
Foto voorpagina: bushalte voor het Centraal Station, fotograaf Edwin van Eis (2013)

Inhoud

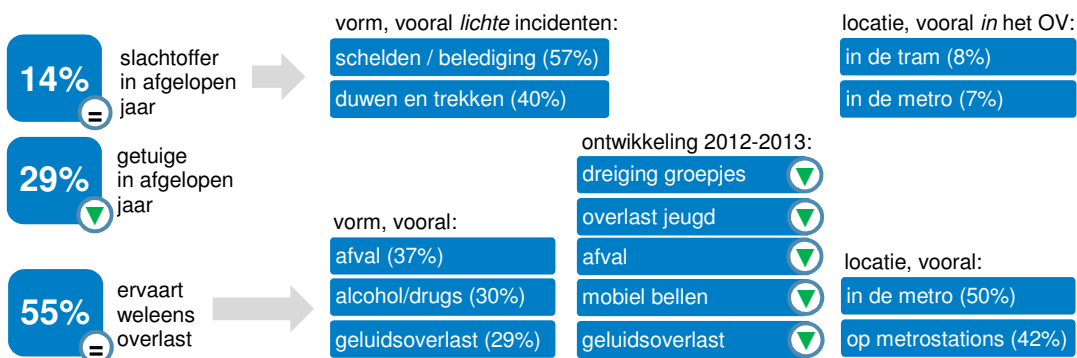
Samenvatting	4
Inleiding	7
Onderzoeksopzet	7
Respons	7
Leeswijzer	8
1 Misdrijven, vervelende voorvallen en overlast door reizigers	9
1.1 Slachtoffers van misdrijven en vervelende voorvallen	9
1.2 Aangifte van misdrijven of vervelende voorvallen	11
1.3 Getuige van misdrijven of vervelende voorvallen	12
1.4 Ervaren overlast	13
2 Vermijding en onveiligheid in het OV	15
2.1 Veiligheidsgevoelens van de reizigers	15
2.2 Vermijding trajecten of tijden door reizigers	16
2.3 Vermijding openbaar vervoersmiddel niet-reizigers	19
2.4 Waardering sociale veiligheid in openbaar vervoer	20
2.5 Belang sociale veiligheid in het openbaar vervoer	21
3 Verdiepende analyse sociale onveiligheid	23
3.1 Factoren van invloed op ervaren onveiligheid	23
3.2 De ontwikkeling van de voor veiligheidsbeleving relevante kenmerken	26
3.3 Verbeterpunten volgens de respondenten	26
4 Toezichthouders OV	29
4.1 Zichtbaarheid toezichthouders	29
5 Objectieve gegevens	31
5.1 Aangiften politie slachtofferschap (gewelds)criminaliteit	31
5.2 Incidentmeldingen door vervoerbedrijven	34
5.2.1 Incidenten criminaliteit	34
5.2.2 Incidenten overlast	35
5.2.3 Hotspots	36
6 Beleidsdoelstellingen RVP	39
1. Objectief: afname van slachtofferschap van zware criminaliteit	40
3. Objectief: minder incidentmeldingen door vervoerbedrijven	41
4. Subjectief: verbeteren van veiligheidsgevoelens van de reizigers	41
5. Subjectief: afname van vermijding door onveiligheidsgevoelens	42
6. Subjectief: afname van aandeel reizigers dat in en rond het OV overlast ervaart	42
Bijlage 1 Weging	43
Bijlage 2 Frequentie gebruik OV	45

Samenvatting

In deze jaarlijkse monitor wordt onderzoek gedaan naar de sociale veiligheid in het Amsterdamse openbaar vervoer. Voor het onderzoek is eind 2013 / begin 2014 een enquête afgenomen onder 1.197 Amsterdammers, waarvan 1.090 reizigers. Daarnaast is gebruik gemaakt van objectieve gegevens, zoals aangiften en incidentenregistraties van vervoersbedrijven.

Ervaren misdrijven, vervelende voorvallen en overlast

Figuur 1 Ervaren misdrijven, vervelende voorvallen en overlast in het Amsterdamse OV, 2013



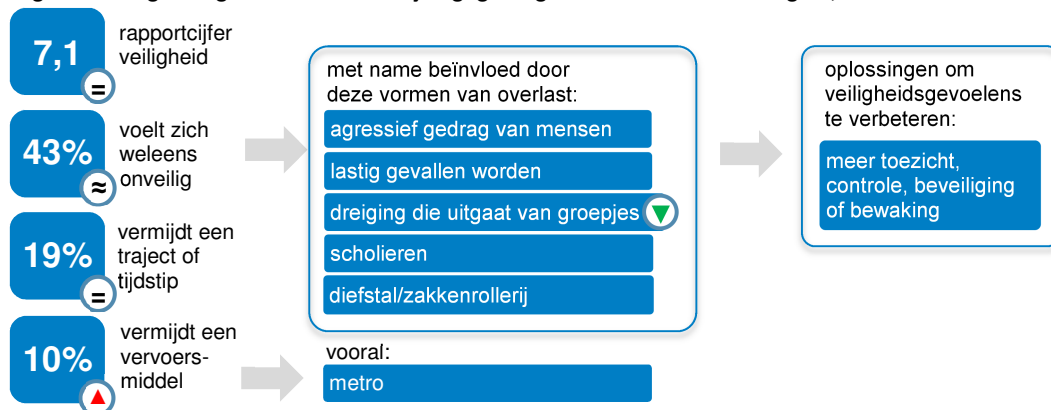
Het aandeel reizigers dat in de enquête heeft aangegeven het afgelopen jaar slachtoffer te zijn geworden van een misdrijf of vervelend voorval is **stabiel gebleven** tussen 2012 en 2013. In beide jaren ligt het aandeel op 14%. Het gaat vaak om lichte incidenten, zoals schelden of belediging en duwen of trekken. Reizigers worden vooral slachtoffer *in* het openbaar vervoer, zoals de tram en de metro. Het aandeel reizigers dat *getuige* is geweest van een misdrijf of vervelend voorval ligt aanzienlijk hoger (29%), maar dit aandeel is **afgenomen** ten opzichte van 2012 (38%).

Van alle reizigers geeft 55% aan het afgelopen jaar weleens overlast te ervaren in het Amsterdamse openbaar vervoer. Dit gaat vooral om overlast van afval dat wordt neergegooid, gedrag ten gevolge van alcohol of drugs en geluidsoverlast. De overlast vindt met name plaats in de metro of op metrostations. Hoewel er over het totaal geen significant verschil is tussen 2012 en 2013, zijn er bij enkele soorten overlast wel (positieve) ontwikkelingen te zien. Reizigers ervaren minder overlast van afval, geluidsoverlast, dreiging van groepjes, mobiel bellen en overlast van jeugd. Geen enkele vorm van overlast is toegenomen.

Bovenstaand stabiel beeld van de ervaringen met misdrijven, vervelende voorvallen en overlast is niet direct terug te zien in de cijfers van de politie en de vervoersbedrijven. Daarin lijkt juist sprake van een toename van het aantal specifieke vormen van criminaliteit, zoals bedreiging, straatroof en diefstal van (brom/snor)fietsen.

Veiligheidsgevoelens en vermijdingsgedrag

Figuur 2 Veiligheidsgevoelens en vermijdingsgedrag van Amsterdamse reizigers, 2013



De veiligheid in het Amsterdamse openbaar vervoer wordt de afgelopen jaren met een 7,1 beoordeeld. Ruim vier op de tien reizigers voelen zich soms of vaak onveilig. Dit aandeel **lijkt iets afgenomen**¹ tussen 2012 en 2013 (van 47% naar 43%).

Een analyse naar achterliggende factoren van het veiligheidsgevoel wijst uit dat met name het ervaren van overlast invloed heeft op het veiligheidsgevoel. Dit gaan dan vooral om situaties waarin andere personen een rol spelen, zoals agressief gedrag van mensen, lastig gevallen worden, de dreiging die uitgaat van groepjes of overlast van scholieren. Ervaringen met misdrijven of andere vervelende voorvallen spelen nauwelijks een rol. De (geringe) verbetering van het veiligheidsgevoel tussen 2012 en 2013 kan vooral op het conto van de afnemende dreiging van groepjes worden geschreven.

Behalve naar de veiligheidsgevoelens is ook gevraagd naar vermijdingsgedrag. Het aandeel reizigers dat specifieke trajecten of tijden vermijdt is **stabiel** gebleven op 19%. Het aandeel Amsterdammers (inclusief niet-reizigers) dat een geheel vervoersmiddel vermijdt vanwege de sociale onveiligheid is **toegenomen** van 7% naar 10% en daarmee vergelijkbaar met de situatie in 2011. Spontaan noemt ruim 3% van de respondenten de sociale onveiligheid als reden, bij navraag geeft 6% van de respondenten dit alsnog aan.

Reizigers die hebben aangegeven zich wel eens onveilig te voelen, zijn ook gevraagd naar mogelijke oplossingen om hun veiligheidsgevoel te verbeteren. Het merendeel van de reizigers ziet baat bij meer toezicht, controle, beveiliging of bewaking.

Toezichthouders in het openbaar vervoer

De orde en veiligheid in het Amsterdamse openbaar vervoer wordt door een groot scala aan toezichthouders gehandhaafd. De zichtbaarheid van de toezichthouders is dit jaar voor het eerst **afgenomen**, van 55% in 2012 naar 46% in 2013.

¹ Dit verschil is net niet significant en wordt wel aangeduid met een *indicatie* van een significant verschil.

Inleiding

De gemeente Amsterdam vindt dat het openbaar vervoer een veilige plaats voor personeel en reizigers moet zijn. Ze moeten zich veilig voelen (subjectieve sociale veiligheid) en de kans slachtoffer te worden van een delict moet laag zijn (objectieve sociale veiligheid). De gemeente wil in dit kader op de hoogte blijven van de staat van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Vanaf 2008 wordt jaarlijks de Monitor Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (MSVOV) uitgevoerd. In dit rapport worden de resultaten van het onderzoek van 2013 beschreven.

Onderzoeksopzet

De doelgroep van het onderzoek bestaat uit alle Amsterdammers van 15 jaar en ouder. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen reizigers en niet-reizigers. Reizigers zijn alle Amsterdammers van 15 jaar en ouder die vijf keer per jaar of vaker met het openbaar vervoer reizen in Amsterdam. Onder niet-reizigers verstaan we alle Amsterdammers die vier keer per jaar of minder met het openbaar vervoer reizen in Amsterdam.

Voor het onderzoek is een steekproef geselecteerd van ruim 7.000 Amsterdammers uit de Gemeentelijke Basis Administratie. Hierdoor heeft iedereen een gelijke kans om in de steekproef te komen. Aan alle Amsterdammers in de steekproef is een aankondigingsbrief verstuurd. In de brief werd de link weergegeven naar de online vragenlijst en stond een persoonlijk wachtwoord waardoor men in de vragenlijst kon komen. Wanneer de aangeschreven Amsterdammers na 2 weken de online vragenlijst niet hadden ingevuld én hun telefoonnummer wel bekend was werden ze gebeld door enquêteurs van O+S met de uitnodiging om telefonisch aan het onderzoek mee te doen. EDM, een vaste leverancier van O+S, heeft de steekproef verrijkt met telefoonnummers. Door respondenten ook telefonisch uit te nodigen is uitgesloten dat men niet aan het onderzoek mee doet omdat men liever geen vragenlijst op internet invult.

Respons

In totaal hebben 1.197 reizigers de vragenlijst ingevuld. Hiermee was het doel gehaald om minstens 1000 reizigers te ondervragen.

Tabel 1 Respons MSVOV 2013

	reizigers	niet-reizigers	totaal
telefonisch	215	54	269
online	875	53	928
totaal	1090	107	1197

Leeswijzer

In de eerste vier hoofdstukken zijn de resultaten van de enquête beschreven. Vervolgens worden deze resultaten vergeleken met de objectieve cijfers van de politie en de vervoersbedrijven. In het laatste hoofdstuk volgt een samenvatting van de resultaten op de doelstellingen van het Regionale Veiligheidsplan (RVP).

In de bijlagen is een overzichtstabel van de weging opgenomen (bijlage 1) en de frequentie van het gebruik (bijlage 2).

Voor alle totaalpercentages in de hoofdstukken geldt dat de uitsplitsingen naar locatie of frequentie niet automatisch opgeteld kunnen worden tot het totale percentage, omdat sommige reizigers in beide categorieën voorkomen. Ze ervaren bijvoorbeeld soms overlast in de metro, maar vaak bij bushalte.

De resultaten van deze enquête uit 2013 zijn vergeleken met de resultaten van 2012. Verschillen tussen beide jaren zijn getoetst op significantie (een p-waarde $<0,05$). Dit houdt in dat met 95% betrouwbaarheid verondersteld kan worden dat het verschil dat in het steekproefonderzoek is gevonden, niet door toeval is ontstaan.

1 Misdrijven, vervelende voorvallen en overlast door reizigers

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de omvang, de locatie en aard van (1) misdrijven en andere vervelende voorvallen en (2) overlast die reizigers in het Amsterdamse openbaar vervoer het afgelopen jaar hebben ervaren. Waar in deze rapportage wordt gesproken over *misdrijven en andere vervelende voorvallen* wordt niet alleen criminaliteit bedoeld, maar ook vervelende voorvallen die hier buiten vallen, zoals: duwen, trekken, uitschelden en belediging.

1.1 Slachtoffers van misdrijven en vervelende voorvallen

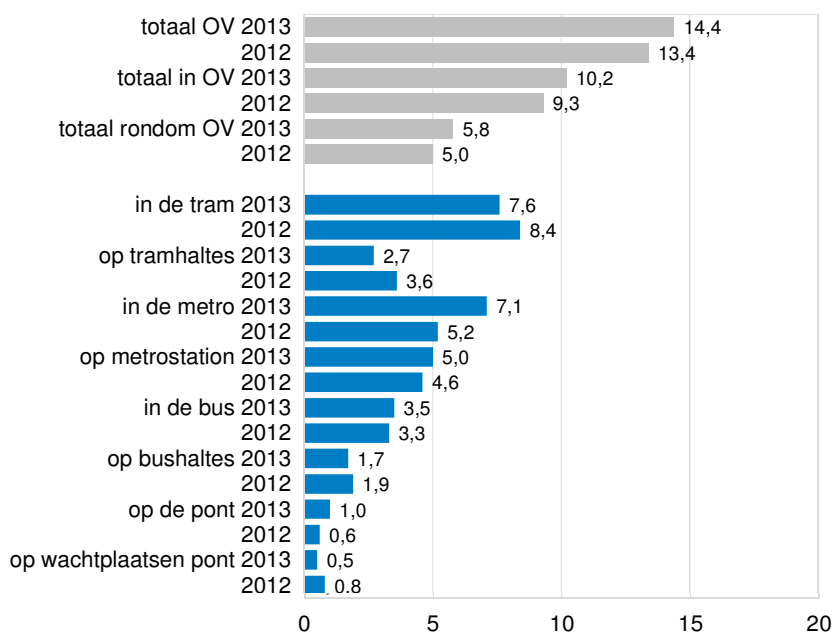
14%
slachtoffer
misdrijf /
ver. voorval

Van de reizigers in het openbaar vervoer is 14% het afgelopen jaar slachtoffer geworden van een misdrijf of vervelend voorval, zie figuur 1.1. Reizigers zijn vaker *in* het openbaar vervoer slachtoffer geworden dan *rondom* het openbaar vervoer. Vaak gaat dit om de incidenten in de tram of in de metro.

Tussen de verschillende type reizigers zijn enkele verschillen. Zo zijn mannen vaker slachtoffer geworden van een misdrijf of vervelend voorval *op een bushalte* dan vrouwen. Jongeren (en dan met name de 15-19 jarigen) zijn vaker slachtoffer *in het openbaar vervoer* dan oudere reizigers.

In vergelijking met 2012 is het beeld nagenoeg hetzelfde: de kleine verschillen tussen 2012 en 2013 zijn niet significant.

Figuur 1.1 Misdrijven en vervelende voorvallen in/rondom het ov (procenten, meerdere antwoorden mogelijk)

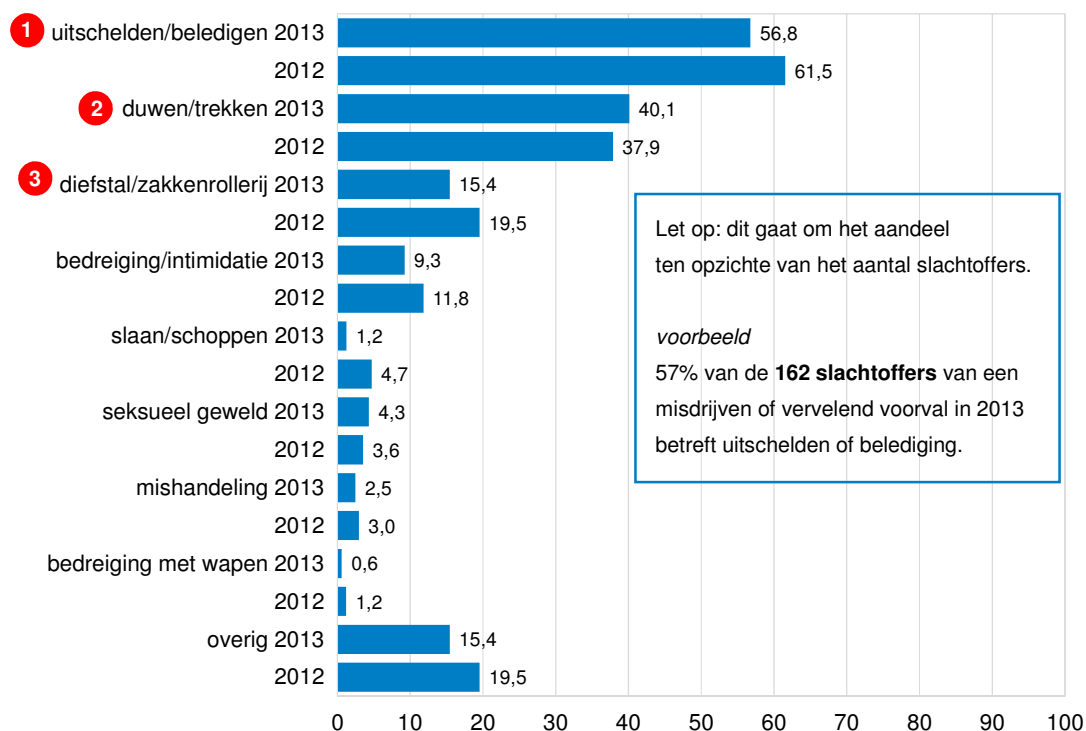


De zwaardere vormen van criminaliteit komen relatief weinig voor, zie figuur 1.2. Reizigers noemen vooral belediging, op afstand gevolgd door duwen en trekken. Van de zwaardere vormen worden vooral diefstal en zakkenrollerij genoemd en bedreiging/intimidatie. Bedreiging met een wapen, mishandeling en seksueel geweld komen het minst vaak voor.

Jongeren van vijftien tot negentien jaar zijn vaker slachtoffer van duwen en trekken dan oudere respondenten. Andere achtergrondkenmerken spelen geen rol in het slachtofferschap.

In vergelijking met 2012 zijn er nagenoeg geen verschillen te zien in het soort misdrijf of vervelend voorval dat de reizigers hebben meegemaakt. De kleine verschillen tussen 2012 en 2013 zijn niet significant.

Figuur 1.2 Misdrijven en vervelende voorvallen in en om het openbaar vervoer (procenten t.o.v. aantal slachtoffers (n=162 in 2013 en n=169 in 2012), meerdere antwoorden mogelijk)



1.2 Aangifte van misdrijven of vervelende voorvallen

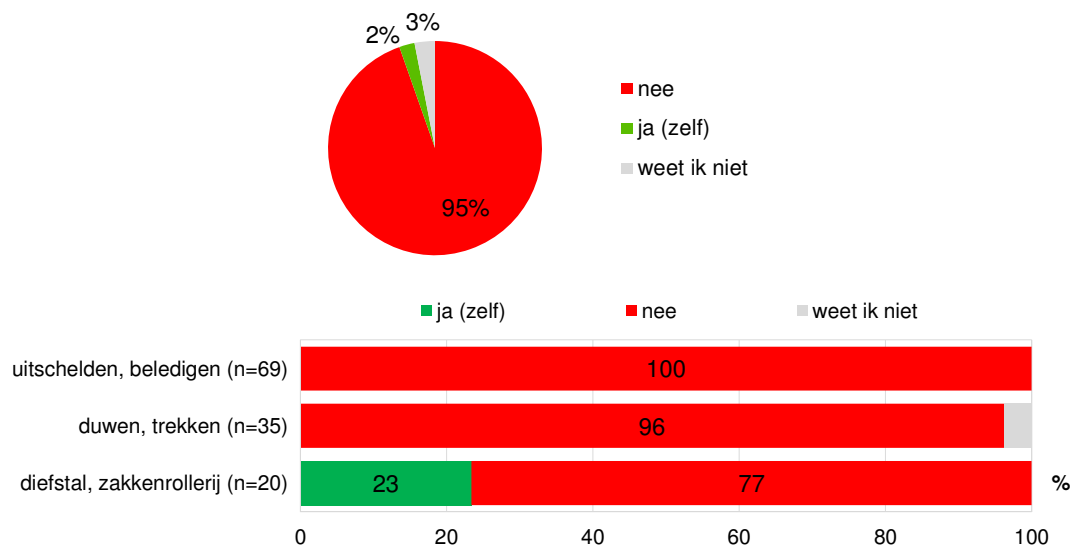
Reizigers die iets is overkomen kunnen dit melden bij de politie, ongeacht of de politie hieraan verdere consequenties verbindt. Slachtoffers kunnen zowel melding doen op het politiebureau als telefonisch of via internet. Een melding kan overgaan in een aangifte wanneer het een delict betreft waar strafrechtelijke consequenties aan vast zitten. Voor het doen van een aangifte is nadrukkelijker actie vereist; in de meeste gevallen moet een proces verbaal of een aangifteformulier worden ondertekend. Vaak is een bewijs van aangifte vereist, bijvoorbeeld voor het claimen van schade bij een verzekeringsmaatschappij.

Om inzicht te krijgen in het aangiftegedrag van reizigers is dit uitgevraagd aan de hand van het *laatst* gebeurde incident. Hoewel de delictsomschrijvingen zo veel mogelijk zijn afgestemd op de definities zoals die door politie en justitie worden gehanteerd, kunnen deze delicten (en de interpretatie ervan door respondenten) meer omvatten dan alleen misdrijven in strafrechtelijke zin. Ook overtredingen en feiten die niet strafbaar zijn kunnen hieronder vallen.

2%
doet aangifte

Slechts 2% van de reizigers geeft aan dat ze aangifte hebben gedaan van het laatste incident dat ze hebben meegemaakt. Dit aandeel is vergelijkbaar met 2012. De lage aangiftebereidheid is voor een groot deel te verklaren door het type voorval: een meerderheid van de voorvallen gaat om uitschelden en belediging, waar (in de meeste gevallen) geen strafrechtelijke consequenties aan vast zitten. De incidenten waar wel aangifte van wordt gedaan betreffen diefstal en zakkenrollerij (zie figuur 1.3). Het merendeel van de veelvoorkomende misdrijven of vervelende voorvallen tegen reizigers wordt dus niet bij de politie aangegeven en blijft daarmee onzichtbaar voor opsporingsinstanties.

Figuur 1.3 Aangiftebereidheid van laatst gebeurde incident, totaal en naar vorm¹ (procenten, n=172)



¹Vormen waarvoor minder dan 10 respondenten de vraag hebben ingevuld zijn niet (uitgesplitst) weergegeven.

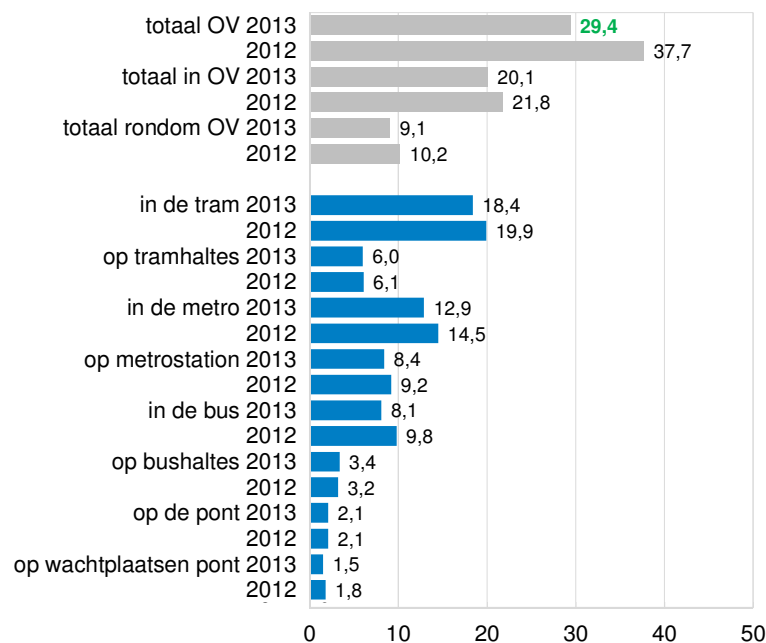
1.3 Getuige van misdrijven of vervelende voorvallen

29%
getuige
misdrijf /
ver. voorval

Naast zelf ervaren slachtofferschap is ook gevraagd naar getuigen van misdrijven of vervelende voorvallen. Omdat meerdere mensen getuige kunnen zijn van één voorval, ligt het aandeel dat getuige is geweest van een voorval vaak hoger dan het aandeel dat zelf slachtoffer is geworden. Ook in 2013 blijkt dat het geval: het aandeel reizigers dat getuige is geweest van een misdrijf of vervelend voorval in het openbaar vervoer (29%) ligt hoger dan het aandeel dat zelf slachtoffer is geweest (14%), zie figuur 1.4. Net zoals te zien was bij de slachtofferschappen, zijn de meeste reizigers getuige geweest van incidenten *in* het openbaar vervoer, zoals in de tram en in de metro.

Het aandeel reizigers dat getuige is geweest van een misdrijf of vervelend voorval is iets afgenomen in vergelijking met 2012 (van 38% naar 29%). Deze daling is niet specifiek bij een bepaald vervoermiddel terug te zien.

Figuur 1.4 Getuige van misdrijven en vervelende voorvallen in/ rondom het ov (procenten, meerdere antwoorden mogelijk)

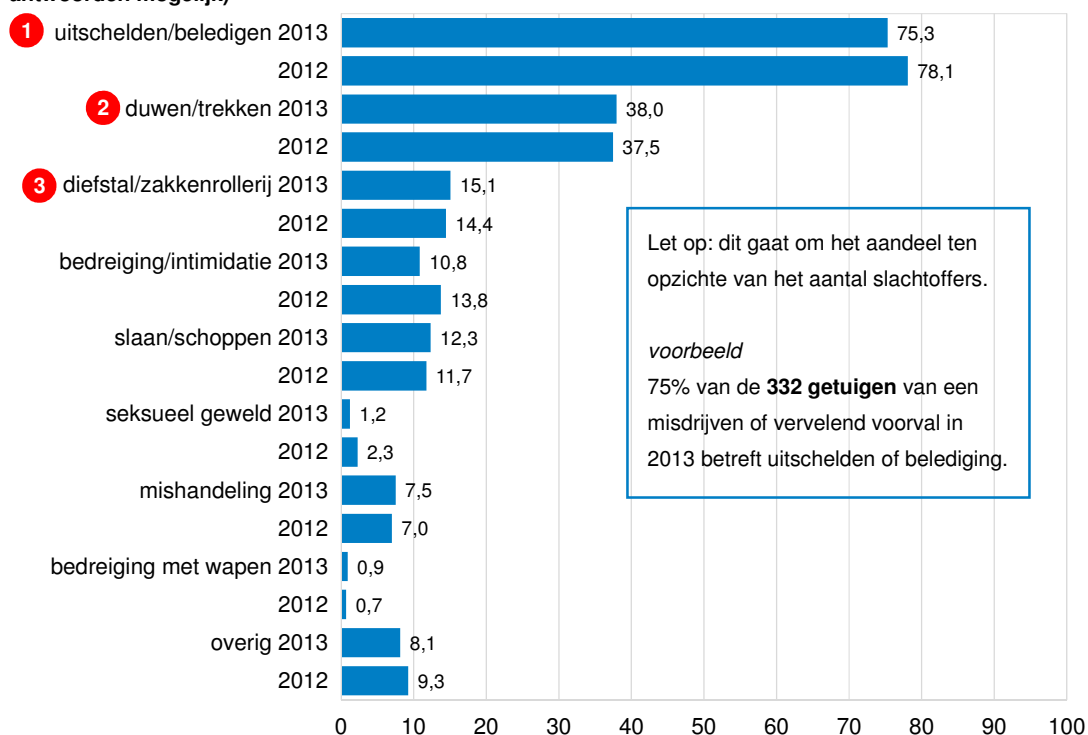


groen: significant afgenomen tussen 2012 en 2013

Een meerderheid van de incidenten waar reizigers getuige van zijn betreft een lichte vorm van misdrijven of vervelende voorvallen, net zoals bij de slachtofferschapen. Uitschelden/beledigen komt het vaakst voor, op afstand gevolgd door en duwen en trekken. Bij de zware vormen wordt diefstal en zakkenrollerij, bedreiging en slaan en schoppen het vaakst genoemd.

Het beeld is nagenoeg onveranderd ten opzichte van 2012. De kleine verschillen tussen 2012 en 2013 zijn niet significant.

Figuur 1.5 Vormen van misdrijven en vervelende voorvallen in en om het openbaar vervoer waar men getuige van is geweest (procenten t.o.v. aantal slachtoffers (n=443 in 2012 en 332 in 2013), meerdere antwoorden mogelijk)



1.4 Ervaren overlast

55%
ervaart
soms of vaak
overlast in OV

Van alle reizigers heeft 55% van de reizigers het afgelopen jaar weleens overlast ervaren in het Amsterdamse openbaar vervoer, zie tabel 1.7. Dit gaat vooral om overlast in de metro en op metrostations. Er is nagenoeg geen verschil voor ervaren overlast in het openbaar vervoer of *rondom* het openbaar vervoer.

Het totaal aandeel reizigers dat overlast ervaart in het openbaar vervoer is vergelijkbaar met 2012. Zowel over het totaal als bij de afzonderlijke vervoersmiddelen.

Een analyse op achtergrondkenmerken wijst uit dat jongeren tussen de 15 en 19 jaar iets meer overlast ervaren dan oudere reizigers (vooral bij de metro) en dat vrouwelijke reizigers meer overlast ervaren dan mannelijke reizigers.

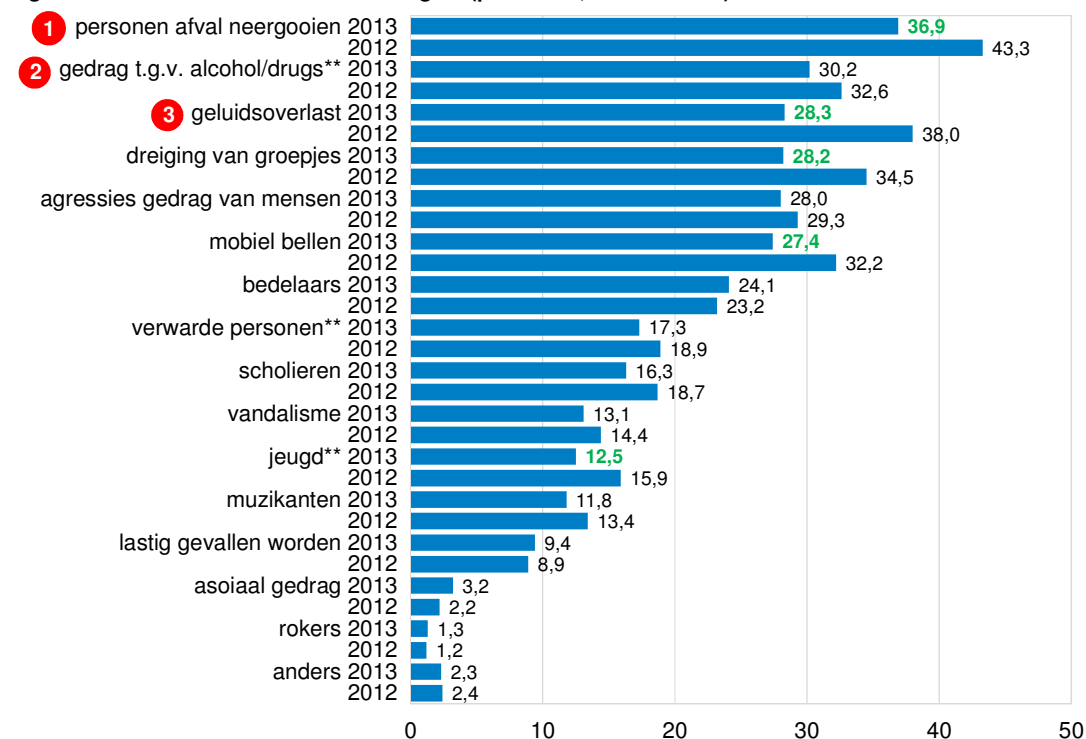
Tabel 1.6 Ervaren overlast van reizigers in/rondom het ov (procenten, n=1185 in 2012 en n=1090 in 2013)

	soms		vaak		totaal*	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
in de metro	37,1	38,7	12,3	12,4	49,6	50,1
op metrostations	34,5	32,5	10,3	10,7	44,3	42,2
in de tram	26,5	24,1	5,1	4,2	33,0	27,8
op tramhaltes	21,4	20,0	4,0	3,1	23,0	22,6
in de bus	22,1	20,8	4,1	3,0	24,5	23,5
op bushaltes	24,2	21,0	3,3	3,3	23,0	23,6
op de pont	14,0	17,3	2,6	3,7	15,7	19,9
op wachtplaatsen pont	17,7	18,8	2,8	3,5	17,6	21,0
op NS-stations	27,5	24,4	5,2	6,5	32,9	29,5
totaal	51,3	51,5	15,9	16,1	54,0	54,6
totaal in OV	40,7	42,1	11,3	11,4	46,4	47,2
totaal rondom OV	41,3	41,3	11,1	12,1	44,9	45,9

*Het aandeel ervaren overlast dat men *soms* en *vaak* ervaart telt niet persé op tot het *totaal* aandeel. Een reiziger kan zowel in de kolom *soms* als de kolom *vaak* voorkomen, maar telt maar eenmaal mee in het totaal.

In figuur 1.7 is te zien welke vormen van overlast de reizigers ervaren. Reizigers ervaren de meeste overlast van afval dat wordt neergegooid, gedrag ten gevolge van alcohol of drugs en geluidsoverlast. Hoewel er over het totaal geen significant verschil is tussen 2012 en 2013, zijn er bij enkele soorten overlast wel (positieve) ontwikkelingen te zien. Reizigers ervaren minder overlast van afval, geluidsoverlast, dreiging van groepjes, mobiel bellen en overlast van jeugd.

Figuur 1.7 Vormen van overlast van reizigers (procenten, 2012 en 2013)



** vormen van overlast die zijn opgenomen in de RVP doelstellingen
 groen: significant afgenomen tussen 2012 en 2013

2 Vermijding en onveiligheid in het OV

Dit hoofdstuk gaat in op de perceptie van criminaliteit: de veiligheidsgevoelens van reizigers en het vermijdingsgedrag van zowel reizigers als niet-reizigers. Ook worden in dit hoofdstuk rapportcijfers voor veiligheid weergegeven: voor het openbaar vervoer in het algemeen, per locatie en per tijdstip. Tot slot wordt ingegaan op de mate waarin reizigers en niet-reizigers de sociale veiligheid in het openbaar vervoer belangrijk vinden.

2.1 Veiligheidsgevoelens van de reizigers

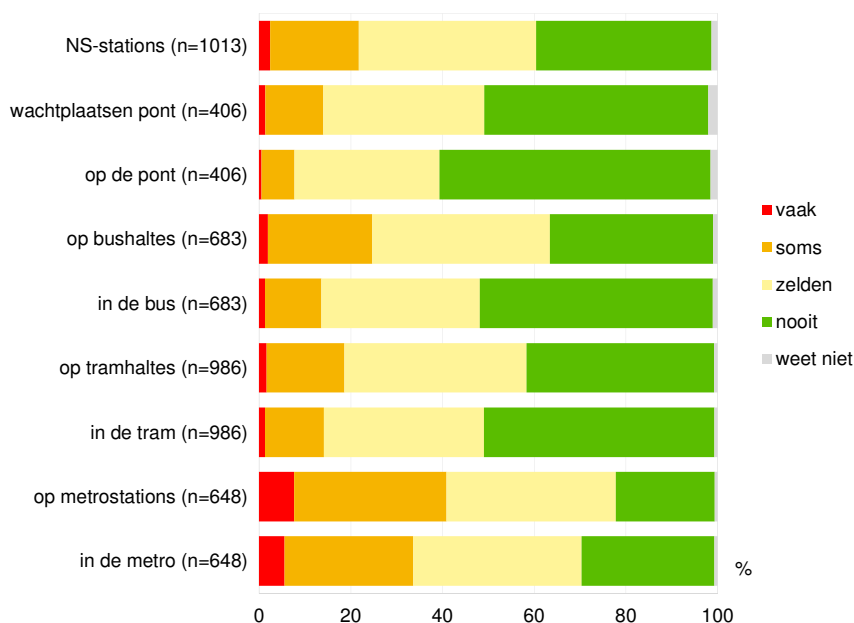
43%
voelt zich
soms of vaak
onveilig

o.b.v. optelling
van afzonderlijke
vervoersmiddelen

In de enquête zijn reizigers gevraagd hoe vaak ze zich onveilig voelen. In totaal voelt 43% van de reizigers zich in 2013 *soms* (42%) of *vaak* (8%) onveilig in het openbaar vervoer. Dit aandeel is berekend op basis van vragen naar veiligheidsgevoelens in verschillende wachtplaatsen en openbaarvervoersmiddelen. Het aandeel reizigers dat zich onveilig voelt is (net niet significant)² afgenomen in vergelijking met 2012 (47%, waarvan 45% soms en 10% vaak). De situatie in 2013 is vergelijkbaar met de situatie in 2010 (40% totaal onveilig in het openbaar vervoer).

In figuur 2.1 staan de resultaten voor de verschillende vervoersmiddelen afzonderlijk weergegeven. Reizigers voelen zich het vaakst onveilig op metrostations (41%) en in de metro (34%). Dat is vergelijkbaar met de meting van vorige jaren.

Figuur 2.1 Frequentie van veiligheidsgevoelens in het Amsterdamse openbaar vervoer, procenten



² T-waarde van het verschil is 1.94, dit wordt wel aangeduid met een *indicatie* van een significant verschil.

Evenals bij slachtofferschap van misdrijven zijn er enkele verschillen in onveiligheidsgevoelens tussen bevolkingsgroepen. Vrouwen voelen zich vaker (soms) onveilig. Zij voelen zich bij elk vervoersmiddel en halte ongeveer twee keer zo vaak onveilig als mannen. De leeftijdsgroep waartoe de respondent behoort, speelt geen rol in het gevoel van onveiligheid in het openbaar vervoer.

32%
voelt zich
onveilig

o.b.v. (nieuwe)
totaal vraag

Standaard worden respondenten gevraagd naar het veiligheidsgevoel per vervoersmiddel. Aan de hand van deze resultaten wordt het totaalpercentage berekend. Dit jaar zijn de respondenten voor het eerst (ook) in één vraag direct gevraagd naar hun algemene veiligheidsgevoel in het Amsterdamse openbaar vervoer. Hieruit blijkt dat 32% van alle respondenten zich wel eens onveilig voelt (65% niet en 4% weet het niet). Dit aandeel ligt lager dan wanneer het totale veiligheidsgevoel berekend wordt op basis van afzonderlijke vragen per vervoersmodaliteit (43% onveilig). Dit komt doordat sommige respondenten wel zeggen zich bijvoorbeeld onveilig te voelen in de metro of op een tramhalte, terwijl ze op de vraag 'Voelt u zich wel eens onveilig in het Amsterdamse openbaar vervoer' met nee antwoorden. Een mogelijke verklaring hiervoor, is dat men bij deze algemene vraag naar het Amsterdamse openbaar vervoer niet alle vervoersmodaliteiten in gedachten heeft. De totaalvraag geeft in die zin een beter beeld van het *algemene* veiligheidsgevoel, waar de afzonderlijke vragen per vervoersmiddel een gedetailleerd beeld geven van het gevoel per modaliteit.

2.2 Vermijding trajecten of tijden door reizigers

19%
vermijdt
traject/tijd

Naast de veiligheidsgevoelens is aan de reizigers gevraagd hoe vaak ze vanwege de onveiligheid op bepaalde trajecten of tijden niet met het openbaar vervoer reizen. Van alle reizigers geeft 19% aan een traject al dan niet op een bepaald tijdstip te vermijden, zie tabel 2.2. Dit gaat vooral om trajecten of tijden die *soms* worden vermeden (15%). Tussen 2010 en 2013 is het aandeel reizigers dat trajecten of tijden vermijdt gelijk (19%). Alleen in 2011 lag het aandeel vermijding lager (15%). Bij de metro is het vermijdingsgedrag het hoogst, namelijk 25%. Bij de andere vervoersmiddelen varieert dit aandeel tussen de 12% en 15%.

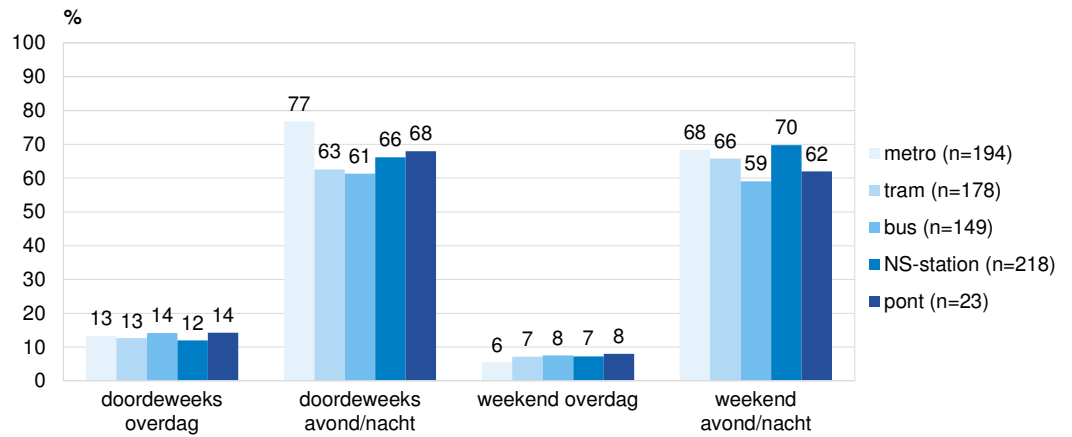
Tabel 2.2 Vermijdingsgedrag: percentage reizigers dat (soms en vaak) bepaalde trajecten of tijden van het OV mijdt vanwege de onveiligheid per soort vervoermiddel

stadsdeel	2010		2011		2012		2013	
	%	n	%	n	%	n	%	n
metro	28,0	574	21,4	545	23,4	622	25,4	481
bus	18,6	693	13,6	531	15,1	538	14,8	427
NS-station	16,2	953	13,4	781	13,0	790	15,1	669
tram	11,1	932	11,9	738	12,5	698	13,0	600
pont	15,3	285	7,8	195	13,1	298	11,7	214
totaal	18,5	1269	15,2	1179	18,5	1259	18,7	1090

¹ Het percentage van de vermijding van alle vervoersmiddelen in totaal ligt soms onder het percentage van de afzonderlijke vervoersmiddelen. Dit komt doordat het totaal is berekend over alle reizigers, ook reizigers die niet alle vervoersmiddelen gebruiken. Het percentage per vervoersmiddel is alleen gebaseerd op respondenten die meer dan 5 keer per jaar gebruik hebben gemaakt van het specifieke vervoersmiddel.

De reizigers die wel eens het openbaar vervoer vermijden vanwege onveiligheid zijn gevraagd wanneer ze dat vooral doen, zie figuur 2.3. Voor alle vervoersmiddelen geldt dat de meeste vermijding plaatsvindt 's avonds of 's nachts.

Figuur 2.3 Aandeel reizigers dat (soms en vaak) een bepaald vervoermiddel vermijdt naar dagdeel (procenten, meerdere antwoorden mogelijk per vervoersmiddel)

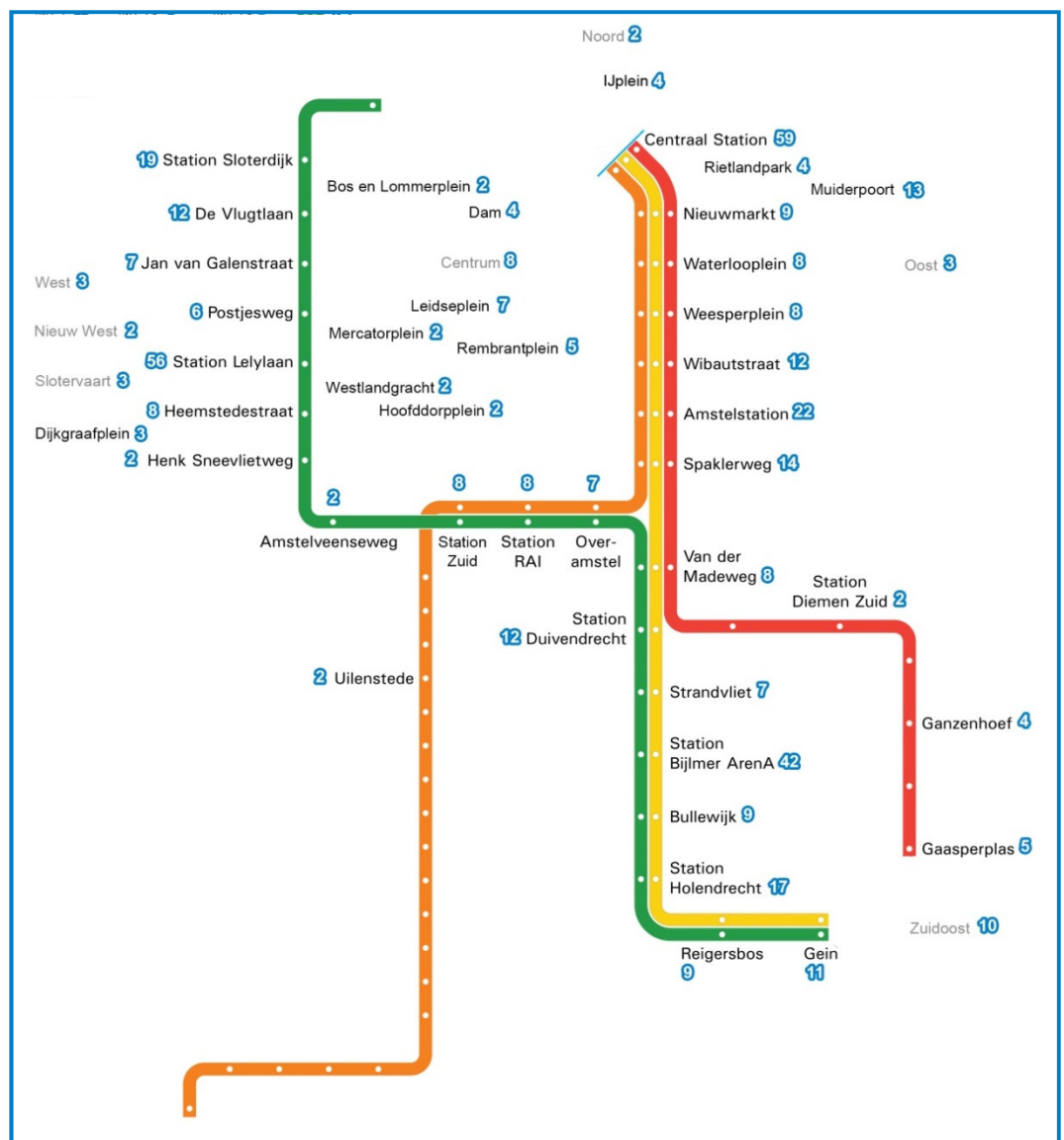


Reizigers hebben ook aangegeven welke trajecten en haltes in het Amsterdamse openbaar vervoer ze het meest onveilig vinden. Ze zijn gevraagd een top drie te geven. Veel reizigers noemen het Centraal Station (tram, metro en bus), Lelylaan (tram en metro) en Bijlmer Arena (metro en bus).

De top drie bestaat uit:

1. Centraal Station (15%)
2. Lelylaan (15%)
3. Bijlmer Arena (11%)

Figuur 2.4 Frequent genoemde gebieden, haltes of trajecten waar mensen zich onveilig voelen (aantal keer genoemd, n=368)¹



Frequent genoemde trajecten (aantal keer genoemd, n=368)

lijn 1 17	lijn 13 4	lijn 18 3	50 12
lijn 2 3	lijn 14 4	lijn 21 3	51 4
lijn 3 3	lijn 17 4	lijn 33 3	53 5
lijn 4 2			54 7
lijn 12 7			

¹ Gebieden, trajecten of tijden die één keer zijn genoemd, zijn niet weergegeven op de kaart.

2.3 Vermijding openbaar vervoersmiddel niet-reizigers

In deze paragraaf wordt het vermijdingsgedrag van niet-reizigers besproken. Met andere woorden: het vermijden van een geheel vervoersmiddel vanwege de onveiligheid. Indien een respondent bijvoorbeeld nooit met de pont reist (een niet-reiziger van de pont), is gevraagd naar de reden hiervoor. Doel is om te achterhalen of de sociale veiligheid één van de redenen is om geen gebruik te maken van het betreffende vervoermiddel.

Vaak noemen respondenten praktische zaken waarom ze niet met een bepaald openbaar vervoersmiddel reizen. Veel respondenten hebben een voorkeur voor een ander vervoersmiddel (53%). Andere respondenten vinden bijvoorbeeld dat het vervoersmiddel niet in de buurt van het huis komt (7%) of dat het vervoersmiddel niet handig is bij gecombineerde reisdoelen (3%). De sociale onveiligheid wordt niet vaak *spontaan* als reden genoemd om weinig tot nooit van een bepaald vervoersmiddel gebruik te maken. Deze reden wordt vrijwel alleen spontaan genoemd bij de metro (6%).

Indien de niet-reizigers zelf niet hebben aangegeven dat de sociale onveiligheid één van de redenen is voor de vermijding, is vervolgens expliciet gevraagd of dat tóch een reden is om weinig of geen gebruik te maken van een vervoermiddel. In tabel 2.5 is te zien hoeveel niet-reizigers (spontaan en niet-spontaan) vanwege de sociale onveiligheid een bepaald vervoermiddel vermijden. Bij de metro noemt 9% alsnog de sociale onveiligheid als reden voor de vermijding, waardoor uiteindelijk 14% van de niet-reizigers de metro vermijdt vanwege de sociale onveiligheid. Dat is vergelijkbaar met vorig jaar (toen 13% totaal). De pont wordt door 5,7% vermeden vanwege de sociale onveiligheid. De tram en de bus worden minder vaak gemeden (totaal tram 2% en bus 3%).

Tabel 2.5 Redenen van niet-reizigers¹ om (bijna) nooit met het vervoersmiddel te reizen (procenten)

	metro n=996	tram n=276	bus n=604	pont n=979
criminaliteit, geweld, overlast <i>spontaan genoemd</i>	5,7	0,0	0,4	0,0
criminaliteit, geweld, overlast <i>niet spontaan genoemd</i>	8,6	1,9	2,5	5,7
totaal²	14,2	1,9	2,9	5,7

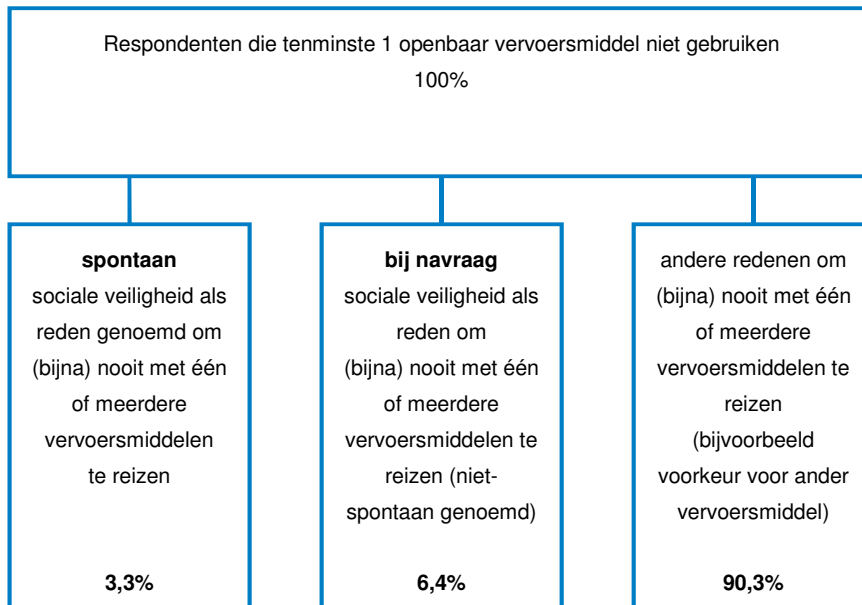
¹ Amsterdammers die minder dan 5 keer per jaar met het betreffende vervoersmiddel reizen

² Totaal van alle niet-reizigers per vervoersmiddel

9,7%
vermijdt
vervoerm.

In figuur 2.6 is de totale vermijding van vervoersmiddelen weergegeven. *Spontaan* zegt 3,3% één of meer vervoersmiddelen te vermijden, *bij navraag* geeft 6,4% alsnog aan vanwege de sociale onveiligheid (bijna) nooit met één of meer vervoersmiddelen te reizen. In totaal vermijdt 9,7% van alle respondenten één of meerdere vervoersmiddelen. Dat is meer dan vorig jaar, 2012 (7,1%), maar vergelijkbaar met 2011 (10,1%).

Figuur 2.6 Redenen voor vermijding van openbaar vervoersmiddelen¹ in Amsterdam, procenten (n=1028)



¹tenminste één van de vervoersmiddelen

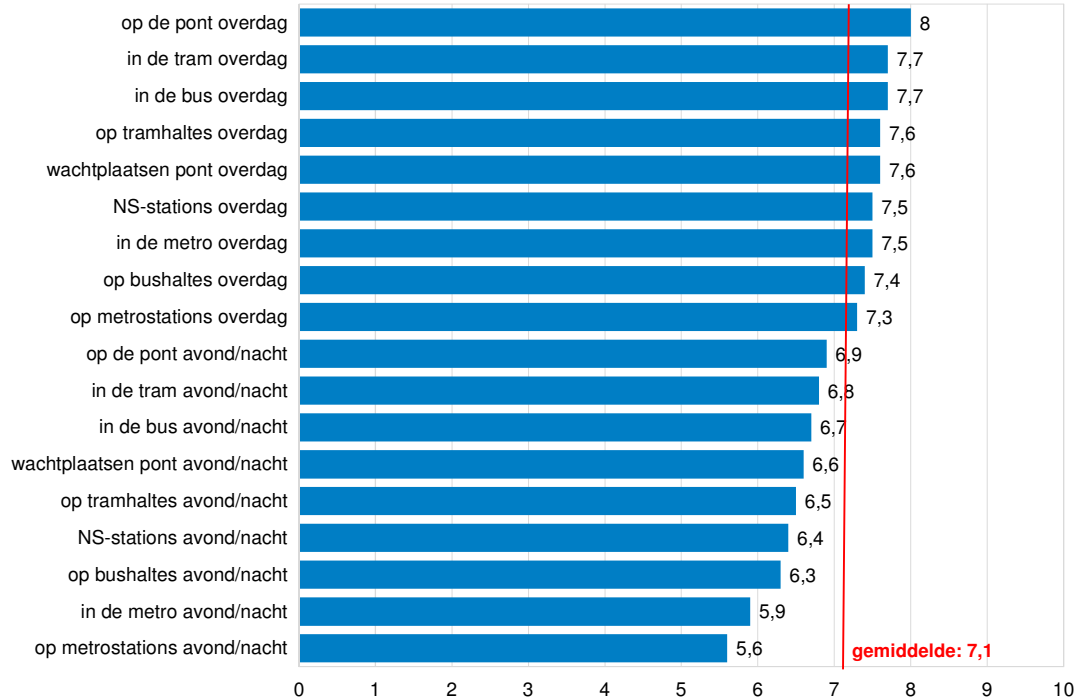
2.4 Waardering sociale veiligheid in openbaar vervoer

7,1

Reizigers beoordelen de sociale veiligheid van het Amsterdamse openbaar vervoer gemiddeld met een 7,1. Dit cijfer is vergelijkbaar met de metingen in 2011 en 2012. Een 7 en een 8 worden het meest gegeven (respectievelijk 35% en 30%). Van alle reizigers geeft 10% de sociale veiligheid een onvoldoende (5 of lager). Reizigers die wel eens slachtoffer zijn geworden van een misdrijf in het openbaar vervoer, geven de sociale veiligheid een lager cijfer (6,3 tegen 7,3). Ditzelfde geldt voor getuigen van slachtofferschap (6,7 tegen 7,3) en reizigers die overlast ervaren (6,8 tegen 7,6).

Reizigers zijn ook gevraagd per vervoersmiddel een rapportcijfer te geven voor de sociale veiligheid, zie figuur 2.7. Net zoals voorgaande jaren liggen voor alle locaties de rapportcijfers voor de sociale veiligheid *overdag* op of boven de 7, voor de *avond/nacht* is dit lager. De sociale veiligheid in de metro en op het metrostation krijgt gedurende de avond/nacht het laagste cijfer (gemiddeld een 6,2 en een 5,9) en kennen het hoogste aandeel onvoldoendes (32% en 39%). De veiligheid op de pont, in de tram en in de bus worden overdag met de hoogste cijfers beoordeeld (respectievelijk met een 8,0, een 7,7 en een 7,7) en met de minste onvoldoendes (tussen de 3,2% en 3,6%).

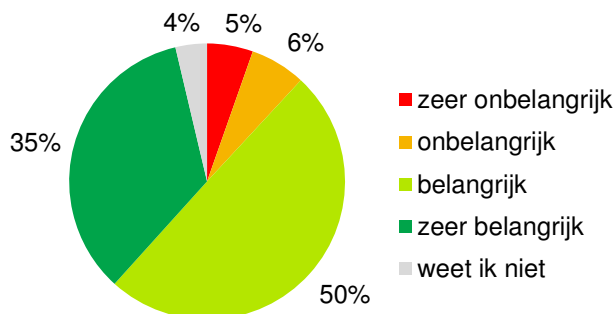
Figuur 2.7 Aandeel reizigers dat een onvoldoende geeft voor sociale veiligheid in het Amsterdamse openbaar vervoer en het gemiddelde rapportcijfer (procenten)



2.5 Belang sociale veiligheid in het openbaar vervoer

Aan alle respondenten (zowel reizigers als niet-reizigers) is gevraagd in hoeverre het onderwerp sociale veiligheid in het openbaar vervoer belangrijk voor hen is. In figuur 2.8 zijn de resultaten weergegeven. Vergelijkbaar met 2011 en 2012 vindt een meerderheid (84%) van de respondenten het onderwerp belangrijk tot zeer belangrijk.

Figuur 2.8 Mate waarin respondenten sociale veiligheid in het openbaar vervoer belangrijk vinden (n=1405)



3 Verdiepende analyse sociale onveiligheid

Het gevoel van onveiligheid in het Amsterdamse openbaar vervoer is tussen 2012 en 2013 licht afgenomen (47% naar 43% onveilig). De vraag is of in de MSVOV hiervoor een verklaring valt te vinden. Er zijn drie elementen onderzocht die mogelijk van invloed zijn op het ervaren van onveiligheid in het openbaar vervoer: de ervaren overlast in het openbaar vervoer, het slachtofferschap van misdrijven of andere vervelende voorvallen en het getuige zijn van misdrijven of andere vervelende voorvallen. Om meer zicht te krijgen op het brede spectrum van variabelen die de sociale veiligheid in het openbaar kunnen beïnvloeden, kijken we hiernaast op welke manier respondenten denken dat de sociale veiligheid in het Amsterdamse openbaar vervoer verbeterd kan worden.

Kortom, in dit hoofdstuk beantwoorden we de volgende drie vragen:

1. Welke factoren beïnvloeden de ervaren onveiligheid in het Amsterdamse openbaar vervoer?
2. Zijn deze factoren iets verbeterd in het afgelopen jaar?
3. Wat zijn volgens respondenten acties waarmee de sociale veiligheid in het openbaar vervoer verbeterd kan worden?

3.1 Factoren van invloed op ervaren onveiligheid

Op basis van de huidige enquête is onderzocht in hoeverre de totaal ervaren overlast, het totale slachtofferschap en het totaal aan getuige zijn van misdrijven of vervelende voorvallen van invloed zijn op het ervaren van onveiligheid. We maken hiervoor gebruik van een zogenaamde multivariate regressieanalyse. Met deze analysemethode is het mogelijk antwoorden op verschillende vragen tegelijkertijd te analyseren. Er is in deze analyse gecontroleerd voor achtergrondkenmerken die een significante invloed op de ervaren veiligheid blijken te hebben (seks, frequentie gebruik metro en frequentie gebruik tram). Hierdoor bepalen we de invloed van de elementen waarin we in geïnteresseerd zijn (ervaren overlast, slachtofferschap en getuige) ongeacht de achtergrondmerken van de respondent. Deze invloeden worden er als het ware uitgefilterd,

Ervaren overlast blijkt verreweg het meeste effect op de ervaren onveiligheid in het openbaar vervoer te hebben. Hoe meer overlast men ervaart, des te onveiliger men zich voelt. *Slachtofferschap van misdrijven of andere vervelende voorvallen* leidt ook tot gevoelens van onveiligheid, maar in mindere mate dan ervaren overlast. Datzelfde geldt voor het *getuige zijn van misdrijven of andere vervelende voorvallen*. Dat speelt een rol, maar veel minder dan de ervaren overlast en iets minder dan het slachtofferschap.

Tabel 3.1 Invloed ervaren overlast, slachtofferschap, getuige zijn op de ervaren onveiligheid¹ (n=1089)

¹Multivariate regressieanalyse, gecontroleerd voor sekse, frequentie gebruik metro en tram (de achtergrondkenmerken die een significant effect hebben op ervaren onveiligheid)

²De bèta geeft de (gestandaardiseerde) sterkte van het effect weer en varieert meestal tussen -1 (negatief effect) en +1 (positief effect). Hoe groter de bèta, hoe meer invloed de betreffende variabele heeft op het onveiligheidsgevoel.

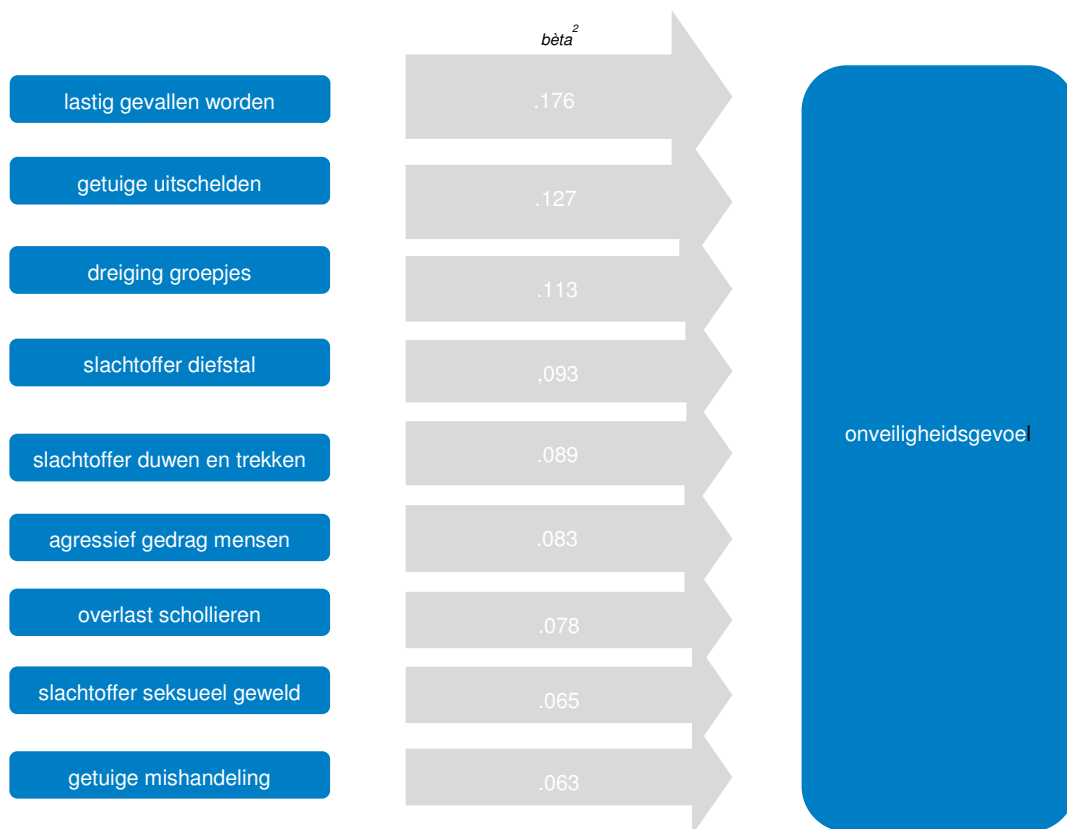
Om de consistentie van deze resultaten te checken, is de analyse herhaald voor de enquêtes uit 2012 en 2011. Uit deze analyses komt hetzelfde beeld naar voren.³

Vervolgens is onderzocht welke specifieke soorten overlast en slachtofferschap invloed hebben op het veiligheidsgevoel. Hieruit komt naar voren dat vooral situaties die te maken hebben met andere personen een rol spelen, zoals lastig gevallen worden, getuige zijn van uitschelden of de dreiging die uitgaat van groepjes. Lastig gevallen worden blijkt het meest van invloed te zijn op de veiligheidsbeleving in het openbaar vervoer, gevolgd door het getuige zijn van uitschelden en overlast van dreiging die uitgaat van groepjes.

Situaties die meer met de omgeving te maken hebben, zoals overlast van vandalisme en overlast van personen die afval neergooien blijken niet van invloed op de ervaren onveiligheid te zijn. Tabel 3.2 laat de kenmerken zien die een significant effect⁴ hebben op de ervaren onveiligheid in 2013.

³ 2011: ervaren overlast .421, slachtofferschap .156, getuige .127. 2012: ervaren overlast .410, slachtofferschap .127, getuige .063.

⁴ Men spreekt van een significante uitkomst als deze uitkomst in sterke mate de veronderstelling ondersteunt dat het waargenomen effect niet door toeval is ontstaan, maar door iets anders.

Tabel 3.2 Invloed verschillende soorten ervaren overlast en (getuige van) slachtofferschap op de ervaren onveiligheid¹ (n=1184)

¹Multivariate regressieanalyse, gecontroleerd voor sekse, frequentie gebruik metro en tram (de achtergrondkenmerken die een significant effect hebben op ervaren onveiligheid)

²De bèta geeft de (gestandaardiseerde) sterkte van het effect weer en varieert meestal tussen -1 (negatief effect) en 1 (positief effect). Hoe groter de bèta, hoe meer invloed de betreffende variabele heeft op het onveiligheidsgevoel.

Uit een vergelijking met eenzelfde verklarende analyse op data van de MSVOV 2012 blijkt dat enkele kenmerken in beide jaren van significant belang zijn:

- overlast agressief gedrag van mensen,
- lastig gevallen worden,
- overlast van dreiging die uitgaat van groepjes,
- overlast scholieren,
- slachtoffer diefstal.

Andere kenmerken hebben soms wel, soms niet een significante invloed⁵. In de volgende paragraaf (waar we in gaan op de ontwikkeling van de voor veiligheidsbeleving relevante kenmerken), zullen we inzoomen op de vijf kenmerken die voor de verschillende jaren als bepalend naar voren komen.

⁵ Bijvoorbeeld getuige van mishandeling in 2013 wel, in 2012 niet. Dit zijn incidenten en misdrijven die dusdanig weinig voorkomen, dat het redelijk toevallig zal zijn of het als bepalende factor naar voren komt uit de analyse. Dit zal namelijk afhangen van het veiligheidsgevoel van het beperkte aantal respondenten dat hiervan slachtoffer is geweest.

3.2 De ontwikkeling van de voor veiligheidsbeleving relevante kenmerken

Tabel 3.3 laat zien wat de ontwikkeling tussen 2012 en 2013 is van de kenmerken die constant van significante invloed op de ervaren onveiligheid zijn. Hieruit valt af te lezen, dat vooral de overlast van dreiging die uitgaat van groepjes is afgenomen tussen 2012 en 2013: van 35% naar 28%. Ook is er een geringe (niet significante) afname van reizigers die overlast ervaren van agressief gedrag van mensen en van scholieren. Slachtofferschap van diefstal en lastig gevallen worden zijn ongeveer gelijk gebleven.

Conclusie: de (geringe) verbetering van het veiligheidsgevoel tussen 2012 en 2013 kan vooral op het conto van de afnemende dreiging van groepjes geschreven worden.

Tabel 3.3 Ontwikkeling kenmerken die meest van invloed zijn op ervaren onveiligheid (procenten)¹

ervaren onveiligheid OV	2012	2013	ontwikkeling 2012-2013
overlast agressief gedrag van mensen	29,3	28,0	-1,3
overlast dreiging die uitgaat van groepjes	34,5	28,2	-6,3
overlast scholieren	18,7	16,3	-1,4
slachtoffer diefstal	14,4	15,1	0,7
lastig gevallen worden	8,9	9,4	0,5

¹ percentage van alle reizigers

Bron: MSVOV 2012, 2013

Er is bij de regressieanalyse sprake van een verklaarde variantie van 29%. Dit betekent dat 29% van de variantie in het ervaren van onveiligheid verklaard is en dus nog 71% onverklaard. Er is dus nog een (groot) aantal andere factoren die nu niet in analyse zijn meegenomen, die wel van invloed zijn op het ervaren van onveiligheid. Je kan bijvoorbeeld denken aan de invloed van media (er is veel aandacht geweest voor onveiligheid in het openbaar vervoer), kenmerken van de fysieke omgeving (bijvoorbeeld graffiti en slechte verlichting), andere persoonlijke kenmerken of een algemeen gevoel van onbehagen (bijvoorbeeld door de crisis). Om hier meer inzicht in te krijgen is de respondenten in de MSVOV 2013 voor het eerst gevraagd van welke elementen zij denken dat het de sociale veiligheid in het openbaar vervoer zou verbeteren. De resultaten van deze vraag bespreken we in de volgende paragraaf.

3.3 Verbeterpunten volgens de respondenten

Reizigers die hebben aangegeven zich wel eens onveilig te voelen in het Amsterdamse openbaar vervoer (algemeen of een van de vervoersmiddelen of wachtplaatsen), is de volgende **open** vraag gesteld: *“Kunt u aangeven wat er moet gebeuren om te zorgen dat u zich veiliger gaat voelen in het Amsterdamse openbaar vervoer?”* De door de respondenten gegeven antwoorden hebben we gecategoriseerd.

Tabel 3.3 geeft de resultaten weer. Het merendeel van de reizigers vindt dat meer toezicht, beveiliging, bewaking en controle de beste manier is om het veiligheidsgevoel te vergroten (63%). Veel reizigers geven niet aan door wie dit toezicht gedaan zou moeten worden (32%), maar ook een deel noemt nadrukkelijk het vervoersbedrijf zelf (personeel, conducteur, GVB: 20%) of juist een externe partij (handhavers, bewakers, politie, beveiligers: 19%).

Tabel 3.3 Verbeteringen ten bate van het veiligheidsgevoel in het OV (procenten), n = 783¹

	%	soort
meer toezicht/beveiliging/bewaking/controle door	62,8	
onduidelijk door wie of wat	31,4	H
vervoerbedrijven zelf: personeel/conducteur/GVB	20,3	H
externe partijen: handhavers/ bewakers/ politie/ beveiligers	18,6	H
meer kaartjes controleren, zwart rijden tegen gaan	15,9	H
betere verlichting	15,5	S
meer optreden/handhaven tegen overlastgevers, ongewenst gedrag	10,9	H
(meer) camera's	9,2	H
betere sfeer, gezelliger, mooier, beter onderhoud	8,9	S
drukke aanpakken	5,1	S
meer optreden/handhaven tegen jongeren/jeugd/scholieren	3,9	H
vriendelijk/behulpzaam personeel	3,6	S
het is goed zoals het is	2,7	--
opvoeding moet beter	1,4	M
meer optreden/handhaven tegen dronken mensen	1,1	H
maatschappelijk probleem	0,5	M
er is niet zoveel aan te doen	0,5	--
overige	7,0	
speciaal benoemd: avonduren	8,7	

¹ Meerdere categorieën mogelijk: procenten zijn niet op te tellen.

H = handhaven, S = situationeel, M = breder dan het OV

Op het gebied van handhaving benoemen de reizigers verder het beter controleren op kaartjes, het optreden tegen ongewenst gedrag, meer camera's, het optreden tegen jeugd en tegen dronken mensen. Op het terrein van situationele omstandigheden, zien de reizigers verbetering mogelijk op het gebied van: verlichting, betere sfeer en onderhoud en vriendelijker personeel. Een klein deel van de reizigers zoekt de oplossing buiten het OV: opvoeding moet beter en het is een maatschappelijk probleem. En eveneens een klein deel van de reizigers benoemt tenslotte geen aandachtspunten: het is goed zoals het is en er is niet zoveel aan te doen. Tot slot benoemen enkele respondenten specifiek dat er iets moet gebeuren in de avonduren.

4 Toezichthouders OV

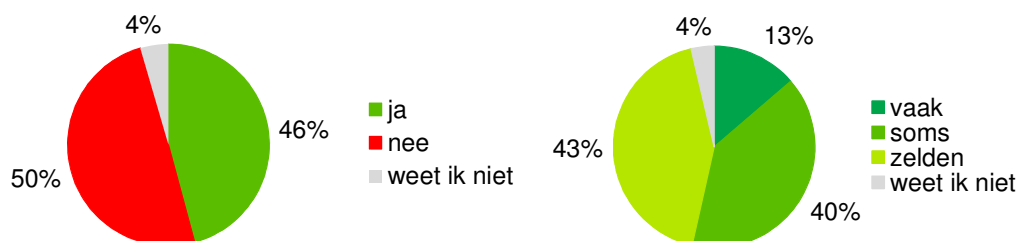
In het Amsterdamse openbaar vervoer handhaven een groot scala aan toezichthouders (zoals het Veiligheidsteam Openbaar Vervoer (VOV), de politie, particuliere beveiliging en het GVB) op orde en veiligheid. In dit hoofdstuk wordt besproken in hoeverre deze toezichthouders worden opgemerkt door reizigers, herkend en gewaardeerd.

4.1 Zichtbaarheid toezichthouders

46%
heeft toezicht-
houders gezien

Aan de reizigers is gevraagd of het ze is opgevallen dat er in het Amsterdamse openbaar vervoer toezicht wordt gehouden in de vorm van surveillances door mensen in uniform. Bijna de helft van de reizigers geeft aan dat dit hen is opgevallen, de helft zegt van niet en een klein deel weet het niet of gaf geen antwoord. Van de reizigers die het toezicht is opgevallen, ziet een meerderheid de toezichthouders soms tot zelden.

Figuur 4.1 Zijn de toezichthouders de reiziger opgevallen? 2013 (procenten onder reizigers, n=1.090)



In vergelijking met 2012 is de opvallendheid van de toezichthouders afgenomen: het aandeel reizigers dat het toezicht is opgevallen is gedaald van 55% naar 46%.

Tabel 4.2 Zijn de toezichthouders de reiziger opgevallen? 2011-2013

	2011	2012	2013		2011	2012	2013
opgevallen				frequentie			
ja	55%	55%	46%	vaak	25%	22%	14%
nee	40%	39%	50%	soms	42%	45%	40%
weet ik niet	5%	7%	4%	zelden	32%	31%	43%
				weet ik niet	1%	3%	4%

5 Objectieve gegevens

In dit hoofdstuk worden de objectieve gegevens over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer beschreven aan de hand van de aangiftecijfers van de Nationale Politie (zowel de Eenheid Amsterdam als de Landelijke Eenheid) en de incidentregistraties van de vervoersbedrijven.

5.1 Aangiften politie slachtofferschap (gewelds)criminaliteit

Om zicht te krijgen op alle geregistreerde aangiften van misdrijven in en rondom het openbaar vervoer in Amsterdam zijn twee bronnen gebruikt:

- de aangiften die zijn geregistreerd door de Eenheid Amsterdam,
- aangevuld met aangiftecijfers over de Amsterdamse *NS-stations* van de Landelijke Eenheid (voorheen KLPD).

In de tabel hieronder zijn de selectiecriteria weergegeven waarop deze cijfers zijn gebaseerd. Ook zijn er enkele opmerkingen die van belang zijn bij de interpretatie van de aangiftecijfers.

Tabel 5.1 Kenmerken aangiftecijfers

aangiften	<ul style="list-style-type: none"> • Geselecteerd zijn alle (niet ingetrokken) aangifteformulieren van misdrijven (inclusief pogingen) in Amsterdam met een <i>OV-locatie</i>. • Ieder aangifteformulier is geteld. De aantallen geven dus het aantal slachtoffers weer, niet het aantal gebeurtenissen. • Uitzonderingen / opmerkingen m.b.t. specifieke delicten: <ul style="list-style-type: none"> ○ vernielingen c.q. zaakbeschadiging: voor de cijfers van de Eenheid Amsterdam geldt dat alleen <i>C20</i> vernielingen zijn geselecteerd (vernieling van/aan openbaar vervoer/abri). Voor de cijfers van de Landelijke Eenheid geldt dat <i>alle</i> vernielingen zijn meegenomen, omdat het niet mogelijk is om onderscheid te maken naar verschillende typen vernieling. ○ winkeldiefstal: voor de cijfers van de Eenheid Amsterdam geldt dat <i>alle misdrijven</i> zijn geselecteerd (in plaats van aangiften), omdat deze een beter beeld geven van de plaatsgevonden winkeldiefstal. Als uitzondering worden deze misdrijven in deze rapportage opgeteld bij de aangiften van de andere delicten, omdat een vergelijking anders niet mogelijk is. Voor de cijfers van de Landelijke Eenheid is het op dit moment nog niet mogelijk om cijfers van de misdrijven te leveren. Hierdoor is er sprake van een onderrapportage van het aantal winkeldiefstallen op Amsterdamse NS-stations (schatting op basis van een steekproef van 2012: 28%). ○ Enkele delicten zijn niet meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ mensensmokkel, moord/doodslag en brand en ontploffing mogen niet als aangifte worden weergegeven; ▪ cijfers over aantasting van de openbare orde, discriminatie, verkeersongevallen, weg overig en drugs/drankoverlast geven geen correct beeld. • Bij de aangiftecijfers van de Landelijke Eenheid over 2013 is mogelijk sprake van een onderrapportage. Na 15 november 2013 is een wijziging geweest in de registratie van de Landelijke Eenheid, waardoor de aangiftecijfers niet automatisch zijn uit te draaien.
periode	<ul style="list-style-type: none"> • Voor de cijfers van de Eenheid Amsterdam geldt dat de selectie plaatsvindt op basis van de aangiftedatum, conform de afspraken in het korps. • Voor de Landelijke Eenheid vindt de selectie plaats op basis van de pleegdatum vanwege mogelijkheden van de registratie.
locatie	<ul style="list-style-type: none"> • Indien geen exacte locatie bekend is, registreert men de op- of uitstapplaats als pleegplaats (zoals vaak bij zakkenrollerij). Bij de overige delicten geldt dat het beeld dat wordt geschetst van de locaties iets kan afwijken van de werkelijke spreiding.

In 2013 zijn in totaal 3.673 aangiften opgenomen van misdrijven in het Amsterdamse openbaar vervoer. Dit is een afname van 4% ten opzichte van 2012.

- De zwaardere vormen van criminaliteit zijn in vergelijking met 2012 met 12% toegenomen. De toename is vooral terug te zien bij bedreiging en straatroof.
- Bij de lichtere vormen van criminaliteit is over het algemeen een positieve ontwikkeling te zien. Het aantal aangiften is het afgelopen jaar met 6% afgenomen, met name bij winkeldiefstal.
- Bij de overige delicten valt op dat de diefstal van brom-, snor-, fietsen is verdubbeld in het afgelopen jaar, van 47 naar 102 aangiften. Dit is mogelijk deels te wijten aan het groeiende fietsgebruik⁶.

Tabel 5.1 Aangiften van misdrijven in en om het OV in Amsterdam naar soort misdrijf, 2012-2013 (aantal aangifteformulieren)

	2012 aantal	2013 aantal	% verschil 2012/2013 ¹
mishandeling	119	104	-13%
bedreiging	44	69	57%
straatroof	93	112	20%
openlijk geweld	8	10	
totaal zwaardere vormen van criminaliteit RVP	264	295	12%
zakkenrollerij	1728	1738	1%
vernieling c.q. zaakbeschadiging	197	164	-17%
winkeldiefstal	169	59	-65%
totaal lichtere vormen van criminaliteit RVP	2094	1961	-6%
fraude	20	7	
overige vermogensdelicten	1099	958	-13%
diefstal van brom-, snor-, fietsen	238	347	46%
diefstal uit/vanaf motorvoertuigen	4	13	
diefstal af/uit/van overige voertuigen	23	29	26%
zedemisdrijf	11	14	27%
overval	0	2	
diefstal/inbraak bedrijven en instellingen	6	13	
restcategorieën (belediging, overtreding strafrecht)	71	34	-52%
totaal	3830	3673	-4%

bron: Politie Amsterdam-Amstelland (BVH/Kubus, Xpol Aangifte Uitgebreid) en Landelijke Eenheid

¹ Verschillen zijn niet weergegeven indien het aantal in 2012 of 2013 lager lag dan 10

⁶ Factsheet Meerjarenplan Fiets 2012-2016, DIVV

In tabel 5.2 wordt het aantal aangiften weergegeven per OV-locatie. Een aanzienlijk deel van de aangiften betreft misdrijven gepleegd op een NS-station in Amsterdam. Het aantal aangiften op deze locatie is het afgelopen jaar toegenomen. Ook bij de metro, de bus en de overige OV-locaties is een toename te zien.

Tabel 5.2 Aangiften van misdrijven in en om het OV in Amsterdam naar OV-locatie¹, 2012 en 2013² (aantal aangifteformulieren)

	2012	2013	% verschil 2012/2013 ²
NS station	666	792	19%
tram	598	611	2%
tram/bushalte	553	502	-9%
metro	165	203	23%
metrostation	180	184	2%
autobus	72	88	22%
overige OV-locaties	66	82	24%
emplacement ²	8	11	
pont	0	0	
totaal			

bron: Eenheid Amsterdam (Kubus, Xpol Aangifte Uitgebreid) en Landelijke Eenheid

¹ Exclusief de locaties van vernielingen (voor deze aangiften is de locatie niet beschikbaar)

² Betreft onder andere rangeerterreinen

³ Verschillen zijn niet weergegeven indien het aantal in 2012 of 2013 lager lag dan 10

In tabel 5.3 zijn de aangiften van de Eenheid Amsterdam weergegeven naar tijd. Voor de aangiften van de Landelijke Eenheid is het tijdstip niet beschikbaar, vandaar dat deze aangiften in deze tabel buiten beschouwing zijn gelaten. Net zoals in voorgaande jaren vinden misdrijven in en rondom het openbaar vervoer vooral overdag plaats en dan vooral op een doordeweekse dag (56%). In het weekend vinden overdag aanzienlijk minder misdrijven plaats (21%).

Tabel 5.3 Aangiften van misdrijven in en om het OV in Amsterdam naar OV-locatie en tijdstip, 2012 en 2013 (procenten¹)

	2012				2013			
	doordeweeks		weekend		doordeweeks		weekend	
	overdag	avond/nacht	overdag	avond/nacht	overdag	avond/nacht	overdag	avond/nacht
tram-/bushalte	55%	17%	21%	7%	16%	5%	6%	3%
tram	55%	12%	26%	7%	20%	3%	10%	2%
metro	71%	12%	13%	4%	8%	2%	1%	1%
bus	43%	26%	18%	14%	3%	1%	1%	1%
metrostation	66%	19%	11%	4%	6%	2%	2%	1%
emplacement ²	44%	0%	56%	0%	0%	0%	0%	0%
overige ov-locaties	43%	18%	30%	10%	2%	1%	1%	0%
pont	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
totaal³	57%	15%	21%	7%	56%	15%	21%	8%

bron: Eenheid Amsterdam (Kubus, Xpol Aangifte Uitgebreid)

¹ Percentage van aantal aangiften binnen een OV-locatie, exclusief station, exclusief vernielingen.

² Betreft onder andere rangeerterreinen.

³ Percentage ten opzichte van totaal aantal aangiften.

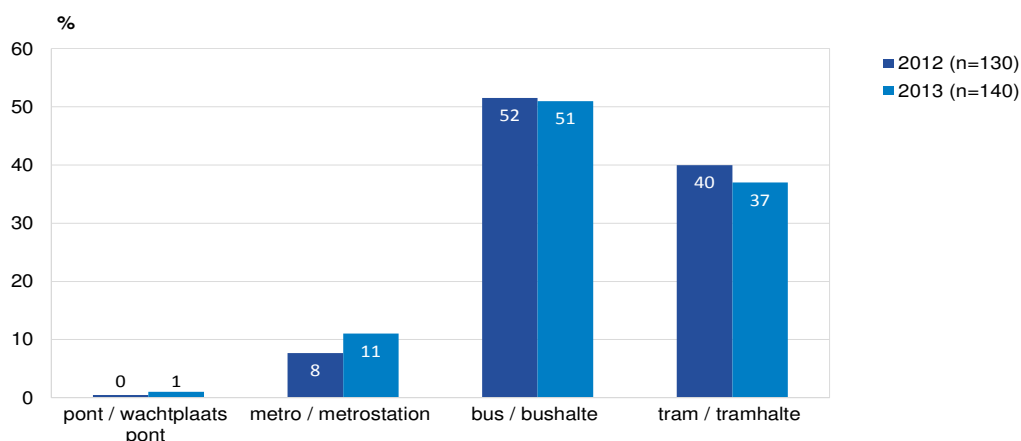
5.2 Incidentmeldingen door vervoerbedrijven

5.2.1 Incidenten criminaliteit

Het GVB, EBS en Connexxion registreerden in 2013 in totaal 140 incidenten van (gewelds)criminaliteit rondom de Amsterdamse ponten, metro's, trams en bussen. In vergelijking met 2012 is er sprake van een kleine toename (+8%).

Met een aandeel van 51% is de bus/bushalte de vaakst voorkomende locatie in de incidentregistraties. Dit hoge aandeel kan deels verklaard worden door de mate waarin een chauffeur kan zien wat er in het vervoermiddel plaatsvindt. In een bus is dit bijvoorbeeld beter te zien dan in de metro, waar men in een eigen cabine zit. Bij zelf gerapporteerd slachtofferschap van de respondenten wordt de bus namelijk relatief weinig genoemd in vergelijking met de tram en de metro.

Tabel 5.4 Criminaliteit in OV in Amsterdam naar locatie, 2012-2013



bron: GVB, Connexxion en EBS

De meest voorkomende geregistreerde vorm van (gewelds)criminaliteit in het openbaar vervoer is bedreiging zonder wapen. In 2012 ging dit om 75 incidenten, in 2013 om 76 incidenten. Mishandeling en diefstal/beroving komen in mindere mate voor. Laatstgenoemde is tussen 2012 en 2013 toegenomen van 18 naar 26 incidenten. Bedreiging met een wapen komt zowel dit jaar als in 2012 slechts een enkele keer voor in de registratie (2 keer in 2012 en 4 keer in 2013).

Tabel 5.5 Criminaliteit in OV in Amsterdam naar soort, 2012-2013

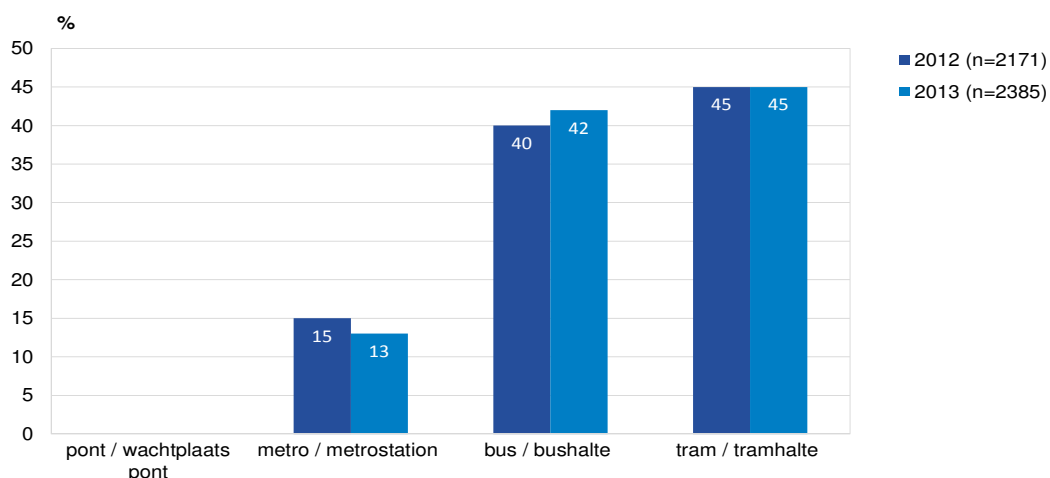
	2012		2013		ontwikkeling
bedreiging zonder wapen (categorie A3)	75	58%	76	54%	1%
mishandeling (categorie A1)	35	27%	34	24%	-3%
diefstal/beroving (categorie A4)	18	14%	26	19%	+44%
bedreiging met wapen (categorie A2)	2	2%	4	3%	
totaal	130	100%	140	100%	+8%

bron: GVB, Connexxion en EBS

5.2.2 Incidenten overlast

Een grote meerderheid van de geregistreerde incidenten in het Amsterdamse openbaar vervoer gaat om overlast. In 2013 hebben de Amsterdamse vervoerbedrijven samen 2385 incidenten van overlast geregistreerd. Dit is een toename van 10% ten opzichte van de 2171 incidenten in 2012. In onderstaande figuur is te zien dat de verdeling van het aandeel incidenten over de verschillende vervoersmiddelen ongeveer gelijk is met de verdeling in 2012.

Tabel 5.6 Overlast in OV in Amsterdam naar locatie, 2011-2012



bron: GVB, Connexxion en EBS

In tabel 5.7 zijn de verschillende vormen van overlast weergegeven. Veel vormen van overlast hebben vooral te maken met overlast voor het vervoerbedrijf en in mindere gevallen met overlast voor andere reizigers. Vandaar dat de incidentenregistratie niet altijd overeenkomt met het beeld dat uit de enquête naar voren komt.

In de meeste gevallen gaat het om betalingsproblemen. Het aantal gevallen van misbruik van voorzieningen/ noodrem nam fors toe ten opzichte van 2012 (+39%). Ook werden meer mensen lastig gevallen in het openbaar vervoer (+18%). In de enquête is deze ontwikkeling niet terug te zien.

Tabel 5.7 Overlast in OV in Amsterdam naar soort, 2012-2013 (aantallen en procenten)

	2012		2013		ontwikkeling
optreden bij betalingsproblemen (B3)	840	39%	829	35%	-1%
misbruik voorzieningen/noodrem etc. (B4)	450	21%	626	26%	+39%
lastig vallen (B2)	222	10%	262	11%	+18%
verontreiniging in- en exterieur (C2)	62	3%	55	2%	-11%
overtredingen huisregels (C1)	192	9%	209	9%	+9%
duwen, trekken, spugen etc. (A7)	112	5%	99	4%	-12%
vandalisme, brandstichting, graffiti (A6)	138	6%	130	5%	-6%
schelden (categorie B1)	141	6%	159	7%	+13%
optreden bij drugsoverlast (A5)	14	1%	16	1%	+14%
totaal	2171	100%	2385	100%	+10%

bron: GVB, Connexxion en EBS

5.2.3 Hotspots

GVB en Connexxion registreren naast het type incidenten ook informatie over de locatie van het incident. GVB registreert de X- en Y-coördinaten, Connexxion de straatnaam. Om inzicht te geven in de hotspots van de incidenten zijn de locatiegegevens hieronder in kaart gebracht. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat voor incidenten waarbij de locatie niet bekend is soms de opstaplocatie wordt geregistreerd. Om deze reden komt het Centraal Station ook relatief vaak voor.

Connexxion

De incidenten in de bussen van Connexxion vinden plaats op veel verschillende locaties in de stad: 44 locaties in 2012 en 67 locaties in 2013. In tabel 5.8 zijn de meest voorkomende locaties weergegeven. De meeste incidenten hebben (in beide jaren) plaatsgevonden op Amsterdam Centraal en in de Marnixstraat.

Tabel 5.8 Hotspots incidenten in bussen van Connexxion

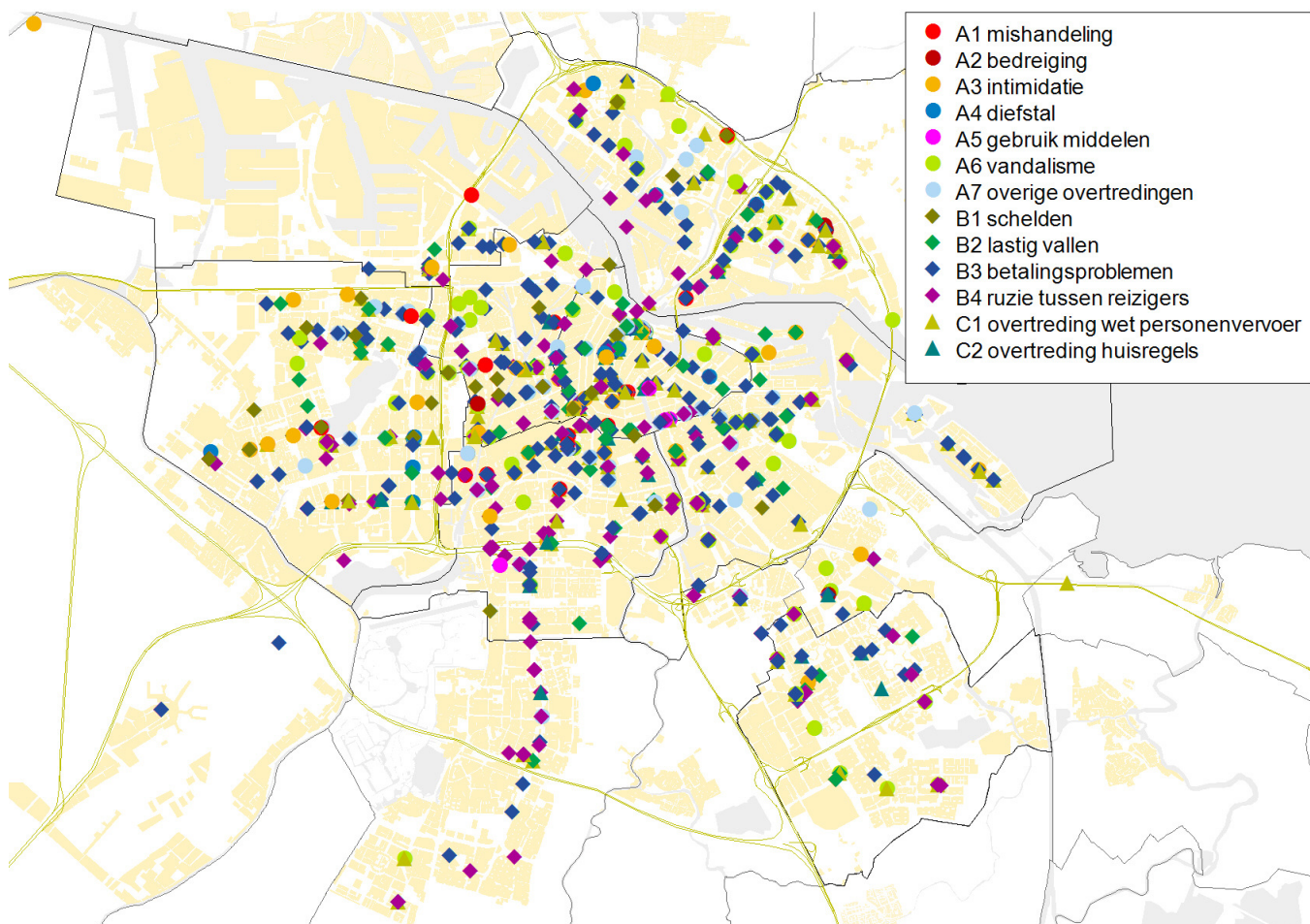
2012	aantal	2013	aantal
Amsterdam Centraal	5	Amsterdam Centraal	10
Marnixstraat	5	Marnixstraat	8
Amstelveenseweg	5	Bijlmer Arena	5
Amstelstation	5	Haarlemmermeer station	5
andere locaties	53	andere locaties	93
locatie onbekend	90	locatie onbekend	18
totaal	163	totaal	138

bron: Connexxion

GVB

In kaart 5.9 zijn de locaties weergegeven van alle incidenten in de metro's, trams en bussen van GVB, zowel van (gewelds)criminaliteit als van overlast. De incidenten zijn over de hele stad verspreid.

kaart 5.9 Hotspots incidenten GVB



6 Beleidsdoelstellingen RVP

In de Regionale Veiligheidsrapportage (RVP) zijn voor 2014 zes beleidsdoelstellingen geformuleerd met betrekking tot het openbaar vervoer in Amsterdam. Voor alle jaren geldt dat de cijfers zijn gebaseerd op het gehele kalenderjaar. Uitzondering is 2010, de cijfers uit dat jaar beslaan de periode oktober 2009 tot oktober 2010 en gelden als indicatie voor het kalenderjaar 2010.

Tabel 2 Ontwikkeling RVP-doelstellingen 2010-2013

objectief	2010	2011	2012	2013	2010-2013	doel 2014
aantal aangiften zware vormen criminaliteit	318	251	264	295	-7%	-5%
aantal aangiften lichte vormen criminaliteit	1802	1966	2094	1961	+9%	-5%
aantal geregistreerde inc. door vervoersbedrijven	2296	2624	2301	2534	+10%	-5%
subjectief	2010	2011	2012	2013		doel 2014
% soms/vaak onveilig in OV	40%	38%	47%	43%		25%
% vermijding trajecten of tijdstippen door onveiligheid	18%	15%	19%	19%		14%
	2010	2011	2012	2013	2011-2013	doel 2014
% overlast van gedrag t.g.v. alcohol of drugs	19%	30%	33%	30%	-1%	-10%
% overlast van verwarde personen	-	16%	19%	17%		
% overlast van jeugd	-	13%	16%	13%		

Op de volgende pagina worden de resultaten op de verschillende RVP-doelstellingen besproken.

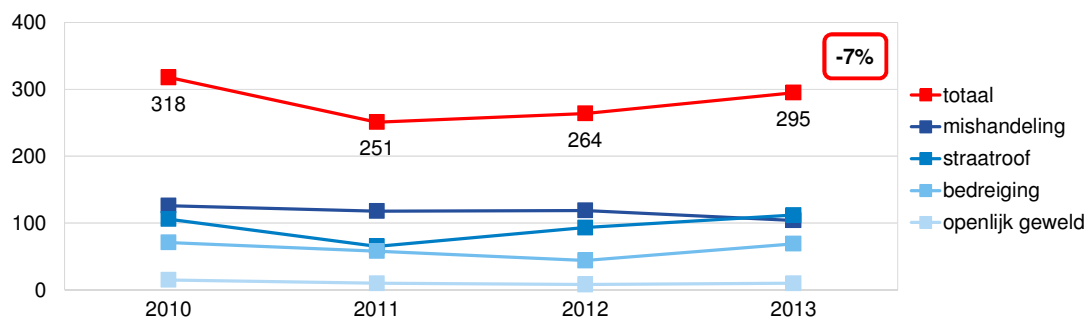
1. Objectief: afname van slachtofferschap van zware criminaliteit

RVP-doelstelling

Afname van het aantal aangiften bedreiging, mishandeling, openlijk geweld en straatroof in en rond het openbaar vervoer met 5% in 2014 ten opzichte van het peilmoment in 2010.

In 2013 is van 295 (zware) misdrijven met bedreiging, mishandeling, openlijk geweld of straatroof aangifte gedaan bij de Nationale Politie. **In vergelijking met het peilmoment in 2010 is het totaal aantal aangiften van de zware misdrijven afgenomen met 7%.** Hiermee is het doel voor 2014 gehaald. De afname is vooral terug te zien in het eerste jaar en dan vooral bij straatroof. Tussen 2011 en 2013 lijkt er juist sprake van een toename van het aantal aangiften.

Figuur 1 Aantal aangiften zware vormen criminaliteit, 2010-2013



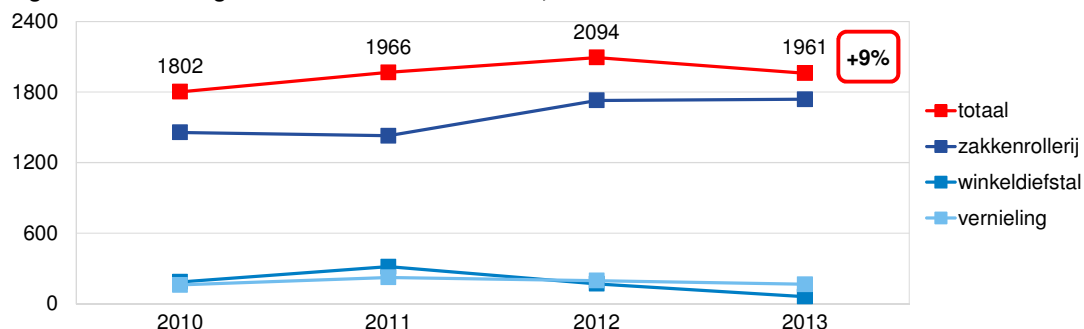
2. Objectief: afname van slachtofferschap van lichte criminaliteit

RVP doelstelling

Afname van aantal aangiften van vernielingen, zakkenrollerij en winkeldiefstal in en rond het openbaar vervoer met 5% in 2014 ten opzichte van het peilmoment in 2010.

Van vernielingen, zakkenrollerij en winkeldiefstal zijn in 2013 in totaal 1.961 aangiften opgenomen door de Nationale Politie. **In vergelijking met het peilmoment in 2010 is het totaal aantal aangiften van de lichtere vormen van criminaliteit toegenomen met 9%.** In het afgelopen jaar is er juist sprake van een afname van 6%. Tussen 2010 en 2011 is te toename vooral terug te zien bij winkeldiefstal en vernieling, tussen 2011 en 2012 bij zakkenrollerij.

Figuur 2 Aantal aangiften lichte vormen criminaliteit, 2010-2013



3. Objectief: minder incidentmeldingen door vervoerbedrijven

RVP doelstelling

Een daling van het aantal geregistreerde incidenten met betrekking tot criminaliteit en overlast in Amsterdam bij de in Amsterdam rijdende vervoerbedrijven (op dit moment NS⁷, GVB, Connexxion en EBS⁸) met 5% in 2014 t.o.v. het peilmoment in 2010.

In de incidentenregistraties van het GVB, Connexxion en EBS zijn in 2013 in totaal 2534 incidenten van criminaliteit en overlast geregistreerd voor de Amsterdamse bus, tram en metro. **Dit is een toename van 10% in vergelijking met de 2296 incidenten in 2010 en daarmee is het doel voor 2014 nog niet gehaald.** Tussen 2011 en 2012 was nog sprake van een afname.

Figuur 3 Aantal incidentmeldingen vervoersbedrijven, 2010-2013



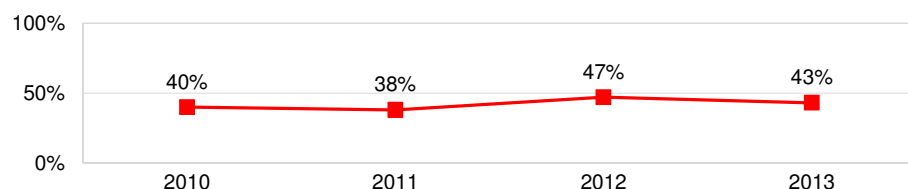
4. Subjectief: verbeteren van veiligheidsgevoelens van de reizigers

RVP doelstelling

Afname van het percentage reizigers dat zich soms of vaak onveilig voelt in het openbaar vervoer van 40% in 2010 naar 25% in 2014.

Van alle reizigers voelt 43% zich soms (42%) of vaak (8%) onveilig in het openbaar vervoer. Ze voelen zich vooral onveilig op metrostations en in de metro. Veel reizigers noemen de metrotrajecten in Amsterdam Zuidoost en de metro- of tramtrajecten in Nieuw-West en het Centrum. **De mate waarin reizigers zich onveilig voelen in het Amsterdamse openbaar vervoer lijkt iets afgenomen ten opzichte van 2012, maar dit verschil is net niet significant.** Ook het rapportcijfer waarmee reizigers de sociale veiligheid beoordelen is onveranderd: gemiddeld een 7,1.

Figuur 4 Aandeel reizigers dat zich soms/vaak onveilig voelt in ov, 2010-2013 (procenten)



⁷ Omdat de incidentenregistratie van de NS bestaat uit meerdere bronnen met een onbekende overlap is tot op heden (nog) geen gebruik gemaakt van deze registratie.

⁸ voorheen Arriva, sinds 2012 zijn deze diensten overgenomen door EBS

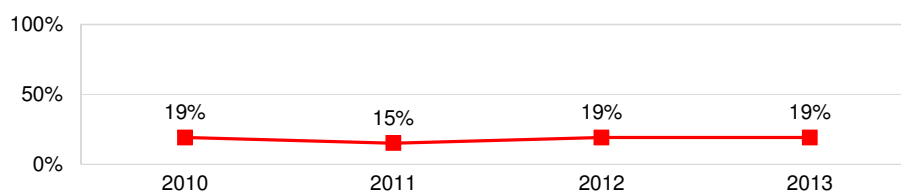
5. Subjectief: afname van vermijding door onveiligheidsgevoelens

RVP doelstelling

Afname van het percentage mensen dat aangeeft dat onveiligheid een reden is om op bepaalde trajecten of tijden niet met openbaar vervoer te reizen van 18% in 2010 naar 14% in 2014.

De mate waarin reizigers onveiligheid als reden voor vermijding opgeven is (behalve een tijdelijke afname in 2011) onveranderd ten opzichte van 2010. In 2013 vermijdt 18,7% van de reizigers soms of vaak een traject of tijdstip. Hiermee is de beoogde afname naar 14% nog niet gehaald. De vermijding is het hoogst bij de metro en vindt meestal 's avonds of 's nachts plaats.

Figuur 5 Aandeel reizigers dat onveiligheid opgeeft als reden voor vermijding, 2010-2013 (procenten)



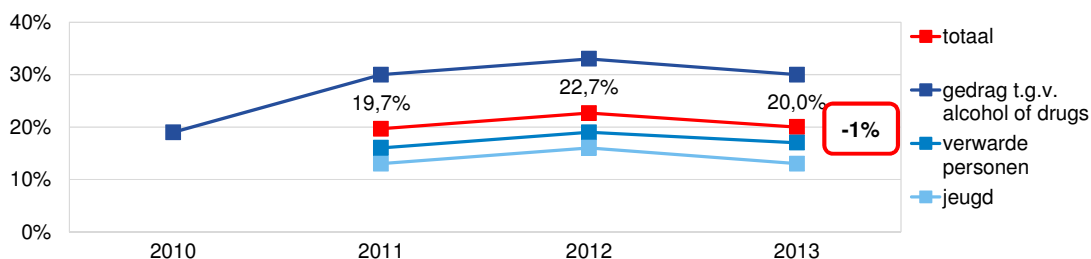
6. Subjectief: afname van aandeel reizigers dat in en rond het OV overlast ervaart

RVP doelstelling

Daling van overlast door: gedrag t.g.v alcohol/ drugs, verwarde personen en jeugd met 10% tussen 2010 en 2014.

Gemiddeld over de vervoersmiddelen ervaart 55% van de reizigers soms of vaak overlast. Het gaat vooral om afval dat op de grond wordt gegooid, gedrag ten gevolge van alcohol of drugs en geluidsoverlast. In 2011 is voor het eerst overlast van verwarde personen en overlast van jeugd opgenomen in de enquête. **In vergelijking met 2011 is de overlast voor deze drie soorten overlast afgenomen met 1%. Hiermee is het doel van 2014 (-10%) nog niet gehaald.**

Figuur 6 Aandeel reizigers dat overlast ervaart van alcohol/drugs, verwarde personen of jeugd, 2011-2013 (procenten)



Bijlage 1 Weging

Tabel 1 Respons MSVOV 2013

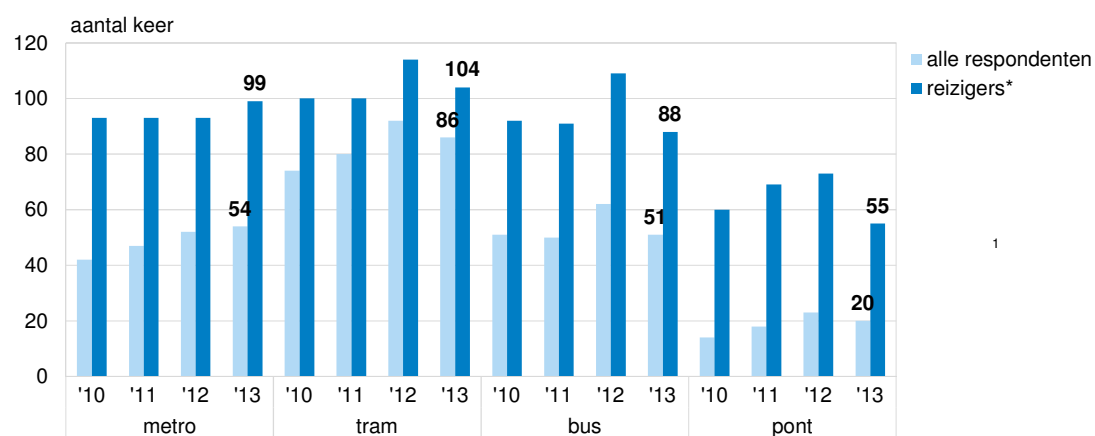
leeftijdscategorie		steekproef MSVOV voor weging			Amsterdamse bevolking 1-10-2013			steekproef MSVOV na weging		
		man	vrouw	totaal	man	vrouw	totaal	man	vrouw	totaal
15-19 jaar	n	20	24	44	14860	15972	30832	20	24	44
	%	1,7	2,1	3,8	2,2	2,4	4,6	1,7	2,1	3,8
20-34 jaar	n	113	154	267	105856	118922	224778	113	154	267
	%	9,8	13,4	23,2	15,7	17,6	33,3	9,8	13,4	23,2
35-49 jaar	n	131	164	295	95322	88907	184229	131	164	295
	%	11,4	14,2	25,6	14,1	13,2	27,3	11,4	14,2	25,6
50-64 jaar	n	144	188	332	71774	68812	140586	144	188	332
	%	12,5	16,3	28,8	10,6	10,2	20,8	12,5	16,3	28,8
>64 jaar	n	107	107	214	42295	52494	94789	107	107	214
	%	9,3	9,3	18,6	6,3	7,8	14,0	9,3	9,3	18,6
totaal ¹	n	515	637	1152	330107	345107	675214	515	637	1152
	%	44,7	55,3	100	48,9	51,1	100	44,7	55,3	100

¹Het totaal telt niet op tot de 1197 omdat voor respondenten zonder ingevulde leeftijd of geslacht geen weegfactor kon worden gemaakt. Voor deze respondenten is de weegfactor gezet op 1.

Bijlage 2 Frequentie gebruik OV

Frequente metroreizigers zijn de metro vaker gaan gebruiken dan het jaar ervoor. Bij de overige vervoermiddelen is een daling te zien ten opzichte van 2012, zowel onder alle respondenten als onder frequentie reizigers van het betreffende vervoermiddel.

Figuur 1. Gemiddeld gebruik per jaar per vervoermiddel, 2010-2013 (aantal)

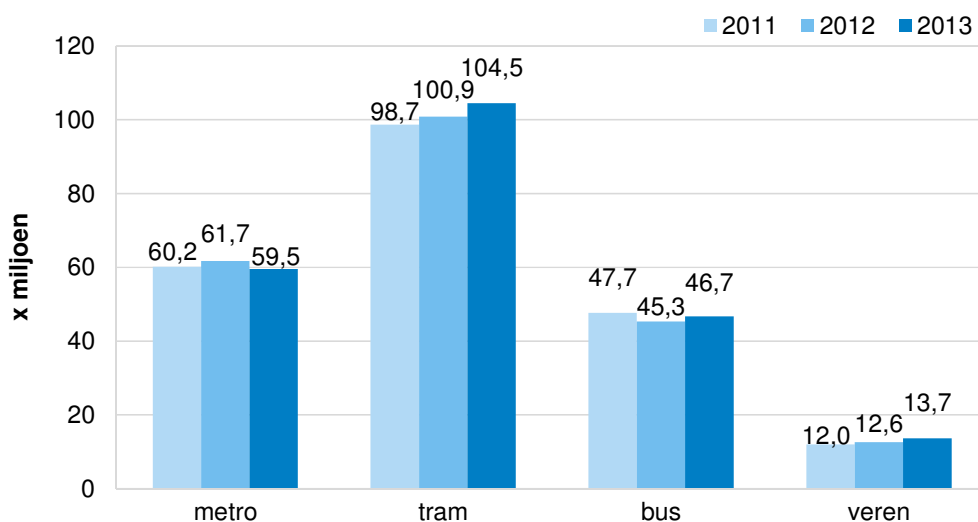


bron: MSVOV

*Respondenten die vijf keer per jaar of vaker met het betreffende vervoersmiddel reizen.

In figuur 2 is het totaal aantal verplaatsingen weergegeven. In totaal is het aantal verplaatsingen tussen 2012 en 2013 met 2% toegenomen, van 220,5 miljoen verplaatsingen in 2012 naar 224,4 miljoen verplaatsingen in 2013. Dit is vooral terug te zien bij de veren (+9%) en de tram (+4%).

Figuur 2. Verplaatsingen per jaar per vervoermiddel, 2011-2013 (aantal keer miljoen)



bron: GVB