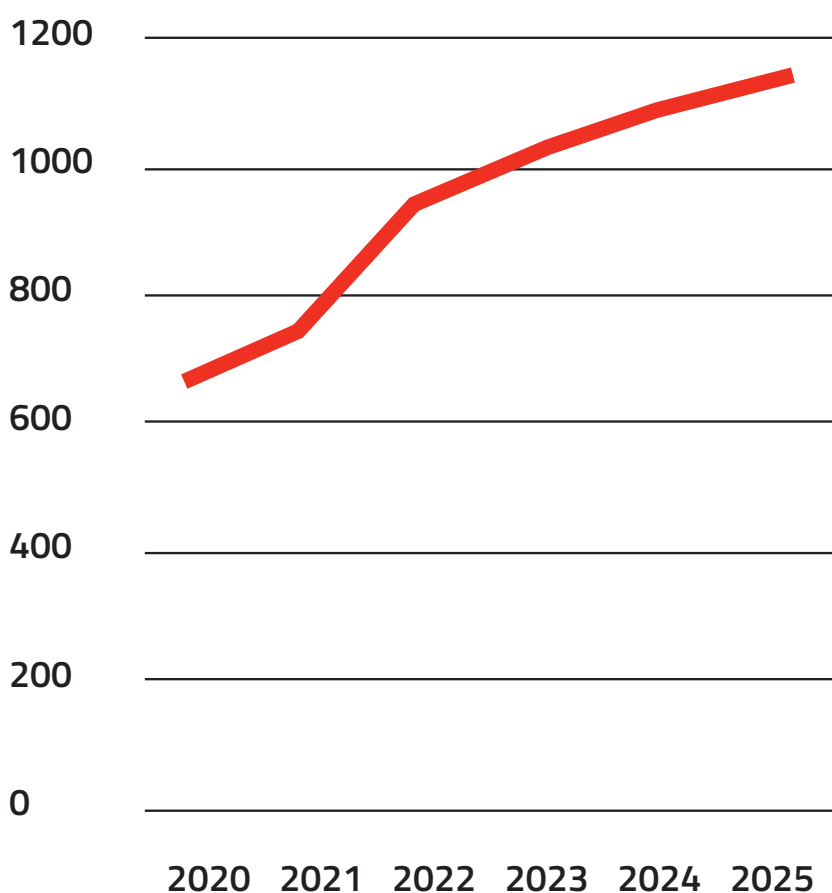


GEWELD TEGEN OV-PERSONEEL BLIJFT TOENEMEN

POLITIEK MOET NÚ INGRIJPEN!

A-AGRESSIE TEGEN NS PERSONEEL



LATEN WE HET TOT DODEN KOMEN?

Position paper

Rondetafelgesprek Veilig reizen in het openbaar vervoer

11 maart 2026





Aan: de leden van de vaste kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de voorzitter,
Per e-mail: cie.iw@tweedekamer.nl

Datum

25 februari 2026

Doorkiesnummer

088-3682256

Ons kenmerk

UTR-CBB-LC-26-024

Betreft / Onderwerp

Position paper ten behoeve van de uitnodiging voor het
rondetafelgesprek "Veilig reizen in het openbaar vervoer" d.d. 11 maart
2026.

Geachte leden van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Op 18 oktober 2023 zat ik hier ook, toen voor de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid. Ik gaf de leden van de commissie mee dat het aantal geregistreerde incidenten van agressie en geweld alleen al tegen NS-medewerkers in 2022 ten opzichte van 2021 met 30% was toegenomen en dat deze ontwikkeling zich helaas in 2023 met een stijging van maar liefst 8% heeft doorgezet. In 2024 steeg het aantal opnieuw met 5%, met maar liefst 34% meer letselgevallen onder NS-personeel. 338 letselgevallen als gevolg van agressie tegen NS-medewerkers. In 2025 liep het aantal A-incidenten nog verder op tot 1132. Het aantal letselgevallen is gelukkig licht gedaald.

Er zijn meer scheldpartijen, spugen, klappen, schoppen en bedreigingen. Ook het servicepersoneel en winkelpersoneel op de stations heeft te lijden onder de toegenomen agressie en geweld. Dit zijn alleen de cijfers voor NS, maar het hele OV (NS, Stads- en Streekvervoer en regionaal spoor) heeft met deze schrikbarende cijfers te maken. We kunnen al jaren niet meer spreken van incidenten van agressie en geweld tegen OV-personeel, maar van een trieste trend.

Nu zijn we dus tweeënhalf jaar verder. Ik ben deelnemer aan het Bestuurlijk Overleg Sociale Veiligheid in het OV, aan het Directeurenoverleg en aan de kerngroep. Bij het schrijven maakte ik onderdeel uit van de projectgroep die het voorwerk moest doen voor een nieuw convenant Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer. De ministeries voor Justitie en Veiligheid en van Infrastructuur en Waterstaat zijn hierbij samen in de lead.

Tussentijds maakte ik in 2023/2024 onderdeel uit van het actiecomité Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer.

Het doel van het actiecomité was het realiseren van een intensievere aanpak van het probleem. Hierbij willen we op korte termijn (tot eind 2024) inzetten op ‘troubleshooting’ bij diverse maatregelen. Het primaat voor de verbetering van de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer blijft bij de OV-bedrijven, maar zij hebben daarbij hulp nodig van overheden om bijvoorbeeld knelpunten rondom gegevensdeling op te lossen.

In oktober ronde de projectgroep haar opdracht af. En ik citeer uit het eindverslag:

“Het Actiecomité ziet vanuit haar rol te beperkt mogelijkheden om de vertraagde maatregelen en vastgelopen maatregel te versnellen of af te ronden. Leden van het Actiecomité zijn teleurgesteld dat er op een sommige punten geen versnelling is geboekt. In andere gevallen is de gezamenlijke uitwerking van een maatregel anders gelopen dan sommige partijen wenste.”

Echter loopt het Actiecomité ook tegen een aantal dieperliggende knelpunten aan waardoor maatregelen een langere doorlooptijd kennen dan voorgenomen was voor het actieprogramma. Het lukt het Actiecomité niet om deze te versnellen of te komen tot een gedeelde en uitvoerbare oplossingsrichting. Vandaar dat het Actiecomité in september 2024 haar laatste bijeenkomst zal hebben.

Tweeënhalf jaar geleden schetste ik hier dat we met z’n allen zonder resultaat van overleg naar overleg “hobbelen” en ook daar is dus helemaal niets aan veranderd. Wat moet er in hemelsnaam gebeuren dat onze Tweede Kamer eens echt eensgezind achter het OV-personeel gaat staan en echt gaat doorpakken door de toezichthouders en handhavers in het Openbaar Vervoer echt met deugdelijke wetten en positie te beschermen in hun voor Nederland en zijn burgers zo belangrijke werk?

Moet er, net als op 4 februari dit jaar in Duitsland, een hoofdconducteur worden doodgestoken? U leest mijn boosheid en verontwaardiging goed. Wat u, de Tweede Kamer samen met het kabinet, al jaren levert, is werkelijk een schande. U én de maatschappij verwacht van het OV-personeel dat zij dagelijks de stap naar voren zetten om handhavend “de norm” te stellen, maar u laat hen al jaren in de steek.

Dit vertaalt zich in de veiligheidsbeleving van het OV-personeel. Al jaren blijkt uit de Personeelsmonitor onder OV-personeel, dat de meeste toezichthoudende en handhavende functiegroepen hun veiligheidsgevoel zelfs een onvoldoende geven en dat dit cijfer steeds verder daalt. Los van de grote persoonlijke impact die een dergelijke werkomgeving en de incidenten hebben het OV-personeel en hun naasten, mag niet vergeten worden dat deze zorgwekkende trend ook zijn effect zal hebben op de aantrekkelijkheid van het OV als vervoersmodaliteit én als werkplek.

Verharding in de samenleving

- Wij zien al jaren een tendens van algemene verharding, verruwing en polarisatie in de samenleving. Dit leidt in de gehele samenleving tot meer agressie, en dus ook in het OV en tegen OV-personeel. Daarom is het belangrijk dat we als maatschappij elkaar aanspreken op de afgesproken normen, om verharding en verruwing vroegtijdig en positief te keren.
Daarom moet het OV-personeel, dat in direct contact staat met de reizigers, de erkenning van de maatschappij krijgen voor hun bijdrage aan het aanspreken op de norm. Tegelijkertijd moeten de middelen, bevoegdheden en de (informatie)positie goed geregeld zijn om deze belangrijke taak succesvol te kunnen uitvoeren.
- Daarnaast zien we enkele problemen die in het OV tot extra overlast leiden. Het OV-personeel ervaart een steeds verder terugtrekkende overheid. Zoals de toename van en het gebrek aan hulp voor verwarde personen; dak- en thuislozen en verslaafden; de toename van asielzoekers, specifiek ‘veilige landers’, die vaak, al dan niet moedwillig, zonder kaartje reizen; de tekorten bij politie, OM en gemeente Boa’s en de toename van crimineel gedrag zoals meer wapenbezit onder jongeren, toename van mobiel banditisme en meer agressie.

Hoe kan de politiek hier in helpen?

Het water staat het personeel aan de lippen. We zien dat, als gevolg van de genoemde ontwikkelingen, mensen uitvallen. Zoals vertrekken uit de sector en een gigantisch hoog ziekteverzuim, waardoor de steeds toenemende last van agressie en geweld op steeds minder schouders komt te liggen. Met de OV-vervoerders hebben wij al diverse maatregelen afgesproken om de sociale veiligheid in de treinen, bussen en op de stations te waarborgen. Echter ligt een deel van de maatregelen buiten hun invloedssfeer. Het OV-personeel loopt aan tegen de grenzen van wat kan en mag, maar wordt ook geconfronteerd met de uitwassen van maatschappelijke problemen. Dit kan zo niet langer! We hebben de hulp van de overheid en de politiek nodig. Wij vragen de Rijksoverheid en de politiek allereerst om drie maatregelen:

1. Toegang tot systemen voor identiteitsvaststelling

Boa’s in het openbaar vervoer -domein IV- (OV-boa) moeten de instrumenten in handen krijgen om zoveel als mogelijk zelfstandig te kunnen handhaven om escalatie te voorkomen. Het wachten op de politie is één grote oorzaak van agressie en geweld tegen het OV-personeel. Daarom moet toegang worden geregeld tot systemen waarmee de identiteit van een reiziger gecheckt kan worden. Ook is identiteitsvaststelling nodig voor het mogelijk maken van een effectief lik-op-stukbeleid, dossieropbouw en een persoonsgerichte aanpak vanuit de overheid.

Het regelen van toegang tot de pasfoto uit het Rijbewijsregister van het RDW is nu, na jaren, eindelijk in de afrondende fase. Maar de toegang tot de **Strafrechtketendatabank (SKDB)** en **Vreemdelingenregister** blijft nog steeds, vanwege politieke doorzettingskracht uit. Ook zien we dat de bewindvoerders en ministeries steeds in onmogelijkheden in plaats van mogelijkheden denkt bij onze noodzakelijke wens voor een landelijke uitrol van samenwerking tussen OV-Boa’s en **RTIC** de van politie.

Ook is het van belang om in **één systeem WPG-gegevens te registreren/uit te wisselen tussen politie en Boa**. Nu doet iedereen dat in een eigen systeem. Juridisch bestaat hiervoor geen blokkade, want er is een ‘free flow of information’ (art. 15 WPG). Het ontbreekt alleen in de uitvoering hiervan.

Een OV-boia kan nu iemand aanspreken, bekeuren, aanhouden, daarvoor bevoegd geweld gebruiken (zoals gebruik van handboeien) en kan er op basis van het door de OV-boia opgemaakte proces-verbaal zelfs een gevangenisstraf worden opgelegd bij een veroordeling van een verdachte. Maar toegang verschaffen tot systemen waarmee persoonsgegevens door hen kunnen worden vastgesteld duurt al meer dan zeven jaar. Hiervoor moet nu de politie worden ingeschakeld. We kunnen ons allemaal voorstellen dat de politie andere prioriteiten heeft dan identiteitsvaststelling. Deze maatregel ontlast ook de politie.

2. Verruim handelingsperspectief en oplossen handelingsverlegenheid OV-BOA's

De OV-boia heeft zijn bevoegdheden met als doel om op de kleine norm en overlast te kunnen handhaven. De OV-boia's worden in hun dagelijkse werk echter geconfronteerd met veel ernstigere situaties. Bijvoorbeeld mishandeling van OV-servicepersoneel of een reiziger die een persoon aanwijst die net zijn bagage heeft gestolen. De wet en het beleid gaan er nu vanuit dat de boia zich terugtrekt uit dit soort situaties en de politie het laat afhandelen.

Dat is alleen niet de praktijk natuurlijk. Denk aan de verwachtingen van omstanders dat een boia ingrijpt en de aanrijtijd van de politie.

Uitgangspunt moet blijven dat ernstige feiten ter afhandeling zijn voor de politie en ook FNV wil OV-boia's niet afsturen op situaties met een gevaarstelling! Echter is het wel belangrijk dat de boia handelingsperspectief heeft in zulk soort situaties, waar zij zich niet kunnen terugtrekken in de tijd dat de politie onderweg is.

In de beleidsregels voor boia's heeft JenV nu ook al een artikel opgenomen dat boia's wel bevoegd zijn als zij bijvoorbeeld zelf mishandeld worden tijdens het uitvoeren van hun taak (zgn. beschermingspakket). De huidige tijdsgeest vraagt om dit beschermingspakket te herzien.

FNV pleit ervoor dat OV-boia's wel hun politiebevoegdheden mogen gebruiken ter "bevriezing" of "afwenden van gevaar" bij een situatie die buiten hun taak ligt in afwachting van de komst van politie. Denk hierbij aan het gebruik van handboeien en/of fouillering om een veilige situatie te creëren tot de politie ter plaatse is en het overneemt.

3. Internationale positie OV-BOA's

De mobiliteit neemt internationaal toe, een positieve ontwikkeling voor de klimaatdoelen. Maar laten we daarbij niet de veiligheid van het treinpersoneel vergeten. Op 1 oktober 2023 is het Benelux-Politieverdrag ondertekend, wat het voor de politie en Marechaussee mogelijk maakt om binnen de Benelux grenzeloos te kunnen acteren, wanneer dat nodig is zonder daar bepaalde goedkeuring voor te moeten krijgen. **FNV verzoekt u zich in te zetten voor een "Boa-verdrag" tussen Nederland met België en Nederland met Duitsland** waardoor veiligheid van de internationale treinreiziger en het OV-personeel wordt verbeterd.

4. Geef de vervoerders en ministeries een duidelijke opdracht

In de projectgroep naar een nieuw convenant sociale veiligheid merk ik dat alle partijen de wens hebben om tot een nieuw convenant te komen. Echter schrik ik ervan dat, zodra ik voorstel dat vervoerders, indien zij beleidsmaatregelen nemen waardoor de sociale veiligheid kan verslechteren, zij deze negatieve ontwikkeling via aanpalend beleid moeten neutraliseren, de vervoerders weigeren dat te ondertekenen. Ook zijn de vervoerders niet "enthousiast" over het voorstel dat ik namens CNV, FNV en VVMC heb gedaan, om vakbonden met betrekking tot overleg rondom sociale veiligheid, tussen concessieverlener en concessiehouder, een formele partij zijn.

Deels begrijp ik de weerstand van de vervoerders wel: onze voorstellen kunnen namelijk geld kosten, geld waar in de concessie geen rekening mee is gehouden. Omdat sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer, niet alleen een werkgeversprobleem is, maar ook een maatschappelijk probleem, verzoek ik u te zorgen voor:

- **Financiële middelen**
Zorg voor voldoende financiële middelen voor vervoerders om te zorgen voor het verbeteren van de sociale veiligheid van het OV-personeel.
- **Borg sociale veiligheidsmaatregelen bij concessiewissels wettelijk en contractueel**
Leg vast dat bij concessiewissels alle bestaande maatregelen, personele inzet en voorzieningen op het gebied van sociale veiligheid minimaal worden voortgezet door de nieuwe concessiehouder. Sociale veiligheid mag geen onderhandelingsruimte of kostenpost zijn bij aanbestedingen, maar moet als harde ondergrens contractueel worden geborgd door de concessieverlener.
- **Veranker de formele rol van vakbonden in aanbestedingen en concessiewissels**
Zorg ervoor dat vakbonden vroegtijdig bij aanbestedingstrajecten en bij concessiewissels een formele en gelijkwaardige overlegpartner zijn van zowel concessieverlener als concessiehouder, met expliciete betrokkenheid bij afspraken over sociale veiligheid, personele bezetting en uitvoeringsvoorwaarden. Sociale veiligheid vraagt structurele medezeggenschap van de mensen die dagelijks in het OV werken.

5. Veilige publieke taak (VOT) dreigt lege huls te worden

Tevens schrik ik van het standpunt van Justitie en Veiligheid dat ze in het nieuwe landelijke convenant “Sociale Veiligheid in het OV” aangeven feitelijk niets echt te kunnen toezeggen op het vlak van bescherming van OV-personeel vanuit de Veilige Publieke Taak (VPT) . Als dat de uitkomst wordt, zal het convenant wat FNV betreft de titel “Lege Huls” mogen krijgen.

Wetsvoorstel voor aanscherping taakstrafverbod bij geweld op hulpverleners en handhavers. De Tweede Kamer is met het wetsvoorstel voornemens het onmogelijk te maken om een taakstraf op te leggen bij geweld tegen hulpverleners en handhavers. Echter, belangrijke functiegroepen die wel onder de Veilige Publieke Taak vallen, komen straks niet in aanmerking (zoals de hoofdconducteurs en beveiligers). Als dit doorgaat mag straks dus wel een taakstraf worden opgelegd bij een verdachte voor dezelfde soort agressie tegen een hc of een beveiligers, maar niet voor een degene die hetzelfde tegen V&S deed. Zo ook straks in het ziekenhuis: straks wel een taakstraf bij dezelfde agressie tegen een verpleegkundige, maar celstraf voor de verdachte in hetzelfde geval van agressie tegen een ambulanceverpleegkundige.

Nog los van concrete uitvoeringsproblemen natuurlijk (lees: cellentekort). Het verschil is op de werkvloer niet uit te leggen en dus onbegrijpelijk en zeer onwenselijk. Door het cellentekort zien wij het grote risico dat er nog veel meer “zaken” van agressie en geweld tegen OV-personeel geseponneerd zullen worden.

Van onze leden krijgen wij te veel voorbeelden dat het Openbaar Ministerie zonder echte inhoudelijke uitleg vaak over gaat tot seponeren. Ook als er volgens OV-medewerker en vervoerder voldoende bewijs, zoals camerabeelden en getuigen van collega's en omstanders, is. Ergo, we zien dat er dikwijls artikel 12 procedures door OV-personeel al dan niet met steun van de werkgever worden gestart met een succesvolle afloop. Wat feitelijk betekent dat het OM onterecht tot seponering is overgegaan.

Ook zien wij dat het OM zelden de mogelijkheid die het heeft om de strafeis tot 200% te verhogen, inzet. Beide roepen verontwaardiging en het gevoel dat men door de overheid in de steekgelaten wordt, op.

FNV verzoekt u zich in te spannen dat het ministerie van Justitie en Veiligheid maatregelen neemt om de reeds gemaakte toezeggingen en afspraken over VPT in de Eenduidige Landelijke Afspraken (ELA) daadwerkelijk praktijk worden. Die kort gezegd inhouden dat agressie tegen deze medewerkers met prioriteit en strenger wordt behandeld. En in ieder geval de volgende afspraken in het convenant met partijen aangaat:

- **Partijen streven naar het implementeren van (technische) mogelijkheden waarmee het doen van aangifte door OV-personeel wordt vereenvoudigd.**
 - **Partijen zetten zich in om het OM te stimuleren de strafeis met 200% te verzwaren bij geweld tegen OV-personeel.**
 - **Partijen zetten zich in dat het OM de aangever met empathie en begrijpelijke uitleg blijft informeren over de strafeis en de strafzaak.**
 - **Toegang tot het rijbewijsregister voor boa's en de Basisregistratie Personen (BRP) voor 'toezichthouders zonder boa-bevoegdheid, zoals hoofdconducteurs is lopend. Toegang tot de Strafrechtketendatabank (SKDB) en het vreemdelingenregister loopt in tijdslijn stevig achter op het rijbewijsregister. Toegang tot het rijbewijsregister is een significante, maar geen sluitende bron. Niet alle doelgroepen zijn in het bezit van een rijbewijs, daarom is versnelling nodig op de toegang tot de andere twee systemen om tot een goede persoonsgerichte aanpak, op basis van gedrag, te komen belangrijk. Versnelling op deze twee systemen is dus nodig. Samenwerking tussen RTIC en boa's kan direct landelijk ingezet worden als oplossing, in afwachting van zelfstandige identificatie mogelijkheden. Maar ook daar ervaren wij geen politieke en ambtelijke medewerking voor.**
- FNV roept u op zich maximal in te spannen dat het OM**

6. Meer bestuurlijke daadkracht

Verder roep ik u op uw minister van J&V en uw staatssecretaris van I&W aan te sporen zich tot het uiterste in te spannen om alle overige plannen uit het bestuurlijk overleg en directeurenoverleg "Sociale Veiligheid in het OV" spoedig tot effectieve maatregelen te laten komen. Zodat het zeven jaar van overleg naar overleg hobbelen, zonder echte voortgang, nu dan toch tot goede resultaten zal leiden. Broodnodig voor ons OV-personeel en goed voor de reizigers.

Graag beantwoord ik ieders vragen tijdens het rondetafelgesprek op woensdag 11 maart.

Met vriendelijke groet,



Henri Janssen
Bestuurder FNV Spoor