

WIJ **W**ILLEM **A**ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**CONCEPT  
Besluit van**

**houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 houdende invoering van een geldige verblijftitel voor uitsluitend de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen**

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van , nr. lenM/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 70, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. );

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van , nr. lenM/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Artikel I**

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk 4 komt te luiden:

Hoofdstuk 4. Vervoervoorwaarden en bepalingen voor gebruikers van het openbaar vervoer en van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen

B

Het opschrift van hoofdstuk 4 § 2. komt te luiden:

§ 2. Bepalingen voor gebruikers van het openbaar vervoer en van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen

C

Onder vernummering van het tweede lid tot vierde lid, worden in artikel 45 twee leden ingevoegd, luidende:

2. Het verbod, bedoeld in artikel 70, eerste lid, van de wet met betrekking tot het gebruikmaken van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen is niet van toepassing op een persoon die:

a. is voorzien van een bewijs, afgegeven door of namens de vervoerder, dat de houder de toegang geeft tot de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen, en  
b. dit bewijs voorafgaand aan het betreden van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen elektronisch heeft geregistreerd.

3. Artikel 47, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

## **Artikel II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2016.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

## **Nota van toelichting**

### **Algemeen**

#### *Inleiding*

Met deze wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000) wordt het mogelijk gemaakt om na ingecheckt te hebben met een uitsluitend daarvoor door of namens de vervoerder afgegeven bewijs gebruik te maken van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen, zoals winkels in het station of interwijk-verbindingen.

#### *Achtergrond*

Bij het opstellen van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) en het Bp2000 bestond er in het openbaar vervoer nog geen OV-chipkaart en waren er nog geen OV-toegangspoortjes. Aanleiding tot invoering van de OV-chipkaart en OV-toegangspoortjes waren met name zwartrijders -reizigers die niet in het bezit van een geldig vervoersbewijs zijn- in het openbaar vervoer en het gevoel van sociale onveiligheid die zwartrijders in de voertuigen en op de stations veroorzaken. De OV-chipkaart en de OV-toegangspoorten zijn belangrijke middelen om tot een sociaal veiliger openbaar vervoer te komen. Vanaf 2005 is de OV-chipkaart in het openbaar vervoer geïntroduceerd. Voor wat betreft het hebben van een geldig vervoersbewijs is daartoe in artikel 47, eerste lid, Bp2000 geregeld dat de reiziger, met uitzondering van de gevallen, bedoeld in artikel 45 Bp2000 en met uitzondering van de door de vervoerder bepaalde gevallen, verplicht is zich van een geldig elektronisch vervoersbewijs te voorzien. Een elektronisch vervoersbewijs is geldig indien, onder meer, de reismogelijkheden van het elektronisch vervoersbewijs toereikend zijn voor de te maken reis en het vertrekpunt elektronisch is geregistreerd (artikel 47, tweede lid, Bp2000).

Na ingebruikname van de OV-chipkaart en de OV-toegangspoortjes op metrostations is het aantal zwartrijders verminderd. Dat komt ten goede van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Metrostations bevatten over het algemeen voorzieningen die alleen gericht zijn op en gebruikt worden door reizigers. Treinstations bevatten daarentegen ook andere voorzieningen zoals winkels en interwijk-verbindingen die vooral door reizigers worden gebruikt maar waar ook niet-reizigers gebruik van willen maken. Bij stations die voorzien zijn van OV-toegangspoortjes zijn deze voorzieningen – voor zover deze zich achter de poortjes bevinden - alleen nog toegankelijk voor personen die een OV-chipkaart hebben. Voor bewoners in de buurt van stations die gebruikmaken van interwijk-verbindingen en wellicht ook van enkele andere voorzieningen achter deze poortjes kan dat een ongewenst bijeffect opleveren. Gekeken is dan ook naar de mogelijkheden om dergelijke voorzieningen breder toegankelijk te houden na het plaatsen van OV-toegangspoortjes bij de in- en uitgang van de stations. Gezocht is naar een mogelijkheid om de toegang voor niet-reizigers mogelijk te maken zonder afbreuk te doen aan het systeem van het verplicht inchecken via de OV-toegangspoortjes. Een door of namens de vervoerder afgegeven bewijs om gebruik te maken van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen kan hieraan bijdragen. Het onderhavige besluit voorziet hierin.

Met de introductie van een door of namens de vervoerder afgegeven bewijs, wordt tevens beoogd bij te dragen aan de handhaving van het verbod om zonder geldige titel te verblijven in de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen.

Indien niet ingecheckt wordt bij een station, kan de betrokkene nu altijd aangeven dat hij geen gebruik wil maken van het OV en dat hij geen reiziger is. De controle op en het handhaven van het hebben van een geldig vervoerbewijs wordt hierdoor bemoeilijkt en dat komt de sociale veiligheid, waarvoor de OV-toegangspoortjes een belangrijke maatregel is, niet ten goede. De invoering van een toegangsbewijs voor de bij het openbaar vervoer horende voorzieningen kan hierin verbetering brengen.

#### *Geldig vervoerbewijs na inchecken bij OV-toegangspoortjes*

Het uitgangspunt is dat altijd moet worden ingecheckt bij de OV-toegangspoortjes. Na inchecken gaan de poortjes open.

Artikel 70, eerste lid, Wp2000 bepaalt dat het verboden is zonder geldig vervoerbewijs gebruik te maken van het openbaar vervoer, alsmede, voor zover de vervoerder zulks duidelijk kenbaar heeft gemaakt, van de daartoe behorende voorzieningen. Het tweede lid bepaalt dat het verbod niet van toepassing is bij algemene maatregel van bestuur bepaalde gevallen. In artikel 45, eerste lid, Bp2000 is aangegeven om welke gevallen het gaat. Het gaat dan om kinderen onder geleide die de leeftijd van vier jaar nog niet hebben bereikt en voor wie geen zitplaats wordt verlangd en één persoon van ten minste twaalf jaar oud die een persoon begeleidt die is voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten en voor toezichthouders en buitengewoon opsporingsambtenaren, vallend onder de reikwijdte van de Wp2000.

#### *Toegang tot stations door personen die niet de intentie hebben om te reizen*

Met het plaatsen van OV-toegangspoortjes bij de ingang van de (trein)stations zullen ook personen deze poortjes moeten passeren, die alleen gebruik willen maken van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen. Zij dienen daartoe in het bezit te zijn van een kaart die deze OV-toegangspoortjes openmaakt. Dit kan door in te checken met de bestaande OV-chipkaart of met een ander geldig elektronisch vervoerbewijs. Inchecken is mogelijk als het reissaldo op de OV-chipkaart voldoende is, dat wil zeggen dat er €10,- of € 20,- euro instaptarief kan worden afgeschreven van het saldo bij het vervoer per trein en € 4,00 bij vervoer per bus, tram en metro. Indien er niet wordt gereisd en er wordt op hetzelfde station binnen een uur weer uitgecheckt, wordt het instaptarief weer teruggestort op het saldo van de OV-chipkaart. Indien iemand geen OV-chipkaart heeft of onvoldoende saldo op zijn OV-chipkaart heeft kan hij niet door de poortjes. Dat betekent dat hij niet kan reizen en geen gebruik kan maken van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen.

De vervoerders hebben aangegeven toegangsmogelijkheden te willen creëren voor personen die het station moeten passeren zonder dat zij een reisdoel hebben. Deze personen kunnen, indien zij in het bezit zijn van een door of namens de vervoerder afgegeven bewijs, toegang krijgen tot de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen. Dit wordt ook wel een recht tot passage en het bewijs wordt wel passagepas genoemd. Met dit bewijs kan betrokkene door de OV-toegangspoortjes het station in en uitlopen. Dit bewijs functioneert naast de OV-chipkaart. Met een dergelijke passagepas kunnen de OV-chipkaartpoortjes geopend worden en kan betrokkene achter de poortjes verblijven. Afhankelijk van het bewijs, de pas, kan het verblijf 60 minuten zijn voor omwonenden of onbepaald voor personen die op het station moeten werken of goederen moeten afgeven.

Om dit mogelijk te maken is het nodig de regelgeving, die nu nog enkel een elektronisch vervoersbewijs kent, voor deze nieuwe situatie aan te passen.

#### *Passagepas*

Het is verboden om zonder geldig vervoerbewijs gebruik te maken van het openbaar vervoer alsmede van de daartoe behorende voorzieningen. Dit verbod is niet van toepassing op de in artikel 45 van het Bp2000, krachtens artikel 70, tweede lid, van de Wp2000 bepaalde gevallen.

Ingevolge dit besluit wordt in artikel 45 Bp2000 geregeld dat het verbod om gebruik te maken van de tot het openbaar vervoer behorende voorzieningen niet van toepassing is op personen die voorzien zijn van een door of namens de vervoerder afgegeven bewijs, dat de houder de toegang geeft tot de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen een "passagepas" - en dit bewijs bij het betreden van de voorzieningen hebben geregistreerd. De vervoerder zelf zal er voor zorg dragen dat de bewijzen worden afgegeven bijvoorbeeld in de vorm van een barcode of een losse passagepas. Daarbij zal ook worden aangegeven voor welke periode gebruik kan worden gemaakt van deze passagepas.

Het introduceren van een andere geldige verblijftitel geeft de mogelijkheid om op de stations de controle op en het handhaven van het verplicht inchecken te kunnen continueren. Bij de controle op stations zal gekeken worden of diegene in het bezit is van een geldig vervoerbewijs of van een door of namens de vervoerder afgegeven geregistreerd toegangsbewijs.

#### *Handhaafbaarheid en uitvoerbaarheidstoets*

Uitgangspunt is dat indien men zich achter de OV-toegangspoortjes bevindt men in het bezit moet zijn van een geldig vervoersbewijs. Indien men zich bevindt in de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen zal eerst gevraagd worden naar het hebben van een geldig vervoersbewijs. Indien de betrokkenen geen geldig vervoerbewijs heeft zal gevraagd worden of hij op andere wijze toestemming heeft gekregen van de vervoerder om zich aldaar te bevinden. Indien de betrokkenen dan in het bezit van een zogenaamd passagepas is, verblijft hij daar met toestemming van de vervoerder en zal geen proces-verbaal worden opgemaakt. Indien een dergelijk bewijs niet kan worden getoond, zal een proces-verbaal worden opgemaakt wegens het niet in bezit hebben van een geldig vervoerbewijs. Door de passagepas kan men aantonen gerechtigd te zijn achter de OV-toegangspoortjes te verblijven. Immers de passagepas geeft aan dat men in het bezit is van een door of namens de vervoerder verschaft recht om aldaar te verblijven. Het onderhavige besluit heeft als doel deze situatie mogelijk te maken.

#### *Regeldrukkosten*

De vervoerder die stations gaat afsluiten maakt kosten ten behoeve van het realiseren van het afgeven van de zogenaamde passagepassen. Deze kosten betreffen onder meer productiekosten en de inrichting van het distributieproces. Uit de handhaving zal geen verandering van de kosten voor de vervoerder voortvloeien, immers na de OV-toegangspoortjes kon al gecontroleerd worden of betrokkene al dan niet een geldig vervoerbewijs heeft.

De gebruikers van de passagepas ontvangen deze pas van de vervoerder. Het uitgangspunt van de vervoerder is dat de passagepas in beginsel gratis ter beschikking wordt gesteld maar dat er situaties kunnen ontstaan dat er kosten in rekening worden gebracht.

**Uitvoerings en handhavingstoets OM Pm**

**Internetconsultatie Pm**

### **Artikelsgewijs**

In artikel 1, onderdeel A en B worden twee opschriften gewijzigd. Waren de bepalingen van hoofdstuk 4 vooral gericht op reizigers, nu zijn ze ook gericht op gebruikers van voorzieningen behorende bij het openbaar vervoer. Hiermee wordt aangesloten bij de wijziging van het opschrift van hoofdstuk IV van de Wet personenvervoer 2000 van "Bepalingen voor de reiziger" in "Bepalingen voor gebruikers van voorzieningen van het openbaar vervoer" in de Wet van 19 november 2014 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging», waaronder regels inzake bijzondere spoorwegen en vereenvoudiging van het vergunningenregime hoofdspoorwegen, en in verband met de invoering van een verblijfsverbod voor voorzieningen openbaar vervoer.

Artikel I, onderdeel C, maakt het mogelijk om na ingecheckt te hebben met een door of namens de vervoerder afgegeven bewijs inhoudende een passagepas gebruik te maken van de bij het openbaar vervoer behorende voorzieningen. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar het algemene deel van de toelichting.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld