

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

1301

Vragen van het lid **Schutz** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Vechtpartijen, vernielingen en vrouwen die worden lastiggevallen: reljeugd teistert treinreizigers in Zeeland»* (ingezonden 20 januari 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 maart 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1004.

Vraag 1

Deelt u de mening dat openbaar vervoer veilig moet zijn en dat iedereen te allen tijde zonder angst moeten kunnen reizen, vooral juist en vooral ook meisjes en vrouwen?¹

Antwoord 1

Ja. Het gedrag van de betreffende Zeeuwse jongeren afgelopen periode was volstrekt onacceptabel. Ik vind het belangrijk dat het ov veilig is voor iedereen, zeker ook voor meisjes en vrouwen.

Vraag 2

Deelt u de mening dat reizigers zich niet zouden moeten hoeven aanpassen aan het gedrag van een overlastgevende groep en dat NS-personeel het werk niet onder druk, met gevoel van onveiligheid moet hoeven uitvoeren?

Antwoord 2

Ja. Iedereen moet zich veilig voelen tijdens het reizen en werken in de trein, tram, metro of bus. Het personeel in het OV verdient daarbij steun bij de uitvoering van hun belangrijke en vaak moeilijke werk.

Vraag 3

Sinds wanneer is deze overlast op het Zeeuwse spoor en stations ontstaan? Om hoeveel incidenten gaat het? Of is het beeld structureel?

¹ De Telegraaf, 11 januari 2026, «Vechtpartijen, vernielingen en vrouwen die worden lastiggevallen: reljeugd teistert treinreizigers in Zeeland» (Vechtpartijen, vernielingen en vrouwen die worden lastiggevallen: reljeugd teistert treinreizigers in Zeeland | De Telegraaf)

Antwoord 3

Navraag bij NS leert dat op de Zeeuwse lijn en stations in januari t/m oktober 2024 circa 15 meldingen van overlast per maand geregistreerd zijn in treinen op het Zeeuwse spoor en op de Zeeuwse stations. Een piek in overlast is waar te nemen in november en december 2024. In november 2024 waren er 28 overlastmeldingen en in december 2024 waren dit er 29. Sinds dat moment is de overlast niet verder gegroeid, maar gemiddeld wel hoger dan de voorgaande jaren.

Sinds mei 2025 is de agressie tussen reizigers op de laatste treinen en het onveilige gevoel dat daarmee gepaard gaat toegenomen. Deze specifieke problematiek stak tijdelijk de kop op en is met extra inzet vanuit NS en de politie gericht aangepakt. Er wordt nauwgezet gemonitord.

Vraag 4

In hoeverre neemt de problematiek toe, niet alleen in aantallen meldingen, maar ook in de ernst van het gedrag? En wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen incidentele verstoringen en structurele overlast door dezelfde groepen? Hoe is het beeld in de rest van het land?

Antwoord 4

Het gedrag van de groepen jongeren op het Zeeuwse spoor in de afgelopen periode was onacceptabel en afwijkend van het algemene beeld. Over het algemeen is er landelijk een stijging zichtbaar in het aantal overlast- en agressie-incidenten, maar het gedrag van deze groepen viel qua ernst duidelijk buiten het landelijke gemiddelde.

Ten aanzien van het beeld in de rest van het land geeft NS aan dat de afgelopen jaren een stijgende trend zichtbaar is in overlast, vandalisme en agressie op stations en in de trein. NS geeft hierbij aan dat diverse maatschappelijke problemen in de samenleving tot uiting komen in het OV, zoals de algemene verharding van de samenleving, een toename van onbegrepen gedrag en diverse andere overlastgevende doelgroepen invloed hebben op deze stijging.

Vraag 5

In hoeverre zijn deze dadergroepen bij politie en NS in beeld? Wordt er gewerkt met een persoonsgerichte aanpak van veelplegers, bijvoorbeeld via vervoersverboden in het openbaar vervoer, gebiedsontzeggingen of andere interventies die verder gaan dan het steeds opnieuw reageren op incidenten? Welke rol nemen gemeenten in het proces?

Antwoord 5

NS heeft over de situatie in Zeeland nauw contact met de politie en brengt de problematiek onder de aandacht van de gemeente. De politie heeft de overlastgevers in beeld en zet zich actief in om de overlastgevers aan te pakken, waaronder het voeren van stopgesprekken. NS zet daarnaast extra NS-personeel in voor extra toezicht en past, waar nodig, reis- en verblijfsverboden toe.

In algemene zin hebben gemeenten de regie over de lokale aanpak op het terrein van zorg en veiligheid. De betrokken gemeenten in Zeeland zijn in contact met elkaar en willen dit probleem integraal aanpakken. De politie werkt daarbij samen met NS en gemeenten. Ieder incident wordt serieus genomen en waar nodig worden maatregelen getroffen, zoals verscherpt toezichtacties of het opvangen van de laatste trein.

Vraag 6

Hoe houdbaar is de goede tijdelijke maatregel om extra toezicht en het meereizen van politie voort te zetten?

Antwoord 6

De inzet van extra maatregelen, zoals de inzet van extra NS-personeel en het meereizen van de politie, zijn tijdelijke maatregelen gericht op het herstellen van de huidige situatie naar een acceptabel en veilig niveau. Deze inzet vraagt aanzienlijke capaciteit en gaat ten koste van de inzet elders, waardoor zij niet permanent houdbaar is.

NS geeft aan dat de tijdelijke maatregelen aantoonbaar positieve effecten hebben gehad en hebben bijgedragen aan het normaliseren van de situatie in

Zeeland. Op dit moment wordt de situatie beheersbaar gehouden binnen bestaande maatregelen, aangevuld met monitoring om tijdig te kunnen bijsturen indien de situatie daartoe aanleiding geeft.

Vraag 7

Welke structurele, voortdurende maatregelen ziet u om de sociale veiligheid in de trein voor reizigers en personeel te verbeteren, aanvullend op maatregelen op stations?

Antwoord 7

Mensen moeten veilig kunnen reizen met het openbaar vervoer. Dat vereist gezamenlijke inzet van meerdere partijen. NS ontvangt vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) 12 miljoen euro subsidie voor de aanschaf van bodycams voor hoofdconducteurs, voortbouwend op de positieve resultaten van een eerdere pilot. De OV-sector neemt daarnaast doorlopend maatregelen. Zo zijn er in de afgelopen jaren camera's geplaatst op stations, meer stations afgesloten met poortjes, werkt de sector met veel incidentendata voor de data gestuurde inzet van personeel én kunnen NS-reizigers in het hele land onveilige situaties in treinen en stations via Whatsapp melden.

In het coalitieakkoord staan ambities benoemd die betrekking hebben op het effectief handhaven en innen van boetes als gevolg van zwartrijden en de toegang tot registers voor OV-boa's en gegevensuitwisseling. Het afgelopen jaar heeft het Ministerie van IenW samen met het Ministerie van Justitie en Veiligheid gewerkt aan de toegang tot het Rijbewijzenregister voor OV-boa's. Naar verwachting kunnen OV-boa's medio 2026 gebruik maken van het Rijbewijzenregister. Daarnaast is gewerkt aan de verhoging van de boete voor het reizen zonder geldig vervoersbewijs om zwartrijden, en sociaal onveilige situaties die daardoor kunnen ontstaan, verder terug te dringen. De Minister voor Asiel en Migratie heeft eind vorig jaar aangegeven te werken aan het mogelijk maken van toegang voor boa's in het openbaar vervoer tot de Basisvoorziening Vreemdelingen (BVV). Hiervoor is een wetswijziging vereist die wordt voorbereid door het Ministerie van Asiel en Migratie, zo nodig in afstemming met het Ministerie van Justitie en Veiligheid.

Vraag 8

Hoe effectief is het recent geïntroduceerde noodnummer waarmee reizigers de conducteur kunnen bereiken bij bedreigende of vervelende situaties? In welke mate voelen conducteurs zich veilig genoeg om zelf in te grijpen wanneer zij bericht worden over een bedreigende of vervelende situatie? Hoe effectief is dit noodnummer en wat is de reizigerservaring hierop? Is dit noodnummer ook gebruikt bij deze overlastgevende situaties in Zeeland?

Antwoord 8

Sinds 2019 kunnen NS-reizigers via Whatsapp of SMS op laagdrempelige wijze contact opnemen met het meldnummer van NS voor overlast of een onveilige situatie. Dit is nadrukkelijk geen noodnummer. Bij spoedeisende hulp dient 112 gebeld te worden. Naar aanleiding van een toezegging tijdens het commissiedebat van 7 april 2025 wordt een onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van het meldnummer van NS, waarbij ook naar de reizigerservaring gekeken zal worden. Het eindrapport wordt in de eerste helft van dit jaar verwacht.

Hoofdconducteurs richten zich primair op het bieden van service en het controleren van vervoersbewijzen. Zij grijpen in beginsel niet zelfstandig in bij bedreigende situaties. Vanuit hun toezichthoudende rol kunnen zij wel personen aanspreken op het overtreden van huisregels of het verstoren van orde, rust en veiligheid en goede bedrijfsgang. Zij maken daarbij een eigen inschatting of een situatie de inzet van Veiligheid en Service of van de politie vereist of passend is. Indien dit het geval is, worden deze ingeschakeld.

Op basis van informatie van NS blijkt dat in 2024 via het meldnummer 4.308 meldingen van reizigers zijn geregistreerd, waarvan 33 betrekking hadden op situaties in Zeeland. In 2025 werden in totaal 67 meldingen op het NS-meldnummer geregistreerd in Zeeland. Het merendeel van de meldingen betreft overlast. De waargenomen stijging kan mede samenhangen met een hogere meldingsbereidheid en de wijze van registratie.

Vraag 9

Overweegt u, of de NS, nog andere, aanvullende veiligheidsmaatregelen, bijvoorbeeld het implementeren van niet alleen een noodnummer maar ook een noodknop in de treincoupés? Kunt u de Kamer meenemen in mogelijkheden die u en de NS overwegen?

Antwoord 9

De NS heeft een breed scala aan veiligheidsmaatregelen getroffen. Zowel stations als treinen zijn veelal voorzien van noodknoppen met intercom, cameratoezicht en poortjes. Daarnaast wordt datagedreven en informatiegestuurd toezicht, controle en handhaving uitgevoerd, onder andere door cameraobservanten, hoofdconducteurs en boa's Veiligheid & Service van NS. In geval van spoedeisende hulp worden de reguliere hulpdiensten ingeschakeld. Ik blijf in gesprek met NS over mogelijke aanvullende maatregelen om de veiligheid verder te versterken. Hierbij worden de effectiviteit en de haalbaarheid van deze maatregelen zorgvuldig afgewogen.

Vraag 10

Zijn bij u nog andere effectieve voorbeelden bekend van maatregelen in het buitenland waar vergelijkbaar overlast in het openbaar vervoer is teruggedrongen? En vooral maatregelen die wij in Nederland nog niet toepassen? Zo ja, welke lessen kunnen daaruit worden getrokken voor Nederland?

Antwoord 10

Veel van de maatregelen die in het buitenland worden toegepast, zoals bodycams voor personeel, cameratoezicht als preventieve maatregel, laagdrempelige meldmogelijkheden via apps of sms en het gebruik maken van toegangspoortjes, worden in Nederland ook toegepast. Internationale voorbeelden laten zien dat zichtbare aanwezigheid, meldmogelijkheden en samenwerking tussen betrokken partijen bijdragen aan het vergroten van de sociale veiligheid in het OV. Waar passend wordt geleerd van ervaringen uit het buitenland binnen de Nederlandse wettelijke kaders. NS staat daarbij in contact met hun internationale collega's om ervaringen en trends op het gebied van veiligheid uit te wisselen. Waar mogelijk worden lessen hieruit toegepast, rekening houdend met het feit dat regelgeving per land kan verschillen.

Vraag 11

Hoe effectief blijken de camera's aan boord van de trein bij het registreren en opvolgen van de overlast? Zijn daar verbeteringen mogelijk en denkbaar? Wat is daarvoor nodig?

Antwoord 11

NS heeft laten weten dat camera's aan boord van treinen vooral effectief zijn gebleken bij de opsporing en opvolging van strafbare feiten waarvoor aangifte wordt gedaan. Politie en Openbaar Ministerie maken hierbij waar mogelijk gebruik van beschikbaar beeldmateriaal. Voor overlast kunnen de camera's worden ingezet ter verificatie van meldingen, bijvoorbeeld via het meldnummer van NS. In een toenemend aantal treinen is het inmiddels ook mogelijk om live mee te kijken. Bij de aanschaf van nieuwe treinen en de revisie van bestaand materieel wordt rekening gehouden met deze functionaliteit, zodat camera's effectiever kunnen bijdragen aan het registreren en opvolgen van overlast.

Vraag 12

In welke mate kunnen slimme AI-camera's om, binnen de kaders van de AVG, onwenselijke gedragingen, vrij van persoonskenmerken, te detecteren, vast te leggen en te verwerken de oplossing zijn? Kan dat ook in de trein? Zijn deze camera's effectiever dan de huidige?

Antwoord 12

Slimme AI-camera's kunnen het voor cameraobservanten mogelijk maken om beelden van het grote aantal camera's effectiever te monitoren, doordat afwijkende situaties sneller worden gesignaleerd. Daarmee zijn deze camera's effectiever dan de reguliere camera's. Toepassing binnen de kaders van de AVG is mogelijk, maar vergt nog verdere, technische doorontwikkeling.

Vooral op stations lijken slimme AI-camera's een kansrijke optie. In de trein is de toepassing minder haalbaar, omdat er onvoldoende fysieke ruimte is voor de benodigde hardware. Daarnaast kan het model niet direct op de camera of in de trein draaien, waardoor connectiviteit momenteel een beperkende factor vormt. Het gebruik van complexe modellen videostreams vereist bovendien hoogwaardige videostreams met minimale buffering en vertraging, wat ook een beperking vormt.

Vraag 13

Deelt u de mening dat de pakkans aanmerkelijk verhogen preventief werkt? Wat is uw standpunt en – voor zover bekend – van de NS hierover?

Antwoord 13

Ja, ik deel de mening dat een hogere pakkans preventief kan werken. De verwachte pakkans kan mogelijk een factor zijn bij de beslissing om een strafbaar feit te plegen. Tegelijkertijd zijn er dadertypes waarvoor dit wellicht minder of geen effect heeft, bijvoorbeeld als gevolg van middelengebruik of een bepaalde geestestoestand. Ook NS stelt op basis van ervaring dat een hogere pakkans preventieve effecten kan hebben, zij het met de kanttekening dat dit niet voor alle daders even effectief zal zijn.

Vraag 14

Indien cameratoezicht goed wordt ingezet, is er ruimte om raddraaiers en overlastgevers te herkennen en een (tijdelijk) reisverbod op te kunnen leggen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 14

Op basis van informatie van NS blijkt dat de meeste directe verboden worden opgelegd aan de hand van heterdaadwaarnemingen. Cameratoezicht kan daarbij van dienst zijn, maar veelal gebeurt dit aan de hand van directe waarnemingen van NS-personeel of na een aanhouding door de politie.