

Vergaderjaar 1985–1986

18985

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

Nr. 9

### EINDVERSLAG

Vastgesteld 14 februari 1986

Bespreking van de memorie van antwoord en de daarbij gevoegde nota van wijziging gaf in de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> aanleiding tot de volgende vragen en opmerkingen.

Onder het voorbehoud dat de regering deze tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de plenaire beraadslaging over het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

### ALGEMEEN

#### 1. Inleiding

De leden behorend tot de fractie van de P.v.d.A. toonden zich niet verrast door de snelheid waarmee de memorie van antwoord de commissie heeft bereikt. Waar reacties op andere inbrengen soms jarenlang op zich laten wachten, heeft de afhandeling van het onderhavige wetsvoorstel bij regering en regeringspartijen een wel zeer hoge prioriteit gekregen. Dat zulks tot interessante verwickelingen kan leiden constateerden genoemde leden tijdens de laatst gehouden jaarvergadering van het BOS waar de woordvoerder van de C.D.A.-fractie opgelucht reageerde toen geen van de sprekers een grotere rol voor de provincie in het openbaar vervoer bepleitte. Blijkbaar had deze woordvoerder nog geen kennis kunnen nemen van de inbreng van zijn fractie voor het voorlopig verslag over het wetsvoorstel Personenvervoer, die overigens redelijk in het verlengde ligt van suggesties die een andere woordvoerder van de grootste regeringsfractie op de vorige jaarvergadering van het BOS had gedaan.

De gang van zaken illustreert naar het oordeel van genoemde leden dat de zorgvuldigheid tamelijk ondergeschikt is gemaakt aan de beoogde snelheid. Ook de memorie van antwoord ademt die sfeer. Van een zorgvuldige reactie kan niet of nauwelijks worden gesproken. Van enige tegemoetkomendheid in de richting van de Kamer is geen sprake. Dat met een dergelijke aanpak wissels op de toekomst worden getrokken is, naar het de leden van de P.v.d.A.-fractie voorkwam, blijkbaar in de «koop» begrepen. Deze leden zouden het overigens op prijs stellen om van de minister te mogen vernemen waarom de memorie van antwoord

<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 Berg (PvdA), Van Noord (CDA), Kosto (PvdA), Bruggeman (VVD), Mateman (CDA), Schartman (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).

op een toch tamelijk ingewikkeld wetsvoorstel als thans voorligt wel in zeer korte tijd kan worden geschreven terwijl bij andere wetsvoorstellen veel meer tijd wordt genomen. Als voorbeeld noemden zij het eveneens aanhangige wetsvoorstel dat de invoering van ademanalyseapparatuur bij alcoholcontroles in het verkeer beoogt. Het belang van dit wetsvoorstel wordt kamerbreed onderschreven, de maatschappelijke relevantie gaat wellicht die van de wet Personenvervoer te boven. Kan de minister uitleggen waarom de memorie van antwoord op bedoeld wetsvoorstel de Kamer niet eveneens binnen enkele weken na inzending van het voorlopig verslag heeft bereikt? Is dáár een serieuze poging toe ondernomen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is die poging mislukt?

De leden van de P.v.d.A.-fractie vonden de reactie op de in het voorlopig verslag gemaakte opmerkingen over het globale karakter weinig overtuigend. In het Besluit Personenvervoer worden wel degelijk belangrijke zaken geregeld. Wie dat ontkent, ontkent de werkelijkheid.

De leden van de P.v.d.A.-fractie waren door het antwoord van de minister niet tot een andere opvatting gekomen ten aanzien van de betrokkenheid bij de algemene maatregel van bestuur (amvb). Zij zouden een wettelijke voorziening voor de betrokkenheid van de Kamer bij de totstandkoming en wijziging van amvb's op prijs stellen.

Kan inzicht worden gegeven in al dié relevante punten die nog onderdeel uitmaken van overleg, zo vroegen deze leden. Wanneer zal bedoeld overleg met de Nederlandse Spoorwegen (NS) zijn afgerond?

De trefwoorden «Vereniging van Nederlandse Gemeenten» (VNG) en het rapport van de commissie-Vonhoff achtten de leden hier aan het woord sprekend over een planningwet een weinig doortimmerde onderbouwing van ministers opvattingen in deze. Wellicht dat de opmerkingen van deze leden in het voorlopig verslag nog eens zouden kunnen worden nagelezen.

Na alle uiteenzettingen in de afgelopen jaren constateerden de leden van de P.v.d.A.-fractie nog eens dat een belangrijk element uit een door een kabinet van C.D.A. en V.V.D. vastgesteld Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) zonder maatschappelijke discussie tot «fictie» is verheven. Voor het overige verwezen zij ook hier nog eens naar hun inbreng voor het voorlopig verslag.

Deze leden waren verrast door de zegeningen die, voortvloeiend uit het wetsvoorstel, in het vooruitzicht kunnen worden gesteld. Van de vele vragen die bij hen opkwamen wilden zij er slechts twee stellen: Waarom zal in de toekomst de afstemming tussen streekvervoer en NS beter zijn dan thans het geval is? Welke elementen uit het wetsvoorstel bevorderen het collectief vervoer?

De leden van de P.v.d.A.-fractie waren met NS van mening dat, daar de Wet Voorwaarden Openbaar Vervoer (Wet VOV) pas onlangs tot stand is gekomen, inhoudelijke wijzigingen bij de incorporatie dienen te worden gemotiveerd. Zij nodigden de minister daartoe uit.

Sprekend over de NS vroegen de leden hier aan het woord wanneer de overeenkomst waarvan sprake is tegemoet kan worden gezien? Mag er van uit worden gegaan dat op het moment dat overeenstemming wordt bereikt ook de NS van oordeel zal zijn dat de in een andere reactie nog eens benadrukte discrepantie tussen wetsvoorstel c.q. concept-besluit en de basisfilosofie Verhouding Rijksoverheid-Nederlandse Spoorwegen (VRONS) niet meer zal bestaan?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie toonden zich erkentelijk voor de ruime aandacht die de minister heeft geschonken aan hun beschouwingen inzake het voorliggende wetsvoorstel. De uitvoerige beantwoording van hun vragen en de aanpassingen in het wetsvoorstel middels de nota van wijziging zagen zij als een bijdrage tot gemeen overleg tussen regering en Kamer. Hoewel zij in hoofdzaak konden instemmen met het wetsvoorstel zoals dit thans voorligt, meenden deze leden op een aantal zaken toch terug te moeten komen, deels uit een behoefte aan meer

duidelijkheid, deels uit een behoefte aan een verdere aanpassing van het voorstel van wet op onderdelen.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie hadden zich erbij neergelegd, dat thans geen wettelijke voorziening mogelijk is tot integratie van het totale personenvervoer. Een strakke planningswet achtten zij overigens onwenselijk. Desondanks verklaarden zij vast te houden aan het opnemen van één of meer bepalingen, waaruit de samenhang van openbaar vervoer en particulier verkeer wordt erkend alsmede de samenhang met andere beleidsterreinen.

Op grond van dergelijke bepalingen kan de minister verantwoording afleggen voor een zorgvuldige afweging bij de uitvoering van de wet, zoals inzake de vaststelling van tarieven, de vaststelling van het voorzieningsniveau middels de dienstregeling en het al dan niet overdragen van bevoegdheden. In die situatie kan de Kamer de minister aanspreken, waarbij deze leden als norm dachten aan een maatschappelijk verantwoord evenwicht tussen enerzijds het gebruik van de personenauto en anderzijds de omvang en het gebruik van een goed functionerend openbaar vervoer.

Hoewel de leden van de V.V.D.-fractie bewondering koesterden voor het relatief korte tijdsbestek, waarbinnen de memorie van antwoord is uitgebracht, konden zij zich niet aan de indruk onttrekken, dat op een aantal vragen en voorstellen van hun kant slechts marginaal is ingegaan. Deze wijze van beantwoording noodzaakte deze leden er toe bepaalde onderdelen van haar inbreng in het voorlopig verslag nogmaals onder de aandacht te brengen.

De visie van de regering op de betrokkenheid van de Kamer bij de totstandkoming van de algemene maatregel van bestuur i.c. het Besluit personenvervoer werd door deze leden niet gedeeld, daar de invloed van de Kamer op de concrete invulling van deze wet op geen enkele wijze is gewaarborgd. Het toegezonden voorlopige concept-voorstel verschaft een goed inzicht in de voornemens van de regering betreffende de inhoud van de op te stellen algemene maatregel van bestuur, maar sluit geenszins uit dat nog ingrijpende wijzigingen worden aangebracht. Daar gekozen is voor een globale opzet van de wet zullen naar de mening van deze leden niet slechts detailpunten nader worden geregeld, zoals hen dan ook gebleken is uit bestudering van het voorlopige concept-voorstel. Deze leden wezen hierbij op wezenlijke onderdelen van dit voorstel, die voorheen in de Wet VOV waren geregeld. Deze leden verzochten de regering derhalve in het wetsvoorstel een regeling op te nemen, die in overeenstemming is met de betrokkenheid van de Kamer bij de totstandkoming van de algemene maatregel van bestuur.

De leden van de V.V.D.-fractie waren zeer verheugd, dat de regering het met hen eens is dat niet moet worden overgegaan tot de ontwikkeling van een planningswet verkeer en vervoer. Door deze leden is voortdurend gewag gemaakt van het feit, dat het met een dergelijk planningsinstrument beoogde effect geen gestalte zou hebben. Ter adstructie verwezen zij eveneens naar het rapport van de commissie-Vonhoff. Bovendien hadden zij in het kader van de verticale coördinatie het volste vertrouwen in het beleid dat door gemeenten en provincies ter zake wordt gevoerd. Zij waren het voorts met de regering eens, dat gezien het karakter van de Wet personenvervoer, deze geen plaats kan bieden aan een door de C.D.A.-fractie verlangde bepaling, dat het verkeers- en vervoersbeleid een samenhangend geheel dient te vormen. Zij overwogen daarbij dat zulks reeds in de praktijk uitgangspunt van beleid is.

Ondanks hun instemming met de visie van de regering dat decentralisatie moet voldoen aan doelmatigheidseisen en een zekere controle op de besteding van rijksmiddelen meer dan gewenst is, betoogden zij, dat een dergelijke visie niet tot gevolg mag hebben dat decentralisatie van het streekvervoer naar de provincie uitgesloten zou zijn.

Zoals de leden al in een eerder stadium naar voren hadden gebracht, bevat de Wet VOV een aantal zeer essentiële bepalingen, die nu slechts bij algemene maatregel van bestuur geregeld zullen gaan worden. In dit verband noemden zij de positie van de NS voor wat betreft de vaststelling van tarieven en modellen van vervoersbewijzen alsmede de dienstregeling.

Naar de mening van de leden van de V.V.D.-fractie is wel degelijk nog steeds sprake van een discrepantie tussen het wetsvoorstel en de basisfilosofie VRONS, hetgeen eveneens bevestigd wordt door opmerkingen van de zijde van de NS. Zij verzochten de regering dan ook met NS over deze materie te overleggen en in de nota naar aanleiding van het eindverslag hierover te berichten. Deze leden noemden als voorbeeld de bevoegdheid van de minister tot het geven van richtlijnen voor kenbaarheid en verkrijgbaarheid van het spoorboekje.

De leden van de fractie van D'66 constateerden dat de beantwoording van het merendeel van de door hen gestelde vragen in de memorie van antwoord niets aan duidelijkheid te wensen overliet. Het was hun ook duidelijk dat sommige vragen zijn beantwoord middels herhaling van reeds eerder ingenomen stellingen en andere vragen in het geheel niet zijn beantwoord, hetgeen voornamelijk nog meer vragen oproept.

Met betrekking tot het karakter van de wet constateerden deze leden dat zij kennelijk met de regering van mening verschilden over de essentie van bepaalde onderdelen. Deze leden zouden graag alsnog puntsgewijs en precies vernemen wat er voor bezwaar tegen is om in de wet zelf te regelen:

- de wijze van vaststellen van tarieven;
- de wijze waarop de rijksbijdragen voor infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer worden verleend en de criteria waaraan deze worden getoetst;
- de procedure en criteria volgens welke een bijdrage wordt verleend in de exploitatie van het stadsvervoer;
- de wijze waarop dienstregelingen worden vastgesteld en gepubliceerd.

De leden van de fractie van D'66 stelden het uiteraard op prijs dat ze door toezending van het (concept)voorstel Besluit personenvervoer geïnformeerd werden over het praktische effect van deze wijze van implementatie van de wet. Zij zouden het echter op prijs stellen wanneer een beslissing over wetgeving ook gepaard kon gaan met de mogelijkheid van invloed op de implementatie van die wetgeving. Deze leden hadden er alle begrip voor dat zonder behandeling in de Kamer wijzigingen in een algemene maatregel van bestuur sneller uitvoerbaar zijn dan met zo'n behandeling. Zeker in de vervoerssectoren is snelheid echter niet het enige criterium voor het handelen. Derhalve stelden deze leden prijs op een meer actieve betrokkenheid bij de vaststelling van de algemene maatregel van bestuur middels een constructie analoog aan art. 173a van de Wet Geluidhinder. Zij koesterden de hoop dat dat de kwaliteit van de regelgeving ten goede zou kunnen komen.

De minister merkt in de memorie van antwoord op dat een planningwet verkeer en vervoer nauwelijks enige sturende kracht kan geven. Het kwam de aan het woord zijnde leden voor dat de minister met hen niet zo zeer van mening verschilt over de mogelijkheid alswel de wenselijkheid middels wettelijke maatregelen te sturen ten gunste van het openbaar vervoer. Zo stelde de minister in de memorie van toelichting dat zij de opstelling van een verkeerscirculatieplan als voorwaarde voor subsidie aan het openbaar vervoer ten spoedigste zou laten vervallen. De gemeentes zijn tegen een dergelijke planverplichting op het gebied van verkeer en vervoer, aldus de memorie van toelichting: «Ook zonder planverplichting kunnen vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, met name van het goederenvervoer, hun belangen ter zake van doorstroming en laad- en losmogelijkheden op gemeentelijk niveau bepleiten».



Echter, een maximalisatie van goederenvervoer leidt geenszins automatisch tot optimalisatie van de combinatie openbaar vervoer en transport en laad- en losmogelijkheden voor goederen, zo meenden deze leden. Zij meenden dat maximalisatie van één soort vervoer eerder een optimale combinatie van vervoersstromen uitsluit. Juist omdat de genoemde vertegenwoordigers zo goed voor hun zaak kunnen opkomen, achtten deze leden het wenselijk wettelijk ruimte voor de afweging van belangen van het openbaar vervoer ten opzichte van anderen te creëren.

Het leek de leden van de fractie van D'66 niet de vraag of 4 miljard gulden aan investeringen ten behoeve van het openbaar vervoer geleid hebben tot een ander verkeersbeeld dan wanneer deze achterwege gebleven waren. Waar het om gaat is of het uiteindelijke resultaat ook voldoende recht doet aan de overwegingen die ten grondslag liggen aan de uitgaven.

Decentralisatie en deregulering zijn voor deze leden geen doel op zich, maar een middel tot doelmatig beleid. Het is het Rijk dat met zijn financiële bijdrage goed openbaar vervoer nastreeft, en de rijksoverheid heeft dan ook de plicht het effect van de bijdrage te optimaliseren. In dat verband vroegen deze leden welke elementen uit dit wetsvoorstel precies welk gunstig effect zullen hebben met betrekking tot ruimtebeslag, het energieverbruik en het milieu (memorie van antwoord, blz. 5).

De leden van de S.G.P.-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van de memorie van antwoord. Zij dankten de regering voor de beantwoording van de gestelde vragen. Deze leden waren overtuigd door de argumenten van de minister waarom zij niet met een planningswet is gekomen.

De leden van de P.P.R.-fractie waren niet overtuigd door de argumenten van de minister om het bevorderen van een doelmatig en geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid niet als doelstelling in de wet op te nemen. Zij wijst er terecht op dat een samenhang tussen het verkeers- en vervoersbeleid, andere facetten van het beleid van de rijksoverheid en het beleid van lagere overheden op de langere termijn wordt neergelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV). In het wetsvoorstel ontbreekt echter iedere verwijzing naar dit structuurschema. Daarom herhaalden deze leden hun vraag waarom er in het voorstel geen bepalingen zijn opgenomen die duidelijk maken dat de wet mede dient ter uitvoering van de in het SVV opgenomen doelstellingen. Hetzelfde geldt voor de doeleinden met betrekking tot het milieubeheer, de verkeersveiligheid, de energiebesparing en de ruimtelijke ordening. Deze leden bestreden de mening van de minister dat reeds voldoende duidelijk is dat de verlening van rijksbijdragen voor de exploitatie van het openbaar vervoer en voor infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer is gegrondvest op overwegingen van milieubeheer, verkeersveiligheid, energiebesparing en ruimtelijke ordening.

Een grotere stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer zou dan immers voor de hand hebben gelegen. De negatieve gevolgen van het massale particuliere autoverkeer mogen de minister genoegzaam bekend zijn. Haar collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft ze in een lezing op 22 januari jl. nog eens uitgebreid besproken. Tijdens deze lezing gaf hij te kennen er naar te streven om het gebruik van de auto af te remmen. Is de doelstelling van de stimulering van het openbaar vervoer daarmee niet onlosmakelijk verbonden? Waarom is deze doelstelling niet in de wet opgenomen?

## **2. Marktindeling**

De leden van de P.v.d.A.-fractie waren er niet van overtuigd dat de voorgestelde regeling voor de bedrijven in het openbare resp. besloten busvervoer een optimale zal blijken te zijn. Gegeven de ontwikkelingen in

het stads- en streekvervoer en in de sector van het besloten busvervoer zou een toestand van marktscheiding wellicht het meest voor de hand liggen. Een beslissing in die richting zou de nodige regelgeving overbodig maken maar zou bovendien de ingewikkelde controle op de naleving van allerlei voorschriften uitbannen. Aangezien verwacht mag worden dat het aandeel van bedrijven die in hoofdzaak besloten busvervoer bedrijven, in het gesubsidieerd openbaar vervoer zeer gering zal blijven en het aandeel van het gesubsidieerde openbaar vervoer in de markt van het besloten openbaar vervoer slechts twee procent bedraagt, vroegen genoemde leden welke overwegende bezwaren tegen hun voorstel kunnen worden ingebracht. Het sluit aan bij de praktijk en voorkomt een boel rompslomp. Overigens was het deze leden opgevallen dat de minister in de memorie van antwoord er van uitgaat dat z.g. «nachtbussen» zonder meer gerekend kunnen worden tot de «rendabele toevoegingen» aan het openbaar vervoersnet. Waarop is deze wijsheid gebaseerd? Aan wat voor soort onvoorziene toekomstige ontwikkelingen wordt in dit verband gedacht?

Sprekend over het vrijwilligersvervoer vroegen deze leden wat onder «de som van de betalingen» die «de kosten van de auto voor dat vervoer niet te boven gaat» wordt verstaan. Ligt hier geen bron voor geschillen?

Met genoegen hadden de leden van de C.D.A.-fractie kennis genomen van de nadere regeling ten aanzien van vrijwilligersvervoer en ten aanzien van vervoer in de sociale en medische sfeer. Zij wilden hieromtrent nog weten, hoe de som van de betalingen die de kosten van de auto voor dat vervoer niet te boven gaat, wordt bepaald in het geval dat de kosten voor dat vervoer onderdeel zijn van de totaalkosten van verpleging en behandeling.

De leden van de V.V.D.-fractie onderschreven de mening van de regering dat een tijdelijke ontheffing verleend kan worden van de eis van vakbekwaamheid. Een dergelijke ontheffing dient zich natuurlijk te beperken tot situaties waarin sprake is van overlijden, wettelijke of lichamelijke onbekwaamheid.

Hoewel het eventuele probleem van de onereuze concurrentie door de leden van de V.V.D.-fractie werd onderkend, waren zij geen voorstander van een sterke scheiding van de onderhavige markt. Hieraan zij toegevoegd, dat de regering naar hun mening op adequate wijze had duidelijk gemaakt waarom de suggestie voor het opzetten van vennootschappen specifiek gericht op een bepaalde markt geen oplossing biedt. Daarom zagen deze leden gaarne een nadere toelichting tegemoet over de toepassing van artikel 39, mede gezien de rapportage van het adviesbureau McKinsey.

De leden van de fractie van D'66 achtten de memorie van antwoord op het punt van de bescherming van het openbaar vervoer dubieus en tegenstrijdig. Volgens de memorie van antwoord is in de laatste jaren geen gebruik gemaakt van voorzieningen in de Wet Autovervoer Personen (WAP) om vervoer van besloten groepen onmogelijk te maken wanneer de groep ook even goed met het openbaar vervoer zou kunnen reizen. Is er dus geen reden meer om het besloten busvervoer te beperken ten gunste van het openbaar vervoer? Kan het ook zijn dat geen gebruik hoeft te worden gemaakt van die voorzieningen omdat vervoerders anticiperen op de voorspelbare reactie wanneer zij een vergunning aanvragen voor besloten busvervoer, dat het openbaar vervoer zou beconcurreren? Ofwel: is wellicht het effect van de voorzieningen in de WAP dat de vervoerders het langzamerhand niet meer proberen?

Volgens de in de memorie van antwoord onbelangrijk geachte definitie van een groep kan men – naar deze leden vreesden – onder de nieuwe wet probleemloos het openbaar vervoer beconcurreren door een vereniging voor het transport van A naar B op te richten en te eisen dat passagiers daar pro forma lid van dienen te zijn. Niet iedereen mag mee met de bus,

maar men kan wel 10 meter vóór de bus een lidmaatschapskaart van de vereniging kopen. De aan het woord zijnde leden meenden dat de minister juist oordeelt wanneer zij de concurrentie, die het openbaar vervoer thans ondervindt van besloten busvervoer over een traject en naar een bestemming, die ook met het openbaar vervoer te bereiken is, te verwaarlozen acht. Deze leden vroegen het oordeel van de minister op de vraag of dat na invoering van deze wet ook het geval zal blijven. Zij zouden graag vernemen wat de voor- en nadelen zouden zijn van een afzonderlijke categorie besloten busvervoer in de wet, te weten alle groepsvervoer behalve vervoer voor gehandicapten, dat volgens een dienstregeling een bepaald traject aflegt. Kan het openbaar vervoer daardoor afdoende worden beschermd tegen voornoemde ontwikkelingen? Zo nee, welke mogelijkheden ziet de minister dan voor bedoelde bescherming?

De leden van de S.G.P.-fractie waren tevreden over de passage in de memorie van antwoord waarin duidelijk wordt tegemoetgekomen aan het vrijwilligersvervoer. Zij achtten dit o.a. van belang voor gehandicaptenvervoer en het vervoer van schoolkinderen in het bijzonder onderwijs.

De leden van de S.G.P.-fractie stelden vervolgens nog een vraag over de definitie van het begrip openbaar vervoer. Het ging deze leden om het criterium «voor een ieder openstaand». Wanneer is hier geen sprake van en is de markt dus vrij voor «besloten busvervoerders»? Nadere concretisering achtten deze leden gewenst.

De leden van de P.P.R.-fractie vroegen de minister waarop zij haar oordeel baseert dat de concurrentie die het openbaar vervoer ondervindt van besloten busvervoer over trajecten en haar bestemmingen die ook met het openbaar vervoer kunnen worden bereikt, te verwaarlozen is. Is daarnaast de mogelijkheid dat deze concurrentie sterk gaat toenemen niet reëel aanwezig?

De leden van de P.P.R.-fractie hadden waardering voor de wijziging van het voorlopig concept-voorstel Besluit personenvervoer die het vrijwilligersvervoer ten behoeve van mensen die slecht ter been zijn, langdurig zieken of gehandicapten vrij laat. Artikel 4 van het besluit bepaalt nu dat de wet niet van toepassing is op het vervoer van personen per auto, anders dan openbaar vervoer, waarvoor de som van de betalingen de kosten van de auto voor dat vervoer niet te boven gaat. Deze leden vragen de minister welke consequenties deze beleidswijziging heeft voor de vergunningverlening aan vrijwilligersorganisaties op dit moment. Kan, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Besluit personenvervoer, aan vrijwilligersorganisaties, die aan de in het Besluit genoemde criteria voldoen, ontheffing worden verleend? Wordt het verbaliseren van vrijwilligersorganisaties, die zonder vergunning vervoeren, nu opgeschort? Bovendien vroegen deze leden in hoeverre er in de nieuwe opzet ruimte is voor het aanstellen van een (parttime) coördinator ten behoeve van vrijwilligersvervoer. Kunnen deze kosten worden gerekend tot de kosten van het vervoer en blijft de wet niet van toepassing op dit vrijwilligersvervoer?

### **3. Verdeling van bestuurlijke bevoegdheden**

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen de minister nader aan te willen geven waar zij «blauwdrukken» bepleitten.

Kennisneming van wetsvoorstel, memorie van toelichting, memorie van antwoord, het uitvoeringsbesluit en de daarop betrekking hebbende toelichting deed deze leden steeds meer twijfelen over de stelling dat de rol van de overheid een «afstandelijke» wordt. Zeker voor het streekvervoer zal dat niet gelden. De bemoeienis van het Rijk lijkt hier niet van enige zucht naar centralisme gespeend. Deze leden vonden de reactie van de minister ten aanzien van decentralisatie schamel en niet steeds terzake.

Het was genoemde leden met name opgevallen dat het vertrouwen in de provincie niet overdreven groot is. Hun argumenten voor een grotere betrokkenheid van deze bestuurlijke tussenlaag, met in vele opzichten een logische scharnierfunctie tussen Rijk en gemeente, hadden zij in het voorlopig verslag uitvoerig verwoord. De tegenargumenten waren voor hen niet zodanig dat zij hun eerder naar voren gebrachte optie loslieten. De minister tuigt de nadelen nogal op, maar dat maakte op genoemde leden niet veel indruk; eerder zagen zij het als een bevestiging van hun veronderstelling dat langs deze weg veel beter dan thans voorzien «lijn» kan worden gebracht in de samenstellende delen van wat eigenlijk een openbaar vervoersysteem zou moeten zijn. Met belangstelling hadden deze leden overigens kennis genomen van de suggesties door de beide regeringsfracties terzake gedaan.

De leden van de P.v.d.A.-fractie betreurden het dat hun voorstel tot een zekere reorganisatie van het streekvervoer als een karikatuur wordt afgedaan. Natuurlijk moet daarbij rekening worden gehouden met alle belangen. Deze leden bepleitten geen verandering van vervoergebieden, vroegen niet om kapitaalvernietiging, zetten geen operatie op stapel met onoverzienbare sociale gevolgen en wensten niks binnen provinciegrenzen te persen. In dit verband vonden deze leden de berekening over de verdeling van middelen via het Provinciefonds even interessant als nietzeggend; de uitkeringen aan de gemeenten vindt ook niet plaats via het Gemeentefonds. Dat bij een grotere provinciale verantwoordelijkheid de kwaliteit van het openbaar vervoer en het voorzieningenniveau van provincie tot provincie zou gaan verschillen is in hun ogen evenmin een zinvol tegenargument. De kwaliteit van het openbaar vervoer en het voorzieningenniveau verschilt nu reeds van gemeente tot gemeente, van provincie tot provincie en van landsdeel tot landsdeel. De vraag dient te zijn of het logisch is dat de minister van Verkeer en Waterstaat uiteindelijk bepaalt of en op welke wijze een busverbinding wordt onderhouden tussen Raamsdonk-dorp en Waspik danwel of er, gegeven de vele andere aansluitende taken die de provincie reeds heeft, meer logica schuilgaat achter de gedachte om deze lagere overheid het regionaal vervoer te laten bestieren.

In dit verband zouden de leden van de P.v.d.A.-fractie nog graag willen vernemen op welke wijze uitvoering van de motie-Hennekam (19 255, nr. 16) nog van invloed kan zijn op het onderhavige wetsvoorstel.

De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden het waarderen wanneer hen nog eens duidelijk zou worden gemaakt waarop het verschil tussen grote en kleinere gemeenten met lokaal openbaar vervoer is gebaseerd, waar de grote zelf de bijdrage ontvangen en de kleinere de hunne rechtstreeks naar de vervoerder zien gaan. Hoe kan, in het laatste geval, nog van een eigen bestuurlijke en financiële verantwoordelijkheid van een gemeente-bestuur worden gesproken? Overigens vonden deze leden de regeling in het concept-besluit waarin wordt bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een ontwerp-dienstregeling dienen te laten opstellen door «het vervoerbedrijf in kwestie» van een tamelijke bedilzucht maar tegelijk een goed voorbeeld van wat precies met «de overheid op afstand» wordt bedoeld. De leden van de P.v.d.A.-fractie onderstreepten nog eens ten overvloede dat naar hun mening de rol die de provincie in dezen kan spelen en die in het verlengde van allerlei andere taken voor de hand ligt, 'n veel grotere zou kunnen en moeten zijn. Opmerkelijk vonden zij echter de volstreekte miskennis van de positie van de provincie waar wordt gesteld dat, daar deze bestuurslaag geen direct financieel belang bij de tarieven en het tariefensysteem heeft, het ook «niet verantwoord» zou zijn hiervoor weer een adviesprocedure te ontwikkelen.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie waren nog steeds van mening, dat decentralisatie wat mager uit de verf komt. Zij zouden niet alle argumenten uit het voorlopig verslag willen herhalen – zij wezen erop, dat zij bewust niet een verdeling van gelden via het Provinciefonds



hadden bepleit, ook de verdeling naar gemeenten verloopt niet volgens het Gemeentefonds – , maar vroegen wel aandacht voor het volgende.

Zoals uit verkregen informatie blijkt, hebben in de huidige situatie vooral de niet-centrumgemeenten en de gemeenten in landelijke gebieden onvoldoende greep op het openbaar vervoer in hun gebied. De gemeente wikt en de streekvervoermaatschappij beschikt. Naar de indruk van deze leden verbetert het voorgestelde systeem hieraan niets. Maken in het wetsvoorstel de minister en de streekvervoerders niet letterlijk en figuurlijk de dienst uit? Komt de consument zelf niet te weinig aan bod, ook niet via de door hem langs democratische weg gekozen vertegenwoordigers in de gemeenteraad c.q. provinciale staten? Zijn deze gekozen vertegenwoordigers niet bij uitstek degenen, die in een decentraal systeem de lokale en regionale maatschappelijke behoeften moeten vertalen in beleid en de besteding van overheidsmiddelen moeten bewaken op hun maatschappelijke relevantie? Kan een op bedrijfsresultaat gerichte onderneming – wil zij een goede onderneming zijn – al deze belangen dienen? Is ook niet de minister te ver af om gedetailleerde gerechtvaardigde belangen van gebruikers te kunnen afwegen? Gaat het voorgestelde systeem niet teveel uit van de vervoergebieden van de ondernemingen? Zou hiervoor in de plaats niet beter kunnen worden aangesloten op de sociaal-economische vervoergebieden, zoals die in de loop der tijd in het overgrote deel van ons land zijn ontstaan en die als een natuurlijke samenhang van vervoersmarkten zouden kunnen worden gekenschetst? Als de regering dan teveel bezwaren ziet in de overdracht van bevoegdheden aan de provincie – ook deze leden onderkennen de nadelen daarvan – en toch wil uitgaan van zoveel mogelijk toedelen van de bevoegdheden aan het laagst mogelijke bestuursniveau, waarom wordt dan letterlijk en figuurlijk aan de gemeenschappelijke regeling zo weinig plaats ingeruimd? Zou het niet logisch zijn, zoveel mogelijk gemeenschappelijke regelingen te vormen, aansluitend op de sociaal-economische vervoergebieden? Zou het dan niet voor de hand liggen, de vorming van gemeenschappelijke regelingen te bevorderen? Deze leden kregen uit de nadere uiteenzetting over de integratie de indruk, dat de minister zich maar snel moet neerleggen bij gebleken bestuurlijke onwil om zo'n regeling tot stand te brengen (blz. 24). Totstandkoming van zoveel mogelijke gemeenschappelijke regelingen zou niet alleen de integratie ten goede komen, maar ook bestuurlijke bevoegdheden en financiële verantwoordelijkheden in dezelfde hand leggen.

In navolging van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing zouden voortschrijdende beleidsprogramma's voor de duur van vijf jaar verplicht kunnen worden, overeenkomstig het gestelde op blz. 8. Welke mogelijkheden ziet de minister om gemeenschappelijke regelingen af te dwingen cq te stimuleren?

Ten aanzien van gebieden, waar toch geen gemeenschappelijke regeling tot stand komt, alsmede ten aanzien van overlappende en interregionale lijnen zou de provincie aan de hand van verkeers- en vervoersplannen de minister kunnen adviseren. Is in deze opzet ook niet een betere indeling van het openbaar vervoer mogelijk, landelijk, interregionaal alsmede regionaal cq stedelijk openbaar vervoer, terwijl het wetsvoorstel juist meer blijft uitgaan van de huidige indeling, treinvervoer, streekvervoer en stadsvervoer? Overigens waren de leden van de C.D.A.-fractie van mening, dat dan het overleg tussen de provincie en de vervoerder over de dienstregeling binnen bepaalde regels ook meer bepalend zou kunnen zijn voor die dienstregeling. Zij vroegen hieromtrent nadrukkelijk het oordeel van de minister.

De leden van de V.V.D.-fractie waren het met de regering eens, dat overdracht van de bevoegdheden van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan gedeputeerde staten inzake het streekvervoer een uitbreiding van het aantal overlegsituaties tot gevolg zal hebben. Desalniettemin was

het huns inziens uitermate voorbarig een dergelijk overdracht op voorhand in de wet uit te sluiten. Zij handhaafden derhalve hun voorstel voor een dergelijke regeling, naar analogie van de artikelen 17 en 21. Deze leden benadrukten met klem dat huns inziens de financiering van het streekvervoer nimmer via het Provinciefonds zou mogen geschieden. De ongewenste gevolgen van een dergelijke keuze zijn in het overzicht op blz. 22 van de memorie van antwoord overtuigend aangetoond.

Deze leden waren nog steeds bezorgd over de integratie tussen interlokale en lokale lijnen in het stedelijk gebied. De regering stelt dat het betrokken gemeentebestuur de uitvoering kan overdragen aan het betrokken vervoerbedrijf van zijn keuze. Dat is waar; de leden van de V.V.D.-fractie hadden evenwel sterk de indruk, dat een aantal gemeentebesturen in een dergelijke geval de keuze bij voorbaat zal laten vallen op het gemeentelijk vervoerbedrijf. Soms zonder rekening te houden met de gevolgen voor de passagier. Een en ander overwegende kwamen deze leden tot de conclusie, dat op meer evenwichtige wijze onderhandeld kan worden, indien een directe relatie bestaat tussen het provinciaal bestuur en het streekvervoersbedrijf, waar deze reeds bestaat voor het gemeentebestuur en het gemeentelijk vervoersbedrijf.

Het creëren van een evenwichtige onderhandelingspositie zou kunnen geschieden middels een versterking van de adviesfunctie van de provincie op het gebied van integratie van stads- en streeklijnen. Voor zover de leden van de V.V.D.-fractie konden overzien, wordt niet gegarandeerd dat de adviezen van gedeputeerde staten inzake de dienstregeling werkelijk worden overgenomen. Bovendien hebben gedeputeerde staten geen enkele mogelijkheid overname van welk advies dan ook af te dwingen. Zij vroegen dan ook wat de status van een advies is.

De leden van de V.V.D.-fractie hechtten eraan nogmaals te benadrukken, dat naar hun mening inderdaad het verkeer van agglomeratielijnen aan een gemeenschappelijke regeling kan worden overgedragen indien ook de deelnemende gemeenten hun bevoegdheden voor lokaal vervoer, voor zover zij die hebben, inbrengen. Zij voegden daaraan toe, dat door hen in het voorlopig verslag zulks expliciet is gesteld en niet vragenderwijze, zoals de regering in de memorie van antwoord suggereert.

In antwoord op de betreffende vraag van de leden van de D'66-fractie antwoordde de minister dat het niet tot stand komen of het niet bevredigend verlopen van het overleg tussen minister en gemeente er toe kan leiden dat het lokale en interlokale vervoer binnen de stad niet op elkaar zijn afgestemd. «Dat kan de prijs zijn van decentralisatie», aldus de memorie van antwoord.

De leden van de fractie van D'66 waren van mening dat decentralisatie evenmin tot gebrek aan coördinatie dient te leiden als deregulatie tot ontregeling. Zij meenden dat beide concepten er van uitgaan dat maatregelen overbodig zijn wanneer voldoende mechanismen tot zelfregulatie aanwezig zijn. Het antwoord van de minister wijst erop dat er op dit punt een vormgevende factor ontbreekt. Deze leden zouden graag vernemen welke mogelijkheden tot correctie hier zouden kunnen worden geïntroduceerd?

Het kwam de aan het woord zijnde leden meer in het algemeen voor dat er in deze wet wel erg slecht voorzien is in procedures ter bijsturing en correctie van misverstanden of wrijvingen tussen betrokken instanties en/of groeperingen, vóórdát er naar zware beroepsprocedures moet worden gegrepen. Zij zeiden hier verderop in hun bijdrage aan het eindverslag nader op terug te zullen komen.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen of stap voor stap kan worden aangegeven hoe de procedure in de praktijk zal werken aangaande de adviestaak die aan de provinciale besturen wordt toebedeeld.

Het was deze leden bovendien niet duidelijk op welke wijze aan gemeenten advies wordt gevraagd over streekvervoer waarbij deze gemeenten belang hebben. Deze leden hadden wel wat moeite met het feit dat de mate waarin gemeenten in de adviesprocedure worden betrokken, afhangt van de bereidheid van de provinciale besturen. Is het niet wenselijk dat een en ander wettelijk wordt vastgelegd?

Deze leden stelden ook een vraag inzake de overdracht van bevoegdheden ten aanzien van het agglomeratievervoer aan een gemeenschappelijke regeling. Deze bevoegdheden worden alleen overgedragen als ook de gemeenten hun bevoegdheden inbrengen. De reden hiervoor ligt volgens de memorie van antwoord in de noodzakelijk geachte samenhang tussen lokaal en/of verlengd lokaal vervoer. Dit riep bij de leden van deze fractie de vraag op of in geval het beheer van agglomeratielijnen niet wordt overgedragen de noodzakelijk geachte samenhang onvoldoende zal zijn.

De leden van de P.P.R.-fractie merkten op dat het antwoord van de minister geen aanleiding geeft om hun eerdere constatering, dat het leggen van de bevoegdheden met betrekking tot het streekvervoer bij de minister van Verkeer en Waterstaat in strijd is met het decentralisatiestreven, bij te stellen. Zij zetten vraagtekens bij de kennelijk onoverkomelijke bezwaren van de minister bij het op termijn laten samenvallen van provinciegrenzen en vervoergebieden. Kan een overzicht worden gegeven van de veranderingen die moeten plaatsvinden om dit samenvallen te realiseren?

#### **4. Rijksbijdrage voor exploitatie en infrastructuur**

Mag, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie uit het gestelde in de memorie van antwoord ten aanzien van de financiering van openbaar vervoer worden afgeleid dat de voorgestelde regeling een zogenaamde «open eind-financiering» betreft? Als zulks niet het geval is, kan dan worden aangeduid wanneer het principe «meer reizigers – meer geld» niet langer opgaat en welke consequenties dat heeft voor de bedrijfsvoering?

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen, waarom een kabinetsafspraken terzake over meerjarenafspraken wel zin heeft en een (wettelijke) soortgelijke regeling met bijdragegerechtigden niet? Wat vindt de minister van de stelling van het BOS dat «meerjarenafspraken voor de continuïteit van het openbaar vervoer van levensbelang zijn»?

In het verlengde van eerdere opmerkingen over vergunningverlening vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie waaraan gedacht moet worden bij de zinssnede dat «de beschikbaarheid van financiële middelen op de begroting uiteindelijk een grens stelt». Hoe kan, wanneer die grens niet concreet kan worden aangegeven, een investeringspolitiek worden gevoerd door de betrokken gemeenten/bedrijven? Hoe zijn op andere terreinen van overheidszorg (gezondheid, onderwijs, defensie) afspraken terzake met betrokkenen gemaakt? Of wordt ook op die terreinen – zelfs bij investeringen – van jaar tot jaar bezien wat binnen de begroting mogelijk is?

Deze leden vroegen de minister te willen reageren op de nadere reacties van BOS en ESO waarin ten aanzien van de opbrengstverantwoordelijkheid resp. wordt gesteld dat «zolang de minister de tarieven boventrendmatig blijft verhogen, het voor de subsidiërende gemeenten niet mogelijk is om op aanvaardbare wijze de verantwoordelijkheid voor de opbrengsten te dragen» en «alleen indien overleg over de raming van de opbrengsten leidt tot overeenstemming dragen de vervoerders de verantwoordelijkheid deze opbrengsten te realiseren». Het hier gesignaleerde probleem wordt in de memorie van antwoord in technische zin toegelicht maar daarmee niet opgelost; het recht van de een leidt tot een plicht voor de ander.

De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden nog eens uiteengezet willen zien welke de verschillen zijn tussen de tot nu toe gehanteerde regeling en die welke thans wordt voorgesteld. Welk percentage van rente en afschrijving voor kostbare infrastructuur (metrolijnen Amsterdam en Rotterdam) is opgenomen in de middelen die voor bestaande infrastructuur zijn voorzien in de financiële bijdrage voor de exploitatie? Waarom wordt voor kostbare infrastructuur in de toekomst niet hetzelfde systeem gehanteerd bij de NS? Welke gedachte gaat schuil achter de beslissing om alleen dan een financiële bijdrage voor infrastructuur te verlenen wanneer een project ook exploitatieve voordelen heeft? Veronderstelt een integraal verkeers- en vervoerbeleid niet een veel bredere afweging bij investeringsbeslissingen? Hoe worden de later opgevoerde «maatschappelijke kosten en baten» berekend? Wie bepaalt of een bepaalde investering past in het «rijksbeleid» en waar zijn de normen neergelegd waaraan zo'n beslissing kan worden getoetst?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie constateerden uit de memorie van antwoord, dat de rijksbijdrage voor exploitatie vraagafhankelijk wordt gemaakt, dat dus de rijksbijdrage wordt verhoogd naarmate het gebruik van het openbaar vervoer toeneemt. Hoewel zij dit systeem niet afwezen, hadden zij behoefte aan een nadere beschouwing hieromtrent naar aanleiding van een aantal vragen die het uitgangspunt van deze regeling bij hen oproept. Wordt in de uitwerking hiervan niet een ongecontroleerde groei van overheidssubsidie gestimuleerd? Komt deze regeling er eigenlijk niet op neer dat de meest exploitabele voorzieningen, die dus het minste in aanmerking komen voor een overheidsbijdrage voor het maatschappelijke beschikbaarheidsnut, in feite de overheid het meeste gaan kosten? Is deze regeling in omgekeerde richting bovendien niet een stimulans voor versnelde afbraak van zwakke lijnen, die juist op basis van maatschappelijke overwegingen in een te honoreren mobiliteitsbehoefte moeten voorzien?

Zit de fout in de redenering soms hierin, dat aan de regeling ten grondslag ligt, dat de subsidie wordt gehanteerd als prijs voor de bewezen vervoersdienst, zoals dat ook met de prijs voor het vervoerbiljet dat de gebruiker betaalt, het geval is en niet als prijs voor het maatschappelijk mogelijk maken van een openbaar-vervoervoorziening?

Zagen deze leden het goed, dan misten zij in deze regeling een stimulans om zoveel mogelijk te presteren voor de laagst mogelijke kostprijs. Zij vreesden dat in de plaats daarvan teveel de neiging zal ontstaan om zoveel mogelijk te vervoeren voor een zo hoog mogelijke subsidie – juist in dit licht maakten de aan het woord zijnde leden in het voorlopig verslag opmerkingen over mogelijke concurrentie tussen openbaar-vervoerbedrijven onderling – en een voor het bedrijfsresultaat minder relevante kostprijs. Zou een en ander dan niet zo kunnen uitwerken dat hetgeen is bedoeld als prikkel, gaat werken als verdoving, waardoor de echte rentabiliteit van de exploitatie niet wordt bevorderd maar juist belemmerd?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie lazen op blz. 7: «In een dynamisch proces wordt elk jaar de bijdrage gewijzigd op grond van de ontwikkeling van de aantallen reizigers». Betekent de dynamiek in de wijziging van de bijdrage toch niet voornamelijk méér overheidsbijdragen, zeker bij een groeiend busvervoer waar relatief snel nieuwe eenheden moeten worden ingezet?

Hoe is thans de situatie met betrekking tot de normering voor het voorzieningenniveau van lokaal openbaar vervoer en van het openbaar vervoer per trein? Is het de bedoeling dat voor het voorzieningenniveau van het agglomeratievervoer een eigen normering wordt nagestreefd?

In hoeverre zijn bij de verdeling van vervoersopbrengsten tellingen door bestuurders, enquêtes onder reizigers en de toepassing van instaptredes van belang, nu de minister slechts de PTT-ambtgebieden noemt alsmede de machineleesbare kaart voor de langere termijn? Welke problemen bestaan er overigens bij de ontwikkeling van de machineleesbare kaart?



Zijn uit de voorbereidingen voor het nog beperkte gebruik van een machineleesbare kaart in België bepaalde (voorlopige) conclusies te trekken?

De leden van de V.V.D.-fractie waren het eens met de regering, dat gestreefd dient te worden naar de globale en objectief verifieerbare toedelingsmaatstaven ten behoeve van het stadsvervoer. Zij wilden dan ook van de regering weten, op welke termijn betrouwbare en op uniforme wijze verkregen vervoerscijfers ter beschikking staan, zodat een dergelijke normering uitgewerkt kan worden. Kan de regering voorts mededelen in hoeverre de WROOV-methode betrouwbaar is en in welke mate de percentages afwijken van de werkelijkheid. Deze leden vroegen zich dan ook af of de opbrengstverantwoordelijkheid met deze methoden optimaal kan functioneren. Bovendien verzochten zij de regering in te gaan op haar stelling, dat indien de minister de raming van de opbrengsten eenzijdig vaststelt, het financiële risico dan ook door de minister gedragen zou moeten worden. Als sprake is van overeenstemming tussen de vervoersbedrijven en de minister, dan is redelijk dat het risico voor rekening van de vervoersbedrijven komt.

Op grond van het antwoord inzake de incentieven om te komen tot meer produktiviteit bij de stadsvervoerbedrijven, meenden de leden van de V.V.D.-fractie te moeten constateren dat, indien de gemeenten de middelen die vrijkomen door efficiënter te opereren aanwenden voor investeringen die leiden tot een grotere vervoersomvang, dit negatieve gevolgen zal hebben voor de rijksbijdrage (hoe meer reizigers, des te groter de totalen). Zij verzochten de regering op deze zienswijze haar versie te geven.

Deze leden vroegen of de regeling, opgenomen in artikel 104 Besluit Personenvervoer, niet zal leiden tot een grote investering om daarmee te voldoen aan de criteria ter verkrijging van een rijksbijdrage (samenvoeging van een groot aantal projecten).

De leden van de fractie van D'66 realiseerden zich dat zij de meerjarencijfers van het meerjarenprogramma personenvervoer en wijzigingen daarin onder ogen zullen krijgen. Zij meenden echter dat dat weinig zekerheid op lange termijn biedt voor een gemeente die met deze nieuwe wet de verantwoordelijkheid voor een openbaar-vervoersysteem op zich neemt. Het is daarom van belang om de criteria voor de toewijzing van gelden in de wet te verankeren. Dan immers ontstaat voor de gemeenten een redelijke zekerheid voor de continuïteit in de bijdrage aan hun openbaar vervoer.

De leden van de P.P.R.-fractie vroegen of het niet vastleggen van meerjarenafspraken in de wet geen afbreuk doet aan het in de wet neergelegde decentralisatiestreven. De bevoegdheden worden zo veel mogelijk toebedeeld aan het laagst mogelijke bestuursniveau. Maar hoe kunnen deze besturen op goede wijze inhoud geven aan hun verantwoordelijkheid als een niet aangekondigde bezuinigingsronde altijd als een zwaard van Damocles boven hun hoofd blijft hangen?

Met betrekking tot de meerjarenafspraken merkten de leden van de S.G.P.-fractie op dat de opmerkingen daarover in de memorie van antwoord bij de VNG nog niet de vrees heeft weggenomen dat zij op korte termijn geconfronteerd kunnen worden met ombuigingen, waardoor aan het vereiste van financiële continuïteit niet is voldaan. Deze leden vroegen dan ook of nogmaals overwogen kan worden bedoelde meerjarenafspraken in het voorstel een wettelijke basis te geven.

De leden van de S.G.P.-fractie zagen voorts graag de criteria op grond waarvan rijksbijdragen worden verleend wat nader geconcretiseerd, met name wat betreft het begrip maatschappelijke baten en kosten.

## 5. Tarieven en modellen van vervoerbewijzen

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen waarom de minister de tarieven voor openbaar vervoer, waarvoor geen rijksbijdrage voor exploitatie wordt verleend, dient goed te keuren. Voorts vroegen zij waarom alleen gemeenten de mogelijkheid krijgen tarieven toe te passen die afwijken van het door de minister vastgestelde tarief.

De leden van de P.v.d.A.-fractie spraken de vrees uit dat baanbrekende experimenten ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer, met name in stedelijke gebieden, binnen de tussen minister en betrokken gemeenten afgesproken marges niet goed mogelijk zullen blijken. Zij betreurden dit, zeker waar het thans mogelijk zou moeten zijn afspraken te maken, die de financiële risico's voor het Rijk drastisch zouden kunnen beperken.

Een soortgelijke opmerking maakten deze leden met betrekking tot de zonerings in stedelijke gebieden waar de minister via blauwdrukken eenvormigheid poogt te creëren, met alle gevolgen van dien. Verschillende zône-indelingen zouden de duidelijkheid niet ten goede komen, lazen genoemde leden. Maar, zo vroegen zij, als het gebruik van het openbaar vervoer nu eens wél ten goede komt en bovendien financieel geen problemen oproept? Een dergelijke meer pragmatische benadering leek hen, mede gegeven het beoogde streven naar decentralisatie, veel meer voor de hand te liggen dan de starre aanpak waar de minister voor kiest.

De minister stelt in de memorie van antwoord, zo merkten de leden van de C.D.A.-fractie op, dat de uitzondering in het tweede lid van artikel 23 voor NS is bedoeld. Maar in dit lid gaat het toch uitsluitend om bijzondere gevallen, terwijl het hier het gehele reizigersvervoer per trein omvat. Afgezien hiervan kwam het deze leden logischer voor, dat een bepaling ten aanzien van «normale» tarieven en modellen van vervoerbewijzen in de wet zelf wordt opgenomen evenals dit van toepassing is geworden in de Wet VOV, nadat de regering een amendement terzake had overgenomen. Indien het bezwaarlijk zou zijn NS als NV aan te duiden, zou kunnen worden gezocht naar een omschrijving als de vervoerder die het personenvervoer per trein verricht.

Met voldoening hadden de leden van de V.V.D.-fractie geconstateerd, dat de regering tegemoet gekomen is aan o.a. haar wens de tarieven te kunnen differentiëren binnen een bepaalde bandbreedte. Zij zouden gaarne vernemen waarom een dergelijke tariefsvrijheid beperkt is gebleven tot het stadsvervoer. Naar hun mening zou het uit marketing-technische overwegingen de voorkeur verdienen ook in het streekvervoer de tariefsdifferentiatie toe te staan.

De leden van de fractie van D'66 constateerden dat hun vraag op dit punt onbeantwoord was gebleven. Zij zouden graag alsnog willen weten wat er precies op tegen is om gemeenten en provincies zelf tarieven te laten vaststellen. Dit zou immers passen in de systematiek van de wet. Hoe zou in dat geval de samenhang tussen vervoeropbrengsten en de hoogte van de financiële bijdrage er uitzien en wat zou het verschil zijn met de thans in de wet voorgestelde situatie?

De leden van de P.P.R.-fractie hadden met waardering kennis genomen van de mogelijkheid voor gemeenten om de tarieven vast te stellen binnen een bandbreedte van 10% vanaf het door de minister vastgestelde tariefniveau. Zij vroegen waarop het percentage van tien is gebaseerd.

## 6. Besloten busvervoer

De leden behorend tot de fractie van de P.v.d.A. vroegen, waarom het naleven van de c.a.o. voorwaarde is voor het verkrijgen van een vergunning voor onbepaalde tijd. Hoe verhoudt de «filosofie» die hierbij wordt gehanteerd zich met die rond de (te wijzigen) Wet autovervoer goederen (WAG)?

De leden van de V.V.D.-fractie waren het eens met de regering dat een gezonde concurrentieverhouding in eerste instantie een verantwoordelijkheid is van het bedrijfsleven. Wil echter het ST&O goed kunnen functioneren, dan zal sprake moeten zijn van een arbeidsovereenkomst. Zij vroegen de regering hiervoor de voorwaarden te scheppen middels het opnemen van een verplichting in het onderhavige voorstel.

Met betrekking tot het besloten busvervoer vroegen de leden van de S.G.P.-fractie in hoeverre er op dit moment sprake is van overcapaciteit. In verschillende commentaren op het wetsvoorstel wordt daarop gewezen. Bestaat er ook inzicht in de mate waarin c.a.o.-bepalingen worden ontdoken?

Het lid van de G.P.V.-fractie was niet overtuigd van de wenselijkheid de thans bestaande bevoegdheid van de CVV over te dragen aan de minister, die toch al bijna alle touwtjes in handen dreigt te krijgen op grond van dit wetsvoorstel. De thans bestaande deconcentratie van bestuur heeft toch altijd goed gewerkt? Is het niet logisch de bestuurlijke bemoeienis van de overheid met het besloten busvervoer zoveel mogelijk te beperken aangezien ook de financiële bemoeienis van de overheid met deze vervoerssoort gering is?

## 7. Taxivervoer

Met de mededeling dat een eigen rijder die in het verleden een vergunning heeft gekocht deze voor zijn verdere arbeidzame leven kan laten omzetten in een vergunning voor onbepaalde tijd gaat de minister, zo stelden de leden van de P.v.d.A.-fractie, aan de kern van een door deze leden terzake gestelde vraag voorbij omdat in het bestaande regime de vergunning tegen een aanzienlijk bedrag had kunnen worden overgedaan. Hoewel zij zich geen aanhangers toonden van een dergelijk systeem constateerden genoemde leden dat voor veel kleine ondernemers in het nieuwe regime sprake zal zijn van een zekere kapitaalvernietiging. Deze leden begrepen dat daar geen voorzieningen voor zijn getroffen.

Uit de memorie van antwoord maakten zij voorts op dat er geen inventarisatie bestaat van allerlei praktische problemen die zich bij de inwerkingtreding van de nieuwe wet- en regelgeving zullen aandienen. Verrassingen zullen dan ook niet uitblijven, aldus deze leden die overigens nog wel een reactie tegemoet zagen op hun vraag rond het z.g. Schipholvervoer.

De leden van de V.V.D.-fractie bleven zich verzetten tegen de verplichte overdracht van bevoegdheden aangaande het taxivervoer van gedeputeerde staten naar het openbaar lichaam van de gemeenschappelijke regeling. Het argument, dat immers een gemeenschappelijke regeling goedgekeurd dient te worden door de provincie sprak hen niet aan, omdat een provincie een gemeenschappelijke regeling slechts op grond van de Wet gemeenschappelijke regeling dient te beoordelen en niet op buiten deze wet aangevoerde gronden.

De leden van de V.V.D.-fractie meenden een discrepantie te moeten constateren in het antwoord van de regering over de verhandelbaarheid van vergunningen. Indien de vergunning op naam van de rechtspersoon

staat gaat de vergunning bij verkoop over op de nieuwe eigenaar als de naam van de rechtspersoon niet verandert, terwijl bij natuurlijke personen in zo'n geval de vergunning vervalt. Daardoor worden met name eigen rijders gediscrimineerd.

Deze leden merkten ten aanzien van de taximeter op, dat er nog al wat bedrijven zijn die een groot percentage contractvervoer uitvoeren, waarvoor geen taximeter verplicht is en slechts zeer weinig ( $\pm 20\%$ ) normaal taxivervoer uitvoeren. Zij vroegen of het dan redelijk is een dergelijke verplichting op te leggen en of niet alleen volstaan kan worden met een prijslijst.

De leden van de fractie van D'66 hadden de indruk dat hun vragen over het taxivervoer wellicht niet helemaal goed begrepen zijn en formuleerden deze vragen dus opnieuw in de hoop er dan wel antwoord op te krijgen. Zij vroegen wat er zou gebeuren als de overheid achterwege zou laten taxitarieven vast te stellen, of alleen een maximum tarief zou vaststellen (itt art. 53). Zou dat leiden tot voor de consument meer betaalbare prijzen, en dus tot het meer gebruik maken van de taxi? Zij hadden begrepen dat provinciale staten regels kunnen geven in het belang van het taxi-vervoer (art. 54). Het interesseerde deze leden echter ook welke regels gedeputeerde staten zouden kunnen geven die tot verdere ontwikkeling van het taxivervoer zouden leiden.

Ten slotte informeerden deze leden naar de opvatting of mag worden verwacht dat het creëren van concurrentie door het verlenen van meerdere vergunningen tot een verbetering van de service aan de consument zou leiden, of dat het anderszins een rol zou kunnen spelen in het bevorderen van de kwaliteit en/of kwantiteit van het taxivervoer.

Met betrekking tot het taxivervoer wilden de leden van de S.G.P.-fractie nog het volgende vragen. De verplichte overdracht van bevoegdheden van gedeputeerde staten aan een openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling kan in een grote provincie leiden tot de situatie dat aan één of twee openbare lichamen bevoegdheden worden overgedragen en aan andere niet omdat die daar niet om verzoeken. Is een dergelijke situatie niet ongewenst? Immers de duidelijkheid is er niet mee gediend zo merkten deze leden op. Op welke wijze kunnen dergelijke situaties worden voorkomen?

Het lid van de G.P.V.-fractie onderschreef de wens tot schaalvergroting ten aanzien van de voedingsgebieden voor het taxivervoer. Doet deze schaalvergroting zich overigens niet al automatisch voor in de laatste jaren door de veelal ingrijpende gemeentelijke herindelingsoperaties, waardoor de behoefte aan gemeenschappelijke regelingen al aanmerkelijk geringer is geworden?

Naar het oordeel van dit lid veronderstelt de minister ten onrechte dat overal waar sprake is van gemeente-grensoverschrijdend vervoer een gemeenschappelijke regeling zou moeten komen. Afgezien van het feit dat het wetsvoorstel de mogelijkheid het hele land in gebieden op te delen ook opent, (als het zo bezwaarlijk is, waarom bestaat die mogelijkheid dan?) was het niet de bedoeling van dit lid het hele land op te delen in gebieden met gemeenschappelijke regelingen, maar slechts die gebieden aan te wijzen die het niet zonder zo'n regeling kunnen stellen, maar die thans door tegengestelde gemeentelijke belangen er niet toe komen zo'n regeling op te maken.

## **8. Bezwaar en beroep**

De leden van de P.v.d.A.-fractie konden zich niet aan de indruk onttrekken dat het voorgestelde stelsel van bezwaar en beroep met name voor de consument een nogal ingewikkeld doolhof dreigt te worden. Zij vroegen



dan ook of het niet in de rede ligt centraal of decentraal enig orgaan te belasten met het voor de burger «toegankelijk» maken van de nieuwe wet- en regelgeving en het toezicht op de naleving daarvan.

Inzake de beroepsmogelijkheden vroegen de leden van de C.D.A.-fractie aandacht voor beslechting van bestuursgeschillen. In het bijzonder naar aanleiding van het commentaar van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, die in een brief dd. 24 januari jl. aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat uitgebreid ingaat op de uitspraak van het Europese Hof van de Rechten van de mens te Straatsburg in de Benthem-zaak. Deze leden zouden gaarne de reactie van de minister vernemen.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie lazen op blz. 48, dat een in te stellen Raad voor Verkeer en Waterstaat voor het personenvervoer zal adviseren. In antwoord nr. 50 van de Nota naar aanleiding van het verslag inzake de begroting Verkeer en Waterstaat voor 1986 (19 200 – XII, nr. 10, blz. 13) lazen zij, dat de advisering over het openbaar vervoer aan de Raad voor het Vervoer is toegedacht. Deze leden zouden gaarne vernemen hoe de advisering zal worden geregeld.

Oneens waren de leden van de V.V.D.-fractie het met de Regering, dat het niet wenselijk zou zijn beroep open te stellen tegen Beleidsbeslissingen. Een dergelijke argumentatie is volstrekt niet valabel, omdat juist in Nederland in vele gevallen wel degelijk beroep open staat tegen dergelijke beslissingen van de overheid. Zij herhaalden dan ook hun uitgangspunt, dat besluiten op basis van deze wet, zowel aan een rechtmatigheids- als doelmatigheidstoetsing onderworpen moeten kunnen worden.

Volgens de leden van de fractie van D'66 wekt de minister in de memorie van antwoord de schijn dat er haar veel aan gelegen is Kroonberoep uit de wet personenvervoer te houden. Deze leden zouden gaarne vernemen of het tot de mogelijkheden zou kunnen behoren dat ondanks parlementaire controle er situaties zouden kunnen ontstaan waarbij uit democratisch oogpunt doelmatigheidstoetsing via een beroep op de Kroon gewenst zou kunnen zijn. Zij vroegen of het een wenselijk ontwikkeling is wanneer er met de wet personenvervoer zoveel kennis en macht in de handen van de minister wordt geconcentreerd dat noch de Kroon noch een ander onafhankelijk college nog kan beoordelen of er een redelijke afweging van belangen heeft plaatsgevonden. In de loop van de procedure voorafgaand aan het voorlopig verslag hebben organisaties van provincies, gemeentes, regio's, vervoerders en reizigers aangedrongen op de mogelijkheid van beroep. De leden van de fractie van D'66 delen hun zorgen met betrekking tot hun mogelijkheid zich tegen ministeriële maatregelen teweer te stellen. De VNG heeft er op gewezen dat volgens de Minister van Justitie met een grote mate van waarschijnlijkheid geschillen tussen besturen onderling niet worden geraakt door de uitspraak in de zaak-Benthem (3 dec. 1985), Handelingen van de Tweede Kamer, vergaderjaar 1985–1986, blz. 1934). Deze leden zouden in dit verband gaarne de reactie van de Minister van Verkeer en Waterstaat vernemen.

Overigens waren deze leden van mening dat er in veel gevallen beter ware te voorkomen dat naar het zware instrument van beroep gegrepen moet worden. Zij zouden daarom graag vernemen aan welke eisen een «openbaar vervoer kamer», als voorgesteld door de CVV, resp. een «Raad voor Verkeer en Vervoer», als voorgesteld door ROVER, zou moeten voldoen om in de meeste gevallen te kunnen bemiddelen. De CVV denkt daarbij aan een onafhankelijke instantie die de maatregelen van de minister met betrekking tot het voorzieningenniveau en de wensen die op dit gebied leven bij provincies en andere belanghebbenden te toetsen. ROVER denkt aan een gestructureerd overleg met vervoerbedrijven zowel over de dienstregeling als ook aan uitvoering daarvan en dienstbetoon, het materieel waarmee de vervoersdiensten worden uitgevoerd, lijnvoering, overstapproblematiek en dergelijke.

De leden van de fractie van D'66 waren geenszins tevreden met het idee dat bezwaren tegen een dienstregeling pas in de dienstregeling van het volgende jaar geëffectueerd zouden kunnen worden. Zij vroegen of het mogelijk gemaakt zou kunnen worden dat er bijvoorbeeld zes weken vóór het definitief vaststellen van een dienstregeling een procedure van een maand voor bezwaren tegen het concept kan worden ingesteld?

## 9. Personele consequenties

De leden van de P.v.d.A.-fractie drongen erop aan dat de Kamer inzicht heeft in de personele consequenties van de onderhavige wetgeving op het moment dat de plenaire behandeling plaatsvindt.

De leden van de V.V.D.-fractie hadden begrip voor het feit dat het totale personeelsplan voor de Commissie Vervoersvergunningen nog niet beschikbaar was. Desalniettemin achten zij het voor een goede beoordeling van deze wet en de gevolgen voor haar invoering noodzakelijk, een inzicht te hebben in de stand van zaken.

## 10. Verspreide opmerkingen

De commissie heeft geconstateerd dat bij nota van wijziging artikel 80, eerste lid, is gewijzigd. In aanwijzing nr. 143 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek is echter bepaald dat afschaffing van bepalingen geschiedt door uitdrukkelijke intrekking. Naar de mening van de commissie kan niet worden volstaan met deze algemene formulering en zal exact moeten worden weergegeven welke bepalingen in de Wet tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf dienen te vervallen.

De vermelding van het staatsblad van de Wet op de economische delicten in artikel 77, eerste lid, zal volgens aanwijzing nr. 32 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek moeten vervallen en worden vermeld in artikel 65, eerste lid.

NS heeft de commissie terzake een vrij uitvoerige nadere reactie toegezonden. Deze is ongetwijfeld ook op het ministerie bekend. De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden het op prijs stellen wanneer in de nota naar aanleiding van het eindverslag aandacht aan dit onderwerp wordt besteed.

De leden van de P.v.d.A.-fractie wilden niet meer uitvoerig ingaan op het gestelde in de paragraaf over het rapport van de Algemene Rekenkamer. De minister zou in haar reactie slechts in herhalingen vervallen. Hoogst interessant vonden zij de nadere beschouwing op het nawoord van de Rekenkamer bij paragraaf 4.4.3 van de bewuste rapportage waarin hetgeen de Rekenkamer stelt feitelijk wordt onderschreven. Deze leden wilden nog eens weten welke in de ogen van de minister «objectieve gronden» hebben geleid tot het stoppen met de ontwikkeling van een NVVR. Hoe is het overigens wél mogelijk om investeringsbeslissingen voor het openbaar vervoer te baseren op exploitatieve en maatschappelijke kosten en baten, nu in de memorie van antwoord wordt gesteld dat het niet mogelijk gebleken is op verantwoorde wijze inzicht te geven in de maatschappelijke baten van het vervoer?

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie waren – ook na lezing van de uiteenzetting van de minister – van mening, dat de artikelen 10 en 14 meer het karakter hebben van een exploitatieplicht dan van een vervoersplicht. Omdat elders in het wetsvoorstel hieromtrent niets is geregeld, in tegenstelling tot artikel 22, eerste lid van de Wet Autovervoer Personen, vroegen zij welk bezwaar er bestaat tegen opnemng van een bepaling, dat de vervoerder verplicht is de passagiers die zich aanmelden te vervoeren en hiertoe voldoende vervoermiddelen ter beschikking te stellen.

Voorts stelden de leden van de C.D.A.-fractie de vraag, in hoeverre de vervoersplicht van toepassing is op bij voorbeeld supporters van sportwedstrijden die een overtreding begaan in de zin van de artikelen 25 t/m 28, eerste lid. In de preventieve sfeer kan hun – zo stelt de minister in de memorie van antwoord – de toegang tot een vervoermiddel worden ontzegd of kunnen zij uit een vervoermiddel worden verwijderd. Een bepaling met deze strekking troffen deze leden in het wetsvoorstel niet aan. Is hun veronderstelling juist, dat met het oog op bedoeld wangedrag een opschorting van de vervoersplicht wordt gerechtvaardigd met een beroep op de «exceptio non adimpleti contractus» (geen contraprestatie bij wanprestatie)? In hoeverre maakt het voorstel van wet overigens mogelijk, dat de vervoerder vervoermiddelen aan bij voorbeeld supportersverenigingen verhuurt?

De leden van de V.V.D.-fractie hadden ook kennis genomen van de artikelen 26 en 27 van het concept Besluit Personenvervoer, maar dat bedoelden zij niet met hun desbetreffende vraag in het voorlopig verslag. Zij wensten van de regering te vernemen welke getuigschriften erkend gaan worden door de minister van Verkeer en Waterstaat op basis van deze artikelen.

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen met betrekking tot artikel 60, in hoeverre bij het algemene maatregel van bestuur geven van regels ten aanzien van de aanschaf van bussen overeenstemt met de in dit wetsvoorstel gekozen uitgangspunten van deregulering en liberalisering. Naar hun mening zullen middels dat artikel niet alleen voorschriften gegeven kunnen worden omtrent typen van bussen, maar eveneens ten aanzien van het merk. Zij meenden dat zulks zou kunnen leiden tot bevoordeling van één of twee Nederlandse bedrijven, waardoor de positieve effecten van concurrentie, zoals de stimulans tot prijsbeheersing en innovatie volledig uitgeschakeld gaan worden. Bovendien verzochten zij de regering aan te geven welke de verhouding van de regering is tot het EEG-recht, met name of het Europees recht een volledige monopolisering van de Nederlandse industrie als toeleverancier van het openbaar vervoer toestaat.

De leden van de fractie van D'66 constateerden dat hun vraag met betrekking tot de aanschaf van bussen (artikel 60, onderdeel e) beantwoord is alsof hun vraag regels met betrekking tot inrichting van bussen betrof. Dat was niet het geval. Dat er eisen aan de inrichting van bussen worden gesteld om het openbaar vervoer ook fysiek voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk te maken, leek deze leden vanzelfsprekend. Wat zij echter niet begrepen, is waarom de minister zelf over de aanschaf van bussen wil kunnen beslissen, terwijl het beleid van de regering uitgaat van deregulering en decentralisatie. Kan het ook zijn, dat het handhaven van een eigen Nederlandse busproductie hier een rol speelt? Zo ja, waarom is er dan geen soortgelijke bemoeienis met de aanschaf van bij voorbeeld brandweerauto's en vuilnisauto's?

De leden van de S.G.P.-fractie waren van mening dat in de memorie van antwoord herhaaldelijk de indruk wordt gewekt dat controle op zwart- en grijsrijden sterk van invloed is op de opbrengsten per bedrijf. Hierachter ligt de veronderstelling dat er vrij veel zwart dan wel grijs gereden wordt, zodat extra controleurs zichzelf terugbetalen. Berust deze veronderstelling op statistische gegevens? Als deze veronderstelling juist is, waarom worden dan niet veel meer controleurs ingezet?

## II. ARTIKELEN

### *Het intitulé*

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie kwamen terug op het intitulé. Hoewel dit niet de meest wezenlijke zaak betreft, merkten deze leden op, dat de term «personenvervoer» wel degelijk óók associaties oproept met het gebruik van auto's in de particuliere sfeer, alleen al door het telkenjare vast te stellen Meerjarenprogramma Personenvervoer, waarbij ook het hoofdwegennet en andere infrastructuur ten behoeve van auto's in de particuliere sfeer aan de orde is. Acht de minister een wijziging van de naam «Meerjarenprogramma Personenvervoer» wellicht op haar plaats?

### *Artikel 1, eerste lid, onderdeel d*

Het verschil tussen «kenbaar» en «openbaar bekend gemaakt» werd de leden van de P.v.d.A.-fractie niet duidelijker na lezing van de memorie van antwoord. Kan er nog eens een poging gedaan worden?

### *Artikel 1, eerste lid, onderdeel e*

Kan, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie, alsnog geantwoord worden op de vraag waarom geen gevolg is gegeven aan het advies van de Raad van State om de Wet en het Besluit met betrekking tot het taxi-vervoer beter op elkaar af te stemmen?

### *Artikel 4, derde en vijfde lid*

Naar aanleiding van de memorie van antwoord: wat is een «redelijke» termijn? De «aard van de beslissing» zei de leden van de P.v.d.A.-fractie niets.

### *Artikel 5*

Het lid van de G.P.V.-fractie onderschreef de wenselijkheid de handel in vergunningen enigszins aan banden te leggen, maar vroeg of het geheel onoverdraagbaar maken van vergunningen niet te ver gaat. Immers, vergunningen worden tot nog toe steeds beschouwd als bezit van de ondernemer, en bezit is in principe toch overdraagbaar? Welk bezwaar zou er bestaan de overdracht van een vergunning mogelijk te laten indien de nieuwe ondernemer voldoet aan de kwaliteitseisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid en indien het niet gaat om een vergunning die al geruime tijd niet meer is geëxploiteerd?

### *Artikel 8, onderdeel a*

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen of het antwoord op deze vraag betekent, dat ook in het wetsvoorstel weinig op het gebied van decentralisatie terug te vinden is?

### *Artikel 11, eerste lid*

In de memorie van antwoord houdt de minister vast aan het standpunt dat de minister of het college van burgemeester en wethouders de dienstregeling vaststellen en niet goedkeuren. Aangezien stipte uitvoering van de dienstregeling kan leiden tot een overschrijding van de toegewezen gelden, rees bij de leden van de P.v.d.A.-fractie de vraag wie daarvoor verantwoordelijk is en wie voor de financiële aanvulling zal zorgdragen.



### *Artikel 11, derde lid*

Blijkt, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie ook uit het antwoord op de gestelde vraag niet zonneklaar dat bij deze, maar ook bij andere zaken (dienstregeling bij voorbeeld) de vervoersonderneming altijd betrokken dient te worden? Is de minister bereid dit dan ook bij de wet te regelen?

### *Artikel 13, derde lid*

Op welke wijze zal het wettelijk kader van het NVS geregeld worden?

In de memorie van antwoord, zo meenden de leden van de P.v.d.A.-fractie, worden criteria genoemd voor de beslissing tot vergunningverlening, terwijl in de tekst van wet slechts de wenselijkheid van interlokaal openbaar vervoer en het financiële belang van het Rijk worden genoemd. Hoe spoort dat met elkaar?

Waarom wordt in de memorie van antwoord opeens gesuggereerd dat vraagstellers beweren dat «volgens artikel 13 als eis gesteld wordt, dat steeds voor de goedkoopste vervoervoorziening wordt gekozen», terwijl de vraagstelling heel anders was. Door daar niet op in te gaan en de vraag derhalve te ontwijken, wordt weinig recht gedaan aan de bezorgdheid van deze fractieleden, dat het financiële belang van het Rijk bij de gegeven tekst wel eens de boventoon zou kunnen voeren. Kan alsnog aangetoond worden dat deze tekst niet zegt wat hij zegt?

### *Artikel 15*

Kunnen alle vragen beantwoord worden, dat wil zeggen ook die met betrekking tot de suggestie van de CVV, de NS-dienstregeling, wanneer bekend is welke financiële middelen beschikbaar zijn en de rol van het parlement, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie.

### *Artikel 16*

Betreffende de Nederlandse Spoorwegen wensten de leden behorende tot de C.D.A.-fractie op enkele door hen gemaakte opmerkingen terug te komen. In het wetsvoorstel is niet altijd direct duidelijk, welke bepalingen al dan niet geheel of gedeeltelijk op de NS van toepassing zijn. Evenmin is precies duidelijk, welke bepalingen van de Spoorwegwet voorshands nog van toepassing zijn. De memories van toelichting en antwoord brengen weliswaar een grotere duidelijkheid, de nader uit te werken Verhouding Rijksoverheid-NS zal de duidelijkheid vergroten alsmede de in de toekomst nog in te dienen Wet railwegen. Naar aanleiding hiervan stelden deze leden nader de volgende vragen.

Wordt in artikel 16, eerste lid alle interlokaal vervoer bedoeld, ook van intercitylijnen, of slechts voor wat het treinvervoer betreft van de in de betrokken provincie liggende nevenlijnen? Is hetzelfde van toepassing in artikel 16, tweede lid?

### *Artikel 17*

Ondanks een uitgebreide toelichting onder artikel 17 in de memorie van antwoord wilden de leden van de C.D.A.-fractie nog enkele aanvullende vragen voorleggen. Nadat het college van burgemeester en wethouders (B en W) een dienstregeling voor lokaal openbaar vervoer hebben vastgesteld, kan de minister de bevoegdheden aan B en W overdragen. Hierna kunnen B en W de dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer pas vaststellen. In welk stadium stelt de minister de dienstregeling voor (inter)lokaal openbaar vervoer vast voor andere vervoerders? Wat gebeurt er als minister en B en W geen overeenstemming bereiken over de dienstregeling c.q. te verlenen overheidsbijdrage voor lokaal openbaar

vervoer? Wat gebeurt er als ook andere vervoerders een dienstregeling aan de minister voorleggen voor (inter)lokaal openbaar vervoer in en naar de betrokken gemeente? Wat mag in de gegeven volgorde in de verschillende situaties worden verwacht ten aanzien van de totstandkoming van een goed geïntegreerd openbaar vervoer? Zijn vervoerders van interlokaal openbaar vervoer niet al te zeer afhankelijk van de dienstregelingen voor lokaal vervoer?

Begrepen deze leden het goed, dat een buslijn Schiedam-Vlaardingen niet in de dienstregeling kan worden opgenomen die door B en W van de gemeente Rotterdam wordt vastgesteld? Welke mogelijkheden doen zich voor bij buslijnen als tussen Den Haag en Leiden, die niet alleen Den Haag en Leiden met elkaar en met tussenliggende gemeenten verbinden maar ook in meer dan één van de hierbij betrokken gemeenten lokaal openbaar vervoer verzorgen? Kan op één of andere wijze voorkeur aan een gemeenschappelijke regeling worden gegeven voor gevallen dat één of meer randgemeenten niet akkoord gaan met overdracht van bevoegdheden aan een centrumgemeente?

#### *Artikelen 17 en 21*

Waarom – zo vroegen de leden behorende tot de C.D.A.-fractie – wordt in zowel art. 17, eerste lid als art. 21, eerste lid gesteld, dat de minister zijn bevoegdheden kan overdragen? Waar in beide gevallen wordt toegevoegd, dat de overdracht geldt «voor zolang Onze Minister dit doelmatig acht», is de «kan»-bepaling toch overbodig, of zijn er nog andere criteria die hierbij van belang zijn?

#### *Artikel 21*

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen hoe de nadere toelichting op artikel 21 moet worden verstaan. Als de minister overdracht van bevoegdheden ten aanzien van NS-lijnen niet doelmatig acht en de overdracht ook niet in de bedoeling ligt, zoals op diverse plaatsen wordt gesteld, waarom sluit het voorstel dan niet uit, dat de minister zijn bevoegdheden overdraagt?

#### *Artikelen 20 t/m 22*

De leden van de C.D.A.-fractie wilden weten, of die gemeenten aan een gemeenschappelijke regeling kunnen deelnemen, die zelf geen vergunning hebben afgegeven voor het verrichten van lokaal openbaar vervoer op grond van artikel 9, eerste lid of die zelf geen vergunning hebben afgegeven voor het verrichten van interlokaal vervoer op grond van artikel 17, eerste lid. Hoe ligt dit bij gemeenten die niet voldoen aan het bepaalde in artikel 32 en die niet zijn opgenomen in bijlage 1? Wat zijn de gevolgen van een eventueel beëindigen van de gemeenschappelijke regeling?

#### *Artikel 23*

Wat wordt, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie, in de memorie van antwoord bedoeld met de zinsnede «De ervaring van de vertegenwoordigingen staat hiervoor borg». Betekent het dat de minister aan de vertegenwoordigingen van de vervoersbedrijven heeft gevraagd of zij van mening zijn dat zij alle belangen van een goed openbaar vervoer behartigen? Zo ja, is dat tot waarheid verheven? Zijn de consumentenorganisaties c.q. reizigersbelangenorganisatie het daarmee eens?

#### *Artikel 23, eerste lid*

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie wensten terug te komen op bepalingen met betrekking tot ongesubsidieerd openbaar vervoer. Zij

achtten de beantwoording niet overtuigend. Het ongesubsidieerde openbaar vervoer moge een aanvulling zijn op het gesubsidieerde openbaar vervoer, beide maken deel uit van het totale openbaar vervoersysteem. Deze leden hadden begrepen, dat het hierbij ook kan gaan om seizoenritten, die wellicht tijdelijk van aard zijn maar toch ook periodiek kunnen terugkeren. Zij zagen nog niet in, waarom voor dit deel van het openbaar vervoersysteem een ander regiem zou moeten gelden, gelet op integratie van openbaar vervoertarieven en modellen van vervoerbewijzen en op grond van de redenering dat binnen een openbaar vervoeronderneming slecht en goed renderende lijnen voorkomen, waarvoor dezelfde regels gelden.

#### *Artikel 23, tweede lid*

Ter toelichting op de voorgestelde wijziging van dit artikel en van artikel 24 wordt in de Nota van wijziging gesteld, dat modellen van vervoerbewijzen worden vastgesteld of door de minister, of door de vervoerder of door de gemeente. Dient hieraan niet het openbaar lichaam te worden toegevoegd, zo vroegen de leden behorende tot de C.D.A.-fractie.

#### *Artikelen 23 en 24*

De leden van de V.V.D.-fractie zouden de visie willen vernemen van de regering op het standpunt van de NS, dat aan artikel 25 een vijfde lid moet worden toegevoegd, ertoe strekkende dat artikel 75, eerste lid en artikel 186, eerste lid van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek niet van toepassing zijn op vervoerbewijzen.

#### *Artikel 25 t/m 28*

De leden van de V.V.D.-fractie huldigden de opvatting, dat de incorporatie van artikel 7 Wet VOV in artikel 54, tweede lid van het voorlopig concept Besluit personenvervoer slechts kan leiden tot een civielrechtelijke boete en niet tot een strafrechtelijke vervolging. Zij verzochten de regering het onderhavige voorstel aan te passen naar analogie van de voorziening in artikel 10 Wet VOV.

#### *Artikel 31*

Op welke wijze houdt, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie, de uitleg van het begrip «financiële doelmatigheid», met name waar gezegd wordt «dat de kosten van de lokale voorziening ten opzichte van de voorzieningen in andere gemeenten niet wezenlijk verschillen», rekening met plaatselijke geografische, demografische en andere verschillen, die vergelijking van kostenniveaus juist zo moeilijk maken?

#### *Artikel 40*

In het tweede lid van dit artikel, zo meenden de leden van de P.v.d.A.-fractie, staat niets vermeld over tegenvallende passagierscijfers. Mag uit het antwoord niettemin afgeleid worden, dat onder «onverwachte exogene ontwikkelingen» ook sterk tegenvallende vervoerscijfers horen? Indien dat niet het geval is, wat wordt er dan precies wel mee bedoeld?

#### *Artikel 43*

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen in hoeverre de genoemde zaken onder a t/m f anders zijn dan nu vereist is bij een subsidieaanvraag. Bij opname van artikel 102 uit het Besluit in de Wet kan toch aan het genoemde bezwaar tegemoet gekomen worden door een extra lid op te nemen, inhoudende «of overigens bij algemene maatregel van bestuur te geven regels»? Wat is de mening van de minister hierover?

### *Artikel 71*

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen waarom de regering is afgeweken van de beperking in artikel 11, vierde lid van de Wet VOV. In de memorie van antwoord stelt de minister, dat naar haar oordeel een toezichhoudende- of opsporingsambtenaar zich altijd behoort te legitimeren indien dit wordt gevraagd. Zij achtten een dergelijk standpunt alleen onvoldoende en verzochten om een nadere uiteenzetting van de argumentatie, met name waarom een andere weg gegaan wordt dan in de Wet VOV.

De Voorzitter van de commissie,  
Rienks

De Griffier voor dit verslag,  
Hordijk