

Vergaderjaar 1984–1985

18 985

Regeling van het openbaar vervoer, het besloten busvervoer, en het taxivervoer (Wet personenvervoer)

B

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Aan de Koningin

's-Gravenhage, 4 maart 1985

Bij kabinetsmissive van 1 juni 1984, nr. 72, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt een wetsontwerp met memorie van toelichting, houdende regeling van het openbaar vervoer, het besloten busvervoer, het taxivervoer en het gemeentelijk beleidsplan voor verkeer en vervoer (Wet personenvervoer).

1. De bij het onderhavige wetsvoorstel behorende memorie van toelichting geeft de Raad van State aanleiding tot enkele algemene opmerkingen. De functie van een memorie van toelichting, zeker bij een wetsvoorstel als het onderhavige, is dat daarin door de verantwoordelijke minister of staatssecretaris wordt uiteengezet welke overwegingen hem aanleiding gegeven hebben tot indiening van het wetsvoorstel in deze vorm. Daarbij dient tevens aandacht te worden gegeven aan eventuele alternatieven en eventuele ingewonnen adviezen. Tevens dient de memorie van toelichting in meer algemene zin inzicht te geven in het beleid dat met het instrumentarium van de nieuwe wet zal worden gevoerd. Tenslotte zal in een toelichting bij de artikelen op de nadere juridische en praktische onderdelen moeten worden ingegaan.

Wat dit laatste betreft, de toelichting op de artikelen, schiet de memorie van toelichting in het algemeen niet tekort, hetgeen echter geen compensatie kan vormen voor het feit, dat het algemeen gedeelte van de toelichting onvoldoende inzicht biedt in de eerder genoemde aspecten. Slechts door kennis te nemen van allerlei aan de opstelling van het definitieve wetsvoorstel voorafgaande rapporten en kamerstukken heeft de Raad zich een oordeel over deze aspecten kunnen vormen. Het college adviseert daarom de toelichting in de bedoelde zin aan te vullen. De aan de Raad voorgelegde toelichting heeft ertoe geleid, dat de Raad in zijn advies op een aantal open gebleven vragen heeft moeten ingaan, terwijl ook bij de behandeling van de afzonderlijke artikelen vragen naar voren komen.

2. Eén van de doelen, die met de nieuwe wettelijke regeling worden beoogd, is klaarblijkelijk een betere integratie tussen het interlokale openbare vervoer en het lokale in gemeenten met een eigen lokaal vervoer. Daartoe wordt de mogelijkheid geopend dat de minister aan die gemeenten de bevoegdheid tot het verlenen van een vergunning, alsmede de bevoegdheid tot het vaststellen van een dienstregeling voor interlokaal vervoer vanuit of naar die gemeente overdraagt.

In de afgelopen decennia heeft het beleid van de Commissie Vervoer Vergunningen ertoe geleid, dat een aantal grote vervoersondernemingen is ontstaan, die ieder het openbaar busvervoer verzorgen in een afgerond gebied waarvan de hoekpunten liggen in de grotere bevolkingscentra. Indien aan de op die hoekpunten gelegen steden de bevoegdheid om vergunning te verlenen en de dienstregeling vast te stellen voor een aantal lijnen wordt overgedragen, zullen niet slechts die gemeentebesturen met meer dan een vervoersmaatschappij te maken krijgen, maar zullen ook de vervoersmaatschappijen meer heren moeten dienen. De Raad vraagt zich af of er voldoende waarborgen zijn dat in die situatie een efficiënt en samenhangende vervoersvoorziening tot stand zal komen of dat een ingrijpende herverdeling van vervoersgebieden nodig zal zijn.

3. Zowel op het gebied van de vergunningverlening voor interlokaal openbaar vervoer als ter zake van de subsidies zal de minister over grote bevoegdheden beschikken. Bij de wijze, waarop zij deze bevoegdheden uitoefent, hebben zowel de vervoersondernemers als de gemeenten en provincies alsook de reizigers groot belang. In het wetsvoorstel is geen voorziening getroffen ter zake van de

wijze waarop deze belanghebbenden betrokken worden bij de vaststelling van de grondslagen en hoofdlijnen van het beleid. De ingevolge artikel 9 van de Wet Autovervoer Personen functionerende adviescommissie, die overigens blijkens de memorie van toelichting in haar huidige vorm niet geschikt zou zijn voor voormelde functie, wordt niet gecontinueerd, hetgeen overeenstemt met het derde interimrapport van de projectgroep externe advisering. Deze projectgroep adviseert echter tevens tot oprichting op korte termijn van een tijdelijke adviesraad voor de bedrijfstak vervoer in afwachting van een definitief nieuw in te stellen adviesorgaan voor verkeer en waterstaat.

Ingevolge artikel 63 van het wetsvoorstel vraagt de minister adviezen over ontwerpen van maatregelen van wetgevende aard. In de memorie van toelichting wordt ter zake opgemerkt, dat een adviescommissie daarnaast een onnutte duplicering zou inhouden. Deze stelling wordt niet onderbouwd. Het college meent dat een tot wetgevende maatregelen beperkte advisering, zoals opgenomen in artikel 63, te weinig mogelijkheden schept om de belanghebbenden bij het te voeren beleid te betrekken.

4. Ingevolge de artikelen 13 en 44 van het wetsvoorstel is de bevoegdheid tot het verlenen van een vergunning voor interlokaal openbaar vervoer en voor besloten busvervoer toegekend aan de minister. Aan de Commissie Vervoervergunningen is in deze geen taak meer toegewezen. Het college meent, dat met name ten aanzien van het besloten busvervoer een bredere motivering wenselijk is waarom aan de Commissie Vervoervergunningen geen bevoegdheden meer zijn toegekend. De passage in paragraaf 4.7 van de memorie van toelichting dat hiermee beoogd wordt het aantal vergunningverlenende instanties te beperken acht de Raad al te summier. De Raad dringt er voorts bij de minister op aan, uit een oogpunt van toegankelijkheid van de belanghebbende, een zodanige organisatie te bewerkstelligen, dat op eenvoudige wijze een vergunning kan worden verkregen.

5. Door de voorgenomen regeling van de subsidievaststelling lopen de gemeenten, die zelf openbaar vervoer verrichten of subsidiëren, financiële risico's. Uit de reacties van die zijde blijkt dat de gemeenten zich zorgen maken over die risico's en aandringen op meerjarenafspraken.

Op bladzijde 30 van de memorie van toelichting zegt de minister daarentegen dat elk jaar opnieuw het totale uitgavenniveau voor het vervoer op de Rijksbegroting wordt vastgesteld en dat de mogelijkheid bestaat, dat de rijksbijdragen behalve op grond van de vervoersontwikkeling ook om budgettaire redenen worden aangepast. De Raad acht het onontkoombaar dat ook de subsidiebedragen voor het openbaar vervoer onderworpen kunnen zijn aan budgettaire overwegingen. Een eventuele verlaging van subsidies moet echter redelijkerwijze kunnen worden opgevangen door verlaging van de uitgaven voor het openbaar vervoer. De Raad zou het onjuist achten indien door een verlaging van subsidies door de lagere overheid extra financiële tekorten op het openbaar vervoer moeten worden gedekt. Zulks geldt eveneens voor het geval bij de vaststelling van de grondslag van de bijdrage een correctie uit hoofde van efficiëncy maatstaven wordt aangebracht (bladzijde 29 van de memorie van toelichting). Hieraan ware in de memorie van toelichting een beschouwing te wijden.

6. Het wetsvoorstel gaat ten aanzien van het besloten busvervoer uit van een veel eenvoudiger regelgeving dan de huidige wet kent. Het begrip groepsvervoer wordt geschrapt en het systeem van ritmachtigingen en trajectvergunningen afgeschaft.

In de memorie van toelichting wordt op bladzijde 9, onder 3.4, meegedeeld dat deze gedetailleerde regelgeving overbodig is geworden, aangezien de bescherming van de markt op eenvoudigerwijze kan worden bereikt door middel van de indeling van de markt en een effectieve controle op het bezit van de vereiste vergunningen. Het is het college niet duidelijk in hoeverre deze middelen: indeling van de markt en controle op vergunningen zodanig verschillen van de in de Wet Autovervoer Personen (WAP) (Stb. 1975, 68) ter beschikking staande middelen, dat daardoor de gedetailleerde regelingen overbodig zijn. Kan bijvoorbeeld voldoende opgetreden worden tegen een ondernemer van besloten busvervoer, die dagelijks op een vast punt en een vast uur (spitsuur) een bus parkeert en ermee vertrekt als de bus vol is. Ook zonder enige publieke bekendmaking kan een bus op deze wijze met habitué's gevuld worden.

Onder meer uit de inleiding op de reactienota met betrekking tot het conceptvoorstel van de Wet personen-

vervoer van 18 mei 1984 blijkt dat de minister de mogelijkheid ziet dat afzonderlijke – ongesubsidieerde – openbare busdiensten zullen ontstaan als welkome aanvulling op het openbaar vervoersysteem. Het is de Raad niet duidelijk hoe een dergelijke dienst kan renderen zonder afbreuk te doen aan de bezetting van dat openbare vervoersysteem. In de memorie van toelichting ware hierop nader in te gaan.

7. Onder paragraaf 4.3 «Marktindeling» (bladzijden 14 en volgende van de memorie van toelichting) worden enige beschouwingen gegeven met betrekking tot de wijze waarop men het personenvervoer in het algemeen wil benaderen. Aan het slot van deze paragraaf (bladzijde 17, bovenaan) wordt voor het geval van vergunning voor openbaar zowel als besloten vervoer aangekondigd, dat er calculatievoorschriften komen over het bij het verrichten van besloten vervoer te volgen prijsbeleid. Ten aanzien van het beroepsgeoderenvervoer plegen financieel-economische normen te worden gehanteerd. Vaak blijken daarbij grote calculatieproblemen te bestaan. De Raad meent dat enige nadere indicatie over de wijze waarop gecalculerd zal worden op zijn plaats is. Bovendien vraagt hij zich af op welk wetsartikel de bevoegdheid tot het geven van deze calculatievoorschriften zal rusten, nu artikel 47 daarvoor geen basis lijkt te geven.

8. In het wetsvoorstel wordt de vergunningverlening voor taxivervoer en de vaststelling van tarieven opgedragen aan gedeputeerde staten. Indien echter gemeenten ter behartiging van taxivervoer een gemeenschappelijke regeling treffen in de zin van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Stb. 1984, 669), dragen gedeputeerde staten ingevolge artikel 53 desverzocht de bovengenoemde bevoegdheden over aan het openbaar lichaam van die gemeenschappelijke regeling. Het college gaat ervan uit dat de verwijzing naar de Wet gemeenschappelijke regelingen inhoudt, dat de bepalingen van die wet van toepassing zijn. Indien dat het geval is, hebben gedeputeerde staten de mogelijkheid de vorming van gemeenschappelijke taxiregelingen te beïnvloeden door middel van hun goedkeuringsrecht. De Raad acht dit wenselijk teneinde de samenhang van het taxibeleid binnen een provincie te waarborgen, doch meent dat in de memorie van toelichting zal moeten

worden uiteengezet hoe de wetgever zich voorstelt dat een en ander in zijn werk zal gaan.

Hierbij zal de problematiek van het taxivervoer in de grootstedelijke agglomeraties aparte aandacht verdienen, daar op dit punt vaak tegenstellingen bestaan tussen de centrumgemeente en de randgemeenten.

9. Het wetsvoorstel kent geen bepaling, zoals artikel 51 van de WAP kent, inzake de verordenende en regelende bevoegdheid van de gemeente ten aanzien van het taxivervoer. Het college acht het wenselijk dat een vergelijkbare bepaling in de wet wordt opgenomen. Daarbij ware te overwegen de mogelijkheid te scheppen, dat gedeputeerde staten hun regelgevende bevoegdheid geheel of ten dele aan gemeenten overdragen: het lijkt immers problematisch als gedeputeerde staten zich moeten begeven in plaatselijk zeer verschillende en gedetailleerde regelingen.

10. In artikel 1, onder g, van het wetsvoorstel wordt een definitie gegeven van taxivervoer: personenvervoer per auto, anders dan bedoeld onder e (voor een ieder openstaand personenvervoer, per trein, metro, tram, bus of auto volgens een dienstregeling), tegen betaling.

In het Besluit personenvervoer zal blijkens de memorie van toelichting (bladzijde 68) evenwel worden gesteld, dat onder taxivervoer niet wordt verstaan vervoer van personen per auto bij wijze van vriendendienst of daarmee vergelijkbaar dienstbetoon tegen een vergoeding, die de kosten van de auto per kilometer niet te boven gaat, of vervoer van personen per auto dat wordt verricht als nevenactiviteit ten behoeve van een hoofdactiviteit, die niet bestaat uit het vervoer van personen.

De Raad is van oordeel, dat het niet mogelijk is in een algemene maatregel van bestuur af te wijken van een in een wet gegeven definitie, indien die wet daartoe geen opening biedt. Weliswaar wordt ingevolge artikel 2, tweede lid, van het wetsvoorstel de mogelijkheid geopend dat de wet of de daarop berustende bepalingen geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zijn op bepaalde soorten van vervoer, evenwel bergt zulks niet de bevoegdheid in zich van een bepaalde definitie af te wijken. Indien dit laatste wordt beoogd dienen de gewenste uitzonderingen in de wet te worden

opgenomen dan wel ware, indien dit bezwaren ontmoet, aan de definitie in de wet een afwijkingsbevoegdheid bij algemene maatregel van bestuur te verbinden.

11. In artikel 5, zesde lid, van het wetsvoorstel wordt gesteld dat in een vergunning voorschriften kunnen worden opgenomen. Blijkens artikel 45 kunnen evenwel in een vergunning voor het verrichten van besloten busvervoer beperkingen worden opgenomen betreffende de aard van het te verrichten vervoer. Ingevolge punt 58 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek dient in deze gevallen gesproken te worden van beperkingen. Daarnaast verdient het uit hoofde van uniformiteit met andere wetgeving en met de redactie van artikel 8, derde en vierde lid, van het wetsvoorstel aanbeveling om gewag te maken van het verbinden van voorschriften aan een vergunning in plaats van het opnemen van voorschriften in een vergunning. Dientengevolge ware naar het oordeel van het college artikel 5, zesde lid, zodanig te redigeren, dat daarin tot uitdrukking wordt gebracht, dat een vergunning onder beperkingen kan worden verleend en dat aan een vergunning voorschriften kunnen worden verbonden.

12. Als uitvloeisel van de gedachten-gang verwoord in punt 11, waarin geopteerd wordt voor het expliciet vermelden van voorschriften en beperkingen, kan naar 's Raads oordeel de voorgestelde redactie van artikel 4 niet toereikend worden geacht. Aanvulling van dit artikel in die zin, dat het tevens verboden is te handelen in strijd met de aan een vergunning verbonden voorschriften dan wel te handelen met veronachtzaming van de beperkingen, waaronder de vergunning is verleend, ware dan ook te overwegen.

13. De door het college in punt 11 aanbevolen opzet noopt er tevens toe, dat in artikel 5 van het wetsvoorstel expliciet tot uitdrukking wordt gebracht, dat het ook mogelijk is de beperkingen, waaronder een vergunning kan worden verleend, en de voorschriften aan een vergunning te wijzigen dan wel in te trekken.

14. De in artikel 6 van het wetsvoorstel genoemde termijn van twee maanden, gedurende welke periode de vergunning haar rechtsgeldigheid behoudt, wordt in de toelichting niet

gemotiveerd en komt het college uit praktisch oogpunt te kort voor. In overweging ware te nemen een wat langere termijn vast te stellen.

15. Met betrekking tot artikel 7 van het wetsvoorstel merkt de Raad op dat de procedureregels opgenomen in de onderdelen a tot en met d, naar het voorkomt, ook van toepassing zijn op de beperkingen, waaronder een vergunning kan worden verleend, en op de voorschriften, die aan een vergunning kunnen worden verbonden. Toevoeging van een lid aan genoemd wetsartikel, waarin zulks tot uitdrukking wordt gebracht, verdient derhalve overweging.

16. Ingevolge artikel 8 van het wetsvoorstel wordt een vergunning aan een vervoerder slechts verleend, indien deze voldoet aan eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Van deze eisen kan de minister ontheffing verlenen (tweede lid). Het valt echter op dat geen gewag wordt gemaakt van de mogelijkheid tot wijziging of intrekking van deze ontheffing. Dat zulks wel de bedoeling zal zijn, kan worden afgeleid uit het gestelde in de memorie van toelichting met betrekking tot artikel 59, waarin uitdrukkelijk melding wordt gemaakt van een beschikking, die betrekking kan hebben op de wijziging en intrekking van deze ontheffing (bladzijde 89, zesde regel).

Daarnaast komt het de Raad wenselijk voor te voorzien in de mogelijkheid de aan de ontheffing te verbinden voorschriften te wijzigen dan wel in te trekken.

17. Uit de memorie van toelichting met betrekking tot artikel 9, derde lid, (bladzijde 70, laatste alinea en bladzijde 73) kan worden opgemaakt, dat het verlenen, weigeren, wijzigen of intrekken van een vergunning slechts gebaseerd kan worden op twee gronden, te weten de wenselijkheid van lokaal openbaar vervoer en het financieel belang van de gemeente. De redactie van dit artikellid (het «in aanmerking nemen» van deze factoren) zou echter de indruk kunnen wekken, dat ook andere beleidsmotieven bij de beslissing betrokken kunnen worden. Bij het college is de vraag gerezen of zulks de bedoeling is. Het hier gestelde is van overeenkomstige toepassing op artikel 13, derde lid, van het wetsvoorstel. In de memorie van toelichting ware hieraan aandacht te schenken.

18. In artikel 14 van het wetsvoorstel wordt ten aanzien van de financiële bijdrage met betrekking tot het interlokale openbaar vervoer verwezen naar de artikelen 29 tot en met 41. Afgezien van het feit dat de artikelen 31, 32, 33, 35 en 36 niet van toepassing zijn op het interlokale openbaar vervoer respectievelijk op het verstreken van een bijdrage aan de vervoerder, is de Raad van oordeel dat het opnemen van de tweede volzin als overbodig moet worden beschouwd, nu artikel 34 een bepaling met dezelfde inhoud bevat. Mitsdien ware te overwegen deze volzin te schrappen.

19. In artikel 18, vierde lid, van het wetsvoorstel wordt onder andere artikel 14, en daarmee tevens de artikelen 29 tot en met 41, van overeenkomstige toepassing verklaard. Bij het college is de vraag gerezen of het de bedoeling is dat de artikelen, die het verlenen van een bijdrage door het Rijk aan vervoerders betreffen, ook op gemeenten van toepassing worden verklaard. Zulks zou ook meebrengen, dat de procedurevoorschriften, zoals vervat in de artikelen 37 tot en met 41, ook voor de gemeenten dwingend worden voorgeschreven. Indien deze vragen bevestigend moeten worden beantwoord, verdient het aanbeveling de desbetreffende artikelen expliciet te vermelden, daar enerzijds niet alle bepalingen uit de opsomming van toepassing zijn en anderzijds een verwijzing naar een artikel, dat op zichzelf een verwijzing inhoudt ingevolge punt 7 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek vermeden moet worden. Indien de opzet, zoals aangegeven in punt 18 van het advies wordt gevolgd, is het expliciet vermelden van de desbetreffende artikelen zelfs onvermijdelijk. Het vorenstaande is eveneens van toepassing met betrekking tot artikel 22, vierde lid, van het wetsvoorstel.

20. In paragraaf 3 (gemeenschappelijke regeling) van het wetsvoorstel is niet voorzien in een afzonderlijke regeling waarbij de artikelen 9, 10 en 11 van overeenkomstige toepassing worden verklaard, ingeval gemeenten een gemeenschappelijke regeling treffen en alleen hun bevoegdheden inzake lokaal openbaar vervoer overdragen aan het openbaar lichaam. Artikel 22 is dan niet van toepassing.

Opneming van de ter zake geldende bepalingen met betrekking tot het interlokale openbaar vervoer lijkt evenzo aangewezen, indien gemeen-

ten de bevoegdheden dienaangaande, ingevolge artikel 18, eerste lid, verkregen, overdragen aan het openbaar lichaam. De Raad geeft in overweging het wetsontwerp op deze punten aan te vullen.

21. In het vierde lid, onderdeel b, van artikel 23 wordt bepaald, dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gegeven over de geldigheid van vervoerbewijzen. Bij het college is de vraag gerezen of het geen aanbeveling verdient te spreken van «vervoerbewijzen» in plaats van «geldigheid van vervoerbewijzen» gelet op datgene wat het vervoerbewijs moet bevatten (zoals de prijs en de geldigheidsduur), op het feit, dat het vervoerbewijs tevens recht zal geven op vervoer van handbagage, en op de regeling inzake het recht op terugbetaling. Indien deze wijziging wordt overgenomen, kan de aanduiding «nadere regels» gehandhaafd blijven. Indien dit niet geschiedt, dient ingevolge punt 56 van de Aanwijzing voor de wetgevings-techniek het gebruik van het begrip «nadere regels» achterwege gelaten te worden, nu omtrent de geldigheid van vervoerbewijzen nog niets is geregeld.

22. In de memorie van toelichting met betrekking tot artikel 28 wordt opgemerkt, dat onderdeel a van dit artikel de mogelijkheid biedt om bij algemene maatregel van bestuur een omschrijving te geven wat onder orde, rust, veiligheid en een goede bedrijfsgang moet worden verstaan (bladzijde 80, derde alinea). In de aanhef van artikel 28 wordt evenwel gewag gemaakt van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. De Raad meent dat in het onderhavige geval een beperking tot «bij algemene maatregel van bestuur» op haar plaats is.

23. Naar aanleiding van het bepaalde in paragraaf 6 van het wetsvoorstel (Rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer) is bij de Raad de vraag gerezen of er bij de algemene reglementering op dit punt nog procedures zijn voorzien om de Minister van Binnenlandse Zaken in het vooroverleg te betrekken. In het eindrapport van de Werkgroep Herziening Gemeentewet van 20 oktober 1980 wordt immers voorgesteld over het rijksbeleid, dat de gemeenten raakt, tijdig vooroverleg met de Minister van Binnenlandse Zaken te voeren. In de memorie van

toelichting ware hieraan aandacht te schenken.

24. In artikel 36 van het wetsvoorstel wordt geregeld, dat de minister de financiële bijdrage aan het openbaar lichaam verleent, indien overdracht van bevoegdheden aan dit lichaam heeft plaatsgevonden. Evenwel lijkt hier voorbij te zijn gegaan aan de vermelding, dat ook een financiële bijdrage aan het openbaar lichaam wordt verleend, indien de gemeente uitsluitend de bevoegdheden inzake lokaal openbaar vervoer aan dit lichaam heeft overgedragen en dat eveneens het openbaar lichaam in aanmerking komt voor een financiële bijdrage, indien overdracht van bevoegdheden inzake interlokale vervoer (verkregen ingevolge artikel 18) in combinatie met die inzake lokaal vervoer aan dit lichaam zijn overgedragen. Het komt het college juister voor alsnog bepalingen van die strekking in het wetsvoorstel op te nemen.

25. In artikel 39 van het wetsvoorstel wordt gesteld dat het gebruik van het openbaar vervoer als grondslag dient voor de berekening van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer. De memorie van toelichting spreekt over een, volgens door de minister vast te stellen regels, van het gebruik afgeleid voorzieningenniveau. De Raad vraagt zich af of hierbij gedacht wordt aan een ministeriële regeling gebaseerd op de in artikel 41 genoemde algemene maatregel van bestuur. Indien deze regels vergelijkbaar zijn met de methode van het thans gehanteerde normeringssysteem voorzieningen streekvervoer dan lijkt artikel 39 te absoluut gesteld, daar ook andere elementen mede de grondslag voor de berekening van de bijdrage zullen vormen. In de memorie van toelichting worden op bladzijde 29 in de derde alinea de kosten mede als grondslag vermeld.

26. Ingevolge artikel 45 van het wetsvoorstel kunnen in een vergunning voor het verrichten van besloten busvervoer beperkingen worden opgenomen betreffende de aard van het te verrichten vervoer. Gelet evenwel op 's Raads standpunt, zoals ten aanzien van artikel 5, zesde lid, weergegeven in punt 11, ware de redactie in die zin te wijzigen, dat daarin tot uitdrukking wordt gebracht dat een vergunning voor het verrichten van besloten busvervoer onder beperkingen betreffende de aard van het te verrichten vervoer kan worden verleend.

27. In de memorie van toelichting op artikel 46 wordt gewag gemaakt van toekomstige regelgeving in het uitvoeringsbesluit met betrekking tot ambtshalve wijziging of intrekking van vergunningen voor besloten busvervoer. Met het oog hierop kan naar het oordeel van het college een delegatiebepaling dienaangaande in artikel 47 van het wetsvoorstel niet gemist worden.

28. Blijkens de memorie van toelichting bij artikel 48 dient de verlening van een vergunning voor taxivervoer gerechtvaardigd te zijn door de vraag naar taxivervoer in het gebied waarvoor de vergunning is bestemd. De redactie van artikel 48, derde lid, van het wetsvoorstel, waarin gesproken wordt van een vervoerder die kan voorzien in vraag naar taxivervoer, geeft dit uitgangspunt niet juist weer, daar iedere taxi-ondernemer kan voorzien in de vraag naar taxivervoer, zij het dat dit ten koste kan gaan van de bestaansmogelijkheden van andere taxivervoerders. De Raad geeft mitsdien in overweging een formulering te kiezen, die duidelijker aangeeft dat een vergunning wordt verleend, indien de vraag naar taxivervoer hiertoe aanleiding geeft gezien het reeds aanwezige aanbod van taxivervoer.

29. Uit de tekst van artikel 51 kan worden afgeleid dat het in artikel 50 bedoelde, bij het kantoor van de vervoerder bestelde vervoer niet onder een tarievenregeling valt, evenmin als ritten die de grens van het vergunningsgebied overschrijden. Bij het college is de vraag gerezen of zulks de bedoeling is. Indien deze vraag ontkennend beantwoord moet worden, dient alsnog hierin voorzien te worden.

30. Evenals in artikel 47 is in artikel 54 een bepaling opgenomen, die ertoe strekt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te geven met betrekking tot de normen, die kunnen worden gehanteerd bij het verlenen van een vergunning voor het verrichten van taxivervoer. Het komt echter juist voor deze nadere regelgeving ook mogelijk te maken, wanneer het een wijziging of intrekking van een vergunning betreft.

Tevens meent de Raad dat, gezien de centraliserende invloed die van deze bepaling uitgaat, voor de invoering hiervan een sterkere motivering nodig is.

Ten slotte wordt in de memorie van toelichting alleen nadere regelgeving bij algemene maatregel van bestuur genoemd in tegenstelling tot de redactie van artikel 54 waarin sprake is van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. In het onderhavige geval lijkt een beperking tot «zij algemene maatregel van bestuur» op haar plaats.

31. De aanvankelijke voornemens om een wettelijke regeling voor een planning van verkeer en vervoer op plaatselijke, regionaal en landelijk niveau tot stand te brengen zijn verlaten in het kader van het streven naar deregulering. Slechts voor gemeenten, die een rijksbijdrage voor openbaar vervoer ontvangen, is de verplichting gehandhaafd om een beleidsplan voor verkeer en vervoer op te stellen (artikelen 56 en volgende). De Raad stemt in met het achterwege blijven van een zware wettelijke regeling.

Indien echter de gemeente bij de opstelling van het plan alle aan het slot van paragraaf 4.2 van de memorie van toelichting genoemde elementen dient uit te werken, worden aan de inhoud van het plan naar het oordeel van het college hogere eisen gesteld dan in het licht van het onderwerp van dit wetsvoorstel noodzakelijk moet worden geacht. De vraag rijst derhalve of de vaststelling van een beleidsplan voor verkeer en vervoer steeds een voorwaarde zal zijn voor de toekenning van een subsidie of alleen voor zover zulks nodig is om de doelmatigheid van het vervoer, zoals bedoeld in artikel 31, te kunnen beoordelen.

Daarnaast is het de Raad opgevallen, dat in het wetsvoorstel geen minimumeisen zijn opgenomen, waaraan het beleidsplan voor verkeer en vervoer moet voldoen. Weliswaar wordt in de memorie van toelichting (bladzijde 49) gesteld, dat de vorm waarin het plan wordt gegoten en de mate van gedetailleerdheid aan de gemeente wordt overgelaten. Uit een oogpunt van rechtszekerheid voor de gemeenten dient echter duidelijkheid te bestaan omtrent de minimumeisen. Evenzo kan een publicatieplicht ten aanzien van het beleidsplan niet gemist worden. Ook verdient het aanbeveling voor te schrijven, dat voorafgaande aan de vaststelling van het plan een ontwerp ervan bekend wordt gemaakt. Dit lijkt te meer aangewezen nu in artikel 58 wordt voorgeschreven, dat het orgaan dat het plan vaststelt belanghebbenden in de gelegenheid moet stellen hun

wensen over een ontwerp van het plan kenbaar te maken.

Bovendien komt het de Raad voor, dat het onevenwichtig is een verplichting voor een bepaalde categorie gemeenten (namelijk degenen die een financiële bijdrage ontvangen), die slechts een onderdeel vormt van de regeling met betrekking tot het personenvervoer, zowel te vermelden in het intitulé, als in de considerans en in artikel 2, eerste lid.

32. In het derde lid van artikel 59 wordt een aantal artikelen van de Wet administratieve rechtspraak bedrijfsorganisatie (Stb. 1954, 416) van overeenkomstige toepassing verklaard. De artikelen 66 tot en met 70 van deze wet worden daarvan echter uitgesloten. In de memorie van toelichting (bladzijde 89, derde alinea) wordt dit gemotiveerd door te verwijzen naar de Wet van 28 april 1983 (Stb. 254), waar deze artikelen ook zijn uitgezonderd. Inmiddels is echter een voorstel van wet tot wijziging van de Wet administratieve rechtspraak bedrijfsorganisatie ingediend (kamerstukken II 1984/1985, 18 798) waarin deze artikelen van overeenkomstige toepassing worden verklaard. Onder verwijzing naar het gestelde onderpunt 2 van de bij dit wetsvoorstel behorende «richtlijnen voor het openstellen van beroep op het College van Beroep voor het bedrijfsleven» zij opgemerkt dat het niet opnemen van de artikelen 66 tot en met 70 alleen aangewezen lijkt, indien daartoe klemmende noodzaak aanwezig is. Zulks geldt eveneens ten aanzien van de vantoepassingverklaring van de artikelen 3, 4, tweede lid, onderdeel a, en derde lid. Ook de bepaling, zoals opgenomen in het tweede lid van artikel 59 komt de Raad overbodig voor, gelet op artikel I, onder B, van vorengenoemd wetsvoorstel. Mitsdien geeft het college in overweging de tekst van artikel 59 aan te passen.

33. In artikel 63 van het wetsvoorstel wordt voorgeschreven, dat de minister advies inwint over ontwerpen van maatregelen van wetgevende aard op het terrein van het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. Op bladzijde 91 van de memorie van toelichting wordt dienaangaande opgemerkt, dat onder ontwerpen van maatregelen van wetgevende aard naast wetsvoorstellen mede verstaan worden voorstellen van algemene maatregelen van bestuur en van ministeriële regelingen.

Aangezien evenwel de redactie van artikel 63 meer omvat dan de toelichting aangeeft, geeft de Raad in overweging de tekst van laatstgenoemde op te nemen in de wettekst.

34. In artikel 68, derde lid, wordt de aanduiding «ten koste van ongelijk» gebezigd. Behoudens het feit dat waarschijnlijk «op kosten van ongelijk» bedoeld zal zijn, ware in de memorie van toelichting een nadere uiteenzetting te geven wat hieronder verstaan zal moeten worden.

35. Blijkens bladzijde 94, vierde alinea van de memorie van toelichting bevatten de artikelen 72 tot en met 76 administratieve sancties. Bij de Raad is de vraag gerezen of zulks ook het geval is met het bepaalde in artikel 75, daar dit qua karakter afwijkt van de andere artikelen. Mitsdien ware te overwegen in de toelichting nader op dit karakter in te gaan.

36. In artikel 76 is de administratieve sanctie opgenomen, dat een vergunning kan worden gewijzigd of ingetrokken, indien de vergunninghouder in strijd handelt met het bij of krachtens deze wet bepaalde, dan wel zijn verplichtingen voortvloeiende uit de afgesloten CAO niet nakomt. De Raad wijst er op, dat de toelichting met betrekking tot dit artikel (bladzijden 94/95) slechts gewag maakt van het intrekken van een vergunning, terwijl in het meer algemene gedeelte van de memorie van toelichting (bladzijde 53) sprake is van het wijzigen dan wel het intrekken van de vergunning.

37. Ingevolge het eerste lid van artikel 77 van het wetsvoorstel worden het reizen zonder geldig vervoerbewijs, het verstoren van de orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang en het niet opvolgen van aanwijzingen op dit punt gestraft met een hechtenis van ten hoogste twee maanden of met een geldboete van de tweede categorie. Daartoe worden de artikelen 25 tot en met 28 genoemd. In het tweede lid van artikel 28 wordt echter bepaald, dat bij algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gegeven over gevonden voorwerpen. Gelet op het feit dat van strafbaarstelling op dit punt in de memorie van toelichting geen gewag wordt gemaakt (bladzijde 95, vierde alinea) en gelet op het karakter van het onderwerp is bij het college de vraag gerezen of het de bedoeling is artikel 28, tweede lid, aan strafbaarstelling van deze aard te onderwerpen.

38. Terwijl het eerste lid van artikel 77 een strafrechtelijke sanctie bevat, wordt in het tweede lid bepaald, dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gegeven over hetgeen de reiziger verschuldigd is, indien hij zonder geldig vervoerbewijs gebruik maakt van het openbaar vervoer. De Raad is van oordeel, dat het hier niet, in tegenstelling tot hetgeen in de memorie van toelichting dienaangaande wordt opgemerkt (bladzijde 95, vierde alinea), een strafrechtelijke sanctie betreft, doch een sanctie met het karakter van een administratieve boete, zodat bovendien opnemings op deze plaats in het wetsvoorstel niet juist voorkomt. Daarnaast valt het op, dat uit de memorie van toelichting niet blijkt of uitsluiting van cumulatie met de strafrechtelijke sanctie ingevolge het eerste lid van artikel 77, in zoverre het overtreding van artikel 25 betreft, overwogen is. In de toelichting ware hieraan alsnog aandacht te schenken.

39. In het tweede lid van artikel 78 wordt een opsomming gegeven van een aantal artikelen, die vallen onder de strafbaarstelling van de Wet op de economische delicten (Stb. 1950, K 258). In de memorie van toelichting dienaangaande (bladzijde 95, laatste alinea) wordt onder andere het niet uitvoeren van de dienstregeling als een economisch delict aangemerkt. De verplichting daartoe is voor wat het lokaal openbaar vervoer betreft geregeld in artikel 10 en in artikel 14 voor zover het interlokaal openbaar vervoer betreft. Strafbaarstelling van overtreding van beide artikelen is echter niet voorzien in artikel 78, tweede lid. Het college geeft in overweging de tekst en de toelichting beter op elkaar af te stemmen.

40. In het derde lid van artikel 82 is een overgangsregeling opgenomen, die ertoe strekt de bepalingen van de Wet van 26 mei 1937 tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf (Stb. 520), van de Spoorwegwet (Stb. 1875, 67) en van de Locaalspoor- en Tramwegwet (Stb. 1900, 118) gedurende een bepaalde tijd in bepaalde gevallen na het in werking treden van het wetsvoorstel van toepassing te laten. Zulks veronderstelt een intrekking van genoemde wetten op het moment van het in werking treden van het wetsontwerp in andere gevallen. De intrekking van de Wet van 26 mei 1937 tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf is voorzien in artikel 81.

Voor de beide andere wetten ontbreekt een soortgelijke regeling. De Raad acht dit bevreemdend, daar blijkens de memorie van toelichting (bladzijde 12, laatste alinea) zulks wel wordt beoogd. Uit dien hoofde waren bepalingen van die strekking alsnog op te nemen.

41. De overgangsbepaling in artikel 84 beoogt de behandeling van en de beslissing op aanvragen om en verzoeken ter zake van vergunningen ingevolge de WAP respectievelijk ter zake van concessies ingevolge de Locaalspoor- en Tramwegwet, die zijn ingediend voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet en voor zover daarop nog niet is beslist op dat tijdstip, te doen plaatsvinden overeenkomstig de bepalingen van de WAP, respectievelijk de Locaalspoor- en Tramwegwet, zoals die luiden op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet. In het tweede lid wordt bepaald dat, indien de beslissing op aanvragen leidt tot verlening van een vergunning ingevolge de WAP, deze vergunningen gedurende een periode van drie maanden na het tijdstip, waarop zij van kracht worden, blijven gelden onder overeenkomstige vantoepassingsverklaring van artikel 80, tweede en derde lid.

Een soortgelijke regeling ontbreekt, indien de beslissing ertoe leidt, dat een concessie ingevolge de Locaalspoor- en Tramwegwet wordt verleend, waarbij artikel 82, tweede en derde lid, van toepassing zijn. Dit lijkt des te meer aangewezen, nu in de memorie van toelichting (bladzijde 56 derde alinea) wordt opgemerkt, dat ten aanzien van concessies ingevolge genoemde wetten dezelfde opzet is gevolgd.

Een zelfde opmerking kan gemaakt worden ten aanzien van artikel 85, waar de verlening van een vergunning naar aanleiding van een ingesteld beroep is geregeld. Ook in dat geval is in het derde lid alleen een bepaling opgenomen met betrekking tot een vergunning ingevolge de WAP. Het college acht het consequenter voor beide situaties alsnog in een regeling te voorzien, tenzij om bijzondere redenen voor de huidige opzet gekozen is. Zulks ware dan nader toe te lichten.

42. In de memorie van toelichting wordt op bladzijde 56, eerste volzin, opgemerkt, dat uit een oogpunt van consistent overgangsregime voorgesteld wordt de constructie van

regelgeving inzake aanvragen, verzoeken en beroepen, die nog onder de vigor van de WAP zijn ingediend en waarop bij het in werking treden van de wet nog niet is beslist, ook te hanteren met betrekking tot beroepen en verzoeken inzake reeds verleende vergunningen, ingediend na het in werking treden van de nieuwe wet. In de redactie van artikel 86, waarop deze toelichting kennelijk ziet, wordt evenwel gewag gemaakt van beroepen met betrekking tot verzoeken ter zake van vergunningen ingevolge de WAP en concessies ingevolge de Locaalspoor- en Tramwegwet, die zijn ingediend na het in werking treden van de wet. De tekst van het artikel stemt niet overeen met hetgeen in de toelichting wordt gesteld. Overigens zou de voorgestelde zinsnede nopen tot een bepaling ten aanzien van verzoeken die zijn ingediend na het in werking treden van de wet. In bepalingen voorafgaande aan artikel 86 is hierin niet voorzien. Artikel 84 betreft immers gevallen van indiening voor de inwerkingtreding van de wet. De Raad geeft mitsdien in overweging de tekst van het artikel en de toelichting beter op elkaar af te stemmen.

Overigens doet zich de omissie, die geconstateerd is met betrekking tot artikel 85, ook hier gevoelen, nu door de verwijzing naar dit artikel ook op dit punt een voorziening ten aanzien van concessieverlening ontbreekt. Daarbij zij er tevens op gewezen dat ingevolge punt 7 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek een verwijzing naar een bepaling (in casu artikel 85, derde lid) die op haar beurt een verwijzing inhoudt, vermeden dient te worden.

43. Ingevolge artikel 88 komen niet alleen ondernemers, die bij de inwerkingtreding van de Wet personenvervoer reeds over een vergunning op grond van de WAP beschikken voor het verrichten van een vorm van besloten busvervoer, direct in aanmerking voor een vergunning voor onbepaalde tijd in afwijking van artikel 87, maar komt ook degene, die in het bezit is van een geldige vergunning voor autobusdiensten ingevolge de WAP, in aanmerking voor een dergelijke vergunning. Deze categorie zal, indien het college het goed ziet, vrijwel altijd een vergunning voor openbaar vervoer ontvangen ingevolge het wetsvoorstel, zodat voor deze categorie deze overgangsbepaling overbodig lijkt. Indien evenwel het gestelde in artikel 88 in overeenstemming is met de praktijk, ware zulks in de toelichting te vermelden.

44. Artikel 90 strekt ertoe de strafbaarstelling ingevolge artikel 1, onder ten vierde, van de Wet op de economische delicten, zoals dit luidt op het tijdstip van inwerkingtreding van de wet, te doen voortduren in zoverre dit noodzakelijk is om handhaving van de WAP gedurende de overgangstermijn te waarborgen. In de opsomming van artikelen, waarin zulks van toepassing is, heeft ook artikel 82 vermelding gevonden. Dit artikel heeft echter alleen betrekking op concessieverlening ingevolge de Wet van 26 mei 1937 tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf en ingevolge de Locaalspoor- en Tramwegwet. Deze wetten vallen evenals de Spoorwegwet niet onder de werking van de Wet op de economische delicten. Indien het wenselijk wordt geacht in strafbaarstelling te voorzien gedurende de overgangperiode, dient naar 's Raads oordeel een afzonderlijke bepaling te worden opgenomen, waarin de desbetreffende strafbepalingen dan wel onderdelen van deze strafbepalingen van de Locaalspoor- en Tramwegwet en de Spoorwegwet hun geldigheid behouden. Verwezen zij naar artikel 9 van de Locaalspoor- en Tramwegwet en de artikelen 53 tot en met 64 van de Spoorwegwet. Tevens zij verwezen naar hetgeen naar aanleiding van artikel 82 van het wetsvoorstel is opgemerkt.

45. Ingevolge artikel 99 van het wetsvoorstel wordt aan de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart een nieuw artikel 6a toegevoegd. Het is het college opgevallen dat het bepaalde in het tweede lid van laatstgenoemd artikel, behoudens de zinsnede «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur» overeenkomt met artikel 11, eerste lid, van genoemde wet. Het college geeft in overweging deze doublure te corrigeren, waarbij hij erop wijst dat, indien voor de voorgestelde redactie wordt geopteerd, in de memorie van toelichting aangegeven dient te worden om welke reden de mogelijkheid van subdelegatie wordt geopend.

46. In het wetsvoorstel is niet voorzien in de situatie, dat het onderhavige wetsvoorstel eerder in werking zal treden dan de te wijzigen Wet Autovervoer Goederen (kamerstukken II 1980/1981, 16 822). In dat geval zal immers aan het bestaan en functioneren van de Commissie Vervoervergunningen, ingesteld ingevolge artikel 10 WAP, iedere wettelijke basis ontbreken. De Raad wijst erop dat, indien zulks zich zal voordoen, alsnog hierin zal moeten worden voorzien.

47. In een aantal artikelen wordt de mogelijkheid geopend tot nadere regelgeving krachtens algemene maatregel van bestuur. De Raad is van oordeel dat in de memorie van toelichting gemotiveerd dient te worden om welke reden in deze gevallen voor subdelegatie wordt geopteerd.

48. In een aantal artikelen wordt aan Uw minister regelgevende bevoegdheid gedelegeerd. In het wetsontwerp dient te worden bepaald dat de krachtens deze wet tot stand te brengen ministeriële regelingen in de Nederlandse Staatscourant gepubliceerd worden.

49. In paragraaf 5.3 (bladzijden 42 tot en met 44) van de memorie van toelichting wordt een uiteenzetting gegeven ter zake van de rijksbijdrage voor infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer. Het is het college opgevallen, dat in deze passage het verstrekken van bedoelde rijksbijdrage aan het openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling of aan een ander openbaar lichaam geen vermelding heeft gevonden, hoewel in artikel 42 deze mogelijkheid geopend is. Het verdient aanbeveling de memorie van toelichting op dit punt aan te vullen.

50. In paragraaf 5.6 (bladzijde 46 van de memorie van toelichting) wordt als voorbeeld van een vergunning, die beperkt is tot een bepaalde vorm van vervoer, vervoer van werknemers door het eigen bedrijf genoemd. De Raad vraagt zich af hoe de positie is van een groep gehandicapten, die zelf met een door bijvoorbeeld de gemeente gefinancierde bus in eigen vervoer naar en van een sociale werkplaats en andere voorzieningen voorziet.

51. In paragraaf 9 van de memorie van toelichting (Toetsing aan dereguleringscriteria) wordt op bladzijde 63, vierde alinea, opgemerkt dat daar waar het in het voorstel voorziene instrumentarium afstemming behoeft op elders geregelde instrumenten er voor gekozen is de normvoorschriften zo beperkt mogelijk te houden dan wel geheel weg te laten. De Raad vraagt zich af wat de strekking is van deze volzin.

52. In artikel 23, eerste lid, van het wetsvoorstel wordt voorgeschreven, dat de minister de tarieven en modellen van vervoerbewijzen voor het openbaar vervoer vaststelt, behoudens in bij algemene maatregel van

bestuur aan te geven gevallen. In de memorie van toelichting (bladzijde 78, laatste alinea) wordt dienaangaande onder andere opgemerkt, dat in het uitvoeringsbesluit geregeld zal worden dat de minister ook voor bijzondere gevallen de mogelijkheid heeft af te zien van zijn vaststellingsbevoegdheden. Aangezien evenwel in de redactie van artikel 23, eerste lid, sprake is van «bij algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen», is de Raad van oordeel dat in de uitvoeringsregeling deze gevallen met zoveel woorden aangegeven dienen te worden en deze niet moeten worden overgelaten aan het beleid van de minister. De memorie van toelichting ware op dit punt aan te passen.

53. In de memorie van toelichting, onder artikel 59, wordt gesteld, dat beroep openstaat op de verlening, weigering en intrekking van een door het Rijk verleende financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer (bladzijde 89, eerste alinea). Afgezien van het feit dat in artikel 40 van het wetsvoorstel sprake is van beëindiging van de bijdrage in plaats van intrekking, wijst het college erop dat in artikel 40 ook voorzien wordt in de mogelijkheid van wijziging van de financiële bijdrage. Het verdient uit dien hoofde aanbeveling de toelichting op dit punt aan te vullen.

54. Naar aanleiding van de regeling van bezwaar en beroep tegen een dienstregeling (artikelen 60 en 61) wordt in de memorie van toelichting opgemerkt (bladzijde 90, vierde alinea), dat deze regeling onverlet laat de bevoegdheid van de burgerlijke rechter tot toetsing op strijd met de wet of algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De Raad acht het echter juist om hier te spreken van toetsing door de burgerlijke rechter naar aanleiding van een vordering ingesteld op grond van artikel 1401 B.W. Van een rechtstreekse toetsing aan deze beginselen, zoals de administratieve rechter dit pleegt te doen, is geen sprake. Ter voorkoming van misverstand op dit punt ware de redactie van deze volzin te herzien.

Tevens zij erop gewezen, dat in dit verband met te grote absoluutheid wordt gesteld dat, ingeval het College van Beroep voor het bedrijfsleven niet aangewezen is, men zich tot de burgerlijke rechter kan wenden. Het is echter mogelijk, dat nog een andere rechterlijke instantie competent moet

worden geacht. In overweging ware te geven een voorzichtige formulering te kiezen.

55. Voor de redactionele kanttekeningen moge het college verwijzen naar de bij het advies behorende bijlage.

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De Vice-President van de Raad van State,
W. Scholten

Lijst van redactionele kanttekeningen, behorende bij het advies nr. W09.84.0273/09.5.06 van de Raad van State van 4 maart 1985

– In artikel 8 ware het derde en vierde lid samen te voegen tot één lid, onder vernummering van het vijfde lid. Verwezen zij hiervoor naar het gestelde in punt 11 van het advies.

– Het verdient aanbeveling ter wille van de uniformiteit met artikel 11 de inhoud van artikel 17 op te nemen onder artikel 15, als vierde lid, en tevens de redactie van artikel 17 te doen overeenkomen met artikel 11, vierde lid.

– Ingevolge punt 32 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek ware in artikel 21 de Wet gemeenschappelijke regelingen te completeren met: (Stb. 1984, 669).

– In artikel 25, tweede lid, ware de verwijzing naar artikel 63, tweede lid, te wijzigen in: artikel 65, tweede lid.

– In de aanhef van artikel 41 ware tussen de woorden «de» en «financiële bijdrage» in te voegen: door Onze Minister te verlenen (vergelijk artikel 43).

– In artikel 49 ware tussen de woorden «vergunning» en «ambtshalve» in te voegen: voor het verrichten van taxivervoer (vergelijk artikel 46).

– In artikel 55, onderdeel c, ware na het tweede «of» in te voegen: het rijden.

– In artikel 65, tweede lid, ware de verwijzing naar de artikelen 24 tot en met 27 te wijzigen in: artikelen 25 tot en met 28.

– In artikel 76, aanhef, ware de verwijzing naar artikel 50 te wijzigen in: artikel 49.

– In artikel 77, eerste lid, ware de verwijzing naar artikel 63 te wijzigen in: artikel 62.

– In artikel 79 ware de vindplaats van de Wet Autovervoer Personen te wijzigen in: (Stb. 1975, 68).

– In artikel 86 ware na de zinsnede «van het in werking treden» (negende regel) in te voegen: van deze wet.

– In artikel 91, tweede lid, waren de aanduidingen «als bedoeld» te wijzigen in: bedoeld (punt 7 van de Aanwijzingen van de wetgevingstechniek).

– Ingevolge punt 7 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek ware in artikel 94, aanhef, de aanduiding «letter i» te wijzigen in: onderdeel i.

– In artikel 95, onder C, ware de verwijzing naar artikel 1, eerste lid, letters e, f en g, van de Wet personenvervoer te wijzigen in: artikel 1, onderdelen e, f en g, van de Wet personenvervoer.

– In de artikelen 96, 97, 98 en 99 waren de te wijzigen wetten te voorzien van een vindplaats (punt 32 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek). Tevens ware in artikel 97 de vermelding van de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen te wijzigen in: Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

– In artikel 99 ware onder A de vermelding van «onderdeel a» te vervangen door: onderdeel b.

– Ingevolge punt 78 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek dient de citeertitel (artikel 100) geplaatst te worden na de inwerking-tredingsbepaling (artikel 101).

– Ingevolge punt 94 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek ware in het slotformulier de aanduiding «ministeriële departementen» te wijzigen in: ministeries.

– Op bladzijde 1, eerste alinea, van de memorie van toelichting ware na de vermelding «Structuurschema Verkeer en Vervoer» in te voegen: kamerstukken II 1980/1981, 14 390.

– De aanduiding ESO ware de eerste maal (bladzijde 2, laatste alinea, van de memorie van toelichting) voluit te schrijven: Vereniging van Exploitanten van Streekvervoerdernemingen.

– Op bladzijde 3, eerste alinea, van de memorie van toelichting ware voor «gemeenschappelijke regeling» in te voegen: het openbaar lichaam van een.

– Op bladzijde 5 van de memorie van toelichting ware in de eerste

alinea na de «brief van 19 januari 1984» in te voegen: kamerstukken II 1983/1984, 18 100, hoofdstuk XII, nr. 45.

– Op bladzijde 6 van de memorie van toelichting ware het eerste opschrift als volgt te wijzigen: Wet Autovervoer Personen (WAP; Stb. 1975, 68).

– Het voor de eerste maal vermelden van wetten in de memorie van toelichting ware gelet op punt 109 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek vergezeld te doen gaan van de vindplaats (bladzijde 8, eerste alinea, bladzijde 12, laatste alinea, bladzijde 13, derde alinea, bladzijde 26, derde alinea, bladzijde 45, derde alinea, bladzijde 53, laatste alinea).

– Op bladzijde 14, derde alinea, van de memorie van toelichting ware de eerstgenoemde wet als volgt te wijzigen: Wet van 28 maart 1984, houdende uniforme regelen inzake de vervoersvoorwaarden van het openbaar vervoer (Stb. 108; Wet VOV).

– Op bladzijde 15, zesde alinea, van de memorie van toelichting ware tot uitdrukking te brengen dat het hier een wetsvoorstel betreft onder vermelding van: kamerstukken II 1982/1983, 17 650.

– Op bladzijde 17, voorlaatste alinea, van de memorie van toelichting ware de aanduiding «werkgroep Nicaise» te wijzigen in: werkgroep deregulerende regelgeving sociaal-economische ordening en kwaliteitsbevordering. Tevens ware (nu de werkgroep alleen heeft gesteld dat dit punt nader bezien moest worden) de zinsnede «op advies van» te wijzigen in: Naar aanleiding van het rapport van de.

– Op bladzijde 24, derde alinea van beneden, van de memorie van toelichting ware de zinsnede «de voorgestelde wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen» te wijzigen in: de Wet gemeenschappelijke regelingen (Stb. 1984, 669).

– Op bladzijde 28, derde alinea, van de memorie van toelichting ware in de tweede regel de aanduiding «een gemeenschappelijke regeling» te vervangen door: een bij een gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam. In dat geval kan de zinsnede «van de gemeenschappelijke regeling» aan het eind geschrapt worden.

– Op bladzijde 38, tweede alinea, van de memorie van toelichting ware de verwijzing naar het Tarievenplan 1984–1987 te completeren met: kamerstukken II 1982/1983, 17 600, hoofdstuk XII, nr. 33.

– Op bladzijde 42, derde passage, van de memorie van toelichting ware de daargenoemde EEG-verordening 1191/69 als volgt aan te vullen en te wijzigen: van 26 juni 1969 (Pb EG L. 156); betreffende het optreden van de Lid-Staten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

De zinsnede «Hiertoe worden een aantal voorwaarden gesteld zoals» (laatste volzin van de vierde alinea) ware te wijzigen in: Deze openbare dienstverplichtingen omvatten de.

– Op bladzijde 45, derde alinea, van de memorie van toelichting waren de woorden «het voorstel van de Wet Overeenkomst Wegvervoer (WOW)» te vervangen door: de Wet Overeenkomst Wegvervoer (WOW; Stb. 1982, 670).

– Op bladzijde 45, vierde alinea, van de memorie van toelichting ware de aanduiding «vervoerbewijzen» in beide gevallen vooraf te doen gaan door: modellen van.

– Op bladzijde 46, voorlaatste alinea, van de memorie van toelichting ware de zinsnede «gedurende de voorlopige vergunning» te vervangen door: gedurende de looptijd van zijn voorlopige vergunning.

– Op bladzijde 52, eerste alinea, van de memorie van toelichting ware in de tweede regel tussen de woorden «bepaalde» en «opgedragen»: in te voegen: mede.

– Op bladzijde 52, vijfde alinea, van de memorie van toelichting ware de zinsnede «bij deze wet» te wijzigen in: bij of krachtens deze wet.

– Op bladzijde 52, laatste alinea, van de memorie van toelichting ware de zinsnede «in artikel 141» te wijzigen in: de bij of krachtens artikel 141.

– Op bladzijde 55, vierde alinea, van de memorie van toelichting ware in de laatste volzin na de woorden «van kracht» in te voegen: en blijven de vergunningen gelden.

– Op bladzijde 57 van de memorie van toelichting ware het opschrift «Besloten busvervoer» aan te vullen met: en Taxivervoer.

– Op bladzijde 62, tweede alinea, van de memorie van toelichting ware de verwijzing naar de Kamerstukken in overeenstemming te brengen met punt 109 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek.

– Op bladzijde 64 van de memorie van toelichting ware het opschrift «Neveneffecten» te verplaatsen naar de tweede alinea.

– Op bladzijde 66, laatste alinea, van de memorie van toelichting ware tot uitdrukking te brengen dat het hier een voorstel van wet betreft.

– De laatste twee alinea's op bladzijde 68 van de memorie van toelichting dienen gebracht te worden onder artikel 2 op bladzijde 69. Tevens dienen in de eerste van deze beide alinea's de woorden «te geven» te vervallen en dient de zinsnede «geen bevoegdheden» te worden vervangen.

– Op bladzijde 71, derde alinea, laatste volzin, van de memorie van toelichting ware de aanduiding «voorwaarden» te vervangen door: voorschriften.

– Op bladzijde 71, vierde alinea, van de memorie van toelichting, ware de zinsnede «onbepaalde vergunningen» te wijzigen in: vergunningen zonder daaraan verbonden voorschriften.

– Op bladzijde 71, vijfde alinea, van de memorie van toelichting ware de zinsnede «in de voorschriften te beperken» te wijzigen in: te verlenen, die beperkt is.

– Op bladzijde 77, eerste alinea, van de memorie van toelichting ware voor de aanduiding «een gemeenschappelijke regeling (tweede regel) in te voegen: het openbaar lichaam van. Aan het einde van deze volzin kunnen dan de woorden «van de gemeenschappelijke regeling» vervallen.

– Op bladzijde 79, onder artikel 24, van de memorie van toelichting ware duidelijker tot uitdrukking te brengen, dat de minister de tarieven vaststelt of goedkeurt en de modellen van vervoerbewijzen vaststelt.

– Op bladzijde 82 van de memorie van toelichting onder artikel 33 ware de verwijzing naar artikel 31 te schrappen.

– Op bladzijde 87 van de memorie van toelichting ware het opschrift «artikel 48» te wijzigen in: artikelen 48 en 49.

– Op bladzijde 88, onder artikel 53, van de memorie van toelichting ware aan de eerste volzin toe te voegen: indien laatstgenoemde dit verzoekt.

– Op bladzijde 90 van de memorie van toelichting ware het opschrift «Artikel 59 en 60» te schrappen.

– Op bladzijde 93, vierde alinea, van de memorie van toelichting is met de verwijzing naar de artikelen 255 en volgende en 433, onder ten vierde, van het Wetboek van Strafrecht vermoedelijk bedoeld: de artikelen 225 en volgende en artikel 435, onder ten vierde.

– Op bladzijde 95, laatste alinea, van de memorie van toelichting ware in de eerste regel tussen «worden» en «aangemerkt» in te voegen: onder andere.

– Op bladzijde 96 van de memorie van toelichting (overigens niet genummerd), tweede alinea, ware in de laatste volzin de zinsnede «op grond van een nadere regeling in het Besluit personenvervoer» te schrappen (verwezen zij naar artikel 87, eerste lid, laatste zinsnede).