

AH 2022
2026Z03715

Antwoord van minister Van Weel (Justitie en Veiligheid) en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 26 mei 2026)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Man mishandelt buschauffeur omdat hij geen taxiservice krijgt'?¹

Antwoord op vraag 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat agressie en geweld tegen OV-personeel en reizigers volstrekt onacceptabel is en dat zij veilig hun werk moeten kunnen doen dan wel veilig moeten kunnen reizen?

Antwoord op vraag 2

Uiteraard delen wij die mening. Het openbaar vervoer (OV) moet op elk moment van de dag een plek zijn waar iedereen, zowel reiziger als personeel, zich welkom en veilig voelt.

Vraag 3

Ziet u aanknopingspunten om OV-personeel - dat ook werkzaam is ten behoeve van een publieke taak - net zo te beschermen als op p.11 in het Regeerakkoord met hulpverleners wordt beoogd? (*"Veiligheid begint dichtbij: in je eigen huis, straat of buurt. Veiligheid betekent zonder angst naar huis kunnen, weten dat hulp komt als je die nodig hebt en erop kunnen vertrouwen dat regels voor iedereen gelden. Maar we zien nu te vaak geweld op straat. Hulpverleners worden belaagd. Aangiften blijven te lang liggen. Wij willen een land waarin criminelen niet vrijuit gaan en waar gezag wordt gerespecteerd"*).

¹ NOS, 12 februari 2026, 'Man mishandelt buschauffeur omdat hij geen taxiservice krijgt' (Man mishandelt buschauffeur omdat hij geen taxiservice krijgt).

Vraag 6

Welke aanvullende maatregelen overweegt u om de veiligheid van OV-personeel en reizigers structureel te verbeteren?

Antwoord op vragen 3 en 6

Vanuit het ministerie van IenW, als beleidsverantwoordelijk departement voor sociale veiligheid in het OV, worden er verschillende maatregelen genomen om de sociale veiligheid in het OV te verbeteren. Zo zijn de boetes voor zwartrijden in het OV per oktober 2025 verhoogd en wordt in gezamenlijkheid met JenV gewerkt aan de toegang tot het Rijbewijzenregister voor OV-boa's, wat hun zelfstandige taakuitvoering versterkt. Conform het coalitieakkoord werkt het ministerie van JenV samen met en IenW daarnaast aan aanvullende opties voor OV-boa's om sneller de identiteit van overlastgevers vast te kunnen stellen en daarmee de escalatie van situaties te voorkomen. Binnen dat kader is uw Kamer in het tweede halfjaarbericht politie 2025 geïnformeerd over de verkenning naar toegang, onder voorwaarden, tot de strafrechtketendatabank en de basisvoorziening vreemdelingen.

Daarnaast neemt de OV-sector zelf maatregelen. Zo zijn er in de afgelopen jaren camera's geplaatst op stations, meer stations afgesloten met poortjes, werkt de sector met veel incidentendata voor de datagestuurde inzet van personeel én kunnen NS-reizigers in het hele land onveilige situaties in treinen en stations via WhatsApp melden. Vanuit de behoefte om extra te investeren in sociale veiligheid, investeert IenW 34,4 miljoen euro in de veiligheid op en rond stations. Van dit bedrag wordt 12 miljoen euro als subsidie aan NS verstrekt voor de aanschaf van bodycams voor hoofdconducteurs en is 20 miljoen euro bestemd voor het programma "Een veilig station; altijd voor iedereen" waarbij via stationsdeals maatwerkafspraken worden gemaakt om de veiligheid te vergroten. Met de resterende 2,3 miljoen euro is NS gecompenseerd voor de extra beveiligingskosten gemaakt in 2024 op station Maarheeze.

In het kader van de essentiële samenwerking tussen partijen wordt onder leiding van IenW gewerkt aan het opstellen van een nieuw landelijk convenant sociale veiligheid in het OV 2026-2030, onder andere in samenwerking met mijn departement en vervoerders.

Aanvullend op dit convenant wordt een werkagenda opgesteld. Op deze wijze kunnen wordt de komende jaren invulling gegeven aan het verbeteren van de veiligheid in het OV.

Vanuit het ministerie van JenV wordt ingezet op beter opsporen en vervolgen van de daders. Zo vallen werknemers van OV-bedrijven onder de Eenduidige Landelijke Afspraken (ELA) tussen politie en OM, waarmee zaken onder meer geprioriteerd worden en in beginsel een substantieel hogere straf wordt geëist.

Vraag 4

Hoeveel meldingen van agressie en geweld tegen OV-personeel zijn in de afgelopen vijf jaar geregistreerd en kunt u deze cijfers uitsplitsen naar vervoersmodaliteit (bus, tram, metro, trein) en naar aard van het incident?

Vraag 5

In hoeveel van deze gevallen heeft geweld tegen OV-personeel geleid tot strafrechtelijke vervolging en veroordeling? Acht u de huidige strafrechtelijke afdoening afdoende afschrikwekkend? Zo ja, waar blijkt dat uit?

Antwoord op vragen 4 en 5

Er worden door het Openbaar Ministerie (OM) en de politie geen cijfers bijgehouden van specifiek meldingen van agressie en geweld tegen OV-personeel of uitsplitsingen naar vervoersmodaliteit. Ook aantallen van vervolging en veroordeling zijn dus niet beschikbaar. Wel publiceren de politie en het OM jaarlijks algemene cijfers over geweld tegen functionarissen met een publieke taak, waaronder OV-personeel.

Vraag 7

Ziet u bijvoorbeeld mogelijkheden om strafbare feiten tegen de lichamelijke integriteit van OV-personeel en reizigers in vervoersmiddelen en op bus-, tram- en

treinstations als gekwalificeerde delicten aan te merken, zodat zwaardere strafrechtelijke sancties, eventueel met een minimumstraf, kunnen worden opgelegd en het openbaar ministerie aan dat gekwalificeerde karakter gebonden is?

Antwoord op vraag 7

Wij erkennen het belang van hard optreden tegen dergelijke feiten. Recent heeft de Raad van State advies uitgebracht voor het wetsvoorstel taakstrafverbod bij geweld tegen personen met een publieke taak (waaronder OV-personeel). Het kabinet beziet nu hoe het met dit traject verder gaat.

De minister van JenV zal uw Kamer op korte termijn informeren over de uitvoering van de motie van de leden Yeşilgöz-Zegerius (VVD) en Van der Plas (BBB) om wetgeving voor te bereiden waarin minimumstraffen worden ingevoerd voor opzettelijk geweld tegen hulpverleners, met inachtneming van het opzetvereiste.²

Vraag 8

Bent u daarnaast bereid te onderzoeken of, naast de vigerende CBb-jurisprudentie waarin vervoersverboden als civielrechtelijk worden aangemerkt, een publiekrechtelijk levenslang en tijdelijk maar langdurig landelijk toepasbaar OV-verbod toegevoegde waarde kan hebben voor personen die zich schuldig maken aan geweld of aantasting van de lichamelijke integriteit van OV-personeel en medereizigers, zowel in als buiten vervoersmiddelen? Onder welke omstandigheden wel of niet?

Vraag 9

In welke mate kan de ernst van het gevolg van de aantasting van de persoonlijke integriteit van OV-personeel en reizigers door molest of anderszins daarbij medebepalend zijn?

² Kamerstukken II, 2025-2026, 28684, nr. 812.

Antwoord op vragen 8 en 9

Wij vinden het heel belangrijk dat OV-personeel veilig zijn werk kan doen. Geweld of aantasting van de lichamelijke integriteit moet passend bestraft worden. In de Wet Personenvervoer is geen maximale duur van reis- of verblijfsverbod opgenomen. Op basis van deze wet kunnen vervoerders zelf een reis- of verblijfsverbod opleggen. Het OM heeft in samenspraak met vervoerders en politie een leidraad ontwikkeld voor het opleggen van reis- en verblijfsverboden. Deze is begin 2026 geüpdatet en met alle vervoerders gedeeld.

Bij de oplegging van een dergelijk verbod wordt het proportionaliteitsbeginsel meegewogen. De duur van een dergelijk verbod staat in verhouding tot het strafbare feit waar iemand van wordt verdacht. Op de overtreding van het verbod staat een gevangenisstraf van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie (€ 5.500).

Voorgenoemd verbod staat geheel los van de strafzaak en betreft dan ook geen bestraffing maar een instrument met als doel het bevorderen van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Een levenslang of zeer langdurig via het strafrecht opgelegd OV-verbod zal zich slecht verhouden tot o.a. artikel 2 van het Vierde Protocol van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, waarin het recht op bewegingsvrijheid is beschermd. Ook een strafrechtelijk opgelegd reisverbod zou daarom beperkt moet worden in tijd en plaats.

Vraag 10

Ziet u meerwaarde in een strafrechtelijke grondslag waardoor een rechter in voorkomende gevallen een levenslang of tijdelijk, maar langjarig OV-verbod als bijkomende straf zou kunnen opleggen? Bijvoorbeeld omdat de duur van een OV-verbod eventueel langer kan zijn?

Antwoord op vraag 10

Geweld tegen personen met een publieke taak, waaronder OV-personeel, leidt volgens de strafvorderingsrichtlijnen tot een aanmerkelijk zwaardere strafeis door het OM. De minister van JenV ziet geen mogelijkheden om, naast de bestaande strafrechtelijke

handhavingsmogelijkheden en de bevoegdheid van de vervoerder om een OV-verbod op te leggen een extra strafrechtelijke sanctiemogelijkheid in het leven te roepen die erop neer komt dat de rechter een levenslang OV-verbod kan opleggen. Zie daarvoor ook de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit zoals benoemd onder de beantwoording van vraag 8.

Vraag 11

Ziet u mogelijkheden om de overtredingen van een OV-verbod, opgelegd door een boa, een politieagent of een rechter, strafrechtelijk zwaarder te sanctioneren?

Antwoord op vraag 11

Het opleggen van een OV-verbod is geen strafrechtelijke handeling en kan dus ter aanvulling op de in de vraag gestelde partijen ook door de vervoerder worden opgelegd. Op overtreding van een OV-verbod staat een gevangenisstraf van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie (€ 5.500). Het is ons niet gebleken dat deze straf te licht zou zijn in vergelijking met de strafmaat voor overige delicten.

Vraag 12

Hoe wordt momenteel toezicht gehouden op naleving van bestaande civiel- en/of publiekrechtelijke vervoersverboden door vervoerders, boa's en politie? Acht u dit systeem voldoende effectief en handhaafbaar? Zo nee, welke verbetermogelijkheden ziet u?

Antwoord op vraag 12

Toeziethouders van OV-bedrijven houden primair de controles op het bij je hebben van een geldig vervoersbewijs en constateren daarmee als eerste het overtreden van een reis- of verblijfsverbod. Overtreding van een reis- of verblijfsverbod is strafbaar gesteld in artikel 101 WP2000. Boa's van OV-bedrijven kunnen dit strafbare feit in beginsel zelfstandig handhaven en afhandelen. Bij een grote gevaarstelling wordt de politie om assistentie gevraagd. Deze taakverdeling is in de basis op orde, maar er wordt doorlopend gezien hoe de invulling van deze handhaving kan worden verbeterd, bijvoorbeeld door het verbeteren van de

informatiepositie van de (OV-)boa, zodat deze zelfstandiger
overtreders kan identificeren.