



Rapport

Rapport over een klacht betreffende de Inspectie Verkeer en Waterstaat, vallend onder de minister van Infrastructuur en Milieu, uit Den Haag.

Datum: 18 januari 2012

Rapportnummer: 2012/003

Klacht

Verzoeker klaagt erover dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor de behandeling van handhavingsverzoeken betreffende de Europese regelgeving over rechten van vliegtuigpassagiers een behandeltermijn van zes maanden hanteert en soms langer.

Achtergrond

Op grond van Europese verordening 261/2004 hebben vliegtuigpassagiers bij annulering en vertraging van vluchten en bij instapweigering recht op financiële compensatie en bijstand van de luchtvaartmaatschappij. In Nederland is de Inspectie Verkeer en Waterstaat belast met de handhaving van deze regelgeving.

Passagiers kunnen klachten over de schending van hun rechten in eerste instantie voorleggen aan de luchtvaartmaatschappij zelf. Wanneer passagiers er met de luchtvaartmaatschappij niet uitkomen dan kunnen zij een klacht bij de inspectie indienen. De inspectie behandelt alle klachten over luchtvaartmaatschappijen als een verzoek om handhaving van de Europese verordening. De behandeling daarvan kan er uiteindelijk toe leiden dat de inspectie een handhavingsbesluit neemt. Indien de inspectie in een dergelijk besluit vaststelt dat de regels zijn overtreden, krijgt de luchtvaartmaatschappij de mogelijkheid om de financiële tegemoetkoming alsnog uit te keren aan de betreffende passagier. Gebeurt dit niet, dan neemt de inspectie handhavende maatregelen zoals het geven van een waarschuwing, het aangaan van een gesprek en uiteindelijk het opleggen van een sanctie, zoals een last onder dwangsom.

Voorheen konden passagiers zich met klachten over luchtvaartmaatschappijen ook wenden tot de Geschillencommissie Luchtvaart voor een bindende uitspraak. Deze instantie is echter per 1 januari 2012 opgeheven. Wel kunnen passagiers via een civielrechtelijke procedure schadevergoeding eisen van de luchtvaartmaatschappij.

Feiten

Verzoeker heeft een bureau voor juridisch advies en rechtsbijstand. Namens verschillende cliënten stuurde hij op 16 en 28 december 2010 en 27 januari 2011 verzoeken naar de minister van Infrastructuur en Milieu om de Europese verordening nr. 261/2004 te handhaven. De betreffende cliënten hadden zich beklaagd bij de luchtvaartmaatschappij waarmee zij hadden gevlogen, omdat hun vlucht met méér dan drie uur zou zijn vertraagd. De betrokken luchtvaartmaatschappijen stelden echter dat de passagiers niet in aanmerking kwamen voor een financiële compensatie. Verzoeker verzocht de minister om binnen de wettelijke termijn van acht weken een handhavingsbesluit te nemen en ervoor te zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen hun verplichtingen na gingen leven.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bevestigde schriftelijk de ontvangst van de handhavingsverzoeken op respectievelijk 11, 16 en 3 februari 2011. In deze ontvangstbevestigingen deelde de inspectie verzoeker mee dat het de zaken had voorgelegd aan de betreffende luchtvaartmaatschappijen. Daarna zou de inspectie een beslissing nemen op de handhavingsverzoeken. Verder deelde de inspectie verzoeker mee dat de behandeltermijn zes maanden kon zijn. In complexe zaken en zaken waarmee administratief- of civielrechtelijke procedures waren gemoeid kon de behandeltermijn nog langer zijn. Tot slot schreef de inspectie dat de handhavingsverzoeken werden gebruikt als signaal om de naleving van de Europese verordening door de luchtvaartmaatschappijen te bevorderen. Daarbij benadrukte de inspectie dat het de compensatie niet kon vorderen en dat verzoeker ook op een juridische wijze schadevergoeding kon eisen bij een rechtbank of via de Geschillencommissie Luchtvaart.

Volgens verzoeker had de inspectie echter op grond van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) niet zes maanden, maar maximaal acht weken om een handhavingsbesluit te nemen. Ook was er naar verzoekers mening geen sprake van omstandigheden die een verlenging van de deze termijn rechtvaardigden. Daarom tekende hij telkens schriftelijk protest aan bij de inspectie tegen het opschorten van de wettelijke beslistermijn.

In reactie op verzoekers schriftelijke protesten stelde de inspectie dat het een termijn van zes maanden redelijk vond vanwege het grote aantal ingediende handhavingsverzoeken. Het was daarbij onmogelijk om op voorhand enige selectie toe te passen. Ook stelde de inspectie dat de behandeltermijn in overeenstemming was met Europese afspraken tussen handhavingsinstanties.

Met deze afspraken doelde de inspectie op de 'Complaint handling procedure under regulation [EC]261/2004'. Deze procedure is tot stand gekomen tussen de zogenaamde National Enforcement Bodies (NEB's), op aanmoediging van de Europese Commissie. De NEB's zijn de verschillende instanties die per Europese lidstaat de verordening handhaven. Voor Nederland is dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Verzoeker kon zich niet vinden in het standpunt van de inspectie. Dit deelde hij de inspectie per brief mee. Hij schreef daarin verder dat het grote aantal in behandeling zijnde handhavingsverzoeken naar zijn mening te wijten was aan een capaciteitsgebrek bij de inspectie en een inefficiënte werkwijze. Daarnaast stelde verzoeker dat de wettelijke beslistermijn uit de Awb gewoon van toepassing was, ondanks de Europese afspraken tussen de handhavingsorganisaties.

In een andere zaak ontving verzoeker een brief van de inspectie met het bericht dat het betreffende handhavingsverzoek niet binnen de streeftermijn van zes maanden kon worden afgehandeld. Dit kwam volgens de inspectie, omdat het aantal klachten tijdelijk toenam als gevolg van een aswolk en weersomstandigheden. Daarnaast waren veel klachten ook complex. De behandeltermijn kon daardoor tijdelijk oplopen tot meer dan zes

maanden. De inspectie wees verzoeker er ook op dat hij via een civiele procedure zijn recht op compensatie of schadevergoeding kon halen.

Visie Inspectie V&W

Eerste reactie

De inspectie stelt dat het door de complexiteit van de zaken niet mogelijk is om binnen een termijn van acht weken een besluit te nemen op handhavingsverzoeken. Na ontvangst van de handhavingsverzoeken volgt een onderzoek. Eerst wordt de zaak voorgelegd aan de betreffende luchtvaartmaatschappij voor een reactie. De luchtvaartmaatschappijen krijgen hiervoor maximaal acht weken de tijd. Het achterhalen van vluchtgegevens kost in de praktijk vaak tijd. Soms moet de inspectie daarna nadere informatie opvragen bij de luchtvaartmaatschappij of bij de indiener van het verzoek. Bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen moet de informatie vaak uit het buitenland worden aangeleverd. Dat kost meer tijd. Als de luchtvaartmaatschappij stelt dat er sprake is van buitengewone omstandigheden dan moet de inspectie nadere gegevens opvragen en deze gegevens vervolgens beoordelen. De behandeltermijn bedraagt als gevolg van dit onderzoek over het algemeen zes maanden.

De maximale behandeltermijnen staan vermeld in de "Complaint handling procedure under regulation [EC]261/2004' van de Europese Unie. Voor eenvoudige zaken ('clear cases') bedraagt de behandeltermijn maximaal drie tot vier maanden, voor complexe zaken ('complex cases') maximaal zes maanden en voor zaken waarin juridische procedures een rol spelen meer dan zes maanden.

Over het jaar 2009 heeft de inspectie 1200 handhavingsverzoeken ontvangen. Als gevolg van een uitspraak van het Hof van Justitie (Sturgeon arrest) is het aantal ontvangen handhavingsverzoeken in het jaar 2010 sterk gestegen tot 8761. Op 19 augustus 2011 waren er 1395 van deze zaken afgehandeld. In het jaar 2011 had de inspectie tot 21 juli 2933 handhavingsverzoeken ontvangen. Daarvan waren er op 19 augustus 2011 een aantal van 1323 afgehandeld.

Tweede reactie

Uit de cijfers van de inspectie over de omvang van het aantal handhavingsverzoeken bleek dat er sprake was van een achterstand. Op 19 augustus 2011 had de inspectie namelijk nog 7366 verzoeken uit het jaar 2010 in behandeling. Daarvan was de maximale behandeltermijn van zes maanden al verstreken. Deze achterstand vormde aanleiding voor de Nationale ombudsman om de inspectie een aantal aanvullende vragen voor te leggen. De inspectie reageerde daarop als volgt:

De inspectie beschouwt een handhavingsverzoek als complex wanneer een reactie van de luchtvaartmaatschappij nodig is om het verzoek af te handelen. Bij eenvoudige zaken is er geen informatie van de luchtvaartmaatschappij nodig. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de betreffende gegevens al in een eerdere zaak zijn opgevraagd. De inspectie schat de verhouding complexe en eenvoudige zaken op 80/20. Juridische procedures die met zaken gepaard kunnen gaan betreffen bezwaar- en beroepsprocedures tegen de uitkomst van de behandeling van het handhavingsverzoek.

Het aantal handhavingsverzoeken is in 2010 tijdelijk erg gestegen. Dat komt door de uitspraak van het Europese hof van Justitie in de Sturgeon zaak, waardoor passagiers ook compensatie kunnen krijgen bij vertraging van vluchten. De stijging van het aantal zaken valt ook deels te wijten aan de sluiting van het luchtruim als gevolg van de aswolkproblematiek.

Door de toename van het aantal handhavingsverzoeken zijn sommige verzoeken niet direct na binnenkomst, maar pas in een later stadium opgepakt. Bovendien waren veel van deze zaken complex. Hierdoor is het voorgekomen dat zaken buiten de voorgeschreven behandelingstermijnen zijn afgehandeld.

Om de achterstanden weg te werken heeft de inspectie het aantal behandelend medewerkers tijdelijk verhoogd. Daardoor zijn per 1 september 2011 alle verzoeken ouder dan zes maanden afgehandeld. Op 14 oktober 2011 waren in totaal nog ongeveer 800 verzoeken in behandeling.

Derde reactie

Het viel de Nationale ombudsman op dat de inspectie verklaarde dat zij binnen een zeer korte tijd een aanzienlijke hoeveelheid zaken ouder dan zes maanden had weggewerkt. Het zou gaan om minimaal 7366 zaken in de periode tussen 19 augustus en 1 september 2011. Daarnaast stelde verzoeker dat de inspectie ook ná 1 september 2011 nog een zaak van hem in behandeling had waarvan de behandeldingsduur al meer dan zes maanden betrof. De Nationale ombudsman vroeg de inspectie om deze twee aspecten nader te verklaren. De inspectie kwam met de volgende reactie:

De inspectie is abusievelijk van een verkeerde werkvoorraad uitgegaan. Op 19 augustus 2011 waren er nog 217 dossiers in behandeling die ouder waren dan zes maanden. Deze zaken zijn weggewerkt door een tijdelijke inzet van extra medewerkers. Het aantal van 7366 betrof het totaal aantal geregistreerde handhavingsverzoeken over 2010 en 2011 tot dat moment. Verder bevestigde de inspectie dat zij na 1 september 2011 nog een zaak van verzoeker in behandeling had die ouder was dan zes maanden. Deze zaak was inmiddels afgehandeld.

Vierde reactie

Het door de inspectie genoemde aantal van 7366 geregistreerde handhavingsverzoeken over de periode 1 januari 2010 tot en met 19 augustus 2011 kwam niet overeen met de aantallen die de inspectie in haar eerste reactie had genoemd. De Nationale ombudsman vroeg de inspectie daarom om aan te geven wat de correcte cijfers waren.

De inspectie stelde dat het aanvankelijk niet de juiste cijfers had doorgegeven. In 2010 had de inspectie 8761 handhavingsverzoeken ontvangen. Tot half augustus 2011 waren dat er 2044. Op dat moment had de inspectie 1060 zaken in behandeling. In 217 van deze zaken bedroeg de behandeltermijn meer dan zes maanden.

Visie Verzoeker

Verzoeker stelt dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat op grond van de Awb in beginsel maximaal acht weken de tijd heeft om een beslissing te nemen op de door hem ingediende handhavingsverzoeken. In de ontvangstbevestigingen heeft de inspectie deze beslistermijn standaard verdaagd tot zes maanden of langer. Verzoeker vindt dit niet redelijk. De door hem ingediende verzoeken zijn namelijk volgens gangbare juridische maatstaven niet complex.

Verzoeker betwijfelt of de luchtvaartmaatschappijen acht weken nodig hebben om de benodigde vluchtgegevens aan te leveren aan de inspectie. Zijn ervaring is dat de luchtvaartmaatschappijen goed op de hoogte zijn van de vluchtgegevens. Bovendien zijn luchtvaartmaatschappijen wettelijk verplicht om vluchten adequaat te registreren. Verder ziet verzoeker niet in waarom het meer tijd kost om vluchtgegevens uit het buitenland op te vragen. De communicatie via e-mail en fax werkt namelijk overal even snel. De meeste handhavingsverzoeken die verzoeker heeft ingediend gaan bovendien over nationale luchtvaartmaatschappijen. Verder vindt verzoeker buitengewone omstandigheden geen reden voor de inspectie om de behandeltermijn te verlengen. Als daar sprake van is dan zijn deze omstandigheden meestal al bekend bij aanvang van de zaak.

Verzoeker vindt de grote aantallen handhavingsverzoeken die de inspectie zou ontvangen geen rechtvaardiging om de behandeltermijn te verlengen. De inspectie kan dit oplossen door zijn capaciteitsgebrek aan te pakken en door efficiënter te gaan werken. De lange behandelingsduur heeft volgens verzoeker niets te maken met de complexiteit van de zaken, zoals de inspectie stelt. Verder is verzoeker van mening dat de wettelijke beslistermijn uit de Awb van toepassing blijft, ongeacht de afspraken die de Europese handhavingsinstanties onderling hebben gemaakt.

Volgens verzoeker is de inspectie niet goed uitgerust voor de behandeling van handhavingsverzoeken. Dit komt volgens hem doordat de minister van Infrastructuur en Milieu er altijd naar heeft gestreefd om klachten van passagiers te laten behandelen door

de Geschillencommissie Luchtvaart en niet door de inspectie. De inspectie communiceert daarom voortdurend naar de gedupeerden dat zij zich kunnen wenden tot de rechter of de Geschillencommissie Luchtvaart in plaats van dat zij zelf handhaaft.

Tot slot stelt verzoeker dat het niet klopt dat de inspectie per 1 september 2011 alle zaken ouder dan zes maanden heeft afgehandeld. Als voorbeeld noemt hij een handhavingsverzoek dat hij in augustus 2010 had ingediend en waar de inspectie op 26 oktober 2011 nog steeds geen beslissing op had genomen.

Beoordeling

Wat toetst de Nationale ombudsman?

De Nationale ombudsman toetst het feit dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor de behandeling van handhavingsverzoeken betreffende de Europese regelgeving over rechten van vliegtuigpassagiers een behandeltermijn van zes maanden hanteert en soms langer.

Waarom toetst de Nationale ombudsman?

De Nationale ombudsman toetst deze gedraging aan het vereiste van voortvarendheid. Het vereiste van voortvarendheid houdt in dat overheidsinstanties slagvaardig en met voldoende snelheid optreden.

Hoe luidt het oordeel van de Nationale ombudsman?

De Nationale ombudsman is van oordeel dat de inspectie in strijd heeft gehandeld met het vereiste van voortvarendheid.

De overheid heeft de behandeling van handhavingsverzoeken van vliegtuigpassagiers ondergebracht bij de inspectie. Daarmee heeft de overheid gekozen voor bestuursrechtelijke handhaving van de Europese verordening. De maximale behandeltermijn voor de behandeling van de handhavingsverzoeken is niet vastgelegd in bijzondere wetgeving. Op grond van artikel 4:13 lid 1 Awb is de inspectie daarom verplicht om binnen een redelijke termijn na ontvangst van een handhavingsverzoek een besluit te nemen. De redelijke termijn bedraagt in beginsel maximaal acht weken (artikel 4:13 lid 2 Awb). Uit de Memorie van toelichting blijkt dat er geen uniforme termijn te hanteren is die in alle gevallen redelijk te noemen is. Bestuursrechtelijke besluiten lopen immers sterk uiteen in mate van complexiteit en spoedeisendheid. Afhankelijk van de soort beslissing kan een redelijke beslistermijn uiteenlopen van enkele dagen tot enkele weken of maanden. Wanneer een besluit niet binnen acht weken kan worden genomen dan is het bestuursorgaan uit het oogpunt van rechtszekerheid verplicht om de aanvrager daarvan in kennis te stellen en een redelijke termijn te noemen waarbinnen het besluit wel wordt

afgegeven (artikel 4:14 lid 3 Awb).

In het geval van verzoeker heeft de inspectie in de ontvangstbevestigingen van de betreffende handhavingsverzoeken niet expliciet vermeld dat de wettelijke termijn van acht weken niet kon worden gehaald. Daarmee heeft de inspectie in strijd gehandeld met artikel 4:14 derde lid van de Awb. Dit geeft reden tot een aanbeveling in deze zaak. Wel heeft de inspectie meegedeeld dat de behandelingstermijn zes maanden kon duren en langer voor complexe zaken of zaken waarmee juridische procedures gemoeid zijn. De inspectie beroept zich voor deze termijnen op de Complaint handling procedure under regulation [EC]261/2004. Hierin staat echter dat de maximale behandelingsduur drie tot vier maanden is voor eenvoudige zaken, zes maanden voor complexe zaken en alleen langer voor zaken waarbij juridische procedures een rol spelen.

De termijnen uit de Complaint handling procedure under regulation [EC]261/2004 zijn geen wettelijke termijnen. Niettemin acht de Nationale ombudsman het aanvaardbaar dat de inspectie de termijnen uit de klachtenprocedure aanhoudt als maximumtermijnen. Het onderzoek naar het handhavingsverzoek en het opvragen van gegevens bij luchtvaartmaatschappijen kan veel tijd in beslag nemen. Dat betekent echter niet dat de inspectie zomaar voor alle zaken drie tot vier respectievelijk zes maanden de tijd heeft. Wat een redelijke termijn is zal telkens per geval moeten worden bepaald. Zo brengt het enkele feit dat de inspectie gegevens bij een luchtvaartmaatschappij moet opvragen niet mee dat daarmee een behandelingstermijn van zes maanden redelijk is. Er zullen ook zaken zijn waarbij de redelijke termijn acht weken of minder is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan zaken waarbij de inspectie niet bevoegd is om het handhavingsverzoek te behandelen.

De Complaint handling procedure under regulation [EC]261/2004 noemt een ruimere termijn dan zes maanden voor zaken waarmee juridische procedures zijn gemoeid. Volgens de inspectie gaat het hierbij om zaken waarin een bezwaarschrift wordt ingediend tegen een handhavingsbesluit. De Nationale ombudsman kan deze redenering niet volgen. Een bezwaarprocedure gaat immers pas spelen nadat de inspectie een handhavingsbesluit heeft genomen. In het 'Handhavingskader passagiersrechten luchtvaart' van de inspectie staat echter dat de behandeling van handhavingsverzoeken in sommige gevallen tijdelijk kan worden opgeschort. Dit kan zich voordoen wanneer de luchtvaartmaatschappij in een zaak met een principieel en zwaarwegend karakter in beroep gaat tegen een opgelegde dwangsom door de inspectie. De behandeling van gelijksoortige handhavingsverzoeken wordt dan opgeschort in afwachting van de uitspraak van de rechter. De Nationale ombudsman vindt het wel aanvaardbaar dat in die zaken de behandeltermijn kan oplopen tot meer dan zes maanden.

Naar verzoeker toe heeft de inspectie ook het grote aantal in behandeling zijnde handhavingsverzoeken als verklaring gegeven voor de gehanteerde behandeltermijn van zes maanden. Tijdens het onderzoek verklaarde de inspectie dat een groot deel van deze

zaken als complex aan te merken is, ongeveer 80 procent. De Nationale ombudsman is van oordeel dat capaciteitsgebrek een verklaring kan zijn voor een lange behandelingstermijn, maar nooit een rechtvaardiging. Wel acht hij het aanvaardbaar dat de behandelingsduur tijdelijk toe kan nemen wanneer er sprake is van een plotselinge en tijdelijke toename van het aantal zaken als gevolg van een onvoorziene externe omstandigheid, zoals een aswolk of een rechterlijke uitspraak. Uiteindelijk is tijdens het onderzoek aan het licht gekomen dat de inspectie in een groot aantal lopende zaken de maximale behandeltermijn van zes maanden al ruimschoots had overschreden. Het gaat hier om 217 zaken. De inspectie stelt dat het al deze zaken in de periode van 19 augustus tot 1 september 2011 heeft afgehandeld en dat er vanaf dat moment geen zaken van ouder dan zes maanden meer in behandeling zijn. De Nationale ombudsman vindt dat de inspectie de grote achterstand voortvarend heeft weggewerkt door de tijdelijke inzet van extra medewerkers. Aan de andere kant bevestigt dit handelen van de inspectie dat de achterstand grotendeels te wijten is geweest aan een capaciteitsprobleem.

Samenvattend is de Nationale ombudsman van oordeel dat de inspectie bij de behandeling van handhavingsverzoeken de termijnen uit de Complaint handling procedure under regulation [EC]261/2004 als maximumtermijnen kan hanteren. Een vertraging in de behandeling van handhavingsverzoeken is in ieder geval niet redelijk wanneer dit het gevolg is van een capaciteitsgebrek. Wel is het aanvaardbaar dat in een deel van de zaken vertraging is opgetreden als gevolg van de aswolkproblematiek en de rechterlijke uitspraak in de Sturgeon zaak. Uit het onderzoek is gebleken dat in een groot aantal zaken de maximale behandeltermijn ruimschoots is overschreden door de inspectie, grotendeels als gevolg van een capaciteitsprobleem. Op grond van bovenstaande heeft de inspectie gehandeld in strijd met het vereiste van voortvarendheid.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

Conclusie

De onderzochte gedraging van de Inspectie Verkeer en Waterstaat uit Den Haag is gegrond wegens schending van het vereiste van voortvarendheid.

Aanbeveling

De Nationale ombudsman beveelt de minister van Infrastructuur en Milieu aan om bij de behandeling van handhavingsverzoeken van vliegtuigpassagiers conform artikel 4:14 derde lid van de Awb de indieners van deze verzoeken op de hoogte te stellen wanneer een handhavingsverzoek niet binnen acht weken kan worden afgehandeld en daarbij een redelijke termijn te noemen waarbinnen de beschikking wel tegemoet kan worden gezien.

Achtergrond

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 4:13, eerste lid

"Een beschikking dient te worden gegeven binnen de bij wettelijk voorschrift bepaalde termijn of, bij het ontbreken van zulk een termijn, binnen een redelijke termijn na ontvangst van de aanvraag."

Artikel 4:13, tweede lid

"De in het eerste lid bedoelde redelijke termijn is in ieder geval verstreken wanneer het bestuursorgaan binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag geen beschikking heeft afgegeven, noch een kennisgeving als bedoeld in artikel 4:14, derde lid, heeft gedaan."

Artikel 4:14, derde lid

"Indien, bij het ontbreken van een bij wettelijk voorschrift bepaalde termijn, een beschikking niet binnen acht weken kan worden gegeven, stelt het bestuursorgaan de aanvrager daarvan in kennis en noemt daarbij een redelijke termijn waarbinnen de beschikking wel tegemoet kan worden gezien."

Handhavingskader passagiersrechten luchtvaart

Artikel 2, onderdeel 10 (x)

"Als een luchtvaartmaatschappij uit principiële of zwaarwegende overwegingen een besluit, waarin een handhavende maatregel aan een luchtvaartmaatschappij wordt opgelegd aan de rechter wil voorleggen, dan zal de inspectie de looptijd van de eventueel opgelegde last onder dwangsom schorsen tot na de uitspraak van de rechter. Deze schorsing geldt enkel en alleen als de inspectie het principiële of zwaarwegende karakter erkent. De schorsende werking geldt dan ook voor soortgelijke klachten die vanaf dat moment door de inspectie worden behandeld. Na uitspraak van de rechter worden alle aangehouden klachten afgedaan conform de uitspraak. Indien van toepassing worden deze klachten geteld als één overtreding in het kader van boeteoplegging.

De inspectie informeert de passagier over de schorsing. Het staat de passagier die de klacht heeft ingediend natuurlijk vrij de rechter te verzoeken de schorsing ongedaan te maken."