

## Update Integraal Actieprogramma Sociale Veiligheid

Dit is het laatste halfjaarlijkse voortgangsbericht over het Integraal Actieprogramma Sociale Veiligheid. Het actieprogramma werd in oktober 2016 vastgesteld door de ministeries van IenW en JenV, de politie, decentrale overheden, NS, streekvervoerders, stadsvervoerders en de vakbonden. Het actieprogramma is opgesteld aan de hand van de high impact crime aanpak (HIC-aanpak). Dit is een succesvolle aanpak die JenV gebruikt bij delicten die een grote inbreuk maken op het veiligheidsgevoel van mensen, zowel van het slachtoffer, diens omgeving en van de maatschappij, zoals overvallen, straatroof, geweld en woninginbraak. In het actieprogramma zijn duidelijke ambities opgenomen voor de objectieve sociale veiligheid (het aantal geregistreerde A-incidenten) en de subjectieve sociale veiligheid (het veiligheidsgevoel gemeten aan de hand van de jaarlijkse ov-klantenbarometer en de tweejaarlijkse personeelsmonitor). Deze ambities zouden eind 2018 behaald moeten zijn.

### Objectieve veiligheid

Wat betreft de objectieve veiligheid werd in het actieprogramma afgesproken te streven naar een totaal aantal A-incidenten (strafrechtelijk vervolgbare incidenten) niet hoger dan het laagste aantal A-incidenten van die vervoerder in de periode 2008-2015. In de vorige voortgangsrapportage van 31 januari 2019 zijn de cijfers over de eerste helft van 2018 gerapporteerd. In onderstaande tabel worden de cijfers over geheel 2018 weergegeven. Aan de hand van de volgende tabel kunnen we concluderen dat dit streven bij de meeste vervoerders behaald is. Voor alle vervoerders, behalve de NS, geldt dat het aantal A-incidenten daarnaast gedaald is ten opzichte van 2017.<sup>1</sup>

Aantal incidenten	Ambitie 2018	2017	2018
Streekvervoerders	1404	1030	771
GVB	229	254	177
RET	602	331	275
HTM <sup>2</sup>	617	137	88
NS (trein en station) <sup>3</sup>	579	642	753

De ABC-registratiemethodiek<sup>4</sup> is herijkt, hierdoor registreren vervoerders sinds 1 januari 2017 op dezelfde uniforme wijze en zijn de cijfers beter vergelijkbaar. Bovendien wordt ook de aanleiding in beeld gebracht, waardoor er beter ingezet kan worden op preventie. Zoals in eerdere voortgangsrapportages is aangegeven is er echter bij het vergelijken van de meerjarige cijfers sprake

<sup>1</sup> Voor de stijging van het aantal incidenten bij NS geldt de volgende verklaring. NS vervoert meer reizigers dan voorheen, heeft geïnvesteerd in extra personeel, heeft ook fors geïnvesteerd in meldingsbereidheid van het personeel en heeft extra inzet gepleegd op de informatie gestuurde inzet van veiligheid- en serviceteams. Voorts ziet NS een verschuiving in het type incidenten; minder zwartrijders, maar meer incidenten voortkomend uit aanspreken op gedrag. Sinds enkele maanden zijn de veiligheid- en serviceteams van NS uitgerust met bodycams, waarbij de verwachting is dat dit een de-escalierend effect zal hebben op de overlastpleger en daarmee de sociale veiligheid zal bevorderen. Verder ziet NS een verschuiving van het aantal incidenten van de trein naar de stations door onder meer het sluiten van de toegangspoorten op de stations. 75% van de incidenten bij NS vindt plaats op het (vaak afgesloten) station. Op zichzelf geen slechte ontwikkeling, omdat op het station eerder ondersteuning aanwezig is van veiligheid- en serviceteams en hulpdiensten dan op een rijdende trein. In 2018 zijn in totaal 76 van de 82 stations die voorzien worden van poortjes gesloten. In 2019 worden er nog 4 stations door NS van poortjes voorzien. Daarmee passeren 93% van de reizigers tijdens hun reis een poortje.

<sup>2</sup> De cijfers van HTM in de periode 2008-2010 worden niet meegenomen in het bepalen van de ambitie, omdat in die periode nog niet de ABC-methodiek werd gehanteerd en er vanaf 2011 is gestart met een nieuw registratiesysteem. Hierdoor is de jaren daarna het aantal meldingen zeer sterk gestegen. Er is daarom in overleg met HTM gekozen voor een andere meer realistische doelstelling dan het jaar met het laagste cijfer.

<sup>3</sup> NS rapporteert vooralsnog de A-incidenten betrekking hebbend op 'fysieke agressie'. Dat wil zeggen dat A1 (mishandeling), A2 (bedreiging met wapen), A3 (bedreiging zonder wapen) en A7 (overige overtredingen: duwen, trekken, spugen, etc.) zijn meegenomen en A4 (diefstal/beroving), A5 (het dreigen met een terroristische aanslag) en A6 (vandalisme, brandstichting, graffiti) niet.

<sup>4</sup> Zie laatste pagina voor de betreffende tabel

van een vertekend beeld door de wijziging van de registratiemethodiek. De cijfers over 2017 kunnen daarom worden beschouwd als een nul-meting.

#### Subjectieve veiligheid

Wat betreft subjectieve sociale veiligheid (het veiligheidsgevoel), werd afgesproken dat het cijfer dat medewerkers aan de sociale veiligheid in het ov geven minimaal een 7,5 moet zijn (gemeten aan de hand van de personeelsmonitor) en dat de reiziger een 8,0 moet geven voor sociale veiligheid in het algemeen (gemeten aan de hand van de ov-klantenbarometer). De ov-klantenbarometer wordt elk jaar afgenomen en de personeelsmonitor wordt elke twee jaar gehouden. Beide onderzoeken worden gepubliceerd op de website van het CROW ([www.crow.nl](http://www.crow.nl)).

In eerdere voortgangsrapportages zijn de cijfers over 2016 en 2017 al gerapporteerd. In de onderstaande tabel worden daarnaast ook de cijfers over 2018 gepresenteerd. Sinds 2018 is ook NS deelnemer aan de personeelsmonitor. Daardoor zijn in de personeelsmonitor die over 2018 is uitgevoerd de cijfers niet een-op-een vergelijkbaar met die van de vorige monitor over 2016, waaraan alleen het stads- en streekvervoer mee deed. Door de deelname van NS ontstaat er vanaf 2018 een integraal beeld van de sociale veiligheid in het gehele Nederlandse openbaar vervoer.

Veiligheidsgevoel		Ambitie	2016	2017	2018
Reizigers	algemeen	8,0	7,7	7,8	7,9
	rit	8,0	8,0	8,1	8,4
	instaphalte	8,0	7,7	7,8	7,9
Personeel	algemeen	7,5	6,8		7,0

Dat we als sector een grote ambitie hebben, blijkt uit voorgaande tabellen. Uit de cijfers is af te lezen dat er een positieve lijn is, maar ook dat we nog niet op alle vlakken onze ambitie bereikt hebben. Met name het veiligheidsgevoel van het personeel ligt nog onder het afgesproken ambitieniveau. Uit de personeelsmonitor 2018 blijkt bijvoorbeeld ook dat er nog relatief veel medewerkers in het openbaar vervoer aangeven slachtoffer te zijn geweest van een incident. In 2018 was dat het geval bij 49% van de medewerkers.<sup>5</sup> Hoewel dat percentage in de monitor over 2016 nog 62% bedroeg, is een verdere afname wenselijk.

#### Stand van zaken maatregelen

Alle maatregelen die werden afgesproken in het actieprogramma zijn inmiddels afgerond, in afrondende fase of als voortdurend verbeterproces opgenomen.

##### 1. Technische en preparatiemaatregelen

Maatregel		Planning start	Voortgang
1.1	1.1a. Evaluatie pilots en kennisdeling met gebruik pinapparaten in stad- en streekvervoer 1.1b. Niet langer cash in de bus	Q4 2016	1.1a. De ervaringen uit de pilots met cash uit de bus zijn positief. <b>Actie afgerond.</b>  1.1b. Er rijden in Nederland circa 5.000 bussen in 32 regionale OV-concessies. Sinds november 2018 kan er in 30 concessies in de bus niet meer met contant geld worden betaald. Reizigers kunnen op andere manieren betalen zoals met pinbetaling, OV-chipkaart of via een vooraf gekocht vervoerbewijs. Deze maatregel is in de afrondende fase.

<sup>5</sup> Hierbij gaat het om zowel strafbare incidenten (zoals mishandeling, bedreiging en diefstal) als niet-strafbare incidenten (zoals lastigvallen, treiteren/pesten en spugen).

1.2	Pilot bodycams risicolijn per sector en kennisdeling	Q1 2017	Na pilots zijn bij NS en RET de bodycams ingevoerd. Ook Arriva en Connexxion zijn met pilots gestart. <b>Actie afgerond</b>
1.3	Benutten beelden bodycams - voor jonge geweldplegers - opsporingsdoeleinden - trainingsdoeleinden	Q1 2017	Deze maatregel volgt op maatregel 1.2. De RET stelt het beeldmateriaal (op verzoek) veilig indien noodzakelijk voor opsporingsdoeleinden. Ten aanzien van het gebruik van beelden, hebben gesprekken met het Openbaar Ministerie plaatsgevonden.  NS en Arriva delen reeds beelden. Opnames met geluid hebben toegevoegde waarde. <b>Actie afgerond</b>
1.4	Doorontwikkelen app NS digitaal handhaven, zodat BOA's in het gehele openbaar vervoer toegang hebben tot gegevens uit het GBA en RDW	Q4 2016	Er is door NS een bijeenkomst georganiseerd over de doorontwikkeling van de <i>app NS Digitaal Handhaven</i> . Er wordt gewerkt aan een deel 2. De app wordt voor een gereduceerd tarief beschikbaar gesteld aan de hele ov-sector. <b>Actie afgerond</b>

## 2. Repressieve maatregelen

	Maatregel	Planning start	Voortgang
2.1a	Intentie landelijk convenant onderlinge samenwerking OV-BOA's	Q1 2017	Vervoerders hebben deze actie op zich genomen en een concept opgesteld voor onderlinge samenwerking tussen alle vervoerders. Connexxion neemt hierin het voortouw. Het traject is complex en de meningen over een landelijke convenant blijven verdeeld. Op regionaal niveau is het wel mogelijk. <b>Actie afgesloten</b>
2.1b	Verkennen mogelijkheden derden inhuur BOA's in het OV-domein	Q1 2017	Deze verkenning is afgerond. Per juli 2017 is inhuur van BOA's mogelijk gemaakt. <b>Actie afgerond.</b>
2.2	Top X notoire geweldplegers in het OV	Q2 2017	Deze is per vervoerder beschikbaar. Vanwege privacywetgeving is het niet mogelijk om zomaar persoonsgegevens te delen tussen vervoerders. Met een werkgroep is gekeken naar wat er wél kan voor betere handhaving op OV-verboden. Het hanteren van een landelijke lijst of database voor zwartrijders stuit op juridische belemmeringen. Het uitwisselen van informatie tussen vervoerders moet, indien het persoonsgegevens betreft, noodzakelijk zijn voor het te bereiken doel en voldoen aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit. De noodzaak van gegevensdeling ter verbetering van sociale veiligheid is evenwel beperkt tot de gezamenlijke combi-stations en combi-trajecten. Een <i>landelijke</i> zwarte lijst of database is hiervoor dus niet noodzakelijk. <b>Actie afgesloten</b>
2.3	Persoonsgerichte aanpak top X notoire geweldplegers	Q4 2017	Deze actie is gekoppeld en volgend op 2.2. <b>Actie afgesloten</b>

2.4	OV-bedrijven stimuleren aangifte, onder andere door inzet eigen BOA's en door de werknemer o.v.v. 'VPT code' <sup>6</sup>	Q4 2016	<p>NS heeft eerdergenoemde animatie meldingsbereidheid en aangifte ter beschikking OV-breed beschikbaar gesteld.</p> <p>In Oost Nederland is een casemanager aangifte aangesteld en is voorlichting gegeven aan rayonleiding om het proces van aangifte te actualiseren en nadrukkelijk voor het voetlicht te krijgen (Arriva, Keolis, NS en Connexxion/ Hermes). Arriva heeft een medewerker aangewezen die aangifte doet en heeft ook een advocaat toegewezen, die niet alleen het aangifteproces begeleidt, maar ook toeziet op de voortgang. <b>Actie afgerond.</b></p>
2.5	Verbeteren standaard binnen 14dgn terugkoppeling over de stand van zaken aangifte	Q1 2017	<p>Verbeteren standaard binnen 14 dagen terugkoppeling over de stand van zaken aangifte is opgenomen in de opleiding van de medewerkers Intake en Service. In de eenheid Den Haag is een pilot afgerond waarbij de aangifte gevolgd kon worden. Dit werd gewaardeerd. Enkele vervoerders geven aan nog geen verbetering in de terugkoppeling te ervaren. Op basis van deze signalen is hier vanuit het Programma Dienstverlening bij de verschillende eenheden aandacht voor gevraagd. Speerpunt daarbij is de terugmelding aan slachtoffers na een aangifte. <b>Het is een voortdurend verbeterproces en aandachtspunt bij de politie.</b> In Oost Nederland zal de casemanager hier een rol in spelen. Vanuit de politie is richting vervoerders aangegeven dat eventuele afwijkingen van de meldplicht binnen de bestaande samenwerkingsverbanden tussen vervoerders en politie-eenheden dienen te worden gemeld, zodat actie kan worden ondernomen.</p>
2.6	Verbeteren en vergroten bekendheid VPT binnen politie	Q4 2016	<p>Binnen de Nationale Politie vindt regulier VPT overleg plaats. Verbeteren van de bekendheid van VPT komt hier aan de orde. Een aantal maatregelen ter bescherming van OV-medewerkers zijn onder andere: Aangifte op domicilie met VPT code, aangifte anoniem met VPT code, aanpassing van de Toezichthouders- en BOA legitimatie met personalia aan de achterzijde vanwege de bescherming van de persoonsgegevens van de betreffende medewerker. <b>Het is een voortdurend verbeterproces en aandachtspunt bij de politie.</b> De politie beoordeelt vanaf 1 juni 2017 bij iedere aangifte of het slachtoffer bescherming nodig heeft. Dit moet voorkomen dat mensen opnieuw de dupe worden van een misdrijf. Iemand die aangifte komt doen op het politiebureau, wordt voortaan beoordeeld op 'kwetsbaarheid'.</p> <p>Vanuit de vervoerders wordt aangegeven dat de politie VPT deskundigen heeft aangesteld. In de samenwerking met ketenpartners (Zuid/Oost) worden bijeenkomsten georganiseerd en is er een overlegstructuur waarbij VPT wordt besproken.</p>
2.7	Evaluatie ov verbod op	Q4 2017	Evaluatie is in 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden. Uit

<sup>6</sup> NB: cijfers hierover kunnen niet separaat voor de OV-sector worden gefilterd uit het politiesysteem. Veilige Publieke Taak is een breed kader dat ziet op geweld tegen medewerkers die een publieke functie uitoefenen, zoals hulpverleners op een ambulance of brandweerlieden.

	<p>kwaliteitscriteria en werkbaarheid</p>		<p>de evaluatie blijkt hoeveel reisverboden er sinds de introductie zijn opgelegd, wat de criteria zijn om een reisverbod uit te reiken, hoe de procedure luidt en hoe er wordt gehandhaafd.</p> <p>De vervoerders merken op dat reis- en verblijfsverboden nog steeds worden opgelegd. Aangegeven wordt het proces en effect te blijven volgen en evalueren. Voorts loopt er een onderzoek naar het opleggen van 'gezamenlijke verboden' en het delen van gegevens. <b>Actie afgerond.</b></p>
2.8	<p>Gesprek invoer ISD<sup>7</sup> maatregel voor stelselmatige geweldplegers</p>	Q3 2017	<p>Er zijn gesprekken gevoerd met de Dienst Justitiële Inrichting over de aard en de bedoeling van de maatregel. Geconcludeerd is dat deze maatregel wordt ingezet voor de zwaarste categorie stelselmatige daders. Een reeks aan ernstige delicten gaat vooraf aan de toepassing van deze maatregel. Dit kunnen ook delicten zijn die gepleegd zijn in de context van het ov. <b>Actie afgerond.</b></p>
2.9	<p>Uitvoering taakstraf gericht op OV</p>	Q4 2017	<p>De gesprekken met Reclassering Nederland zijn opgestart. Reclassering Nederland ondersteunt het actiepunt en legt graag, daar waar mogelijk, relatie tussen delict en de uitvoering van taakstraf. Vervoerders geven hier waar mogelijk invulling aan. Het betreft maatwerk. <b>Actie afgerond</b></p>

### 3. Informatiedeling

	Maatregel	Planning start	Voortgang
3.1	<p>Platform Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer voor kennisuitwisseling, eigenaarschap van data en opleiding.</p>	Q4 2016	<p>Doel van het platform is om kennis uit te wisselen binnen de OV-sector. In november 2017 is de eerste bijeenkomst geweest. In april 2018 vond de tweede bijeenkomst plaats. Tijdens de derde bijeenkomst in september 2018, werd er ook presentaties gegeven. En in het voorjaar van 2019 vond de volgende platform bijeenkomst plaats. Alle partijen rondom het actieprogramma zullen elkaar blijven treffen en dit regelmatig koppelen aan werkbezoeken en platformbijeenkomsten. <b>Het betreft een voortdurend proces</b></p>
3.2	<p>Verbinding leggen met OV overstijgende maatschappelijke ontwikkelingen</p>	Q3 2017	<p>- Er is een verbinding gemaakt met de inzet op geweld onder invloed van middelen. De campagne die gepaard gaat met de controles door de politie en de verhoging van de strafeis is expliciet in het OV getoond.</p> <p>- Gesproken is over overlastgevende asielzoekers op bepaalde trajecten in het OV. Al eerder bood de staatssecretaris van JenV een handelingsperspectief, specifiek gericht op de dagen rondom oud &amp; nieuw 2016. Arriva, Qbuzz en JenV starten met een pilot op de Vechtdallijn (Zwolle-Emmen) voor de aanpak en registratie van overlastgevende asielzoekers. In 2019</p>

<sup>7</sup> ISD-maatregel: plaatsing in een inrichting voor stelselmatige daders

	<p>stelde de minister van JenV ketenmariniers aan om de problematiek bij de bron aan te pakken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er is afstemming met het Schakelteam personen met verward gedrag over de overlast die verwarde personen veroorzaken in het OV. Er is een presentatie verzorgd en er wordt samen met vervoerders een werkatelier ingericht, waarin de problematiek en oplossingsrichtingen kunnen worden besproken.</li> <li>- Bij Connexxion en de RET is een Virtual Reality training de-escalerend werken ontwikkeld, in samenwerking met de VU Amsterdam, Connexxion, het CCV en Allerto. Het betreft een 360-graden video 'Gastvrij in het OV', die beschikbaar is via de app 360° CCV. <b>Het oppakken van maatschappelijke ontwikkelingen is een voortdurend proces.</b></li> </ul>
--	--

#### 4. Slachtoffergerichte maatregelen en preparatie

	Maatregel	Planning start	Voortgang
4.1	Leren via een app on the job (i.c.m. BOA app onder 1.4)	Q1 2017	De scope voor de doorontwikkeling leren on the job ligt bij NS. Op basis van het individuele gebruik van de BOA kan maatwerk worden geboden en de BOA leren 'on the job'. <b>Actie is afgerond</b>
4.2	Training herkennen en omgaan met personen onder invloed van middelen (alcohol / drugs)	Q3 2017	Deze actie is in samenhang met maatregel 4.3 opgepakt. Via het Trimbos Instituut is een training op maat ontwikkeld, waarbij vertegenwoordigers van diverse ov-bedrijven als begeleidingsgroep fungeren. De training is in september 2018 opgeleverd en beschikbaar gesteld voor de ov-sector. De ov-bedrijven geven aan gebruik te gaan maken van de e-learning. Daarnaast heeft Connexxion het initiatief genomen om medewerkers van verschillende vervoerders de training te laten doorlopen. Deze is als leerzaam en nuttig ervaren. <b>Actie afgerond</b>
4.3	Training omgaan met personen met verward gedrag	Q4 2016	Deze actie is in samenhang met maatregel 4.2 opgepakt. <b>Actie afgerond</b>
4.4	Per sector pilot directe aansprakelijkstelling daders	Q2 2017	In 2017 is gestart met een pilot bij Qbuzz in Midden-Nederland. Geweldplegers in het ov kunnen voor €313 aansprakelijk gesteld worden. De pilot heeft uitgewezen dat de uitvoering van de directe aansprakelijkstelling bij agressie en geweld in het ov levensvatbaar is. Het evaluatieverslag van de pilot is aangeboden aan de ov-bedrijven met het verzoek intern in overweging te nemen om de directe aansprakelijkstelling in te voeren. De invoering wordt besproken met Connexxion en Arriva. <b>Actie afgerond</b>

## 5. Overig

	Maatregel	Planning start	Voortgang
5.1	Uniformering van de terminologie en incidentregistraties	Q4 2016	MuConsult heeft in opdracht van DOVA/CROW een rapport opgeleverd. Vervoerders registreren met terugwerkende kracht per 1 januari 2017 volgens de uitkomsten van het rapport. <b>Actie afgerond.</b>
5.2	Onderzoek koppeling gegevens incidentregistratie vervoerders en politie	Q1 2017	Er is een verkenning uitgevoerd naar de samenwerking tussen politie en vervoerders in de concessiegebieden op het gebied van het delen van informatie. Ook zijn wensen bij politie en vervoerders in kaart gebracht. Er is een vervolgonderzoek uitgevoerd naar één landelijk data-analysesysteem incidentgegevens. Dit onderzoek richtte zich op de vraag hoe een landelijk data-analysesysteem incidentgegevens in te richten, het nut en de noodzaak van een dergelijk systeem en mogelijke alternatieven. Er is geen commitment voor één systeem, vandaar dat het adviesbureau als alternatief geeft met hulp van een verkenner van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid structurele gegevensuitwisseling plaats te laten vinden. <b>Het onderzoek is opgepakt en loopt</b>
5.3	Inzicht in knelpunten bij plaatsing van poortjes en camera's – eventueel in relatie tot de hotspots	Q2 2017	Vervoerders bespreken onderling en met ProRail de knelpunten. Deze worden in gezamenlijkheid opgepakt. <b>Dit is een voortdurend proces</b>

ABC-methodiek sinds 1 januari 2017

Code	Benaming	Toelichting
A	Strafrecht en APV	
A1a	Mishandeling met letsel persoon	Mishandeling: fysiek geweld, waarbij opzettelijk pijn of letsel toegebracht werd aan personeel.
A1b	Mishandeling met letsel reiziger	Mishandeling: fysiek geweld, waarbij opzettelijk pijn of letsel toegebracht werd aan reiziger.
A2a	Bedreiging met wapen personeel (aangiftewaardig)	Bedreiging van fysiek geweld van personeel, met (slag/schiet/steek-) wapen, maar zonder dat het daadwerkelijk tot fysiek geweld
A2b	Bedreiging met wapen reiziger (aangiftewaardig)	Bedreiging van fysiek geweld van reiziger, met (slag/schiet/steek-) wapen, maar zonder dat het daadwerkelijk tot fysiek geweld
A3a	Bedreiging personeel (aangiftewaardig)	Bedreiging met fysiek geweld van personeel, zonder wapen, maar zonder dat het daadwerkelijk tot fysiek geweld komt. Aangiftewaardig.
A3b	Bedreiging reiziger (aangiftewaardig)	Bedreiging met fysiek geweld van reiziger, zonder wapen, maar zonder dat het daadwerkelijk tot fysiek geweld komt. Aangiftewaardig.
A4a	Diefstal/ontvreemding personeel	Diefstal of zakkenrollerij, waarvan personeel slachtoffer werd zonder gebruik van geweld, het kan zowel betrekking hebben op werkmateriaal als op persoonlijke bezittingen.
A4b	Diefstal/ontvreemding reiziger	Diefstal of zakkenrollerij, waarvan reiziger slachtoffer werd zonder gebruik van geweld, het kan zowel betrekking hebben op werkmateriaal als op persoonlijke bezittingen.
A5	(Dreigen met) een terroristische aanslag	Het plegen van of dreigen met op mensenlevens gericht geweld, met als doel maatschappelijke veranderingen te bewerkstelligen of politieke besluitvorming te beïnvloeden
A6	Vandalisme, brandstichting, graffiti (heterdaad)	Repressief optreden tegen opzettelijk vernielen, bekladden (graffiti), bekrassen of onbruikbaar maken, brandstichting et cetera. Meldingen betreffende niet constateren schade.
A7	Spugen, aanranding, wederspanning en overige overtredingen/ misdrijven	Spugen, aanranding, wederspanning waarbij geen sprake was van fysiek geweld of letsel. Alle overige aangiftewaardige overtredingen van het wetboek van strafrecht.
B	Wet personenvervoer 2000	
B1a	Oneigenlijke omgang met personeel (niet aangiftewaardig)	Oneigenlijke fysieke, verbale of non-verbale omgang met het personeel zoals duwen, trekken, schelden, beledigen, hinderlijk aanraken, hinderlijk rijgedrag aanspreken of aankijken van personeel, zonder dat daarbij sprake is van fysiek geweld (A1) of bedreiging (A2/ A3) (NIET spugen of aanranding: zie A7) (niet aangiftewaardig)
B1b	Oneigenlijke omgang met reizigers (niet aangiftewaardig)	Oneigenlijke fysieke, verbale of non-verbale omgang tussen reizigers onderling zoals duwen, trekken, schelden, beledigen, hinderlijk aanraken, aanspreken of aankijken van reizigers, zonder dat daarbij sprake is van fysiek geweld (A1) of bedreiging (A2/ A3) (NIET spugen of aanranding: zie A7) (niet aangiftewaardig)
B2	Misbruik voorzieningen (waarbij aanwijzingen)	Baldadigheid waaronder misbruik voorzieningen



	personeel niet worden opgevolgd)	(noodrem, lucht van de deuren), aanwijzing personeel niet opvolgen, voorwerpen op rails, voorwerpen gooien tegen vervoersmiddel zonder schade, moedwillig deuren open houden, surfen, overige moedwillige verstoringen van de exploitatie.
B3	Optreden bij betalingsproblemen	Reiziger die niet wil (bij)betalen of inchecken (doorlopers) en waarvoor assistentie moet worden ingeroepen
B4	Verdacht pakket, gedrag of situatie	Het vinden van een verdacht pakket, gedrag of situatie waardoor het voertuig, de halte of het station op last van de politie ontruimd moet worden.
B5	Overlast	Overlast van oa. bedelen, muzikanten, slapers, dronkenschap, verwarde personen, hangjongeren, geluidsoverlast.
B6	Overig	Overige overtredingen WP2000C Besluit
C	Besluit personenvervoer en huisregels	
C1	Optreden bij overtreden huisregels	Voeten op de bank, roken, geluidsoverlast, verstoring exploitatie, openhouden/ trekken/ trappen deuren
C2	Constateren van verontreiniging en vernieling in- en exterieur (domein vervoerder)	Constateren van graffiti, vernielingen en dergelijke in of op het voertuig
C3	Constateren van verontreiniging en vernieling in- en exterieur (domein derden)	Constatering vernieling bus-abri en dergelijke