

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

2760

Vragen van de leden **Rajkowski** en **Veltman** (beiden VVD) aan de Minister van Asiel en Migratie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de berichten «Perroncontroles «overlasttrein» Zwolle – Emmen komen niet terug» en «Staatssecretaris: snel oplossing voor mogelijk overslaan treinstation Maarheeze» (ingezonden 22 januari 2025).

Antwoord van Minister **Keijzer** (Asiel en Migratie), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 18 juli 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1380.

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Perroncontroles «overlasttrein» Zwolle – Emmen komen niet terug» en «Staatssecretaris: snel oplossing voor mogelijk overslaan treinstation Maarheeze»?^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat intimidatie, agressie en geweld onacceptabel zijn en dat hier hard tegen moet worden opgetreden zodat treinreizigers veilig kunnen reizen en treinpersoneel veilig zijn werk kan doen?

Antwoord 2

Die mening deel ik, het OV moet veilig zijn voor reizigers en personeel.

Vraag 3

Op welke trajecten is met name last van overlastgevende asielzoekers? Om welk type incidenten gaat het dan? Kunt u dit cijfermatig weergeven? Zo nee, waarom niet?

¹ NOS, 24 oktober 2024, «Perroncontroles «overlasttrein» Zwolle – Emmen komen niet terug», <https://nos.nl/l/2541967>

² NOS, 15 januari 2025, «Staatssecretaris: snel oplossing voor mogelijk overslaan treinstation Maarheeze», <https://nos.nl/artikel/2551885-staatssecretaris-snel-oplossing-voor-mogelijk-overslaan-treinstationmaarheeze>

Antwoord 3

NS en Arriva ervaren de situaties op de trajecten Eindhoven – Weert en Zwolle – Emmen en op de stations Emmen en Maarheeze in zekere zin als uniek als een gevolg van de nabijgelegen aanmeldlocaties in Ter Apel en Budel. Voor een overzicht van het aantal en type incidenten verwijs ik naar de brief van de Staatssecretaris van IenW van 23 januari jl. waar inzicht wordt gegeven in de situatie op station Maarheeze³. Door vervoerders en ProRail worden maatregelen genomen op basis van algemene incidentdata, om zo het OV veilig te kunnen houden voor de reizigers en het personeel.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het feit dat overlastgevend asielzoekers die treinen of stations onveilig maken, geen reden mag zijn om treinen op bepaalde trajecten niet in te zetten of om treinen bepaalde stations niet meer aan te laten doen?

Antwoord 4

Ja, die mening deel ik. Aangaande de situatie in Maarheeze verwijs ik naar de brief die de Staatssecretaris van IenW daarover op 23 januari jl. naar de Kamer heeft verstuurd.

Vraag 5

Hoe legt u uit aan de reizigers op de trajecten Meppel-Zwolle en Weert-Eindhoven dat zij moeten reizen in een onveilige situatie met een hoger risico op incidenten dan gemiddeld?

Antwoord 5

Ik ben van mening dat alle betrokken partijen zich maximaal moeten inzetten voor de veiligheid van de reizigers. Vervoerders en ProRail zetten reeds waar mogelijk extra maatregelen in om ook in deze regio's de reiservaring en de veiligheid van personeel en reizigers te verbeteren. Daarbij wordt in beide gebieden meer dan de gebruikelijke hoeveelheid professionele beveiliging ingezet. Vervoerders geven aan dat deze aanpak leidt tot een situatie die beheersbaar is.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u het feit dat controles op perrons niet zouden werken, maar het aantal incidenten wel flink gestegen is?

Antwoord 6

Het beeld dat controles op perrons niet werken deel ik niet. Bij Maarheeze heeft deze maatregel (in combinatie met het toezicht op de trein) een positief effect, zoals toegelicht in de brief die de Staatssecretaris van IenW op 23 januari jl. heeft gestuurd.

Per locatie wordt gekeken naar de maatregel met het grootste mogelijke effect, waarbij het beschikbare personeel uiteraard maar één keer kan ingezet kan worden. Arriva heeft op het traject Zwolle – Emmen in overleg met de concessieverlener besloten dat, gelet op het gegeven dat de perroncontroles veel capaciteit kosten, maar te weinig effect hadden op het tegengaan van zwartrijden of overlast, de perroncontroles stop te zetten. Zo probeerde men controles te vermijden door over het spoor te lopen. Daarnaast werden er kaartjes gekocht voor de eerstvolgende halte om door de controle te kunnen, maar vervolgens het hele traject bleven zitten.

Omdat perroncontroles niet het gewenste effect hadden, zet Arriva momenteel in plaats daarvan extra service en veiligheidsmedewerkers in op de trein. Ook zet Arriva op de lijn Zwolle – Emmen standaard 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. Daarnaast kan Arriva aanvullend medewerkers service en veiligheid inzetten die daar waar dat nodig als «vliegende brigades» worden ingezet. Ook dit heeft geresulteerd in een verbeterd veiligheidsgevoel onder reizigers en personeel.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 28 642, nr. 113

Arriva geeft aan dat het treinpersoneel op de Vechtdallijnen tevreden is over de aanwezigheid van extra veiligheidsmedewerkers op de treinen. De cijfers laten zien dat het aantal aangiftewaardige incidenten tegen personeel (60% t.o.v. 2022) door de extra inzet van service en veiligheid-medewerkers is afgenomen. Voor nadere cijfers over de treindienst Zwolle – Emmen verwijs ik uw Kamer door naar de brief van de voormalig Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid van 25 juni jl.⁴

Al het controlerend personeel van Arriva draagt een bodycam en is boabevoegd. Vanuit NS en Arriva zijn de ervaringen met het gebruik van de bodycam zodanig dat zij menen dat het gebruik ervan helpt bij de analyse van incidenten en dat er een preventieve werking van uitgaat. Daarnaast zijn sommige stations en alle Arriva-treinen voorzien van camera's.

Vraag 7 en 8

Welke stappen onderneemt u om het veiligheidsgevoel van reizigers op deze trajecten, en op de stations op deze trajecten, te vergroten?

Welke preventieve en repressieve maatregelen worden op deze trajecten getroffen om overlast en overtredingen te voorkomen en overlastgevers aan te pakken en hoe effectief zijn die?

Antwoord 7 en 8

Bij de spoorverbindingen en stations in de buurt van de aanmeldlocaties in Ter Apel en Budel zijn door vervoerders extra maatregelen genomen om incidenten en overlast te voorkomen. Zoals gezegd zetten NS en Arriva op verschillende plaatsen extra medewerkers en toezichthouders in. Daarbij bieden het Ministerie van Asiel en Migratie en de verantwoordelijke concessieverlener op de lijn Emmen – Zwolle een subsidie voor de extra inzet van medewerkers service en veiligheid.

Op station Maarheeze en op NS-treinen is cameratoezicht aanwezig en dragen medewerkers service en veiligheid van NS bodycams. Ook voert NS op Maarheeze een 100% ingangscontrole waardoor veel overlast en incidenten worden voorkomen. Voor de kosten van deze extra inzet is NS voor 2023 achteraf gecompenseerd. Tijdens het tweeminutendebat Spoor van 23 januari jl. is door de Staatssecretaris van IenW toegezegd NS met € 2,3 miljoen te compenseren voor de extra beveiliging rondom station Maarheeze in het afgelopen jaar.

Zowel Arriva als NS geven aan dat de situatie op beide locaties beheersbaar is. Dit beeld wordt ondersteund door het algemene oordeel van de reizigers in de landelijke Stationsbelevingsmonitor, waarbij Zwolle, Emmen (en tussenliggende stations) en Maarheeze een 6,5 of hoger scoren als algemeen oordeel van de reiziger. Alleen Maarheeze scoort een onvoldoende op sociale veiligheid en komt daardoor in aanmerking voor extra maatregelen, zoals is toegelicht in de brief van 23 januari jl.

De Ministeries van IenW en AenM hebben in gezamenlijkheid met vervoerders en het COA tevens aan enkele preventieve maatregelen gewerkt. Zo is de voorlichting aan asielzoekers over de werking van het OV verbeterd en kunnen alle asielzoekers sinds begin 2024 met een nieuw betaalmiddel wat op alle COA-locaties is geïmplementeerd reizen in het OV. Vervoerders geven aan dat de ervaringen hiermee positief zijn.

Vraag 9

Welke maatregelen treft u tegen overlastgevers die zich door toegangscontroles niet laten weerhouden en over de hekken klimmen en alsnog de trein in stappen?

Antwoord 9

Op dit moment staan er op station Maarheeze vijf beveiligers, die houden ook toezicht op het hekwerk en de eventuele omlooproute aan het einde van het perron. Op het moment dat er iemand wordt gezien die over het hekwerk geklommen is, wordt deze naar de uitgang van het station begeleid om daar een vervoersbewijs te kopen of in te checken. NS laat weten dat met het

⁴ Kamerbrief «Antwoord op vragen van de leden Veldkamp, Olger van Dijk en Van Hijum over de toegenomen onveiligheid op de treindienst Zwolle-Emmen», 25 juni 2024, kenmerk: 2024Z07788

huidige aantal beveiligers het ook mogelijk is om te surveilleren. Daarnaast is gekozen voor een hoger hekwerk waardoor het moeilijker is geworden om over de hekken heen te klimmen. In de gevallen dat dit wel gebeurt, heeft de beveiliging door het hogere hekwerk langer de tijd om te interveniëren. Daarnaast zijn op de trein dagelijks vier OV-boa's aanwezig om te zorgen voor een veilige en prettige reis. NS geeft aan dat er goed contact is tussen de beveiligers en het personeel op de trein zodat waar benodigd kan worden ingezet op het laten uitstappen van personen uit de trein (die eerder bijvoorbeeld over hekken geklommen zijn) en waar nodig kan worden doorgepakt door middel van het oproepen van politie.

Vraag 10

Kunt u de garantie geven dat de problemen op station Maarheeze zo spoedig mogelijk, en uiterlijk 1 maart 2025, worden opgelost? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

De huidige situatie op station Maarheeze is volgens NS beheersbaar, zie ook de brief op dit onderwerp van 23 januari jl. Het is van belang dat er een structurele oplossing wordt gevonden zodat de extra beveiliging op het station kan worden afgeschaald. Hier voeren de Ministeries van AenM, JenV, lenW, de gemeente, politie en vervoerders momenteel het gesprek over. Omdat verschillende partijen hierin afhankelijk van elkaar zijn, kan geen garantie worden gegeven dat de problemen op een bepaalde datum zijn opgelost.

Vraag 11

Wordt de identiteit vastgesteld van de overlastgevers op de trajecten Meppel-Zwolle en Weert-Eindhoven, mede gelet op het feit dat overlastgevende asielzoekers vaak nog niet zijn geregistreerd of geen rijbewijs hebben? Zo ja, op welke manier en hoe wordt dit geregistreerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

OV-boa's schrijven combibonnen uit aan overtredders bij overlast. Daarvoor leggen zij de identiteit inclusief geboorteplaats/land van de verdachte vast met het doel om deze gegevens naar het CJIB te sturen. Vervoerders zelf houden geen registratie bij van de nationaliteit van overtredders en hebben geen inzage in de verblijfsrechtelijke status van deze personen. Dit is namelijk niet toegestaan. De overtreding wordt door vervoerders wel geregistreerd, zodat aan de hand van incidentendata maatregelen genomen kunnen worden en eventueel extra handhaving kan worden ingezet.

Voor het identificeren van een overlastgevende asielzoeker moet OV-personeel veelal een beroep doen op de politie, zij hebben namelijk geen toegang tot de basisvoorziening vreemdelingen (BVV). Op dit moment is de toegang tot de BVV voorbehouden aan bestuursorganen met een wettelijke taak in het kader van de vreemdelingenwet die hier uitvoering aan geven (dus de migratieketenpartners, AVIM en de Koninklijke Marechaussee). Over de toegang voor boa's tot de BVV worden momenteel verkennende gesprekken gevoerd tussen AenM, als eigenaar van de wetgeving omtrent dit register, en JenV. Het is voor de uitvoering van de taken van de boa van belang dat de boa over informatie beschikt en ook, voor zover mogelijk, toegang verkrijgt tot de daarvoor benodigde systemen.

Vraag 12

Deelt u de mening dat er gehandhaafd moet worden richting asielzoekers die overlast veroorzaken, zwartrijden of ander onwenselijk gedrag vertonen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Ik vind dat alle vormen van overlast en zwartrijden in het OV – ongeacht wie hiervoor verantwoordelijk is – aangepakt moet worden. De Ministeries van AenM, J&V en lenW, het COA, OM en vervoerders voeren met elkaar het gesprek over het verbeteren van de mogelijkheden voor dossieropbouw en gegevensdeling, zodat effectiever gehandhaafd kan worden op asielzoekers die overlast veroorzaken in het OV.

Vraag 13

Hoe vaak wordt er bij het constateren van overtredingen een boete opgelegd, dan wel uitstel van betaling aangeboden, en in hoeveel van deze gevallen wordt er daadwerkelijk geïnd?

Antwoord 13

In 2023 zijn er door NS in totaal 283.450 uitstel van betalingen (UvB's) uitgeschreven. In 2024 waren dit er 352.969. In 2023 zijn er door Arriva in totaal 35908 UvB's uitgeschreven. In 2024 waren dit er 53542. Het inningspercentage is bedrijfsvertrouwelijke informatie en kan voor beide bedrijven niet worden gedeeld. Wel kan aangegeven worden dat het voor vervoerders niet in alle gevallen lukt om de boetes te innen. Over de uitdagingen bij het vaststellen van de identiteit wordt in de beantwoording van vraag 15 ingegaan.

Vraag 14

Hoe hoog is het bedrag uitstel van betaling op beide trajecten?

Antwoord 14

De hoogte van het bedrag van een UvB is opgebouwd uit de kosten voor een normaal treinkaartje plus een wettelijke verhoging van 50 euro. Daarbij komt 15 euro aan administratiekosten.

Vraag 15

Hoe vaak worden er reisverboden opgelegd? Gebeurt dit in alle mogelijke gevallen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

In 2023 zijn in totaal 193 actieve reisverboden door NS opgelegd. In 2024 waren dit er 265. In 2023 zijn door Arriva in totaal 262 reisverboden opgelegd. In 2024 waren dit er 258.

NS en Arriva geven aan in alle mogelijke gevallen een reisverbod op te leggen, waarbij zij zich moeten houden aan de richtlijn van het OM die voorschrijft in welke gevallen een verbod mag worden opgelegd. Voor dossieropbouw en het opleggen van een OV-verbod is het essentieel dat vervoerders de identiteit van de overlastgever vaststellen. In dat kader hebben OV-boa's toegang tot de basisregistratiepersonen en wordt gewerkt aan de zelfstandige toegang tot het rijbewijzenregister. Systemen als het rijbewijzenregister worden door politie, indien er geen minder ingrijpende manier voorhanden is, geraadpleegd voor het vaststellen van de identiteit van staande gehouden personen. In geval de boa niet zelfstandig de identiteit van een staande gehouden persoon kan vaststellen, wordt een beroep gedaan op ondersteuning door de politie.

Vraag 16

Deelt u de mening dat mensen die geen kaartje hebben niet eindeloos uitstel van betaling kunnen krijgen, maar uiteindelijk een reisverbod zouden moeten worden opgelegd dan wel bij overtreding daarvan lik op stuk beleid wordt toegepast? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe vaak komt dit voor?

Antwoord 16

Die mening deel ik en het opleggen van reisverboden aan notoire zwartrijders behoort dan ook tot de bestaande veiligheidsinstrumenten van vervoerders. Het OM heeft daarbij een richtlijn opgesteld die voorschrijft dat iemand met 25 UvB's 1 tot 2 maanden reisverbod krijgt. Deze richtlijn loopt op tot 6 maanden reisverbod bij 75 UvB's⁵.

Vraag 17

Deelt u de mening dat wanneer deze mensen zichzelf niet kunnen identificeren, dit meteen opgepakt moet worden door deze mensen te registreren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u dat regelen?

⁵ Zie ook de Leidraad reisverboden OV: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/07/01/9.-leidraad-reisverboden-ov>

Antwoord 17

Wanneer een overlastgever in het OV zich niet aannemelijk kan identificeren richting OV-personeel kan er een beroep worden gedaan op politie-ondersteuning en kan dit worden geregistreerd.

Vraag 18

Wilt u deze vragen beantwoorden voor het commissiedebat over Vreemdelingen- en asielbeleid op 5 februari 2025? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Dit is helaas niet gelukt.