;
- Preventief toezicht, (strafrechtelijke) handhaving openbare orde en hulpverlening in het gebied rondom het station, waarbij er extra aandacht wordt gelegd op de binnen dat gebied gelegen hotspots.

De politie levert:

- Minimaal twee medewerkers voor de geplande actiedagen tussen 08.00 uur en 23.00 uur. De inzet is in beginsel gebaseerd op permanente aanwezigheid in de wijken direct grenzend aan het betreffende stationsgebied. Afhankelijk van de actuele situatie op en rondom het station en de rest van het werkgebied kan de inzet op- en afgeschaald worden.

Openbaar Ministerie (OM)

Het OM heeft geen operationele rol binnen het LVA. De verantwoordelijkheden van het OM zijn:

- De strafrechtelijke vervolging van verstoringen van de rechtsorde (ook wel justitiële handhaving genoemd), hierbij gaat in het geval van sociale veiligheid op het spoor de aandacht met name uit naar geweldsdelicten;
- Informeren van de bij een delict betrokken geraakte benadeelden;
- Toezien op het rechtmatige gebruik van justitiële informatie binnen de kaders van het LVA.

6. Organisatie en communicatie

Om gezamenlijk informatie met elkaar uit te wisselen, efficiënte inzet van mensen en middelen te organiseren en sturing te houden op de veiligheidsbeleving en de te nemen acties hierin, worden verschillende bijeenkomsten georganiseerd:

- De Stuurgroep Veilig Plus bestaat uit de gezagsdriehoek, de vak-wethouder en de directeurs van de deelnemende partijen. We streven ernaar dit één keer per jaar te organiseren. Elke partner kan indien daar noodzaak toe is de stuurgroep bij elkaar roepen.
- Het LVA-overleg vindt iedere zes weken onder regie van de accounthouder veilig van het betreffende gebied plaats. Waar nodig kan de frequentie van het overleg meer of minder zijn, al naar gelang de behoefte en problematiek in het gebied. De basis voor dit overleg vormt het plan dat jaarlijks wordt vastgesteld. Tijdens dit LVA-overleg wordt er een actielijst bijgehouden waarin alle lopende afspraken, die nodig zijn om de veiligheid op de stations te verbeteren, tussen partners worden vastgelegd. Verder wordt er gesproken over trends, cijfers en hieraan gekoppelde acties en worden er zo nodig specialisten uitgenodigd om mee te denken over oplossingen zoals jeugd preventie teams, jeugd boa's etc. Tevens is er een LVA app-groep met alle key-spelers waarin snel geschakeld kan worden bijvoorbeeld op het moment dat zich overlast voordoet op de betreffende stations, incidenten plaatsvinden of monitoring bij events. Ze agenderen beleidsmatige vragen voor de Stuurgroep Veilig Plus. Ook worden in dit overleg de cijfers vanuit de kwartaalrapportage met elkaar gedeeld. De vaste deelnemers van dit overleg zijn: accounthouder veilig gemeente Rotterdam, operationeel expert wijkagent politie, beleidsadviseur sociale veiligheid vanuit de RET en voor de NS de stations manager en manager sociale veiligheid.
- Een briefing voor operationele afstemming op de werkvloer en samenwerkingsafspraken. Deze briefing vindt plaats op de actiedagen die aan het begin van elk jaar altijd worden vastgesteld en naargelang de behoefte. Dit kan per stationsgebied verschillen. In de briefing komen zaken aan de orde zoals doel van de actie, de op het moment van de actie heersende problematiek en waar iedere partners zich in de actie mee bezig gaat houden.

De operationele afstemming van de veiligheidsacties vergt een werklocatie waar het veiligheidspersoneel in en uit dienst gaat en de coördinatie op en rondom het station wordt gevoerd. Hierbij kunnen we denken aan briefing en debriefing van het veiligheidspersoneel betrokken bij de actie op de geplande dag. Dit kan per stationsgebied verschillen en coördinatie hiervan is in handen van de gemeente.

De woordvoerder van de Politie Eenheid Rotterdam heeft de regie in de externe communicatie bij incidenten in het Stationsgebied. Woordvoering en het rapporteren over de veiligheid in en rondom het betreffende stationsgebied ligt bij de gemeente Rotterdam. In overleg kan worden besloten om deze resultaten extern te communiceren.

7. Rampen, calamiteiten en evenementen

Dit arrangement is niet van toepassing op rampen en calamiteiten waarbij het Rampen Bestrijdingsplan Stationsgebied wordt geactiveerd. In het kader van evenementen kan het zijn dat er aanvullende afspraken zullen gelden. Bij ernstige incidenten zal de politie multidisciplinair optreden langs de bestaande crisisstructuren.

8. Registratie / Indicatiemethodiek

Naast regels uit de Spoorwegwetgeving en het Besluit en de Wet Personenvervoer is er, in en rondom het station, reguliere wet- en regelgeving van kracht. De samenwerkende partijen zorgen voor de handhaving en toezicht op deze wet- en regelgeving. Iedere organisatie onderhoudt zijn eigen incidenten registratie en deelt deze indien nodig met de andere partners, denk hierbij aan de hoeveelheid bekeuringen die gedurende de actiedagen worden uitgeschreven. Bij het delen van informatie wordt rekening gehouden met de daarop van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Hierbij wordt door de OV-bedrijven gebruik gemaakt van de A, B, C-methodiek.

9. Informatie-uitwisseling

Om het doel te bereiken en gericht samen op te treden in de stationsgebieden wordt tussen de partijen informatie gedeeld, zonder dat daarbij persoonsgegevens of gegevens herleidbaar naar personen wordt verstrekt. Het gaat dan om trends, hotspots, hot times, Modus Operandi, etc. Als het noodzakelijk is worden politiegegevens verstrekt aan BOA's, echter slechts voor zover deze gegevens betrekking hebben op de bij hen belegde opsporingstaak

binnen het domein waarvoor zij aangewezen zijn (i.e. domein I 'Openbare ruimte' en domein IV 'Openbaar vervoer').

Camerabeeld verstrekking

Op de tot dit convenant behorende stationsgebieden is grotendeels cameratoezicht op en rond het station aanwezig. Camerabeelden van NS, ProRail en RET worden in beginsel niet gebruikt voor opsporing, maar verwerkt binnen het kader van toezicht en valt derhalve onder de AVG. Een uitzondering hierop wordt getroffen wanneer hiertoe een wettelijke verplichting tot verstrekking bestaat. Bijvoorbeeld bij het opvragen door de politie van de beelden waar een vordering op grond van artikel 126nda SV/artikel 126nd SV aan ten grondslag ligt.

Verder worden camerabeelden van de NS en de RET alleen vrijwillig (zonder vordering) aan politie verstrekt wanneer sprake is van aangifte van strafbare feiten gepleegd tegen eigen personeel of eigendommen of wanneer daarvoor een grondslag in de AVG bestaat. In verband met de verantwoordelijkheden van ProRail en NS om samen te werken op stations, is er sprake van gemeenschappelijke verwerkersverantwoordelijkheid als het gaat om de camerabeelden van de camera's van ProRail door NS en van de camerabeelden van NS zelf.

In enkele van de in dit convenant benoemde stationsgebieden is inmiddels ook sprake van cameratoezicht. De doelstelling van het publieke cameratoezicht is primair gebaseerd op artikel 151c van de Gemeentewet, de Politiewet en de Wet Politiegegevens. Artikel 3 van de Politiewet is de basis voor het optreden van de politie; ook in combinatie met artikel 151c van de gemeentewet. Artikel 151c gaat namelijk uit van cameratoezicht ter handhaving van de openbare orde. De politie(taak) is verbonden met artikel 151c en het principe van cameratoezicht. Ook de operationele regie van de politie op het uitkijken van camerabeelden, is gebaseerd op dit artikel waarbij de grondslag voor het bewaren van de camerabeelden is belegd in de wet politiegegevens (artikel 8 en 9).

10. Evaluatie, duur en verlenging

Deze overeenkomst kent een looptijd vanaf datum ondertekening door alle partijen tot en met 31 december 2028. De regeling wordt na elk kalenderjaar en een half jaar voor het verstrijken van de einddatum geëvalueerd. Tijdens de evaluatie worden onder meer de noodzaak, doel (ontwikkeling subjectieve en objectieve onveiligheid) en samenwerking besproken. Bij gewijzigde omstandigheden kan het lokaal veiligheidsarrangement voor de in dit convenant benoemde stationsgebieden te allen tijde worden aangepast, na overeenstemming en akkoord van de partijen.

11. Ondertekening

Aldus overeengekomen en ondertekend op 01 januari 2024 te Rotterdam:

Namens de gemeente Rotterdam,

5.1.2.e Woo

De heer A. Aboutaleb
Burgemeester Rotterdam

Namens ProRail B.V.,

5.1.2.e Woo

Regiodirecteur Randstad Zuid

Namens de Nationale Politie Eenheid Rotterdam,

5.1.2.e Woo

De heer F. Westerbeke
Politiechef Eenheid Rotterdam

Namens de Rotterdamse Elektrische Tram N.V.,

5.1.2.e Woo

5.1.2.e Woo
Algemeen directeur RET N.V.

Namens de NS Groep N.V.,

5.1.2.e Woo

5.1.2.e Woo

Regiodirecteur NS

Namens Openbaar Ministerie Rotterdam,

5.1.2.e Woo

De heer Mr. H.M.P. Hillenaar
Hoofdofficier van Justitie

