

2026Z03715

(ingezonden 25 februari 2026)

Vragen van het lid Schutz (VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Justitie en Veiligheid over het bericht ‘Man mishandelt buschauffeur omdat hij geen taxiservice krijgt’.

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

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?

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”*).

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?

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?

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

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?

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?

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?

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?

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

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?

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