



Position Paper NS – Rondetafelgesprek Sociale Veiligheid 11 maart 2026

Elke dag krijgen gemiddeld drie NS'ers te maken met ernstige agressie of intimidatie en loopt 1 NS'er letsel op. Dat is onacceptabel. NS maakt zich grote zorgen over de continue stijging van overlast richting reizigers en agressie richting personeel. Om reizigers een veilige treinreis te kunnen bieden, is het randvoorwaardelijk dat onze medewerkers zich veilig voelen tijdens het uitvoeren van hun werk.

NS is een levensader in de Nederlandse samenleving. Iedere dag brengt NS meer dan een miljoen mensen naar werk, school, vrienden en familie. Een veilige en prettige reis- en werkomgeving voor reizigers en personeel zijn daarvoor cruciaal. Sinds 2020 staat dit steeds meer onder druk door een forse stijging van overlast en agressie. NS investeert veel in sociale veiligheid, waaronder eigen (camera)toezicht, een professionele meldkamer, gerichte controle- en handhavingsacties en samenwerking met onder andere ProRail, politie en gemeenten. Onze collega's zetten zich elke dag in voor een fijne en veilige treinreis. De veiligheidsbeleving van reizigers bleef mede daardoor over het algemeen hoog, ondanks de ontwikkelingen. Het is confronterend om te zien dat juist deze collega's zelf slachtoffer zijn van agressie.

NS vindt het goed dat er veel aandacht vanuit de politiek is voor de sociale veiligheid van reizigers en medewerkers in het Openbaar Vervoer. Het afgelopen jaar zijn er stappen gezet met onder andere de toezegging voor toegang tot het Rijbewijsregister en het geld dat is vrijgemaakt voor bodycams en het programma Veilige Stations. NS is de Tweede Kamer zeer erkentelijk voor de aandacht voor dit onderwerp. Desondanks hebben onze collega's nog elke dag te maken met agressie en intimidatie. Ook in 2025 zijn het aantal gemelde incidenten van ernstige fysieke en verbale agressie tegen medewerkers wéér gestegen tot een recordaantal van 1.132 gemelde incidenten. Dat is een stijging van ruim 70% ten opzichte van 2020 (661 gemelde incidenten). Het doorvoeren van maatregelen, zoals toegang verlenen tot systemen, zodat onze boa's zelfstandig overlastgevers kunnen identificeren, laat te lang op zich wachten. Hulp van de Tweede Kamer is daarom hard nodig. Graag lichten we dat in deze position paper verder toe.

Grondoorzaken en wat is nodig

NS vervoert de samenleving en de maatschappelijke problemen komen ook in onze treinen en stations tot uiting. De maatschappij verhardt, niet alleen tegen NS-medewerkers, maar ook algemeen tegen functies met een publieke taak¹. Stations en treinen hebben een aanzuigende werking op overlastgevende groepen. Wij zien een groei aan incidenten die te maken hebben met dak- en thuislozen, verwarde personen, vastgelopen (arbeids-)migranten, overlastgevende jeugd, wapenbezit en seksueel grensoverschrijdend gedrag. Voor veel van deze personen heeft NS niet de juiste instrumenten om hen te helpen en de problematiek op te lossen. Vaak ligt deze meer in de preventieve zin, zoals de GGZ zorg. Desondanks wordt NS geconfronteerd met deze groepen in de stations en op de trein. NS pleit ervoor om in samenwerking met gemeentes een persoonsgerichte aanpak voor top 15 grootste overlastgevers op te zetten.

NS agendeert deze trends al geruime tijd bij landelijke en lokale overheden. Tegelijkertijd stijgt de druk ook op onze veiligheidsorganisatie door demonstraties in stations, de toename van het aantal en de omvang van evenementen en een beperkte capaciteit bij de politie. Hoewel de oplossingen voor de oorzaken buiten de directe invloed van NS liggen, heeft dit alles significant effect op de veiligheid van onze reizigers en medewerkers, onze taken en bijbehorende kosten. Geld dat anders aan onze dienstverlening besteed had kunnen worden.

Dit vraagt om (bestuurlijke) aanpak van de maatschappelijke grondoorzaken door de overheid en het in staat stellen van onze mensen om effectief hun veiligheidstaken uit te voeren. Grootste knelpunt daarbij zien we in de handhaving. Effectieve handhaving in het openbaar vervoer is cruciaal voor een veilig,

¹ <https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/nederland-agressieland-wat-is-de-oorzaak-van-ons-korte-lontje>



prettig en betaalbaar OV. Als reizen zonder vervoersbewijs of overlast in het OV niet kan worden aangepakt komen deze voorwaarden direct onder druk te staan. De meest urgente knelpunten zijn:

- Rugdekking overheid door opsporing en vervolging van agressie tegen medewerkers (VPT)
- Identificatiemogelijkheden voor OV-boa's
- Handelingsverlegenheid oplossen en herziening boa-stelsel

Veilige publieke taak

Medewerkers die een stap vooruit doen voor de samenleving en zich inzetten voor belangrijke publieke taken zoals het openbaar vervoer of de zorg, verdienen rugdekking vanuit de overheid. Deze steun moet beter. Wij stimuleren onze collega's altijd aangifte te doen. NS biedt nazorg en ondersteunt in het aangifteproces. Helaas zien we daarbij regelmatig schrijnende zaken van collega's die bespuugd of mishandeld worden en dat een dader hiermee weggemt. Soms is dat begrijpelijk vanwege de bewijslast, maar regelmatig zien we onbegrijpelijke seponeringen waardoor collega's zich niet gesteund voelen door de strafketen. Met regelmaat start NS succesvol zogeheten artikel 12 procedures om alsnog vervolging af te dwingen.

NS onderschrijft de uitkomsten uit het DSP onderzoek² dat de beloofde 200% hogere strafeis zelden wordt toegepast. NS heeft een bijdrage geleverd aan de evaluatie van de Eenduidige Landelijke Afspraken (ELA) van het WODC³. Wij roepen de overheid, OM en politie op om werk te maken van de knelpunten die het rapport bloot legt en denken graag mee in de oplossingsrichtingen. Ook roept NS op om de strafverzwaring bij geweld tegen VPT-functies bij wet te borgen en niet alleen als OM-richtlijn.

- Biedt rugdekking aan de medewerkers in een Veilige Publieke Taak en los knelpunten op om de beloofde 200% hogere strafeis mogelijk te maken en daders hier niet mee weg te laten komen.

Identificatiemogelijkheden voor OV-boa's

De aanpak van overlastgevers begint met ze uit de anonimiteit te halen. Alleen dan is lik-op-stuk en dossieropbouw voor bijv. een reisverbod mogelijk. Indien een overtreder echter geen identiteitsbewijs toont moeten onze boa's nu assistentie van de politie inroepen. In 2025 deed NS in totaal 17.033 assistentieverzoeken. Tussen de 30 en 40% hiervan betreft vaststelling van de identiteit. Dit vraagt veel inzet van de politie én resulteert vaak in escalatie tijdens de (soms lange) aanrijdtijd van de politie. Een probleem dat kan worden opgelost door de informatievoorziening van NS boa's te verbeteren.

Onze boa's moeten zelfstandig kunnen vaststellen wie zij staande houden. Ondanks toezeggingen van bewindspersonen en inspanningen van ministeries laat de daadwerkelijke toegang tot de systemen (Rijbewijsregister, Strafrechtenketendatabank en Vreemdelingenregister) veel te lang op zich wachten. Elke dag hebben onze boa's te maken met escalerende situaties en ongeveer een kwart daarvan ontstaan in de tijd dat op de politie moet worden gewacht voor de identificatie. Wij vragen dan ook de toegang tot deze systemen te versnellen om dit probleem zo snel mogelijk op te lossen.

Totdat de toegang tot deze systemen is geregeld is er een oplossing direct voor handen: namelijk door de vaststelling van identiteit met politie niet ter plekke te doen, maar op een betrouwbare en beveiligde wijze op afstand door een samenwerking met het Realtime intelligence center (RTIC) van de politiemeldkamer. Sinds oktober 2024 heeft NS een dergelijk pilot met RTIC voor een beperkt aantal V&S teams. Voor de details over deze werkwijze inclusief de juridische basis verwijzen wij u graag naar het rapport van OV-NL⁴. Uit de tussentijdse evaluatie van de pilot blijkt dat in 97% van de gevallen onze boa's in samenwerking met RTIC binnen 5 minuten de identiteit van een overtreder vaststellen. Dit

² <https://www.dsp-groep.nl/project/veilige-publieke-taak-delicten-zwaarder-bestrafpen/>

³ <https://www.wodc.nl/actueel/nieuws/2025/04/15/effect-afspraken-tegen-agressie-en-geweld-in-publieke-sector-kan-groter>

⁴ <https://www.ov-nl.nl/oproep-ov-nl-laait-ov-boas-eenvoudiger-zelfstandig-id-controles-uitvoeren/>



bespaart veel onnodige agressie tegen de boa en schaarse politiecapaciteit. NS wil deze pilot graag uitbreiden maar landelijke uitrol is momenteel niet toegestaan. NS hoopt dat de pilot zo snel mogelijk landelijk wordt uitgerold zodat alle V&S boa's hier mee kunnen werken.

- Geef OV boa's informatiebevoegdheid om zoveel als mogelijk zelfstandig te kunnen handhaven en escalatie te voorkomen. Verleen zo snel mogelijk toegang tot het rijbewijsregister, de SKDB strafrecht ketendatabase en het vreemdelingenregister.
- Maak de RTIC-werkwijze per direct landelijk mogelijk zolang toegang tot de systemen niet geregeld is.

Handelingsverlegenheid oplossen en de herziening van het boa-stelsel

Naast deze beperkte informatiepositie zijn NS boa's beperkt in hun bevoegdheden buiten hun specifieke taakgebied. Dit zorgt voor morele dilemma's en onbegrip die zich uiten in handelingsverlegenheid. Onze boa's worden in de dagelijkse praktijk geconfronteerd met ernstige zaken als mishandeling van personeel en reizigers of diefstal uit een stationswinkel of eigendommen van reizigers. Dit is een taak voor politie en die wordt ingeschakeld, echter is de NS-boa al ter plaatse. Er wordt verwacht om de situatie te de-escaleren in afwachting van de komst van politie, alleen mogen de boa's dan niet meer dan een burger. Zo mogen in deze gevallen bijvoorbeeld niet de handboeien worden toegepast terwijl dat vaak wel de veilige en meest proportionele optie is. NS wil nadrukkelijk geen politietaken over nemen. De boa is voor handhaving van overlast, de politie voor ernstige feiten en openbare orde. Wel is er adequaat handelingsperspectief nodig tot de politie arriveert.

Het ministerie van Justitie en Veiligheid werkt momenteel aan de herziening van het boa-stelsel. NS maakt zich zorgen dat in het nieuwe boa-stelsel het thema handelingsverlegenheid niet opgelost wordt en NS daarnaast extra taken zou krijgen waar wij niet op uitgerust zijn, zoals het vervoeren van arrestanten. De kerntaak van NS is het vervoeren van reizigers, echter lijken steeds meer verantwoordelijkheden van overheid en politie te verschuiven naar ons als vervoerder en boa-werkgever.

Zolang identificatiemogelijkheden en de handelingsverlegenheid voor OV-boa's niet zijn opgelost, pleiten we voor een vaste aanwezigheid van de politie op de stations waar de grootste overlast is.

- Geef OV-boa's de bevoegdheid om situaties te bevroren en onder controle te brengen totdat de politie ter plaatse is.
- Zorg dat de herziening van het boa-stelsel in overleg met NS, en andere boa-werkgevers, wordt vormgegeven en handelingsverlegenheid wordt opgelost.

Tot slot

Aan het einde van elke dienst zijn wij weer blij als medewerkers ongeschonden naar hun gezinnen terugkeren. Helaas is dat geen vanzelfsprekendheid. Wij vragen u dan ook bovenstaande zaken met grote urgentie te behandelen. We zijn de OV-medewerkers gezamenlijk verplicht er alles aan te doen om hun bewonderingswaardige inzet voor het bereikbaar houden van Nederland veilig en effectief te kunnen laten doen.