

Administratieve NMBS-boetes bij personen onder bewind

Rechtspraak politierechtbanken Antwerpen – Brugge – Mechelen – Leuven (2025)

dinsdag 12 mei 2026

1. Probleemstelling

Vanaf 1 juli 2026 zal de NMBS, bij ontstentenis van een vooraf aangekocht vervoersbewijs, geen mogelijkheid meer bieden om aan boord een ticket (met boordtarief) aan te kopen. De reiziger wordt in dat geval onmiddellijk geconfronteerd met de regularisatieprocedure. Een reiziger die bij controle geen geldig vervoersbewijs kan voorleggen, bevindt zich aldus in overtreding. In een eerste fase krijgt hij de mogelijkheid om zijn situatie te regulariseren door betaling van een forfaitair bedrag van 90 euro. Bij uitblijven van betaling kan een administratieve geldboete van 250 euro worden opgelegd, die in geval van recidive kan oplopen tot 500 euro.¹

In het licht van deze wijziging is het aangewezen om de recente rechtspraak inzake administratieve NMBS-boetes, opgelegd aan personen onder bewind die zonder geldig vervoerbewijs reisden, opnieuw onder de aandacht te brengen. Daartoe werden vier recente vonnissen van de politierechtbanken Leuven (3 juni 2025), Brugge (16 juni 2025), Antwerpen (24 juni 2025) en Mechelen (9 juli 2025) geanalyseerd. In deze uitspraken hebben de politierechters zich uitdrukkelijk uitgesproken over de wisselwerking tussen de Wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen en het beschermingsstatuut van meerderjarige onbekwamen.

2. Normatief kader

2.1. Administratieve sanctionering sinds 2018

De Wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen², voorziet een administratief sanctiestelsel voor onder meer inbreuken inzake vervoerbewijzen. Het verbod om zich zonder geldig vervoersbewijs in een spoorvoertuig te bevinden wordt daarbij gekoppeld aan een regularisatiemechanisme volgens de vervoersvoorwaarden en, in voorkomend geval, aan administratieve geldboetes. Tegen de sanctiebeslissing kan binnen één maand beroep worden ingesteld bij de politierechtbank.

Sinds het arrest van het Hof van Justitie van 7 november 2019 (*Kanyeba e.a.*, gevoegde zaken C 349/18 tot C 351/18)³ staat vast dat het instappen in een vrij toegankelijke trein met de bedoeling een rit te

¹ NMBS, "Ticket kopen in de trein niet langer mogelijk vanaf 1 juli", [Ticket kopen in de trein niet langer mogelijk vanaf 1 juli](#).

² Wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, *BS* 29 mei 2018, 44448.

³ HvJ 7 november 2019, gevoegde zaken C 349/18–C 351/18, ECLI:EU:C:2019:936 (*Kanyeba e.a.*), eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:62018CJ0349&qid=1777976729531.

maken in beginsel volstaat om een vervoersovereenkomst te doen ontstaan, ook wanneer de reiziger bij het instappen niet over een vervoerbewijs beschikt.

Alle vier de betrokken politierechtbanken sluiten uitdrukkelijk aan bij deze rechtspraak van het Hof van Justitie en oordelen eensluidend dat geen discussie bestaat over het bestaan van een vervoersovereenkomst tussen de NMBS en de beschermde persoon.

Er bestaat dan ook geen rechtsonzekerheid meer over de kwalificatie van de rechtsverhouding: ook het louter instappen in de trein door een beschermde persoon doet in beginsel een vervoersovereenkomst ontstaan.

2.2. Nietigheid ingeval benadeling

Artikel 493, § 2 oud BW voorziet enerzijds in de relatieve nietigheid van door beschermde personen gestelde handelingen in geval van benadeling, en anderzijds in de mogelijkheid voor de rechter om de verbintenissen van de beschermde persoon te verminderen wanneer zij buitensporig zijn:

“... zijn de handelingen die door de beschermde persoon zijn verricht in strijd met zijn onbekwaamheid met betrekking tot zijn goederen, vastgesteld overeenkomstig artikel 492/1, § 2, nietig in geval van benadeling. De nietigheid wordt door de rechter beoordeeld rekening houdend met de rechten van derden te goeder trouw. De rechter kan echter de verbintenissen die de beschermde persoon door aankopen of op een andere wijze mocht hebben aangegaan ook verminderen, ingeval zij buitensporig zijn; de rechter houdt daarbij rekening met het vermogen van de beschermde persoon, de goede trouw van de personen die met hem hebben gehandeld en het nut of de nutteloosheid van de uitgaven.”

3. Impact van het bewind: vier verschillende benaderingen

De vier dossiers vertonen een grotendeels gelijklopend feitenpatroon: (i) vaststelling van treinreizen zonder geldig vervoerbewijs, (ii) het aanbod om aan boord een ticket aan te kopen tegen boordtarief (toeslag van 9 euro), (iii) de afgifte van een C170-regularisatiedocument en daaropvolgende rappelbrieven, (iv) bij uitblijven van betaling de oplegging van een administratieve geldboete van 250 euro, die bij recidive kan oplopen tot 500 euro, en (v) vaak pas in een latere fase de ontdekking van het bestaan van een bewindvoerder.

Hoewel de betrokken politierechtbanken eensgezind zijn over het bestaan van een vervoersovereenkomst, zoals die voortvloeit uit het louter gebruik van de trein, loopt de beoordeling van de rechtsgevolgen van die overeenkomst opmerkelijk uiteen.

3.1. Antwerpen (24 juni 2025): radicale niet-tegenstelbaarheid

De politierechtbank Antwerpen neemt daarbij de meest stringente positie in. Zij vertrekt van de vaststelling dat de beschermde persoon volledig handelingsonbekwaam was voor het sluiten van overeenkomsten. Aangezien het aangaan van een vervoersovereenkomst niet kan worden begrepen als een handeling van dagelijks beheer en evenmin valt onder de uitzondering van persoonlijke uitgaven, beschouwt de rechtbank de daaropvolgende administratieve sanctie als een vervolghandeling van een ongeldige overeenkomst. Bijgevolg wordt de administratieve sanctie vernietigd.

De rechtbank preciseert voorts dat, aangezien de administratieve sanctie ongeldig werd opgelegd, zij niet gehouden is te onderzoeken of er sprake is van benadeling, noch beschikt zij over de rechtsmacht

om de sanctie te matigen. Indien de NMBS haar kosten voor de uitgevoerde vervoersprestatie (met name de ticketprijs) wenst te recupereren, dient zij zich tot de daartoe bevoegde rechter te wenden.

3.2. Leuven (3 juni 2025): relatieve nietigheid (benadeling) en matiging (boordtarief)

Ook de politierechtbank Leuven vertrekt van de vaststelling dat een vervoersovereenkomst tot stand komt zodra vrije toegang tot de trein wordt verleend en de reiziger instapt met de bedoeling een rit te maken. De rechtbank leest vervolgens de bewindbeschikking bijzonder strikt: de beschermde persoon werd onbekwaam verklaard voor het stellen van handelingen, met inbegrip van het dagelijks beheer, behoudens een beperkte vrije beschikking over leefgeld. Het zelfstandig nemen van de trein, evenals het beslissen al dan niet tot betaling over te gaan, valt binnen deze concrete bewindsconfiguratie buiten die uitzondering.

De politierechtbank komt evenwel tot de vaststelling van benadeling. Door de contractuele onderwerping aan de vervoersvoorwaarden en de daarmee samenhangende wettelijke escalatie van bedragen werd de beschermde persoon financieel benadeeld, temeer omdat de bewindvoerder niet tijdig werd gecontacteerd en de aanmaningen niet (aantoonbaar) bij aangetekende zending werden verstuurd. Op die grond verklaart de rechtbank de vervoersovereenkomsten relatief nietig overeenkomstig artikel 493, § 2 oud BW, waarna de verschuldigde vergoeding wordt herleid tot de prijs van de vervoersbewijzen en de bijhorende boordtoeslagen.

3.3. Mechelen (9 juli 2025): geen relatieve nietigheid (benadeling) en matiging (boordtarief)

De politierechtbank Mechelen oordeelt dat de tot stand gekomen vervoersovereenkomst strijdig is met de handelingsonbekwaamheid van de beschermde persoon. De rechtbank stelt evenwel vast dat er geen benadeling in haar hoofde kan worden vastgesteld, aangezien zij effectief werd vervoerd. Bijgevolg bestaat geen aanleiding om de handeling (relatief) nietig te verklaren.

De rechtbank acht het daarentegen aangewezen om de verbintenissen te verminderen op grond van artikel 493, § 2 oud BW, gelet op de buitensporigheid van de administratieve geldboete van 500 euro in verhouding tot de door de NMBS geleverde vervoersprestatie. De verbintenissen worden daarom herleid tot de prijs van het vervoerbewijs (5,70 euro) en de bijhorende boordtoeslag (9 euro).

3.4. Brugge (16 juni 2025): geen relatieve nietigheid en matiging (forfaitair vervoersbewijs)

De politierechtbank Brugge kiest voor een meer genuanceerde middenpositie. Zij bevestigt eveneens dat een vervoersovereenkomst tot stand komt wanneer een reiziger zonder vervoerbewijs in een vrij toegankelijke trein stapt om een rit te maken. Voorts aanvaardt de rechtbank dat de Wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen toelaat om een administratieve geldboete op te leggen aan een beschermde persoon, aangezien geen wettelijke bepaling een dergelijke sanctie expliciet uitsluit.

De rechtbank is evenwel van oordeel dat er geen sprake is van nietigheid wegens benadeling, nu geen kennelijk onevenwicht wordt vastgesteld in de wederzijdse prestaties van partijen.

Wel past de rechtbank artikel 493, § 2 oud BW toe als matigingsinstrument. Zij acht de gevolgen van de vervoersovereenkomst, met inbegrip van de administratieve geldboete, buitensporig, mede omdat de NMBS bij het opstarten van de administratieve procedure had kunnen nagaan of een bewindvoerder was aangesteld (raadpleging van het Belgisch Staatsblad) en omdat geen enkele brief aan de bewindvoerder werd gericht. De rechtbank herleidt de verschuldigde bedragen dan ook tot het forfaitaire regularisatietarief van 90 euro per dossier, een herleiding die de NMBS in haar conclusies zelf had aanvaard.

3.5. Overeenkomsten en verschillen

Alle rechtbanken nemen het arrest van het Hof van Justitie als vertrekpunt: de vervoersovereenkomst ontstaat door het loutere instappen in een vrij toegankelijke trein, terwijl het bezit van een ticket geen constitutief element vormt. In alle dossiers speelt bovendien de concrete bewindbeschikking een sleutelrol: de kwalificatie van handelingen als ‘dagelijks beheer’ en de omvang van eventuele uitzonderingen bepalen of het handelen van de beschermde persoon binnen of buiten de vastgestelde onbekwaamheid valt. Voorts wordt de communicatie met de bewindvoerder - of het ontbreken daarvan - door alle rechtbanken relevant geacht bij de beoordeling van benadeling, procedurele waarborgen en proportionaliteit.

De gekozen remedies lopen daarentegen sterk uiteen. De politierechtbank Antwerpen vernietigt de administratieve sanctie als een nietige “vervolgactie” van een ongeldige overeenkomst. De politierechtbank Brugge bevestigt de sanctiebevoegdheid, maar matigt wegens buitensporigheid tot het forfaitaire regularisatietarief van 90 euro. De politierechtbank Leuven komt, na vaststelling van relatieve nietigheid wegens benadeling, tot een vergoeding beperkt tot de ticketprijs en de boordtoeslag. De politierechtbank Mechelen bereikt dezelfde financiële uitkomst, maar zonder relatieve nietigheid uit te spreken en louter via vermindering van buitensporige verbintenissen overeenkomstig artikel 493, § 2 oud BW.

4. Interpretatie in het licht van de wijziging van het ticketbeleid bij de NMBS

Vanaf 1 juli 2026 zullen aan boord van de trein geen vervoersbewijzen meer worden verkocht. Het boordtarief verdwijnt daarmee in de praktijk. Een reiziger die bij controle geen geldig vervoersbewijs kan voorleggen, krijgt voortaan onmiddellijk de mogelijkheid om zijn situatie te regulariseren door betaling van een forfaitair bedrag van 90 euro. Indien deze regularisatie uitblijft, loopt de reiziger het risico op een administratieve geldboete van 250 euro, die bij recidive kan oplopen tot 500 euro.

Deze wijziging benadrukt het wezenlijke onderscheid tussen het boordtarief en het forfaitaire bedrag van 90 euro. Het boordtarief vormt geen sanctie, maar betreft een gewoon treinticket dat aan boord werd verkocht, verhoogd met een vaste toeslag van 9 euro. Het forfaitaire vervoersbewijs van 90 euro functioneert daarentegen niet als ticketprijs, maar als een gestandaardiseerde regularisatievergoeding die, volgens de door de NMBS gehanteerde procedure, wordt aangeboden om een administratieve vervolgfase te vermijden wanneer de reiziger zich niet (tijdig) conformeert aan de vervoersvoorwaarden.

Het bedrag van 90 euro vormt derhalve geen louter trajectgebonden vervoersprijs, maar een forfaitair mechanisme dat de overgang markeert van de onmiddellijke prijsbetaling voor het vervoer naar het sanctioneringsspoor, met name de administratieve geldboete bij uitblijven van regularisatie.

In het licht van de hierboven besproken vonnissen blijkt dit onderscheid bijzonder relevant. Zowel in Leuven als in Brugge vormt immers precies de escalatie van kostenniveaus - gaande van de reguliere ticketprijs en de boordtoeslag naar forfaitaire bedragen en vervolgens administratieve geldboetes - een wezenlijk element in de beoordeling van benadeling dan wel buitensporigheid.

Voortbouwend op de argumentatie ontwikkeld in de besproken rechtspraak lijkt het dan ook verdedigbaar om de betalingsverbintenis voor het gepresteerde vervoer te beperken tot de prijs van het vervoerbewijs. Afgezet tegen de werkelijke ticketprijs kan een forfaitair regularisatiebedrag van 90 euro in het kader van voorlopig bewind immers als buitensporig worden beschouwd. Uitzondering hierop vormt het vonnis van de politierechtbank Brugge, die oordeelde dat het forfaitaire regularisatietarief van 90 euro, ook reeds binnen het kader van de huidige NMBS-vervoersvoorwaarden, als redelijk kon worden geacht.

