

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

2068

Vragen van de leden **Veldkamp**, **Olger van Dijk** en **Van Hijum** (allen Nieuw Sociaal Contract) aan de Staatssecretarissen van Justitie en Veiligheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *de toegenomen onveiligheid op de treindienst Zwolle-Emmen* (ingezonden 3 mei 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Van der Burg** (Justitie en Veiligheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 25 juni 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 1827.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Explosieve stijging aantal incidenten in trein Zwolle-Emmen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het gegeven dat het aantal incidenten met zwartrijden en het aantal gevallen van mishandeling en bedreiging van treinpersoneel in het eerste kwartaal van dit jaar fors is gestegen ten opzichte van de, toen al zorgwekkende, situatie in 2023?

Antwoord 2

Ik herken slechts gedeeltelijk het beeld dat het aantal incidenten op de Vechtdallijn is toegenomen. In het nieuwsartikel wordt het eerste kwartaal van 2024 vergeleken met het eerste kwartaal van 2023. De stijging van het aantal geregistreerde incidenten ten opzichte van het eerste kwartaal van 2023 komt door de inzet van het service- en veiligheidsteam op de Vechtdallijn. Zij zijn sinds het tweede kwartaal van 2023 volledig operationeel. Dit team reist in koppels mee met alle treinen die rijden tussen Zwolle en Emmen, waardoor bijna alle reizigers op deze route gecontroleerd worden. Hierdoor worden zwartrijders veel vaker geregistreerd dan vóór april 2023. De stijging is met name te zien in de zogenaamde B-incidenten, waarbij het gaat om reizigers die geen vervoersbewijs bij zich hebben en waarvoor de politie ter plaatse moet komen. Wanneer iemand niet over een vervoersbe-

¹ RTV Oost, 1 mei 2024

wijs beschikt en ook geen geldig identiteitsbewijs bij zich heeft, moet de politie ter plaatse komen om een identiteitscontrole uit te voeren.

Vraag 3

Kunt u aangeven welke maatregelen u in de afgelopen jaren samen met de provincie als concessieverlener met het vervoersbedrijf Arriva heeft getroffen om de overlast en agressie tegen te gaan? Welke menskracht en financiële middelen heeft u ter beschikking gesteld om deze aanpak te ondersteunen?

Antwoord 3

Vanwege de structurele sociale veiligheidsproblemen zijn in de afgelopen jaren, samen met Arriva en de provincies Drenthe en Overijssel, verschillende maatregelen genomen om incidenten te voorkomen en het veiligheidsgevoel van reizigers en personeel te waarborgen. In 2021 is geëxperimenteerd met het werken in koppels van stewards, waarbij de minimumeis van één persoon per trein tijdelijk werd losgelaten. Met ingang van 2022 is teruggekeerd naar één steward per trein, en is extra personeel ingezet om perroncontroles uit te voeren op stations in Zwolle en Emmen.

Deze maatregelen hebben het veiligheidsgevoel van personeel en reizigers vergroot, maar hebben voornamelijk niet geleid tot een vermindering van incidenten. Om het veiligheidsgevoel verder te verbeteren heeft Arriva ervoor gekozen om weer over te gaan op de inzet van twee stewards per trein, waardoor in principe elke reiziger op de Vechtdallijn wordt gecontroleerd. De inzet van deze medewerkers wordt gezamenlijk gefinancierd door de concessieverleners provincies Drenthe en Overijssel en het Ministerie van Justitie en Veiligheid.

Daarnaast werken het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, COA en openbaar vervoerders aan diverse aanvullende maatregelen die op landelijk niveau de sociale veiligheid in het openbaar vervoer moeten verbeteren. Deze omvatten het verbeteren van de informatievoorziening aan asielzoekers over het gebruik van het openbaar vervoer, de invoering van een nieuw betaalmiddel bij het COA en de verbetering van de gegevensdeling tussen het openbaar vervoer en de migratieketen.

Vraag 4

Deelt u de conclusie van de Vakbond voor Rijdend Personeel, waaronder Machinisten, Conducteurs, Medewerkerkers Tickets & Service en Veiligheid & Service (VVMC) dat de aanpak niet het gewenste resultaat oplevert, mede omdat er geen controles meer plaatsvinden op de stations?

Antwoord 4

Ik deel het beeld dat door de VVMC wordt geschetst niet. Hoewel de maatregelen in 2021 en 2022 niet hebben geleid tot een vermindering van het aantal incidenten, hebben ze wel het veiligheidsgevoel van het personeel en de reiziger vergroot. Arriva zet twee stewards per trein in. Hierdoor wordt in principe elke reiziger op de Vechtdallijn gecontroleerd, wat een positief effect heeft op het veiligheidsgevoel van reizigers en medewerkers.

Vraag 5

Deelt u de conclusie van de provincie Overijssel dat de «vliegende brigades» die het treinpersoneel ondersteunen wel succesvol zijn? Is voor deze aanpak voldoende capaciteit beschikbaar in verhouding tot de ernst van het probleem?

Antwoord 5

Zowel de vervoerder, de provincies als het Ministerie van Justitie en Veiligheid zijn tevreden met de huidige aanpak en de beschikbare capaciteit. De inzet van de «vliegende brigades» heeft bijgedragen aan een verhoogd veiligheidsgevoel bij zowel personeel als reizigers. Op dit moment zie ik geen reden om de huidige aanpak te intensiveren, maar ik blijf de ontwikkelingen samen met de provincies Drenthe en Overijssel volgen.

Vraag 6

Bent u bereid met Arriva in gesprek te gaan over cameratoezicht in treinen op de Vechtdallijn Zwolle-Emmen vanwege de grote overlast, naast de bodycams voor het treinpersoneel?

Antwoord 6

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal het gebruik van camera's nogmaals met Arriva bespreken. Arriva geeft in de tussentijd aan dat elke trein op de Vechtdallijn reeds beschikt over camera's. Daarnaast dragen alle medewerkers van Service & Veiligheid en stewards met boa-bevoegdheid een bodycam.

Vraag 7

Hoeveel aanhoudingen zijn er in het afgelopen jaar (2023) en in het eerste kwartaal van 2024 verricht, welke sancties zijn er vervolgens opgelegd, en voor welke overtredingen en/of misdrijven?

Antwoord 7

Vervoerders registreren hun incidenten volgens de ABC-methodiek. De aangiftewaardige incidenten vallen in categorie A en vallen onder het strafrecht. B-incidenten zijn overtredingen van de Wet Personenvervoer 2000 en C-incidenten zijn overtredingen van het Besluit personenvervoer en de huisregels van vervoerders.

Arriva meldt dat er in het eerste kwartaal van 2024 twaalf A-incidenten zijn geregistreerd, vergeleken met gemiddeld elf per kwartaal in 2023. Het aantal B-incidenten betrof in het eerste kwartaal van 2024 330, tegenover gemiddeld 198 incidenten per kwartaal in 2023. Het aantal C-incidenten was zes in het eerste kwartaal van 2024 en is daarmee lager dan het gemiddelde van tien per kwartaal in 2023.

De meeste B-incidenten zijn B3-incidenten, waarbij reizigers zonder geldig vervoersbewijs reizen. Het aantal B3-incidenten is gestegen van veertig in het eerste kwartaal van 2023 naar 303 in het eerste kwartaal van 2024. Arriva verklaart deze stijging mede door het vervangen van de perroncontroles op de Vechtdallijn door controles in elke trein op deze lijn, waardoor elke reiziger op deze lijn momenteel gecontroleerd wordt.

Vraag 8

Bent u bereid de mogelijkheden van een algemeen OV-verbod voor notoire zwartrijders te onderzoeken, dat geldt voor alle OV-bedrijven in Nederland?

Antwoord 8

Voor het opleggen van OV-verboden geldt de eis dat het verbod in enige vorm wordt beperkt in tijd, omvang of plaats. Hiertoe is een leidraad opgesteld door het Openbaar Ministerie (OM) in samenspraak met vervoerders en de politie waarin delicten met bijbehorende strafmaten staan beschreven. In deze leidraad voor het opleggen van reis- en verblijfsverboden heeft het OM de mogelijkheid voor een landelijk reisverbod uitgesloten vanwege de proportionaliteit, de impact op iemands mobiliteit en daaropvolgend diens deelname aan de maatschappij.² Vervoerders onderzoeken op dit moment de mogelijkheden om sneller en/of in meer soorten situaties een tijdelijk reisverbod op te leggen binnen de ruimte die de leidraad biedt.

Vraag 9

Klopt de suggestie dat de toename van het aantal incidenten met name wordt veroorzaakt door zogeheten «veiligelanders» uit het AZC in Ter Apel?

Antwoord 9

Er zijn geen cijfers beschikbaar over de nationaliteiten van de personen die de incidenten veroorzaken. Bij het registreren van incidenten wordt er geen onderscheid gemaakt op basis van nationaliteit. Het is voor vervoerders namelijk niet toegestaan om dit onderscheid te maken.

² Leidraad voor het opleggen van reis- en verblijfsverboden, 2015, OM, Parket CVOM (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/07/01/9.-leidraad-reisverboden-ov>)

Vraag 10

Welke mogelijkheden ziet u om strenger op te treden tegen asielzoekers die veroordeeld zijn voor overlast, bedreiging of geweld? In welke mate en bij welke veroordelingen worden veroordeelden overgeplaatst naar een handhavings- en toezichtslocatie? Welke mogelijkheden ziet u binnen het geldend recht om maatregelen zoals overplaatsing en een aangescherpte meldplicht te intensiveren?

Antwoord 10

Het COA zet in op verschillende pilots om overlast te voorkomen. Daarnaast kan het COA verschillende maatregelen opleggen aan overlastgevers, waaronder het overplaatsen naar een andere locatie voor een time-out. Asielzoekers die (ernstige) overlast, bedreiging of geweld veroorzaken, kunnen worden geplaatst op de handhavings- en toezichtslocatie in Hoogevenen. Voorts heb ik uw Kamer bij brief van 17 mei 2024 over de stand van zaken van de procesbeschikbaarheidslocatie (PBL) geïnformeerd.³

³ Tweede Kamer (vergaderjaar 2023–2024), 19 637, nr. 3250