

Vergaderjaar 2014–2015

**28 642**

**Sociale veiligheid openbaar vervoer**

**Nr. 63**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN DE MINISTERS VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE EN VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2015

Agressie en geweld tegen werknemers met een publieke taak, zoals medewerkers in het OV, maar ook breder in het publieke domein, is en blijft onacceptabel. Het is onze stellige ambitie om het probleem van agressie en geweld tegen OV personeel samen aan te pakken met maatregelen die aantoonbaar effect zullen hebben. Naar aanleiding van een aantal geweldincidenten tegen NS-personeel zijn wij met NS, ProRail, vakbonden en de OR van NS op 11 maart 2015 bij elkaar gekomen om concrete afspraken te maken. Dit heeft geresulteerd in een gezamenlijk maatregelenpakket<sup>1</sup>. Daarnaast hebben we ons gericht op de andere OV-partijen: regionale spoorpartijen, stads- en streekvervoerders en decentrale overheden.

In deze brief melden we u de inspanningen die zijn verricht en de voortgang die is geboekt bij de uitvoering van het maatregelenpakket voor de aanpak van agressie tegen NS-personeel. Voorop staat dat we de maatregelen gaan evalueren om de effectiviteit te monitoren. Dit pakket is nog niet uitputtend. Zo heeft een aantal Kamerleden suggesties voor aanvullende maatregelen gedaan. De stand van zaken van die suggesties nemen we ook in deze brief mee. In de bijlage treft u de reactie aan van de Staatssecretaris van IenM op twee moties die door uw Kamer zijn aangenomen.

**Maatregelenpakket spoor**

1. Extra ondersteuning op de trein op risicolijnen en risicomomenten  
NS heeft samen met vakbonden en OR van NS deze maatregel nader ingevuld en hier zijn op 9 april afspraken over bereikt tussen NS, OR en vakbonden. Met deze maatregel zet NS extra personeel in op treinen waar agressie meer dan gemiddeld voorkomt of waarop medewerkers

<sup>1</sup> Kamerstuk 28 642, nr. 60

een onveilig gevoel hebben. Deze maatregel heeft als doel de fysieke veiligheid en het gevoel van veiligheid van NS- personeel en reizigers te verbeteren. In juni 2015 is gestart met dubbele bemensing door NS op nachttreinen waar nog geen sprake was van twee NS- medewerkers en op specifieke treinen op zondagochtend (vanwege huiswaarts gaand uitgaanspubliek). Ongeveer de helft van deze treinen is nu dubbel bemest. Het voornemen van NS is om op korte termijn ook de treinen na 22:00 uur op donderdag en zaterdag dubbel te bemensen en dit in de periode tot 2017 verder uit te breiden.

2. Meer cameratoezicht op stations en proef met beeldschermen  
ProRail heeft in overleg met NS en regionale vervoerders bekeken op welke stations waar nu nog geen camera's zijn, cameratoezicht noodzakelijk is. ProRail heeft daartoe een plan gemaakt. IenM heeft in overeenstemming met ProRail het besluit genomen om op 30 kleine en middelgrote stations<sup>2</sup> camera's te plaatsen. De keuze voor dit aantal van 30 stations is gebaseerd op de incidenten die hebben plaatsgevonden en de ervaringen van de security managers van de stations. Voordat ProRail met de werkzaamheden kan aanvangen, dient een aanbestedingsprocedure doorlopen te worden. Dit betekent dat in het eerste kwartaal van 2016 gestart kan worden met het plaatsen van camera's. Voorrang wordt hierbij gegeven aan de 12 meest prioritaire stations. Het streven is om in 2016 zoveel mogelijk van de lijst van 30 stations te realiseren. In de tussentijd is ervoor gekozen om op de 12 stations die de hoogste prioriteit hebben, deze zomer huurcamera's te plaatsen die er zullen staan totdat de vaste camera's geplaatst zijn. Ook start ProRail deze zomer een proef met het plaatsen van beeldschermen op twee stations, te weten Den Haag Hollands Spoor en Rotterdam Lombardijen. Door het plaatsen van beeldschermen kan het effect van camera's op stations vergroot worden. Op de beeldschermen is zichtbaar voor reizigers wat de camera registreert. De proef heeft een looptijd van een jaar en zal hierna geëvalueerd worden. Bij de evaluatie zullen ook de ervaringen worden betrokken van een proef in opdracht van VenJ met beeldschermen in het uitgaansgebied van Hilversum.

De Staatssecretaris van IenM stelt voor het plaatsen van cameratoezicht op 30 stations, het tijdelijk huren van camera's op 12 stations en een proef met het plaatsen van beeldschermen € 13,3 miljoen ter beschikking aan ProRail. Voorts worden de benodigde beheer- en onderhoudskosten en operationele kosten gereserveerd bij IenM.

3. Cameratoezicht in treinen  
NS zal camera's plaatsen in treinen die nieuw worden aangeschaft en in bestaande treinen op het moment dat ze een opknopbeurt krijgen. NS brengt op dit moment in kaart om hoeveel treinen het gaat.
4. Versneld in gebruik nemen van de OV-chipkaart toegangspoortjes  
NS heeft het in gebruik nemen van de poortjes op stations versneld. Gemeenten hebben gehoor gegeven aan de oproep van IenM om mee te werken aan de zorgvuldige maar versnelde in gebruik name van de poortjes.  
NS heeft sinds 12 maart j.l. de poortjes in gebruik genomen op 18 stations, waaronder Hoofddorp, Weesp, Rotterdam Centraal en Gouda. In totaal zijn op 48 van de 82 stations waar poortjes zullen komen, de poortjes in gebruik genomen. Het effect van het in gebruik stellen kan pas betrouwbaar vastgesteld worden na enkele maanden, maar de eerste signalen zijn positief. Op lijnen waar de poortjes op de stations in gebruik zijn genomen worden beduidend minder zwartrijders in de treinen aangetroffen. Op stations waar poortjes in gebruik zijn genomen wordt er sindsdien meer ingecheckt. Ter overbrugging van de periode tot aan sluiting van de poortjes, zet NS op risicotijden en

<sup>2</sup> Zie bijlage 1: lijst van 30 stations

- risicoplekken, tijdelijk extrabeveiligingspersoneel in om direct te kunnen handhaven. In totaal gaat het om maximaal 100 extra diensten van beveiligers per week, gedurende de periode van een jaar.
5. Intensivering van de samenwerking tussen NS en politie
    - *Extra inzet van politie in treinen en op stations waar dat het hardste nodig is.* Sinds maart is er extra inzet van de politie bij surveillance. Deze inzet wordt gebaseerd op de grootste risico's. NS deelt met de politie hun informatie over waar en wanneer het grootste risico is op agressie. Binnen de politie wordt een melding van agressie en geweld op het spoor als «prioriteit-1» melding opgepakt. Dit wil zeggen dat er onmiddellijke aanrijtijden gelden en agenten uit de betreffende regionale eenheid onmiddellijk in actie komen.
    - *Gerichte extra aanwezigheid van politie op grote stations.* Tussen NS en Dienst Infrastructuur van de Landelijke eenheid zijn nadere werkafspraken gemaakt over de politie inzet op de 20 grootste stations. Hiermee wordt op de 20 grootste stations gerichte en versterkte politie inzet geleverd, waarmee de «stationsagent» er is wanneer nodig. Zij zijn zichtbaar aanwezig en werken samen met de vervoerders en de betreffende regionale eenheid.
    - *Structureel strategisch overleg.* Er wordt structureel overlegd tussen NS en politie. Op dagelijkse basis vindt er overleg plaats tussen de gebiedsagent en de NS en overige deelnemers van lokale veiligheidsarrangementen. Daarnaast is er een overleg tussen NS, politie en OM op strategisch niveau waar de best practices met elkaar gedeeld worden en waar nodig bijgestuurd kan worden. Dit overleg vindt periodiek plaats.
  6. Stationsverbod versneld invoeren  
De Staatssecretaris van IenM heeft versneld wetgeving in werking laten treden die het mogelijk maakt dat vervoerders per 1 mei 2015 een verblijfsverbod kunnen opleggen aan notoire overlastgevers op een station. Het gaat hierbij om mensen die door hun aanwezigheid en hun gedrag herhaaldelijk overlast veroorzaken voor personeel en reizigers. Afhankelijk van de ernst van de overlast mogen deze mensen voor een bepaalde periode niet op het station komen. Daarnaast was het al mogelijk voor vervoerders om een reisverbod op te leggen. Het OM ondersteunt de vervoerders bij de handhaving van deze verboden, o.a. door het opstellen van een landelijke leidraad voor het opleggen van reis- en verblijfsverboden in het openbaar vervoer en door het beleggen van expertsessies waar kennis gedeeld wordt.
  7. «Lik op stuk» aanpak bij overtredingen  
De politie hanteert bij overtredingen zo veel als mogelijk «lik op stuk» beleid. De zware zaken die niet voor «lik op stuk» in aanmerking komen zoals openlijke geweldpleging en zware mishandeling zullen worden overgedragen aan de specialisten van de Afdeling Opsporing van de dienst Infrastructuur van de Landelijke eenheid.
  8. Inzet op hulpverlening en opvang overlastgevers  
De maatschappij krijgt steeds meer te maken met de specifieke problematiek van verwarde personen. Om dit probleem het hoofd te bieden werken gemeenten en de politie nauw samen met de geestelijke gezondheidszorg en andere stakeholders. Volgens recente cijfers zijn er in 2014 in totaal 60.000 politie registraties opgetekend van incidenten met verwarde personen in den brede. Door alle betrokken partijen wordt de urgentie gevoeld om dit probleem aan te pakken waarbij lokale regie en afspraken de sleutel zijn. BZK heeft overleg gevoerd met ProRail, NS, politie, gemeenten, GGZ en GGD over de hulpverlening aan en opvang van notoire overlastveroorzakers. Tijdens dit overleg is de urgentie van de problematiek door alle partijen gedeeld. Tijdens het algemeen overleg met de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport over de GGZ op 21 mei j.l., heeft de Minister van VWS toegezegd met een integraal plan van aanpak rond

verwarde personen te komen. Dit integraal plan van aanpak heeft zij op 30 juni aan uw Kamer gestuurd.

### **Verbreden van de aanpak**

We richten de analyse en oplossingen nadrukkelijk op alle OV- partijen. Een aantal maatregelen die genomen wordt om agressie op het spoor aan te pakken is ook effectief in de gehele OV- keten. Hierbij kunnen OV- organisaties van elkaar leren en de samenwerking zoeken waar nodig en mogelijk.

Een goed voorbeeld hiervan is de Veiligheidsscan. IenM is samen met alle vervoerders, decentrale overheden vanuit hun rol als opdrachtgevers voor het stad- en streekvervoer en kennisplatform CROW, in gesprek over de toepassing van dit instrument. In de scan wordt relevante data over sociale veiligheid per concessiegebied gebundeld. Zowel data van het stad- en streekvervoer en NS worden in deze Veiligheidsscan samengebracht. Decentrale overheden en vervoerders kunnen aan de hand van de veiligheidsscan dan het gesprek met elkaar aangaan en met andere betrokkenen in het veiligheidsdomein over te nemen maatregelen. Het uitwisselen van kennis tussen partijen is van groot belang, dit kan overigens ook op andere manieren – als die informatie maar gedeeld wordt.

In april is overleg gevoerd met de stad- en streekvervoerders. Hierbij is besproken in hoeverre de maatregelen voor het spoor ook voor het stad- en streekvervoer effectief kunnen zijn en welke knelpunten vervoerders ervaren.

Ook is gesproken met een delegatie van de decentrale overheden over de invulling van sociale veiligheid in de concessie aan streekvervoerders.

Afgesproken is dat er na de zomer een gezamenlijke bijeenkomst plaatsvindt met decentrale overheden en streekvervoerders waar dit nader besproken wordt.

### **Suggesties aanvullende maatregelen**

Een aantal Kamerleden heeft suggesties voor aanvullende maatregelen gedaan, o.a. in een algemeen overleg met de Staatssecretaris van IenM op 19 maart j.l. Hierbij is aangegeven door de Staatssecretaris van IenM dat het pakket maatregelen niet uitputtend is. Daadkrachtige uitvoering van het pakket stond afgelopen periode centraal. Daarnaast worden deze suggesties nu verkend op wenselijkheid en haalbaarheid. In november wordt u hier nader over geïnformeerd, naar aanleiding van het vervolgoverleg dat dan plaatsvindt met NS, OR NS, vakbonden en ProRail.

Door de Kamerleden Madlener en Van Veldhoven is voorgesteld om een «sms-alert» in de trein in te voeren. Het idee is dat reizigers de conducteur of iemand anders via een centraal telefoonnummer kan laten weten dat er een onveilige situatie plaatsvindt in de trein. Vraagstuk hierbij is waar de melding binnenkomt en hoe actie wordt ondernomen naar aanleiding van een melding. Dit wordt in het overleg tussen NS en politie nader bekeken.

Voorts is voorgesteld door de Kamerleden De Rouwe en Madlener om het spoorbedrijven zoals NS mogelijk te maken om «bodycams» (camera's in kleding) te gebruiken om de veiligheid van het personeel en de pakkans van daders verder te vergroten. In het voortgezet algemeen overleg spoor van 28 april j.l is door de Staatssecretaris van IenM aangegeven dat NS hiervoor de geëigende partij is in samenspraak met VenJ en politie. NS heeft op dit moment een pilot met bodycams in voorbereiding. In deze pilot wordt onderzocht of bodycams bijdragen aan de veiligheid(sbe-

leving) van medewerkers op de trein en het station en een bijdrage kunnen leveren aan het voorkomen van incidenten.

Voorts is er tijdens het algemeen overleg politie van 9 april j.l. door het Kamerlid Tellegen gevraagd aan de Minister van VenJ om samen met de Staatssecretaris van IenM na te gaan of het mogelijk is om buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) van spoorbedrijven te bewapenen, zoals bij boa's in andere domeinen het geval is. Voor de beantwoording hiervan verwijzen wij naar de brief die de Minister van VenJ op 17 juni j.l. aan de Kamer heeft gezonden<sup>3</sup>.

### **Monitoring en evaluatie**

Het is helaas niet realistisch om het aantal incidenten tot nul te reduceren. Het aantal zal wel aanzienlijk moeten verminderen. Daders moeten worden gestraft. Daar zijn partijen het over eens.

Op 2 november a.s. vindt een vervolgoverleg plaats met NS, OR NS, vakbonden en ProRail over dit belangrijke onderwerp en dan zal ook aan de orde komen welke eerste effecten de genomen maatregelen hebben. Zoals toegezegd in onze brief van 12 maart j.l. zal het totale pakket maatregelen binnen een jaar geëvalueerd worden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
G.A. van der Steur

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
R.H.A. Plasterk

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 628, nr. 538

## Lijst van 30 stations waar cameratoezicht geplaatst wordt.

Prioriteit	Station
1 <sup>1</sup>	Almere Centrum
1 <sup>1</sup>	Amsterdam Sloterdijk
1 <sup>1</sup>	Culemborg
1 <sup>1</sup>	Gouda
1 <sup>1</sup>	Leeuwarden
1 <sup>1</sup>	Maastricht
1 <sup>1</sup>	Roosendaal
1 <sup>1</sup>	Rotterdam Alexander
1 <sup>1</sup>	Rotterdam Zuid
1 <sup>1</sup>	Sneek
1 <sup>1</sup>	Tilburg
1 <sup>1</sup>	Zaandam

<sup>1</sup> Op deze 12 stations worden zomer 2015 tijdelijke huurcamera's geplaatst die er zullen staan totdat de vaste camera's geplaatst zijn.

Prioriteit	Station
2	Alkmaar
2	Den Helder
2	Deventer
2	Dordrecht
2	Enschede
2	Emmen
2	Groningen
2	Helmond Brandevoort
2	Hilversum
2	Hoofddorp
2	Meppel
2	Naarden-Bussum
2	Roermond
2	Sittard
2	Zandvoort aan Zee
2	Zuidhorn

Prioriteit	Station
3	Hengelo
3	Meerssen

Tijdens het voortgezet algemeen overleg spoor van 28 april 2015 zijn een aantal moties aangenomen dan wel ingediend. Zoals ik heb toegezegd zou ik u hier voor het zomerreces over informeren.

Motie De Rouwe<sup>4</sup> en Motie Madlener<sup>5</sup>

Uw Kamer heeft een motie aangenomen van het lid De Rouwe waarin de regering wordt verzocht om de Kamer halfjaarlijks te informeren over het aantal geweldsdelicten tegen NS-personeel en de maatregelen die genomen zijn om het geweld verder te beperken.

Voorts heeft Uw Kamer een motie aangenomen van het lid Madlener waarin de regering wordt verzocht inzichtelijk te maken op welke (spoor)lijnen de afgelopen vijf jaar de meeste incidenten zijn geweest.

Beantwoording:

In onderstaande tabel worden het aantal meldingen van NS- personeel van fysieke agressie weergegeven van de afgelopen tien jaar. Inclusief een splitsing in meldingen in treinen en meldingen op stations. Onder fysieke agressie wordt verstaan: slaan, schoppen, bespugen, opzettelijk omverlopen, vastpakken en (ernstige) bedreigingen. NS heeft toegezegd om voortaan halfjaarlijks te rapporteren over het aantal incidenten, in de reguliere halfjaarlijkse rapportage van NS. Ik zal Uw Kamer daarover halfjaarlijks informeren.

**Tabel: aantal meldingen NS-personeel van fysieke agressie**

peildatum dd.24-6-2015										
Aantal meldingen fysieke agressie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Trein	872	638	603	624	505	526	378	362	427	422
Station	227	196	177	152	194	127	201	273	350	352
Totaal	1099	834	780	776	699	653	579	635	777	774

Over het hele jaar 2014 bedroeg het aantal meldingen 774. Over dezelfde periode in 2013 waren dat 777 meldingen. In de periode 1 januari 2015 tot en met mei 2015 zijn in totaal 298 meldingen geweest.

De afgelopen jaren is het aantal reizigers gegroeid terwijl het aantal meldingen van fysieke agressie zich enigszins lijkt te hebben gestabiliseerd. Uit de tabel lijkt het erop dat er een verschuiving is van meldingen van fysieke agressie in de trein, naar meldingen op het station. NS neemt diverse maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten. Deze maatregelen liggen onder andere op het gebied van opleiding en training van personeel, inzet van toezichthouders met boa- bevoegdheid, cameratoezicht op stations en in treinen en maatregelen op het gebied van communicatie. Voorts verwijs ik naar hetgeen hiervoor in deze brief is gemeld over de uitvoering van het aanvullend maatregelenpakket.

In onderstaande tabellen worden de aantallen incidenten over de verschillende baanvakken over de afgelopen tien jaar weergegeven. In zijn algemeenheid geldt hierbij dat onregelmatigheden met het vervoerbewijs de grootste aanleiding is voor agressie. In de tabellen is te zien dat incidenten voornamelijk plaats hebben gevonden op baanvakken rondom de grotere stations. NS geeft aan dat dit te verklaren is door grote stromen reizigers die zich op deze stations verplaatsen, waardoor een hoger aantal problemen met vervoerbewijzen (zwartrijden) voorkomt.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 590

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 596

Tabel: aantal incidenten op baanvakken (2005–2014)

Baanvak jaar 2005	Aantal
RTD-DDR	49
RTD-HLDS	43
GV-RTD	41
UT-ASD	37
ASD-ZD	28
WP-ALM	26
HLM-ASD	25
ALM-LLS	24
ASD-SHL	22
HN-EKZ	20

Baanvak jaar 2006	Aantal
RTD-DDR	35
GV-RTD	32
UT-ASD	30
RTD-HLDS	23
ASD-ZD	22
WP-SHL	20
HVS-WP	19
WP-ALM	18
GD-RTD	16
AMF-ZL	15

Baanvak jaar 2007	Aantal
GV-RTD	46
RTD-DDR	26
RTD-HLDS	22
WP-ASD	20
HN-ZD	19
ASD-ZD	17
GVC-GD	17
WP-ALM	17
HLM-ASD	15
RSD-DDR	15

Baanvak jaar 2008	Aantal
RTD-DDR	26
RTD-HLDS	24
ALM-LLS	22
ASD-SHL	20
GV-RTD	19
UT-ASD	18
AMF-ZL	17
GD-RTD	15
HRL-AHBF	14
HVS-WP	14

Baanvak jaar 2009	Aantal
RTD-DDR	22
GV-RTD	21
WP-SHL	20
HVS-WP	18
RTD-HLDS	18
UT-ASD	16
WP-ALM	16
GD-RTD	14
ASD-ZD	13
RSD-BRUSZ	13

Baanvak jaar 2010	Aantal
GV-RTD	25
RTD-HLDS	25
RTD-DDR	23
GD-RTD	19
UTG-ZD	18
ASD-ZD	16
GD-UT	14
ASD-GD	12
UT-ASD	12
UT-GDM	12

Baanvak jaar 2011	Aantal
GV-RTD	27
ASD-SHL	24
RTD-HLDS	22
RTD-DDR	20
UT-ASD	18
ASD-GD	14
WP-ALM	14
ASD-HN	13
HLM-ASD	13
ASD-ZD	12

Baanvak jaar 2012	Aantal
GV-RTD	31
UT-ASD	17
ASD-SHL	16
RTD-DDR	16
HVS-ALM	14
RTD-HLDS	14
WP-ASD	13
ALM-LLS	12
GV-LEDN	12
ASD-GD	11

Baanvak jaar 2013	Aantal
GV-RTD	31
RTD-DDR	28
ASD-SHL	23
RTD-HLDS	21
GD-RTD	19
ASD-ZD	17
UT-ASD	17
ASD-GD	14
HN-ZD	14
HVS-ALM	14

Baanvak jaar 2014	Aantal
GV-RTD	27
UT-ASD	22
ASD-GD	16
ASD-ZD	15
RTD-HLDS	15
RTD-DDR	14
GD-UT	13
HT-EHV	13
ASD-SHL	12
HVS-ALM	12

Station code	Station
Ahbf	Aachen Bahnhof (D)
Alm	Almere Centrum
Amf	Amersfoort
Asd	Amsterdam CS
Brusz	Brussel Zuid/Midi (B)
Ddr	Dordrecht
Ehv	Eindhoven
Ekz	Enkhuizen
Gd	Gouda
Gdm	Geldermalsen
Gv	Den Haag HS
Gvc	Den Haag CS
Hlds	Hoek van Holland Strand
Hlm	Haarlem
Hn	Hoorn
Hrl	Heerlen
Ht	's-Hertogenbosch
Hvs	Hilversum
Ledn	Leiden Centraal
Lls	Lelystad Centrum
Rsd	Roosendaal
Rtd	Rotterdam CS
Shl	Schiphol
Ut	Utrecht CS
Utg	Uitgeest
Wp	Weesp
Zd	Zaandam
Zl	Zwolle

Om sneller en situationeel te kunnen anticiperen op onveilige situaties, heeft NS de afgelopen jaren de methodiek Informatie Gestuurd Optreden (IGO) ontwikkeld en toegepast. Door te investeren in IGO is NS beter in staat om in te grijpen op lijnen waar incidenten hebben plaatsgevonden.



Op basis van historische data, dataverrijking door ketenpartners en actuele risicoanalyses, zet NS met IGO haar personeel en middelen gericht in om zichtbaar aanwezig te zijn. Die aanwezigheid is belangrijk voor de sociale veiligheidsbeleving van medewerkers en reizigers, en voorkomt ook incidenten.

Een voorbeeld hoe de inzet van IGO werkt: in 2012 waren er meerdere incidenten op de lijn Almere – Lelystad. Met behulp van IGO is daar toen actie op ondernomen door NS waarbij NS flexibele beveiligingsteams heeft ingezet en gezamenlijke 100% controles door NS en politie. Dit met als gevolg dat het aantal incidenten drastisch is afgenomen op die lijn. Op eenzelfde manier reageert NS met IGO in vergelijkbare gevallen.

Een ander recent voorbeeld is de IGO-aanpak op station Rotterdam Centraal waarbij de poortjes zijn gesloten. Door samenwerking tussen NS en o.a. politie en informatie vanuit de NS- Veiligheidscentrale, heeft NS haar Veiligheid & Service personeel gericht ingezet om misbruik van poortjes te voorkomen. Dit resulteerde in een kort tijdbestek van twee weken, in meer dan 2000 proces-verbalen en diverse aanhoudingen. Inmiddels is die situatie op Rotterdam Centraal genormaliseerd.

Motie Madlener<sup>6</sup>

Het lid Madlener heeft een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht om een daderprofiel op te stellen van de daders van de geweldsincidenten in het openbaar vervoer.

Beantwoording:

Ik heb de toezegging gedaan dat ik dit verzoek zou overleggen met mijn collega van VenJ. Hierbij kan ik u melden dat het Ministerie van VenJ onderzoek gaat doen naar daderprofielen van, in eerste instantie, geweldplegers in de trein. Dit onderzoek wordt in gang gezet en u wordt hierover in november 2015 nader geïnformeerd naar aanleiding van het vervolgoverleg NS, ProRail, vakbonden en OR NS dat 2 november 2015 plaatsvindt.

Motie Madlener<sup>7</sup>

Uw Kamer heeft de motie Madlener aangenomen waarin de regering wordt verzocht het landelijk mogelijk te maken om incidenten- en politiegegevens aan elkaar te koppelen om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren.

Beantwoording:

Ik verwijs voor de beantwoording van deze motie naar de brief die de Minister van VenJ op 17 juni j.l. aan de Kamer heeft gezonden<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 597

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 598

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 628, nr. 538