

AH 3516

2021Z10546

Antwoord van staatssecretaris Broekers-Knol (Justitie en Veiligheid), mede namens minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 8 juli 2021)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020-2021, nr. 3461

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'Chauffeurs balen van uitblijven oplossing voor onveilige bussen: „Gemeenten en provincies blijven maar naar elkaar verwijzen”'?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de overlast in het openbaar vervoer (OV) tussen Emmen en Ter Apel door veiligelanders blijft aanhouden? Hoeveel gevallen van overlast door veiligelanders vindt momenteel plaats in het OV? Op welke trajecten vindt deze overlast vooral plaats?

Antwoord 2

De politie en vervoerders registreren niet op verblijfsstatus van personen die betrokken zijn bij incidenten. Er valt dan ook niet te zeggen of de personen die betrokken zijn geweest bij de incidenten in het openbaar vervoer tussen Emmen en Ter Apel asielzoekers uit veilige landen van herkomst zijn.

Overlast in het openbaar vervoer tussen Emmen en Ter Apel speelt vooral op en rond de buslijn 73 van Qbuzz. Het overgrote deel van de meldingen betrof

¹ Dagblad van het Noorden, 7 juni 2021, «Chauffeurs balen van uitblijven oplossing voor onveilige bussen: [Chauffeurs balen van uitblijven oplossing voor onveilige bussen: „Gemeenten en provincies blijven maar naar elkaar verwijzen”](#) - Dagblad van het Noorden ([dvh.nl](#))

betalingsproblemen. Op dit moment gaat het om gemiddeld 5 meldingen per week. In 2017 en 2018 lag het aantal incidenten per week veel hoger met als dieptepunt eind 2018. Toen vonden er gemiddeld meer dan 50 incidenten per week plaats. Het betrof voornamelijk betalingsproblemen.

Vanaf 2019 is door de vele maatregelen het aantal incidenten op de buslijnen tussen Emmen en Ter Apel fors afgenomen. Deze maatregelen betreffen de continue inzet van de OV-stewards op buslijn 73 en de inzet van een pendelbus. Ook op de Vechtdallijn tussen Emmen en Zwolle wordt overlast ervaren. Ook hier hebben de incidenten voornamelijk betrekking op betalingsproblemen. Ik benadruk ook hier graag het belang van het doen van aangifte in het geval van crimineel gedrag.

Vraag 3

Deelt u de constatering dat de inzet van middelen in het OV om overlastgeving door asielzoekers tegen te gaan nog onvoldoende effectief is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Overlast veroorzaakt door asielzoekers is een maatschappelijk probleem, dat zich ook in het openbaar vervoer manifesteert. Op de lijn naar Ter Apel kampt het OV-personeel en de reiziger daardoor met een gevoel van onveiligheid en dat is onacceptabel. Iedere vorm van overlast is dan ook onacceptabel. Om de veiligheid van de reizigers en personeel te waarborgen worden door vervoerders extra maatregelen getroffen door op de betreffende lijnen reis-en verblijfsverboden op te leggen, camera's te installeren, toegangscontroles en extra toezichthoudend personeel op de lijn te zetten. Ook wordt er gewerkt met bodycams en is er extra aandacht voor opleidingen voor medewerkers. De ingezette maatregelen in het openbaar vervoer sorteren effect, maar zullen nooit alle incidenten kunnen voorkomen. Daarom zijn de ketenmariniers continu met betrokken partijen zoals vervoerders, politie, COA en het ministerie van I&W in gesprek om te bezien hoe de aanpak van overlast in het openbaar vervoer nog beter kan.

Vraag 4

Zijn er in Europees verband initiatieven waar Nederland van kan leren bij het aanpakken van dergelijke overlastproblematiek?

Antwoord 4

Europese initiatieven specifiek voor de aanpak van overlastgevende asielzoekers in het openbaar vervoer zijn zowel bij mij, mijn collega van I&W en de vervoerders niet bekend. Wel worden (wetenschappelijke) Europese vergelijkingen gemaakt voor sociale veiligheid. Deze hebben echter een bredere context zoals samenleving, wonen, onderwijs en werk. Vervoerders geven aan dat juist de aanpak in Ter Apel een voorbeeld is van een goede regionale samenwerking in de keten, waarbij continu wordt ingespeeld op snel veranderde situaties.

Vraag 5

Welke middelen uit de toolbox zijn sinds de beantwoording van de eerdere vragen van de leden Ziengs en Becker ingezet om overlast in het OV aan te pakken?² Hoe staat het met de bekendheid van de diverse mogelijkheden uit de toolbox en hoe wordt de inzet van deze mogelijkheden beoordeeld door lokale bestuurders? Hoe wordt de taakvervulling door de ketenmariniers beoordeeld door de betrokken vervoersbedrijven en gemeenten om deze overlast aan te pakken?

Antwoord 5

In november 2020 hebben de ketenmariniers de bestaande maatregelen tegen overlastgevende asielzoekers gebundeld in een zogenaamde toolbox die handvatten biedt in de aanpak van overlastgevende asielzoekers.³ In hoofdstuk vier van de toolbox staan bestaande maatregelen tegen overlast in het openbaar vervoer opgenomen, zoals het opleggen van reis- of verblijfsverboden, het gebruik van camera's en de inzet van toezichthoudend personeel. De toolbox is mede tot stand gekomen in afstemming met Arriva en de NS en is breed verspreid onder partijen die een rol spelen in de aanpak van overlast, waaronder vervoerders.

De ketenmariniers adviseren betrokken partijen desgewenst over de inzet van maatregelen. Hoe de maatregelen in de toolbox beoordeeld worden door lokale bestuurders en hoe de taakvervulling van de ketenmariniers door hen wordt beoordeeld kan het beste worden beantwoord door de lokale bestuurders zelf. Vervoerders geven aan de samenwerking met- en de inzet van de ketenmariniers te waarderen, al hebben de gesprekken volgens hen niet tot een structurele oplossing geleid in het OV rondom Ter Apel. Vanuit de ketenmariniers wordt de samenwerking als goed ervaren en de ontvangen terugkoppeling over de toolbox is dat dit document wordt gezien als een handig en bruikbaar naslagwerk.

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1039

³ Kamerstuk 19637 nr. 2671

Vraag 6

In de eerdere beantwoording op schriftelijke vragen van Ziengs en Becker is aangegeven dat wordt gekeken naar een pilot voor een regionaal vervoersverbod in het OV. Wat is de status van deze pilot? Zijn in het kader van deze pilot verboden opgelegd? Wat zijn de eerste ervaringen met die pilot?

Antwoord 6

In Oost-Nederland hebben de vervoerders Keolis, Arriva, Transdev en de NS een plan van aanpak opgesteld voor een pilot met het invoeren van een regionaal reisverbod. Dit reisverbod geldt voor een ruimer gebied dan alleen voor de desbetreffende OV-lijn. Het doel van deze pilot is om inzicht te bieden in de juridische mogelijkheden voor het opleggen van een regionaal reisverbod door meerdere vervoerders. De pilot zal in ieder geval gaan gelden op een tweetal treinlijnen, te weten Arnhem-Winterswijk en Enschede-Wierden. Vervoerders onderzoeken op dit moment of de pilot ook voor de hele regio Overijssel en Gelderland kan gaan gelden, waaronder ook de treinlijn Emmen-Zwolle. Er is een onafhankelijke projectleider aangesteld. Om aan de voorwaarden van de AVG en de proportionaliteits-eisen te kunnen voldoen is een aparte juridische werkgroep ingesteld. De verwachting is dat de pilot na de zomer kan worden gestart. Op dit moment zijn er dan ook nog geen regionale reisverboden opgelegd.

Vraag 7

Wordt er vanuit het ministerie, naast het OV-verbod dat na de zomer wordt gestart, ook naar andere maatregelen gekeken om de overlast in het OV te stoppen? Zo ja, welke maatregelen worden overwogen om in te zetten?

Antwoord 7

Zoals beschreven in mijn antwoord op vraag 3 zetten vervoerders verschillende maatregelen in om de veiligheid voor de reizigers en medewerkers in het openbaar vervoer te waarborgen. Ook heeft de gemeente Westerwolde na afloop van de proef met de pendelbus vanuit mijn departement geld ontvangen om tot het einde van 2021 de inzet van de pendelbus te kunnen continueren. Vanuit mijn departement is in 2021 tevens een budget van 1 miljoen euro beschikbaar gesteld waarmee gemeenten lokaal maatregelen kunnen inzetten tegen overlastgevende asielzoekers. Gemeenten kunnen dit budget ook aanwenden om maatregelen te treffen tegen overlast veroorzaakt door asielzoekers in het openbaar vervoer. Zo zullen de gemeenten Boxmeer, Venray, Nijmegen, Grave en St. Anthonis de regeling gebruiken om BOA's in te zetten, onder meer in het openbaar vervoer. Daarnaast onderzoek ik momenteel of overlastgevend gedrag op buslijn 73 tussen station Emmen en Ter Apel zou kunnen leiden tot plaatsing in de speciale Handhaving- en Toezichtlocatie voor overlastgevers in Hoogeveen.