

## Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

### *Ontwerpwijziging Personenvervoer 2000 houdende invoering van een geldige verblijftitel voor uitsluitend de bij het openbaar vervoer horende voorzieningen*

#### 1. Wat is de aanleiding?

In het kabinetsbesluit Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV) van 16 oktober 2002 (TK 28642, nr1) waren een 20-tal maatregelen aangekondigd om het probleem van de sociale onveiligheid in het OV te verminderen. Eén van de maatregelen is het realiseren van een beheerste toegang tot het station bij metro en trein door middel van poortjes. De poortjes konden pas in gebruik worden genomen als de OV-chipkaart volledig was geïmplementeerd in het OV. Met poortjes worden zwartrijders, dat zijn reizigers zonder geldig vervoerbewijs, uit het station en de voertuigen geweerd. Zwartrijders zijn de grootste veroorzakers van incidenten in het OV en daarmee de grootste bedreiging voor de sociale veiligheid in het OV.

Het Kamerlid Hoogland (PvdA) heeft op 1 april 2014 een motie (23645, nr 561) ingediend met als doel tot maatwerk te komen per station zodat ook de toegankelijkheid van het station gewaarborgd blijft voor mensen die niet gaan reizen maar het station willen bezoeken voor winkelbezoek, de stationshal gebruiken als doorgaande passage naar de andere zijde van het centrum en voor hulpverleningsdiensten in geval van calamiteiten.

#### 2. Wie zijn betrokken?

Vervoerders zijn direct betrokken met het in gebruik nemen van poortjes evenals gemeenten. Het OM is betrokken bij de handhaving. Omwonenden en mensen die aantoonbaar vaak gebruik maken van stationsvoorzieningen zijn eveneens betrokken.

#### 3. Wat is het probleem?

Door de ingebruikname van poortjes op stations kan men het station alleen betreden met een OV-chipkaart. Hierdoor wordt de toegankelijkheid van de stations belemmerd. Dat is vooral nadelig voor de omwonenden en mensen die aantoonbaar vaak gebruik maken van de stationsvoorzieningen op een bepaald station.

#### 4. Wat is het doel?

Het doel is het beheerst toegankelijk maken van de stations bij trein en metro door poortjes in gebruik te nemen waardoor zwartrijders worden geweerd. In principe zijn de poortjes alleen met een OV-chipkaart te passeren. Het betreft vooral het vergroten van de toegankelijkheid voor omwonenden, bedrijven en scholen die gevestigd zijn in de buurt van het station. Met dit voorstel wordt het mogelijk gemaakt om het station te betreden 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.

#### 5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De Wp2000 schrijft voor dat voor het gebruik maken van openbaar vervoer en van de daartoe behorende voorzieningen, zoals stations, eenieder in het bezit moet zijn van een geldig vervoerbewijs. Om tegemoet te komen aan de motie Hoogland (zie vraag 1) wordt er een maatwerkoplossing geïmplementeerd die nog niet voorzien was in het Besluit personenvervoer 2000. Wanneer er niets gedaan wordt dan zijn de stationsvoorzieningen niet meer toegankelijk voor mensen zonder OV-chipkaart. Deze mensen moeten dan bijvoorbeeld een omweg maken om bij hun bestemming aan de andere kant van het station te komen.

#### 6. Wat is het beste instrument?

Er zijn meerdere maatwerkoplossingen onderzocht met als randvoorwaarde dat de oplossing effectief, doelmatig, rechtmatig, uitvoerbaar en handhaafbaar is. Effectief wil zeggen dat gebruik van de kaart eenvoudig en laagdrempelig is, maar dat misbruik van de kaart door zwartrijders snel een halt kan worden toegeroepen. Doelmatig, omdat de kaart alleen toegang verschaft tot het station waarvoor de kaart is aangevraagd en er geen reisrechten aan zijn gekoppeld. Met het borgen van de kaart in de wetgeving wordt de rechtmatigheid geregeld. De uitvoerbaarheid is simpel omdat de kaart aangevraagd kan worden door een beperkte groep omwonenden van het station, geselecteerd op basis van postcodegebied, en uitgifte van de kaarten gekoppeld zijn aan een adres. De handhaafbaarheid is goed omdat eenduidig is dat de kaart de enige uitzondering is op het hebben van een geldig vervoerbewijs, dat gebruik van de kaart te monitoren is waardoor misbruik (geen of veel te late uitcheck) goed te handhaven is.

#### 7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Wanneer de alternatieve kaart wordt aangevraagd leidt dit tot administratieve lasten. Voor burgers is de aanvraag in principe eenmalig en worden ze voorafgaand aan het aflopen van de geldigheidsduur gevraagd naar eventuele continuering. Voor bedrijven en scholen die gevestigd zijn rond het station en waarvoor de doorgang via de stationshal een logische looproute is kunnen ook een aanvraag doen voor een passagekaart. 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.

De vervoerder die stations gaat afsluiten maakt kosten ten behoeve van het realiseren van het afgeven van de alternatieve kaart. 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.