



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 18 februari 2016, nr. IENM/BSK-2015/197451, houdende wijziging van de Regeling van 12 december 2000, tot vaststelling van de bedragen, bedoeld in artikel 48, tweede en zesde lid, Besluit personenvervoer 2000

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op 48, tweede en zesde lid, van het Besluit personenvervoer 2000;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De regeling van 12 december 2000, tot vaststelling bedragen, bedoeld in artikel 48, tweede en zesde lid, Besluit personenvervoer 2000, wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt '€ 35,00' vervangen door: € 50,00.

B

In artikel 2 wordt '€ 10,00' vervangen door: € 15,00.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2016.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma*



TOELICHTING

1. Algemeen

In de Regeling van 12 december 2000, tot vaststelling van de bedragen, bedoeld in artikel 48, tweede en zesde lid, Besluit personenvervoer 2000 is het bedrag vastgelegd dat een reiziger moet betalen indien deze niet desgevraagd een geldig vervoerbewijs kan tonen of overhandigen aan de ambtenaren en personen die belast zijn met toezicht- en opsporingstaken op grond van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: boetebedrag). Het boetebedrag was sinds 1 januari 2005 niet meer aangepast. Dit boetebedrag wordt middels deze regeling nader vastgesteld op € 50,00 (was € 35,00).

Indien de reiziger het bovengenoemde boetebedrag niet binnen veertien dagen betaalt stelt de vervoerder hem nogmaals in de gelegenheid binnen veertien dagen dit boetebedrag te betalen, verhoogd met een bedrag aan administratiekosten. Deze administratiekosten zijn kosten ter verkrijging buiten rechte. Deze administratiekosten worden in deze regeling vastgesteld op € 15,00 (was € 10,00).

Op het moment dat de reiziger binnen de aangegeven termijn betaalt, vervalt het recht van strafvervolgning ter zake van overtreding van artikel 70 van de Wet personenvervoer 2000, waarin het verbod is neergelegd gebruik te maken van het openbaar vervoer zonder een geldig vervoerbewijs.

Een verhoging van het bovengenoemde boetebedrag en de administratie kosten is op zijn plaats, nu het huidige bedrag ruim tien jaar niet is gewijzigd. Met de verhoging van het boetebedrag wordt beoogd een betere aansluiting te verkrijgen met de kaarttarieven, welke in de afgelopen jaren wel zijn verhoogd. De hoogte van het boetebedrag dient een prikkel te zijn om het reizen zonder geldig vervoerbewijs tegen te gaan. Na overleg met vervoerders is gekozen voor een verhoging naar € 50,00. Ten slotte is bij de verhoging rekening gehouden met het feit dat de geldboete die het Openbaar Ministerie hanteert bij het rijden zonder geldig vervoerbewijs in de afgelopen jaren is verhoogd van € 65,00 naar € 90,00.

2. Financiële gevolgen, toezicht en handhaving

De verhoging van de bedragen brengt geen andere administratieve lasten met zich mee dan nu al voortvloeien uit de Regeling van 12 december 2000, tot vaststelling van de bedragen, bedoeld in artikel 48, tweede en zesde lid, Besluit personenvervoer 2000. Evenmin heeft de verhoging van de bedragen gevolgen voor de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid.

3. Internetconsultatie

De ontwerpregeling is van 21 december 2015 tot en met 1 februari 2016 opengesteld voor openbare internetconsultatie. De consultatie heeft 39 reacties opgeleverd. De belangrijkste thema's die uit de consultatie naar voren kwamen zijn:

Effectiviteit en proportionaliteit

In een aantal reacties is gesteld dat de verhoging van het boetebedrag en administratiekosten disproportioneel is en niet zal leiden tot vermindering van het aantal zwartrijders. Ook is gesteld dat de verhoging van het boetebedrag tot meer agressie in het openbaar vervoer kan leiden. Hierover kan het volgende worden opgemerkt.

Zowel reizigers als personeel moeten zich veilig voelen in het openbaar vervoer. Bijna 60% van de daders van agressie in het openbaar vervoer zijn zwartrijders. Het verhogen van het boetebedrag past bij de aanpak van zwartrijders in het openbaar vervoer.

Het boetebedrag en de administratiekosten zijn sinds 1 januari 2005 niet aangepast. Daardoor is er onvoldoende aansluiting op de openbaar vervoertarieven, die wel in de afgelopen periode zijn geïndexeerd.

Bovendien is in de aangenomen motie van de Kamerleden De Boer en Hoogland¹ het kabinet gevraagd om een voorstel tot verhoging van het boetebedrag dat wordt opgelegd bij zwartrijden. De verwachting is dat de verhoging van het boetebedrag naar € 50,00 voor bewuste zwartrijders afschrikwekkend zal werken. De verhoging van het boetebedrag en het administratiebedrag kan op steun rekenen van alle betrokken partijen in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (hierna: NOVVB).

¹ Kamerstukken II 2014/15, 29 984, nr. 593



Zwartrijden wordt niet alleen aangepakt middels het verhogen van het boetebedrag. Naar aanleiding van ernstige voorvallen met agressie tegen personeel dat werkzaam is voor de NS zijn er extra maatregelen voor de aanpak van sociale veiligheid afgesproken². In dit maatregelenpakket staan concrete maatregelen tegen zwartrijden, waarmee agressie wordt tegengegaan en de sociale veiligheid wordt verbeterd. De maatregelen betreffen onder meer cameratoezicht op stations en in de treinen, versneld in gebruik nemen van de OV-chipkaart toegangspoortjes en extra ondersteuning op de trein op risicolijnen en risicomomenten. Het maatregelenpakket wordt momenteel uitgevoerd.

Mede gezien de signalen uit de consultatie zal na twee jaar worden geëvalueerd of het zwartrijden is verminderd.

Reizigers die incidenteel vergeten in te checken

Een aantal participanten geeft aan dat het niet proportioneel is dat abonneementhouders een boete van € 50,00 opgelegd krijgen indien zij onbewust zwartrijden. Hierover kan het volgende worden opgemerkt.

Uitgangspunt bij het OV-chipkaartsysteem is dat iedereen in- en uit moet checken. Niet inchecken betekent dat er sprake is van een ongeldig vervoerbewijs voor de desbetreffende reis.³ Met deze wijzigingsregeling is niet beoogd daar wijzigingen in aan te brengen. Met deze wijzigingsregeling wordt enkel het boetebedrag en de administratiekosten verhoogd.

Evenwel dient er op gewezen te worden dat er aandacht is voor reizigers met een landelijk afgekocht reisrecht die vergeten in te checken. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad van 26 november 2015 is afgesproken dat de boete voor deze reizigers wanneer zij incidenteel vergeten in te checken wordt kwijtgescholden.⁴ NS verleent onbeperkt coulance en de overige vervoerders verlenen maximaal drie keer per jaar coulance. Het gaat daarbij om reizigers met de volgende reisrechten: OV-jaarabonnement/OV-vrij, NS-abonnement Altijd Vrij, Weekend Vrij en Dal Vrij gedurende de weekenddagen, studentenreisproduct, Kids Vrij en een netabonnement.

Andere maatregelen om zwartrijden te verminderen

Enkele participanten stellen dat alvorens over te gaan tot verhoging van het boetebedrag, eerst op een andere manieren getracht moet worden zwartrijden te verminderen. Hierover kan het volgende worden opgemerkt.

Het ministerie is dankbaar voor de waardevolle suggesties ter verbetering van het OV-chipkaart systeem, de procedures en voorschriften binnen het OV en het vergroten van de pakkans. Zij zullen worden meegenomen in gesprekken met de anderen partijen waar het ministerie mee samenwerkt, zoals consumentenorganisaties, vervoerders en decentrale overheden. Bij deze gesprekken zal tevens de praktische uitvoerbaarheid van de suggesties aan de orde komen.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt, dat zwartrijden niet alleen wordt aangepakt middels het verhogen van het boetebedrag, maar tevens met de maatregelen die in maart 2015 zijn afgesproken. Hierboven is reeds uitgebreid ingegaan op dit maatregelenpakket.

De reacties hebben niet geleid tot aanpassing van de ontwerpregeling.

Artikelsgewijs

Artikel I

Zie algemeen deel van de toelichting.

Artikel II

Overeenkomstig het stelsel van vaste verandermomenten, vastgelegd in aanwijzing 174 van de Aanwijzingen voor de regelgeving, treedt deze wijzigingsregeling met ingang van 1 april 2016 in werking.

² Kamerstukken II 2014/15, 28 642, nr. 60

³ Dit is geregeld in de Wet personenvervoer 2000 en in het Besluit personenvervoer 2000.

⁴ Kamerstukken II 2015/16, 28 642, nr. 66



In afwijking van het stelsel is de regeling echter niet twee maanden van tevoren gepubliceerd, omdat dit in het voorliggende geval zou leiden tot private of publieke nadelen in verband met vertraging van invoering.

Indien aan de publicatietermijn van twee maanden vastgehouden wordt, kan de wijzigingsregeling niet eerder dan met ingang van 1 juli 2016 in werking treden. Deze datum leent zich, in verband met de zomerperiode, minder goed voor veranderingen die de reiziger raken.

Daarnaast is relevant dat aan de Tweede Kamer, in de media en aan de vervoerders en reizigersorganisaties altijd gecommuniceerd is dat de wijzigingsregeling met ingang van 1 april 2016 in werking zal treden. Het is niet opportuun hier nu van af te wijken. Ten eerste, omdat dit tot inconsistente berichtgeving aan de reiziger leidt en ten tweede omdat de vervoerders met het oog op inwerkingtredingsdatum van 1 april 2016 reeds voorbereidingen hebben getroffen voor de eerder genoemde brede communicatie over het gewijzigde coulance beleid, voorbereidingen hebben getroffen voor de aanpassing van interne procedures en de personen die belast zijn met toezicht- en opsporingstaken op grond van de Wet personenvervoer 2000 hierover reeds hebben geïnformeerd.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma*