

Vergaderjaar 1985–1986

18 985

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

Nr. 6

**VOORLOPIG VERSLAG**

Vastgesteld 3 december 1985

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel belast, stelt er prijs op alvorens verslag uit te brengen een en ander mee te delen over de door haar gevolgde procedure. Nadat zij in de Nederlandse Staatscourant een oproep om schriftelijk commentaar op het wetsvoorstel had doen plaatsen en in reactie daarop een groot aantal commentaren had ontvangen, heeft de commissie op 2 oktober 1985 een openbare hoorzitting gehouden waarin over het wetsvoorstel zijn gehoord de ANWB, het IPO-Verkeer en Vervoer/G.S. van Zuid-Holland en Noord-Brabant, de VNG, het BOV/de gemeentebesturen van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, het BOS, de N.V. Nederlandse Spoorwegen, de Bedrijfstaking besloten busvervoer, de afdeling Taxi's van het KNVTO/de Vakafdeling Taxi's van de FNOP, de Vervoersbonden FNV en CNV, het Centraal Overlegorgaan ESO, de Vereniging ESO, het Regioberaad Openbaar Vervoer, de Commissie Vervoervergunningen, het Centraal Bureau voor Taxi's, de Vereniging ROVER, Wijs op Weg en de Gehandicaptenraad.

De commissie heeft thans de eer van haar voorlopige bevindingen omtrent het wetsvoorstel als volgt verslag te doen.

**ALGEMEEN**

Hoewel zij een zekere waardering op konden brengen voor de voortvarende wijze waarop de minister van Verkeer en Waterstaat het voorstel van Wet Personenvervoer tot stand heeft gebracht, wilden de leden behorend tot de fractie van de P.v.d.A. er aan het begin van hun inbreng geen misverstand over laten bestaan dat zij van de inhoud van de voorliggende stukken met zeer gemengde gevoelens kennis hadden genomen. In de voorbije jaren is van de zijde van de P.v.d.A.-fractie een- en andermaal betoogd dat met het verkeers- en vervoerbeleid dat door het huidige kabinet wordt gevoerd, geen recht wordt gedaan aan letter en geest van het vigerende lange-termijnbeleid zoals dat na ampele maatschappelijke en parlementaire discussie uiteindelijk is neergelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV). De mededeling dat het wetsvoorstel instrumenten bevat die kunnen dienen om het beleid terzake van de in het geding zijnde vervoerssoorten, zoals onder andere in bedoeld structuurschema verwoord, mede tot

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Rossum (SGP), De Beer (VVD), De Boois (PvdA), Van der Doef (PvdA), Rienks (PvdA), voorzitter, Eversdijk (CDA), Dijkman (PPR), Castricum (PvdA), Blaauw (VVD), Hennekam (CDA), ondervoorzitter, Couprie (CDA), Zijlstra (PvdA), Van Vlijmen (CDA), Blauw (VVD), Wolters (CDA), Nijland (CDA), Tommel (D'66), Te Veldhuis (VVD), Jorritsma-Lebbink (VVD), Paulis (CDA), Leijnse (PvdA).  
Plv. leden: Ubels-Veen (EVP), Korthals (VVD), Konings (PvdA), Spieker (PvdA), Van den Bergh (PvdA), Van Noord (CDA), Kosto (PvdA), Bruggeman (VVD), Mateman (CDA), Scharman (CDA), Veldhoen (PvdA), Frinking (CDA), Lauxtermann (VVD), Van den Toorn (CDA), De Visser (PvdA), Van Es (PSP), Van Rey (VVD), Van der Kooij (VVD), Hermsen (CDA), De Waart (PvdA).

uitvoering te brengen, had genoemde leden dan ook enigszins treurig gestemd. Zij wilden ten overvloede nog eens benadrukken dat in de hoofddoelstellingen van het SVV de wenselijkheid van een daadwerkelijk sturend en geïntegreerd verkeers- en vervoerbeleid wordt verwoord.

Om met de ANWB te spreken:

Het wetsontwerp dat thans voorligt geeft geen nadere inhoud aan het sturend en geïntegreerd karakter van het verkeers- en vervoerbeleid, wat tot uitdrukking had moeten komen in:

- vastlegging van de rol van de overheid;
- regeling van de beleidsplanning;
- verdeling van taken en bevoegdheden.

Om met de Raad voor het Binnenlands Bestuur te spreken:

De nieuwe wet doet, zoals hij nu luidt, te weinig recht aan een drietal eisen die daaraan gesteld zouden moeten worden, namelijk:

- a) voldoende sub-sectorale samenhang (-);
- b) voldoende sectorale samenhang (-);
- c) voldoende externe samenhang (-).

Om met de Nederlandse Spoorwegen te spreken:

«Het wetsontwerp gaat immers geheel voorbij aan:

- de samenhang tussen verkeers- en vervoerbeleid en andere facetten van overheidsbeleid;
- de samenhang tussen verkeers- en vervoersbeleid al dan niet neergelegd in schema's, plannen of programma's van de Rijksoverheid met dat van de lagere overheden;
- de samenhang tussen particulier en beroepsmatig verkeer en vervoer».

Het zal, zo veronderstelden de aan het woord zijnde leden, de minister van Verkeer en Waterstaat niet verbazen dat zij zich in de teneur van de geciteerde opmerkingen zeer wel konden vinden. Zij achtten dat op heldere wijze hun reeds vele malen geuite kritiek op het thans gevoerde regeringsbeleid is verwoord. Waar in het wetsvoorstel wordt gepoogd de gebreken van de huidige wetgeving te ondervangen, wordt verzuimd een nadrukkelijke relatie te leggen met de maatschappelijke ontwikkelingen zoals die zich gedurende de laatste tientallen jaren hebben voltrokken.

Deze leden zouden het zeer op prijs stellen wanneer de minister in de Memorie van Antwoord nog eens uitvoerig op de door hen kort weergegeven bezwaren van de ANWB, de Raad voor het Binnenlands Bestuur en NS zou willen ingaan; niet om reeds gevoerde discussies te herhalen maar om aan de verdere behandeling van het wetsvoorstel de basis te verschaffen die naar hun overtuiging node kan worden gemist, en die in de memorie van toelichting over het algemeen met weinig kracht van argumenten als overbodig wordt gekwalificeerd.

«De nieuwe regeling staat ten dienste van de handhaving van de doelstellingen van een redelijke en duurzame voorziening in de vraag naar personenvervoer», aldus de inleiding op de Memorie van Toelichting. De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen zich af wat hier concreet wordt bedoeld, en welke garanties dienaangaand in het wetsvoorstel worden gegeven. Veeleer bestond bij hen de indruk dat vooral overwegingen van financiële aard de doorslag hebben gegeven bij de beslissing om het wetsvoorstel met voorbijgaan aan de eerder voorziene alternatievennota aan de Kamer toe te sturen. Deze leden benadrukten nog eens de wenselijkheid van een zo groot mogelijke kostenbeheersing, maar wezen de eenzijdige nadruk daarop van de hand. Verkeer en vervoer heeft tal van maatschappelijke kosten en baten. De overheidsbijdrage aan het openbaar vervoer is slechts één (op de begroting) zichtbare kostenpost die overigens ten dienste staat van grote, het verkeers- en vervoersbeleid overstijgende belangen. In het wetsvoorstel wordt het openbaar vervoer, als onderdeel van het beroepsmatige personenvervoer, eenzijdig benaderd. Enig verband

met het particuliere, niet beroepsmatige personenvervoer ontbreekt. Van een bijdrage aan de realisering van de hoofddoelstellingen van het SVV kan dan ook, in de samenhang die door het structuurschema wordt beoogd, geen sprake zijn.

Om met de Coördinatiecommissie KNVTO-NS te spreken:

«Het is wat betreft het openbaar vervoer een passieve kaderwet terwijl een integraal verkeers- en vervoerbeleid om een actieve benadering vraagt.»

Aan het slot van hun algemene beschouwing spraken de leden van de P.v.d.A.-fractie er nog eens hun teleurstelling over uit dat het wetsvoorstel bij de Kamer is ingediend op een moment dat tal van belangwekkende hoofd- en bijzaken al dan niet in overleg met betrokkenen nog nader geregeld moesten worden. Overigens waren zij van mening dat de Kamer, als medewetgever, bij de uitwerking van het wetsvoorstel betrokken behoort te worden. Voorts stelden zij de vraag of een aantal elementen waarvoor thans geen wettelijke regeling is voorzien niet alsnog in de wetgeving dient worden opgenomen. Als voorbeelden noemden zij de regeling van de opbrengstraming voor het openbaar vervoer, de vervoersplicht en een volwaardige beroepsprocedure tegen de vastgestelde dienstregeling.

De leden van de C.D.A.-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het voorstel van Wet Personenvervoer en de daarbij behorende stukken. Een omvangrijke en belanghebbende wetgevende taak staat daarmee te wachten.

Deze leden deelden de opvatting dat de regelingen zoals die in het verleden zijn ontstaan, niet meer toereikend zijn voor een adequate vormgeving van het openbaar vervoer en de beheersing van de problemen. Zij hadden daarom ook bij diverse gelegenheden aangedrongen op een nieuw voorstel van wet.

Centraal dient daarin een zodanige regulering te staan dat bestuurlijk en financieel de zaken op elkaar worden afgestemd en waarin de verantwoordelijkheid zo veel mogelijk onder één noemer wordt gebracht. Nieuwe knelpunten moeten daarmee worden voorkomen; deregulering, decentralisatie en zekerheid in continuïteit moeten dienen als uitgangspunt. Alleen zodoende kan naar de opvatting van deze leden in de mobiliteitsbehoefte op een passende wijze worden voorzien.

Daarnaast moet uiteraard de nieuwe structuur een halt kunnen toeroepen aan de nog steeds oplopende exploitatietekorten bij het openbaar vervoer.

Uit het voorliggende wetsvoorstel, waarmee deze leden in hoofdzaak konden instemmen, kan overigens nog niet worden geconcludeerd dat aan de geformuleerde verlangens in alle opzichten tegemoet kan worden gekomen.

Bepaalde aanpassingen leken noodzakelijk. In hun verdere beschouwingen zouden deze leden hun opvattingen terzake aankondigen, opdat in de komende gedachtenwisseling een uitwerking daaraan kan worden gegeven.

Ten aanzien van de te volgen procedure was het deze leden opgevallen dat er nog allerlei beraad over de voorliggende stukken gaande is tussen de minister en tal van uitvoerende instanties. Deze leden vroegen in dit verband welke besprekingen nog moeten worden verwacht, en wat de relatie c.q. het effect op de ingediende voorstellen is en zal zijn. Zij stelden het op prijs wanneer de minister hen nader op de hoogte zou stellen van nog te verwachten overleg.

Tenslotte wilden deze leden in hun inleidende beschouwingen erop wijzen dat de nieuwe beleidsstructuur bij het openbaar vervoer moet aanhaken bij het huidige bestuurssysteem in ons land. Te meer geldt dat omdat daaromtrent in het begin van deze kabinetsperiode door regering en Kamer definitieve besluiten zijn genomen.

De leden van de C.D.A.-fractie merkten op dat het wetsvoorstel de bestuurlijke bevoegdheden en financiële verhoudingen regelt. De handteke-

ning van de minister van Verkeer en Waterstaat betreft evenwel mede en vooral het deel van het voorstel waarin waarborgen worden neergelegd voor redelijke en duurzame voorzieningen alsmede de marktordening.

Deze leden erkenden dat het wetsvoorstel niet voor het totale personenvervoer regelen bevat. Onmiskenbaar is het evenwel dat een geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid gewenst is.

Zulk een integratie dient niet noodzakelijkerwijs in een allesomvattende planningswet te worden neergelegd – de nadelen daarvan immers mogen niet onderschat worden – wel dient een afweging in de regelgeving en latere uitvoering plaats te vinden. Het verkeers- en vervoersbeleid dient een samenhangend geheel te vormen. Het lijkt daarom noodzakelijk in het voorliggende wetsvoorstel een algemene bepaling op te nemen, waarin erkenning van die samenhang wordt aangegeven. Zij zouden het op prijs stellen wanneer de minister bij nota van wijziging een dergelijke bepaling of bepalingen toe wil voegen aan het ontwerp, passend in de systematiek. De aan het woord zijnde leden wilden graag een beschouwing over het gewenste integrale beleid.

Vervolgens wensten de leden behorende tot de C.D.A.-fractie aangaande deregulering en decentralisatie enkele algemene vraagpunten aan de orde te stellen. Zij erkenden allereerst dat voor wat betreft het lokaal vervoer inderdaad van deregulering en decentralisatie sprake is. Op de uitwerking hiervan kwamen zij in het vervolg terug.

Voor wat betreft het NS-vervoer constateerden zij, dat de regering voor een deel is teruggekomen op haar bereidheid NS een verregaande mate van vrijheid te verlenen, zoals laatstelijk bleek uit het overnemen van het amendement op stuk nr. 17 813, nr. 11 als nieuw artikel 3, lid 6, van de Wet Vervoersvoorwaarden openbaar vervoer. Deze leden vroegen waarom de regering deze wet heeft ingetrokken zonder de essentialia van deze wet in voorliggend wetsvoorstel op te nemen. Zij waren bijna geneigd zich af te vragen of die wet wel van nut is geweest; een vraag die zij bij de behandeling ervan ook hadden gesteld.

Overigens merkten deze leden op, dat tussen het wetsvoorstel en de verhouding Rijksoverheid – NS wel enige discrepantie bestaat, en vroegen hieromtrent een verduidelijking. Nog meer vragen riep het wetsvoorstel bij hen op betreffende het vervoer dat zich letterlijk en figuurlijk tussen lokaal- en spoorvervoer bevindt. Zagen zij het juist, dat enerzijds sprake is van deregulering door aan de streekvervoerbedrijven meer ondernemingsverantwoordelijkheid toe te kennen in het interlokale vervoer, maar dat anderzijds sprake is van meer regulering door aan de CVV bestaande bevoegdheden te ontnemen? Zagen zij het juist, dat decentralisatie voor wat betreft het interlokaal vervoer – voor zover niet als agglolijnen overgedragen aan centrumgemeente cq. gemeenschappelijke regeling – beperkt blijft tot enkele adviestaken, toe te kennen aan de provincie? Zagen zij het juist, dat bij het openbaar vervoer in feite weinig is terecht gekomen van deregulering en decentralisatie; zulks temeer daar verschillende organen en instanties uiteindelijk een betrekkelijke verantwoordelijkheid krijgen toebedeeld en wordt dit niet geïllustreerd doordat het wetsvoorstel tot 73 maal toe «Onze Minister» op enigerlei wijze laat optreden, en het wetsvoorstel tot 21 maal toe naar een Algemene Maatregel van Bestuur verwijst, als gevolg waarvan sommigen spreken van de minister als «superdirekteur van het openbaar vervoer»?

De detailbemoeyenis met het openbaar vervoer is aan de minister van Verkeer en Waterstaat toegevallen door de ontwikkeling in het verschil tussen kosten en opbrengsten. Het uitgangspunt van het wetsvoorstel om de financiële verantwoordelijkheden en bestuurlijke bevoegdheden zoveel mogelijk in dezelfde hand te leggen, konden deze leden onderschrijven. Op de uitwerking hiervan wensten zij terug te komen in het vervolg van hun bijdrage aan het voorlopig verslag.

De leden van de V.V.D.-fractie spraken hun waardering uit voor de inzet en voortvarendheid waarmee dit voorstel van wet tot stand is gekomen,



alsmede van de separate toezending door de minister van Verkeer en Waterstaat van het voorlopig concept-voorstel van de algemene maatregel van bestuur (Besluit Personenvervoer), waardoor het inzicht in de werksfeer van de wet wordt vergroot.

Ondanks de toezending van dit concept-voorstel hadden deze leden grote bezwaren tegen het raamwetkarakter van dit wetsvoorstel, waardoor de feitelijke invulling zal geschieden in een algemene maatregel van bestuur. In het voorstel is geen bepaling opgenomen die de Kamer formeel betreft in de totstandkomingsprocedure van een dergelijke algemene maatregel van bestuur, hetwelk naar hun mening grote rechtsonzekerheid met zich meebrengt voor de justitiabelen. Zij pleitten in dit verband dan ook voor regeling in de wet van de wijze van vaststelling van de tarieven, de wijze van vaststelling en openbaarmaking van de dienstregeling, de procedure van toekenning van een rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer aan gemeenten – anders dan aan gemeenten en de N.V. Nederlandse Spoorwegen – en aan de Nederlandse Spoorwegen voor infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer. Hieraan zij toevoegde, dat deze leden ten principale van mening zijn, dat een algemene maatregel van bestuur op basis van dit voorstel een procedure moet doorlopen, analoog aan die welke is neergelegd in artikel 173 a van de Wet geluidhinder. Zij zouden in dit verband dan ook een toelichting van de regering willen ontvangen op de overwegingen, die hebben geleid tot regeling in een algemene maatregel van bestuur, anders dan is geschied in de Wet Vervoersvoorwaarden Openbaar Vervoer. Voorts wezen deze leden op de bladzijden 65 t/m 67 van het Eindrapport van de Commissie-Geelhoed, waarin gepleit werd voor terughoudendheid met nieuwe delegatiebepalingen.

Met grote voldoening hadden de leden van de V.V.D.-fractie kennis genomen van de in het wetsvoorstel vervatte regeling ten behoeve van de subsidiëring van het openbaar vervoer, omdat daardoor de verantwoordelijkheden komen te liggen bij hen die ook de verantwoordelijkheid dragen voor het voorzieningenniveau. Het betreft hier het rijk, voorzover het streek- en NS-vervoer aangaat, en de gemeenten waar het gaat om het stadsvervoer.

Met genoegen hadden de leden van de V.V.D.-fractie kennis genomen van het feit, dat de regering geen verplichting tot vaststelling in het wetsvoorstel heeft opgenomen van een gemeentelijk beleidsplan voor verkeer en vervoer voor gemeenten die een financiële bijdrage van het rijk ontvangen voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Deze leden waren het met de regering eens, dat de gemeentelijke autonomie gerespecteerd dient te worden.

Het viel deze leden op, dat in het voorstel ten aanzien van het openbaar vervoer geen vervoersplicht is opgenomen. Zij vroegen zich af welke overwegingen daaraan ten grondslag liggen, en zouden gaarne van de regering een toelichting daarop vernemen.

Gezien het feit, dat met het onderhavige voorstel een nieuwe verhouding tussen het rijk enerzijds en het stads-, streekvervoer en NS anderzijds (VRONS, VROESO en budgetafspraken grote gemeenten) in het openbaar vervoer wordt beoogd, werd het ontbreken van een bepaling inzake het inzicht in de ter beschikking staande financiële middelen op langere termijn node gemist. Deze leden waren in dit verband van mening, dat in het voorstel alsnog een bepaling van een dergelijke strekking zou moeten worden opgenomen ten behoeve van een goede uitvoering van deze wet. Zij vroegen zich tevens af in hoeverre het maken van min of meer vaste afspraken ten aanzien van de budgetten ten nadele zal zijn van de gewenste flexibiliteit c.q. de mogelijkheden voor het verleggen van de prioriteiten.

Deze leden meenden enige tegenstrijdigheid te constateren tussen de afspraken, vastgelegd in VRONS en VROESO, en de afspraken met de BOV-steden. Dit betreft met name de incentieven om te komen tot meer productiviteit en doelmatigheid in de exploitatie. Zij verwezen in dit

verband naar het rapport van de Algemene Rekenkamer, waarin voorgesteld wordt ten aanzien van het stadsvervoer een normering vast te stellen, en zij vroegen de regering dan ook of, en zo ja, op welke wijze en wanneer tot een dergelijke normering zal worden gekomen.

Met betrekking tot de voorgestelde beroepsgang merkten de leden van de V.V.D-fractie op dat door hen het beroep ingesteld bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven als beperkt wordt gezien. Het kwam hen voor, dat besluiten op basis van deze wet, die voor beroep vatbaar zijn, niet alleen op hun rechtmatigheid maar ook op doelmatigheid getoetst zouden moeten worden.

De leden van de fractie van D'66 constateerden met genoegen dat thans een wetsvoorstel voor de regeling van het personenvervoer ter beoordeling voorligt dat de huidige, sterk verouderde wetgeving kan vervangen. Zij meenden dat deze vervanging een einde kan maken aan de bepaald niet ideale situatie waarin moest worden geopereerd op basis van een door technische en maatschappelijke ontwikkelingen grotendeels achterhaalde regelgeving. Zij uitten hun waardering voor de zorg die is besteed aan de leesbaarheid van het wetsvoorstel en de daarbij behorende memorie van toelichting. Deze staken gunstig af in vergelijking met het merendeel van de andere hen door de regering toegezonden wetsvoorstellen.

De leden van de fractie van D'66 waren teleurgesteld in het beperkte karakter van het wetsvoorstel. Zij hadden er de voorkeur aan gegeven in het wetsvoorstel de taak van de verschillende vormen van het personenvervoer vast te leggen, zowel ten opzichte van elkaar als van het particuliere vervoer. Zij waren van mening dat het wetsvoorstel geen werkelijke bijdrage levert tot een integraal verkeers- en vervoerbeleid, terwijl een dergelijk integraal beleid dringend gewenst is. Dit geldt niet alleen voor de rijksoverheid, maar minstens evenzeer voor de provincies en de gemeenten. Zo is er bijvoorbeeld geen verplichting tot het opstellen van provinciale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen voorzien. In het bijzonder valt de geringe taak van de provincies op. Deze leden waren van oordeel dat de omvang van het grondgebied van de provincies het zeker wenselijk maakt de provinciale besturen een zwaardere taak te geven in het verkeers- en vervoerbeleid. Zij komen hierop in het vervolg van deze bijdrage terug.

Deze leden misten in het wetsvoorstel een perspectief met betrekking tot de op langere termijn ten behoeve van de NS, het streekvervoer en het stadsvervoer ter beschikking staande financiële middelen. Zij achtten dit een in redelijkheid ernstig manco en vroegen zich bij voorbeeld af of onder deze omstandigheden aan de gemeenten kan worden gevraagd de financiële verantwoordelijkheid voor het stadsvervoer op zich te nemen. Daarom zouden zij een steviger financieel fundamenteel van het wetsvoorstel toejuichen. Zij zouden gaarne de visie van de regering hierover vernemen en inzicht krijgen in de mogelijkheden om de financiering van het openbaar vervoer op langere termijn zeker te stellen.

De leden van de fractie van D'66 hadden ernstige bezwaren tegen de vorm waarin het voorstel is gegoten, namelijk die van een raamwet, waarbij de feitelijke invulling zal geschieden in algemene maatregelen van bestuur, waarbij zelfs subdelegatie niet is uitgesloten. Door deze vormgeving wordt de bevoegdheid van de Tweede Kamer als medewetgever uitgehold. Zij waren dan ook van mening dat de Kamer in elk geval formeel zal moeten worden betrokken in de procedure tot vaststelling van de algemene maatregelen van bestuur, bij voorbeeld door een constructie te kiezen analoog aan artikel 173a van de Wet geluidhinder. Dit neemt niet weg dat zij ook dan er de voorkeur aan geven om ten minste de wijze van vaststelling van de tarieven, de wijze waarop rijksbijdragen voor infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer worden verleend en de criteria waaraan deze worden getoetst, de procedure volgens welke een rijksbijdrage wordt verleend in de exploitatie van het stadsvervoer, en de wijze waarop de dienstregelingen worden vastgesteld en gepubliceerd, in de wet zelve te regelen.

De leden van de fractie van D'66 konden instemmen met het in het wetsvoorstel gehanteerde uitgangspunt, dat de financiële verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer wordt gegeven aan de instantie die het voorzieningenniveau vaststelt. Zij tekenden daar echter bij aan dat een verdergaande decentralisatie van bevoegdheden dan thans in het wetsvoorstel is voorzien, hen wenselijk en mogelijk voorkwam. Daarbij gingen hun gedachten niet alleen uit naar de voorgestelde regeling met betrekking tot het streekvervoer, maar ook naar de beleidsvrijheid van de gemeenten met betrekking tot het stadsvervoer.

Het verbaasde de leden van de fractie van D'66 dat het wetsvoorstel niet voorziet in een vervoerplicht voor het openbaar vervoer. Zij stelden het op prijs hierover van de regering een toelichting te krijgen.

De leden van de S.G.P.-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Zij wilden graag een aantal opmerkingen plaatsen en enkele vragen stellen. Allereerst wilden deze leden opmerken dat zij het ingediende wetsvoorstel een verbetering achtten ten opzichte van de huidige wetgeving. Anderzijds vroegen deze leden waarom bij het ontwikkelen van het wetsvoorstel de ambities kennelijk niet verder hebben gereikt dan het opheffen van de tekortkomingen van de WAP. Dient de Wet Personenvervoer niet een geïntegreerd onderdeel te vormen van het bestuurlijk-juridische kader, waarbinnen de vorming en uitvoering van het overheidsbeleid terzake van het verkeer en vervoer gestalte krijgt? Het wetsvoorstel gaat geheel voorbij aan de samenhang van het verkeers- en vervoerbeleid met andere facetten van overheidsbeleid en het beleid van lagere overheden. Dit vonden de leden van de S.G.P.-fractie een gemis. Eén van de tekortkomingen van de WAP is, dat deze wet onvoldoende aansluit op de door de jaren heen gewijzigde rol van de overheid. De leden van de S.G.P.-fractie vroegen zich af of in de nieuwe Wet Personenvervoer de rol en de verantwoordelijkheid van de overheid niet meer expliciet naar voren had moeten komen.

Het wetsvoorstel lijkt uit te gaan van de veronderstelling dat in beginsel een rendabele exploitatie van het openbaar vervoer mogelijk is. Hoe realistisch is echter een dergelijk uitgangspunt?

Zonder een definitief oordeel uit te spreken gaven de leden van de fractie van de P.S.P. te kennen zeer kritisch te staan ten opzichte van het voorliggende wetsvoorstel. Voor hen was uitgangspunt dat het openbaar vervoer een collectief goed is; een maatschappelijke voorziening waarvoor de overheid verantwoordelijk is en dient te blijven. In het voorstel wordt die verantwoordelijkheid slechts ten dele genomen. Dat blijkt uit opmerkingen in de memorie van toelichting waarmee de regering aangeeft dat er geen aanleiding bestaat de in de WAP voorziene stringente vormgeving van de bescherming van het openbaar vervoer te handhaven. De reizigers zouden daardoor immers beperkt blijven in hun vrijheid de meest geschikte vervoersvorm te kiezen. Het bevorderen van concurrentie wordt blijkbaar als een belangrijker doel gezien dan het peilen van maatschappelijke behoeften aan openbaar vervoer en daarvoor adequate voorzieningen treffen en daarvoor middelen ter beschikking stellen.

De mogelijkheid dat door de gepleegde decentralisatie de financiële verantwoordelijkheid voor goed openbaar vervoer bij de lagere overheden wordt gelegd en door de centrale overheid minder wordt gevoeld is, zeker bij dit kabinet, levensgroot aanwezig.

Ten aanzien van een aantal concrete punten wensten de leden van de fractie van de PSP verduidelijking van de regering.

De leden van de P.P.R.-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het voorstel van de wet personenvervoer. Zij hadden waardering voor de poging om verouderde wetgeving te vervangen door nieuwe regelgeving.

Het is echter opvallend, dat het wetsvoorstel beperkt van opzet en inhoud is. Het voorstel bevat met name regelingen die betrekking hebben op financiële en bestuurlijke verhoudingen in het beroepsmatige personenvervoer. Het bevorderen van een doelmatig en geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid maakt er geen onderdeel van uit. Zo ontbreekt iedere verwijzing naar het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV). Deze leden vroegen de minister waarom er geen bepalingen zijn opgenomen die duidelijk maken dat de wet mede dient ter uitvoering van de in het SVV opgenomen doelstellingen. Zij vonden de verwijzing in de memorie van toelichting te summier en te vrijblijvend. Daarnaast ontbreken in het wetsvoorstel randvoorwaarden, zoals doeleinden met betrekking tot de verkeersveiligheid, de ruimtelijke ordening en het milieubeheer. Waarom is stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer niet als doel van de wet opgenomen?

De fractie van de R.P.F. had met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. De daarin voorgestelde regelingen brengen enige orde in de diversiteiten van de vervoersmogelijkheden, vereenvoudigen de procedure van het vergunningstelsel en houden een lastenverlichting zowel voor het bedrijfsleven als voor het Rijk en de gemeenten in. De risico's kunnen weer meer met een gezonde ondernemerszin onder ogen gezien gaan worden. De voorgestelde nieuwe marktindeling doet nieuwe grenzen en afwegingen ontstaan.

Dat wijzigingen meer dan gewenst zijn werd door velen, waaronder ook de aan het woord zijnde fractie onderkend, maar niet alle grenswijzigingen lijken voldoende doorzichtig en/of hanteerbaar te worden. De minister geeft te kennen, dat de verregaande detailbemoeyenis met onder andere het gemeentelijk beleid en dat van de streekvervoerondernemingen, de regulering noodzakelijk maakt. Tevens merkt de minister deze markt niet aan als een volledig open markt. Regelgeving is geboden, opdat niet door concurrentieslagen de doelmatigheid en de betrouwbaarheid van het voorzieningenniveau zal worden aangetast. Dat de taak van het College van Beroep door het bedrijfsleven zal toenemen wordt onderkend. De daarmee gepaard gaande concentratie van beroepszaken achtte de fractie van de R.P.F. niet bezwaarlijk.

Op deze wijze geeft de minister tevens aan, belang te blijven hechten aan een goed en gestructureerd personenvervoer, waarin integratie van vervoersmogelijkheden nagestreefd wordt. Hiermee kon deze fractie instemmen. Zij miste evenwel een doorzichtige regelgeving van deze integratie daadwerkelijk te bevorderen. Blijft de beleidsruimte van de gemeenten dan wel gewaarborgd? Financiële risico's zullen wel meer door de gemeenten die een Rijksbijdrage ontvangen gedragen gaan worden, terwijl het onduidelijk is welke invloed deze gemeenten op de tariefstelling kunnen uitoefenen.

De verhouding tussen een toename in de mobiliteit en het aanbod in het personenvervoer zag deze fractie gaarne door de minister toegelicht, omdat enige visie op de toekomst in dezen ontbrak. Kan de uitspraak van KNVTO-voorzitter ir. J. M. Ossewaarde door de minister worden onderschreven dat «Goed openbaar vervoer ertoe bijdraagt dat ons land leefbaar blijft?». Voor hen die op openbaar vervoer zijn aangewezen, zal dit geruststellend zijn.

De G.P.V.-fractie had met enige teleurstelling kennis genomen van de inhoud van het voorgelegde wetsvoorstel. Alhoewel zij op zichzelf waardering kon opbrengen voor de wijze waarop een aantal bestuurlijke problemen wordt opgelost, moet toch worden geconstateerd dat het wetsvoorstel enigszins in de lucht hangt, omdat geen enkele relatie wordt gelegd met een op de langere termijn te voeren verkeersbeleid. Daardoor krijgt het wetsvoorstel een wat technocratisch karakter.



De G.P.V.-fractie had graag een verantwoording gezien van de overheidsbemoeienis terzake, een beschouwing over de relatie openbaar vervoer-particulier vervoer en de rol van de overheid bij het beïnvloeden van die relatie. Verder wordt op geen enkele wijze duidelijk dat het inzicht bestaat dat het verkeers- en vervoersbeleid belangrijke implicaties heeft voor het milieubeleid en het ruimtelijke ordeningsbeleid.

De G.P.V.-fractie merkte verder op dat met het wetsvoorstel decentralisatie, deregulering en doorzichtigheid wordt beoogd. Dit zijn zeker nastrevenswaardige doelstellingen, maar toch bepaald geen doelstellingen die waarde in zichzelf hebben. Altijd zal daarbij de vraag dienen te worden gesteld in hoeverre deze doelstellingen dienstig kunnen zijn aan het verkeers- en vervoersbeleid.

Een belangrijk element van het wetsvoorstel is tevens het weer meer in één hand leggen van beslissen en betalen. Omdat de rijksoverheid veelal de tekorten afdekt van de openbaar vervoerbedrijven betekent dit een aanmerkelijke vergroting van de beslissingsbevoegdheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Staat dit niet op gespannen voet met de gewenste decentralisatie?

Deze fractie had in de memorie van toelichting node een beschouwing gemist over de concurrentiepositie van het openbaar vervoer onder het nieuw voorgestelde regime. Zou de minister daarop alsnog willen ingaan? Met enige nadruk werd hiernaar gevraagd omdat de redengeving voor de voorgestelde deregulering moeilijk te volgen is. De memorie van toelichting vermeldt dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer in de loop der jaren dermate is verslechterd dat een specifieke wettelijke bescherming voor het openbaar vervoer niet meer nodig zou zijn. Maar ligt de precies tegenovergestelde conclusie niet veel meer voor de hand? Deze fractie was vooralsnog niet toe aan een vermindering van de wettelijke bescherming van het openbaar vervoer.

### **Overleg met betrokkenen**

In brieven van de Gehandicaptenraad en de Stichting Centraal Overleg Provinciale Revalidatie Stichtingen wordt gewezen op de bijzondere positie van het gehandicaptenvervoer, de noodzaak daarvan voor gehandicapten, de ontoereikende vergoeding voor vervoer in het kader van de AWW en ABW, de ontoegankelijkheid van het bestaande openbaar vervoer, etc. etc.

Vele concrete suggesties worden gedaan om het alternatieve gehandicaptenvervoer te handhaven. De leden van de P.S.P.-fractie volstonden in dit kader dan ook met het vragen van een integrale en uitgebreide reactie op de door de gehandicaptenorganisaties gedane suggesties. Graag zagen deze leden een uitvoerig commentaar van de kant van de regering tegemoet, waarbij zij aandacht van de regering vroegen voor met name de gesignaleerde problemen en de concrete wijzigingssuggesties.

Daarnaast vroegen de hier aan het woord zijnde leden waarom aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in het algemeen voor gehandicapten in het wetsvoorstel geen aandacht wordt besteed, laat staan een verplichting voor de vervoerbedrijven om die toegankelijkheid (binnen een bepaalde termijn) te regelen. Waarom werd daaraan geen aandacht besteed? Ziet de minister daar de noodzaak niet van in?

### **Vereiste van een vergunning**

Ten aanzien van het verstrekken en controleren van afgegeven vergunningen vallen enige lacunes te bespeuren, zo stelden de leden van de fractie van de P.S.P. Zo ontbreekt de bepaling dat vergunningen hun geldigheid verliezen zodra de onderneming, waaraan de vergunning is verstrekt, ophoudt te bestaan. Ook de Vervoersbond FNV wijst op deze lacune en het feit dat over het overdragen van vergunningen niets wordt gezegd. Terecht wordt door hem gewezen op de noodzaak een eind te

maken aan de handel in vergunningen. Graag zagen deze leden een reactie van de regering op deze voorstellen tegemoet. Wat zouden de bezwaren tegen deze voorstellen zijn? Indien daartegen geen bezwaren zijn kunnen deze voorstellen dan overgenomen worden?

### **Planning van Verkeer en Vervoer**

Het sterk subsectorale karakter van het wetsvoorstel komt in de betreffende paragraaf van de memorie van toelichting niet alleen onmiskenbaar naar voren maar wordt daarin ook als keuze verdedigd, zo concludeerden de leden van de P.v.d.A.-fractie. Hoewel zij er geen behoefte aan hadden de reeds bij verschillende gelegenheden en ook in hun algemene beschouwing van deze bijdrage naar voren gebrachte gedachten nog eens uitvoerig naar voren te brengen ontkwamen zij niet aan een nadere beschouwing gegeven de tegenargumenten die door de minister naar aanleiding van verschillende doorwrochte bijdragen worden aangevoerd.

Genoemde leden wensten in dit verband nog eens te wijzen op de nadere onderbouwing van de ANWB naar aanleiding van meegenoemde hoorzitting op dit punt heeft gegeven. Hierin wordt o.a. gesteld:

1. Mobiliteit is een voorwaarde voor het goed kunnen functioneren van de samenleving, zodat het waarborgen van een minimaal mobiliteitsniveau een overheidstaak is.

2. Mobiliteit in de omvang zoals deze nu bestaat brengt zodanig veel neveneffecten met zich mee, dat corrigerend optreden van de overheid gewenst is.

3. Voor mobiliteit is een adequate infrastructuur noodzakelijk. De verschaffing van die infrastructuur kan in feite alleen door de overheid geschieden gezien:

- a. het karakter van infrastructuur als economisch (quasi-collectief) goed;
- b. het structuurvormend karakter van infrastructuur.

4. Zoals in het verleden is gebleken kan de vervoermarkt niet zonder regulering (marktordening) door de overheid.

Op deze en ook andere aangevoerde gronden concludeert de ANWB dat het mobiliteitsbeleid gestalte dient te krijgen in een stelsel van planfiguren waar tussen samenhang bestaat. Hierbij wordt verwezen naar het ook door de P.v.d.A.-fractie bij de jongste begrotingsbehandeling ter sprake gebrachte advies van de RARO (29-02-1984). Voorts wordt er nog eens op gewezen dat met een heldere, samenhangende planstructuur op de drie bestuurlijke niveaus allerlei subsectorale planfiguren kunnen worden geëlimineerd, zodat ook langs deze weg de nodige en beoogde dereguleringswinst kan worden bereikt.

Het zal de minister duidelijk zijn dat voor de leden van de P.v.d.A.-fractie de weigering om conform de betreffende planologische kernbeslissing vorm te geven aan een planningstructuur voor het verkeer en vervoer, nog steeds zwaar weegt. Het ontbreken van een dergelijke structuur doet een basis aan het wetsvoorstel Personenvervoer ontbreken. Gegeven de vele pleidooien van zo uiteenlopende maatschappelijke organisaties deden deze leden nog eens een dringend beroep op de minister om op haar schreden terug te keren. In dit verband stelden zij nog de vraag wat precies moet worden verstaan uit de mededeling dat «thans» geen planningwet op stapel dient te worden gezet. Acht zij het denkbaar dat zulks binnen afzienbare tijd alsnog dient te worden overwogen en zo ja, welke zijn de omstandigheden die daarvoor verandering dienen te ondergaan?

Kan, tot slot, worden aangegeven op welke wijze de Rijksoverheid nog invloed uit kan oefenen om een van de centrale doelstellingen van het SVV (het vergroten van het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal van de verplaatsing in en om de stedelijke gebieden en met name in de grote stadsgewesten) effectief te realiseren?

## Marktindeling/Toegang tot de markt

Hoewel enige logica aan de in het wetsvoorstel gekozen marktindeling zeker niet kan worden ontzegd, waren de leden van de P.v.d.A.-fractie van mening dat met name de uitwerking van de voorstellen terzake nog veel vragen oproepen. Blijkens de Memorie van Toelichting is naar het oordeel van de minister de vigerende Wet Autovervoer Personen te sterk gericht op de bescherming van het openbaar vervoer. Genoemde leden vroegen de minister deze zienswijze te willen toelichten. Zelf waren zij van oordeel dat een vergaande bescherming van het openbaar vervoer absoluut noodzakelijk is om deze maatschappelijke basisvoorziening voldoende continuïteit te kunnen verzekeren. Zij vermochten voorts niet inzien hoe dit grote – en voor de aan het woord zijnde leden doorslaggevend – belang blijkbaar ondergeschikt moeten worden gemaakt aan de (waarschijnlijk vermeende) vrijheid van de reiziger de meest geschikte vervoersvorm te kiezen. Ook deze gedachtengang zagen deze leden, in relatie tot de instandhouding van een hoogwaardig en «herkenbaar» openbaar vervoersysteem, graag toegelicht.

In een reactie op het wetsvoorstel stelt de Commissie Vervoervergunningen (CVV) dat het openbaar vervoer geen enkele bescherming wordt geboden tegen reizigersonttrekking. De CVV stelt voorts, en geeft daarvan een recent voorbeeld, dat het nog steeds voorkomt dat door particulieren op commerciële basis een busdienst wordt gestart die volgens een dienstregeling wordt uitgevoerd en slechts toegankelijk is voor een tot een beperkte groep behorende personen. Binnen de wetsystematiek is sprake van besloten busvervoer dat – door een beperkte dienstregeling en concurrerende tarieven – reizigers aan het reguliere openbaar vervoer onttrekt. Juist deze situatie, die zich op grote schaal voordeed, leidde – aldus nog steeds CVV – in 1939 tot de introductie van een groepsvervoersvergunning teneinde ernstig nadeel voor het openbaar vervoer te voorkomen. «Door het huidige wetsontwerp wordt de klok derhalve weer teruggedraaid», aldus de CVV, die tegen de mogelijke gevolgen daarvan een waarschuwend geluid laat horen.

Zowel op deze zienswijze als op de suggestie het groepsvervoer als afzonderlijke categorie te handhaven op basis van een bedrijfsvergunning, zagen de leden van de P.v.d.A.-fractie met belangstelling een reactie van de minister tegemoet.

Overigens was het hen opgevallen dat zowel uit kringen van het openbaar vervoer als uit kringen van het besloten busvervoer met de nodige scepsis naar de thans voorgestelde wet- en regelgeving wordt gekeken. Is het openbaar busvervoer bevreesd voor onereuze concurrentie door het besloten busvervoer, ook de omgekeerde situatie doet zich voor: het besloten busvervoer is bang dat het gesubsidieerde openbaar vervoer teveel mogelijkheden krijgt om zich op de «vrije» markt te bewegen.

Genoemde leden hadden de neiging de bezwaren die van weerszijden worden aangevoerd te erkennen. Zij vroegen zich dan ook af of, mede gegeven de ontwikkelingen die zich de laatste decennia hebben voorgedaan, een strikte marktscheiding niet het meest voor de hand zou liggen. Voorts vroegen zij de minister in dit verband te willen ingaan op de suggestie om werknemers en materieel van busondernemingen die èn op de markt van het openbaar vervoer en op de markt van het besloten busvervoer opereren te verplichten beide activiteiten in gescheiden vennootschappen onder te brengen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie betreurden het overigens dat het wetsvoorstel geen stimulans bevat om het z.g. industrieel groepsvervoer te bevorderen. Aangezien deze in het verleden zeer populaire vorm van collectief vervoer zich veelal in spitsuren voltrekt lijkt het om redenen van meer algemene verkeers- en vervoerpolitieke aard zeer aantrekkelijk een verdere teloorgang van deze vorm van vervoer te voorkomen en het marktaandeel – vooral ten koste van het gemotoriseerd particulier vervoer – weer te vergroten. Ziet de minister mogelijkheden het daarheen te leiden?

In het verlengde van hun eerste opmerkingen in dit deel van hun bijdrage vroegen de aan het woord zijnde leden zich nog af wanneer een groep daadwerkelijk als groep moet worden beschouwd, nu het groepsvervoer expliciet tot besloten busvervoer zal worden gerekend. In een reactie wordt door de NS gewezen op het feit dat juist op dit punt de laatste tijd zowel in nationaal als in internationaal verband gevallen zijn voorgekomen van ontduiking van de bestaande regels.

In de Memorie van Toelichting (4.5.) noemt de minister enkele criteria voor de verlening van een vergunning. Voor de vergunningverklaring voor het verrichten van openbaar vervoer noteerden de leden behorende tot de CDA-fractie als criteria: de wenselijkheid van de voorziening, het financieel belang van de bijdrageverlenende overheid en de verhoging van de financiële bijdrage voor bestaande voorzieningen als vergunning wordt aangevraagd zonder financiële bijdrage. Deze leden vroegen een uitwerking van deze criteria. Welke van de drie criteria is doorslaggevend? Is de veelal gehoorde opvatting dat het wetsvoorstel sterk budgettair bepaald is, terecht? Wat wordt verstaan onder wenselijkheid? In hoeverre spelen hierbij de richtlijnen in de PKB van het SVV een rol, zoals aspecten van ruimtelijke ordening, milieufactoren en energieschaarste? Hoe komt de wenselijkheid tot uitdrukking bij uitbreiding van bestaand openbaar vervoer in bijv. nieuwe stadswijken in relatie tot de andere criteria? Wat zijn de gevolgen als ten aanzien van een verleende vergunning voor openbaar vervoer zonder financiële bijdrage op een gegeven moment zou blijken, dat dit vervoer niet meer «rendabel» is?

Inzake vergunningverlening voor het verrichten van besloten vervoer kwamen deze leden in het vervolg nog te spreken. Op deze plaats informeerden zij naar de verwachtingen van de minister betreffende de uitwerking van het wetsvoorstel op het beroepsmatig personenvervoer. Kunnen deze verwachtingen tot uitdrukking worden gebracht in een prognose van bij voorbeeld het aantal openbaar-vervoerbedrijven respectievelijk te verlenen vergunningen, gesplitst in BOV-, BOS- en streekvervoerbedrijven en in het aantal vergunningen voor besloten vervoer, onderverdeeld in vergunningen voor bedrijven met uitsluitend besloten vervoer en vergunningen voor «gemengde» bedrijven (openbaar vervoer en besloten vervoer)?

In hoeverre wordt het verrichten van niet-beroepspersonenvervoer, zoals vervoer in eigen beheer, in het wetsvoorstel geregeld? Is het de bedoeling hiervoor een al dan niet beperkt vergunningstelsel op te zetten, of is deze mogelijkheid niet onder ogen gezien? Welke zijn de consequenties voor de door gemeentebesturen c.q. door de CVV verleende vergunningen tot het verrichten van groepsvervoer in eigen beheer van het in werking treden van het regiem, zoals dat wordt voorgesteld bij of krachtens de Wet Personenvervoer? In hoeverre vallen bedoelde vergunningen onder de overgangsbepalingen? Kunnen deze vergunningen worden verlengd voor de gewenste duur en naar het aantal verlengingen dat wordt gewenst? In hoeverre maakt het voor wat het vervoer in eigen beheer betreft verschil uit, of dit vervoer wordt verricht per bus of auto?

Zij stelden deze vragen naar aanleiding van de huidige problemen, die zich in allerlei gestalten voordoen rond de vraag of een bepaalde vorm van vervoer al dan niet vergunningplichtig is onder het regiem van de WAP, waarbij soms zeer lange tijd gemoeid is met de behandeling van aangevraagde vergunningen. Zij waren van mening dat het nieuwe regiem dergelijke feiten zoveel mogelijk moet voorkomen. Om eventueel toekomstige problemen te vermijden, is wellicht te denken aan een beperkt vergunningstelsel. Deze leden zouden een uitvoerige beschouwing van de minister over de mogelijkheden en onmogelijkheden op prijs stellen.

Kan de minister uiteenzetten, welke CAO van toepassing is voor vervoerders die een vergunning hebben voor zowel openbaar als besloten vervoer?



In hoeverre kan een vergunningverlenende instantie een vervoerder een vergunning als het ware ambtshalve verlenen, dus zonder dat een vergunning wordt aangevraagd, b.v. in het geval dat de raad ener gemeente lokaal openbaar vervoer wenselijk zou achten, maar zich geen vervoerder zou aandienen?

Is – zo vroegen de leden behorende tot de C.D.A.-fractie – in feite bij NS geen sprake van een soortgelijke situatie? NS bood immers in 1970 de rijksoverheid aan, het gehele spoorwegnet te sluiten, waarna juist diezelfde overheid aan NS vroeg, de spoorwegexploitatie voort te zetten.

Deze leden wilden nog vernemen of de minister de tarieven voor nietgesubsidieerd openbaar vervoer ook niet goedkeurt nu vaststelling bedoeld is achterwege te blijven. Zo nee, wat zijn hiervan de gevolgen voor de sedert enige jaren in gang gezette integratie van tarieven in het stads en streekvervoer? Zou hierin ook geen kiem van onereuze concurrentie met het gesubsidieerde openbaar vervoer komen te liggen?

In dit kader wilden de leden van de C.D.A.-fractie enkele vragen stellen aangaande de CVV.

In hoeverre is van de inzichten en ervaringen van de CVV gebruik gemaakt bij de opstelling van het wetsvoorstel en de hierbij in het geding zijnde regelingen?

Is in de Memorie van Toelichting de positieve waarde van een onafhankelijk instituut als de CVV niet erg vaag gebleven? Is er niet op enigerlei wijze behoefte aan arbitrage tussen het financieel-technisch optimum van de vervoerondernemingen? Is inzake uitleg van diverse nieuwe bepalingen of oude bepalingen in een nieuwe gedaante geen arbitrage nodig door een onafhankelijke derde? Deze leden dachten hierbij o.m. aan het toegankelijkheids criterium; een begrip waaromtrent in de 30-er jaren zoveel verwarring is geweest en waarin de rechter nogal eens uitspraken heeft moeten doen, alsmede aan wat al dan niet als vergunningplichtig vervoer dient te worden aangemerkt. Op de problematiek zelve kwamen deze leden overigens op andere plaatsen in dit verslag terug.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen zich af of de ruime definitie die in het voorstel is gekozen voor het openbaar vervoer, nl. voor een ieder openstaand personenvervoer per trein, metro, tram, bus of auto volgens dienstregeling niet zal leiden tot onduidelijkheden. Op grond van deze definitie kwam het hen voor dat bepaalde soorten ongeregeld en toervervoer bij inwerkingtreding van de nieuwe wet tot openbaar vervoer verheven wordt, en derhalve een openbaar vervoersvergunning nodig hebben, bijvoorbeeld dagtochten. Zij vroegen zich af of zulks met deze bepalingen in het voorstel beoogd wordt. Zij namen aan, dat onereuze concurrentie ten opzichte van het openbaar vervoer voorkomen zal worden door de criteria die gehanteerd worden bij de vergunningverlening, nl. of dit openbaar vervoer zodanig aanvult dat dit leidt tot een niet daarmee in verhouding staande verhoging van de financiële bijdrage voor de bestaande voorzieningen.

Deze leden vroegen de regering om commentaar op het gestelde in de brief van de partijen bij de CAO toerwageningen, groeps-, pendel- en ongeregeld vervoer (Vervoersbond F.N.V., Vervoersbond C.N.V., F.N.O.P. en K.N.V.T.O.) «dat het wetsvoorstel onvoldoende waarborgen bevat dat openbaar vervoerbedrijven zich met gelijke concurrentievoorwaarden begeven op de markt van het besloten busvervoer. In feite is thans reeds sprake van concurrentievervalsing. Oorzaak: de kostentoerekeningsregels voor openbaar vervoerbedrijven die zich op de markt van toer- en groepsvervoer begeven bieden geen enkele houvast; het is voor een particulier bedrijf onmogelijk met deze tarieven te concurreren. Wij pleiten dan ook voor een stringente marktscheiding middels het onderbrengen van personen en materiaal in aparte B.V.'s».

De leden van de V.V.D.-fractie gingen accoord met het doen vervallen van de voorkeursregel vanwege de administratieve rompslomp, en namen aan dat het gestelde onder 4.5. eerste alinea, een voldoende bescherming zal bieden van het openbaar vervoer. Dit sluit niet uit dat een gezonde afweging van belangen dient plaats te vinden.

Ten aanzien van de toetreding tot de markt van het besloten vervoer waren deze leden het met de regering eens, dat uitgangspunt dient te zijn dat de overheid zo min mogelijk barrières dient op te werpen. Uit de commentaren van de F.N.O.P., het K.N.V.T.O. en de vervoersbonden F.N.V. en C.N.V. was deze leden gebleken, dat bij hen de voorkeur uitgaat naar een analoge regeling als in de Wet autovervoer goederen, inhoudende de verplichting, dat een chauffeur in loondienst bij de vergunninghouder is. Zij vonden het overwegen van deze suggestie aanbevelenswaard, omdat een ruime toetreding tot de markt gepaard dient te gaan met goede concurrentievoorwaarden. In dat kader passen ook de werkzaamheden van de Stichting voor Informatie en Ordening.

De leden van de V.V.D.-fractie waren het met de regering eens, dat eisen van vakbekwaamheid, kredietwaardigheid en betrouwbaarheid gesteld zullen gaan worden. Wel vroegen zij zich af, welke getuigschriften de minister voornemens is te erkennen voor bijvoorbeeld directeuren van openbare vervoersbedrijven.

De leden van de S.G.P.-fractie zouden gaarne opheldering ontvangen over de passage in par. 4.4. van de memorie van toelichting waarin wordt gesteld dat er geen aanleiding meer bestaat de in de WAP voorziene stringente vormgeving van de bescherming van het openbaar vervoer te handhaven. Waarom moet het openbaar vervoer minder worden beschermd? Licht vanwege het feit dat het Rijk financieel bijdraagt een tegenovergestelde conclusie niet meer voor de hand?

Met betrekking tot de marktindeling in drie genoemde categorieën wilden de leden van de S.G.P.-fractie nog het volgende aan de orde stellen. In het bijzonder onderwijs doet zich vaak de volgende situatie voor. Schoolkinderen worden veelal vervoerd met schoolbusjes die worden bestuurd door vrijwilligers die daarvoor een geringe vergoeding ontvangen. Kan duidelijkheid worden verschaft omtrent het al dan niet vergunningplichtig zijn van deze vervoersdiensten onder de nieuwe wet? Als dat inderdaad het geval is, kan dan ook worden aangegeven aan welke eisen moet worden voldaan om in het bezit te komen van een dergelijke vergunning? De memorie van toelichting is op dit punt onvoldoende duidelijk, vonden deze leden. Deze zelfde vraag geldt ook voor het vervoer van gehandicapten waarvan het vervoer al dan niet wordt vergoed op grond van de AWBZ. Deze leden zagen graag een toelichting.

De leden van de S.G.P.-fractie stonden in principe niet afwijzend tegenover een grotere toegankelijkheid van de markt voor wat betreft het besloten busvervoer. Anderzijds vroegen deze leden wel aandacht voor het feit dat op dit moment op deze markt sprake is van een over-capaciteit. Zij vreesden dat bij een toename van de concurrentie c.a.o.-bepalingen vaker zullen worden ontdoken. Over de financiële aspecten merkten de leden van de S.G.P.-fractie het volgende op. Zij vreesden dat voor gemeenten onzekerheid ten aanzien van toekomstige rijksbijdragen. Het karakter van openbaar vervoer als langlopende bedrijfsmatige activiteit maakt het echter noodzakelijk dat een behoorlijke mate van continuïteit wordt gewaarborgd. Het leek deze leden dan ook verstandig als in de wet zou worden vastgelegd dat voor het openbaar vervoer voortschrijdende meerjarenramingen worden opgesteld, waarop gemeenten en bedrijven hun beleid dan kunnen baseren.

De leden van de P.P.R.-fractie vroegen zich af of verruiming van de toelating tot de markt van het besloten busvervoer niet zal leiden tot concurrentie met het openbaar vervoer. Zij hadden de indruk dat de markt

van het besloten busvervoer nu reeds verzadigd is, zodat openstelling tot een zware concurrentiestijd binnen deze markt zal leiden. Kan de minister deze indruk bevestigen? Welke gevolgen zal deze concurrentie kunnen hebben voor bijvoorbeeld het onderhoud aan de voertuigen – en dus de veiligheid van de passagiers – en de arbeidsomstandigheden van het personeel? Deze leden wezen in dit verband op de recente ontwikkeling, waarbij de chauffeur een autobus moet aanschaffen om daarmee als ondernemer voor een vervoersonderneming te gaan rijden.

De leden van de P.P.R.-fractie zetten vraagtekens bij de mogelijkheden om te voorkomen dat met een vergunning voor besloten vervoer op een verkapte wijze het openbaar vervoer concurrentie wordt aangedaan op rendabele lijnen. Ook bij minder regelmatig groepsvervoer over trajecten en naar bestemmingen die ook met het openbaar vervoer kunnen worden bereikt, wordt het openbaar vervoer beconcurrereerd. Deze leden vroegen de minister of zij met hen van mening is dat het openbaar vervoer zo veel mogelijk moet worden beschermd tegen deze concurrentie. Dienen de bevoegdheden van het besloten busvervoer niet meer en beter te worden aangescherpt? Daarnaast vroegen deze leden op welke wijze de opsporing van strafbare feiten in deze geschiedt. Is het mogelijk om een adequate controle uit te oefenen op het besloten busvervoer, zeker nu kan worden volstaan met een landelijke bedrijfsvergunning?

De marktordening mag dan vereenvoudigd zijn en de voorrangsregel niet meer worden toegepast, maar welke criteria denkt de minister te hanteren in die gevallen waar meerdere ondernemers een vergunning voor een bepaald traject in het interlokale busvervoer aanvragen, zo vroeg de R.P.F.-fractie.

Een eenvoudige toetsing van nieuwkomers had haar sympathie, evenals een verminderde behoefte aan gedetailleerde controle vanwege de vereenvoudiging van het instrumentarium.

De G.P.V.-fractie kon ermee instemmen dat het onderscheid dat in de huidige wet wordt gemaakt tussen het groeps-, besloten en ongeregeld vervoer zal vervallen. Maar dit hoeft toch niet noodzakelijkerwijs te leiden tot een verminderde bescherming van het openbaar vervoer? Met name de grotere armslag die het wetsvoorstel wil geven aan het besloten vervoer kan een bedreiging zijn voor het openbaar vervoer, doordat de winstgevende trajecten en tijden worden geëxploiteerd ten behoeve van vormen van besloten vervoer, waardoor het openbaar vervoer blijft zitten met de onrendabele trajecten en tijden. Dit klemt des te meer wanneer ook gelet wordt op de nieuwe vervoersvormen die noch als openbaar vervoer noch als besloten vervoer zijn te kenmerken, zoals bij voorbeeld de belbus en de buurttaxi. Dreigt zo geen vloeiend onderscheid te ontstaan tussen openbaar vervoer en besloten vervoer, waarvan met name het openbaar vervoer te lijden zal hebben? Moet daarom de wet niet meer eisen stellen aan het besloten vervoer, bij voorbeeld dat dit duidelijk aanvullend is op de bestaande openbaar vervoervoorzieningen? De eis van openbaarbaarheid van het openbaar vervoer valt immers vrij gemakkelijk te omzeilen?

Moet niet gevreesd worden dat volgens de voorgestelde formuleringen van de wet besloten vervoer tot stand komt waar dit gelet op de ter plaatse voorhanden zijnde openbaar vervoervoorzieningen overbodig is? Zal met name het bedrijfsvervoer en dergelijke nu niet een hoge vlucht gaan nemen ten kosten van het openbaar vervoer?

De G.P.V.-fractie stemde in met het uitgangspunt dat de markt voor het besloten vervoer niet méér gesloten moet zijn dan strikt noodzakelijk is. Een zekere marktordening in deze sector blijft noodzakelijk, alhoewel spontaan tot stand komende dienstverlenende activiteiten zo min mogelijk afgeremd dienen te worden.

Verwacht de minister dat door de ruimere toetredingsmogelijkheden tot de markt meer concurrentie zal optreden en daardoor meer dienstverlening

en/of lagere prijzen bewerkstelligd kunnen worden? Zo ja, is dat dan niet te meer een reden om te komen tot een heel duidelijke waterscheiding tussen de markt voor openbaar vervoer en besloten vervoer?

Is het niet zinnig de vergunningen aan een bepaalde tijdsduur te binden? Op welke wijze zou handel in vergunningen kunnen worden voorkomen? Is de minister van oordeel dat het wenselijk is een dergelijk gebruik van vergunningen te voorkomen?

### **Verdeling bestuurlijke bevoegdheden**

Met instemming hadden de leden van de P.v.d.A.-fractie kennis genomen van de expliciete stellingname van de minister dat zij, ook in het voorgestelde wetsvoorstel, de politieke verantwoordelijkheid blijft houden voor «het openbaar vervoer» hoewel zulks hen uit het wetsvoorstel ten minste onvoldoende duidelijk was gebleken. Mag uit de aangehaalde zienswijze van de minister daadwerkelijk worden afgeleid dat ondanks het subsectorale karakter van de wet, en ondanks de beoogde decentralisatie en deregulering, «het openbaar vervoer» en de samenstellende delen daarvan tot de primaire zorg van de rijksoverheid blijft behoren en dat daarmee het openbaar vervoerbeleid onderdeel is en blijft van een op het niveau van de rijksoverheid geformuleerd algemeen verkeers- en vervoerbeleid?

Sprekend over de verdeling van de bestuurlijke bevoegdheden konden de leden van de P.v.d.A.-fractie zich vinden in de wenselijkheid van een ver doorgevoerde decentralisatie dat wil zeggen dat beslissingsbevoegdheden, ingekaderd in doelstellingen en regelgeving van hogere overheden, tot een zo laag mogelijk politiek-bestuurlijk niveau worden teruggebracht.

Deze leden constateerden vervolgens dat, sprekend over het openbaar vervoer, in het onderhavige wetsvoorstel geen sprake is van een consistente, samenhangende bestuurlijke, organisatorische en financiële benadering. De op deze vlakken gemaakte keuzes kwamen hen als wel zeer arbitrair voor. Tezeer wordt benadrukt dat knelpunten van vooral financiële aard een meer afdoende regeling behoeven welke de rijksoverheid vrijwaart voor een z.g. «open eindfinanciering» zonder dat, zelfs na aansporing daartoe van vele zijden, gezocht is naar een gelijktijdige reorganisatie van het openbaar vervoer op zodanige wijze dat maximaal aansluiting wordt gevonden bij met name de politiek-bestuurlijke ontwikkelingen zoals die zich in de voorbije jaren hebben voltrokken.

Naar het oordeel van meergenoemde leden is in het wetsvoorstel onvoldoende aansluiting gezocht en gevonden tussen het niveau waarop bepaalde vormen van openbaar vervoer zich voltrekken en het politiek-bestuurlijke niveau dat daar het meest bij past. Vanzelfsprekend kunnen hierbij geen blauwdrukken worden toegepast, daarvoor is mobiliteit – per definitie – een te moeilijk binnen enge kaders te vatten maatschappelijk gebeuren. Anderzijds is het zeer wel denkbaar langs de meest voor de hand liggende bestuurlijke lijnen een systeem vorm te geven, en wel op zodanige wijze dat aansluiting wordt gezocht op de organisatie van andere vormen van overheidszorg. Uitzonderingen op de regels zullen altijd blijven bestaan.

Naar het oordeel van de leden van de P.v.d.A.-fractie dient ook met betrekking tot het openbaar vervoer het streven erop gericht te zijn de beoogde decentralisatie gepaard te laten gaan aan optimale democratische zeggenschap en politieke controle op een zo laag mogelijk niveau. Consequente toepassing van deze gedachte betekent op het gebied van het openbaar vervoer dat het bestaande superwethouderschap van de minister niet wordt vervangen door een president-directeurschap, welk gevaar in de voorstellen reëel aanwezig moet worden verondersteld. Een dergelijke gang van zaken doet niet alleen geen recht aan de beleden uitgangspunten, maar brengt ook het parlement in een onmogelijke positie omdat het niet in staat zal blijken de uitoefening van de bevoegdheden die de minister aan zich houdt op adequate wijze te controleren.



De problematiek die hiervoor wordt geschetst zal zich naar het oordeel van genoemde leden met name opdringen waar het gaat om de organisatie van het streekvervoer. De voor deze vorm van openbaar vervoer gemaakte keuze doet geen recht aan de rol die de provincie ter zake zou kunnen en zou moeten vervullen.

De door de regering in het kader van de (re)organisatie van het binnenlands bestuur getrokken beleidslijn met betrekking tot de provinciale indeling mag echter, zo stelden deze leden, geen onoverkomelijke hinderpaal vormen om de provincie niet actief bij het openbaar vervoerbeleid te betrekken. Van verschillende kanten is gedurende de wordingsgeschiedenis van het wetsvoorstel aangedrongen op de feitelijke erkenning van de rol die de provincie in deze zou moeten en kunnen spelen. In een nadere reactie van de zijde van de ANWB na de hoorzitting die de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat belegd heeft, wordt de noodzaak daartoe nog eens duidelijk uiteengezet. Zo wordt erop gewezen dat de provincie tal van coördinerende taken zijn toebedeeld op beleidsterreinen die met de mobiliteit samenhangen. Deze hebben, zo constateerden de leden van de P.v.d.A.-fractie, niet alleen betrekking op gebieden als verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening maar strekken zich uit op terreinen als milieubeheer, onderwijs en gezondheidszorg.

Het kwam deze leden dan ook voor dat de provincie een veel nadrukkelijker rol in het wetsvoorstel zou dienen te worden toebedeeld. De van de kant van het IPO aangevoerde argumenten om het streekvervoer alsnog tot een provinciale competentie te maken, achtten zij dan ook steekhoudend. Het gegeven dat provinciegrenzen dikwijls niet samenvallen met de grenzen van vervoergebieden hoeft niet doorslaggevend te zijn, temeer niet wanneer op langere termijn gestreefd zou worden om de organisatie van de bedrijven zoveel als praktisch mogelijk aan de provinciegrenzen (dan wel de grenzen van meerdere provincies) aan te passen.

Ook het onvoldoende financiële draagvlak van provincies voor het opvangen van de risico's die verbonden zijn aan de bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheid voor het streekvervoer achtten de leden van de P.v.d.A.-fractie geen voldoende reden om van de door hen voorgestelde wijziging van de regeringsvoorstellen af te zien. Er mag immers vanuit worden gegaan dat voldoende financiële middelen ter beschikking zullen komen om via de provincies de streekvervoerbedrijven in staat te stellen hun taak naar behoren te vervullen.

Een eigenstandige rol van de provincie biedt, naar het genoemde leden voorkwam, een aantal voordelen waarvan reeds enkele genoemd zijn. Bovendien is een grote betrokkenheid van het bestuurlijke middenniveau van evident belang voor de zorgelijke situatie dat steeds meer zwakke lijnen in het streekvervoer in hun bestaan worden bedreigd, waardoor steeds grotere gebieden geheel of gedeeltelijk verstoken dreigen te raken van het reguliere openbaar vervoer. Zij achtten het zelfs denkbaar dat in de door hen voorgestelde constructie het NVS nader ter discussie wordt gesteld, en het aan de provincie en de betrokken bedrijven over te laten op welke manier de beschikbare middelen optimaal kunnen worden aangewend. Dat de rechtstreeks gekozen provinciale staten hierbij ten nauwste kunnen worden betrokken zagen zij in democratisch opzicht als een groot gewin.

Ook met betrekking tot het stedelijk openbaar vervoer waren de leden van de P.v.d.A.-fractie van mening dat maximaal dient te worden gestreefd naar het decentraliseren van de bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheden. Een onderscheid tussen gemeenten met een eigen vervoerbedrijf en gemeenten die hun stedelijk openbaar vervoer bij een streekvervoeronderneming «kopen» is wellicht historisch verklaarbaar, maar in de door deze leden voorgestane systematiek ongewenst. In de praktijk mag ervan worden uitgegaan dat gemeenten die hun stedelijk openbaar vervoer hebben «uitbesteed» de relatie met de betrokken onderneming zullen handhaven en tevens de bereidheid zullen opbrengen om zich voor langere

tijd aan het betrokken bedrijf te binden. De eerder bepleite strikte markt-scheiding tussen openbaar busvervoer en besloten busvervoer zou risico's op dit punt kunnen minimaliseren.

Problematisch achtten deze leden de vorm van een voor alle betrokkenen bevredigende regeling van het z.g. agglomeratievervoer dat, zoals de Vereniging ESO heeft opgemerkt, in het wetsvoorstel overigens niet nader gedefinieerd wordt. In de voorbije maanden zijn de voors en tegens van de in het wetsvoorstel neergelegde oplossingen van verschillende kanten nog eens uitvoerig belicht. De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden een beschouwing van de minister ter zake op prijs stellen. Vooralsnog kwam het hen als meest wenselijk voor dat in een nader te bepalen (groot)stedelijke agglomeratie een gemeenschappelijke regeling tot stand wordt gebracht, waarbij de zeggenschap over het lijnennet bij de deelnemers komt te liggen en de financiële middelen via de gemeenten en provincie aan de gemeenschappelijke regeling ter beschikking worden gesteld.

Bij gebreke van overeenstemming over bijv. lijnvoering en/of dienstregeling zou aan Gedeputeerde Staten van de betreffende provincie de bevoegdheid moeten worden toegekend beslissend op te treden.

Aan het slot van hun beschouwing met betrekking tot de verdeling van de bestuurlijke bevoegdheden t.a.v. het openbaar vervoer vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie de minister nog aandacht voor het volgende.

Zoals door NS in een nadere reactie nog eens wordt gesteld, verschilt de functie die z.g. nevenlijnen van de spoorwegen in het kader van een samenhangend openbaar vervoersysteem vervullen niet van streekbuslijnen naar en van de grote stad. Indien zou worden overwogen de bestuurlijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor het streekvervoer naar de provincie over te hevelen acht NS het logisch dat daarin de nevenlijnen van het spoorweginet worden betrokken. De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden het op prijs stellen wanneer de minister ook deze zienswijze van een commentaar zou willen voorzien.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie verklaarden het eens te zijn met het uitgangspunt, dat de bevoegdheden zoveel mogelijk worden toegedeeld aan het laagst mogelijke bestuursniveau. Omtrent de uitwerking hadden zij evenwel een groot aantal vragen.

Hoe oordeelt de minister omtrent de overweging van de Vervoersbond CNV, dat in ons land strikt genomen slechts in drie grote steden plaats is voor een wezenlijk lokaal vervoer, waarbij deze leden nog opmerkten dat zelfs de gemeentelijke vervoersbedrijven van deze steden vervoer buiten de gemeentegrenzen verrichten?

Ten behoeve van het agglomeratief vervoer schept de minister de mogelijkheid, dat de bevoegdheden voor lokaal en interlokaal vervoer toevallen aan één gemeente dan wel aan een openbaar lichaam in de zin van de Wet gemeenschappelijke regelingen, althans zolang de minister dit doelmatig acht. In dit verband moet, zo stelt de minister, doelmatigheid vooral vervoerskundig worden gezien. Hoe geschiedt de beoordeling van de vervoerskundige betekenis en derhalve de doelmatigheid? Zou het niet voor de hand liggen dat de beoordeling in een gedecentraliseerd systeem door lagere overheden geschiedt die met dit vervoer te maken hebben?

Deze leden vroegen zich voorts af, hoe doelmatig de voorgestelde indeling van het openbaar vervoer is. Zagen zij het goed, dan doen zich volgens het voorstel mogelijkheden voor ten aanzien van het lokaal vervoer:

- a. B & W verleent vergunning aan de vervoerder (art. 9), en de gemeente krijgt een financiële bijdrage (art. 32);
- b. B & W verleent vergunning aan de vervoerder (art. 17), en de vervoerder krijgt een financiële bijdrage (art. 35);
- c. het openbaar lichaam verleent vergunning aan de vervoerder (art. 21), en krijgt zelf een financiële bijdrage (art. 36);
- d. de minister verleent vergunning aan de vervoerder (art. 4 e.v.), en de vervoerder krijgt een financiële bijdrage (art. 33);

e. de minister verleent vergunning aan de vervoerder (art. 4 e.v.), en de gemeente krijgt een financiële bijdrage (art. 32).

Hieraan zou nog zijn toe te voegen, dat de financiële bijdragen in drie soorten uiteenvallen en dat de rijksbedragen voor infrastructuur anders zijn geregeld. Eenzelfde overzicht zou zijn te maken ten aanzien van het interlokaal vervoer.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie constateerden dat de regering heeft overwogen, in de lijn van het decentralisatiestreven, de provincies in aanmerking te laten komen als toekomstige bestuurders van het streekvervoer. Zij achtten het overwegen van deze gedachte de moeite waard. Immers, bij de zorg voor de wegen, ruimtelijke ordening en milieu zou het openbaar vervoer goed passen (evenals het taxibeleid volgens het wetsvoorstel), waardoor een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid mogelijk zou zijn.

Ook bestaan er andere raakvlakken met het openbaar vervoer, zoals de planning van scholen, ziekenhuizen en bejaardenoorden. Is de regering niet te snel van deze gedachte afgestapt, de nadelen meer benadrukkend dan de voordelen? Zou het bezwaar dat de vervoersmaatschappijen met verschillende provincies worden geconfronteerd groter zijn dan de confrontatie met de vele gemeenten zoals thans het geval is? Zou het bezwaar dat omgekeerd de provincies met verschillende vervoersmaatschappijen worden geconfronteerd groter zijn dan de confrontatie van diverse gemeenten met dezelfde vervoersmaatschappijen? Zou niet veeleer de nodige integratie worden bevorderd? Kan de minister aangeven, op welke wijze in beide gevallen de apparaatskosten netto hoger zouden uitvallen? Uiteraard is er het probleem dat een (groot) deel van de vervoersvraag de provinciegrenzen overschrijdt, maar is de vervoersvraag die de gemeentegrenzen met eigen openbaar vervoer overschrijdt niet groter? Waarom zouden de provincies niet in staat zijn hun beleid te voeren, indien zij de financiële middelen in de vorm van een lump sum zouden ontvangen? De leden behorende tot de C.D.A.-fractie, die zich een zwaardere bemoeienis van de provincie ook konden indenken dan de thans voorgestelde adviesfunctie, zagen hieromtrent een uitvoerige beschouwing van de minister tegemoet.

Kan de minister hierbij ingaan op een mogelijke indeling, waarbij bestuurlijke bevoegdheden en financiële verantwoordelijkheid meer in één hand komen te liggen? Deze leden dachten hierbij aan een opzet, die drie vormen van openbaar vervoer kent: landelijk openbaar vervoer; interregionaal openbaar vervoer en tenslotte regionaal en stedelijk openbaar vervoer. De vergunningen komen in deze opzet van: de minister, GS en tenslotte van B & W c.q. openbaar lichaam. De financiële bijdragen worden voor het landelijk vervoer rechtstreeks ter beschikking gesteld door de minister aan de vervoerbedrijven (NS alsmede landelijk opererende busbedrijven). Voor het interregionaal vervoer verkrijgt de provincie een lump sum van de minister en deze stelt het de vervoerbedrijven ter beschikking. Evenzo verkrijgen gemeenten c.q. openbaar lichaam een lump sum ten behoeve van de vervoersbedrijven in hun regio of gemeente.

Deze leden vroegen vervolgens bij welke instantie de vervoersplicht komt te liggen, indien tot integratie van lokaal en interlokaal vervoer wordt overgegaan.

Ter voorkoming van doublures of parallelliteiten legt de RVI onder het huidige regime mogelijke wijzigingen van interlokale lijnen voor aan een gemeente met eigen openbaar vervoer. In het wetsvoorstel troffen deze leden de bepaling aan, dat de minister overleg zal plegen om tot een goede integratie te komen. Is het vanuit het decentralisatiestreven niet logisch, dat de beslissingsbevoegdheid hieromtrent komt te liggen bij het desbetreffende gemeentebestuur c.q. openbaar lichaam?

Terwijl de rijksbijdragen voor de exploitatie en voor de infrastructuur van het openbaar vervoer verschillend zijn geregeld, wordt ook nog onderscheiden in laatstgenoemde bijdrage, afhankelijk van de instantie die voor de

bijdrage in aanmerking komt. Is het niet logisch in een meer gedecentraliseerd systeem, dat de subsidie ook voor de centrumgemeente c.q. het openbaar lichaam 100% bedraagt?

Deze leden zouden gaarne vernemen, waaraan de rijksbijdragen voor de infrastructuur zullen worden getoetst, nu het verkeerscirculatieplan vervalt.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie onderschreven de noodzaak van overheidsop treden terzake van het beroepsmatig personenvervoer, zowel gelet op hetgeen voortvloeit uit supra-nationale regelingen als met het oog op de gewenste kwantiteit en kwaliteit van de voorzieningen. Evenzeer onderschreven deze leden de noodzaak van een terugtreden van de centrale overheid op het terrein van openbaar vervoer waar dit mogelijk is. Toch vroegen zij zich af, of van terugtreden voldoende sprake is. Weliswaar constateerden zij in het voorstel van wet minder verfijnde regelgeving, minder detailbemoeienis en meer vereenvoudiging. Maar daarentegen vroegen zij zich af, of de minister toch niet teveel bevoegdheden aan zich heeft gehouden. Waarom kunnen de vervoerders en de bestuurders van openbaar vervoer niet meer vrijheid verkrijgen in de vaststelling van tarieven, modellen van vervoersbewijzen en dienstregelingen? Deregulering dient naar de mening van de aan het woord zijnde leden toch gepaard te gaan met overdracht van bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Waar de minister de tariefhoogte en de dienstregeling vaststelt, terwijl de vervoerders en bestuurders van openbaar vervoer verantwoordelijk worden gesteld voor het rondkomen met de rijksbedragen, dienen deze toch een aantal vrijheden te bezitten om die verantwoordelijkheid waar te maken? Waarom kan hun geen tariefsvrijheid binnen de vastgestelde tariefhoogte worden gegund, bij voorbeeld ter verbetering van de ongunstige spits-dalurenverhouding of om vervoerwervend te zijn op de hun toebedeelde markt?

De leden van de V.V.D.-fractie konden zich wat de grote lijnen betreft verenigen met de voorgestelde verdeling van bestuurlijke bevoegdheden, behoudens de volgende kanttekeningen. Zij vroegen zich namelijk af waarom Gedeputeerde Staten niet bericht worden over hetgeen is overwogen ten aanzien van het door hen verstrekte advies ten behoeve van de voorbereiding van de door de minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen dienstregeling voor het interlokale openbaar vervoer, voorzover deze dienstregeling in de provincie wordt uitgevoerd.

Deze leden achtten met het I.P.O. voor Verkeer en Vervoer een dienovereenkomstige wijziging van artikel 16, lid 4, geboden, en passend binnen het voornemen op blz. 44 van de Memorie van Toelichting de provincies sterker bij de vaststelling van de dienstregeling voor het interlokale vervoer te betrekken. Bovendien stelden zij zich op het standpunt, dat Gedeputeerde Staten eveneens advies gevraagd dienen te worden in de volgende gevallen:

- wijzigingen in de tarieven en/of het tariefstelsel, gezien de wezenlijke invloed op het gebruik van het openbaar vervoer en daarmee op het voorzieningenniveau.
- over het interlokaal openbaar vervoer als de minister zijn bevoegdheden heeft overgedragen aan een gemeente of bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam.

Voorts zal Gedeputeerde Staten betrokken dienen te worden bij de vaststelling van de dienstregeling voor het overgedragen vervoer ex artikel 17 en 21 gezien de gewenste afstemming tussen lokaal en interlokaal vervoer.

De leden van de V.V.D.-fractie pleitten in zijn algemeenheid voor een versterking van de rol van de provincies in dit wetsvoorstel, waarin om pragmatische redenen is gekozen voor de voorgestelde verdeling van bestuurlijke bevoegdheden. Door hen werd het voorstel gedaan om in het wetsvoorstel een regeling op te nemen, waarbij het in principe mogelijk gemaakt wordt, dat de minister van Verkeer en Waterstaat zijn bevoegdheden ten opzichte van het streekvervoer op haar verzoek kan overdragen aan Gedeputeerde Staten naar analogie van de artikelen 17 en 21.



Deze leden verzochten de regering inhoud te geven aan de voorwaarde in de artikelen 17 en 21, waarin de minister bevoegdheden kan overdragen aan burgemeesters en wethouders (artikel 17) en een openbaar lichaam (artikel 21) «voor zolang Onze minister dit doelmatig acht». Als gevolg hiervan heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een buitengewone discretionaire bevoegdheid om tot een andere keuze te komen. Deze bevoegdheid zou beperkt kunnen worden door het geven van nadere criteria voor de beoordeling van het doelmatigheidsaspect. Bovendien zal tegen een dergelijke beslissing van de minister van Verkeer en Waterstaat beroep moeten openstaan.

Voorts zouden zij geïnformeerd willen worden omtrent de overwegingen welke hebben geleid tot het opnemen van de bepaling in artikel 20, dat de overdracht van de bevoegdheden inzake het interlokaal openbaar vervoer slechts gezamenlijk met de bevoegdheden van de gemeenten inzake lokaal openbaar vervoer kunnen worden overgedragen aan het openbaar lichaam dat bij gemeenschappelijke regeling is ingesteld. Deze leden waren met de regering van mening, dat in principe overdracht van bevoegdheden inzake het interlokale vervoer niet zou moeten kunnen geschieden zonder dat een koppeling plaatsvindt met de bevoegdheden inzake het lokale vervoer.

In dit verband brachten de leden van de V.V.D.-fractie de regering onder de aandacht, dat in het kader van de integratie tussen het streek- en lokaal openbaar vervoer zich problemen manifesteren tussen de streek- en stadvervoersondernemingen, o.a. aangaande de dienstregeling, de toegang tot de lokale openbaar vervoersmarkt.

Is de regering het met deze leden eens, dat sprake is van een uit het oogpunt van doelmatig openbaar vervoersbeleid ongewenste situatie als streekvervoersondernemingen als gevolg van een concurrentiestrijd geen toegang krijgen tot bepaalde stadscentra?. In een dergelijke situatie zullen naar de mening van deze leden artikelen 20 en 21 wel degelijk uitkomst bieden, maar zij vroegen zich daarbij af in hoeverre de beoogde gemeenschappelijke regeling tot stand kan komen als de centrumgemeenten niet bereid zijn, zoals in artikel 20 wordt verlangd, tevens hun bevoegdheden inzake het lokaal vervoer over te dragen en ook de omliggende gemeenten niet te allen tijde de bereidheid zullen opbrengen de kosten van het lokale vervoer in en van de centrumgemeenten te dragen. Voorts werd de vraag opgeworpen of de gewenste integratie tot stand gebracht kan worden, zonder het gevaar van vervoersverboden, als er geen gemeenschappelijke regeling – en daarmee overdracht van bevoegdheden aan een openbaar lichaam – wordt aangegaan. Gaarne zouden de leden van de V.V.D.-fractie de visie van de regering op deze vragen vernemen.

Ten aanzien van de bestuurlijke bevoegdheden met betrekking tot het taxivervoer merkten deze leden op, dat de vergunningverlening een provinciale aangelegenheid moet zijn. Zij drongen in dit verband aan op uitvoering van het advies aan van de Commissie-Bratigen, en stelden in het verlengde daarvan voor artikel 55 uit het wetsvoorstel te schrappen. Uitgangspunt was immers, dat grotere vervoersgebieden dan het gebied van een enkele gemeente noodzakelijk zijn en daarnaast Gedeputeerde Staten de mogelijkheid behouden vervoersgebieden aan te wijzen die geheel of grotendeels samenhangen met een samenwerkingsgebied als bedoeld in artikel 2a van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

De leden van de S.G.P.-fractie konden instemmen met de door de minister nagestreefde decentralisatie, minder detailbemoeyenis en versterking van het streven naar doelmatigheid. Deze leden vroegen echter hoe hiermee in overeenstemming is te brengen dat dienstregeling, tariefassortiment, tarieven en modellen van vervoerbewijzen door de minister moeten worden vastgesteld, en dat deze richtlijnen kan geven voor kenbaarheid en verkrijgbaarheid van de dienstregeling en eisen kan stellen aan uitrusting en inrichting van materieel alsook aan bestuurders en aan dienstbetoon.

Als wordt gesteld dat bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheden in dezelfde hand behoren te liggen, moet dan ook aan gemeentebesturen niet een zekere vrijheid worden gelaten met betrekking tot de tarieven? Met betrekking tot het streekvervoer krijgen de provincies een belangrijke adviesfunctie. De leden van de S.G.P.-fractie stelden de vraag of het niet gewenst is dat ook in de wet wordt vastgelegd dat aan gemeenten op dezelfde wijze advies wordt gevraagd over voornemens met betrekking tot het streekvervoer waarbij zij belang hebben.

In verband met de verdeling van bestuurlijke bevoegdheden ten aanzien van het taxivervoer vonden de leden van de S.G.P.-fractie het wat vreemd dat een provinciaal bestuur *verplicht* is bestuurlijke bevoegdheden over te dragen aan een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam als dat openbaar lichaam daarom verzoekt. Onstaat er geen vreemde situatie als aan één of twee openbare lichamen bevoegdheden worden overgedragen en in de overige gebieden de provincie zelf haar bevoegdheden blijft uitoefenen? De gewenste duidelijkheid wordt op die manier toch niet bereikt?

Volgens de Memorie van Toelichting is het niet de bedoeling dat de besloten vervoerder pseudo openbaar vervoer aanbiedt. Daarom is de definitie van openbaar vervoer erg ruim gehouden. De leden van de S.G.P.-fractie stelden naar aanleiding daarvan de volgende vraag. Moet bij gebreke van een duidelijker afbakening in de wet uiteindelijk de rechter via jurisprudentie gaan uitmaken wat voor ieder openstaand vervoer is en welk schema van reismogelijkheden voor iedereen kenbaar is?

De leden van de P.P.R.-fractie konden instemmen met het decentralisatiestreven van de minister. Zij constateerden dat het leggen van de bevoegdheden met betrekking tot het streekvervoer bij de minister van Verkeer en Waterstaat in strijd is met dit streven. Deze regeling werkt in feite centraliserend. Deze leden hadden begrip voor enkele problemen die zouden rijzen wanneer de provincies zouden worden aangemerkt als bestuurders van het streekvervoer. Toch vroegen zij zich af of deze problemen van doorslaggevende betekenis kunnen zijn bij het niet toekennen van deze bevoegdheid aan de provinciebesturen. Het Interprovinciaal overleg voor verkeer en vervoer heeft aangevoerd dat het niet samenvallen van provinciegrenzen met vervoergebieden en het voorkomen van een aantal provinciegrensoverschrijdende streeklijnen slechts van ondergeschikt belang zijn en dat het financiële draagvlak van de provincie nooit te klein kan zijn als de rijksuitkering voor de financiering van het streekvervoer voldoende is.

Daarnaast zijn de provincies als wegbeheerder al verantwoordelijk voor een integraal beleid met betrekking tot het interlokale vervoer. Ook het openbaar vervoer hoort hiertoe. Deze leden vroegen de minister om in te gaan op de argumenten van het IPO. Tevens zouden zij graag op de hoogte worden gesteld van de uitkomsten van de berekeningen – gemaakt in samenwerking met de ministers van Binnenlandse Zaken en van Financiën – die zouden aantonen dat een financiering van het streekvervoer via het Provinciefonds niet tot een aanvaardbare allocatie kan leiden. De leden van de P.P.R.-fractie hadden moeite met de motivering van de ministeriële bevoegdheid om de dienstregeling van het streekvervoer vast te stellen.

De minister stelt dat het uitgangspunt voor de bestuurlijke organisatie van het openbaar vervoer is dat de bevoegdheden zoveel mogelijk worden toegedeeld aan het laagst mogelijke bestuursniveau waar dat doelmatig is. Is de ministeriële vaststelling van de dienstregeling van het streekvervoer niet in strijd met dit uitgangspunt? Waarom mogen de streekvervoersondernemingen deze verantwoordelijkheid niet dragen? Neemt de minister in feite niet plaats op de stoel van de vervoerder? Kan de minister uitleggen wat er ondoelmatig is aan de vaststelling van de dienstregeling door de streekvervoerbedrijven?

De fractie van de R.P.F. achtte het een goede zaak, dat de verantwoordelijkheden en bevoegdheden toebedeeld worden aan het laagst mogelijk

bestuursniveau. Deze decentralisatie van ministeriële bevoegdheden voor het interlokale openbaar vervoer naar een openbaar lichaam vindt echter plaats op basis van een centralisatie van de lokale openbaar vervoersmogelijkheden. Ook de rol van de provincie wordt teruggedrongen bij gemeenschappelijke regelingen tussen gemeenten met betrekking tot het taxivervoer. Deze fractie zag de rol van de provincie ten opzichte van het Rijk liever versterkt dan verzwakt.

Aan de adviesrol van de provincie met betrekking tot het interlokale openbaar vervoer, kende de aan het woorde zijnde fractie veel gewicht toe. Zij zag met belangstelling de aanwijzing van concrete onderwerpen waarop advies kan worden uitgebracht tegemoet. Ook de advisering door een onafhankelijk adviesorgaan en het geregeld overleg voor direct betrokkenen en de betrokken organisaties had de aandacht van de fractie van de RPF. Kan de minister hierover informatie verstrekken? Dat er een overleg tussen burgemeester en wethouders en de minister is voorgeschreven om zodoende de samenhang tussen lokaal en het interlokale vervoer te verzekeren achtte deze fractie waardevol. Zij vroeg zich hierbij af of het onafhankelijk adviesorgaan bij dit overleg betrokken moet worden. Kan de minister haar oordeel hierover geven?

De G.P.V.-fractie erkende dat bij een zo complex geheel als de bestuurlijke organisatie van de sector openbaar vervoer vrijwel niemand echt tevreden kon worden gesteld. Dat neemt echter niet weg dat het voorgestelde kader wel erg centralistisch oogt. De zeer vele commentaren waren op dit punt dan ook vrijwel eensluidend. Waar in het wetsvoorstel de doelmatigheid zo voorop wordt gesteld, valt te vrezen dat de doelmatigheid de decentralisatiegedachte heeft verslonden. Overigens rijst de vraag of een centralistische aanpak wel altijd de meest doelmatige is.

Ten aanzien van het lokaal vervoer blijven vergunningverlening en vaststelling dienstregeling in handen van het college van B en W. Deze keuze werd door de G.P.V.-fractie onderschreven, alhoewel daarbij de kanttekening moet worden gemaakt of het niet beter zou zijn de vaststelling van de dienstverlening over te laten aan het vervoerbedrijf, onder goedkeuring van het college van B en W.

Een logisch vervolg op deze regeling zou zijn dat de vergunningverlening inzake het interlokale (streek)vervoer in handen zou worden gelegd van de provinciale overheid. Hiertegen wordt een aantal argumenten aangevoerd. De G.P.V.-fractie was door geen van deze argumenten overtuigd.

De ontoereikendheid van het provinciale budget kon niet aanspreken omdat om dezelfde reden als bij de afdekking van de tekorten bij gemeentelijke openbaar vervoerbedrijven gekozen zou kunnen worden voor een specifieke uitkering.

Het grote aantal provinciegrensoverschrijdende lijnen zou eveneens een argument zijn de vergunningverlening niet in handen te leggen van het provinciebestuur. Maar dat hoeft toch niet direct te leiden tot een bevoegdheid voor de minister? Waarom wordt de Commissie Vervoervergunningen gepasseerd? Voor het vaststellen van de dienstregeling zouden provincies toch samenwerkingsverbanden kunnen aangaan? Wanneer vast zou moeten worden gehouden aan het voorgestelde systeem rijst ook hier de vraag of het de minister moet zijn die de dienstregeling vaststelt. Waarom kan niet worden volstaan met een goedkeuring door de minister van een reeds vastgestelde dienstregeling?

Kan voor het openbaar vervoer nog een rechtvaardiging voor de centrale rol van de minister worden gevonden in de tekortafdekking; voor het besloten vervoer kan deze rechtvaardiging niet worden gevonden. Ook hier rijst de vraag waarom de Commissie Vervoervergunningen, die een grote mate van kennis terzake heeft opgebouwd, gepasseerd moet worden.

De G.P.V.-fractie had wel begrip voor het voorstel vergunningen voor taxivervoer te laten afgeven door G.S., omdat tot nog toe door de gemeenten weinig gebruik is gemaakt van de mogelijkheid van een gemeenschappelijke

regeling terzake. Toch rijst de vraag of een oplossing van dit knelpunt ook niet gevonden zou kunnen worden door meer aan te sluiten bij de huidige regeling. De vergunningverlening zou dan in principe bij de gemeenten moeten blijven liggen, maar bij een uitvoeringsregeling op basis van de wet zouden gebieden kunnen worden aangewezen waarvoor in ieder geval de vergunningverlening met behulp van een gemeenschappelijke regeling zou worden geregeld. Hoe oordeelt de minister hierover?

Wel kan worden gevraagd in hoeverre ook hier de markt meer toegankelijk zou moeten worden gemaakt voor nieuwe taxi-ondernemingen. Is het de bedoeling dat, net zoals bij het besloten busvervoer, door een soepeler vergunningverlening de concurrentiekracht in deze bedrijfssector zal worden vergroot? Zo ja, dient artikel 49, derde lid, dan niet ruimer te worden geformuleerd?

### **Openbaar vervoer**

De minister releveert de in het verleden noodzakelijke bescherming van het openbaar vervoer, dat uitmondde in de Wet Autovervoer Personen met een onderscheid tussen diverse vormen van personenvervoer, toegespitst met name op de driedeling groeps-, toer- en ongeregeld vervoer en uitgewerkt in een hierop gericht vergunningstelsel, rittoestemmingen en andere regels. De ontwikkeling van de exploitatietekorten in en de maatschappelijke betekenis van het openbaar vervoer schetsend, stelt de minister dat de concurrentieverhoudingen in deze vervoerssector aanzienlijk zijn gewijzigd; reden waarom de in de WAP voorziene stringente vormgeving van de bescherming van het openbaar vervoer niet behoeft te worden gehandhaafd. De leden behorende tot de C.D.A.-fractie begrepen deze conclusie in die zin, dat de gewijzigde omstandigheden aanleiding vormen om de verhoudingen en derhalve de aard van de bescherming opnieuw te bezien en verklaarden het hiermee eens te zijn. De opmerking dat de reiziger door de WAP zou zijn beperkt in zijn vrijheid de meest geschikte vervoersvorm te kiezen, wensten deze leden graag verklaard te zien.

Zij wensten voorts een beschouwing inzake de nieuwe marktindeling, die weliswaar drie categorieën personenvervoer onderscheidt maar niet zodanig van elkaar scheidt dat aan vervoerders geen vergunning zou kunnen worden verleend voor meer dan één van deze categorieën.

Zonder dat de leden behorende tot de C.D.A.-fractie hieromtrent reeds een definitief standpunt hadden bepaald, wilden zij van de minister vernemen, waarom niet een strikte scheiding is aangebracht tussen openbaar vervoer enerzijds en besloten busvervoer en taxivervoer anderzijds. Vanuit het besloten vervoer is vrees te beluisteren over mogelijke oneerlijke concurrentie van het gesubsidieerde openbaar vervoer. De minister verwacht dit te voorkomen door calculatievoorschriften, waarover echter in het wetsvoorstel geen duidelijke bepaling is opgenomen. Hoe denkt de minister de uitvoering van de calculatievoorschriften te controleren zonder dat hiermee opnieuw detailbemoeienis ontstaat met zaken die des ondernemers zijn?

Welke instantie wordt met de controle belast? Is het overigens bedrijfs-economisch gezien wel doelmatig bedoelde ondernemers te verbieden hun verkoopprijs te baseren op o.m. een marginale kostencalculatie? Wat vindt de minister van de redenering, dat elke cent die boven de marginale kosten wordt verdiend, geheel of ten dele ten goede komt van de financiële bijdrage die het openbaar vervoer ontvangt van het Rijk?

Tegelijkertijd vernamen deze leden uit de wereld van het openbaar vervoer geluiden die ook in de 30-er jaren werden gehoord, als zouden zgn. wilde bussen weer de krenten uit de vervoerspap halen. Wordt de vrees hiervoor niet aangewakkerd door de ruime definitie die de minister kiest betreffende het begrip openbaar vervoer; een definitie waarvan de minister juist stelt dat hierdoor het openbaar vervoer niet op een verkapte wijze concurrentie kan worden aangedaan? Is soms de situatie mogelijk, dat



onder het nieuwe regiem concurrentie op open wijze zou plaatsvinden, doordat bijv. vergunning wordt verleend aan een vervoerder die openbaar vervoer wil verrichten op winstgevende trajecten of tijdens drukke uren ten koste van een vervoerder die de gehele dag een streek bedient waarbij zwakkere lijnen door sterkere lijnen worden gesteund?

De minister noemt in de memorie van toelichting de mogelijkheid dat vergunning wordt verleend voor een rendabel te verrichten openbare busdienst die een aanvulling vormt op het gesubsidieerde openbaar vervoersysteem. Vragend naar voorbeelden dachten deze leden, dat zij van de minister wellicht ten antwoord zouden kunnen krijgen het nachtelijk busnet als aanvulling op het nachtelijk spoornet, waarvoor onlangs vergunning is gevraagd aan de CVV. Zijn er echter nog andere voorbeelden, en is altijd van tevoren te bezien of de gevreesde concurrentie toch niet op termijn zou kunnen optreden, en of er ook niet sprake zou kunnen zijn van financiële nadelen voor het Rijk of een gemeente?

Welke factoren spelen mee bij bepaling van de nadelen? In hoeverre geldt in dit verband als criterium handhaving of verbetering van een samenhangend openbaar vervoersysteem en op welke wijze is dit vastgelegd?

Zou het niet logisch zijn, zo vroegen de leden behorende tot de C.D.A.-fractie verder, dat in de voorgestelde marktindeling een strikte scheiding wordt aangebracht binnen elke onderneming die voor meer dan één categorie vergunning verkrijgt bijv. door middel van aparte vennootschappen? Zou zonder een dergelijke scheiding onder het nieuwe regiem zelfs geen sprake kunnen zijn van meer deregulering, te weten betreffende het vervoer dat door de ruime definitie in het vervolg ook als openbaar vervoer wordt aangeduid? Deze leden begrepen dat hiervoor ook de exploitatie- en vervoersplicht zou moeten gelden op grond van de artikelen 10, 14 en 22. Kan niet worden gesteld, dat zulk een vervoer, ook voor wat betreft het al dan niet rijden en al dan niet voldoende materieel een zaak is tussen de vervoerder en zijn klanten? In hoeverre gelden de artikelen 42, 94 en 95, alsmede arbeidsvoorwaarden en het gebruik van busbanen voor vervoerders die bedoeld vervoer verrichten? En hoe is het gesteld met de busbenutting, als een vervoerder besloten busvervoer en openbaar vervoer verricht?

Wat is het oordeel van de minister over een iets andere marktindeling, zoals ook wel te berde wordt gebracht? Hierbij is sprake van een vierde categorie «bijzondere geregeld vervoer», te omschrijven als vervoer van personen per bus dan wel per auto tegen vergoeding volgens dienstregeling, waarvoor geen bijdrage van de rijksoverheid wordt verlangd. In dit geval zouden de overige definities uiteraard dienen te worden aangepast.

Tot slot van deze beschouwingen signaleerden de leden behorende tot de C.D.A.-fractie, dat het nieuwe regiem, inclusief het systeem-McKinsey, gevaren in zich bergt van concurrentie tussen openbaar vervoerbedrijven onderling; een weliswaar niet geheel nieuw verschijnsel in de openbaar vervoerwereld, maar waarmee zij wel de nodige moeite hebben.

### **Rijksbijdrage voor exploitatie en infrastructuur**

Naar het oordeel van de leden van de P.v.d.A.-fractie bevatten de regelingen met betrekking tot de in dit hoofdstuk te behandelen onderwerpen op dit moment nog veel «open einden». Zij hadden er begrip voor dat de uitwerking van allerlei voorstellen nog veel tijd en overleg vergt maar vroegen zich af of met de indiening van het wetsvoorstel niet al te zeer een voorschot is genomen op «de goede afloop». Hoewel deze leden verheugd waren over het feit dat met het stedelijk openbaar vervoer inmiddels overeenstemming is bereikt over de «normering» van de rijksbijdragen kon dat niet wegnemen dat de eindverantwoordelijkheid voor «het openbaar vervoer», elders in het wetsvoorstel zoals gememoreerd expliciet onder woorden gebracht, de facto niet in de wet wordt geregeld. Genoemde leden vroegen zich af of het niet absoluut noodzakelijk is dat in deze leemte

wordt voorzien. Voorts gingen zij er vanuit dat op de financiële implicaties van hun suggestie om de provincie een passender rol in het wetsvoorstel te geven elders nader zal worden ingegaan zodat zij zich thans konden beperken tot een bespreking van de thans voorliggende voorstellen.

Deze leden zouden het op prijs stellen wanneer in de Memorie van Antwoord concreet kan worden aangegeven welke de stand van zaken is in het overleg dat met de verschillende betrokken organisaties over de verschillende rijksbijdragen wordt gevoerd en met name welke voortgang wordt geboekt in de besprekingen die met de Vereniging ESO plaatsvinden.

Uitvoerig wensten zij ook geïnformeerd te worden over de wijze waarop zal worden voorzien in de z.g. opbrengstverantwoordelijkheid, een en ander mede in relatie tot de ruimte die gemeenten/bedrijven zal worden geboden om daadwerkelijk een eigen beleidsruimte tot stand te brengen. Naar het oordeel van deze leden kan het niet zo zijn dat enige nieuwe wet- of regelgeving wordt geïntroduceerd alvorens volledig inzicht bestaat welke financiële risico's partijen lopen en op welke acceptabele wijze die risico's worden gedekt.

Tijdens de voorbereiding van de schriftelijke gedachtenwisseling is van verschillende kanten de wens naar voren gebracht om het totaal van de voor het openbaar vervoer beschikbare middelen op meer objectieve wijze dan thans het geval is over alle bijdragegerechtigden te verdelen.

Hoewel de leden van de P.v.d.A.-fractie begrip op konden brengen voor deze wens lijkt hen de honorering ervan buitengewoon moeilijk. Blijft het feit dat binnen de regeling zoals die nu wordt nagestreefd evidente onrechtvaardigheden kunnen worden «ingebakken» en voor lange tijd kunnen blijven bestaan. Deze leden zouden het waarderen wanneer de minister de mogelijkheden die zij ziet om, wellicht op afzienbare termijn, de beschikbare middelen zo eerlijk mogelijk te verdelen nog eens uiteen wil zetten. Mag er overigens van uit worden gegaan dat het z.g. Vervoer Informatie Systeem inderdaad aan het eind van volgend jaar operationeel zal zijn? Is het waar dat tegen betrekkelijk geringe meerkosten het in ontwikkeling zijnde machineleesbare vervoerbewijs aanzienlijk meer informatie zou kunnen verschaffen dan thans in de bedoeling ligt? Is het de minister mogelijk in de Memorie van Antwoord de in het wetsvoorstel vervatte bestuurlijke en financiële verhoudingen met betrekking tot het openbaar vervoer schematisch weer te geven wat het «in- en doorzicht» wellicht ten goede zou kunnen komen?

Hadden de leden van de P.v.d.A.-fractie het wél begrepen, dan beoogt de bijdrageregeling voor infrastructuur niet een wezenlijke verandering aan te brengen in de praktijk zoals die zich gedurende een reeks van jaren heeft ontwikkeld. Deze leden betreurden dat. Reeds in het verleden hadden zij betoogd dat vraagtekens moeten worden geplaatst bij het gegeven dat een substantieel deel van de investeringen in infrastructuur – waarbij met name te denken aan kostbare werken als metroverbindingen en nieuwe tramlijnen – in de exploitatie van de bedrijven dient te worden «meegenomen». Naar het oordeel van genoemde leden doet zulks niet alleen onrecht aan het veel grotere dan het uitsluitende openbaar-vervoerbelang dat met dergelijke uitgaven gediend wordt maar leidt deze systematiek ook tot financiële onevenwichtigheden. De bestaande en beoogde regeling is dan ook onbevredigend. De mogelijkheid ware te bezien om alle kosten die samenhangen met de aanleg en instandhouding van kostbare infrastructuur buiten de bedrijfsbegrotingen te houden en volledig voor rekening van het rijk te nemen. Vanzelfsprekend hadden de aan het woord zijnde leden oog voor de budgettaire gevolgen van een dergelijke opzet. Zij vroegen zich echter af of een dergelijke regeling niet gedurende een aantal jaren kan worden «opgebouwd». Overigens bleven zij het betreuren dat ter zake van de verkeersinfrastructuur telkenjare geen integrale afweging van alle belangen kan worden gemaakt.

Op blz. 48 van de memorie van toelichting wordt door de regering gesteld, dat ieder jaar opnieuw het totale niveau van de uitgaven voor het openbaar vervoer zal worden vastgesteld. Daarbij dient echter in aanmerking te worden genomen, dat de bijdrage aan gemeenten en ondernemingen voor een volgend jaar om budgettaire redenen zal worden aangepast, behoudens op grond van vervoersontwikkelingen. Gezien het feit, dat in het openbaar vervoer voor een lange periode financiële verplichtingen moeten worden aangegaan, waarvan de kosten grotendeels bestaan uit personeelskosten, rente en afschrijvingen, zal voor een dergelijke periode zekerheid moeten bestaan voor wat betreft de subsidie-omvang vanuit de overheid. Het is naar de mening van de leden van de V.V.D.-fractie voor gemeenten niet mogelijk verantwoordelijkheid te dragen voor het openbaar vervoer als geen inzicht bestaat in de continuïteit van de op de bijdrage gebaseerde, aangegane verplichtingen. Zij verzochten de regering dan ook na te gaan of enerzijds gekomen kan worden tot meerjarenafspraken met de gemeenten en anderzijds een dergelijke afspraak in een overeenkomst met de openbaar vervoersonderneming en/of gemeente kan worden vastgelegd.

Deze leden verzochten de regering mede te delen in welk stadium zich het overleg bevindt tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de ESO inzake Mc Kinsey; de NS inzake de VRONS; en BOV en BOS inzake budgetafspraken. Zij wensten tevens geïnformeerd te worden over de resultaten van dit overleg, en over de vraag wanneer dit is afgerond.

Zou de regering kunnen uitleggen waarom in artikel 10 voor lokaal vervoer is opgenomen, dat B en W en in bijzondere gevallen de minister «Voor zover nodig» financiële middelen ter beschikking stelt bij toepassing van artikel 33, terwijl deze bepaling voor het interlokaal vervoer noch in artikel 14, noch in artikel 34 is opgenomen? «Voor zover nodig» duidt er naar de mening van deze leden op, dat de ter beschikking gestelde middelen toereikend zullen zijn voor de uitvoering van de vastgestelde dienstregeling. Zij verwezen in dat verband naar het commentaar van de OESO, waarin gesteld wordt dat indien de minister de raming van de opbrengsten eenzijdig vaststelt artikel 73 voorlopig Concept-voorstel Besluit Personenvervoer het risico dan ook volledig door de minister gedragen zou moeten worden. Naar hun mening kan dit financiële risico door de streekvervoersondernemingen slechts worden gedragen, indien over de raming overeenstemming is bereikt met de minister.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen zich af of, wanneer de opbrengstverantwoordelijkheid goed geregeld is en dus bij de bedrijven c.q. de gemeenten ligt, het niet te overwegen ware meer vrijheid inzake bepaalde tarieven toe te staan. Zij doelden daarmee op marktgerichte activiteiten, met name in de sfeer van speciale abonnementen en verkoop van kaarten die gekoppeld zijn aan bepaalde evenementen. Zij vroegen zich tenslotte af of het V.l.S. operationeel zal zijn als de wet in werking treedt, omdat dat onontbeerlijk zal zijn voor het goed functioneren van de opbrengstverantwoordelijkheid.

De leden van de fractie van D'66 konden zich vinden in de in deze paragraaf gehanteerde uitgangspunten voor de verlening van rijksbijdragen ten behoeve van het openbaar vervoer. Zij waren van mening dat de rijksbijdragen op grond van zo objectief mogelijke criteria behoren te worden vastgesteld, waarbij historisch gegroeide situaties zo snel mogelijk behoren te worden verlaten als uitgangspunt voor het verlenen van financiële bijdragen. Zij hadden de indruk dat de regering dit uitgangspunt in onvoldoende mate wil hanteren, althans in de eerste jaren. Op deze wijze werkt de prikkel tot grotere efficiëntie niet optimaal. Deze leden zouden het op prijs stellen hierover een nadere beschouwing te krijgen, waarin in het bijzonder wordt ingegaan op de problematiek van de overgang tussen de huidige situatie en het in de toekomst te hanteren systeem van objectieve criteria. Ook verwachtten zij hierin een verduidelijking over de doorberekening in de exploitatie van de kosten van nieuwe infrastructuur.

en over de mogelijke bijstelling van de aan de gemeenten te verstrekken lump sum voor de ontwikkeling van het vervoer. De Memorie van Toelichting scheidt op deze onderdelen weinig duidelijkheid. Dat zelfde geldt voor de mogelijke correctie als gevolg van het zwart en grijs rijden.

In grote lijnen konden de leden van de fractie van D'66 instemmen met de uitgangspunten voor het verlenen van rijksbijdragen voor infrastructuur. De uitwerking van deze uitgangspunten roept echter nogal wat vragen op. Op basis van welke criteria wordt al dan niet tot het verlenen van rijksbijdragen besloten? Waar ligt het onderscheid tussen grote en kleine investeringen?

Met betrekking tot het agglomeratievervoer vroegen de leden van de S.G.P.-fractie waarom het beheer van agglomeratielijnen alleen aan een gemeenschappelijke regeling kan worden overgedragen wanneer de deelnemende gemeenten hun bevoegdheden voor het lokaal openbaar vervoer inbrengen. Niet altijd zal deze overdracht voor gemeenten uit bestuurlijk en financieel oogpunt aanvaardbaar zijn. Is één van de problemen niet dat zij dan financieel (mede-)verantwoordelijk gesteld worden voor de exploitatie van het openbaar vervoer in de nabuurgemeente? De leden van deze fractie vroegen of er voor de constructie van de gemeenschappelijke regeling ook niet een variant moet worden opgenomen die het mogelijk maakt dat gemeenten via een gemeenschappelijke regeling alleen het beheer krijgen over agglomeratielijnen.

De leden van de S.G.P.-fractie waren verontrust over het toenemende vandalisme in vervoermiddelen verricht door voetbalsupporters. Zij vroegen zich af of de bepalingen in het voorliggende wetsvoorstel wel voldoende zijn om het vandalisme tegen te gaan. Gaarne zagen zij dan ook uitgebreid toegelicht hoe de regering effectief denkt te kunnen optreden tegen dergelijk gedrag.

Terecht signaleert naar de mening van de leden van de P.S.P.-fractie de VNG dat het grote risico voor de gemeenten gelegen is in de onzekerheid over de toekomstige rijksbijdragen. Dit te meer, daar de mogelijkheid in de Memorie van Toelichting opgehouden wordt dat kortingen om algemeen-budgettaire redenen kunnen plaatsvinden. Schuift de regering daarmee keuzen die zijzelf moet maken daardoor niet door aan de gemeenten en zou zij er niet voor moeten zorgen dat een behoorlijke mate van continuïteit gewaarborgd wordt. De VNG doet daarvoor de suggestie dat voor het openbaar vervoer voortschrijdende meerjarenbegrotingen worden opgesteld. Wat is het commentaar van de regering op deze suggestie? Of is zij van mening dat die continuïteit al door de regering voldoende gewaarborgd wordt? Zo ja, hoe dan?

Veel maatschappelijke organisaties hebben in hun commentaren de vrees uitgesproken dat het leggen van de financiële verantwoordelijkheid bij gemeenten en vervoerbedrijven het risico in zich houdt dat «zwakke» lijnen nu gemakkelijk de dupe worden en opgeheven zullen worden. Deelt de regering die bezwaren en zou niet juist vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de overheid juist ook voor openbaar vervoer in dun-bevolkte gebieden zorg gedragen moeten worden? Welke rol kent de centrale overheid zich daarin toe? Wordt niet juist die verantwoordelijkheid bij bijvoorbeeld de vervoerbedrijven gelegd die hun verantwoordelijkheid voor het openhouden van lijnen moeten afwegen tegen andere financiële en budgettaire belangen?

De leden van de P.P.R.-fractie steunden de gedachte dat de bestuurlijke en financiële bevoegdheden voor het lokale openbaar vervoer bij elkaar worden gebracht. De bemoeienis van de zijde van de overheid neemt af en de beleidsruimte van de gemeente neemt toe. Deze ontwikkeling is op zichzelf toe te juichen. Tegelijkertijd moet worden onderkend dat de financiële risico's van de gemeenten toenemen. De voordelen van de



decentralisatie kunnen pas worden bepaald, als de financiële uitwerking van het wetsvoorstel heeft plaatsgevonden. Deze leden vroegen zich af hoe kan worden gewaarborgd dat deze decentralisatie niet zal leiden tot bezuinigingsronden om algemeen budgettaire redenen. Zij vonden het van essentieel belang voor een goed functioneren van het openbaar vervoer dat de continuïteit over een reeks van jaren wordt gegarandeerd. Het karakter van deze bedrijfstak vraagt om langdurige financiële zekerheid. Deze leden voelden veel voor de van diverse kanten gesuggereerde meerjarenbegrotingen. Waarom wordt niet in de wet vastgelegd dat er voor het openbaar vervoer voorschrijdende meerjarenbegrotingen worden opgesteld, zodat de gemeente en de bedrijven hun beleid daarop kunnen baseren?

De leden van de P.P.R.-fractie zagen als mogelijk nadeel van de gekozen financieringswijze dat de vervoersbedrijven al hun aandacht zullen richten op de zogenaamde sterke lijnen. De financieringswijze werkt deze benadering in de hand. Deze leden vreesden dat stillere lijnen – hoewel voor de vervoersvoorziening in een bepaald gebied van groot belang – in de toekomst zullen verdwijnen.

Deze leden vroegen de minister hoe gewaarborgd kan worden dat deze lijnen – in het belang van een goede openbaar vervoersvoorziening – ook na invoering van de nieuwe financieringswijze in stand blijven.

De leden van de P.P.R.-fractie twijfelden eraan of de regels over de te verlenen financiële bijdrage voor de exploitatie van openbaar vervoer voldoende recht doen aan lokaal verschillende omstandigheden. Zeer strakke normering, vergroot het gevaar dat gemeenten c.q. vervoersondernemingen met verschillende omstandigheden ten onrechte aan elkaar worden gesteld of dat vele uitzonderingen moeten worden gemaakt. Kan de minister inzicht geven in de daadwerkelijke uitwerking van de normeringen en in de mate van flexibiliteit hiervan?

De G.P.V.-fractie achtte het een aanmerkelijke verbetering wanneer straks ten aanzien van het gesubsidieerde openbaar vervoer gekozen zal worden voor een genormeerd budgetteringssysteem. Wil de hiermee beoogde vergroting van beleidsvrijheid van gemeenten en openbaar vervoerbedrijven materieel iets voorstellen dan dient het Besluit personenvervoer niet te gedetailleerd te zijn. Het overgelegde concept stelde op dit punt niet helemaal gerust. Deze fractie had begrip voor het bezwaar van de gemeenten dat zij wel meer verantwoordelijkheden toegeschoven krijgen (ook in financiële zin) maar dat de bevoegdheden die daarbij horen ontbreken. Met name wordt hierbij bedoeld op de mogelijkheid van een beperkt eigen tariefbeleid. Er bestaan toch mogelijkheden om met behoud van een landelijk uniform tariefsysteem op gemeentelijk niveau variaties in tarieven toe te passen? Hierbij kan worden gedacht aan de prijzen van abonnementen, aan reductie tijdens bepaalde uren, en aan het met extra korting in de voorverkoop aanbieden van strippenkaarten. Kunnen de gemeenten zo niet meer invloed uitoefenen op het gebruik van het openbaar vervoer en op het gebruik van bepaalde lijnen of tijdens bepaalde uren, dan in het thans voorgestelde strakke landelijk uniforme prijsbeleid mogelijk is?

De G.P.V.-fractie merkte voorts op dat de tekortafdekking door het Rijk zal plaatsvinden zonder dat er voorwaarden worden gesteld aan een gemeentelijk verkeersbeleid. Immers, gemeenten kunnen door het nemen van specifieke verkeersmaatregelen het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen dan wel remmen. Is het niet nodig om als voorwaarde voor de tekortafdekking te stellen dat een gemeentebestuur in zijn verkeersbeleid optimale voorwaarden creëert voor een zo goed mogelijk renderend openbaar vervoer?

Bepaald niet gerust was de G.P.V.-fractie over de mogelijkheid om op puur financiële gronden het budget jaarlijks te beperken. Wanneer het budgetteringssysteem zou worden ingevoerd, voornamelijk om eenvoudiger bezuinigingen door te voeren en af te wentelen op lagere overheden, dan

had de G.P.V.-fractie liever niet dan wel een budgetteringssysteem. Is het daarom niet minimaal noodzakelijk in de wet de verplichting tot het maken van meerjarenramingen op te nemen?

Voorts rees bij de G.P.V.-fractie de vraag of door het systeem van volledige tekortafdekking de prikkel om tot efficiencyverbetering te komen niet ontbreekt? Immers, is het niet zo dat iedere reductie van het tekort, waarschijnlijk moeizaam verkregen, wordt afgestraft met een korting op de rijksbijdrage? Met andere woorden, zou het niet zinvol zijn de gemeenten zelf ook een klein deel van het tekort voor de eigen rekening te laten nemen, zodat de gemeenten een direct financieel belang hebben bij een reductie van het tekort?

De G.P.V.-fractie was voorts van oordeel dat een budgetteringssysteem een goed instrument kan zijn, mits is voorzien in een goede overlegstructuur tussen de minister en de betrokken gemeenten. Wordt zo'n structuur in het voorgelegde wetsvoorstel niet node gemist?

Door het voorgestelde budgetteringssysteem wordt het bestuurlijk apparaat van het ministerie ontlast, maar dat van de gemeenten wordt echter belast. Welke extra voorzieningen staan hier tegenover?

### **Tarieven en vervoerbewijzen**

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden vast dat de in de Wet Vervoersvoorwaarden Openbaar Vervoer geregelde materie is opgenomen in het onderhavige wetsvoorstel en nader zal worden uitgewerkt in het Besluit Personenvervoer. Een en ander betreft onder andere de regels over tarieven en vervoerbewijzen.

Hoewel de bereikte tariefeenheid en de uitwisselbaarheid van vervoerbewijzen tot nu toe, als gevolg van de gekozen systematiek, tot een moeilijk te schatten inkomstenderving voor het openbaar vervoer heeft geleid waren genoemde leden met de minister van mening dat er reden is de positieve kanten van beide «verworvenheden» ook in de toekomst zoveel mogelijk te benutten. Daarbij gingen zij er overigens vanuit dat gemeenten en bedrijven in staat zullen worden gesteld via een betere «bemensing» van het openbaar vervoer het zwart- en grijsrijden verder terug te dringen.

Het voorgaande overwegend en het wetsvoorstel nader beschouwend vroegen deze leden zich overigens wèl af hoe de beoogde vergaande decentralisatie van bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheden in het openbaar vervoer zich verhoudt tot de in het wetsvoorstel voorziene centralistische aanpak. Welke logica gaat schuil achter de benadering dat gemeenten en bedrijven (en wat de P.v.d.A.-fractie vooralsnog beoogt: de provincies) volledig verantwoordelijk zijn voor de opbrengsten terwijl ze die niet met een tarievenbeleid kunnen beïnvloeden?

Het was deze leden natuurlijk bekend dat er inmiddels onderhandeld wordt over de mogelijkheden om enige tariefsvrijheid toe te staan. Dit ligt naar het oordeel van de leden van de P.v.d.A.-fractie te meer voor de hand waar het tarief in het wetsvoorstel uitsluitend wordt genoemd als inkomstenbron en blijkbaar niet eens is overwogen het mede te gebruiken als één van de instrumenten om het gebruik van het openbaar vervoer daadwerkelijk te bevorderen.

De aan het woord zijnde leden zouden het op prijs stellen wanneer de minister in de memorie van antwoord kan aangeven welke tariefsvrijheid zij de verantwoordelijke overheden en bedrijven denkt toe te staan en op welke wijze aan die vrijheid, zonder tussenkomst van de minister, vorm en inhoud kan worden gegeven. Zij vroegen zich voorts af of het de verantwoordelijke besturen en bedrijven mogelijk zal worden gemaakt wijzigingen aan te brengen in de z.g. zonering wanneer daarmee een meeropbrengst kan worden gerealiseerd.

Van de zijde van NS werd, in het schriftelijk commentaar dat de commissie bereikte, de vraag gesteld waarom, nu de hier in bespreking zijnde materie nog zo kort geleden «in lijn» met de tussen Rijksoverheid en het bedrijf

overeengekomen basisfilosofie werd geregeld, de ministeriële bevoegdheden thans moeten worden uitgebreid tot de vaststelling van het kaartassortiment en de mogelijkheid tot het kunnen geven van nadere regels voor NS-tarieven. De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden graag een antwoord op die vraag willen vernemen en vroegen zich tevens af hoe bedoelde uitbreiding «spoor» met de opvattingen die de Kamer terzake bij de behandeling van de wet VOV kenbaar heeft gemaakt.

Zoals de leden van de V.V.D.-fractie reeds hadden opgemerkt waren zij van mening, dat de bepalingen – opgenomen in de Wet Vervoersvoorwaarden Openbaar Vervoer – overgenomen moeten worden in de Wet personenvervoer. Welke waren de overwegingen om in dit voorstel slechts de voornaamste bepalingen vast te leggen en de overige bepalingen middels delegatie aan de Kroon vast te leggen in een algemene maatregel van bestuur? Tevens constateerden deze leden, dat in tegenstelling tot de WVOV wederom ministeriële bevoegdheden toegevoegd zijn tot vaststelling van het vaste kaartassortiment van de NS en het geven van nadere regels over de NS-tarieven. Naar hun mening is dit in strijd met de wens van de Kamer en past het ook niet in de VRONS.

De leden van de fractie van D'66 hadden bezwaren tegen het in het wetsvoorstel neergelegde standpunt dat de minister de tarieven voor het openbaar vervoer vaststelt. Zij meenden dat hiermee afbreuk wordt gedaan aan de verantwoordelijkheid (ook financieel!) van degenen die met de uitvoering van het openbaar vervoer worden belast. Zij bespeurden ook hier een ongewenste en naar hun inzicht onnodige centralistische tendens in het wetsvoorstel. Zij zouden het op prijs stellen te vernemen welke negatieve effecten zouden kunnen ontstaan indien de bevoegdheid van de minister tot het vaststellen van de tarieven zou worden geschrapt voor de NS en voor gevallen waarin de artikelen 32, 35 of 36 van toepassing zijn.

De leden van de P.P.R.-fractie vroegen zich af of niet in de wet dient te worden vastgelegd op welke wijze en op welke gronden tarieven kunnen worden verhoogd. Zij wensten duidelijke criteria voor de beantwoording van de vraag of de tarieven moeten worden verhoogd en zo ja, hoeveel deze stijging moet bedragen. Deze wens komt voort uit de onvrede van deze leden over de ondoorzichtige wijze waarop de tarieven in de laatste jaren zijn vastgesteld. De doelstelling van het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer en de continuïteit van reizigersaantallen dienen bij het vaststellen van tarieven voorop te staan.

Deze leden uitten de vrees dat in de financieringsconstructie van het wetsvoorstel de gemeenten en de vervoerbedrijven worden geconfronteerd met financiële tegenvallers als gevolg van de stijging van tarieven. De minister stelt de tarieven vast, maar de gemeenten en de vervoerbedrijven krijgen de verantwoordelijkheid voor het verkrijgen van een tevoren door de minister bepaalde opbrengst. Deze leden wezen op de negatieve gevolgen van de bovenproportionele tariefstijgingen in de afgelopen jaren, waarbij de gevolgen voor de reizigersomvang onderschat zijn. Op welke wijze kunnen de negatieve gevolgen voor gemeenten en openbaar-vervoerbedrijven worden voorkomen?

Deze leden voelden veel voor een zekere flexibilisering van de tariefstelling. Waarom is het niet mogelijk om aan gemeenten – binnen het kader van de hun ter beschikking staande financiële middelen – de bevoegdheid te geven om een zekere differentiatie in de tarieven aan te brengen. Als dit beperkt blijft tot plaatsgebonden abonnementen, dan wordt het landelijke tariefsysteem niet doorkruist.

### **Bepalingen voor de reiziger**

De leden van de P.v.d.A.-fractie hadden er behoefte aan om kenbaar te maken dat het naar hun mening betreurd moet worden dat de betrokkenheid van de gebruiker van het openbaar vervoer in het wetsvoorstel op wel zeer

karige wijze tot uitdrukking wordt gebracht. In dit verband was het ook hen opgevallen dat de in de laatste tientallen jaren doorgevoerde uitbreiding van de rechtsbescherming in feite aan het openbaar vervoer voorbij is gegaan. In andere wetten, op terreinen als milieu en ruimtelijke ordening, staat beroep niet alleen open voor wat wordt aangeduid als «belanghebbenden» maar zijn ook uitgebreid regels gesteld die (ook de praktische gang van zaken rond) inspraak en beroep regelen.

Genoemde leden verzochten de minister te willen bezien hoe, wellicht analoog aan de rechtspraak op vergelijkbare gebieden, de betrokkenheid van de gebruiker van het openbaar vervoer wettelijk kan worden vergroot. Zij merkten op dat van verschillende kanten (Reizigers Openbaar Vervoer, ANWB, Commissie Vervoervergunningen) ideeën zijn geopperd die ook ten departemente bekend mogen worden verondersteld en die wellicht nader kunnen worden bezien.

### **Besloten busvervoer**

Over de positie van het besloten busvervoer in relatie tot het openbaar vervoer hadden genoemde leden in het voorgaande reeds het nodige opgemerkt. Thans wilden zij nog stil staan bij de beoogde markttoetredingsregeling die in het wetsvoorstel, zoals de memorie van toelichting terecht stelt, een belangrijke verruiming ondergaat.

Deze leden vroegen zich af of het beoogde herstel van eerlijke concurrentieverhoudingen niet dermate onzeker is, dat grote risico's worden gelopen wanneer het toelatingsbeleid nu reeds wordt verruimd. Het is volstrekt duidelijk dat binnen deze branche sprake is van een heftige concurrentie. De CVV wijst er in dit verband op dat in de voorbije twee jaar 4 procent van de bedrijven met een faillissement in aanraking is gekomen. Ook van de zijde van de vervoersvakbeweging worden regelmatig mede uit de concurrentieslag voortvloeiende misstanden aan de kaak gesteld.

Is het gegeven de huidige situatie en het streven van de sociale partners vooralsnog niet gewenst de voorstellen voor de verruiming van het toelatingsbeleid stringenter te formuleren, opdat de verhoopde groei naar meer evenwichtige verhoudingen daadwerkelijk kan plaatsvinden?

De leden van de P.v.d.A.-fractie zagen graag een uiteenzetting van de minister tegemoet met betrekking tot de argumenten die door de CVV tegen de door haar voorgestelde organisatie van de vergunningverlening voor het besloten busvervoer en het internationaal busvervoer worden aangevoerd. Tegelijkertijd vroegen zij zich af of met het tot wet verheffen van het voorliggende wetsvoorstel niet veel verloren dreigt te gaan van de kennis en ervaring die dit functionele bestuursorgaan gedurende een reeks van jaren heeft opgebouwd, en waarvan verwacht mag worden dat die ook in de voorliggende jaren nog wel eens te stade zou kunnen komen.

Inzake diverse aangelegenheden met betrekking tot het besloten busvervoer hadden de leden behorende tot de CDA-fractie elders enige vragen en opmerkingen – o.a. aangaande mogelijke oneerlijke concurrentie van de kant van het openbaar vervoer – verwoord; reden waarom zij hier volstonden met enkele aanvullende vragen.

Kan de minister ingaan op de regels, die op grond van artikel 48 kunnen worden gegeven over de normen die zullen worden gehanteerd? Is de indruk juist, dat deze normen uitsluitend betrekking hebben op de omvang van het vervoer en dat niet ook een bedrijfseconomisch criterium wordt gehanteerd, zoals bij voorbeeld de te bedingen prijs en de rentabiliteit? Ontstaat in die situatie niet het gevaar van onereuze concurrentie, gelet op de reeds bestaande overcapaciteit en op de mogelijk nog toenemende overcapaciteit door de belangrijke verruiming van de mogelijkheid tot toetreding ten opzichte van de huidige situatie? Waarom is bij de verruiming van de mogelijkheid tot toetreding niet een beperking aangebracht in die zin dat een nieuwe vervoerder een minimum aantal eenheden moet kunnen inzetten?



Waarom geldt de termijn van twee jaren (artikel 86, lid 1) niet, indien het vervoer als nevenactiviteit wordt verricht?

Kan de minister uiteenzetten, waarom op grond van artikel 49, lid 3, bij vergunningverlening voor taxivervoer (besloten personenautovervoer) wel het aanbod in aanmerking kan worden genomen en bij vergunningverlening van besloten busvervoer niet?

Op welke wijze denkt de minister uitvoering te geven aan het nodige overleg met provincie- en gemeentebesturen en andere vervoerders alvorens een vergunning af te geven?

### **Taxivervoer**

De leden van de P.v.d.A.-fractie betreurden het dat de situatie binnen het taxivervoer nog steeds grote zorg baart, en betwijfelden of via het aan de orde zijnde wetsvoorstel een wezenlijke verbetering van de situatie kan worden bereikt. Het aandeel van het taxivervoer in het totaal van de verplaatsingen staat in ons land op een zeer laag niveau. Met allerlei vormen van kleinschalig vervoer proberen taxi-ondernemers, dikwijls met veel vernuft en ondernemerszin, een ontwikkeling ten goede tewege te brengen. Het straattaxivervoer heeft in de loop van de jaren aan betekenis ingeboet en is, naar uit onderzoek blijkt, over het algemeen verlieslatend.

Ten aanzien van de marktordening wordt ook binnen de taxibranche de concurrentie van het openbaar vervoer gevreesd, en de eerder door genoemde leden aangeduide mogelijkheid van een striktere of strikte marktscheiding vindt dan ook in deze kring meer en meer gehoor.

De minister meent met de door haar gedane voorstellen, die nauw aansluiten bij aanbevelingen die in het verleden door verschillende commissies gedaan zijn, mogelijkheden te kunnen scheppen om de bestaande situatie te verbeteren.

De leden van de P.v.d.A.-fractie konden zich over het algemeen in die voorstellen vinden. Ook zij achtten een schaalvergroting van de bestuurlijke organisatie alleszins gewenst, waarbij men zich overigens af kan vragen of de mogelijkheid om het beleid naar het niveau van een gemeenschappelijke regeling te brengen aan het uitgangspunt van schaalvergroting geen afbreuk doet. Uitgesproken bij het taxivervoer kunnen zich, zo meenden deze leden, knelpunten voordoen die te maken hebben met de structuur van de branche. Zo is het duidelijk dat het taxibedrijf in (vooral) de grootste steden op geheel andere wijze is georganiseerd dan in veruit de meeste andere gemeenten. De stelling van de KNVTO «dat het taxibedrijfsleven in de grote steden zich uitsluitend heeft beperkt tot het staattaxivervoer is een zelf gekozen beperking» mag waar zijn doch doet aan hetgeen genoemde leden hiervoor opmerkten niets af. Acht de minister het denkbaar, zo vroegen deze leden, dat zonder enige overgangsregeling de «overstap» naar de nieuwe bestuurlijke organisatie zonder al te grote ongelukken zal verlopen? Wat vindt zij van de instelling van een onbeperkte bedrijfsvergunning waarin alle vormen van kleinschalig personenvervoer, uitgezonderd openbaar vervoer, kunnen worden begrepen? Is het, gegeven de situatie, niet noodzakelijk om in de wet een vorm van verplichting tot het voeren van een capaciteitsbeleid te introduceren? Ziet de minister binnen de nieuwe structuur wellicht mogelijkheden om, mede door de overheid gestimuleerd, het gebruik van de taxi in aansluiting op het collectief openbaar vervoer te verbeteren?

Dat zich, wanneer het voorliggende wetsvoorstel tot wet wordt verheven, op dit onderdeel specifieke problemen zullen voordoen is bijna vanzelfsprekend. In dit verband wezen de leden van de P.v.d.A.-fractie bij voorbeeld op de situatie ten aanzien van het z.g. «Schipholvervoer» en op de positie van z.g. eigen rijders die tegen dikwijls zeer grote bedragen een plaatsje op de taximarkt hebben veroverd. Is er een inventarisatie voorhanden van dit soort specifieke problemen, en op welke wijze kan aan een oplossing daarvan worden bijgedragen?

Hun bijdrage op dit onderdeel afsluitend vroegen zij nog bijzondere aandacht voor de relatie tussen het besloten busvervoer en het taxivervoer enerzijds en het gehandicaptenvervoer door vrijwilligers anderzijds. Hoewel oneigenlijke concurrentie dient te worden voorkomen, zoals van de zijde van het taxibedrijf terecht wordt gesteld, dient het door vrijwilligers uitgevoerde gehandicaptenvervoer te worden gevrijwaard van onnodige beslommingen en mag deze vervoervoorziening onder geen beding onder druk komen te staan. Genoemde leden zagen op dit gevoelige punt, dat veel reacties heeft losgemaakt, een beschouwing van de minister tegemoet. In meer algemene zin vroegen zij zich overigens af of de positie van de gehandicapte burger in de thans voorgestelde wet- en regelgeving – met name waar het gaat om de toegankelijkheid van de voorzieningen – geen nadere aandacht behoeft zoals bij soortgelijke wetgeving in het buitenland wel het geval is.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie constateerden, dat de regeling in het voorstel van wet is tegemoetgekomen aan de regionale betekenis van het taxivervoer, ook met het oog op betere exploitatie- en ontplooiingsmogelijkheden voor taxibedrijven, alsmede met het oog op een grotere duidelijkheid betreffende tarieven voor de consument. Zij vonden voor een groot deel het advies van de Commissie Taxivervoer, gericht op bestuurlijke schaalvergroting, in de nieuwe opzet terug.

In afwijking van het advies van de Commissie Taxivervoer wordt voorgesteld, dat de provincie de vergunningverlening overdraagt aan een hiertoe gevormd openbaar lichaam in de zin van de Wet gemeenschappelijke regelingen, en dat een verkregen vergunning alleen geldig zal zijn binnen het gebied van die gemeenschappelijke regeling. Kan de minister ingaan op de motieven die hem tot het voorgestelde hebben doen besluiten, in relatie tot de doelmatigheid van het taxivervoer en het belang van de ondernemers, de passagiers en het milieu?

Voorts vroegen deze leden, of bekend is hoe de verdeling is naar aantal ritten en naar opbrengst van het taxivervoer, gesplitst naar lokaal en interlokaal vervoer, en van het interlokaal vervoer weer naar vervoer binnen de provincie en provincie-overschrijdend vervoer. In hoeverre zouden deze gegevens, toegespitst op de gebieden van eventueel te vormen gemeenschappelijke regelingen, ten grondslag kunnen worden gelegd aan die gemeenschappelijke regelingen, ten einde te voorkomen dat de beperkingen die het gevolg zullen zijn van bedoelde regelingen in strijd zijn met het algemeen vervoerbelang?

De aan het woord zijnde leden constateerden, dat het wetsvoorstel geen normen bevat ter bepaling van de behoefte aan taxivergunningen en vroegen of hierdoor de provinciebesturen en de openbare lichamen in de zin van de Wet gemeenschappelijke regelingen niet verplicht zijn zelf normen te ontwikkelen. Waarom is er geen nader onderzoek geweest om voor de vaststelling van een effectieve capaciteitsbehoefte een criterium te ontwerpen dat aansluit bij de reële behoefte, zoals de Commissie Taxivervoer heeft voorgesteld? Wat betekent het achterwege laten hiervan voor de taxi-ondernemer, die ook door het vervallen van het groepsvervoer als aparte categorie toch al een grote behoefte aan zekerheid zal hebben met betrekking tot het beleid van de vergunningverlenende instantie? Zal nu niet de situatie zich voordoen dat er een veelheid van niet op elkaar afgestemde regelingen zal ontstaan en dat door de provincie elk een eigen onderzoek zal worden verricht?

Overigens vroegen de leden van de C.D.A.-fractie, waarom de minister de bevoegdheden voor het openbaar vervoer kan overdragen en GS die voor het taxivervoer moet overdragen aan een gemeenschappelijke regeling.

Kan de minister voorts ingaan op de vraag hoe essentieel het is de taxameter verplicht te stellen? In hoeverre is een ontheffing mogelijk?

Gezien het feit, dat de leden van de V.V.D.-fractie hun visie reeds gegeven hadden ten aanzien van de vergunningverlening wensten zij zich in dit verband te beperken tot de verhandeling van de vergunning. Zij vroegen de regering in hoeverre verwacht wordt dat verhandeling van de vergunning zal worden voorkomen daar waar verkoop van een deel van het bedrijf inclusief de vergunningen niet uitgesloten wordt.

De leden van de V.V.D.-fractie waren het eens met het in principe verplicht stellen van de taxameter, maar vroegen zich af of het niet wenselijk zou zijn een ontheffingsartikel in te lassen ten behoeve van specifieke situaties c.q. regio's.

Verder wilden deze leden graag weten of al enig inzicht bestaat in de door de provincie te heffen leges voor vergunningverlening voor taxi's.

De leden van de fractie van D'66 onderschreven de in het wetsvoorstel neergelegde opvatting dat de vervoersgebieden van het taxivervoer de omvang van de gemeenten te boven gaan en dat daarom gedeputeerde staten het vergunningverlenende orgaan met betrekking tot vergunningen voor het verrichten van taxivervoer dienen te worden. Zij meenden echter dat dit aspect slechts een onderdeel regelt van de gehele problematiek van het taxivervoer. Het taxivervoer heeft zich in ons land onvoldoende ontwikkeld, niet in het minst als gevolg van de hoge prijs die de consument voor dit vervoer betaalt. Daarnaast kan niet voorbij worden gegaan aan de regelmatig terugkerende klachten over gebrek aan service, welke al dan niet terecht worden toegeschreven aan monopolie-posities.

Deze leden zouden daarom een beter inzicht willen verwerven in de mogelijkheden die de regering ziet om het vervoer per taxi te bevorderen. Daarin zou zo mogelijk aandacht moeten worden besteed aan de volgende elementen:

- de noodzaak dan wel de (on)wenselijkheid taxivervoer te verrichten tegen door de overheid vast te stellen tarieven (artikel 53);
- de mogelijkheden van provinciale staten om regels te geven in het belang van het taxivervoer (artikel 54);
- het concurrentie-aspect door middel van het verlenen van meerdere vergunningen (artikel 49, derde lid);
- de mogelijkheid dat de indeling in vervoergebieden suboptimaal wordt als gevolg van de bepaling dat gedeputeerde staten en provinciale staten hun bevoegdheden verplicht moeten overdragen aan een gemeenschappelijke regeling resp. een openbaar lichaam indien deze met het oog op het taxivervoer zijn ingesteld (artikel 55, eerste lid).

De leden van de P.P.R.-fractie waren verbaasd dat noch in het wetsvoorstel noch in de memorie van toelichting aan het vervoer van gehandicapten aandacht wordt besteed. Zij hadden met name het oog op de zogenaamde alternatieve vervoersdiensten. Op dit moment lopen de mening uiteen over het al dan niet vergunningplichtig zijn van deze vervoersvorm. Zij kregen de indruk dat het wetsvoorstel en het voorlopig concept-Besluit personenvervoer deze vrijwilligersdiensten onmogelijk maken. In het voorliggende wetsvoorstel wordt nog slechts gesproken over een taxivergunning. Artikel 4 van het voorlopig concept-Besluit personenvervoer luidt:

- «De wet is niet van toepassing op vervoer van personen per auto, indien:
- a. de som van de betalingen voor dat vervoer de variabele kosten van de auto te boven gaat; dan wel
  - b. een onderneming eigen werknemers vervoert».

Deze leden vroegen de minister of dit artikel het functioneren van alternatieve vervoersdiensten onmogelijk maakt. Immers, deze diensten vervoeren tegen de kostprijs. Zij vroegen de minister wat zij in dit verband onder de variabele kosten verstaat. Welke argumenten verzetten zich tegen het schrappen van het woord «variabele»? Deze leden meenden dat de bedoelde alternatieve vervoerssystemen een nuttige en noodzakelijke aanvulling op het openbaar vervoer bieden. Helaas moet geconstateerd

worden dat het openbaar vervoer veel mensen met een handicap weinig of geen vervoersmogelijkheden biedt. De vervoerskostenvoorzieningen krachtens de AAW en de ABW zijn te beperkt om niet-inschakeling van taxibedrijven in een redelijk mobiliteitspatroon te voorzien. Voor het sociaal-recreatief vervoer zijn veel gehandicapten daarom aangewezen op alternatieve vervoersdiensten. Deze leden vroegen de minister de speciale rol van deze diensten in de wet te erkennen en hun functioneren mogelijk te maken.

Is het mogelijk, zo vroegen zij, om deze diensten met een beperkte vergunning te laten draaien? Er zouden dan enkele voorwaarden kunnen worden gesteld, zoals eisen aan het voertuig en aan de chauffeur. Daarnaast zou er geen sprake mogen zijn van een winsttoegmerk, en zou het slechts mogen gaan om sociaal-recreatief vervoer.

### **Internationaal vervoer**

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie achtten de bepalingen ten aanzien van het internationaal vervoer in het wetsvoorstel (artikel 56) wel erg summier. Ook in het concept-besluit Personenvervoer troffen zij geen enkele bepaling.

Voorop stelden zij de vraag, of onder deze paragraaf uitsluitend zaken worden geregeld ter uitvoering van internationale overeenkomsten of besluiten dan wel om redenen van internationaal vervoerbeleid. Vormen redenen van nationaal vervoerbeleid geen aanleiding om regels te stellen? Wat zijn de uitgangspunten van het beleid van de regering ten aanzien van openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer, dat de Nederlandse grens overschrijdt? Welke normen en criteria hanteert de regering bij de uitvoering van het beleid? Het kwam deze leden voor, dat dergelijke essentialia in een wetsvoorstel anno 1985 een plaats hadden kunnen krijgen. Evenzo hadden zij verwacht dat dit wetsvoorstel uitgangspunten zou bevatten ten aanzien van vergelijkbare vormen van personenvervoer, verricht door in het buitenland gevestigde vervoerders in Nederland.

Tenslotte vroegen deze leden in hoeverre het wetsvoorstel aansluit op het internationale personenvervoer, in bijzonderheid op het personenvervoer in de buurlanden, voor openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer.

### **Bezwaar en beroep**

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen zich af of de in het wetsvoorstel voorziene regeling voor bezwaar en beroep zich verhoudt met hetgeen in het openbaar bestuur als gangbaar wordt beschouwd. De argumentatie om hogere beroepsmogelijkheden niet in overweging te nemen achtten zij weinig steekhoudend. Naar hun oordeel wordt in een reactie van Rover terecht gesteld dat «zeker bij de toepassing van deze wet, waarin reeds veel vermenging van beleid (wetgeving) met uitvoering en rechtspraak is geslopen dient de rechtszekerheid met meer garanties te worden omgeven.»

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie achtten het juist, dat in het wetsvoorstel bepalingen zijn opgenomen inzake bezwaar en beroep.

Voor wat betreft bezwaren tegen de dienstregeling en zaken die hiermee verband houden stelden deze leden de vraag, of rechtsbescherming voldoende kan worden geacht, indien belanghebbenden slechts in beroep kunnen gaan bij hetzelfde orgaan dat de dienstregeling vaststelt. Zij onderkenden het bezwaar, dat hogere organen in dat geval zich met zeer detaillistische kwesties moeten bezighouden. Toch wilden deze leden erop wijzen, dat er thans een CVV bestaat met zeer veel kennis en ervaring, waarvan op zich ook in het nieuwe systeem een nuttig en gepast gebruik zou kunnen worden gemaakt. De vraag kwam bij hen op in hoeverre een omvorming van de CVV in de overwegingen een rol heeft gespeeld.



Voorts herinnerden deze leden eraan, dat zij eerder lieten blijken de rol van de provincie meer betekenis te willen toekennen. Tegen door gemeenten of gemeenschappelijke regelingen vastgestelde dienstregelingen ingediende bezwaarschriften zouden dan juist adequaat door provinciebesturen kunnen worden behandeld.

Overigens vroegen dezelfde leden hoe de inspraak van belanghebbenden concreet moet worden gezien. Kan zowel in de situatie van artikel 58 als van artikel 59 een tijdpad worden aangegeven?

Worden onder belanghebbenden ook organisaties van belanghebbenden verstaan?

De leden van de V.V.D.-fractie waren van mening, dat de toetsing door het College van Beroep voor het Bedrijfsleven te beperkt is, aangezien slechts de rechtmatigheid wordt getoetst. Gezien het feit, dat het besluiten betreft van bestuurlijke aard, achtten zij het gewenst, dat ook toetsing plaatsvindt van de doelmatigheid. Zij nodigden de regering dan ook uit daaromtrent voorstellen te doen.

Graag wilden de leden van de fractie van de P.S.P. een aantal concrete suggesties, gedaan door de Vervoersbond FNV, aan de regering voorleggen. Deze leden waren immers met de Vervoersbond van mening dat de positie van de reiziger er wel heel erg bekaaid van af komt. Wat is de reactie van de regering om in de wet de aansprakelijkheid van de ondernemer met wiens materiaal de reiziger vervoerd wordt, bij ongevallen en calamiteiten op te nemen? Bestaat daartegen bezwaar van de kant van de regering? Zo ja, welk? Ook zou het klachtenrecht in de wet opgenomen moeten worden. Daarnaast zou de gebruiker in staat moeten worden gesteld om via een inspraakstelsel kenbaar te maken welke dienstverlening verlangd wordt. Graag wensten zij ook de reactie van de regering op deze twee concrete voorstellen. ROVER doet voor het laatste ook de suggestie om tot de instelling van een soort «raad voor verkeer en vervoer» over te gaan. Is de minister bereid over een dergelijke suggestie in overleg te treden met bijvoorbeeld ROVER, om tot een duidelijker afbakening van taken en bevoegdheden van een dergelijke raad te komen? Ziet de minister daartoe mogelijkheden, en acht zij meer inspraak van de reizigers eigenlijk wenselijk?

De leden van de fractie van D'66 waren weinig gelukkig met de voorgestelde beroepsregeling. De mogelijkheid beroep in te stellen bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven werd door hen als te beperkt gezien. Niet alleen een toetsing op rechtmatigheid, maar ook op doelmatigheid werd door deze leden als wenselijk gezien.

De leden van de fractie van D'66 vroegen zich af welke feitelijke betekenis tegen dienstregelingen ingebrachte bezwaren hebben indien de beroepstermijn op zes maanden wordt gesteld.

### **Personele consequenties**

De leden van de P.v.d.A.-fractie hadden er begrip voor dat in de betreffende paragraaf van de Memorie van Toelichting slechts globaal kan worden aangegeven welke personele consequenties aan het wetsvoorstel verbonden zijn. Zij zouden het echter betreuren wanneer, wellicht op andere wijze te benutten kennis en kunde op het onderhavige beleidsterrein nodeloos verloren zou gaan. Deze leden vroegen zich dan ook af of een dergelijke overweging bij de inventarisatie van de personele consequenties aan de orde is geweest. Voorts wilden zij wat uitvoeriger geïnformeerd worden over de wijze waarop bedoelde gevolgen in het aangeduide sociaal plan tegemoet zijn getreden en waren zij geïnteresseerd in de resultaten van het overleg dat met de betrokken dienstcommissies en bijzondere commissies gevoerd is.

In hun bijdrage aan dit Voorlopig Verslag hadden deze leden op een aantal punten kenbaar gemaakt te willen afwijken van de door de minister gedane voorstellen. Zij informeerden naar de mogelijkheid om de personele consequenties daaraan verbonden nader te bezien, m.n. waar het gaat om de rol die zij de provincies op het gebied van het streekvervoer zouden willen toebedelen.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen de regering inzicht te verschaffen in de personele gevolgen voor de C.V.V., zodat een goede beoordeling van het wetsvoorstel op dit punt mogelijk is.

De leden van de fractie van D'66 zouden een zo goed mogelijk actueel overzicht op prijs stellen van alle personele gevolgen van het in werking treden van de wet.

### **Het rapport van de Algemene Rekenkamer over het openbaar stads- en streekvervoer**

In het verlengde van hun voorgaande opmerkingen wensten de leden van de P.v.d.A.-fractie in het meer algemene gedeelte van hun bijdrage separaat aandacht te besteden aan een aantal aspecten van het rapport dat de Algemene Rekenkamer heeft uitgebracht over openbaar stads- en streekvervoer. Hoewel deze rapportage reeds ter sprake is gekomen bij de behandeling van de begroting voor Verkeer en Waterstaat 1986 leek het deze leden gewenst onderdelen van het rapport in de discussie over het wetsvoorstel Personenvervoer te betrekken, gegeven het feit dat de Rekenkamer met het uitbrengen van het rapport heeft beoogd bouwstenen voor de gedachtenwisseling daarover aan te dragen. De hier en daar gehoorde kritiek dat in bedoeld rapport een te theoretische benadering van het betreffende beleidsterrein is gekozen, deelden de aan het woord zijnde leden niet. Het was hen duidelijk geworden dat de Rekenkamer vanuit haar specifieke verantwoordelijkheid primair de relatie heeft onderzocht tussen de rijksuitgaven voor het openbaar stads- en streekvervoer en de mate waarin deze middelen werden aangewend om op effectieve en efficiënte wijze de doelstellingen van het rijksbeleid terzake te realiseren. In dat raam worden door de Rekenkamer met het oog op de behandeling van het voorliggende wetsvoorstel uiterst relevante zaken aan de orde gesteld. Hoewel zij op een aantal ervan later terugkomen meenden de leden van de P.v.d.A.-fractie recht te doen aan de bevindingen van de Rekenkamer door nu reeds in te gaan op die punten die in rechtstreeks verband worden gebracht met de behandeling van het onderhavige wetsvoorstel.

1. In het betreffende rapport wordt gememoreerd dat in het SVV is gekozen voor een hoofddoelstelling ten behoeve van het verkeers- en vervoerbeleid en voor richtlijnen teneinde het verkeers- en vervoerbeleid op andere terreinen van overheidszorg af te stemmen. De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden het op prijs stellen wanneer in de memorie van antwoord werd aangegeven op welke wijze het wetsvoorstel bijdraagt aan de realisering van bedoelde hoofddoelstelling en aan de uitvoering van de bedoelde richtlijnen.

2. Genoemde leden zouden het op prijs stellen wanneer in een reactie nog eens wordt ingegaan op de door de Rekenkamer aangevoerde argumenten met betrekking tot de wenselijkheid van, resp. keuze voor de specifieke uitkering aan gemeenten voor de behartiging van het stedelijk openbaar vervoer en de uitkering aan streekvervoerbedrijven ten behoeve van het streekvervoer. Hoe beoordeelt de minister de stellingname van de Rekenkamer waar deze stelt dat de minister op grond van bezwaren van overwegend praktische en bestuurlijke aard voor specifieke rijksuitkeringen bij het stads- en streekvervoer kiest en dat in dit afwegingsproces eventueel noodzakelijk geacht rijkstaken geen rol spelen? «Nieuwe inzichten zijn op basis van een nadere overweging misschien niet te verwachten», aldus de

Rekenkamer. «Wel kan verlangd worden dat bij de motivering van een zo belangrijke wet een expliciete afweging van gewenste rijkstaken tot uitdrukking komt. De minister maakt nu onvoldoende duidelijk welke rijkstaken in het kader van de wet vanuit het oogpunt van nationaal verkeers- en vervoersbeleid noodzakelijk worden geacht.»

3. De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden het op prijs stellen wanneer de minister eveneens zou willen ingaan op het nawoord van de Rekenkamer bij paragraaf 4.4.3., waar het college het volgende schrijft: «De minister stelt dat de mogelijkheden van de gemeenten voor realisering van de doelstellingen uit het SVV duidelijk toenemen. Het is echter zeer de vraag, gelet op de resultaten van het gevoerde beleid (zie 4.5), of de gemeenten zich aan de doelstellingen gebonden achten. Zo blijft het onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de verwezenlijking van de rijksdoelstellingen uit het SVV voor stedelijke gebieden.»

4. Op blz. 56 constateert de Rekenkamer «dat het subsidie-instrumentarium niet effectief is gebleken als het gaat om het streven, zoals verwoord in één van de twee centrale doelstellingen, een verschuiving van autogebruik naar openbaar-vervoergebruik in stedelijke gebieden tot stand te brengen. Het bereiken van dit doel is overigens vooral afhankelijk van het door gemeenten te voeren ruimtelijke en verkeers- en vervoerbeleid.»

De minister wijst deze wijze van zien af, doch de Rekenkamer constateert in het nawoord dat in het SVV is uitgegaan van ruime beleidsmarges in stadscentra en stedelijke gebieden, en suggereert om in een nieuw SVV bedoelde centrale beleidsdoelstelling te heroverwegen. Verder verdient het aanbeveling dat zo nodig meer duidelijkheid geschapen wordt over de bijdrage en inspanningen van rijk en lagere overheden aan de verwezenlijking daarvan.

Hoe denkt de minister de Wet Personenvervoer binnen deze aanbevelingen te laten functioneren? Op welke wijze zal – naast het uitkeringsinstrumentarium ten behoeve van het openbaar vervoer – de rijksoverheid anderszins invloed uitoefenen op het gemeentelijk beleid, teneinde de doelstellingen van het rijksbeleid te effectueren?

5. In een commentaar op het pleidooi van de Rekenkamer om het subsidievraagstuk meer structureel te benaderen in het kader van een analyse van kosten en baten schrijft de minister: «Inzicht in de totale maatschappelijke kosten en baten van de verschillende vervoerwijzen zou wel van grote betekenis voor dit beleid kunnen zijn. Het ziet er evenwel naar uit dat verwoede pogingen om op dit punt meer helderheid te scheppen op niets zullen uitlopen.»

De leden van de P.v.d.A.-fractie waren verheugd te lezen dat een vorm van een nationale verkeers- en vervoerrekening «van grote betekenis» zou kunnen zijn, en hielden dan ook opnieuw een pleidooi om daar met voortvarendheid aan te gaan werken. Dat daartoe tot op heden «verwoede pogingen» zijn ondernomen achtten deze leden bezijden de werkelijkheid. Mede door politieke onwil is van goede voornemens op dit punt nooit écht werk gemaakt in een zin en mate als door de Rekenkamer wordt bedoeld. Is de minister thans bereid haar beslissing om niet voort te gaan met de ontwikkeling van een nationale verkeers- en vervoerrekening, te herzien?

6. De Rekenkamer beveelt aan te bevorderen dat bij de openbaar vervoerbedrijven van de z.g. BOV-gemeenten een organisatie- of bedrijfs-onderzoek wordt ingesteld. Nu overeenstemming is bereikt over de «normering» van de uitkeringscriteria acht de minister, zo hadden de leden van de P.v.d.A.-fractie begrepen, die suggestie verder overbodig. Kan inmiddels worden aangegeven waarop de overeenkomst met de steden is gebaseerd? Genoemde leden konden zich niet helemaal aan de indruk onttrekken dat vooral de wens om het voorliggende wetsvoorstel zo snel mogelijk tot wet te kunnen verheffen van belangrijke invloed is geweest op de snelle besluitvorming. In dit verband interesseerde het deze leden te weten hoe de afspraken tussen rijk en betrokken gemeenten op het gebied van de rijksbijdragen voor openbaar vervoer zich verhouden tot de vorm

en inhoud van andere specifieke uitkeringen. Is het denkbaar dat in de toekomst alsnog naar een (meer) geobjectiveerd systeem van uitkering wordt toegewerkt bij het ontbreken waarvan, zoals de Rekenkamer stelt, grote verschillen blijven bestaan in het voorzieningenniveau en onduidelijk is welk «basisniveau» bij een eventueel dalende vraag naar openbaar vervoer gehandhaafd zou moeten blijven?

7. Kan de minister, zo vervolgden genoemde leden, nog eens uiteenzetten welke principiële bezwaren tegen de suggestie van de Rekenkamer bestaan om de kapitaallasten van doorstromingsmaatregelen (waaronder, zo begrepen deze leden, met name die van de specifieke infrastructuur) niet langer gedeeltelijk te laten drukken op de begroting van de vervoerbedrijven, aangezien deze kosten niet door het openbaar vervoer zelf veroorzaakt worden? Is de minister bereid deze gedachte in het kader van het in bespreking zijnde wetsvoorstel nog eens ten principale te overwegen en de voor- en nadelen aan deze en gene constructie verbonden aan de Kamer voor te leggen?

## ARTIKELEN

### Intitulé

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie erkenden dat het voorstel van wet weliswaar een regeling bevat van het openbaar vervoer, het besloten busvervoer, en het taxivervoer, maar achtten de aanduiding «Wet personenvervoer», waarmee de regeling nu reeds door het leven gaat, een te weidse benaming. Zij stelden vast, dat het voorstel van wet niets regelt ten aanzien van het personenvervoer, zoals dit zich voor het merendeel in ons land voltrekt, via de personenauto en andere wijzen van vervoer. Het voorstel van wet is immers uitsluitend gericht op dat onderdeel van het personenvervoer dat wordt uitgeoefend door mensen die er hun beroep van maken personen te vervoeren. Beter ware het derhalve te spreken van bijv. «beroepspersonenvervoer», tenzij eventuele vormen van niet-beroepsmatige personenvervoer geheel of gedeeltelijk alsnog onder de werkingssfeer zouden worden gebracht.

## HOOFDSTUK I. INLEIDENDE BEPALINGEN

### Artikel 1

#### Algemeen

Het was de leden behorende tot de C.D.A.-fractie niet duidelijk in welke gevallen vervoer door of vanwege instellingen die zich meer of minder in het kader van verzorging, verpleging, behandeling of revalidatie met personenvervoer bezig houden door middel van bus of auto in de zin van het voorstel van wet, onder één of meer definities van artikel 1 valt. In hoeverre kan vervoer, verricht door vrijwilligers, onder deze definities vallen?

Kan de regering duidelijk maken, waarom het zgn. werknemersvervoer niet op enige wijze onder de definities van de wet valt?

Valt het vervoer van werknemers van een vervoerder, die ten behoeve van een excursie of een uitgaansdag door deze vervoerder worden vervoerd, onder één van de definities, en zo ja, welke?

Weliswaar komt besloten vervoer per trein, metro en tram sporadisch voor, maar, voorzover toch sprake is van een dergelijk vervoer, onder welke definitie valt dit vervoer dan, zo vroeg de C.D.A.-fractie tenslotte.



lid 1, onder b

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Waarom wordt in het eerste lid onder b, gesproken over een aanhangwagen? Leeft de verwachting, dat deze vroegere situatie weer terug kan komen? Tot welke consequenties met betrekking tot de technische eisen kan het gebruik van dit woord leiden?

lid 1, onder d

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Wat wordt bedoeld met een «kenbaar» schema? Waarom staat hier niet «openbaar»? Kan de gegeven toelichting op dit punt verduidelijkt worden?

lid 1, onder e

Dienen de belbus, bustaxi en voetveer niet te worden vermeld, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

Voorts wierp zij de volgende vragen op.

Waarom is geen gevolg gegeven aan het advies van de Raad van State om de Wet en het Besluit met betrekking tot taxivervoer in bijzondere gevallen (vriendendienst, carpooling) beter op elkaar af te stemmen? Zonder vermelding daarvan in de wet kan het besluit wetsdelen toch niet niet van toepassing verklaren? Kunnen de overwegingen terzake worden gegeven? Waarom wordt het taxivervoer niet als openbaar vervoer, ingericht voor individueel vervoer, gedefinieerd, conform de motie-Van Thijn van enkele jaren geleden?

Ten aanzien van trein en tram vroegen de leden van de C.D.A.-fractie of ook het vervoer over zgn. museumlijnen – meestal restanten van vroeger plaatsgehad hebbend trein- of tramvervoer – onder het begrip openbaar vervoer valt.

Naast hetgeen de leden van de V.V.D.-fractie reeds over de definitie van het openbaar vervoer hadden opgemerkt vroegen zij zich af of een waterbus – waar blijkbaar in sommige steden interesse voor is – onder de definitie van openbaar vervoer zou kunnen gaan vallen.

lid 1, onder e

De leden van de fractie van D'66 waren er nog niet geheel van overtuigd dat de in artikel 1, eerste lid, onder e, gekozen definitie van openbaar vervoer geheel zonder problemen zal zijn. Zij vroegen zich af of de nieuwe omschrijving van het begrip openbaar vervoer niet onbedoeld met zich mee zou kunnen brengen dat bijvoorbeeld bepaalde vormen van toervervoer als openbaar vervoer moeten worden gekenmerkt, met alle daaraan verbonden bezwaren.

lid 1, onder g

Het was de leden van de C.D.-fractie opgevallen, dat slechts het taxivervoer dat tegen betaling wordt verricht onder g als vervoer wordt beschouwd. Is het de bedoeling dat het openbaar vervoer (onder e) en het besloten busvervoer (onder f) binnen afzienbare tijd zonder betaling worden verricht? In welke gevallen zou sprake zijn van openbaar vervoer of besloten busvervoer zonder dat een vervoerprijs is verschuldigd? Is het in alle gevallen zo, dat de vervoerprijs door de vervoerder dient te worden voldaan?

Veel gehandicaptenorganisaties en belangengroepen hebben er, zo meende de P.S.P.-fractie, op gewezen dat door dit wetsvoorstel en het daarbij behorende Besluit Personenvervoer het gehandicaptenvervoer in de vorm van alternatieve vervoersdiensten zo goed als onmogelijk wordt. Dat hangt samen met de zeer strikte definitie van het begrip «betaling» in artikel 1, lid 1, onder g. Het wetsvoorstel lijkt daardoor aan taxi-ondernemingen een monopoliepositie te geven op het gebied van het gehandicaptenvervoer. Uitvoerig wordt een en ander gemotiveerd in een brief van de Gehandicaptenraad (26-8-'85) aan de vaste Kamercommissie en in een uitoverige brief van de Stichting Centraal Overleg Provinciale Revalidatie Stichtingen, dd. 29-8-'85. Kennelijk bestaat daarnaast reeds correspondentie met het ministerie.

lid 1, onder h

Kan, zo vroeg de C.D.A.-fractie, worden uiteengezet, of alle openbaar vervoer uitsluitend binnen één gemeente onder lokaal openbaar vervoer wordt begrepen? Deze leden dachten aan de situatie dat openbaar vervoer wordt verricht tussen plaatsen binnen één gemeente, zoals bij voorbeeld buslijn 43 van de DVM tussen Emmen, Klazienaveen en Zwartemeer c.q. Barger Compasuum.

lid 1, onder h en i

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie meenden te moeten opmerken, dat niet alle definities even duidelijk zijn. Kan de minister uiteenzetten of vervoer dat in één gemeente door een vervoerder met een vergunning voor interlokaal vervoer wordt verricht onder de definitie van lokaal openbaar vervoer (onder h) dan wel interlokaal openbaar vervoer (onder i) valt?

De leden van de V.V.D.-fractie constateerden dat de definities van lokaal en interlokaal openbaar vervoer in lid 1, onder h en i, onduidelijkheid laten bestaan over de vraag of vervoer dat wordt afgewikkeld tussen een gemeente door een vervoerder met vergunning voor interlokaal vervoer en rijdend volgens een door de minister vastgestelde dienstregeling is aan te merken als lokaal- of als interlokaal vervoer.

lid 1, onder j

De leden van de V.V.D.-fractie wilden geïnformeerd worden over de vraag of deze formulering inhoudt dat de bestuurder van een auto (taxi) geen vervoerder kan zijn in de zin van deze wet.

## Artikel 2

Waarom zijn veerdiensten, waaronder ook voetveren, niet in het eerste lid vermeld, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen, gezien de moeilijke positie van de voetveren, of deze ook niet als openbaar vervoer aangemerkt zouden moeten worden.

De leden van de P.v.d.A.-fractie constateerden voorts dat het wetsvoorstel alleen betrekking heeft op het beroepsmatig personenvervoer. Verdient het, om misverstanden over de werkingssfeer van de wet te voorkomen, geen aanbeveling het voorstel «Wet Beroepsmatig Personenvervoer» te noemen? Waarom is niet in extenso vermeld waarop de wet wel en niet van toepassing is?

Een van de uitzonderingsbepalingen ingevolge lid 2 van dit artikel wordt genoemd in artikel 4 van het concept-Besluit: «het vervoer waarvoor de betaling de variabele kosten niet te boven gaat». Kan in dat kader uitvoerig

ingegaan worden op de bezwaren die van tal van vrijwilligersorganisaties, die zich bezighouden met het gehandicaptenvervoer, bij de Kamer zijn binnengekomen?

Is het waar, dat hierdoor dat vervoer onmogelijk gemaakt wordt? Zo ja, is het waar dat daardoor de kosten voor de huidige gebruikers enorm zullen stijgen? Wie krijgt daarvoor uiteindelijk de rekening gepresenteerd?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie vroegen in hoeverre openbaar vervoer per bus, die voor een gedeelte van het traject per boot wordt vervoerd, onder de werkingsfeer van dit wetsvoorstel valt.

Gaarne vernamen de leden van de V.V.D.-fractie de reactie van de regering op de vraag of het zinvol is het NS-reizigersvervoer onder de werkingsfeer van de wet te laten vallen. In artikel 4, sub a, van het voorlopig concept-Besluit Personenvervoer wordt naar de mening van deze leden een te grote beperking gesteld aan vrijwilligersdiensten ten behoeve van onder meer gehandicaptenvervoer. Zij gaven de regering in overweging de redactie van dit artikel te wijzigen in: de som van de betalingen voor dat vervoer de kosten van de auto niet te boven gaat. Indien de regering een betere redactie zou kunnen formuleren die tegemoet komt aan de vele reacties uit de samenleving, dan houden deze leden zich daarvoor aanbevelen.

#### Artikel 4

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden over lid 1-6 de volgende vragen.

lid 1

Is het niet beter aan een vergunningverlening een toetsingsmoment te koppelen, en derhalve de vergunning niet voor onbepaalde tijd te verlenen?  
Is het gevaar van «slapende» vergunningen bij verlening voor onbepaalde tijd niet aanwezig? Welke garanties zijn er dat zulks gesignaleerd wordt?

lid 2

Waarom staat er in plaats van «kan» niet het woord «zal»?

lid 3

Welke termijnen worden in acht genomen bij wijziging of intrekking?

lid 5

Wat wordt verstaan onder een «redelijke» termijn?

lid 6

Waarom staat hier niet dat aan een vergunning voorschriften *worden* verbonden? Betekent de vermelding «kunnen» dat er ook vergunningen verleend gaan worden zonder voorschriften?

De leden 6 en 7 van dit artikel zouden zodanig geredigeerd dienen te worden dat de voorschriften verbonden aan de vergunning het doel moeten dienen, waartoe de vergunning wordt verleend, zo meende de V.V.D.-fractie.

#### Artikel 5

Wat gebeurt er ten aanzien van de vergunning als de vergunninghouder een fusie aangaat, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

Betekent het gestelde in de tweede zin van lid drie dat er ondanks de wijziging in de tenaamstelling toch na verloop van een jaar een nieuwe vergunning aangevraagd moeten worden, zo vroeg zij voorts.

Een vergunning kan o.m. blijkens artikel 5 – zo constateerden de leden van de C.D.A.-fractie – zowel worden verleend aan een natuurlijke als aan een rechtspersoon. In het laatste geval zal een bestuurder van de rechtspersoon moeten voldoen aan de te stellen eisen van vakbekwaamheid. Nu kwam het deze leden merkwaardig voor dat in artikel 5 wel is bepaald dat het overlijden van de natuurlijke persoon tot gevolg heeft dat de vergunning – zij het op termijn – vervalt, maar dat de rechtspersoon bij gebreke van een vakbekwame bestuurder zijn vergunning tot in lengte van jaren kan behouden. Zal dit niet kunnen leiden tot misbruik, zeker nu de vergunning voor onbepaalde tijd zal worden verleend? Lijkt het dan niet gewenst, in artikel 5 een bepaling op te nemen, volgens welke de vergunning vervalt als de rechtspersoon niet meer wordt bestuurd door een vakbekwaam persoon dus verdergaand dan de in artikel 75 gegeven mogelijkheid tot intrekking?

#### *Artikel 6*

De leden van de V.V.D.-fractie vonden, dat in sub b het woord «instelling» dient te vervallen, daar zij er immers vanuit gingen dat in een dergelijk geval geen gegevens overgelegd behoeven te worden.

#### *Artikel 7*

Waarom worden (zie de Memorie van Toelichting, blz. 70) de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid niet gesteld aan het verrichten van besloten busvervoer ten behoeve van particuliere doeleinden overigens; wat is dat precies), alsmede als dat vervoer wordt verricht als nevenactiviteit ten behoeve van een hoofdactiviteit die niet bestaat uit het vervoer van personen zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie constateerden dat in artikel 7, lid 1, wordt bepaald dat een vergunning slechts wordt verleend aan een vervoerder die voldoet aan eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, en dat in de volgende leden van dit artikel sprake is van de mogelijkheid van ontheffingen, al dan niet onder beperkingen. In de Memorie van Toelichting laat de minister weten, dat de eis van kredietwaardigheid voor het taxivervoer is vervallen. Kan een toelichting op deze beslissing worden gegeven? Wat zijn de oorzaken van de geringe betekenis in de praktijk? Kan de minister hierbij betrekken dat een gevolg zou kunnen zijn, dat de vergunning voor het verrichten van taxivervoer na faillissement van de vergunninghouder niet zonder meer kan worden ingetrokken? Zou het daarom geen voorkeur verdienen aan de kredietwaardigheid nadere eisen te stellen, zoals bij de beide andere categorieën personenvervoer?

#### *Artikel 8a*

Wat is de mening van de minister omtrent de suggestie van het BOV voor toevoeging van een artikel 8a, houdende een intentie tot een zo groot mogelijke decentralisatie, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

## **HOOFDSTUK II. OPENBAAR VERVOER**

### *Artikelen 9–11*

In de toelichting bij artikel 10 komt de gemeenteraad ter sprake, zonder dat deze overigens in de wetstekst genoemd wordt. Kan aangegeven



worden welke de rol van de gemeenteraad precies is bij de bevoegdheden van het college van b & w, zoals genoemd in de artikelen 9 t/m 11, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie stelden de volgende vraag betreffende het eerste lid van artikel 9. Kunnen burgemeester en wethouders aan meer dan één vervoerder vergunning verlenen voor het verrichten van lokaal openbaar vervoer volgens een door het college van b & w, vastgestelde dienstregeling?

De leden vroegen ten aanzien van lid 2 welke termijnen in acht genomen worden.

#### *Artikelen 10, 14 en 22*

Is de in deze artikelen bedoelde exploitatie- en vervoersplicht ten aanzien van de verschillende vormen van openbaar vervoer van hetzelfde karakter, zo vroeg de C.D.A.-fractie.

#### *Artikelen 11/15*

Op grond van welke overwegingen en/of bestuurspraktijk meent de minister dat overleg tussen de minister en de gemeenten over de samenhang tussen het lokale en het interlokale openbaar vervoer een voldoende waarborg is voor een betere integratie binnen het openbaar vervoer zonder dat nadere regels voor dit overleg worden aangegeven, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikelen 11/15/16/17/18*

Waarom wordt de voorkeur gegeven aan vaststelling van de dienstregeling door de minister in plaats van goedkeuring door de minister, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie.

De fractie van de R.P.F.-fractie wilde weten hoe de inspraakprocedure voor de totstandkoming van de dienstregelingen zal gaan verlopen, en of de algemene richtlijnen vanuit het ministerie niet dienstig kunnen zijn. Is het bovendien niet mogelijk de taxitarieven in het gehele land meer onder één noemer te brengen door enige randvoorwaarden hiervoor aan te geven?

#### *Artikel 11*

Waarom dienen regels via de Gemeentewet te worden vastgesteld inzake de dienstregeling en inspraak hieromtrent voor de gemeentelijke overheid, en worden geen nadere regels bepaald inzake dezelfde aangelegenheden voor de centrale overheid, zo vroegen de leden van de C.D.A.-fractie.

Wanneer zal de desbetreffende wijziging van de Gemeentewet de Kamer bereiken, zo vroegen zij voorts.

#### *lid 1*

Is het niet beter dat de vervoersonderneming een dienstregeling opstelt en ter goedkeuring voorlegt aan het college van B en W, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *lid 3*

Is het niet veel praktischer om op te nemen dat met betrekking tot de samenhang tussen het lokale en interlokale openbaar vervoer overleg verplicht is met de betrokken vervoersondernemingen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

De leden van de fractie van D'66 konden instemmen met de centrale rol van het college van burgemeester en wethouders in de regelingen met betrekking tot het lokale vervoer. Zij vroegen zich echter af of de samenhang tussen het lokale en het interlokale openbaar vervoer afdoende is geregeld. Artikel 11, derde en vierde lid, schrijven overleg voor, maar het is niet duidelijk op basis waarvan dit overleg plaats vindt en welke de gevolgen zijn indien het overleg niet bevredigend of zelfs in het geheel niet plaats vindt. Deze leden zouden hierover gaarne een uiteenzetting ontvangen.

#### *Artikel 12*

In dit artikel wordt nogal vaak verwezen naar een Algemene Maatregel van Bestuur, die liefst 14 artikelen blijkt te bevatten. Hoe past een en ander in het streven naar deregulering, met name waar het gaat om het vierde lid van artikel 32 van het concept-Besluit, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikelen 12/19*

Zoals uit de Memorie van Toelichting blijkt, zullen bij Algemene Maatregel van Bestuur te geven regels alleen betrekking hebben op de totstandkoming van de dienstregelingen van het locale en het interlocale openbaar vervoer. Acht, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie, de minister het noodzakelijk dat in dit kader eveneens in kwalitatieve en kwantitatieve termen aanwijzingen worden gegeven over het niveau van de dienstregeling, teneinde inhoud te kunnen geven aan het begrip «een redelijke voorziening» zoals dat in de considerans wordt genoemd? Zo nee, waarom niet?

#### *Artikel 13*

##### lid 2

Welke termijnen worden hierbij in acht genomen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

##### lid 3

Zal met betrekking tot het gestelde in dit lid voor het streekvervoer het NVS normgevend blijven, zo vroeg zij voorts.

De werking van het NVS als vraagafhankelijk systeem spoort lang niet altijd met het financieel belang van het Rijk, zo constateerde de P.v.d.A.-fractie. Kan het NVS wel blijven bestaan, en zo nee, wat komt er voor in de plaats?

Bij integratiestudies is de uitslag altijd dat de bus goedkoper is dan de trein. Zal met de wet in de hand nu telkens besloten worden spoortrajecten te sluiten? Wordt met deze wetstekst ook rekening gehouden met de sociale functie van het streekvervoer, zo vroeg zij tenslotte.

#### *Artikel 14*

Mag worden aangenomen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie, dat in overmacht-situaties toepassing van dit artikel niet plaats zal vinden. Hoe is een en ander geregeld?

#### *Artikel 15*

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen aan de orde. Welke normen denkt de minister te hanteren bij de vaststelling van de dienstregeling ex artikel 15, lid 1? Hoe wordt geoordeeld over de suggestie van de CVV om voor de beoordeling van de dienstregeling een onafhankelijke instantie in te schakelen?

Welke rol speelt de vervoerder bij de vaststelling van de dienstregeling?  
In lid 2 stelt de minister belanghebbenden in de gelegenheid wensen ten aanzien van de dienstregeling van het interlokaal openbaar vervoer kenbaar te maken.

Hoe denkt de minister de inspraak, van met name individuele belanghebbenden, op de NS-dienstregeling te verwezenlijken, die – gelet op de landelijke samenhang – uiterst moeilijk, zo niet onmogelijk, is?

Wie worden als belanghebbenden beschouwd ingevolge het tweede lid?  
Op welk moment is bekend welke financiële middelen beschikbaar zijn?  
Op welke wijze wordt het parlement daarbij betrokken?

#### *Artikelen 16–18*

De leden van de fractie van D'66 waren weinig gelukkig met de voor het interlokaal vervoer voorgestelde regeling, die zij wel zeer centralistisch vonden, en die een tamelijk gecompliceerde overlegstructuur in het leven roept, waarbij de afstemming tussen lokaal en interlokaal openbaar vervoer geschiedt door inschakeling van drie bestuurslagen.

Zij meenden dat het interlokaal vervoer – met uitzondering van de NS – op provinciaal niveau dient te worden geregeld. De hiertegen in de Memorie van Toelichting aangevoerde argumenten kwamen hen nogal overtrokken voor.

Thans is slechts voorzien in een adviesfunctie van het provinciaal bestuur. Deze riep bij de leden van de fractie van D'66 nog enkele vragen op. Uit de redactie van artikel 16, tweede lid, maakten deze leden op dat in alle gevallen waarbij een dienstregeling voor het interlokaal openbaar vervoer wordt vastgesteld de colleges van gedeputeerde staten om advies zal worden gevraagd. Het derde lid van dit artikel suggereert echter dat dit niet het geval is. Bovendien roept dit de vraag op wat moet worden verstaan onder een «ingrijpende wijziging van een dienstregeling». Het was deze leden opgevallen dat het wetsvoorstel niet voorziet in een adviesfunctie van het college van gedeputeerde staten in het geval de minister overweegt gebruik te maken van zijn bevoegdheden krachtens artikel 17, eerste lid. Zij meenden dat dit onjuist is.

Daarnaast vroegen zij zich af waarom in artikel 18, tweede lid, de bevoegdheden tot het vaststellen van de dienstregeling aan de minister wordt toebedeeld en niet aan het college van gedeputeerde staten.

#### *Artikel 16*

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Geldt de advisering zoals bedoeld in dit artikel ook voor de gehele NS-dienstregeling?

Hoe is de advisering geregeld met betrekking tot de grensoverschrijdende lijnen?

Welke concrete lijnen worden precies bedoeld met de in de memorie van toelichting (blz. 71) genoemde «regionale lijnen van NS»?

#### lid 2

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie vroegen, of met «het interlokale openbaar vervoer voorzover deze dienstregeling in de provincie wordt uitgevoerd» in het tweede lid de zogenaamde nevenlijnen van NS worden bedoeld. Is het in dat geval niet beter de tekst in die zin aan te passen?

#### lid 3

In dit lid is sprake van een «voornemen tot een ingrijpende wijziging van de dienstregeling». Wat wordt verstaan onder de kwalificatie «ingrijpende», en betreft het hier een wijziging van de lopende dienstregeling, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

Krijgen GS geen bericht omtrent het in het tweede lid bedoelde advies, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie, en waarom wordt in het vierde lid niet tevens het tweede lid van artikel 16 genoemd?

#### *Artikelen 17/21*

Indien de vaststelling van de interlokale dienstregeling wordt overgedragen aan een gemeente of een openbaar lichaam, strekt deze zich dan ook uit tot de regionale NS-lijnen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikel 17*

De leden van de P.v.d.A.-fractie legden de volgende vragen voor.  
Wordt, alvorens in te gaan op een verzoek van het college van B & W ingevolge artikel 17, eerst de provincie daarover geraadpleegd?

Wat wordt in het eerste lid met «doelmatig» bedoeld?

Krijgen de gemeenten, die ingevolge dit artikel extra bevoegdheden hebben gekregen, daarvoor ook een adequate financiële vergoeding?

Wat gebeurt er, als gemeenten niet accoord gaan met de voorgestelde overdracht van bevoegdheden?

Hoe ligt de situatie als een randgemeente, waarbij men voornemens is bevoegdheden over te dragen, zelf meer dan 50 000 inwoners heeft, en dus recht heeft op eigen zeggenschap over het lokale openbaar vervoer?

Kan het voorstaande uitgewerkt worden met betrekking tot het gestelde in de tweede alinea van de memorie van toelichting (blz. 72)? Kan daarbij ook ingegaan worden op de verhouding Amsterdam/Amstelveen. Den Haag/Rijswijk–Leidschendam–Voorburg en Rotterdam/Schiedam–Vlaardingen?

Hoe zal deze regeling toegepast gaan worden voor niet-centrum gerichtlijnen?

Kan de uitdrukking in de memorie van toelichting «verlengd lokaal vervoer» nader toegelicht worden?

Geldt de overdracht ook voor (gedeelten van) NS-lijnen?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie stelden de volgende vraag.

Is overdracht van de bevoegdheid tot verlening van een vergunning alsmede van de bevoegdheid tot vaststelling van een dienstregeling aan B&W pas mogelijk, nadat B&W die dienstregeling reeds hebben vastgesteld, zoals lid 1 suggereert?

De leden van de V.V.D.-fractie konden geen begrip opbrengen voor het feit dat provincies ingevolge artikel 55 verplicht zijn hun bevoegdheden tot vergunningverlening voor het taxivervoer over te dragen in geval gemeenten tot een gemeenschappelijke regeling komen, terwijl de minister zulks ten aanzien van zijn bevoegdheden terzake van vergunningverlening en dienstregeling van interlokaal openbaar vervoer alleen hoeft te doen als hij dit doelmatig acht. Zij verlangden van de Regering een toelichting waarin zij tot deze discretionaire bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat was gekomen.

Deze leden wensten tevens een explicatie ten aanzien van het in deze artikelen bedoelde interlokale openbaar vervoer. Zij namen aan, dat hiermede niet NS-lijnen bedoeld worden, en vroegen of dit dan ook in de wet kan worden vastgelegd.

#### *Artikel 18*

De leden van de P.v.d.A.-fractie plaatsten de volgende vragen bij dit artikel.

Kunnen de «belanghebbenden», genoemd in het eerste lid, ook in een andere gemeente wonen dan die van het bedoelde college van B & W?



Waarom wordt het verschil van mening, bedoeld in het tweede lid, niet voorgelegd aan de provincie, als «logische» volgende bestuurslaag?

Omtrent het tweede lid vroegen de leden behorende tot de C.D.A.-fractie of in de eerste zin geen sprake dient te zijn van «gemeenten».

#### *Artikel 19*

Geldt dit artikel ook ten volle voor de Nederlandse Spoorwegen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikel 20*

De leden van de P.v.d.A.-fractie wierpen de volgende vragen op.  
Houdt het gestelde in dit artikel in, dat in een gebied met een gemeenschappelijke regeling de regiogemeenten medeverantwoordelijkheid krijgen voor het lokale openbaar vervoer van de centrumgemeente?

Waarom is bij een gemeenschappelijke regeling volgens de memorie van toelichting beroep op een hoger orgaan (i.c. de minister) «niet nodig»? Wat heeft het stemmen met meerderheid van stemmen in het dagelijks bestuur daarmee te maken?

Speelt bij deze regeling het aandeel in het geheel van het ingebrachte openbaar vervoer nog een rol?

Als in de memorie van toelichting, laatste alinea blz. 73, gesteld wordt, dat de WGR de mogelijkheid tot een verdere verbreding naar de behartiging van verkeer en vervoer in ruime zin biedt, betekent dat dan dat de minister in zo'n geval ook bereid is haar bevoegdheid ten aanzien van autosnelwegen in het betrokken gebied (planning, beheer e.d.) over te dragen?

#### *Artikel 21*

De P.v.d.A.-fractie stelde de volgende vragen aan de orde.

Geldt de overdracht van ministeriële bevoegdheden ook voor (gedeelten van) NS-lijnen?

Is voor de interlokale lijnen binnen een gemeenschappelijke regeling het NVS van toepassing of kan de afweging van het te bieden openbaar vervoer plaatsvinden binnen ruimere kaders, zoals het gemeenschappelijke verkeers- en vervoersbeleid?

Welke termijnen zijn gemoeid met het in lid 2 gestelde?

Hoe denkt de minister het tot stand komen van gemeenschappelijke regelingen tussen centrumgemeente en randgemeenten te begeleiden, zo vroeg de R.P.F.-fractie. Indien de bevoegdheden zijn overgedragen aan een openbaar lichaam, hoe open is dan de markt voor bij voorbeeld de agglomeratielijnen voor de nieuwkomers, zo vroeg zij voorts.

#### *Artikel 22*

Is met deze redactie van het artikel volledig tegemoet gekomen aan de bezwaren van de Raad van State, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikel 23*

De leden van de P.v.d.A.-fractie plaatsten bij dit artikel de volgende vragen.

Waarom is in het derde lid geen overleg geregeld met reizigersbelangenorganisaties?

Vallen onder dit artikel ook bevoegdheden ten aanzien van de zonering? Zo nee, waar is dat dan geregeld?

Waarom is de volgens lid 1 bij algemene maatregel van bestuur gestelde uitzondering met betrekking tot de Nederlandse Spoorwegen, niet in de wet opgenomen?

Op welke wijze wordt het parlement bij de vaststelling van de tarieven betrokken? Kan terzake de procedure worden weergegeven?

Volgens de memorie van toelichting wordt via het vierde lid ook de zonering geregeld. In het Besluit is daarover in de artikelen 43 t/m 54 echter niets te vinden. Welke zijn precies de voornemens met betrekking tot de zonering?

Dient – zo vroeg en de leden behorende tot de C.D.A.-fractie niet te worden bepaald op welke wijze de tarieven en modellen van vervoersbewijzen bekend worden gemaakt?

Verdiert het verder geen voorkeur – in navolging van artikel 3, lid 5, van de Wet VOV – te bepalen, dat de geldigheid van de tarieven en modellen van vervoersbewijzen niet ingaat vóór een behoorlijke en tijdige bekendmaking ervan?

Waar zal de bevoegdheid komen te liggen voor de vaststelling van de zonering, zo vroeg de S.G.P.-fractie.

Wat de tariefstelling betreft was het de R.P.F.-fractie nog niet duidelijk op welke wijze gemeenten die een rijksbijdrage ontvangen hierop invloed kunnen uitoefenen, en op welke wijze er concurrentie met gemeenten zonder een dergelijke bijdrage zal kunnen ontstaan die in de hand is te houden. Over welke termijn kunnen tarieven voor reclamadoeleinden worden vastgesteld buiten de ministeriële vaststelling om?

#### *Artikelen 23/24*

In de memorie van toelichting wordt onder paragraaf 5.2 vermeld dat in het wetsvoorstel de materie is opgenomen van de wet van 28 maart 1984 houdende *uniforme regelen inzake de vervoersvoorwaarden van het openbaar vervoer* (Wet VOV, Stb. 108). Waarom, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie, is de tekst van die wet niet – behoudens de nodige aanpassingen van de terminologie – letterlijk overgenomen? Waarom is artikel 3, lid 6 van de Wet VOV niet in het wetsvoorstel opgenomen?

Waarom is artikel 5, lid 3 van de Wet VOV niet in het wetsvoorstel opgenomen? Is dit geen noodzaak aangezien de hier bedoelde afwijking van het Burgerlijk Wetboek slechts rechtsgeldig kan geschieden in een wet in formele zin?

#### *Artikel 25*

Welke «bepaalde gevallen» (Memorie van Toelichting blz. 74) worden bedoeld in verband met gratis openbaar vervoer, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikelen 25/26/27/28*

Waarom is de verbodsbepaling van artikel 7 van de Wet VOV niet in het wetsvoorstel opgenomen, zo vroeg de fractie van de P.v.d.A.

#### *Artikel 26*

Kunnen met dit artikel in de hand ook preventieve maatregelen getroffen worden, bij voorbeeld het ontzeggen van de toegang van bepaalde treinen aan voetbalsupporters door NS-personeel, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

## Artikel 28

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Waarom zijn niet, evenals in artikel 8, lid 3 Wet VOV onder lid 1.b na «aanwijzingen» de woorden «onder meer» toegevoegd. Is het niet zo dat de beperking in lid 2 tot de onderwerpen genoemd bij a, b en c, als gevolg heeft dat andere onderwerpen niet in het Besluit Personenvervoer kunnen worden geregeld, zoals de toelating van handbagage (artikel 47 BPV)? Zo nee, waarom niet?

Waarom is er niet voor gekozen in de aanhef van lid 2 na «Bij» toe te voegen «of krachtens» – naar analogie van artikel 23, lid 4 – ten einde de geldigheid van de in de artikelen 48, lid 1, 51, onder b, 52, lid 2, 54 de leden 3 en 4 en eventuele andere artikelen van het BPV aan de Minister toegekende bevoegdheden buiten twijfel te stellen?

Ontbreekt in dit artikel niet een bepaling, dat ook andere zaken, zoals handbagage (zie artikelen 3, lid 1 en 2, en 23, lid 4 van de Wet V.O.V.) nader bij algemene maatregel van bestuur kunnen worden geregeld, zo vroeg de C.D.A.-fractie. In de Wet V.O.V. staat overigens vermeld: «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur». Waarom is dit hier niet overgenomen, zo vroeg zij voorts.

## Artikel 29

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Acht de minister het, omwille van de duidelijkheid, niet noodzakelijk dat wordt aangegeven dat de artikelen 30 t/m 41 – gelet op de EG-verordening 1191/69 – niet op NS van toepassing zijn? Zo nee, waarom niet?

Wat vindt de minister van de suggestie van de BOV om een parallel te trekken met de gang van zaken ingevolge de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing, en parlement en andere betrokkenen jaarlijks inzicht te bieden in de financiële vooruitzichten?

Kan terzake tevens commentaar gegeven worden op het voorgestelde amendement (28A)?

## Artikel 31

Zal het hier genoemde doelmatigheids criterium een autonoom karakter dragen, of zal het oordeel van de minister mede beïnvloed worden door financiële overwegingen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

Zal de financiële bijdrage een lump-sum karakter hebben, zo vroeg zij voorts.

## Artikelen 32 t/m 36

De leden van de C.D.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Dient in deze artikelen niet duidelijker te worden aangegeven, wat wel en wat niet wordt bedoeld? Kunnen de gemeenten, bedoeld in artikel 32 en 33, van meer dan één zijde een financiële bijdrage ontvangen? Indien dit niet de bedoeling is, moet dan niet aan artikel 32 worden toegevoegd, dat de bijdrage niet wordt verleend als de gemeenten reeds een financiële bijdrage ontvangen op grond van artikel 35 of 36?

Moet evenzo niet aan artikel 33 worden toegevoegd, dat de bijdrage niet wordt verleend als de gemeenten reeds een financiële bijdrage ontvangen op grond van artikel 36?

Moet ten aanzien van de vervoerder niet aan artikel 34 worden toegevoegd, dat de bijdrage niet wordt verleend als de vervoerder reeds een financiële bijdrage ontvangt op grond van artikel 35 of 36?

### *Artikel 32*

De P.v.d.A.-fractie wenste antwoord op de volgende vragen.

De randgemeenten van de drie grote steden zijn thans over het algemeen geen openbaar vervoer subsidiërende (BOS-)steden. Dienen zij straks, om het hen door de centrumgemeente geboden openbaar vervoer te houden, de bijdrage wel aan te vragen?

Waarop is het getal van 50 000 inwoners precies gebaseerd, en waarom is geen rekening gehouden met de structuur van gemeenten?

Het is een bekend verschijnsel, dat taakstellingen van zgn. groeigemeenten met betrekking tot toekomstig inwonertal om allerlei redenen vaak niet gehaald worden. Is daar rekening mee gehouden?

### *Artikel 33*

Is dit artikel gecreëerd voor enkele BOS-steden met minder dan 50 000 inwoners, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie, en hoe is de inspraak van de gemeente hierbij geregeld?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie vroegen, of gemeenten met tenminste 50 000 inwoners ook onder de werking van dit artikel kunnen vallen, indien (lokaal) openbaar vervoer in die gemeenten wordt verricht. In geval deze vraag bevestigend wordt beantwoord, is er dan geen sprake van onduidelijkheid c.q. tegenstrijdigheid met artikel 32, onder a?

### *Artikel 37*

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Kan met de redactie van dit artikel op adequate wijze ingespeeld worden op toekomstig te verwachten gebruik van het openbaar vervoer, bij voorbeeld in het geval van nieuwbouwwijken?

Zijn er met het oog op het uitgangspunt «gebruik van het openbaar vervoer» nog mogelijkheden voor een sturend verkeers- en vervoersbeleid?

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen de regering om een reactie op hetgeen het BOV aangaande dit artikel in haar commentaar heeft gesteld, te weten dat een tweede lid aan dit artikel zou moeten worden toegevoegd inhoudend dat wijziging van het vervoergebruik, opgetreden in het jaar dat vooraf gaat aan enig begrotingsjaar, in aanmerking wordt genomen, met ingang van het jaar dat volgt op dat begrotingsjaar.

### *Artikel 38*

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden een tweetal vragen aan de orde.

In de zgn. «nadere regels» zitten nogal wat veronderstellingen: met name g. de toerekening van de vervoersopbrengsten is moeilijk te voorspellen. Is er een nacalculatie achteraf voorzien? Welke hoofdlijnen van de thans in het concept-Besluit opgenomen bepalingen lenen zich voor opname in de wet?

Ontbreken in dit artikel – zo vroegen de leden behorende tot de C.D.A.-fractie – geen bepalingen betreffende verhoging c.q. verlaging van bijdragen door bijvoorbeeld gehele of gedeeltelijke vervanging van spoorlijnen door buslijnen en omgekeerd?

### *Artikel 40*

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Is er binnen de bepaling van het eerste lid ruimte voor een financiële meerjarenplanning?

Wanneer vindt voor de aanvang van het jaar vaststelling plaats?

Welk overleg vindt met belanghebbenden voor de vaststelling plaats?



Mag uit het tweede lid begrepen worden, dat er geen ruimte is voor tegenvallers? Wat te doen als ze er wel zijn?

Kan een overzicht verstrekt worden vanaf het *eerste* jaar dat van rijkswegen een bijdrage in de tekorten van het openbaar vervoer gegeven is (dus spoorwegen, stads- en streekvervoer) in de begrote tekorten en de bedragen zoals die uiteindelijk in de rekening zijn opgenomen; een en ander uitgesplitst naar de genoemde soorten openbaar vervoer?

#### *Artikel 41*

Hoe lang is de «redelijke termijn», genoemd in het tweede lid, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikel 42*

Wanneer is sprake van een onevenredige belasting, zo luidde de vraag van de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikel 43*

De P.v.d.A.-fractie wierp de volgende vragen op.

Kan de minister aangeven wat het karakter en de omvang van de gegevens moeten zijn voor de beoordeling van subsidie-aanvragen ten behoeve van infrastructurele werken, anders dan aangegeven in het Besluit Personenvervoer (concept-voorstel met ambtelijke status d.d. 21-06-1985), waar in artikel 87 lid 3 alleen sprake is van «nadere inlichtingen»?

Waarom is de subsidiëring van infrastructuur niet voor het gehele openbaar vervoer gelijk getrokken?

Kan de tekst van artikel 90 van het ontwerp-Besluit niet beter in de wet worden opgenomen, te zamen met een te subsidiëren percentage?

### **HOOFDSTUK III. BESLOTEN VERVOER**

#### *Artikel 44*

De P.v.d.A.-fractie vroeg het volgende.

Acht de minister het wenselijk dat in lid 2 aan de criteria voor de toekenning van een vergunning wordt toegevoegd dat de aanvraag zal worden beoordeeld in de totale vraag/aanbod-verhouding voor het besloten busvervoer, analoog aan hetgeen in artikel 49, lid 3, met betrekking tot het taxivervoer is vermeld? Zo nee, waarom niet?

#### *Artikel 49*

De P.v.d.A.-fractie ontving graag antwoord op de volgende vragen.

Zijn er voorzieningen getroffen met betrekking tot de huidige vergunninghouders?

Wordt de nieuwe vergunning overdraagbaar, c.q. verhandelbaar?

#### Lid 1

Wie kan een vergunning voor het verrichten van taxivervoer aanvragen?

#### Lid 3

Op welke wijze zal de vraag naar taxivervoer vastgesteld worden, en hoe past het aanbod van taxivervoer daarbinnen?

Is het de bedoeling dat Gedeputeerde Staten de gemeentebesturen consulteren voordat zij overgaan tot vergunningverlening?

#### *Artikel 50*

De leden van de D'66-fractie vroegen waarom de bevoegdheid van de colleges van gedeputeerde staten tot het wijzigen of intrekken van vergunningen, zoals opgenomen in artikel 50, is beperkt tot gevallen waarin de vraag naar taxivervoer binnen het gebied waarvoor de vergunning is verleend. Zou bij voorbeeld ook het overtreden van de aan de vergunning verbonden voorwaarden niet een reden moeten kunnen zijn voor het wijzigen of intrekken van een vergunning?

#### *Artikel 51*

Om welke reden is het laatste deel van dit artikel vanaf «tenzij» opgenomen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikelen 52/53*

De P.v.d.A.-fractie stelde de volgende vragen.  
Door wie worden de tarieven voor het taxivervoer vastgesteld als sprake is van overschrijding van het gebied waarvoor een vergunning verleend is? Waarom is in het eerste lid van de bepaling opgenomen dat ontheffing van de tarieven verleend wordt in het geval van een schriftelijke overeenkomst? Hoe lang is een «bepaalde periode», en is «meermalen» ook bij voorbeeld twee keer?

In artikel 53 is sprake van vastgestelde tarieven, tenzij de vervoerders en de reizigers een overeenkomst als bedoeld in artikel 52 hebben gesloten. Het viel de leden behorende tot de C.D.A.-fractie allereerst op, dat in artikel 52 waarnaar wordt verwezen, de reiziger niet is genoemd. Vervolgens signaleerden deze leden, dat in artikel 53 geen sprake is van een instantie namens of ten behoeve van de reiziger. Zou het geen aanbeveling verdienen beide artikelen in deze zin aan te passen?

#### *Artikel 54*

Waarom wordt hier gesproken over «Provinciale Staten», terwijl elders Gedeputeerde Staten acteren, zo vroeg de fractie van de P.v.d.A.

### **HOOFDSTUK IV. INTERNATIONAAL VERVOER**

#### *Artikel 56*

De P.v.d.A.-fractie vroeg het volgende.  
In het verband van dit artikel wordt verwezen naar de Algemene Maatregel van Bestuur. In het concept-besluit is niets te vinden. Kan dat alsnog geregeld worden?  
Waarom is gekozen voor een volledige onderbrenging van de regels in het besluit? Kan er geen raamwerk in de wet?

### **HOOFDSTUK V. BEZWAAR EN BEROEP**

#### *Artikel 57*

De P.v.d.A.-fractie wenste antwoord op de volgende vragen te ontvangen.  
Wie wordt bedoeld met de in het eerste lid genoemde «degene die rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen»? Vallen daar ook reizigers onder?  
Is het College van Beroep voor het Bedrijfsleven wel het meest geschikte orgaan om als beroepsinstantie te fungeren voor bij voorbeeld besluiten van het college B & W?

Worden dergelijke besluiten, voortvloeiend uit de Wet personenvervoer, niet als bestuurlijke besluiten gezien die onderhevig kunnen zijn aan het zgn. AROB-beroep of het Kroonberoep?

Wordt met de in het eerste lid genoemde beschikking alleen een beschikking van de minister bedoeld?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie namen aan, dat in het derde lid in plaats van «besloten vervoer» vermeld moet staan «besloten busvervoer».

#### *Artikelen 58/59*

De P.v.d.A.-fractie stelde het volgende aan de orde.

In het commentaar van de ANWB d.d. 30 augustus 1985 (VW-85-588) wordt kritiek geuit op de onduidelijkheid van deze artikelen in relatie met de artikelen. 17, 20 en 21. Kan de minister hier een uitvoerig commentaar op geven?

De totale termijn waarbinnen een beroep/bezwaar afgehandeld dient te worden kan in principe 7 maanden bedragen. Een dienstregeling wordt meestal voor 12 maanden vastgesteld. Staat de termijn waarbinnen het beroep-/bezwaarschrift afgehandeld moet zijn wel in juiste verhouding tot de looptijd van de dienstregeling? Voor ingewikkelde dienstregelingen immers, zoals die van de NS, kan zelfs bij een toegewezen beroep/bezwaar het resultaat niet eens meer in de nieuwe dienstregeling verwerkt worden.

Is de gestelde termijn van zes maanden, waarbinnen de gemeenteraad resp. de minister moet beslissen op een bezwaarschrift tegen de dienstregeling, niet wat royaal uitgevallen, zo vroegen de leden behorende tot de C.D.A.-fractie, die erop wezen dat bij de hantering van de maximale termijn pas zeven maanden na de datum van ingang van de dienstregeling duidelijk wordt hoe de dienstregeling definitief zal zijn.

#### *Artikel 59*

Is een constructie waarbij degene, die de dienstregeling vaststelt, ook de bezwaarschriften afhandelt wel verstandig gekozen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

### **HOOFDSTUK VI. OVERIGE BEPALINGEN**

#### *Artikel 60*

De leden van de P.v.d.A.-fractie wierpen onderstaande vragen op.

Hebben de bevoegdheden, genoemd onder a, c en d, alsmede artikel 102, lid 3, BPV ook betrekking op regels voor materieel en bestuurders waar het gaat om de veiligheid van het spoorwegverkeer? Zo ja, behoren deze bevoegdheden dan niet eerder thuis in de Wet Railwegen, waaraan door het ministerie wordt gewerkt? Zo nee, is een en ander dan niet in strijd met de basisfilosofie Verhouding Rijksoverheid-NS?

In de memorie van toelichting wordt ervan uitgegaan dat door standaardisatie en gemeenschappelijke aanschaf kosten bespaard kunnen worden. De regels in het besluit zullen daar uiteraard op aansluiten. Ligt het echter ook in de bedoeling om de regels zodanig te stellen, dat een goedkopere aanschaf door een vervoerder buiten de staandaardnormen om, maar uiteraard niet van mindere kwaliteit onmogelijk wordt gemaakt?

Welke bepalingen zijn c.q. zouden worden getroffen met betrekking tot het vervoer van fietsen, zo vroegen de leden behorende tot de C.D.A.-fractie.

Kan de minister mededelen, waarom de Wet V.O.V. niet integraal is overgenomen in het voorliggende wetsvoorstel en waarom vele bepalingen van die wet in het vervolg via een Algemene Maatregel van Bestuur

worden geregeld, terwijl deze wet pas in het voorjaar van 1984 door de wetgever is vastgesteld, zo vroegen zij voorts. Met welke instantie is overleg gepleegd omtrent deze vorm van incorporatie van de V.O.V. in dit wetsvoorstel?

De leden van de fractie van D'66 twijfelden sterk aan de wenselijkheid tot het kunnen stellen van regels met betrekking tot de aanschaf van bussen door een gemeente of een vervoerder te wiens behoeve de minister een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer heeft verleend. Zij meenden dat de voorgestelde bevoegdheid op rijksniveau niet past in de verantwoordelijkheid van de gemeenten en de regionale vervoerbedrijven, en ook in strijd is met de herhaaldelijk door de minister van Verkeer en Waterstaat kenbaar gemaakte opvatting dat zij niet langer een superwethouder voor het openbaar vervoer wenst te zijn.

#### *Artikel 61*

De leden van de P.v.d.A.-fractie stelden de volgende vragen.

Dienen bij de in onderdeel c genoemde organisaties ook niet de organisaties die de belangen van gehandicapte reizigers behartigen te worden genoemd? Zo nee, waarom niet?

#### *Artikel 65*

De P.v.d.A.-fractie wierp de volgende vragen op.

Wat is de reden dat in lid 2 het toezicht op de naleving van krachtens artikel 28, lid 2, gegeven regelen is uitgesloten?

Moet dit toezicht ook niet betrekking hebben op onderwerpen als het gebruik van vervoerbewijzen en de plaatsing van de in artikel 47 BPV bedoelde handbagage?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie informeerden naar de wijze van bekendmaking van de in deze artikelen bedoelde aanwijzingen. Waarom is dit overigens niet in de tekst van bedoelde artikelen opgenomen? Deze leden vroegen voorts, of de aangewezen ambtenaren en personen niet de eed moeten afleggen? Ook hieromtrent misten zij een bepaling.

#### *Artikel 71*

Behoeft dit artikel geen bepaling onder welke omstandigheden de legitimatieplicht geldt; een en ander conform artikel 11, lid 4, Wet V.O.V., tweede volzin, die verwijst naar lid 3, waaruit volgt dat de legitimatieplicht slechts verplicht is bij «abnormale» gevallen, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie.

#### *Artikel 74*

Wat is de reden dat in dit artikel slechts een deel van de materie van artikel 11, lid 3, onder b, Wet V.O.V. en in het geheel niet de materie van artikel 11, lid 3, onder c, Wet V.O.V. is opgenomen, zo vroegen de fracties van de P.v.d.A. en van het C.D.A. Laatstgenoemde fractie vroeg nog of dat er niet toe leidt dat preventieve controle op wapens onmogelijk wordt.

#### *Artikel 86*

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen de regering de bepalingen t.a.v. de voorlopige vergunning voor het besloten busvervoer (artikel 86) onder te brengen bij artikel 4, zodat nieuwe ondernemingen altijd eerst een voorlopige vergunning zullen verkrijgen behoudens de in artikel 86 genoemde uitzonderingen.



### *Artikel 99*

Kan de minister mededelen hoe thans wordt gedacht over de inwerking-treding van verschillende artikelen of onderdelen van het wetsvoorstel, zo vroeg de C.D.A.-fractie.

### *Considerans*

Kan de minister een definitie geven van het begrip «een redelijke voorziening» in de vraag naar personenvervoer, zoals vermeld in de considerans van het wetsvoorstel, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie.

Zoals uit de Memorie van Toelichting blijkt vormen niet de doelstellingen met betrekking tot het verkeers- en vervoersbeleid de belangrijkste overwegingen tot het invoeren van de wet, maar doelstellingen van algemeen bestuurlijke aard. Dienen deze overwegingen dan ook niet opgenomen te worden in de considerans? En dient daaraan dan niet de voorwaarde te worden toegevoegd dat zij zijn te verenigen met een deugdelijke voorbereiding en uitvoering van een geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid, zoals neergelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer?

Waarom is in de considerans gekozen voor de formulering «de vraag naar personenvervoer»? Wat wordt gedacht van een wijziging in: «de behoefte aan personenvervoer»?

De voorzitter van de Commissie,  
Rienks

De griffier van de Commissie,  
Teunissen