Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

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

1035

Vragen van de leden **Veltman** en **Michon-Derkzen** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Justitie en Veiligheid over *de Kamerbrief «Gezamenlijke reactie IenW en JenV op rapport Handhaven in het OV» d.d. 9 juli 2025* (ingezonden 9 september 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Aartsen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 5 februari 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 142.

Vraag 1
Kunt u bevestigen dat identiteitsvaststellingen door OV-boa's in de praktijk geregeld 30 tot 45 minuten of langer duren, of soms helemaal niet plaatsvinden, met oplopende agressie en grote veiligheidsrisico's voor reizigers en personeel tot gevolg?[1]

Antwoord 1
Ik heb dit nagevraagd bij de NS. Er kan volgens de NS niet worden vastgesteld hoe vaak dit voorkomt, maar een wachttijd langer dan een halfuur komt inderdaad helaas voor. Boa's hebben beperkt toegang tot systemen en kunnen daardoor niet zelfstandig de identiteit van een persoon vaststellen als deze persoon niet meewerkt. In dergelijke situaties roepen de boa's veelal de hulp van politie in, die wel toegang heeft tot verschillende registers zoals het Rijbewijzenregister, waar foto's in zijn opgeslagen. Hoe langer er op de politie gewacht wordt, des te groter de kans wordt op agressie en escalatie. Dat is natuurlijk niet wenselijk en daarom werk ik samen met de Minister van Justitie en Veiligheid aan het verbeteren van de mogelijkheid tot zelfstandige identificatie door boa's in het OV. Onder andere door, zoals in de brief over de buitengewoon opsporingsambtenaar van 6 oktober jl.[2] is toegezegd, gezamenlijk te werken aan de brede juridische borging van de werkwijze uit de pilot tussen de RET en het RTIC.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 865, (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/07/18/gezamenlijke-reactie-ienw-en-jenv-op-rapport-handhaven-in-het-ov)
[2] Kamerstuk 36 392, nr. 22, (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2025Z18745&did=2025D43563)

ah-tk-20252026-1035
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 2
Klopt het dat OV-boa's in de praktijk bij de inschatting dat de politie pas laat of helemaal niet ter plaatse kan komen, vaak besluiten een overlastgever te laten lopen?

Antwoord 2
Dat is situatieafhankelijk en er kan niet worden vastgesteld hoe vaak dit voorkomt volgens NS. Als de politie niet ter plaatse komt, kan de boa overgaan tot aanhouding en de persoon meenemen naar het politiebureau voor een uitgebreider identiteitsonderzoek. Een boa kan ook de afweging maken, onder andere op basis van de verhouding tot het mogelijke strafbare feit en de inbreuk die deze handeling veroorzaakt op de persoonlijke levenssfeer, dit niet te doen en de overtreder laten gaan.

Vraag 3
Kan worden aangegeven hoe groot het zogenoemde «dark number» is van zwaardere overtredingen en incidenten in het OV die hierdoor niet kunnen worden afgehandeld, en hoe beoordeelt u dat in de praktijk juist lichtere overtredingen vaker worden beboet, terwijl zwaardere overtredingen vaak onbestraft blijven?

Antwoord 3
Volgens NS is er geen sprake van een «dark number», want assistentieverlening draait altijd om beschikbaarheid en de juiste prioritering van noodhulp. Boa's maken, in samenspraak met de meldkamer en politie, afwegingen tussen bijvoorbeeld relatief lage prioriteiten, zoals het controleren van identiteiten, en hoge risico's, zoals geweldsincidenten bij het bepalen om over te gaan tot een ondersteuningsverzoek. Het niet fysiek opvolgen van ondersteuningsverzoeken vindt vrijwel alleen (en beperkt) plaats bij relatief laag-risicosituaties, zoals assistentie bij identiteitsvaststelling. Bij meldingen van geweld of andere zware incidenten ligt het percentage van ondersteuning door politie vrijwel altijd rond de 100%. Hierdoor wordt bij zwaardere overtredingen en incidenten in de praktijk de boa vrijwel altijd ondersteund door de politie en wordt de situatie naar behoren afgewikkeld. Er zullen altijd afwegingen gemaakt moeten worden over de inzet van capaciteit. Door de politie, de vervoerders en de bevoegde gezagen gezamenlijk wordt ernaar gestreefd om een goede balans te vinden tussen snelheid, prioriteit en beschikbaarheid.

Vraag 4
Deelt u de zorg dat reizigers door onveiligheid in het OV bepaalde lijnen of tijdstippen mijden, en dat dit in het bijzonder voor meisjes en vrouwen kan leiden tot een onveilig reisgevoel, waardoor zij het openbaar vervoer minder vaak gebruiken?

Antwoord 4
Ik deel deze zorg zeker. In het OV moet je je veilig kunnen voelen. Dat zou vanzelfsprekend moeten zijn, maar dat is het niet altijd en niet overal. Sommige reizigers (bijvoorbeeld meisjes en vrouwen) mijden bewust het OV omdat ze zich onveilig voelen op stations en bang zijn lastig gevallen te worden. Ik vind dat onacceptabel. Ik ben daarom hard aan de slag om het OV veiliger te maken. Zoals toegelicht in mijn brief van 10 oktober 2025 zet ik met het programma «Een veilig station; altijd voor iedereen!» in op maatregelen om de (omgeving van) stations veiliger te maken voor reizigers en werknemers in het openbaar vervoer. Voor het afsluiten van *stationsdeals* is door de Staatssecretaris van IenW € 20 miljoen gereserveerd.

Vraag 5 en 6
Hoe beoordeelt u dat de RET in Rotterdam via het Real Time Intelligence Centre (RITC) sinds 2021 aantoonbaar betere resultaten boekt – met fors minder wachttijd, minder agressie, meer veiligheid en een betere inzet van politie en boa's – terwijl landelijk nog geen vergelijkbare aanpak wordt toegepast?
Hoe beoordeelt u dat de Rotterdamse aanpak in nog geen jaar tijd (2019) 13.820 politie-uren én 8.544 RET-uren heeft bespaard, terwijl elders in het

land dagelijks politie en boa's kostbare capaciteit verliezen aan tijdrovende identiteitschecks?

Antwoord 5 en 6
Op basis van de resultaten van de pilot tussen de RET en het RTIC concluderen de Minister van Justitie en Veiligheid en ik dat dit een manier van samenwerken is die de boa ondersteunt in zijn informatiebehoefte en in de praktijk tijdswinst oplevert. De pilot laat daarmee zien deze werkwijze in de praktijk meerwaarde heeft.
Tegelijkertijd geldt dat, zoals in onze brief van 9 juli jl. is aangegeven[3], de juridische basis voor deze samenwerking op dit moment onvoldoende solide is. Dat is ook de reden dat deze werkwijze landelijk niet wordt toegepast. Zoals in de brief over de buitengewoon opsporingsambtenaar van 6 oktober jl.[4] is toegezegd, werken JenV en IenW gezamenlijk aan de brede juridische borging van deze werkwijze.
De Minister van JenV en de Staatssecretaris van IenW kijken hier welwillend en constructief naar, juist omdat de pilot laat zien dat dit in de praktijk meerwaarde kan hebben. Uw Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang op de diverse trajecten die gezamenlijk moeten leiden tot een betere informatiepositie van boa's zodat zij vaker zelfstandig over kunnen gaan tot identificatie van personen als de situatie daarom vraagt.

Vraag 7
Kunt u toelichten waarom er nog geen landelijke richtlijnen of protocollen zijn opgesteld voor de samenwerking tussen politie en OV-boa's bij identiteitsvaststellingen (behalve bij een check via het Rijbewijsregister), terwijl de brancheorganisatie OV-NL hier al jaren expliciet om vraagt?

Antwoord 7
Concrete afspraken over ondersteuning door politie en gegevensuitwisseling tussen politie en boa's kunnen zelfstandig door werkgevers, in dit geval de OV-bedrijven, en politie worden gemaakt middels samenwerkingsafspraken. Deze samenwerkingsafspraken kunnen niet verder gaan dan dat in wet- en regelgeving is opgenomen, wat ook meteen een kader biedt voor het maken van deze samenwerkingsafspraken.

Vraag 8
Kunt u bevestigen dat de NS in 2023 circa 15.000 keer assistentie van de politie moest vragen, waarvan ongeveer 5.000 keer specifiek voor identiteitsvaststelling, en hoe beoordeelt u dat een aanpak zoals in Rotterdam deze inzet grotendeels had kunnen voorkomen?

Antwoord 8
NS deed in 2024 tussen 16.000–17.000 assistentieverzoeken aan de politie. Gemiddeld had 30–40% van de assistentieverzoeken betrekking op een reiziger zonder identiteitsbewijs of waarbij de identiteit moest worden vastgesteld. Dat was in 2024 6.862 keer specifiek voor de identiteitsvaststelling.
Zie tevens de beantwoording van vraag 5 en 6 voor de beoordeling over de pilot in Rotterdam.

Vraag 9
Welke overwegingen liggen eraan ten grondslag dat u de juridische basis van de Rotterdamse samenwerking «niet solide genoeg» achten, en welke mogelijkheden ziet u om deze werkwijze zo snel mogelijk te borgen?

Antwoord 9
De juridische basis van de Rotterdamse samenwerking is als onvoldoende solide beoordeeld. Dit komt omdat er binnen de pilot door politie externe registers (niet zijnde registers met politiegegevens) zijn geraadpleegd waartoe

[3] Kamerstuk 23 645, nr. 865, (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/07/18/gezamenlijke-reactie-ienw-en-jenv-op-rapport-handhaven-in-het-ov)
[4] Kamerstuk 36 392, nr. 22, (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2025Z18745&did=2025D43563)

de politie toegang heeft voor het uitvoeren van haar eigen taak, conform artikel 3 van de Politiewet. Binnen deze pilot gaat het echter om het verkrijgen van extra informatie ten behoeve van een soepelere uitvoering van de taak van de boa. De werkwijze is als juridisch kwetsbaar beoordeeld, omdat er geen wettelijke grondslag is die de boa toegang geeft of de mogelijkheid geeft gebruik te maken van de gegevens die in deze registers zijn opgenomen.
Ondanks deze kanttekeningen werken JenV en IenW, zoals in de brief over de buitengewoon opsporingsambtenaar van 6 oktober jl.[5] is toegezegd, gezamenlijk aan de brede juridische borging van deze werkwijze. Uitgangspunt is dat de boa de voor zijn taakuitvoering benodigde gegevens zo ver als mogelijk zelfstandig moet kunnen bevragen en gebruiken. Er zijn en worden binnen dit kader al concrete stappen gezet. Zo is het mogelijk gemaakt dat boa's binnen bepaalde domeinen de Basisregistratie Personen (BRP) kunnen raadplegen. Ook is toegang tot het Rijbewijzenregister voor onder andere OV-boa's naar verwachting medio 2026 gerealiseerd. Daarnaast lopen er op dit moment verkenningen naar of en op welke wijze boa's ook gebruik zouden kunnen maken van gegevens uit de Basisvoorziening vreemdelingen en de strafrechtketendatabank ten behoeve van het identificeren van staande gehouden personen. Op deze manier wordt er naar gestreefd boa's zo veel als mogelijk toe te rusten (in informatie) voor het zelfstandig en professioneel uitvoeren van hun taak.

Vraag 10
Kunt u aangeven hoe u voorkomt dat de toegang van OV-boa's tot het rijbewijzenregister (voorzien 1 januari 2026) en andere registers nog verder vertraagt, terwijl de knelpunten al jaren bekend zijn en de noodzaak in de praktijk dagelijks zichtbaar is?

Antwoord 10
De Minister van Justitie en Veiligheid en ik zijn ons sterk bewust van de knelpunten waar boa's in de praktijk tegenaan lopen en onderschrijven het belang om de toegang tot registers zo ver en zo snel als mogelijk te regelen. Hier is in de beantwoording van de vragen 5, 6 en 9 ook op gereageerd. Ten aanzien van het rijbewijzenregister wordt parallel gewerkt aan alle noodzakelijke voorbereidingen. In de afgelopen maanden zijn de benodigde wijzigingen van de ministeriële Regeling en de algemene maatregel van bestuur (AMvB) ter internetconsultatie aangeboden en voor externe toetsing voorgelegd, onder andere aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) en de Autoriteit Persoonsgegevens (AP). Gezien de vaste procedures die moeten worden doorlopen en het feit dat het om persoonsgegevens gaat, moet zorgvuldig worden gehandeld, hetgeen tijd kost. Ik heb de Kamer op 19 december jl. geïnformeerd over de aangepaste planning van de toegang tot het Rijbewijzenregister voor de publieke boa's uit de domeinen I en II.

Vraag 11
Welke reden ligt eraan ten grondslag dat u opnieuw teruggrijpt op het onderzoeken van de «wenselijkheid en noodzaak» van toegang tot de strafrechtsketendatabank en de Basisvoorziening vreemdelingen, en ziet u mogelijkheden om sneller richting uitvoering te gaan?

Antwoord 11
De Minister van Justitie en Veiligheid en ik twijfelen niet aan het feit dat de boa's meer informatie benodigd hebben voor het professioneel uitvoeren van hun taak, specifieker dat zij meer informatie benodigd hebben om zo ver als mogelijk zelfstandig op te kunnen treden bij identificatie van staande gehouden personen. Het is echter wel zo dat de genoemde registers in beginsel niet in het leven zijn geroepen om boa's te ondersteunen bij het zelfstandig uitvoeren van hun taak, specifiek om te gebruiken door boa's in een identificatiesituatie. Daarnaast is het ook zo dat het juridisch en technisch (nog) niet mogelijk is voor boa's om de registers te raadplegen. Wijzigingen

[5] Kamerstuk 36 392, nr. 22, (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2025Z18745&did=2025D43563)

hierin vergen een breder gesprek met eigenaren van systemen, wetgevers en relevante stakeholders.

Vraag 12
Ben u bereid om uiterlijk binnen zes maanden concrete voorstellen aan de Kamer voor te leggen om de Rotterdamse aanpak in meerdere regio's te starten en te borgen, zodat reizigers en OV-personeel niet langer hoeven te wachten op oplossingen?

Antwoord 12
Zie de beantwoording van vraag 5 en 6.