

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1880

Vragen van de leden **Emiel van Dijk** en **Heutink** (beiden PVV) aan de Minister van Justitie en Veiligheid en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «OM vervolgt niemand na aangifte om mishandeling NS-conducteur»* (ingezonden 13 februari 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 april 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1554.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «OM vervolgt niemand na aangifte om mishandeling NS-conducteur»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 7

Bent u het ermee eens dat het niet aan slachtoffers van geweld uit te leggen valt dat er na zo'n zwaar incident niet tot vervolging wordt overgegaan? Kunt u aangeven of, indien het bewijs voor mishandeling niet rond te krijgen is, het OM niet kan vervolgen voor minder zware delictsomschrijvingen, zoals openbare geweldpleging, verstoring van de openbare orde etc.?

Antwoord 2 en 7

Het OM (Openbaar Ministerie) kan alleen tot vervolging overgaan als er voldoende bewijs is dat er een strafbaar feit is gepleegd. Het OM heeft laten weten dat er in deze zaak onvoldoende bewijs was. De officier van justitie heeft dit in een gesprek met aangeefster en een vertegenwoordiger van NS toegelicht. Het past mij niet om een oordeel te vellen over een beslissing van het OM in een specifiek onderzoek.

Vraag 3

Wordt aan geweldplegers in het OV, ongeacht of zij strafrechtelijk vervolgd kunnen worden of niet, hoe dan ook een reisverbod opgelegd? Zo ja, hoe gaat dit in zijn werk? Zo nee, waarom niet?

¹ NOS, 12 februari 2025, <https://nos.nl/artikel/2555500-om-vervolgt-niemand-na-aangifte-om-mishandeling-ns-conducteur>

Antwoord 3

Het opleggen van een reisverbod staat los van eventuele strafrechtelijke vervolging. Bij veel soorten delicten is er sprake van zowel een «reis- en/of verblijfsverbod» als een aangifte met als gevolg mogelijke strafrechtelijke vervolging. Een vervoerder kan – naast de situaties met geweld tegen personeel – ook een reis- of verblijfsverbod opleggen wanneer sprake is van structurele overlast of bij veelvuldig reizen zonder geldig vervoersbewijs. Voor het opleggen van reis- of verblijfsverboden geldt de eis dat het verbod in enige vorm wordt beperkt in tijd, omvang of plaats. Hiertoe is een leidraad opgesteld door het OM in samenspraak met vervoerders en de politie waarin delicten met bijbehorende strafmaten staan beschreven.² Vervoerders leggen conform de leidraad verboden op aan gewelds- en/of overlastgevers. Indien het verbod overtreden wordt kunnen OV-boa's de persoon in kwestie staande houden en deze overdragen aan de politie. Het overtreden van reis- of verblijfsverboden kan vervolgens leiden tot strafrechtelijke vervolging.

Vraag 4 en 5

Hoe denkt u overlast en agressie in het openbaar vervoer te kunnen stoppen nu blijkt dat daders gewoon hun gang kunnen gaan en niet eens vervolgd worden?

Kunt u aangeven wat er sinds dit incident interdepartementaal gedaan is om het geweld in het OV terug te dringen?

Antwoord 4 en 5

Medewerkers in het OV zijn essentieel voor het goed functioneren van onze samenleving. Daarom vallen ze onder de groep van werknemers met een «veilige publieke taak». Als werknemers in deze beroepsgroepen slachtoffer worden van delicten als mishandeling, bedreiging, belediging, doxing en openlijke geweldpleging, raakt dat niet alleen het individu, maar onze samenleving als geheel. Daarom is de afgelopen decennia vanuit de Rijksoverheid en vanuit werkgevers specifiek beleid ontwikkeld met als doel om werknemers met een publieke taak veilig te laten werken. Dit brede overheidsbeleid ziet onder andere op het voorkomen van agressie en geweld tegen medewerkers met een publieke taak, het versterken van de weerbaarheid van deze beroepsgroepen en de strafrechtelijke vervolging van de geweldpleger als belangrijk sluitstuk.

Het beleid van het OM voor de strafrechtelijke vervolging van geweld of agressie tegen werknemers met een publieke taak is vastgelegd in de Aanwijzing kader voor strafvordering meerderjarigen. In deze aanwijzing staat opgenomen dat het uitgangspunt is dat de sanctie in de richtlijn van een specifiek delict (zoals mishandeling) met 200% wordt verhoogd, wanneer het delict is gepleegd tegen een werknemer met een publieke taak.

Daarnaast is een repressieve aanpak van geweld en agressie nodig. Dit is onder andere vormgegeven door middel van de Eenduidig Landelijke Afspraken (ELA). ELA is een set afspraken tussen de politie en het OM, om te komen tot een eenduidige, effectieve en snelle afhandeling van agressie- en geweldszaken tegen werknemers met een publieke taak.

Het beeld dat daders van overlast, agressie of vernielingen hun gang kunnen gaan in het OV deel ik daarom niet. In al deze situaties wordt waar mogelijk door de OV-sector aangifte gedaan en komt het vaak voor dat de schade wordt verhaald op de daders. Daarnaast leidt aangifte in veel gevallen wel tot een veroordeling. De OV-sector heeft daarnaast verschillende instrumenten om overlast en agressie tegen te gaan. Het grootste deel van de overlast in het OV heeft betalingsproblematiek als aanleiding. In dat kader hebben de incheckpoortjes op de stations een goede preventieve werking. Daarnaast hebben vervoersbedrijven buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) in dienst met een geweldsbevoegdheid en handboeien. Deze specialistische medewerkers met een handhavingstaak dragen veelal bodycams wat enerzijds een preventieve werking kan hebben tegen agressiviteit en anderzijds een aangifte voorziet van extra bewijsmateriaal. Verdere veiligheidsinstrumenten zijn onder andere agressietrainingen voor personeel, reis-

² Leidraad voor het opleggen van reis- en verblijfsverboden, 2015, OM, Parket CVOM (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/07/01/9.-leidraad-reisverboden-ov>)

en verblijfsverboden en de live monitoring van camera's. Daarnaast wordt lokaal waar nodig nauw samengewerkt tussen vervoerders en politie. Het beeld is dat de OV-sector door zijn inzet veel onveilige of onwenselijke situaties weet te voorkomen of daar op adequate wijze op weet te reageren. Omdat de veiligheidssituatie in het openbaar vervoer blijft veranderen, zal de OV-sector moeten blijven variëren in zijn aanpak. Daarnaast voert het Ministerie van IenW doorlopend gesprekken met de OV-sector, de veiligheidspartners en het Ministerie van JenV om de ontwikkelingen te volgen en waar nodig en mogelijk extra veiligheidsinstrumenten te realiseren. Zo wordt door de ministeries momenteel gewerkt aan de zelfstandige toegang tot de pasfoto's uit het rijbewijsregister voor (OV-)boa's. Met dit instrument kunnen boa's eigenstandiger optreden, waardoor minder vaak een beroep op de politie wordt gedaan. De OV-boa's hebben naar verwachting volgend jaar toegang tot dit register.³

Uw Kamer is op 11 februari jl. per brief door mij geïnformeerd over deze andere maatregelen om het OV veiliger te maken.⁴ Daarnaast worden door IenW periodieke overleggen georganiseerd binnen het kader van het Landelijk convenant sociale veiligheid in het OV waarin IenW, JenV, de OV-sector en de veiligheidspartners met elkaar in gesprek gaan over actualiteiten en maatregelen.

Vraag 6

Welke maatregelen teneinde reizigers en personeel beter te beschermen heeft NS genomen sinds deze mishandeling in april 2024?

Antwoord 6

NS heeft op 5 maart 2025 het jaarverslag gepubliceerd.⁵ In dit jaarverslag noemt de vervoerder verschillende maatregelen die in 2024 zijn genomen. NS laat weten dat de maatregelen om de sociale veiligheid te verbeteren zich vooral richten op stations en trajecten met relatief veel meldingen en incidenten. Zo heeft NS in 2024 op die plekken ingezet op onder andere extra medewerkers van veiligheid en service (boa's) en veiligheidsacties met beveiliging – soms met honden – op stations en in treinen. In het jaarverslag laat NS ook weten dat de bodycam pilot van afgelopen zomer positief is geëvalueerd en momenteel de mogelijkheid om hoofdconducteurs uit te rusten met bodycams verder wordt onderzocht. NS laat weten daarnaast ook andere extra maatregelen en acties te hebben genomen. Zo is er op station Utrecht Centraal en op Rotterdam Centraal als pilot een interventiemedewerker onbegrepen gedrag begonnen. Ook is er door de vervoerder een pilot gestart met een operationeel en regionaal coördinator Veiligheid & Service. NS concludeert verder dat de #wijstaanstil-actie effectief was in het aandacht vragen voor het maatschappelijke probleem van agressie in het openbaar vervoer. Ik hecht eraan om te benadrukken dat NS naast deze individuele activiteiten ook zeer betrokken is in de landelijke samenwerking met sector- en veiligheidspartijen. Binnen deze samenwerking wordt gezamenlijk gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid in het OV. Nadere toelichting daarop is gegeven in de brief van 11 februari jl.⁶ Voor wat betreft de jaarverantwoording van NS zal deze – zoals gebruikelijk – in het voorjaar per brief aan uw Kamer worden aangeboden voorzien van een reactie en duiding.

Vraag 8 en 9

Bent u van plan om extra veiligheidsmaatregelen te nemen teneinde te voorkomen dat toekomstige mishandelingen in de trein geseponneerd worden vanwege een gebrek aan bewijs? Zo ja, welke maatregelen? Zo nee, waarom niet?

Bent u het eens met de stelling dat nu, wegens het gebrek bewijsmateriaal, het OM tandeloos blijkt, de tijd van afwachten en onderzoeken voorbij is en

³ Kamerbrief «Vernieuwing openstelling rijbewijsregister OV-boa's», 27 november 2024, kenmerk: 28 642, nr. 112

⁴ Kamerbrief «Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi», 11 februari 2025, kenmerk: 23 645, nr. 834

⁵ NS Jaarverslag 2024, 4 maart 2025

⁶ Kamerbrief «Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi», 11 februari 2025, kenmerk: 23 645, nr. 834

dat NS en de ministeries per direct met aanvullende maatregelen moeten komen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8 en 9

De OV-sector zet uiteraard bij voorkeur in op preventieve maatregelen. Denk aan fysieke maatregelen als het plaatsen van poortjes, het plaatsen van camera's, het optimaliseren van zichtlijnen, verbeteren van verlichting, extra groenvoorziening en andere belevingsaspecten. Daarnaast werkt de OV-sector aan het vergroten van de betaalmoraal onder reizigers⁷, het data-gestuurd inzetten van veiligheidspersoneel daar waar dat nodig is en de inzet van bodycams. In de brief van 11 februari jl. worden diverse korte en lange termijn maatregelen genoemd om overlast en geweld in het OV tegen te gaan.

In het antwoord op vraag 4 en 5 is toegelicht hoe er wordt gewerkt aan de toegang tot het rijbewijzenregister. Door camerabewaking kan bewijsmateriaal bij aangiftes worden verkregen. ProRail laat weten dat er in Nederland op 105 van de 400 stations zo'n 6.500 camera's aanwezig zijn. Sommige winkels en servicebalies hebben daarnaast ook zelf nog camera's. Afhankelijk van de situatie wordt er in sommige gevallen voor gekozen om tijdelijke camera's te plaatsen. De ontwikkelingen in het openbaar vervoer worden voortdurend gevolgd en samen met vervoerders en ProRail wordt daarbij ook gekeken naar het plaatsen van extra's camera's. Het liefst hebben we elke centimeter van een station in beeld, maar daarbij moet ook rekening gehouden worden met de kans op een incident en de financiële mogelijkheden. In de brief van 11 februari jl. aan de Kamer is toegelicht dat ProRail een subsidie ontvangt voor extra camera's en maatwerkmaatregelen voor de 58 stations die op sociale veiligheid onvoldoende scoren.⁸ Het is van belang dat een deel van deze slecht scorende stations beter in beeld wordt gebracht. Deze maatregel moet in de eerste plaats een preventief effect hebben, maar de beelden kunnen ook gebruikt worden bij strafrechtelijke vervolging.

Vraag 10

Hoe kan het dat er geen camerabeelden zijn van het incident, terwijl er al voldoende mogelijkheden zijn, zoals het op vrijwillige basis uitrusten van het personeel met een bodycam?

Antwoord 10

NS heeft in meer dan 80 procent van de treinen camera's. Bij een deel daarvan kan de vervoerder live meekijken via de meldkamer. NS laat weten dat van het incident van vorig jaar helaas geen beelden in de trein beschikbaar zijn omdat dit plaatsvond in één van de oudere treinen waar nog geen camera's aanwezig waren.

Alle nieuwe treinen en treinen die worden gereviseerd worden voorzien van camerabewaking en zo werkt het bedrijf er dus naartoe om in alle treinen camera's te hebben. Verder dragen alle NS-boa's al bodycams. Over de uitrol van bodycams voor ander personeel zal NS naar verwachting medio 2025 een besluit nemen.

Vraag 11

Draagt iedere werknemer van NS, die dat vrijwillig wil, al een bodycam? Zo nee, waarom moet dat zo lang duren en wanneer is deze uitrol volledig?

Antwoord 11

Zoals hierboven vermeld dragen alle NS-boa's al een bodycam. NS heeft het afgelopen jaar een proef gedraaid. Een half jaar lang droegen 100 hoofdconducteurs en 20 collega's van Service Stations een bodycam op hun uniform. De proef is door de vervoerder positief ervaren. NS werkt nu aan de voorbereidingen om tot een definitief besluit te komen. De brede uitrol van de bodycams vergt een flinke investering. Het Ministerie van IenW is daarover in gesprek met NS.

⁷ Rapport «Waarom betalen reizigers niet altijd de juiste prijs voor hun ov-reis?» bij Kamerbrief «Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi», 11 februari 2025, kenmerk: 23 645, nr. 834

⁸ Kamerbrief «Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi», 11 februari 2025, kenmerk: 23 645, nr. 834