

De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) is de branchevereniging van de regionale vervoerders Arriva, EBS, Keolis, Qbuzz en Transdev. Voor het Rondetafelgesprek over sociale veiligheid in het OV op 11 maart 2026 brengt de FMN graag de volgende, dringende aandachtspunten in.

Waarom nu doorpakken voor een veiliger streekvervoer?

De sociale veiligheid in het streekvervoer staat onder druk. Maatschappelijke verharding, verward gedrag, jeugdoverlast en zelfs wapens komen rechtstreeks binnen in bus, tram en trein. Dat raakt niet alleen chauffeurs, stewards en bestuurders, maar ook het vertrouwen van reizigers.

Daarnaast is een reis binnen het openbaar vervoer altijd een deur-tot-deurervaring is voor de reiziger. Wat iemand onderweg naar een halte of station meemaakt (intimidatie op straat, overlast in de omgeving of een onveilig gevoel bij in- en uitstappunten) kleurt direct de veiligheidsbeleving van het OV zelf. Onveiligheid begint dus niet pas in het voertuig, maar vaak al honderden meters daarvoor.

Daarom is een integrale meld- en aanpakstructuur nodig die de hele reis omvat. Reizigers moeten onveilige situaties eenvoudig en op uniforme wijze kunnen melden. Bijvoorbeeld via bestaande digitale instrumenten zoals de Straatintimidatie-app die al door tientallen gemeenten wordt gebruikt, of via een bewezen concept zoals de Umay-app die in Frankrijk succesvol wordt ingezet. Het verbinden van deze meldkanalen aan de OV-keten is noodzakelijk om incidenten sneller te signaleren, beter te duiden en veiliger en sneller af te handelen.

Tegelijk **blijft de informatiepositie van OV-boa's achter bij de realiteit.** Toegang tot het Rijbewijzenregister schuift door naar 1 april 2026 voor publieke boa's en medio 2026 voor OV-boa's; toegang tot SKDB en BVV vraagt jaren¹. Daardoor moeten boa's bij ID-weigering nog steeds wachten op de politie, precies in de minuten waarin escalaties ontstaan en politiecapaciteit tekortschiet.

In diezelfde praktijk worden chauffeurs, trein- en trambestuurders en OV-stewards geconfronteerd met geweld, bedreiging of diefstal, terwijl omstanders verwachten dat zij ingrijpen. De huidige regels verplichten boa's om zich terug te trekken en te wachten op politie, maar in een rijdend voertuig of drukke halte is dat vaak onmogelijk. Hierdoor ontstaat **handelingsverlegenheid**: medewerkers kunnen niet niets doen, maar mogen volgens de regels vaak ook niet handelen. Dat vraagt dus om een **verruimd handelingsperspectief** dat borgt dat boa's in afwachting van de politie een gevaarlijke situatie tijdelijk kunnen stabiliseren.

Tegelijk is de **samenwerking met politie nog te afhankelijk van regionale afspraken**. Zonder bindend landelijk kader blijven responstijden en hotspotaanpak wisselend en daarmee kwetsbaar. Intussen groeien de kosten voor uitrusting, opleiding, data-koppelingen en inzet, terwijl structurele landelijke financiering ontbreekt.

Wat de streekvervoerders al doen

Vervoerders investeren al jaren in mensen, techniek en samenwerking. Medewerkers worden intensief bijgeschoold in de-escalatie, RTGB² en nazorg. Regionaal ontstaan steeds meer concessie-overstijgende veiligheidsplannen, zoals in OV-Oost. Technisch is grote vooruitgang geboekt met videobewaking, bodycams, portofoons en datagedreven monitoring. Met DOVA en OV-regio's is een gezamenlijk dashboard voor hotspot-analyse ontwikkeld.

¹ SKDB staat voor strafrechtketendatabank; BVV staat voor basisvoorziening vreemdelingen

² Regeling Toetsing Geweldsbeheersing Buitengewoon Opsporingsambtenaar

Wat er nu nodig is: wat vragen wij van u?

Om de omslag in voertuigen en op haltes te realiseren, vragen wij de Kamer om vijf samenhangende besluiten.

- 1) Maak RTIC-ondersteuning landelijk beschikbaar (24/7).** Zet de succesvolle RTIC-werkwijze (pilots RET en NS) zo snel mogelijk om in één landelijk, juridisch geborgd proces met uniforme applicaties, heldere governance en financiering voor 2026-2028. Zoals het nieuwe Regeerakkoord ook belooft. RTIC voorkomt escalaties, verlaagt de druk op de politie en geeft reizigers en medewerkers meteen en voelbaar meer zekerheid.
- 2) Versnel ID-toegang en overbrug de tussenperiode.** Houd vast aan de afgesproken planning voor het RDW-register (1 april 2026 voor publieke boa's en medio 2026 voor OV-boa's) en leg een mijlpalen pad vast tot en met 2028 voor SKDB en BVV, zoals het Regeerakkoord belooft. Gebruik RTIC als tijdelijke brug zolang wetgeving en techniek nog niet zijn afgerond.
- 3) Borg de invoering van het nieuwe BOA-bestel voor OV.** Leg het tijdpad 2026–2028 bestuurlijk vast (samenvoeging domeinen I/II/IV → publieksdomein), met landelijke kaders voor opleiding, toetsing, uitrusting en werkgeversplichten, zonder verschuiving van politietaken.
- 4) Actualiseer het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid tot bindend kader.** Standaardiseer responstijden, arrestanten-routing, hotspot-aanpak, briefing/aftercare in één landelijk sjabloon (regionaal in te vullen, landelijk geregistreerd).
- 5) Bouw een integrale 'deur-tot-deur' meldinfrastructuur.** Koppel gemeentelijke straatintimidatie-apps en/of (buitenlandse) best-practices zoals Umay aan OV-kanalen en RTIC, zodat meldingen overal in de reis uniform landen en snel worden geacteerd.

Financiële randvoorwaarden

Het nieuwe BOA-bestel veroorzaakt structurele kosten (opleidingsdoorloop, bijscholing, toetsing, uitrusting, ICT-koppelingen en toezicht) en investeringen in doorontwikkeling. Om niet vast te lopen in **onbetaalde ambities**, is het dringend gewenst dat die kosten gelijktijdig gedekt worden met de invoering van RTIC-landelijk en de RDW/SKDB/BVV-implementatie.

Ook de **doorontwikkeling van innovatieve meld- en analysetools vraagt om gerichte investeringen**: het gaat immers niet alleen om meer capaciteit, maar ook om slimmere inzet van de middelen die we hebben. Bv. doordat de koppeling van OV-meldkamers en RTIC-ondersteuning te koppelen aan meldkanalen van de straatintimidatie-app van gemeenten of de Franse Umay-app. Zo ontstaan meer bruikbare data waardoor **veiligheidsproblemen eerder en nauwkeuriger worden gesignaleerd**.

Een **AI-gedreven analysetool is een volgende, logische stap** om de meldingen om te zetten naar een daadwerkelijke efficiënte inzet van mensen en middelen. Dat herkent immers patronen in incidenten, stelt hotspots voor en adviseert automatisch waar cameratoezicht, BOA-inzet, of andere interventies het meeste effect hebben. Zodat vervoerders de schaarse middelen gericht en proportioneel inzetten, in plaats van brede, kostbare spreiding. De ontwikkeling, koppeling en borging van deze technologieën brengen echter investeringen met zich mee (software, platforms, privacy-audits, etc.) die nodig zijn te komen tot een datagedreven veiligheidsketen die elke melding van deur tot deur dekt en benut om het OV aantoonbaar veiliger te maken.

Tot slot

De sector staat klaar, de instrumenten zijn er en merkbare veiligheidswinst ligt binnen bereik. Nu zijn bestuurlijke besluiten nodig die passen bij het tempo waar de realiteit om vraagt.