

**Vragen door de leden der Kamer gesteld overeenkomstig artikel 140 van het Reglement van Orde, en de daarop door de regering schriftelijk gegeven antwoorden**

## 1

Vragen van het lid **Meijer** (SP) op 23 september 2014 medegedeeld aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake *het verschil in beleid van de vervoerders over het vergeten in te checken door abonneementhouders voor het openbaar vervoer*.

Antwoorden van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 oktober 2014).

### Vraag 1

Is u bekend dat abonneementhouders voor het openbaar vervoer – zoals houders van jaarkaarten en trajectkaarten alsmede gebruikers van een studentenkaart – die een keer voor de aanvang van een rit vergeten hun OV-chipkaart in te checken, bij controle van plaatsbewijzen beboet kunnen worden als zwartrijder, ondanks het feit dat zij vooraf hebben voldaan aan hun betaalverplichtingen en van hun verzuim geen financieel voordeel genieten?

### Antwoord 1

In de regelgeving is vastgelegd dat een reiziger in het bezit moet zijn van een geldig vervoerbewijs. Volgens artikel 47 van het Besluit personenvervoer 2000 is een reiziger, die gebruik maakt van een OV-chipkaart, pas in het bezit van een geldig vervoerbewijs als hij incheckt. Door het in- en uitchecken wordt gecontroleerd of de reismogelijkheden op de OV-chipkaart, in de vorm van afboeking van een bedrag of een vooraf betaald reisrecht, voldoende zijn voor het maken van een reis. Dit bepaalt mede of het vervoerbewijs op een geldige wijze wordt gebruikt. In mijn brief van 28 april jl. aan de Tweede Kamer<sup>1</sup> ben ik hier eerder op ingegaan.

Bij de OV-chipkaart is ervoor gekozen om alle reizigers op dezelfde manier te laten in- en uitchecken. Niet inchecken betekent, als gevolg van vigerende regelgeving, dat er sprake is van een ongeldig vervoerbewijs voor de desbetreffende reis. De vervoerder kan daarom een boete opleggen vanwege het ontbreken van een geldig vervoerbewijs.

Ik ken voorbeelden van reizigers met een geldig en betaald abonnement die niet begrijpen dat zij een boete kunnen krijgen als ze bij vergissing verzuimen in- of uit te checken. Ik kan mij dit onbegrip voorstellen. Helemaal voor de houders van OV-jaarkaarten omdat zij wat betreft tijd of plaats nooit buiten

<sup>1</sup> TK 23 645, nr. 571

hun reisrecht kunnen reizen. De vervoerders hebben mij toegezegd dat zij voor deze specifieke groep reizigers coulance betrachten als zij bij vergissing verzuimen in- of uit te checken. In mijn brief van 25 juni jl. aan de Tweede Kamer<sup>2</sup> heb ik aangegeven met de vervoerders in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) het gesprek aan te gaan of een uitbreiding naar andere abonnementen met afgekochte reisrechten mogelijk is. Deze discussie loopt nog.

Wanneer reizigers bewust niet in- (en uit-) checken is het aan de vervoerder om te bepalen wanneer hij gaat optreden.

#### Vraag 2

Is u bekend dat de kans dat een abonneementhouder een keer verzuimt in te checken sterk wordt vergroot door de opdeling van het Nederlandse spoorweginfrastructuur in diensten van NS, Arriva, Veolia en Connexxion, waardoor in afwachting van een andere regeling vooralsnog afzonderlijk dient te worden uitgecheckt en ingecheckt bij de overstap van een rit bij de ene spoorwegaanbieder naar een rit bij de andere?

#### Antwoord 2

Ja, de kans op een verzuimde incheck wordt groter als er vaker moet worden ingecheckt.

#### Vraag 3

Kunt u bevestigen dat de verschillende openbaar vervoer bedrijven uiteenlopende «coulance-regelingen» hanteren, waarbij het ene bedrijf begrip toont voor vergeetachtigheid van individuele passagiers en het andere bedrijf stelselmatig weigert enige onderscheid te maken tussen zwartrijders en vergeetachtige abonneementhouders?

#### Antwoord 3

Zie mijn antwoord op vraag 1. Het is aan de vervoerbedrijven zelf om hun handhavingsbeleid vast te stellen. In sommige gevallen stelt de concessieverlenende overheid hier eisen aan.

#### Vraag 4

Kunt u bevestigen dat sommige vervoerbedrijven, waaronder HTM en Connexxion, twee verschillende soorten boetes hanteren, een van € 25 (Uitrijkaart) zonder recht op bezwaar en een van € 35 met recht op bezwaar, wat ertoe leidt dat abonneementhouders die verwachten zeer kansrijk te zijn in hun bezwaar veelal een hogere boete betalen dan zwartrijders terwijl dit in het algemeen niet leidt tot restitutie?

#### Antwoord 4

HTM en Connexxion hanteren inderdaad een keuzemogelijkheid bij het opleggen van een boete wanneer er geen incheck vastgesteld is. Ik kan niet bevestigen dat er in het algemeen geen restitutie wordt gegeven. Zoals bij antwoord 1 aangegeven kan het handhavingsbeleid verschillen per vervoerder. Dit is een van de redenen waarom in NOVB-verband de discussie wordt gevoerd hoe in het belang van de reiziger tot een eenduidig beleid gekomen kan worden.

#### Vraag 5

Is u bekend dat het bedrijf Connexxion, dat rijdt op de geheel door NS-gebied omgeven lijn tussen Amersfoort en Ede-Wageningen, bekend staat als het bedrijf dat met betrekking tot de in de vragen 2, 3 en 4 genoemde onderwerpen een strenger beleid hanteert dan andere vervoerbedrijven? Om welke reden doet Connexxion dat en waarom wordt deze gedragswijze aan dit bedrijf toegestaan?

#### Antwoord 5

Zie mijn antwoord op vraag 1. Handhaving geschiedt door de betreffende vervoerders op basis van het handhavingsbeleid dat ze hebben opgesteld.

---

<sup>2</sup> TK 23 645, nr. 576

Vraag 6

Wat onderneemt u om op korte termijn de door deze gang van zaken ontstane verontwaardiging bij abonneementhouders weg te nemen, bv door voor alle bedrijven als uniforme richtlijn te hanteren dat abonneementhouders bij een niet-opzettelijk verzuim niet worden verplicht tot enige extra betaling en dat eventuele ten onrechte geheven betalingen stelselmatig worden gerestitueerd?

Antwoord 6

Zie mijn antwoord op vraag 1. Ik ben met de vervoerders in het NOVB in gesprek over de mogelijkheden om tot uitbreiding en uniformering van het coulancebeleid te komen.