28 642 Sociale veiligheid openbaar vervoer

Nr. 117 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2026

Met deze verzamelbrief wordt de Kamer over een aantal ontwikkelingen op het gebied van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer geïnformeerd.

Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2026-2031
Momenteel werk ik aan het nieuwe 'Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2026-2031'ingezamenlijkheid met het ministerie van JenV, de 15 decentrale OV-autoriteiten, stads- en streekvervoerders, de politie, ProRail, NS (Stations) en de vakbonden FNV, CNV, VVMC en Boa Acp. Met dit convenant versterken we de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een veilig openbaar vervoer, ieder vanuit een eigen rol en taak, en leggen we afspraken vast die bijdragen aan een toekomstbestendige aanpak, waarin samenwerking, kennisuitwisseling, informatiedeling en innovatie centraal staan. Mijn inzet is voor het einde van het jaar over te kunnen gaan tot ondertekening van het convenant. Ik zal de Kamer daarna het convenant en het aanvullende actieplan toesturen.

Informatiepositie (ov-) boa's
Conform de afspraken zoals gemaakt in het coalitieakkoord wordt gewerkt aan de verbetering van de informatiepositie van de (ov-)boa. Met ingang van 1 oktober hebben ov-boa's toegang tot het Rijbewijzenregister[1]. Hiermee beschikken zij over een belangrijk extra instrument om de identiteit van personen vast te stellen tijdens de uitvoering van hun taken. Het register bevat momenteel de gegevens van ruim 12 miljoen geregistreerde Nederlandse rijbewijzen. De toegang versterkt de informatiepositie van ov-boa's en draagt bij aan een effectievere en veiligere uitvoering van hun werkzaamheden. Daarmee vormt de toegang tot het rijbewijzenregister een belangrijke stap in de verdere versterking van de informatiepositie van ov-boa's en de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Daarnaast heeft de minister van Justitie en Veiligheid de Kamer in het Eerste Halfjaarbericht politie 2026 vanuit zijn verantwoordelijkheid geïnformeerd dat, in lijn met het voornemen uit de herziening van het boa-stelsel, wordt toegewerkt naar een eigenstandige toegang voor boa's tot de Strafrechtketendatabank (SKDB) en de Basisvoorziening Vreemdelingen (BVV) in 2028, mits juridisch mogelijk. Omdat het ook hier gaat om toegang tot gevoelige informatie, dient het realiseren van de toegang nauwkeurig te worden uitgewerkt. Een solide samenwerking met andere betrokken afdelingen en departementen staat aan de basis van de vereiste voortgang.

Implementatie bodycams NS
Op Prinsjesdag 2025 is aangekondigd dat 12 miljoen euro beschikbaar is gesteld voor de aanschaf van bodycams voor een bredere groep hoofdconducteurs die momenteel nog niet over een bodycam beschikken. De uitrol hiervan is in april 2026 gestart en de verwachting is dat eind 2026 al deze medewerkers over een bodycam beschikken. De Tweede Kamer heeft verzocht om voor het kerstreces

[1] Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden – Staatsblad 2026, 291

geïnformeerd te worden over de resultaten van het bodycamgebruik. Hiermee geef ik invulling aan deze motie[2].

Uit navraag bij de Nederlandse Spoorwegen (NS) blijkt dat er in de periode van half juni 2026 tot eind augustus 2026 circa 100 aangiftes dan wel processen-verbaal bekend zijn die ondersteund konden worden met bodycambeelden. NS geeft daarnaast aan dat de implementatie van de bodycams op schema ligt om de doelstelling voor volledige uitrol eind 2026 te realiseren. In totaal worden ruim 3.500 bodycams verstrekt. Inmiddels is ongeveer een derde van de beoogde dragers opgeleid en uitgerust. Een deel van de reeds verstrekte bodycams is verstrekt aan medewerkers van Veiligheid & Service. Daarnaast hebben ongeveer 400 hoofdconducteurs een bodycam ontvangen in combinatie met de bijbehorende opleiding.

Het is nog te vroeg in de implementatiefase om uitspraken te doen over het effect van de uitrol op de sociale veiligheid. De verwachting is dat de positieve effecten uit de proef in 2024 weer gerealiseerd zullen worden. Destijds concludeerde NS dat het dragen van een bodycam het veiligheidsgevoel van conducteurs bevordert, de-escalerend werkt en zo bijdraagt aan het voorkomen van incidenten.

Voortgang programma 'Een veilig station; altijd voor iedereen'
Binnen het programma 'een veilig station; altijd voor iedereen!' wordt op dit moment gewerkt aan Stationsdeals voor Almelo, Bergen op Zoom en Purmerend. Per station werken ProRail, NS, betrokken gemeenten, vervoerders en lokale partijen aan een gedeeld probleembeeld en aan lokale maatregelen om de sociale veiligheid op en rond de betreffende stations te verbeteren. De verwachting is dat de Stationsdeals voor deze tranche met pilotstations eind 2026 kunnen worden ondertekend. Naar verwachting wordt begin 2027 een keuze gemaakt welke stations in aanmerking komen voor een Stationsdeal in de volgende tranche.

Beveiliging station Maarheeze
Al geruime tijd heeft NS te maken met overlast gevend en agressief gedrag in de trein in de omgeving van het AZC in Budel en specifiek op station Maarheeze. Het AZC Budel betreft een bijzondere situatie, aangezien zich hier een Centrale Ontvangstlocatie (COL) bevindt. Daarom neemt NS sinds begin 2023 extra maatregelen op de stations in Maarheeze, Weert en Eindhoven, alsmede op het traject Weert-Eindhoven. Tussen de gemeente en het COA is bestuurlijk afgesproken dat het aantal bewoners tot en met 2027 wordt afgebouwd. Het ministerie van IenW zal, in gelijke verdeling met het ministerie van AenM, een laatste keer een subsidie hiervoor verstrekken aan NS voor de periode 2025 t/m 2027, onder voorwaarde dat waar mogelijk een afbouw zal plaatsvinden van de kosten in 2027.

Inzet politie op het spoor
Tijdens het commissiedebat OV en Taxi in april jl. is de (herinvoering van de) spoorwegpolitie ter sprake gekomen. Ik heb in dit debat toegezegd u in een Kamerbrief te informeren of en op welke wijze wordt bezien of er een mogelijkheid bestaat voor de (herinvoering van de) spoorwegpolitie. In afstemming met de verantwoordelijke bewindspersoon, de minister van JenV, kan

[2] Motie van der Plas (BBB), Kamerstuk 23 645, nr. 887.

ik u met deze brief informeren dat de (her)invoering van de spoorwegpolitie niet aan de orde is. De spoorwegpolitie is namelijk niet opgeheven, maar haar taken en capaciteit zijn na invoering van de landelijke politie opgegaan in het Domein Nationale Infrastructuur van de politie-eenheid Landelijke Expertise en Operaties (LX). In geval de omstandigheden daarom vragen, kan vanuit de regionale politie-eenheden om bijstand gevraagd worden bij de LX. Gezamenlijk wordt dan gekeken wat nodig is om een locatie of traject veilig te krijgen. Deze bijstand kan bestaan uit het leveren van gespecialiseerde kennis, of inzet op de trein of het station.

Ook bestaat de mogelijkheid nog steeds dat politie uit de regionale eenheden op het spoor, in de trein of op het station wordt ingezet. Het is aan het (lokaal) bevoegd gezag om de daadwerkelijke inzet van politiecapaciteit te bepalen, ook op het spoor.

Strafmaatregelen in het OV
De strafrechtelijke handhaving en het Openbaar Ministerie vallen onder de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en Veiligheid. Naar aanleiding van de toezegging van mijn voorganger aan het lid Goudzwaard (JA21) om de Kamer te informeren over de gesprekken met het Openbaar Ministerie over strafmaatregelen in het ov-domein, met specifieke aandacht voor plegers van koperdiefstal[3], hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Openbaar Ministerie, Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie, (hierna OM en Parket CVOM), overleg gehad over (strafrechtelijke) handhaving van overtredingen in het ov. Hierbij informeer ik u over de uitkomst van dit overleg. Daarmee geef ik invulling aan de toezegging van mijn voorganger.

Begin 2026 heeft het Parket CVOM de ‘leidraad reis- en verblijfsverboden’ uit 2015 herzien. Met de leidraad geeft het Parket CVOM een vervoerder handvatten mee voor welke gevallen een reis- of verblijfsverbod in haar optiek te rechtvaardigen is en wat een gepaste duur voor een verbod is. Deze duur is vastgesteld op basis van het proportionaliteitsbeginsel in combinatie met uitspraken van de rechter in vergelijkbare gevallen. In de herziene leidraad is in een aantal gevallen de duur van het verbod verruimd.

Het reis- of verblijfsverbod heeft als doel de sociale veiligheid onder reizigers en het personeel van de vervoerder te vergroten door de betrokkene tijdelijk te weren uit het openbaar vervoer. In geval er strafbare feiten worden gepleegd bestaat er een mogelijkheid dat er naast oplegging van een reis- of verblijfsverbod ook strafrechtelijk wordt opgetreden.

Het OM en ProRail hebben contact met elkaar over koperdiefstal. Bij het betrappen van de koperdief wordt er door ProRail aangifte gedaan. Echter de pakkans (heterdaad) is niet groot en daarmee ook het verhalen van de schade. Koperdiefstal is strafbaar en staat opgenomen in de strafvorderingsrichtlijn met betrekking tot metaaldiefstal.[4] Hierin zijn de te eisen straffen terug te vinden in geval van bijvoorbeeld koperdiefstal waarbij een geldboete, een taakstraf of gevangenisstraf kan worden opgelegd. Deze richtlijn is bedoeld om in de strafmaat de gevaarzetting, en/of de maatschappelijke en/of economische (financiële) gevolgen van deze vormen van koperdiefstal te verdisconteren. Het

[3] Toezegging aan het lid Goudzwaard (JA21) in het CD Spoor van 18 december 2025 nummer: TZ202512-074.
[4] https://www.om.nl/onderwerpen/b/beleidsregels/richtlijnen-voor-strafvordering-resultaten/richtlijn-voor-strafvordering-metaaldiefstal-2015r039.

OM is van mening dat de zwaarte van deze straffen voldoende is. ProRail werkt daarnaast ook aan verbeterde koperdiefstalpreventie. Naast het vervangen van koper door aluminium, zet ProRail een breed pakket aan fysieke, technologische en juridische maatregelen in, zoals slimme technologie en surveillance door boa's.

Onderzoek kennissynthese over sociale veiligheid in het OV
Onderzoeksbureau Verian heeft begin dit jaar in opdracht van het ministerie van IenW een literatuuronderzoek uitgevoerd naar sociale veiligheid in het OV. Dit heeft geleid tot een kennissynthese waarin de belangrijkste inzichten en kennislacunes zijn samengebracht. Ik stuur u dit onderzoek als bijlage bij deze brief toe.

De kennissynthese laat zien dat het veiligheidsgevoel in het OV gemiddeld positief is, maar dat verschillen bestaan tussen reizigersgroepen, modaliteiten en situaties. Tegelijkertijd zijn er nog belangrijke 'witte vlekken' in de kennisbasis: er ontbreekt in de literatuur een volledig beeld van wie zich wanneer en waar onveilig voelt, inzicht in de onderliggende mechanismen die het veiligheidsgevoel bepalen, kennis over welke maatregelen effectief zijn en onder welke voorwaarden en een uniforme meet- en registratiesystematiek om ontwikkelingen betrouwbaar te volgen. Met het delen van het eindrapport wordt voldaan aan de verplichting om externe onderzoeksrapporten openbaar te maken.

Onderzoek effectiviteit meldnummer NS
Het onderzoeksbureau Dialogic heeft begin dit jaar in opdracht van het ministerie van IenW een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de werking en de effectiviteit van het meldnummer van NS. Ik stuur u dit onderzoek als bijlage bij deze brief toe.

Het meldnummer is ingevoerd door NS als maatregel om een positieve bijdrage te leveren aan de veiligheid en veiligheidsbeleving van reizigers. Het doel van het meldnummer is om reizigers een laagdrempelige en 'stille' mogelijkheid te bieden om overlast en onveilige situaties te melden. Het nummer is niet bedoeld voor 112-situaties. Met het opleveren van het eindrapport wordt uitvoering gegeven aan de toezegging aan de Kamer om de effectiviteit van het meldnummer van NS onafhankelijk te laten toetsen.[5]

Uit het onderzoek blijkt dat het meldnummer breed bekend is (83% van de reizigers kent het nummer) en dat WhatsApp/sms een effectief kanaal is voor stille meldingen. Jaarlijks komen er ongeveer 45.000 meldingen binnen, waarvan ongeveer 70% spam is of bedoeld voor de klantenservice. Van de overige 30% wordt ongeveer een derde opgevolgd door de meldkamer. Bij de overige meldingen kan worden besloten deze niet op te volgen, bijvoorbeeld wanneer de situatie al is gede-escaleerd of niet als ernstig wordt beoordeeld. Het aantal opgevolgde meldingen ligt daarmee jaarlijks tussen de 4300 en 4700 meldingen. De afhandeling van de meldingen is grotendeels mensenwerk; hoewel de centralist een aantal sjablonen voor antwoorden kan gebruiken, wordt (ten tijde van het onderzoek) geen gebruik gemaakt van automatische antwoorden of

[5] Toezegging aan het lid Veltman (VVD) in het CD OV en Taxi van 13 februari 2025 nummer: TZ202503-074.

chatbots. NS geeft aan dat de opvolging van de meldingen onder druk staat door prioritering en beperkte middelen.

Omdat er voor het meldnummer geen meetbare doelstellingen zijn vastgelegd, kunnen geen harde uitspraken worden gedaan over de effectiviteit van het nummer. Het onderzoek laat zien dat het bestaan van het meldnummer een positief effect heeft op het gevoel van veiligheid onder reizigers. Daarnaast concluderen de onderzoekers dat het meldnummer van toegevoegde waarde is, gelet op de brede waardering onder de doelgroep: 43% van de respondenten voelt zich veiliger dankzij het meldnummer. Nog eens 43% zegt dat het geen verschil maakt, 13% “weet niet” en 1% zegt zich onveiliger te voelen.

Tot slot bevat het eindrapport ook een vijftal aanbevelingen, met als rode draad dat helder verwachtingsmanagement richting reizigers noodzakelijk is. Dit vraagt om het vergroten van de kennis over het meldnummer, onder meer door duidelijker te communiceren hoe het werkt en wat reizigers van de opvolging mogen verwachten. NS geeft opvolging aan deze aanbevelingen voor zover mogelijk en passend binnen de huidige capaciteit van de meldkamer. Andere vervoerders (Arriva en GVB) zien het meldnummer van NS als waardevol en kiezen eveneens voor stille meldkanalen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram