

Vergaderjaar 2004–2005

**29 800 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005**

**28 642**

## **Sociale veiligheid openbaar vervoer**

**Nr. 65**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2005

Op 21 december 2004 heeft uw Kamer bij motie de regering verzocht om in overleg met openbaar vervoerbedrijven te komen tot een uniform boetesysteem voor zwartrijders en tot een landelijk gecoördineerde invoering van een treinverbod voor notoire zwartrijders en agressieve reizigers. Mede namens mijn ambtgenoot van Justitie bericht ik u over de wijze waarop ik uitvoering heb gegeven aan deze motie.

Samen met de decentrale OV-autoriteiten en de OV-bedrijven wordt sterk ingezet op een sociaal veilig openbaar vervoer. Elke partij heeft hierin een eigen rol en verantwoordelijkheid. Eén van de onderdelen van de vergroting van de sociale veiligheid is het in de motie genoemde aspect van de bestrijding van het zwartrijden in het Openbaar Vervoer.

In de Wet en het Besluit Personenvervoer 2000 is voor zwartrijden een sanctie opgenomen, die na de verhoging per 1 januari 2005 op € 35<sup>1</sup> is gesteld.

Door de meeste vervoerders wordt deze sanctie ook direct gehanteerd. Een aantal van hen – waaronder de Nederlandse Spoorwegen – biedt de reiziger nu nog de mogelijkheid alsnog een kaart tegen verhoogd tarief aan te schaffen. Maakt de reiziger daar geen gebruik van, dan wordt ook in die gevallen de sanctie van € 35 opgelegd.

De sociale veiligheid in het openbaar vervoer acht ik uitermate belangrijk en ik erken dat een uniform boetesysteem, zoals door u bepleit, daaraan kan bijdragen. Echter ook moet worden onderkend dat de aanpak van sociale veiligheid en de bestrijding van zwartrijden moet zijn ingepast in de hele keten van normen, handhaving en vervolging. De verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid en voor de aansturing van de vervoerder op dit aspect, ligt voor het stads- en streekvervoer bij de decentrale OV-autoriteiten. Het is voor deze OV-autoriteiten wenselijk om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te bezien en in te richten in relatie tot de veiligheid van het personeel, de afstemming met de politie, de situatie ter plaatse en de aanpak van de sociale veiligheid in de regio in

<sup>1</sup> Het bedrag van € 35 is het bedrag dat op basis van de wet en het besluit personenvervoer 2000 bij het ontbreken van een geldig plaatsbewijs bovenop de ritprijs in rekening wordt gebracht. Indien niet binnen een week betaald wordt dan wordt de termijn met drie weken verlengd en het bedrag verhoogd met € 10 administratiekosten. Wordt ook dan niet betaald dan vindt rechtsvervolging plaats, waarbij het OM een transactie aanbiedt van € 65.

breder zinnig. Dit kan reden zijn om te kiezen voor lokaal maatwerk, hetgeen ik ook gepast acht.

Voor het hoofdrailnet ligt een uniforme toepassing van het boetesysteem voor de hand. De NS hebben het voornemen om per 1 oktober 2005 het boeteregime te wijzigen, waarmee aan de in de motie geuite wens voor meer uniformiteit wordt tegemoetgekomen. Een kopie van het persbericht van de NS voeg ik bij deze brief<sup>1</sup>.

Ten aanzien van het tweede element van de motie, namelijk de treinverboden merk ik op dat op basis van de huidige regelgeving het voor de OV-bedrijven mogelijk is om een reis- en/of verblijfsverbod op te leggen. Om bij de OV-bedrijven, maar ook politie, Openbaar Ministerie en andere betrokken partijen, de kennis daarover te verbreden, is als een van de maatregelen uit het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer een «Handreiking voor reis- en verblijfsverboden in het openbaar vervoer» opgesteld. Bij het opstellen van deze handreiking is onder meer gebruik gemaakt van de (eerste) ervaringen van een aantal experimenten, zoals de «pilot Treinverbod Fryslân». Deze pilot is succesvol verlopen en heeft inmiddels naast een afname van het zwartrijden en een aantal treinverboden ook geleid tot een veroordeling tot gevangenisstraf van een notoire zwartrijder. Van deze aanpak in Friesland lijkt een preventieve werking uit te gaan. Bekende notoire zwartrijders worden niet of nauwelijks meer in de trein aangetroffen. Als ze wel met de trein reizen is dit vaak met een geldig vervoersbewijs. Een exemplaar van de handreiking is als bijlage bij deze brief gevoegd<sup>1</sup>.

Tenslotte kan ik u nog melden dat het College van procureurs-generaal in 2004 het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) voor de NS heeft aangewezen als coördinatiepunt voor de vervolging van zwartrijders. Door het BVOM wordt in samenwerking met de NS gekeken naar een totaalaanpak. Het doel is om gezamenlijke specifieke kennis op te doen over de plegers, de omstandigheden en de mogelijke manieren om zwartrijden en overlast terug te dringen.

Op langere termijn zal met de invoering in het grootste deel van het openbaar vervoer van een gesloten instapregime – door middel van de OV-chipkaart in combinatie met Beheerste Toegang Systemen – het zwartrijden verder worden teruggedrongen. Ten behoeve van de handhaving na invoering van dit gesloten instapregime wordt momenteel in opdracht van het Ministerie van Justitie en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoek verricht naar de juridische aspecten. Een van de uitgangspunten van dit onderzoek is de in het Nationaal Veiligheidsarrangement vastgelegde afspraak tussen het Openbaar Ministerie en de NS, namelijk dat vanaf 2008 in beginsel geen strafrechtelijke behandeling van zwartrijden op het spoor door het Openbaar Ministerie zal plaatsvinden, met dien verstande dat de restcategorie van notoire zwartrijders en degenen die zich niet wensen te identificeren door het Openbaar Ministerie effectief zal worden aangepakt.

Met de OV-autoriteiten en de OV-bedrijven vindt nog overleg plaats over de invulling van het toezicht na invoering van de OV-chipkaart en de Beheerste Toegang Systemen. De proef met de OV-chipkaart in de stadsregio Rotterdam zal praktijkinformatie opleveren die voor het toezicht in deze nieuwe situatie nuttig is. Op basis van onderzoek en ervaringen zal de bestrijding van zwartrijden en het overige toezicht ten behoeve van sociale veiligheid tijdig nader worden ingevuld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.