

Hoofdpunten en voorstellen veiligheidsconsequenties demonstraties op treinstations

Tussentijdse versie 29 augustus 2025

Ten geleide

- Dit stuk is tot stand gekomen op basis van gesprekken binnen de Taskforce Antisemitismebestrijding, de daarbij horende Kopgroep OV-stations en gesprekken met diverse andere stakeholders.
- Dit is een tussentijds conceptstuk dat nog besproken moet worden met diverse stakeholders en verder uitgewerkt en aangepast wordt. Het geeft in geen geval de (definitieve) opvattingen van de Taskforce Antisemitismebestrijding weer. Gelieve het stuk ook zo te behandelen en niet breed te verspreiden.

Aantallen en grootte

- Er zijn sinds oktober 2023 honderden demonstraties in de vorm van 'sit-ins' tegen het geweld in Gaza op en rondom stations geweest.
- De sit-ins vinden vrijwel wekelijks plaats en vaak op meerdere stations tegelijkertijd. Het aantal sit-ins en de grootte ervan fluctueert.
- Veelal gaat het om enkele of enkele tientallen mensen die aanwezig zijn bij de sit-ins op de grotere stations.
- Gerelateerd aan ontwikkelingen in Israël en Gaza neemt het aantal sit-ins en de omvang ervan op sommige momenten toe. Op momenten in bijvoorbeeld november 2023 en augustus 2025 ging het soms om meer dan 40 gelijktijdige sit-ins, waarbij op de grote stations op sommige momenten honderden mensen meedoen.
- Demonstraties op stations van deze orde en grootte zijn een relatief nieuw fenomeen.

Beheersbaarheid, veiligheid en incidenten

- Demonstraties (waaronder 'sit-ins') op stations zijn volgens de huisregels van de NS in principe alleen toegestaan na schriftelijke toestemming. Omdat stations echter semipublieke ruimtes zijn, vallen demonstraties op stations onder het demonstratierecht (de Wet Openbare Manifestaties (WOM)) en kan ook zonder schriftelijke toestemming gedemonstreerd worden, mits dit binnen de kaders van de WOM gebeurt.
- Sit-ins mogen niet leiden tot de beperking van verkeer of leiden tot onveilige situaties. Denk hierbij aan demonstraties in het spoor of nabij de perrons/sporen, het overschrijden van het maximaal toegestane aantal decibels in stationshallen en het blokkeren van vluchtwegen/looproutes.
- Reizigersvervoerders (NS en andere vervoerders) en rechthebbenden op stations (eigenaren en huurders en gebruikers als ProRail, NS, gemeenten etc.) zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van reizigers. ProRail is verantwoordelijk voor de veiligheid van de transfervoorzieningen (en NS voert in opdracht van ProRail daartoe werkzaamheden uit). De vervoerders zijn niet verantwoordelijk voor de openbare orde op de stations. Die verantwoordelijkheid ligt bij het lokaal gezag.
- De veiligheid van demonstranten, reizigers en medewerkers op stations kan in geding komen bij grotere demonstraties (geluid, zichtlijnen, ontruiming, vluchtroutes, crowd control, verdrukking).
- De sit-in demonstraties verlopen tot nu toe vreedzaam, in de zin dat er geen geweld wordt gebruikt. Aanwijzingen van de NS/ProRail en Politie worden over het algemeen opgevolgd door demonstranten en het NS-personeel smooft potentiële confrontaties tussen demonstranten en passanten in de kiem.
- Tot nu toe is éénmaal een sit-in ontbonden op last van de driehoek (op Den Haag Centraal) vanwege het overschrijden van het maximale geluidsniveau door het gebruik van geluidsversterking.

- Het OM kijkt via de politie altijd mee bij de sit-ins om te toetsen of er strafbare uitingen gedaan worden. In 1 geval is dat geconstateerd. Dit betrof een Netanyahu-Hitler vergelijking (check Pol/OM).
- Het aantal demonstraties fluctueert, in tijden dat de spanningen en het geweld in Gaza/Israël toeneemt, neemt ook het aantal sit-ins en de omvang ervan toe. Op piekmomenten gaat het om ca. 30-40 sit-ins tegelijkertijd. Op deze momenten vraagt dit de volledige inzet van alle beschikbare BOA's van de NS, ProRail en andere vervoerders.
- Bij de grote opkomsten op de sit-ins in november 2023 en augustus 2025 was de beheersbaarheid op Amsterdam Centraal kritiek vanwege het geluidniveau en het aantal mensen, waardoor er gezondheidsgevaaren waren, de communicatie via portofoons van het personeel beperkt werd en de omroepinstallatie niet goed hoorbaar was wat een risico is in geval van calamiteiten of ontruiming .
- In augustus 2025 zijn de sit-ins van karakter veranderd en zijn het (ook) lawaaidemonstraties geworden. Bij deze demonstraties gelden de punten zoals genoemd in de vorige bullet.
- Er hebben zich enkele incidenten voorgedaan tijdens de demonstraties op een totaal van honderden vreedzame demonstraties (bij deze incidenten zijn geen meldingen geweest van antisemitisme) (check OM/Pol).

Rollen en Afstemming NS/ProRail/Driehoek/organisatoren sit-ins

- De sit-ins worden over het algemeen aangekondigd en organisatoren zijn over het algemeen aanspreekbaar voor de NS en Politie. Soms wordt door de gemeente tevoren overlegd met de demonstranten over moment en locatie van de sit-in en tijdens de sit-ins worden aanwijzingen van de NS en Politie door de demonstranten opgevolgd.
- NS, ProRail, Gemeente, OM en Politie staan lokaal nauw in contact met elkaar bij de sit-ins.
- Reizigersvervoerders (NS en andere vervoerders) en rechthebbenden op stations (eigenaren en huurders en gebruikers als ProRail, NS, gemeenten etc.) zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van reizigers. ProRail is verantwoordelijk voor de veiligheid van de transfervoorzieningen (en NS voert in opdracht van ProRail daartoe werkzaamheden uit).
- De veiligheidsmedewerkers van de NS, regionale vervoerders, stadsvervoerders en ProRail zijn aangesteld voor het handhaven van de bedrijfsorde, zij kunnen handhaven bij het constateren van overtredingen op de huisregels/bedrijfsorde.
- Bij sit-ins moeten NS, regionale vervoerders, stadsvervoerders en ProRail de afweging maken of handhaven niet leidt tot mogelijke escalatie van situatie.
- NS, ProRail en andere vervoerders zijn wettelijk verplicht om risico's te mitigeren en zijn alerter op crowd issues (risico's op valpartijen, verdrukking, conflicterende passagiersstromen). Zij zullen eerder (willen) ingrijpen dan de Politie/driehoek, die de situatie vanuit de openbare orde en het demonstratierecht beziet. Dit kan leiden tot onbegrip over en weer.
- Het aantal demonstraties fluctueert, in tijden dat de spanningen en het geweld in Gaza/Israël toeneemt, neemt ook het aantal sit-ins en de omvang ervan toe. Op piekmomenten gaat het om ca. 30-40 sit-ins tegelijkertijd. Op deze momenten vraagt dit de volledige inzet van alle beschikbare (veiligheids)personeel van de NS en ProRail.
- Bij aanvang van de demonstraties op stations (eind 2023) moesten betrokken partijen een aanpak inrichten om om te gaan met dit nieuw fenomeen in de semipublieke ruimte. Partijen wezen hierbij soms naar elkaar (NS, ProRail, andere vervoerders, Gemeente, VNG, Veiligheidsregio, I&W, JenV) omdat het eigenaarschap en de verdeling van verantwoordelijkheden op stations niet voor alle partijen even duidelijk was. Inmiddels gaat dit beter, toch spelen op sommige momenten nog wel afstemmingsissues tussen NS en politie over wanneer wel en niet handhaving door de politie plaatsvindt en wat daarin de verantwoordelijkheid is voor NS, ProRail en andere vervoerders.

Veiligheid en veiligheidsgevoel Joodse stationsbezoekers/reizigers en antisemitisme bij sit-ins

- Joden geven aan dat ze zich onprettig – of zelfs onveilig – voelen door de sit-ins op stations. Hierbij gaat het om de combinatie van de intensiteit van de demonstraties (grootte en geluid), het feit dat men er wel langs móet om de trein te nemen en de gebruikte leuzen, symboliek en gelaatsbedekkende kleding die sommige demonstranten dragen.
- De gebruikte leuzen en symboliek bij de sit-ins zijn over het algemeen tegen de oorlog en het geweld in Gaza, pro-Palestijns en gericht tegen het Israëlijsche beleid/leger/regering/Netanyahu. Door sommige demonstranten worden ook antizionistische leuzen gebruikt evenals gevoelige termen als 'intifada' en symbolen (insignes, kleding, bandanas) die gelijkenis vertonen met die van Hamas of andere terreurbewegingen.
- Onder meer voor Joden die een verbondenheid hebben met Israël wordt dit als onprettig of onveilig ervaren. Veel Joden herkennen zich in het zionisme. Antizionistische leuzen kunnen het gevoel geven dat deze tot hen zijn gericht. Het gebruik van (niet strafbare) antizionistische leuzen kan ook een dekmantel zijn voor anti-Joodse uitingen en sentimenten onder demonstranten.
- Het gebruik van leuzen en insignes (die lijken op die) van groepen die zichzelf als vijanden van Israël en Joden bestempelen leidt ook tot gevoelens van onveiligheid.
- Sommige Joden mijden de stations als er (grotere) sit-ins zijn en verbergen symbolen die zichtbaar uiting geven aan hun Joodse identiteit. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat er ook een zekere mate van gewenning optreedt nu de sit-ins al langere tijd voorkomen.
- Het OM kijkt altijd mee bij de (grote) sit-ins en stelt vast of iets strafbaar is. Tot nu toe zijn de leuzen die geroepen worden niet strafbaar antisemitisch gekwalificeerd. Dit betekent niet dat ze niet als kwetsend worden ervaren.
- De demonstranten handelen hiermee binnen de grenzen van het demonstratierecht en strafrecht. Sommige demonstranten lijken echter bewust de grenzen op te zoeken. Binnen de grenzen van het demonstratierecht mogen demonstraties schuren en shockeren, dat is geen grond om ze te verbieden of te ontbinden.
- Er zijn geen aangiften of meldingen bekend van antisemitisme rondom sit-ins. Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit geen sluitend beeld geeft, omdat Joden veelal geen aangifte bij de Politie of meldingen bij andere instanties (willen) doen. Dit omdat men geen vertrouwen heeft of er wel wat mee gedaan wordt, of zichzelf liever niet kenbaar maakt als Joods bij verschillende instanties.
- Het gevoel van angst wordt mede aangewakkerd door beelden op sociale media, veelal van demonstranten zelf. Op deze beelden zijn vaak grote massa's te zien die erg aanwezig zijn.

Voorstellen ter verbetering van de veiligheidsaspecten bij sit-ins op stations

- Uitwisseling van *best practices* tussen verschillende gemeenten waar sit-ins gehouden worden (betrokken: NS/regionale vervoerders/stadsvervoerders/ProRail, Gemeentes/VNG, Politie en OM). Voorbeelden van *best practices* op sommige stations/in sommige gemeenten:
 - Politie, Gemeente, ProRail en NS kunnen in contact treden met organisatoren van demonstraties en (niet juridisch bindende) afspraken maken met elkaar over tijd, plaats en vorm van de sit-in.
 - Verantwoordelijkheden van verschillende betrokken partijen in en rondom stations bij sit-ins kunnen helderder gemaakt worden en beter gecommuniceerd worden zodat duidelijk is wie welke rol precies heeft.
 - NS, ProRail, Politie, Gemeente, OM dienen goede afspraken te maken en goede afstemming te hebben rondom sit-ins, met name wanneer deze groter worden en de beheersbaarheid in het geding dreigt te komen.

- Voltooien van het concept handelingskader bij demonstraties op stations, inclusief daarin opgenomen escalatieladder (concept opgesteld door NS/ProRail/I&W/BZK/JenV) en de gewenste verbetering van de handhaving.
- Hierbij duidelijkheid scheppen over de inzet van politie en Gemeentelijke Handhaving bij demonstraties in stations, Vanuit de verantwoordelijkheid die de overheid heeft om zich tot het uiterste in te spannen om een demonstratie mogelijk te maken en te faciliteren. Betrokken instanties en organisaties zouden het perspectief van (onveiligheid van) Joodse reizigers beter kunnen gaan begrijpen.
- Door OM en Politie scherper kijken naar mogelijke strafbare uitingen, door mogelijk verhullende antisemitische- anderszins strafbare symboliek te herkennen en aan te pakken.
- Verkennen op welke wijze vanuit vervoerders en gemeenten uitspraken gedaan kunnen worden over de wenselijkheid en impact van de vorm van de demonstraties, vanwege de negatieve gevolgen die er kunnen zijn voor het personeel, voor reizigers in het algemeen en voor Joodse reizigers in het bijzonder. Dit kan het veiligheidsgevoel van Joden vergroten, maar luistert nauw omdat het tegelijkertijd ook kan zorgen dat organisaties worden beticht van partijdigheid en het inperken van het demonstratierecht.
- Het verkennen van de mogelijkheid om sit-ins op stations te verbieden onder de WOM op basis van het belang van het verkeer is tot nu toe nog niet aan de orde. Dit kan alleen ingezet worden als er ernstige verstoringen zijn of worden verwacht. Dat is niet het geval en demonstraties mogen vanuit het demonstratierecht leiden tot een mate van ongemak. Tevens kan verbieden op deze grond juist een aanzuigende werking hebben en mogelijk leiden tot meer schermutselingen rondom de sit-ins.
- Onlangs een demonstratie op het station in Utrecht verplaatst naar buiten vanwege de hitte, die een gevaar vormde voor de gezondheid. Eenzelfde redenatie rondom gezondheid zou ook op kunnen gaan voor het lawaai waarmee de sit-in demonstraties recentelijk gepaard gaan. Dit kan ook verder verkend worden.
- Hangende het te verschijnen WODC-rapport: verkennen of en hoe het demonstreren in semipublieke ruimtes (zoals ov-stations) meer aan banden gelegd kan worden (binnen de grenzen van de wet- en regelgeving) leggen en indien dit het kan, hoe hierin strenger/eerder opgereden kan worden door de driehoek. Daarbij verkennen hoe sterker ingezet kan worden op het vervolgen van strafbare feiten en minder nadruk gelegd kan worden op het zogeheten '*chilling effect*'.