

Position Paper KNV

Rondetafelgesprek Veilig reizen in het openbaar vervoer (OV) - 11 maart 2026

Achtergrondinformatie KNV

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) vertegenwoordigt de ondernemingen in het beroepspersonenvervoer, van touringcars en taxi's tot zorg- en leerlingenvervoer. Wekelijks vervoeren 27.000 werknemers en meer dan 9.000 zelfstandigen in de sector zorgvervoer en taxi meer dan een 1 miljoen passagiers. Dat zijn heel veel verschillende soorten ritten. Zo brengen zij mensen naar werk, speciaal en bijzonder onderwijs, dagbestedingen, ziekenhuizen, zorglocaties, familie of vrienden. Concrete voorbeelden zijn taxi's vanaf Schiphol voor vakantie of zakelijke reizen, patiënten die voor dialyse naar het ziekenhuis moeten, huisartsen die patiënten bezoeken en ouderen of mensen met een beperking die naar een instelling gaan. Daarnaast zijn in Nederland ongeveer 4.000 touringcars actief in het besloten busvervoer. Dit vervoer omvat onder meer vakantie-reizen, werknemers- en leerlingenvervoer, internationale lijndiensten, vervoer naar festivals en evenementen, dagtochten en vervoer bij calamiteiten. Een belangrijke taak van ondernemers, die lid zijn van KNV, is het ondersteunen van het OV (regulier en bij stremmingen) en het verzorgen van het internationaal OV per bus. In al die facetten van (openbaar) vervoer is veilig reizen en werken voor reizigers en werknemers een steeds terugkerend aandachtspunt.

Spreker

De Voorzitter van KNV, Fred Teeven, heeft in zijn loopbaan verschillende functies vervuld die nauw samenhangen met het openbaar vervoer en veiligheid. Zo heeft hij onder andere ruim zeven jaar als buschauffeur in het openbaar vervoer gewerkt en ook zo'n acht en half jaar als officier van justitie in Amsterdam. In deze laatste rol heeft hij zich onder andere beziggehouden met rechtshandhaving in het openbaar vervoer.

Inleiding

We zien dat de maatschappij in toenemende mate verhardt. Ook chauffeurs en medewerkers in het touringcar-, taxi- en zorgvervoer krijgen hiermee te maken.

Touringcars worden regelmatig ingezet bij treinstremmingen in het openbaar vervoer, zowel bij geplande werkzaamheden als bij onverwachte verstoringen. In zulke situaties kunnen reizigers hun frustratie afreageren op chauffeurs en op medewerkers die passagiers naar de bussen begeleiden. Vooral bij ongeplande uitval loopt de spanning soms hoog op.

Daarnaast leggen OV-reizigers soms een deel van hun reis af per taxi. Ook in deze sector merken we een toename van agressie en onveilig gedrag. Door de jaren heen zijn daarom extra veiligheidsmaatregelen ingevoerd bij taxicentrales en vervoerders. Denk hierbij aan noodknoppen die direct in verbinding staan met de centrale en camera's in en rondom voertuigen.

Andersom, als reizigers klachten hebben over een chauffeur kon eerder een landelijke klachtenlijn gebeld worden. Helaas is deze opgeheven vanwege gebrek aan (overheids)-financiering. Wel hangt op de ruit van de auto een raamkaart, daarop staat hoe een klacht in te dienen.

Antwoorden op de gestelde rondetafelgesprek vragen

Wat is nodig om de veiligheid en de veiligheidsbeleving in en rond het openbaar vervoer te verbeteren?

Veiligheid gaat niet alleen over incidenten, maar ook over hoe veilig mensen zich voelen. Een schone, goed onderhouden en overzichtelijke omgeving draagt daar direct aan bij. Denk aan goed

functionerende roltrappen en liften, voldoende verlichting en nette wachtruimtes. Een vieze of kapotte omgeving vergroot het gevoel van onveiligheid, zelfs als er geen directe dreiging is. Dat geldt ook voor taxistandplaatsen bij bijvoorbeeld stations of OV-knooppunten of de plekken waar reizigers moeten opstappen in een touringcar bij treinstremmingen.

Daarnaast kan zichtbare handhaving een preventieve werking hebben. Het duidelijk communiceren over opgelegde boetes en straffen kan een afschrikwekkend effect hebben en normstellend werken. Het Openbaar Ministerie hanteert als uitgangspunt dat bij geweld tegen hulpverleners een 200% hogere strafeis kan worden geëist. De vraag is of dit uitgangspunt ook geldt voor touringcarchauffeurs die vervangend vervoer verzorgen namens het openbaar vervoer. Juist zij opereren in situaties met verhoogde spanning, zoals bij verstoringen. Zij verdienen dezelfde duidelijke bescherming.

Welke maatregelen kunnen hiervoor effectief zijn? Welke nieuwe technieken kunnen daarbij een rol spelen?

Voor een structurele verbetering van de veiligheid en veiligheidsbeleving is een combinatie nodig van zichtbare maatregelen, snelle meldmogelijkheden en slimme inzet van technologie.

Op steeds meer locaties hangen camera's. Cameratoezicht kan preventief werken en biedt daarnaast waardevolle ondersteuning bij opsporing en handhaving. Ook zien we dat verschillende OV-bedrijven inmiddels een eigen telefoonnummer hanteren waar reizigers overlast of onveilige situaties kunnen melden.

Een volgende stap kan zijn om te komen tot één landelijk meldnummer voor het openbaar vervoer, inclusief touringcars die worden ingezet voor ondersteuning of vervangend vervoer. Een laagdrempelig en herkenbaar nummer dat reizigers én chauffeurs kunnen bellen bij een onveilig gevoel kan de meldingsbereidheid vergroten. Wanneer zo'n meldpunt is gekoppeld aan een centrale die waar mogelijk en toegestaan live kan meekijken met camerabeelden op stations, haltes of in voertuigen, kan sneller en gerichter worden gehandeld. Naast vaste camera's op locaties worden ook in voertuigen steeds vaker camera's toegepast. In taxi's wordt bijvoorbeeld gebruikgemaakt van dashcams om vast te leggen wat in én rondom het voertuig gebeurt. Dit kan een gevoel van veiligheid voor chauffeurs en de reiziger versterken en nuttig zijn bij eventuele bewijsvoering. Duidelijkheid en uniformiteit in regelgeving kunnen bijdragen aan een effectievere en verantwoorde inzet van nieuwe technieken.

Hoe kan bijvoorbeeld slim cameratoezicht, waarbij beelden worden doorgezonden bij stemverheffing, heftige bewegingen en dergelijke, effectief worden toegepast?

Hier hebben wij als branche geen ervaring mee.

Extra aandachtspunten: OV-boa's moeten hun werk kunnen uitvoeren

Elke maatregel tegen rijden zonder geldig vervoersbewijs, agressie en overlast begint met correcte identiteitsvaststelling. Zonder die basis zijn maatregelen zoals boetes, OV-verboden of strafrechtelijke afdoening slechts beperkt uitvoerbaar. Wij ondersteunen dan ook de oproep van OV-NL dat OV-boa's toegang moeten hebben tot essentiële registraties om hun werkzaamheden uit te kunnen voeren. Het gaat hier om de volgende drie registers:

- Rijbewijzenregister
- Strafrechtsketendatabank (SKDB)
- Basisvoorziening Vreemdelingen (BVV)

Samen vormen deze bronnen de minimale informatiebasis om OV-boa's zelfstandig, snel en rechtmatig te laten identificeren, zoals in andere handhavingsketens al gebruikelijk is. Nu treedt veel tijdsverlies en gevaarstelling op, omdat de komst van de politie moet worden afgewacht.

Contactpersoon:

Sarah Nienke van Voorthuisen - Manager Public Affairs

+31628409807 / sn.vanvoorthuisen@knv.nl