

Vergaderjaar 1985–1986

18 985

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

Nr. 10

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET EINDVERSLAG

Ontvangen 17 februari 1986

INHOUD

Hoofdstuk I. Algemeen	2
§ 1. Algemene inleiding	2
§ 2. Marktindeling, toegang tot de markt	8
§ 3. Verdeling bestuurlijke bevoegdheden	10
§ 4. Rijksbijdragen voor exploitatie en infrastructuur	14
§ 5. Tarieven en vervoerbewijzen	19
§ 6. Besloten busvervoer	21
§ 7. Taxivervoer	22
§ 8. Bezwaar en beroep	24
§ 9. Personele consequenties	25
§ 10. Diversen	26
Hoofdstuk II. Artikelen	28

§ 1. Algemene inleiding

Ik stel het op prijs dat de Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer in de voorbereiding van de behandeling van het voorstel van de Wet Personenvervoer zich de moeite heeft gegeven korte tijd na toezending van de memorie van antwoord het eindverslag vast te stellen.

Uit de aard van het eindverslag merk ik op dat nog enige punten zijn overgebleven waarover leden van fracties en ik verschillend denken. In deze algemene inleiding zal ik proberen mijn opvattingen over de punten van verschil te verduidelijken en met aanvullende argumenten te staven.

Wellicht is het verwijt dat de leden van de P.v.d.A.-fractie mij – ten onrechte vind ik – maken dat ik bij mijn beantwoording onvoldoende zorgvuldigheid zou hebben betracht, ingegeven door de daaropvolgend neergelegde opvatting van deze leden dat van enige tegemoetkoming in de richting van de kamer geen sprake is.

Een dergelijke opvatting miskent de aard van de schriftelijke voorbereiding van het voorstel. Vooraleer tot een duidelijke standpuntbepaling te komen, heeft de kamercommissie tal van vragen om nadere uitleg en nadere argumentatie gesteld. Daar heb ik naar beste weten op geantwoord. Gaarne breng ik op deze plaats in herinnering dat het wetsvoorstel is voorbereid in een open discussie van drie jaren met alle betrokkenen. Ik stond daarbij voor de moeilijke taak een evenwicht te zoeken tussen vele tegenstrijdige belangen en opvattingen. Zo zijn de hoofdlijnen van het wetsvoorstel tot stand gekomen. Naar mijn mening betekent het voorstel een verbetering ten opzichte van de huidige wetgeving op het gebied van het personenvervoer en de later totstandgekomen aanvullende regelingen over de verlening van rijksbijdragen aan het openbaar vervoer.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen nog waarom de memorie van antwoord met betrekking tot het voorstel van de Wet personenvervoer in zeer korte tijd kan worden geschreven en veel meer tijd wordt genomen voor de memorie van antwoord naar aanleiding van het voorlopig verslag inzake het wetsvoorstel ter invoering van de ademanalyse.

Juist doordat in de discussie met alle betrokkenen de meeste aspecten van het voorstel van de Wet personenvervoer grondig zijn doorgelicht, is het mogelijk geweest de vragen van de commissie vrij snel te beantwoorden. Vanzelfsprekend is ook een serieuze poging ondernomen de memorie van antwoord met betrekking tot het wetsvoorstel ter invoering van de ademanalyse binnen enkele weken uit te brengen.

Van de ondertekenaars van het ademanalyse-voorstel (de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Justitie) heb ik evenwel vernomen dat de onderzoeken die met het oog op de invoering van de ademanalyse-apparaten noodzakelijk zijn en die in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel ook waren aangekondigd, meer tijd in beslag nemen dan aanvankelijk was voorzien. Zoals het geval was bij de invoering van de bloedproef dient ook de invoering van deze vorm van opsporing met de nodige zorgvuldigheid te geschieden; dit maakt het houden van onderzoeken en het bestuderen van de resultaten daarvan onontkoombaar. Het uitbrengen van de memorie van antwoord wordt door de ondertekenaars slechts zinvol geacht indien de in het voorlopig verslag gestelde vragen die betrekking hebben op deze onderzoeken volledig kunnen worden beantwoord. Dit impliceert dat met het uitbrengen van de memorie van antwoord inzake het ademanalyse-voorstel een ander tijdschema moest worden gevolgd dan mogelijk bleek bij de Wet personenvervoer. Verbazingwekkend kan dit alles nauwelijks genoemd worden: de ene wet is de andere niet.

Ik concludeer dat in ieder geval de meerderheid van de leden van de fracties instemt met de opvatting dat de gedachte van een planningwet voor verkeer en vervoer in de huidige constellatie nauwelijks perspectief biedt voor een betere regeling van het verkeer en vervoer. De leden van de V.V.D.-fractie spreken expliciet uit dat zij zeer verheugd zijn dat de regering het met hen eens is dat niet moet worden overgegaan tot de ontwikkeling van een planningwet verkeer en vervoer.

De leden van de P.v.d.A.-fractie geven er blijk van dat zij niet overtuigd zijn door mijn argumenten waarom een planningwet niet moet worden voorbereid.

De argumenten die ik in de memorie van toelichting (bladzijde 37) en in de memorie van antwoord (bladzijde 3 en 4) heb gegeven zijn voor mij doorslaggevend. In andere woorden kan ik daaraan slechts toevoegen dat het inderdaad een fictie is gebleken het verkeers- en vervoerbeleid op de drie bestuursniveaus te kunnen sturen door middel van een planningwet, wegens de dynamiek en de diversiteit van het verkeer en vervoer, het verzet tegen verticale regulering en het streven van gemeenten de eigen zaken te regelen.

Ik herhaal dat ook zonder een dergelijke planningwet een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid kan worden gevoerd en wordt gevoerd door middel van verschillende wettelijke en bestuurlijke instrumenten. De Wet personenvervoer maakt daar onderdeel van uit.

In de Structuurschema's Verkeer en Vervoer (SVV), de Meerjaren Programma's Personenvervoer, de begrotingshoofdstukken Verkeer en Waterstaat en aanvullende beleidsnota's wordt de Staten-Generaal de samenhang gepresenteerd van maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer en het particuliere verkeer, de afstemming met het ruimtelijk beleid en de effecten op het milieu en het energiegebruik.

De gepresenteerde beleidsopties staan in de verschillende stadia van hun ontwikkeling ter discussie tussen regering en parlement. Op deze wijze krijgt de richting van het verkeers- en vervoerbeleid gestalte.

Opneming van een zinsnede in de Wet personenvervoer waarin de samenhang van openbaar vervoer en particulier vervoer wordt erkend, alsmede de samenhang met andere beleidsterreinen, zoals de leden van de C.D.A.-fractie gaarne zouden zien, voegt niets toe aan de verantwoordelijkheid in deze van de Minister van Verkeer en Waterstaat tegenover het parlement.

Om de zelfde reden acht ik het overbodig in het voorstel van de Wet personenvervoer bepalingen op te nemen die duidelijk maken dat de wet mede dient ter uitvoering van de in het SVV opgenomen doelstellingen en voor de doeleinden met betrekking tot het milieubeheer, de verkeersveiligheid, de energiebesparing en de ruimtelijke ordening, waarnaar de leden van de P.P.R.-fractie vragen.

In de inleiding van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel heb ik duidelijk tot uitdrukking gebracht dat de nieuwe regeling van het openbaar vervoer, het besloten busvervoer en het taxivervoer instrumenten bevat die kunnen dienen om het beleid ter zake van deze vervoersoorten, op dit moment onder andere neergelegd in het SVV, mede tot uitvoering te brengen.

De leden van de fractie van D'66 gaan nog in op mijn besluit in het wetsvoorstel geen planverplichting op te nemen voor gemeenten die een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangen.

De tegenkanting van de zijde van de gemeenten tegen een planverplichting heeft voor mij een belangrijke rol gespeeld bij deze beleidskeuze. Maar daarmee ontken ik niet dat een onderbouwing van het lokale verkeers- en vervoerbeleid in de vorm van een plan of een beleidsnota nuttig is.

Ik voel er alleen niet voor gemeenten een verplichting op te leggen als zij mij de boodschap geven dat zij wel op de door hen verkozen wijze een weloverwogen beleid zullen voeren. Daar vertrouw ik dan op en dat past ook in het decentralisatiestreven. In dit licht moet ook mijn opmerking worden verstaan in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel (bladzijde 38) dat ook zonder planverplichting vertegenwoordigers van het goederenvervoer, een bedrijfstak waarvoor ik eveneens een politieke verantwoordelijkheid draag, hun belangen op gemeentelijk niveau kunnen bepleiten.

In antwoord op een aansluitende vraag van de leden van de fractie van D'66 kan ik zeggen dat de bepaling van de omvang van de rijksbijdragen aan het openbaar vervoer mede wordt ingegeven door de gunstige effecten die het openbaar vervoer heeft op het ruimtebeslag, het energieverbruik en het milieu. Dit beleid vindt in het wetsvoorstel zijn vertaling onder meer in regeling van een bestuurlijke vaststelling van de dienstregelingen, in de bepaling dat bij de vaststelling van de grondslag van de financiële bijdrage voor exploitatie wordt uitgegaan van het gebruik van het openbaar vervoer en in de voorziening tot verlening van rijksbijdragen voor infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer.

Streekvervoer

Hoewel de leden van de V.V.D.-fractie het met de regering eens zijn 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, bepleiten zij in het voorstel een dergelijke overdracht toch in beginsel mogelijk te maken. Zij denken daarbij aan een regeling naar analogie van de artikelen 17 en 21.

Allereerst wil ik duidelijk maken dat de in de artikelen 17 en 21 voorziene mogelijkheid tot overdracht van bevoegdheden inzake het interlokale vervoer er slechts toe strekt interlokale lijnen die nauw samenhangen met lokaal openbaar vervoer, de zogenaamde agglomeratielijnen, in een zelfde bestuurlijk kader als het lokale vervoer te plaatsen. Doel van een dergelijke overdracht van bevoegdheden is dus integratie van lokaal en interlokaal vervoer in een samenhangend vervoergebied dat een centrumgemeente en enkele randgemeenten omvat.

Overdracht van bevoegdheden inzake het interlokale vervoer aan gedeputeerden van een of meer provincies kan weliswaar het decentralisatiestreven op zich zelf genomen dienen, maar zou de integratie van het streekvervoer doorbreken. Er zouden in het streekvervoer extra problemen van bestuurlijke afstemming ontstaan tussen de minister en betrokken colleges van gedeputeerde staten, alsmede tussen gedeputeerden van verschillende provincies.

Ook wanneer de streekvervoerondernemingen in de lijn van de suggesties van het bureau McKinsey tot een gezamenlijke opstelling als bedrijfstak komen, zouden er extra complicaties ontstaan doordat sommige vervoerders tot financiële afspraken zouden moeten komen met een of meer colleges van gedeputeerde staten en andere met de Minister van Verkeer en Waterstaat, terwijl ook gedeputeerden en minister het weer eens moeten worden over de financiën. Ik denk dat in zo'n situatie niemand meer door de bomen het bos zou kunnen zien. Naast de bezwaren die ik al eerder heb uiteengezet tegen provinciale bevoegdheden voor het streekvervoer, zou het openen van een mogelijkheid tot gedeeltelijke overdracht van het streekvervoer aan provincies nog weer extra bezwaren oproepen. Ik zie daarin dan ook geen heil. Het decentralisatiestreven zou een te hoge tol eisen van even valide doelstellingen als doorzichtigheid en doelmatigheid van bestuur.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen of kan worden aangegeven waarom in de toekomst de afstemming tussen streekvervoer en de NS beter zal zijn dan thans het geval is.

Het wetsvoorstel voorziet erin dat zowel voor het streekvervoer als de NS de bestuurlijke verantwoordelijkheid uiteindelijk in één hand ligt. In de huidige situatie, op basis van de Wet Autovervoer Personen, is de verantwoordelijkheid voor het streekvervoer verbrokkeld tussen minister (financieel), rijkshoofdinspecteur voor het verkeer (dienstregeling) en CVV (vergunning). Dit biedt een minder sterke basis voor de onderlinge afstemming. Vanzelfsprekend blijven de bedrijven zelf in eerste instantie verantwoordelijk voor goede onderlinge afstemming bij de planning van de dienstregeling.

Aansluitend vragen de leden van de P.v.d.A.-fractie welke elementen uit het wetsvoorstel het collectief vervoer bevorderen.

– Een aantal elementen uit het wetsvoorstel kan het collectief vervoer bevorderen:

- het herstel van de beleidsvrijheid van gemeenten ten aanzien van het openbaar vervoer;
- het feit dat uitkeringen aan gemeenten en bedrijven vervoerafhankelijk zijn zodat dezen er ook uit dien hoofde belang bij hebben het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen;
- de verruiming van de vrijheid voor het bedrijfsleven door de deregulering van het huidige groepsvervoer, toer- en ongeregeld vervoer en de indeling van het busvervoer in één categorie. Ook van de verlening van rijksbijdragen van infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer gaat een stimulerende invloed uit.

Verhouding Rijk-NS

In antwoord op opmerkingen van de leden van de fracties van P.v.d.A. en V.V.D. over de verhouding tussen de rijksoverheid en de N.V. Nederlandse Spoorwegen, breng ik in herinnering dat ik in de algemene inleiding van de memorie van antwoord (bladzijde 3) heb meegedeeld dat nog overleg gaande is over de uitwerking van de in globale termen vervatte basisfilosofie Verkeer en Waterstaat/Nederlandse Spoorwegen ten behoeve van de totstandkoming van een nadere regeling van de verhouding rijksoverheid-NS. Dit overleg is nog niet afgerond; het verloopt in een goede sfeer, zoals ook reeds de NS, naar ik vernomen heb, aan uw commissie heeft meegedeeld.

Ter vermijding van misverstand: het is de bedoeling dat de basisfilosofie haar uitwerking krijgt in een overeenkomst tussen rijksoverheid en NS. Basisfilosofie en overeenkomst dienen te passen in het voor de NS relevante wettelijke kader, met name de nieuwe Wet personenvervoer, zoals ook is vermeld in de basisfilosofie (paragraaf 2.1).

In het overleg gaat het er om zo nauwkeurig mogelijk de grenzen te bepalen tussen de strekking van de regelingen die gewenst zijn ter invulling van de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de vrije ruimte die nodig is voor de ontplooiing van de bedrijfsverantwoordelijkheid van de NS. Er wordt naar gestreefd het overleg met de NS nog in 1986 af te ronden. In het kader van dit overleg heeft het extern adviesbureau Van Dien en Co., in gezamenlijke opdracht van rijksoverheid en NS, inmiddels een voorstel ontwikkeld voor een informatiesysteem Rijk-NS met betrekking tot het reizigersvervoer. Het voorstel is inmiddels aangeboden aan de raad van commissarissen van de NS en aan mij. Mede op basis van dit voorstel wordt thans de regeling van de verhouding Rijk-NS nader uitgewerkt. Daarbij is door de NS als bezwaar naar voren gebracht dat het voorstel van de Wet personenvervoer voorziet in een ministeriële vaststelling van de dienstregeling van de NS, zoals ook is geregeld ten aanzien van de dienstregeling van het overig interlokale openbaar vervoer. De NS is van mening dat een vereiste van goedkeuring beter past in de basisfilosofie.

Nu moge uit de procedure van vaststelling van de dienstregeling zoals die in het concept-Besluit personenvervoer is neergelegd, duidelijk zijn

geworden dat de vaststelling zal geschieden op basis van een voorstel van de vervoerder (artikel 36, eerste lid, onderdeel c van het besluit). Bovendien is in artikel 36, tweede lid, van het besluit bepaald dat overleg met de vervoerder moet worden gepleegd indien het voornemen bestaat bij de vaststelling van de dienstregeling af te wijken van het door de vervoerder opgestelde voorstel. In feite wordt met deze regeling de huidige praktijk van goedkeuringen van de dienstregelingen van NS en het streekvervoer gecontinueerd. Alleen wanneer partijen het niet eens kunnen worden, bij voorbeeld over kwesties van integratie en dienstbetoon aan de reizigers, werkt vaststelling anders dan goedkeuring.

Bij een bevoegdheid tot vaststelling kan het bestuur de knoop doorhakken. Is er slechts een bevoegdheid tot goedkeuring, dan moet het bestuur kiezen tussen twee kwaden: of toch maar toegeven en goedkeuren of niet goedkeuren en afwachten of de vervoerder met een nieuw, meer aanvaardbaar voorstel komt. In het laatste geval blijft de oude dienstregeling van kracht tot een nieuw voorstel de goedkeuring kan wegdragen. Alleen ter voorkoming van dergelijke hangende situaties is gekozen voor een bestuurlijke bevoegdheid tot vaststelling van de dienstregeling.

De in het concept-Besluit personenvervoer vervatte bepaling over de verkrijgbaarheid en kenbaarheid van de dienstregeling (artikel 39) is bedoeld te bevorderen dat de reiziger kennis kan nemen van de reisomgankelijkheden met het openbaar vervoer. Deze bepaling strookt met een afstandelijke bestuurlijke benadering ten opzichte van de vervoerder, zoals duidelijk is aangegeven in het concept van de Nota van toelichting (bladzijde 24, eerste en tweede alinea van boven). Dit ter geruststelling van de leden van de V.V.D.-fractie die het tegendeel vreesden.

Ten gevolge van de beantwoording van de vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie om informatie over nog lopend beraad, kan ik medelen dat het overleg met de BOV-gemeenten over het uitkeringsmodel bij inwerkingtreding van de Wet personenvervoer is afgerond. Het overleg met de BOS-gemeenten over het uitkeringsmodel bij inwerkingtreding van de wet kan naar stellige verwachting, binnen de in het voorstel opgenomen algemene regels, dit voorjaar worden afgerond.

Er rest nog slechts het reguliere overleg dat telkenjare wordt gevoerd over de hoogte van de rijksbijdrage.

Met de BOV-gemeenten is voorts afgesproken dat op termijn kan worden gesproken over verdere objectivering van het dan functionerende uitkeringsmodel. Met de BOS-gemeenten is afgesproken dat dergelijk overleg reeds binnenkort zal aanvangen.

De gezamenlijke uitwerking door departement en Vereniging ESO van de nieuwe beheersstructuur voor het streekvervoer is vrijwel afgerond. Binnenkort zal deze aan mij en de ledenvergadering van Vereniging ESO worden aangeboden en kunnen we een besluit nemen de beheersstructuur verder te beproeven. Pas over enige tijd zal de nieuwe methodiek in de plaats treden van het uitkeringsmodel dat wordt gehanteerd na inwerkingtreding van de Wet personenvervoer.

Resumerend komt het erop neer dat er geen voor de inhoud van het wetsvoorstel relevante punten nog onderwerp zijn van overleg.

Algemene maatregel van bestuur

De leden van de fractie van D'66 zouden graag precies vernemen wat er voor bezwaar tegen is om een aantal door deze leden genoemde onderwerpen in de wet zelf te regelen.

Op zich is het natuurlijk mogelijk om de aangegeven onderwerpen in de wet zelf te regelen. Mijn bezwaar hiertegen is dat de leesbaarheid en de begrijpelijkheid van de wet daardoor verminderd zouden worden, terwijl de onderwerpen van zodanige aard zijn – vrij gedetailleerd en uitvoerend – dat zij zonder bezwaar bij algemene maatregel van bestuur kunnen

worden geregeld. Daarmee ontken ik niet dat in het Besluit personenvervoer belangrijke zaken worden geregeld, zoals de leden van de P.v.d.A.-fractie menen.

Mijn opvatting over de opzet van wetgeving is de volgende: in een wet in formele zin moeten de kernpunten van bevoegdheden, rechten en verplichtingen op een globale wijze worden geregeld. De gedetailleerde invulling daarvan kan in uitvoeringsregelingen geschieden. Zo is ten aanzien van de vaststelling van de tarieven in de wet de hoofdregel vastgesteld en is aangegeven dat in bepaalde gevallen hiervan kan worden afgeweken.

De omschrijving van deze gevallen is mijns inziens typisch iets voor een uitvoeringsregeling: de omschrijving is vrij gedetailleerd en kan op grond van de praktijk aanpassing behoeven; bovendien is hier sprake van uitvoering. Een wet in formele zin is in dit geval een te zwaar instrument. Naar mijn oordeel geldt hetzelfde voor:

- de wijze waarop de rijksbijdragen voor infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer worden verleend en de criteria waaraan deze worden getoetst,
- de methode van berekening van de financiële bijdrage voor de exploitatie van het stadsvervoer, en
- de wijze waarop dienstregelingen worden vastgesteld en gepubliceerd.

De criteria volgens welke een bijdrage in de exploitatie van het stadsvervoer wordt verleend, zijn in de wet genoemd.

De leden van de V.V.D.-fractie wijzen in verband met de verhouding wet-algemene maatregel van bestuur op de wet VOV en noemen met name de positie van de NS.

Zoals ik reeds in de algemene inleiding van de memorie van antwoord (bladzijde 9) heb meegedeeld, zijn ook de kernpunten van de Wet VOV in het wetsvoorstel opgenomen. Bij tweede nota van wijziging is nog een bepaling uit de Wet VOV aan het wetsvoorstel toegevoegd (artikel 25a), omdat deze bij nader inzien beter daarin past dan in het besluit. Het wetsvoorstel in zijn nieuwste versie opent de mogelijkheid goedkeuring van de tarieven en de dienstregeling van de NS nader te regelen in het Besluit personenvervoer.

De leden van de fracties van de P.v.d.A., D'66 en de V.V.D. geven de wens te kennen de Tweede Kamer te betrekken bij de totstandkoming en komende wijzigingen van de algemene maatregel van bestuur. De leden van de fractie van D'66 wijzen hierbij op de constructie van artikel 173a van de Wet Geluidhinder.

Zoals ik reeds in de memorie van antwoord heb betoogd, acht ik het parlement in voldoende mate bij de totstandkoming van de algemene maatregel van bestuur betrokken door het concept-Besluit personenvervoer aan de kamers te zenden.

Ik ben van oordeel, dat door algemene toepassing van een bijzondere constructie als die van artikel 173a Wet Geluidhinder de verantwoordelijkheden voor de verschillende niveaus van regelgeving worden vermengd. Regering en Staten-Generaal zijn verantwoordelijk voor wetgeving in formele zin, de regering stelt algemene maatregelen van bestuur vast. Het parlement kan de regering ter verantwoording roepen voor haar bij algemene maatregel van bestuur geregelde uitvoering. Het is mijns inziens staatsrechtelijk onjuist om het parlement op formele wijze bij de totstandkoming van algemene maatregelen van bestuur te betrekken.

Overigens merk ik op dat de constructie van artikel 173a van de Wet Geluidhinder geen algemene toepassing op de uitvoeringsregels van deze wet heeft, doch slechts ziet op enkele bepalingen ten aanzien van heffingen.

§ 2. Marktindeling, toegang tot de markt

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen zich af welke overwegende bezwaren tegen hun voorstel tot een strikte marktscheiding kunnen worden ingebracht.

Mijn bezwaar hiertegen is, dat het bedrijven onmogelijk wordt gemaakt op verschillende markten te opereren. Dit acht ik niet verenigbaar met de vrijheid van handelen die de bedrijven moeten hebben voor een bedrijfsmatige aanpak van hun activiteiten. Aanleiding tot pleidooien voor marktscheiding is vrees voor concurrentievervalsing. Ik ben van mening dat het bepaalde in artikel 39 daartegen een afdoende oplossing biedt. In deze bepaling wordt een wettelijke basis gegeven voor calculatievoorschriften die concurrentievervalsing tegengaan. Gezien deze calculatievoorschriften acht ik het onjuist openbaar-vervoerbedrijven uit te sluiten van het besloten busvervoer en omgekeerd.

De leden van de V.V.D.-fractie zien gaarne een nadere toelichting tegemoet over de toepassing van artikel 39.

Dit artikel geeft de wettelijke basis voor het geven van calculatievoorschriften voor de kostentoerekening, welke bij de vaststelling van de vervoerprijs in acht moet worden genomen. Deze calculatievoorschriften maken onderdeel uit van de na overleg met vertegenwoordigers van vervoerders vast te stellen algemene regels (artikel 86 Besluit personenvervoer). Het gaat bij de kostentoerekeningsregels, zoals die ook nu gehanteerd worden, om de algemene gedragslijn die openbaar-vervoerbedrijven moeten volgen bij de vaststelling van de kosten van het vervoer, zonder dat per individueel vervoer de vervoerprijs door het ministerie wordt gecontroleerd.

Per saldo zal er sprake moeten zijn van kostendekking, zodat een openbaar-vervoerbedrijf dat op vergunning besloten vervoer of taxivervoer verricht geen concurrentievervalsing kan begaan. De toerekeningsregels zullen regelmatig op hun werking worden getoetst, hetgeen zonnig tot aanpassingen kan leiden. De voorstellen die door het adviesbureau McKinsey zijn gedaan, zullen naar verwachting niet tot een wijziging leiden van de kostentoerekeningsregels; deze voorstellen betreffen in hoofdzaak de verdeling van de rijksbijdrage over de streekvervoerbedrijven, gegeven de bestaande toerekeningsmethodiek binnen de bedrijven.

De leden van de fracties van de P.P.R. en D'66 vragen in hoeverre het openbaar vervoer onder het regime van de Wet personenvervoer concurrentie kan ondervinden van het besloten busvervoer.

Besloten busvervoer over trajecten en naar bestemmingen die ook met het openbaar vervoer kunnen worden bereikt, biedt een andere voorziening dan het openbaar vervoer: een vaste groep reizigers wordt vervoerd tussen een voor de gehele groep vastgesteld vertrekpunt en een eveneens voor de gehele groep vastgestelde bestemming.

Slechts voor zover de leden van deze groep, bij gebrek aan een dergelijk aanbod van besloten busvervoer, het openbaar vervoer voor hun reisdoel zouden kiezen, zou kunnen worden gesteld dat het betrokken besloten busvervoer het openbaar vervoer concurrentie aandoet. Deze concurrentie is evenwel – ook onder het regime van de Wet personenvervoer – te verwaarlozen, omdat het specifieke aanbod van het besloten busvervoer niet zozeer reizigers uit het openbaar vervoer lokt, doch een extra mogelijkheid tot mobiliteit schept of een alternatief biedt voor particulier vervoer. Voor zover nog van concurrentie sprake zou zijn, kan deze slechts als gezond worden beschouwd; twee verschillend geaarde vervoervoorzieningen worden aangeboden die ook verschillende appreciaties van reizigers ondervinden.

De leden van de fractie van D'66 vrezen ten onrechte dat geen vergunning voor openbaar vervoer nodig zou zijn voor vervoer volgens een dienstre-

geling van willekeurige reizigers die vóór het instappen pro forma lid van een vereniging moeten worden. Dit vervoer is de facto voor ieder openstaand.

De leden van de fractie van D'66 vragen of er geen reden meer bestaat om het besloten busvervoer te beperken ten gunste van het openbaar vervoer.

Inderdaad acht ik geen gronden aanwezig om besloten busvervoer niet toe te staan, louter omdat er een openbaar vervoervoorziening aanwezig is. De reizigers die gebruik maken van een besloten busvervoervoorziening stellen over het algemeen andere eisen aan het vervoer dan de gebruikers van het openbaar vervoer. Bij het besloten busvervoer gaat het erom dat een groep reizigers van A naar B wordt vervoerd, zonder onnodige tussenstops en zonder dat van de voor die groep gunstigste route wordt afgeweken. Naar mijn oordeel is het niet wenselijk een groep reizigers de voor hen meest gunstige vorm van vervoer te ontzeggen. Deze beleidsoverwegingen zijn reeds tot uitdrukking gebracht bij de uitvoering van de Wet Autovervoer Personen.

De leden van de S.G.P.-fractie vragen wanneer er geen sprake is van «voor ieder openstaand» vervoer en de markt dus vrij is voor besloten busvervoerders.

Op een vergunning voor besloten busvervoer kunnen allerlei vormen van vervoer per bus worden aangeboden, mits niet vervoer volgens een dienstregeling wordt geboden aan willekeurig wie ook maar in de bus stapt.

De invoering van een afzonderlijke categorie groepsvervoer dat volgens een dienstregeling een bepaald traject aflegt, waarop de leden van de fractie van D'66 doelen, zou alleen bescherming bieden voor het openbaar vervoer, indien voor deze categorie slechts een vergunning zou worden verleend, als het traject niet met het openbaar vervoer kan worden afgelegd. Een dergelijke beperking van het hier bedoelde groepsvervoer zou ik echter niet willen opnemen, omdat ik, zoals ik hiervoor reeds heb aangegeven, van oordeel ben dat een reiziger zo vrij mogelijk moet zijn de keuze van een vorm van vervoer te kiezen. Ik zie er geen heil in reizigers te verplichten van het openbaar vervoer gebruik te maken als er andere vormen van vervoer mogelijk zijn die meer bij hun wensen aansluiten.

In antwoord op een desbetreffende vraag van de leden van de P.P.R.-fractie: Er is geen reden om aan te nemen dat vergunningverlenende instanties hun beleid zullen wijzigen ten aanzien van vergunningverlening aan vrijwilligersorganisaties, zolang de nieuwe Wet personenvervoer nog niet van kracht is. De beoordeling van de juridische positie van vrijwilligersorganisaties die in strijd met bestaande wetgeving en in overeenstemming met een te verwachten nieuwe regeling handelen, behoort tot de bevoegdheid van openbaar ministerie en rechterlijke macht. De praktijk geeft te zien dat deze beoordeling veelal wordt geplaatst in het licht van te verwachten regelingen die brede instemming genieten.

Indien het aanstellen van een coördinator ten behoeve van vrijwilligersvervoer tot gevolg heeft, dat de som der betalingen voor dat vervoer de kosten van de auto voor dat vervoer te boven gaat, en indien artikel 3 van het voorgenomen Besluit personenvervoer niet van toepassing is, zal de Wet personenvervoer voor dit vervoer van toepassing zijn.

De leden van de C.D.A.-fractie willen weten hoe de som van de betalingen, als bedoeld in artikel 4 van het concept-Besluit personenvervoer, wordt bepaald in het geval dat de kosten voor het vervoer onderdeel zijn van de totaalkosten van verpleging en behandeling.

In dat geval zal bepaling van de som niet noodzakelijk zijn, omdat immers in artikel 3, onderdeel 1, van het concept-Besluit is geregeld dat de Wet personenvervoer niet van toepassing is op vervoer met auto's,

voor eigen rekening en risico verricht door verpleeginrichtingen of soortgelijke instellingen ten behoeve van hun patiënten.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen of concreet kan worden aangegeven wat onder «de som van de betalingen», die «de kosten van de auto voor dat vervoer niet te boven gaat» wordt verstaan.

Het begrip «som van de betalingen» heeft betrekking op alle betalingen die voor het vervoer worden verricht, dus betalingen door de reiziger zelf en door derden, zoals subsidiegevers en schenkers van giften. Over deze omschrijving, in samenhang met de toelichting die is gegeven in de concept-nota van toelichting op het concept-Resluit personenvervoer, worden geen moeilijkheden van interpretatie verwacht.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen waarop de stelling is gebaseerd dat nachtbusen kunnen worden gerekend tot de «rendabele toevoegingen» aan het openbaar vervoernet.

In de memorie van antwoord zijn nachtbusen bij wijze van voorbeeld genoemd als mogelijk rendabel te exploiteren voorzieningen. Het al of niet rendabel zijn van dit openbaar vervoer zal mede afhangen van de hoogte van de tarieven.

§ 3. Verdeling bestuurlijke bevoegdheden

De leden van de P.v.d.A.-fractie blijven bij hun standpunt dat de bevoegdheden inzake het streekvervoer aan de provincies zouden moeten worden toebedeeld. Zij verklaren niet onder de indruk te zijn van de bezwaren die ik daartegen heb genoemd.

Het hoofdprobleem is dat provinciegrenzen en grenzen van vervoergebieden niet samenvallen. Als de provincies de bevoegdheden inzake het streekvervoer zouden krijgen, dan moeten zij het eens worden over de dienstregelingen van de vele provinciegrensoverschrijdende lijnen en over de toedeling van financiële bijdragen aan deze lijnen. Als conflictoplosser zou dan wellicht de minister moeten optreden. De vervoerder zit tussen twee of meer vuren, afhankelijk van het aantal provincies dat hij bedient en bij een geschil moet hij voor uitsluitel wachten op een hogere beslissing. De betrokken reizigers zullen in een dergelijk circuit al gauw niet meer weten bij wie zij met hun wensen en klachten gehoor moeten vinden.

Toedeling van de bevoegdheden inzake het streekvervoer aan de minister is niet ingegeven door zucht naar centralisme, doch door besef van verantwoordelijkheid voor een doelmatig bestuur van het streekvervoer. Niet voor niets heb ik het bureau McKinsey gevraagd voorstellen te doen voor een afstandelijke benadering van de bedrijfstak. De ministeriële bevoegdheid tot vaststelling van de dienstregeling dient slechts ter toetsing of het NVS op juiste wijze is toegepast en om problemen van afstemming op te lossen. De minister wil niet en behoeft zich ook niet te begeven in gedetailleerde bemoeienis met de door de vervoerder voorgestelde dienstregeling.

De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden graag willen vernemen op welke wijze uitvoering van de motie-Hennekam (II, 1985-1986, 19 255, nr. 16) nog van invloed kan zijn op het onderhavige wetsvoorstel.

Elementen van de gedachte die in de motie Hennekam is neergelegd, hebben toepassing gevonden in het bepaalde in de artikelen 21 en 55 van het wetsvoorstel waarin overdracht van bevoegdheden aan gemeenschappelijke regelingen is voorzien.

De leden van de P.P.R.-fractie zijn van oordeel dat het leggen van de bevoegdheden met betrekking tot het streekvervoer bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, in strijd is met het decentralisatiestreven.

Hierin hebben deze leden gelijk. Ik ben echter van oordeel dat decentralisatie geen doel op zich zelf kan zijn. In het onderhavige geval zou

decentralisatie de doelmatigheid in onaanvaardbare mate in gevaar brengen.

De leden van de P.P.R.-fractie vragen tevens om een overzicht van de veranderingen die zouden moeten plaatsvinden om het samenvallen van provinciegrenzen en vervoergebieden te realiseren. Hierover kan ik kort zijn: de provinciegrenzen zouden moeten worden verlegd. Overigens is het ook dan onvermijdelijk dat provinciegrensoverschrijdende streeklijnen blijven bestaan.

De leden van de C.D.A.-fractie stellen de indruk te hebben dat de minister en de streekvervoerders de dienst uitmaken, terwijl de consumenten en de gemeenten te weinig aan bod komen.

Inderdaad ligt de nadruk bij de totstandkoming van de interlokale openbaar vervoervoorzieningen bij minister, provincies en vervoerders. Gemeenten en consumenten kunnen hun wensen via inspraak naar voren brengen. Aan gemeenten een eigen adviestaak te geven, zou mijns inziens de procedure op onaanvaardbare wijze verzwaren.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen of het niet mogelijk is het openbaar vervoer in te delen in landelijk, interregionaal alsmede regionaal c.q. stedelijk openbaar vervoer.

In de memorie van antwoord heb ik reeds aangegeven waarom naar mijn oordeel een dergelijke indeling van het openbaar vervoer niet de voorkeur geniet. Met name de complexiteit van de verdeling van de middelen die in dat geval zou optreden, maakt de door de leden van de C.D.A.-fractie voorgestelde indeling niet wenselijk. Bij de reizigers ontstaat onduidelijkheid over de instantie die de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer draagt. Ook voor de vervoerbedrijven ontstaat een zeer complexe situatie met verschillende opdrachtgevers voor nauw met elkaar samenhangende vervoerdiensten.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen vervolgens mijn oordeel over hun mening, dat in de door hen voorgestelde indeling het overleg tussen de provincie en de vervoerder over de dienstregeling binnen bepaalde regels meer bepalend zou kunnen zijn voor die dienstregeling.

Naar mijn oordeel hoeft dit niet het geval te zijn. De provincies kunnen op grond van het wetsvoorstel advies uitbrengen ten behoeve van de voorbereiding van de dienstregeling van interlokaal openbaar vervoer, voor zover deze dienstregeling binnen de provincie wordt uitgevoerd. Het concept-Besluit personenvervoer voorziet erin (artikel 35) dat desgewenst nader overleg plaatsvindt tussen minister en provinciaal bestuur indien het laatste van mening is dat de uitgebrachte adviezen onvoldoende in aanmerking zijn genomen in het voorstel voor de dienstregeling.

Naar mijn mening is hiermee voldoende gewaarborgd dat de uitgebrachte adviezen op zorgvuldige wijze worden meegewogen bij de vaststelling van de dienstregeling. Een andere indeling van het openbaar vervoer doet hieraan niets toe of af.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen zich af of niet beter kan worden aangesloten op de sociaal-economische vervoergebieden zoals die in de loop der tijd zijn ontstaan en of niet kan worden bevorderd dat zoveel mogelijk gemeenschappelijke regelingen worden gevormd, die aansluiten op de sociaal-economische vervoergebieden.

Ik ben er geen voorstander van om van boven af de instelling van gemeenschappelijke regelingen voor te schrijven of de vorming hiervan te bevorderen, nog daargelaten of dit werkt. Het opleggen van gemeenschappelijke regelingen strookt niet met de decentralisatiegedachte. Naar mijn oordeel moet het initiatief tot het aangaan van gemeenschappelijke regelingen uitgaan van de gemeenten.

De gedachte achter het creëren van de mogelijkheid bevoegdheden over te dragen aan een centrum-gemeente of gemeenschappelijke regeling voor openbaar vervoer, is de samenhang tussen lokaal en verlengd lokaal openbaar vervoer en de integratie van lokaal en interlokaal

openbaar vervoer te bevorderen. Dit betekent in feite dat een gemeenschappelijke regeling moet aansluiten op een sociaal-economisch vervoergebied wil ze goed kunnen functioneren.

De leden van de S.G.P.-fractie vragen zich in verband met de overdracht van bevoegdheden af of ingeval het beheer van agglomeratielijnen niet wordt overgedragen, de noodzakelijk geachte samenhang tussen lokaal en verlengd lokaal openbaar vervoer onvoldoende zal zijn.

Veelal zal het doelmatig zijn als agglomeratielijnen in samenhang met lokale lijnen worden geëxploiteerd. De doelmatigheid zal er echter niet mee gediend zijn als agglomeratielijnen in een apart regime worden ondergebracht, naast lokale lijnen (gemeente) en interlokale lijnen (minister). Een gemeenschappelijke regeling die alleen agglomeratielijnen behartigt maar niet bevoegd is ter zake van lokale lijnen zou de afstemming compliceren, omdat dan drie autonome instanties één samenhangend vervoernet zouden moeten besturen.

De leden van de fractie van D'66 wijzen erop dat decentralisatie evenmin tot gebrek aan coördinatie dient te leiden als deregulatie tot ontregeling. Zij meenden dat beide concepten overbodig zijn wanneer voldoende mechanismen tot zelfregulatie aanwezig zijn.

Uit mijn antwoord in de memorie van antwoord leiden deze leden af dat op dit punt een vormgevende factor ontbreekt. Zij vroegen vervolgens welke mogelijkheden tot correctie hier zouden kunnen worden geïntroduceerd.

De samenhang tussen interlokaal en lokaal vervoer is een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van twee onafhankelijke bestuursinstanties: Rijk en gemeente. Ik heb op een andere plaats in de memorie van antwoord dan de leden van de fractie van D'66 aanhalen, aangegeven dat integratie van vervoervoorzieningen in het algemeen voor beide partijen voordelen biedt. Dit zou men een mechanisme tot zelfregulering kunnen noemen. Een slechte afstemming zou kunnen leiden tot daling van het vervoergebruik. De koppeling tussen rijksbijdrage en vervoergebruik bevordert evenwel een goede afstemming. Ook hierin zit een mechanisme tot zelfregulering.

De leden van de V.V.D.-fractie zijn nog steeds bezorgd over de integratie tussen interlokale en lokale lijnen in het stedelijk gebied. Zij hebben sterk de indruk dat, indien een gemeentebestuur de uitvoering van openbaar vervoer kan overdragen aan een vervoerbedrijf van zijn keuze, een aantal gemeentebesturen de keuze bij voorbaat zal laten vallen op het gemeentelijk vervoerbedrijf, soms zonder rekening te houden met de gevolgen voor de reizigers.

Deze leden stellen dat op meer evenwichtige wijze onderhandeld kan worden, indien een directe relatie bestaat tussen het provinciaal bestuur en het streekvervoerbedrijf, waar deze reeds bestaat voor het gemeentebestuur en het gemeentelijk vervoerbedrijf.

Bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de gemeente betekent dat de betrokken gemeente ook verantwoordelijk is voor het kiezen van een exploitant en een exploitatie-opzet. De gemeente zal daarbij – gezien de vraagafhankelijke rijksbijdrage – rekening houden met de gevolgen voor de reizigers. Aan de relatie tussen provincie en streekvervoer kunnen beide betrokkenen zelf vorm geven. Zij kan echter, gegeven de gekozen structuur, niet in de plaats komen van de relatie tussen Rijk en streekvervoerder.

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

Artikel 16 van de wet geeft aan in welke gevallen de minister advies vraagt aan gedeputeerde staten. Deze adviestaak wordt nader uitgewerkt in het concept-Besluit personenvervoer, met name in de artikelen 31, tweede lid, 33, 34 derde en vierde lid en 35. De procedure en tijdsplanning zullen in overleg met de vervoerders en provincies nog nader worden uitgewerkt.

Het is de leden van de S.G.P.-fractie bovendien niet duidelijk op welke wijze aan gemeenten die niet op grond van artikel 15, derde lid, bij de vaststelling van de dienstregeling worden betrokken, advies wordt gevraagd over streekvervoer waarbij deze gemeenten belang hebben.

Aan deze belanghebbende gemeenten wordt niet afzonderlijk advies gevraagd. Deze gemeenten kunnen hun wensen kenbaar maken op grond van artikel 15, tweede lid, van het wetsvoorstel en artikel 30 van het concept-Besluit personenvervoer. Of de gemeenten hiernaast bij de advisering door de provincie worden betrokken, is een zaak van de provinciale besturen. De invulling van de provinciale adviestaak behoort tot de verantwoordelijkheid van de provinciale besturen.

De leden van de V.V.D.-fractie vragen wat de status is van het advies van gedeputeerde staten.

Aan het advies van gedeputeerde staten wordt een zwaar gewicht toegekend. Artikel 35, tweede lid, van het concept-Besluit personenvervoer voorziet in nader overleg tussen gedeputeerde staten en de minister over het voorstel voor een dienstregeling, indien gedeputeerde staten van mening zijn dat bij de opstelling van het voorstel onvoldoende rekening wordt gehouden met hun advies. Het is uiteraard niet altijd mogelijk om het gehele advies van de provincie over te nemen. Een reden om van het advies af te wijken kan bij voorbeeld zijn, dat de in het advies neergelegde wensen niet zijn te realiseren binnen de landelijke normen voor het voorzieningenniveau en de budgettaire ruimte. Aangezien de financiële verantwoordelijkheid niet bij de provincie ligt, past het niet aan een advies van de provincie een dwingend karakter te geven.

Mijn standpunt over een betrokkenheid van de provincie bij de advisering over de tarieven miskent de rol van de provincie niet, zoals leden van de P.v.d.A.-fractie stellen, maar is gebaseerd op de ontkenning van een financieel belang van de provincies bij de tarieven. Dit financieel belang is wel aanwezig bij gemeenten en vervoerders.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen waarop het verschil is gebaseerd tussen gemeenten die een rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangen en de gemeenten die geen recht hebben op zo'n bijdrage.

In het algemeen blijkt bij inwonertallen van ten minste 50 000 de vervoervraag zodanig te zijn dat het bieden van openbaar vervoer als lokale voorziening doelmatig is. De betrokken gemeente krijgt dan afzonderlijk een rijksbijdrage voor de exploitatie van lokaal openbaar vervoer. In het algemeen blijkt bij inwonertallen van minder dan 50 000 de vervoervraag niet zodanig te zijn dat het bieden van openbaar vervoer als lokale voorziening doelmatig is. In de lokale vraag naar openbaar vervoer wordt dan voorzien middels interlokaal vervoer. In een enkel geval kan ook in een kleinere gemeente sprake zijn van een lokale openbaar vervoervoorziening. In dergelijke – zeldzame – gevallen is dat vervoer echter van een zodanige omvang dat het uit het oogpunt van doelmatigheid beter is de financiële bijdrage direct te verlenen aan de vervoerder, die over het algemeen ook het met het lokale openbaar vervoer samenhangende interlokale vervoer verricht. Overigens laat dit laatste onverlet dat burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente de dienstregeling van het lokale openbaar vervoer vaststellen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie zien in het bepaalde in artikel 34 van het concept-Besluit personenvervoer bedilzucht ten opzichte van de gemeenten.

Met de hier voorgeschreven procedure is beoogd het ontwerpen van de dienstregeling te laten geschieden door degene die daar ervaring mee heeft en die geacht wordt de dienstregeling uit te voeren. Dit laat onverlet de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de vaststelling van de dienstregeling.

De bepaling is juist bedoeld om bedilzucht van minister of burgemeester en wethouders ten opzichte van de vervoerder te voorkomen. De zelfde bedoeling ligt in het bepaalde van artikel 36, tweede lid, van het besluit.

Bovendien geeft de regeling van een uniforme procedure van vaststelling van de dienstregeling alle betrokkenen en niet in de laatste plaats de reizigers houvast en inzicht in het proces van totstandkoming van de dienstregeling.

§ 4. Rijksbijdragen voor exploitatie en infrastructuur

De leden van de fracties van de S.G.P. en de P.P.R. stellen aan de orde de vraag of meerjarenafspraken over de financiering van het openbaar vervoer een wettelijke basis moeten krijgen. Deze vraag is ingegeven door de vrees dat vervoerders anders plotseling zouden kunnen worden geconfronteerd met bezuinigingen.

In de memorie van antwoord ben ik uitvoerig ingegaan op het vastleggen van meerjarenafspraken in de Wet personenvervoer. Ik wil daarover nogmaals opmerken dat meerjarenafspraken die gelden voor de zittingsperiode van een kabinet een duidelijk voordeel hebben. Afspraken die over die termijn heen gaan, hebben het bezwaar dat daarmee het algemene financiële rijksbeleid – ook na de kabinetsperiode – wordt belast. Bovendien kan – zoals ik al opmerkte – het budgetrecht van de Tweede Kamer in het gedrang komen.

Ik kan slechts herhalen dat het wetsvoorstel uitgaat van de doelstelling van een redelijke en duurzame voorziening in de vraag naar personenvervoer en dat bij de bepaling van de financiële bijdrage wordt uitgegaan van het gebruik dat van het openbaar vervoer wordt gemaakt. Uitgaande van die doelstelling en de relatie die gelegd wordt met het gebruik is de continuïteit van het openbaar vervoer zeker gediend. Ook na het nogmaals overwegen van de argumenten kan ik niet tot de conclusie komen dat het vastleggen van meerjarenafspraken in de wet een juiste maatregel zou zijn.

Voor wat betreft de termijn waarin ombuigingen als het zwaard van Damocles boven het hoofd van gemeenten en bedrijven hangen, herhaal ik, dat het wetsvoorstel voorziet in de verplichting tot het inachtnemen van een redelijke termijn bij wijziging of beëindiging van de financiële bijdrage. Hieruit blijkt niet alleen dat prioriteitstelling door kabinet of parlement ten koste of juist ten bate van het openbaar vervoer niet is uitgesloten, maar tevens dat het wetsvoorstel de nodige zekerheden biedt aan de openbaar vervoersector.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen in dit verband of kan worden aangegeven waarom een kabinetsafpraak ter zake van meerjarenramingen wel zin heeft en een (wettelijke) soortgelijke regeling met bijdragegerechtigden niet.

Een wettelijke regeling zou inhouden dat het beleid van een kabinet en de mogelijkheid van de kamer om van het budgetrecht gebruik te maken, sterk worden beperkt. Wetswijzigingen duren nu eenmaal vrij lang. Een kabinetsafpraak geldt voor het kabinet dat die afspraak maakt en belast niet het beleid van volgende kabinetten.

Ten slotte wijs ik er nog op dat het maken van meerjarenafspraken ten opzichte van het totale beleid een andere functie heeft dan meerjarencijfers. Meerjarencijfers gaan over een kabinetsperiode heen, maar hebben ook een functie die dat mogelijk maakt. Meerjarencijfers geven in feite aan hoe het vigerende beleid uitwerkt op langere termijn. Bij beleidswijziging

kunnen de meerjarencijfers worden aangepast. Meerjarenafspraken leggen in principe bestedingen vast. Dat houdt in dat in het geval er sprake is van ombuigingen de sector waarvoor de afspraak geldt – zeker in eerste instantie – buiten die ombuigingen staat. Dat kan, voor zover dat over een kabinetsperiode heen gaat, tot onbillijkheden ten opzichte van andere sectoren leiden. Bovendien – ik wijs daar nogmaals op – wordt de flexibiliteit beperkt.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen zich af waaraan moet worden gedacht bij de zinsnede dat «de beschikbaarheid van financiële middelen op de begroting uiteindelijk een grens stelt» en hoe de betrokken gemeenten of bedrijven dan een investeringspolitiek kunnen voeren.

Het voeren van een investeringspolitiek door gemeenten en bedrijven acht ik zonder meer mogelijk omdat is voorzien in een redelijke termijn bij wijziging of beëindiging van de financiële bijdrage. Dit houdt in dat bij het oordeel over de redelijkheid van de termijn de investeringen en de daaruit voortvloeiende kapitaallasten worden betrokken. Immers in het wetsvoorstel is rekening gehouden met eventuele wijzigingen van kapitaallasten, als gevolg van aanzienlijke door de minister aanvaarde niet-routinematige investeringen (materieel, gebouwen). Daarnaast bestaat de mogelijkheid een aparte aanvraag voor aanleg van infrastructuur bij het Rijk in te dienen. In zijn algemeenheid geldt voor overheidszorg dat kabinet en parlement een afweging kunnen maken, zowel bij regeerakkoord als bij de jaarlijkse begrotingen. Deze situatie verschilt niet in essentie ten opzichte van andere sectoren.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen vervolgens mijn mening over de stelling van het BOS, dat «meerjarenafspraken voor de continuïteit van het openbaar vervoer van levensbelang zijn».

Gezien het bovenstaande behoeft het geen nader betoog dat ik deze stelling niet onderschrijf.

De leden van de fractie van D'66 merken op dat het van belang is om de criteria voor toewijzing van gelden in de wet te verankeren.

De belangrijkste criteria zijn in het wetsvoorstel verankerd: uitgangspunt is het gebruik van het openbaar vervoer en voor lokaal openbaar vervoer is het doelmatigheids criterium apart genoemd. De nadere invulling van deze criteria vindt plaats in het Besluit personenvervoer. Naar mijn oordeel kan een gemeente op deze basis de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoersysteem zeer wel op zich nemen.

Een nadere concretisering van de criteria op grond waarvan rijksbijdragen worden verleend, waar de leden van de S.G.P.-fractie om vragen, kan worden gevonden in het concept-Besluit personenvervoer. In het besluit worden met name de berekening van de financiële bijdrage en de vaststelling van de kosten geregeld.

De door de leden van de S.G.P.-fractie genoemde maatschappelijke baten en kosten worden niet genoemd. Daarvoor zijn ook geen werkbare criteria en berekeningsmethoden te geven. De beoordeling van maatschappelijke baten en kosten wordt ingegeven door politieke afweging. Een beslissing in deze is een beleidsbeslissing, waarvoor de uitgangspunten niet in een wettelijke regeling behoren te worden neergelegd, maar veeleer in een regeringsprogramma.

Zwakke lijnen

De leden van de C.D.A.-fractie stellen enige vragen over de werking van het vraagafhankelijke uitkeringssysteem.

Ik heb er behoefte aan bij de werking van het vraagafhankelijke uitkeringssysteem onderscheid te maken naar (niet door de minister overgedragen) interlokaal vervoer en lokaal vervoer c.q. overgedragen interlokaal vervoer. Voor het interlokale vervoer wordt het wenselijk

geachte voorzieningenniveau in principe bepaald aan de hand van het Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer (het NVS). Het NVS legt een verband tussen reizigersomvang en frequentie. Het aldus bepaalde voorzieningenniveau is de basis voor de rijksbijdrage aan de vervoerder. Aanvankelijk wordt de rijksbijdrage vastgesteld op bedrijfs-specifieke kosten. Na de invoering van het McKinsey-systeem wordt de rijksbijdrage vastgesteld op basis van gemiddelde kosten van de bedrijfstak, met correctie voor bepaalde specifieke kenmerken.

De getalsnormen van het NVS ontzien de zwakkere lijnen, dat wil zeggen de lijnen met een geringe vervoersvraag, doordat de minimale bezetting die per bus wordt geëist, lager is naarmate de frequentie van de lijnen lager is. Ik voeg hier nog aan toe dat mijn beleid voor de laag-frequente lijnen is gericht op handhaving en waar mogelijk verbetering van de voorzieningen in dunbevolkte gebieden, onder meer door de introductie van alternatieve systemen en vormen van openbaar vervoer en door het aanbod beter af te stemmen op de specifieke situatie. Ik verwijs hierbij naar mijn vorig jaar aan de Tweede Kamer aangeboden notitie Openbaar Vervoer in landelijke gebieden.

Ik durf dan ook te stellen dat voor een versnelde afbraak van zwakke lijnen niet hoeft te worden gevreesd. Evenmin hoeft te worden gevreesd voor ongecontroleerde groei van overheidssubsidies. Bij hoge frequenties worden de getalsnormen van het NVS hoger; bij zeer grote vervoerstromen is de getalsnorm alleen nog maar gebaseerd op de fysieke capaciteit van de voertuigen.

Wat het lokale vervoer betreft: de rijksbijdrage wordt in principe gebaseerd op de kosten van een basisjaar. De vergoeding is dus ook toereikend om de in het basisjaar eventueel bestaande zwakkere lijnen te exploiteren. De rijksbijdrage wordt vervolgens in de latere jaren aangepast aan de vervoersvraag. De gemeente beslist zelf over de wijze waarop de rijksbijdrage wordt besteed. Het behoort tot de verantwoordelijkheid van de gemeente in hoeverre zwakke lijnen in stand worden gehouden.

Het is een misverstand te menen dat de maatschappelijke waarde van hoogfrequente voorzieningen geringer zou zijn dan van laagfrequente voorzieningen. Beide soorten voorzieningen voorzien in een behoefte, zij het elk in een andere situatie. Wat betreft de budgettaire beheersbaarheid geldt dat bij de jaarlijkse besluitvorming over de rijksbegroting ook wordt gekeken naar de ontwikkeling van het vervoer en naar de inpassing van de benodigde middelen in de totale begroting.

De rijksbijdrage is bedoeld om het exploiteren van voorzieningen, voor zover die door de vervoerbehoefte worden gerechtvaardigd, financieel mogelijk te maken.

Ik wijs er op dat vervoerbedrijven en gemeenten met lokaal vervoer in het voorgestelde systeem wel degelijk belang hebben bij zo laag mogelijke kosten.

Zowel gemeenten als vervoerbedrijven krijgen op basis van de vervoers-omvang een van te voren vastgestelde bijdrage, zodat ze er alle belang bij hebben met de beschikbare middelen een optimale prestatie te realiseren.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen naar de situatie met betrekking tot de normering van het voorzieningenniveau van lokaal openbaar vervoer, van het openbaar vervoer per trein en van het agglomeratievervoer.

Bij de inwerkingtreding van de Wet personenvervoer vormen de kosten in het basisjaar, en daarmee het voorzieningenniveau in dat jaar, de basis voor het bepalen van de rijksbijdrage voor lokaal openbaar vervoer aan gemeenten. Het is mijn bedoeling, ik heb dat ook al in de memorie van antwoord aangegeven, om in overleg met de gemeenten te komen tot een normeringssysteem voor lokaal openbaar vervoer waarbij bij voorbeeld een meer rechtstreeks verband kan worden gelegd tussen vervoersvraag en rijksbijdrage. Binnenkort zal hierover ambtelijk overleg worden gevoerd.

Mijn voorkeur gaat er naar uit dat een dergelijke systeem ook toegepast kan worden op door de minister overgedragen interlokaal vervoer (agglomeratievervoer). Wat de normering van het treinvervoer betreft: in overleg met de NS is thans als richtlijn voor het te bieden voorzieningenniveau in ontwikkeling het Normeringssysteem Voorzieningenniveau Treinvervoer (NVT). Ik verwacht dat het NVT met ingang van de dienstregeling 1987/1988 kan worden toegepast.

De leden van de V.V.D.-fractie vragen op welke termijn betrouwbare en op uniforme wijze verkregen vervoercijfers ter beschikking staan.

Deze vervoergegevens op basis van het VIS zijn vanaf 1988 beschikbaar.

De leden van de V.V.D.-fractie vragen vervolgens in hoeverre de WROOV-methode betrouwbaar is en in welke mate de percentages afwijken van de werkelijkheid.

Op dit moment is de WROOV-methodiek de meest betrouwbare methode om te komen tot een verantwoorde verdeling van de vervoeropbrengsten. Ik ben van mening dat hiermee een voldoende nauwkeurige allocatie mogelijk is, temeer daar in de loop van de tijd de mutaties in de vervoeropbrengsten per bedrijf of gemeente op nauwkeurige wijze kunnen worden vastgesteld. Aangezien het systeem niet perfect is, is besloten in gevallen van een onnauwkeurigheid van meer dan tien procent de opbrengstverantwoordelijkheid niet aan het bedrijf of de gemeente op te leggen. Dit betreft met name enkele kleinere BOS-gemeenten.

Opbrengstverantwoordelijkheid

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen mijn reactie op een tweetal stellingen van BOS en ESO ten aanzien van de opbrengstverantwoordelijkheid.

De leden van de V.V.D.-fractie poneren over hetzelfde onderwerp de stelling: indien de minister de raming van de opbrengsten eenzijdig vaststelt, moet het financiële risico ook door de minister worden gedragen.

De stellingen van BOS, ESO en de leden van de V.V.D.-fractie kan ik in belangrijke mate onderschrijven. In wezen is een eenzijdige raming van de opbrengsten de praktijk van de afgelopen jaren geweest. Onder de Wet personenvervoer gaat dit echter veranderen. In technisch opzicht ga ik ervan uit dat partijen overeenstemming bereiken over wat de effecten zijn van bij voorbeeld tariefwijzigingen op de omvang en de opbrengsten van het vervoer. Deze tariefwijzigingen zullen niet eenzijdig door de minister worden vastgesteld, maar eerst na overleg met de vervoerders. De opbrengstverantwoordelijkheid kan dan ook heel goed door een vervoerder worden gedragen.

Omvang rijksbijdrage

De leden van de fractie van het C.D.A. vragen of de dynamiek van de vraagafhankelijke rijksbijdrage toch niet voornamelijk méér overheidsbijdrage betekent.

De leden van de V.V.D.-fractie verwachten een zelfde effect van efficiënter werken dat tot een grotere vervoersomvang leidt.

Indien gemeenten besparingen in de exploitatie zouden aanwenden voor investeringen in het voorzieningenniveau, is hiervan in de regel een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer te verwachten. Wanneer naar verwachting in 1988 het Vervoer Informatie Systeem landelijk is ingevoerd en er dus beschikt kan worden over betrouwbare en uniforme vervoerscijfers, wordt bovenstaande mutatie in de vervoeromvang niet alleen in de opbrengsten, doch ook via coëfficiënten in de kosten doorberekend. Met andere woorden, de gemeente profiteert van een reizigersgroei als gevolg van bij voorbeeld een goed lokaal openbaar vervoerbeleid.

Toename van het gebruik van het openbaar vervoer betekent in de regel een toename van het tekort wat weer tot gevolg zal hebben dat de omvang van de rijksbijdrage zal toenemen, voor zover de rijksbegroting dit toelaat. Het omgekeerde proces geldt uiteraard voor een vervoerdaling.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen in dit verband of de voorgestelde regeling een «open eind-financiering» betreft. En of, wanneer zulks niet het geval is, kan worden aangegeven wanneer het principe «meer reizigers meer geld» niet langer opgaat en welke consequenties dat heeft voor de bedrijfsvoering.

Van een «open eind-financiering» is geen sprake. De hoogte van de financiële bijdrage wordt immers van te voren vastgesteld. Indien het aantal reizigers toeneemt, kan een situatie ontstaan waarin de beschikbare middelen niet toereikend zijn. In dit geval staan er twee mogelijkheden open: of de financiële bijdragen voor het komende jaar worden hoger geraamd of het beleid wordt bijgesteld. Dit laatste betekent bij voorbeeld aanpassing van het NVS of van de tarieven.

De leden van de V.V.D.-fractie vragen zich af of de regeling, opgenomen in artikel 104 van het concept-Besluit personenvervoer, niet zal leiden tot een grotere investering om daarmee te voldoen aan de criteria ter verkrijging van een rijksbijdrage.

Voor het door de leden van V.V.D.-fractie mogelijk geachte effect hoeft naar mijn oordeel niet te worden gevreesd. Het project waarvoor een financiële bijdrage wordt gevraagd, moet immers blijkens artikel 103 van het concept-besluit de doelmatigheidstoets doorstaan. Uit een oogpunt van decentralisatie en deregulering is het gewenst – en aldus is ook voorzien – dat gemeenten en vervoerbedrijven zelf beschikken over middelen om kleinschalige voorzieningen, waaronder infrastructuur te realiseren. Alleen voor relatief grootschalige voorzieningen is een aparte bijdrage wenselijk. De regeling vormt aldus ook een stimulans om bij voorbeeld een lijnsgewijze verbetering van de regelmaat en doorstroming te bereiken. Bij de toetsing van aangemelde projecten kunnen projecten die gezamenlijk worden aangemeld en die geen echte samenhang hebben, of die van onvoldoende belang zijn, van bijdrageverlening worden uitgesloten.

De leden van de P.v.d.A.-fractie willen nog eens concreet uiteengezet zien welke de verschillen zijn tussen de tot nu toe gehanteerde regelingen en welke thans worden voorgesteld.

Wat betreft de verschillen tussen de huidige en voorgestelde regelingen voor infrastructuur het volgende. Hoofdzakelijk is dat er meer lijn wordt gebracht in de thans via verschillende kanalen lopende bijdragen van Rijk naar gemeenten. Thans worden bijdragen voor infrastructuur aan gemeenten met lokaal openbaar vervoer zowel à fonds perdu verstrekt als, voor een resterend deel, via de exploitatiebegroting, waarbij deze begroting wordt aangepast voor allerlei plussen en minnen die met de investering samenhangen.

Volgens het voorliggende wetsvoorstel kunnen gemeenten met lokaal openbaar vervoer volgens een duidelijk beschreven procedure een bijdrage à fonds perdu krijgen voor bepaalde investeringen, naast de bijdrage voor exploitatie. Er is geen sprake meer van allerlei gedetailleerde neveneffecten op de exploitatiebegroting. Dit acht ik een belangrijke verbetering in de verhouding Rijk-gemeente. Ik wijs er nogmaals op dat de uitkering voor exploitatie vervoerafhankelijk zal zijn, zodat ook langs deze weg de uitkering aan een gemeente kan stijgen. Omdat het Rijk uiteindelijk financieel verantwoordelijk is voor het interlokaal vervoer, is er van afgezien om te werken met gedeeltelijke bijdragen voor infrastructuur ten behoeve van het interlokale openbaar vervoer. Conform de methodiek die thans ten aanzien van de NS geldt, zullen investeringen in nieuwe

infrastructuur voor het interlokale openbaar vervoer als bedoeld in artikel 102, eerste lid, onderdelen a, b en c van het concept-Besluit personenvervoer voor 100% à fonds perdu door het Rijk kunnen worden gefinancierd.

In de voorgestelde regeling is een drempel ingebouwd. Kleinere voorzieningen worden geacht door gemeenten of vervoerders tot stand te kunnen worden gebracht. De vast te stellen budgetten zullen hierin voorzien. In de memorie van antwoord is ook verwoord welke de criteria voor een bijdrage zullen zijn. De referentie aan maatschappelijke baten geeft weer dat het om een brede afweging gaat. De bepaling daarvan laat zich niet in dit kader uiteenzetten. Het rijksbeleid, waaraan investeringen worden getoetst, wordt verwoord in SVV en MPP. Bij de vaststelling van de financiële bijdrage voor de exploitatie wordt voor de genoemde steden als rente gehanteerd de omslagrente van het gemeentelijk kapitaalleningsfonds, terwijl als afschrijvingspercentage geldt 2¼ à 2½.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen in hoeverre tellingen, enquêtes en telreden in de toekomst van belang zijn bij de verdeling van vervoeropbrengsten.

De verdeling van de vervoeropbrengsten zal – conform het gestelde in artikel 78 van het concept-Besluit personenvervoer – zijn gebaseerd op reizigerskilometers, zoals die zijn geregistreerd middels telredes (VIS-systeem) en enquêtegegevens omtrent kaartsoortgebruik. In de komende jaren zal, in afwachting van het landelijk operationeel zijn van het VIS-systeem, de verdeling plaatsvinden via de WROOV-methodiek. In een latere fase zal de magneetkaart nog betrouwbaarder gegevens kunnen leveren.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen vervolgens welke problemen er bestaan bij de ontwikkeling van de machineleesbare kaart.

Bij de ontwikkeling van de machineleesbare kaart bestaan geen bijzondere problemen. Gekozen is voor een brede betrokkenheid van de openbaar vervoerbedrijven in de ontwikkeling. Dat heeft aanvankelijk enige extra tijd gevergd, maar het heeft ook geleid tot verbetering van het systeemconcept. Gekozen is om vooraf het gehele concept, dus ook de operationaliseringsproblematiek binnen de bedrijven, in kaart te brengen. Ik hoop binnenkort een besluit te kunnen nemen tot een proef met de magneetkaart bij de Twentse Electriche Tramweg Maatschappij, West-Nederland (Westland) en de Nederlandse Spoorwegen.

Met de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) in België vindt uitwisseling van ideeën plaats. Ook is er op bepaalde punten samenwerking tussen de leveranciers van de apparatuur.

§ 5. Tarieven en vervoerbewijzen

De leden van de C.D.A.-fractie merken op, dat het tweede lid van artikel 23 spreekt van bijzondere gevallen, terwijl in de memorie van antwoord wordt gesteld dat het gehele reizigersvervoer per trein hieronder valt.

Uitgangspunt is dat de minister de tarieven en modellen van vervoerbewijzen vaststelt, zoals is opgenomen in artikel 23, eerste lid. In het concept-Besluit personenvervoer wordt geregeld dat voor de NS wordt volstaan met de vaststelling van de algemene tariefhoogte en goedkeuring van de tarieven. Ook voor gemeenten geeft het besluit een bijzondere goedkeuringsregeling.

De leden van de fractie van D'66 willen graag weten wat er precies op tegen is om gemeenten en provincies zelf tarieven te laten vaststellen.

Er zijn twee belangrijke redenen waarom de tarieven in het stads- en streekvervoer door de minister worden vastgesteld. De hoogte van de tarieven heeft invloed op de vervoersomvang, en die bepaalt op zijn beurt de rijksbijdrage. Indien verschillende tarievenniveaus bij verschillende

uitkeringsgerechtigden zouden worden gehanteerd, zou dat een ongewenste invloed hebben op de rijksbijdragen.

De tweede reden waarom de minister de tarieven in het stads- en streekvervoer moet vaststellen, is de integratie. Het algemeen bruikbare vervoerbewijs en het eenvoudig «door-tarifiëren» tussen verschillende vervoerbedrijven, is een belangrijke verworvenheid voor de reizigers. Bovendien is het een voorwaarde voor goede afstemming tussen de lijnennetten van verschillende bedrijven. Dit is zowel in het belang van de reiziger als van de overheid doordat hierdoor in bepaalde gevallen kostbare doublures in de lijnvoering worden voorkomen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen zich af waarom de minister de tarieven voor openbaar vervoer waarvoor geen rijksbijdrage voor exploitatie wordt verleent, dient goed te keuren.

Het op de markt toelaten van kostendekkend openbaar vervoer naast het bestaande vervoer dat een rijksbijdrage ontvangt, ontmoet in beginsel geen bezwaren. Gewaakt moet evenwel worden tegen onereuze concurrentie, met alle gevolgen van dien voor het openbaar vervoer als geheel. De tarifiering is in dit verband van zodanig gewicht, dat ik het gewenst oordeel hier enige invloed op te hebben. Goedkeuring biedt daartoe de beste en meest eenvoudige mogelijkheid.

De leden van de P.P.R.-fractie vragen waarop het percentage van tien is gebaseerd voor de bandbreedte waarbinnen de gemeenten de mogelijkheid hebben tarieven vast te stellen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie spreken de vrees uit dat baanbrekende experimenten ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer binnen de tussen minister en betrokken gemeenten afgesproken marges niet wel mogelijk zullen blijken.

De gemeenten hebben ervoor gepleit, dat zij in het kader van de decentralisatie ook beleidsvrijheid met betrekking tot de tarieven zouden moeten hebben. Op deze wijze zouden de mogelijkheden van de gemeenten om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren in belangrijke mate worden verruimd. Met name hechten zij hier ook aan met het oog op de opbrengstenverantwoordelijkheid. Onbepaalde tariefvrijheid voor de gemeenten zou echter kunnen leiden tot een voor het Rijk onbeheersbare groei van de rijksbijdragen voor het openbaar vervoer. Bovendien zou het de vervoersintegratie tussen stads- en streekvervoer in gevaar brengen. De gemeenten hebben daarom voorgesteld de tariefvrijheid te beperken tot een bandbreedte van tien procent.

De leden van de P.v.d.A.-fractie maken nog een opmerking over de zonering in stedelijke gebieden waar de minister via blauwdrukken eenvormigheid zou proberen te creëren. Zij vragen of verschillende zone-indelingen het gebruik van het openbaar vervoer wel ten goede komen en bovendien geen financiële problemen oproepen.

Het is niet zo dat ik via blauwdrukken eenvormigheid in de zonering probeer te creëren. Mijn streven is gericht op het scheppen van een zo rechtvaardig mogelijke landelijke grondslag van de tarifiering. Aan de andere kant dient in een zekere mate rekening te worden gehouden met plaatselijke omstandigheden. Dit is het dilemma waar het bij de zonering om draait. Het zou verkeerd zijn de zone-vaststelling van slechts één van beide overwegingen te laten afhangen.

De leden van de V.V.D.-fractie willen graag vernemen waarom de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie beperkt is gehouden tot het stadsvervoer.

De reden hiervan is, dat de gemeenten een eigen budget voor openbaar vervoer hebben. Zij kunnen derhalve zelf het risico dragen van de gevolgen van deze afwijkende tarieven. Daarnaast ligt de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het stadsvervoer bij de gemeente, terwijl de verantwoor-

delijkheid voor het streekvervoer bij de minister ligt. In dat licht bezien is het te verklaren dat de gemeenten een zekere mate van tariefvrijheid krijgen.

§ 6. Besloten busvervoer

De leden van de G.P.V.-fractie zijn niet overtuigd van de wenselijkheid de bevoegdheden van de Commissie Vervoervergunningen (CVV) over te dragen aan de minister.

Naar mijn oordeel is vergunningverlening een bestuurlijke bevoegdheid, die eerder thuishoort bij een overheidsorgaan waarop democratische controle kan worden uitgeoefend, dan bij een zelfstandig bestuursorgaan dat binnen bepaalde grenzen vrij autonoom kan opereren. Daarnaast wil ik nog, evenals ik in de memorie van toelichting en de memorie van antwoord heb gedaan, wijzen op de doublures die thans bestaan in de procedures van vergunningverlening, zowel voor het nationale als voor het internationale vervoer. Ten opzichte van het bedrijfsleven en het buitenland is eenduidigheid en stroomlijning van procedures van groot belang. Daarvoor is niet relevant of het Rijk al dan niet een financiële bemoeienis heeft.

De leden van de V.V.D.-fractie vragen in het wetsvoorstel op te nemen de verplichting voor vervoerders in het besloten busvervoer bij het vervoer gebruik te maken van chauffeurs met wie een arbeidsovereenkomst is gesloten.

Niettegenstaande de argumenten die vóór een dergelijke verplichting pleiten, heb ik aarzelingen om de verplichting in het wetsvoorstel op te nemen. Regeling van deze materie is mijns inziens een zaak van werkgevers en werknemers.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen of nader kan worden aangegeven waarom het naleven van de c.a.o. voorwaarde is voor het verkrijgen van een vergunning voor onbepaalde tijd. Deze leden vragen vervolgens hoe de filosofie die hierbij wordt gehanteerd, zich verhoudt met die rond de (te wijzigen) WAG.

De voorwaarde van naleving van de c.a.o. voor het verkrijgen van een vergunning voor het verrichten van besloten busvervoer voor onbepaalde tijd is opgenomen om te voorkomen dat nieuwkomers een plaats op de markt verwerven door middel van concurrentievervalsing veroorzaakt door ontduiking van de c.a.o. Overigens wordt in het wetsvoorstel het niet-naleven van de c.a.o. als intrekingsgrond vermeld voor elke vergunning. Hieraan ligt dezelfde overweging van voorkoming van concurrentievervalsing ten grondslag. Wat betreft de samenhang met het goederenvervoer kan worden opgemerkt dat de Wet Autovervoer Goederen eveneens de mogelijkheid biedt tot intrekking van een vergunning wegens het niet-naleven van de c.a.o..

De leden van de S.G.P.-fractie vragen in hoeverre er in het besloten busvervoer sprake is van overcapaciteit en ontduiking van c.a.o.-bepalingen.

Er wordt in verschillende commentaren op het wetsvoorstel gewezen op het bestaan van overcapaciteit in het besloten busvervoer. Cijfermatige onderbouwing hiervoor ontbreekt. In hoeverre er sprake is van overcapaciteit is derhalve niet bekend. Datzelfde geldt voor de mate waarin c.a.o.-bepalingen worden ontduikt. De Stichting voor informatie en ordening van de bedrijfstak Toerwagenritten, Ongeregeld- en Groepsvervoer verricht hier thans onderzoek naar. Het is duidelijk dat, ongeacht het tegengestelde, een sluitende controle op de naleving van de c.a.o. van groot belang is.

§ 7. Taxivervoer

In antwoord op een vraag van de leden van de G.P.V.-fractie bevestig ik dat in beginsel van de gemeentelijke herindelingsoperaties een schaalvergroting uitgaat ten aanzien van de vervoergebieden voor het taxivervoer, met name in landelijke gebieden. Deze schaalvergroting heeft evenwel een beperkte omvang en strekt bij lange na niet ver genoeg om vervoergebieden van voldoende omvang voor het taxivervoer te bereiken.

De mogelijkheid tot overdracht van bevoegdheden inzake het taxivervoer is vooral geschapen om taxivervoer dat zich hoofdzakelijk beperkt tot agglomeraties van gemeenten, een passende bestuurlijke schaal te kunnen geven. Dit kan evenwel alleen worden bereikt indien de gemeenten in zo'n agglomeratie een gemeenschappelijke regeling voor taxivervoer aangaan. Het staat ter beoordeling van provinciale staten of zij in dezen gebruik willen maken van de in de Wet gemeenschappelijke regelingen (WGR) gegeven mogelijkheid gemeenten aan te wijzen waarvan de besturen een gemeenschappelijke regeling moeten treffen.

De leden van de V.V.D.-fractie tekenen bezwaar aan tegen de in het wetsvoorstel vervatte bepaling (artikel 55) dat gedeputeerden hun bevoegdheden moeten overdragen aan een totstandgekomen openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling van gemeenten inzake taxivervoer indien de betrokken gemeenten daarom verzoeken.

Door het bepaalde in artikel 55 zijn gedeputeerde staten bij de goedkeuring op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen genoodzaakt tevens de consequenties van de goedkeuring, te weten de overdracht van bevoegdheden, onder ogen te zien en de ter goedkeuring voorgelegde regeling daarop te toetsen. Er moet dan een keuze worden gemaakt: of gedeputeerden behouden alle bevoegdheden inzake het taxivervoer en er ontstaat geen openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling inzake taxivervoer of gedeputeerden dragen de bevoegdheden over aan het openbaar lichaam. Het is overigens niet zo dat de goedkeuring van een gemeenschappelijke regeling zich uitsluitend binnen het toetsingskader van de WGR zou dienen te bewegen. Gedeputeerden dienen op grond van hun algemene toezichthoudende taak jegens lagere overheden, er tevens op toe te zien dat een voorgenomen gemeenschappelijke regeling niet in strijd komt met andere wetgeving.

De leden van de S.G.P.-fractie vragen of het niet ongewenst zou zijn dat in een grote provincie openbare lichamen van gemeenschappelijke regelingen inzake taxivervoer zouden ontstaan, waarvan enkele door gedeputeerden overgedragen bevoegdheden uitoefenen en andere dat niet doen omdat ze niet om overdracht hebben verzocht.

Ik acht het niet gewenst dat in een bepaald gebied twee openbare lichamen met verschillende bevoegdheden ten aanzien van het taxivervoer functioneren: de provincie met de in het wetsvoorstel voorziene bevoegdheden en een gemeenschappelijke regeling voor taxivervoer zonder deze bevoegdheden.

Het bepaalde in artikel 55 belet op zichzelf genomen niet dat gedeputeerden goedkeuring zouden verlenen aan een gemeenschappelijke regeling inzake taxivervoer waarbij een openbaar lichaam wordt ingesteld, zonder dat de betrokken gemeenten om overdracht van bevoegdheden verzoeken. Dat is ook niet nodig, omdat de Wet gemeenschappelijke regelingen mede tot strekking heeft dat niet lichtvaardig en niet zonder goede gronden een vierde bestuurslaag wordt geschapen. Het is dus te verwachten dat gedeputeerden geen goedkeuring zullen verlenen aan een regeling waarbij een openbaar lichaam inzake taxivervoer wordt ingesteld dat niet is bedoeld om door gedeputeerden overgedragen bevoegdheden uit te oefenen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie wijzen op de kapitaalvernietiging die ontstaat doordat onder het regime van de WAP taxivergunningen tegen een aanzienlijk bedrag konden worden overgedragen en dit onder het regime van de Wet personenvervoer niet meer zal kunnen.

Indertijd zijn door eigen rijders voor aanzienlijke bedragen taxivergunningen gekocht, met het oogmerk de vergunning te exploiteren. Het wetsvoorstel maakt slechts de overdracht van vergunningen onmogelijk. Het overnemen van het bedrijf als zodanig, inclusief de goodwill, wordt door het wetsvoorstel echter niet beperkt. Ik zie dan ook geen aanleiding nadere voorzieningen te treffen.

De G.P.V.-fractie vraagt welk bezwaar er tegen zou bestaan de overdracht van een taxivergunning 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.

Het bezwaar is dat in feite hiermee de huidige situatie van handel in vergunningen wordt bestendigd, een situatie die alom negatief wordt beoordeeld.

In antwoord op een vraag van de leden van de V.V.D.-fractie merk ik op dat onder het regime van de Wet personenvervoer een rechtspersoon evenmin als een natuurlijk persoon een taxivergunning kan overdragen. Wel is het zo dat bij verkoop van de aandelen van een rechtspersoon de nieuwe aandeelhouders profiteren van de taxivergunning van de rechtspersoon. Dit is nu eenmaal inherent aan deze rechtsvorm.

De leden van de fractie van D'66 vragen zich af of grotere vrijheid ten aanzien van de taxitarieven zou leiden tot voor de consument meer betaalbare prijzen. Grotere vrijheid zou leiden tot grote verschillen in de in rekening gebrachte tarieven, maar over het geheel genomen niet tot lagere tarieven, omdat er in het taxivervoer weinig ruimte is tot vermindering van de huidige verdiensten. Uit onderzoek is gebleken dat de consument duidelijkheid over de taxitarieven op prijs stelt en dat deze duidelijkheid het gebruik van de taxi bevordert. De instelling van een maximumtarief geeft evenmin deze duidelijkheid omdat de tariefstelling onder dit maximum vrij is.

De leden van de fractie van D'66 vragen voorts welke regels de provincies zouden kunnen geven die tot verdere ontwikkeling van het taxivervoer zouden kunnen leiden.

De invulling van de regelgeving is aan provinciale staten overgelaten. In het algemeen kan worden gezegd dat een regelgeving die het evenwicht bewaart tussen de belangen van reizigers en vervoerders positief kan werken. Meer in concreto kan worden gedacht aan regels die gehanteerd gaan worden voor de verlening van een taxivergunning, procedurevoorschriften bij vergunningaanvragen en regeling van andere zaken waarin bij de Wet personenvervoer en de daarop berustende bepalingen niet is voorzien. Het staat ter beoordeling aan de provincies op welke wijze het vergunningstelsel – gezien de specifieke situatie op hun territorium – een bijdrage zou kunnen leveren aan het bevorderen van de kwaliteit en kwantiteit van het taxivervoer.

De leden van de P.v.d.A.-fractie zien gaarne een reactie tegemoet op hun vraag rond het Schipholvervoer.

De bepalingen over het taxivervoer in het wetsvoorstel zijn gericht op de vergroting van de vervoergebieden. Deze bepalingen bieden de provincie of gemeenten, samenwerkend in een gemeenschappelijke regeling, de mogelijkheid om voor het Schipholvervoer een adequate oplossing te vinden.

De leden van de V.V.D.-fractie vragen of het redelijk is voor taxi's waarmee deels contractvervoer, deels normaal taxivervoer wordt verricht, de verplichting van een taxameter te handhaven.

Ik ben van mening dat voor niet-contractvervoer de aanwezigheid en het gebruik van een taxameter verplicht moeten worden gesteld omdat het anders onmogelijk wordt met vaste taxitarieven te werken. Zodra hierop uitzonderingen mogelijk worden gemaakt, zullen ze niet tot een enkel geval kunnen worden beperkt en daarmee wordt in feite de regeling van de vaste tarieven ondermijnd. De aanschaf en het gebruik van een taxameter vragen overigens – gezien de kosten van de algehele bedrijfsvoering – slechts een geringe investering.

§ 8. Bezwaar en beroep

De leden van de C.D.A.-fractie en van de fractie van D'66 vragen naar mijn reactie op de uitspraak van het Europese Hof van de Rechten van de Mens te Straatsburg in de Benthem-zaak.

Het standpunt van de Minister van Justitie inzake de reikwijdte van deze uitspraak kan ik onderschrijven. Ook ik ben van mening dat vooralsnog de mogelijkheid van beslissing van bestuursgeschillen door de Kroon niet door deze uitspraak wordt geraakt. De vraag of het wenselijk is de Kroon te laten oordelen over ministeriële beslissingen inzake de overdracht van bepaalde bestuurlijke bevoegdheden, heb ik reeds eerder ontkennend beantwoord. Bij voornemens inzake overdracht spelen vooral vervoerkundige en financiële overwegingen van zowel de minister als de betrokken gemeenten een rol. Als uitkomst van de uitwisseling van beleidsoverwegingen, neemt de minister een beleidsbeslissing waarvoor deze politieke verantwoordelijkheid draagt.

Vanuit een oogpunt van eenheid in rechtsbescherming is gekozen voor een algemene beroepsmogelijkheid op het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB), met een afwijkende regeling voor de dienstregelingen. Niet alleen is dit een voortzetting van het systeem van de huidige Wet Autovervoer Personen, bovendien is dit in overeenstemming met de richtlijnen voor het openstellen van beroep op het CBB. Bedacht dient te worden dat deze regeling betrekking heeft op alle beschikkingen die op grond van de wet worden genomen. De gedachte dat een concentratie van macht bij de minister plaatsvindt zonder dat deze beoordeeld wordt op een redelijke afweging van belangen, kan ik dan ook niet onderschrijven.

De leden van de fractie van D'66 vragen aan welke eisen een «openbare vervoer kamer», zoals voorgesteld door de Commissie Vervoervergunningen, respectievelijk een «Raad voor Verkeer en Vervoer», zoals voorgesteld door ROVER, zouden moeten voldoen ten einde te kunnen functioneren als beroepsinstantie voor bezwaren tegen de door de minister vastgestelde dienstregelingen.

Gesteld dat voor een dergelijke beroepsinstantie voldoende onafhankelijke deskundigen kunnen worden gevonden die inzicht hebben in het proces van totstandkoming van een dienstregeling, dan zouden zij voor een redelijke oordeelsvorming alle overwegingen van de bij de totstandkoming van een dienstregeling betrokkenen – de vervoerder, de vertegenwoordiging van het personeel van de vervoerder, de adviserende instanties en het bestuur – alsmede de door belanghebbenden kenbaar gemaakte wensen, opnieuw moeten beoordelen. Dat komt neer op een duplicering van beleid met als resultaat een hernieuwde beleidsbeslissing, waarvoor dan geen politieke verantwoording meer hoeft te worden afgelegd.

Een instituut als een «openbare vervoer kamer» zal noch voor het lokale, noch voor het interlokale openbaar vervoer een bijzondere dimensie kunnen toevoegen aan de in het wetsvoorstel en het concept-Besluit personenvervoer neergelegde procedure van de totstandkoming van een dienstregeling waarbij alle belanghebbenden zijn betrokken. Voor

het overige moge ik verwijzen naar mijn argumentatie in de inleiding van de memorie van antwoord (bladzijde 11, vijfde en zesde alinea van boven).

Helaas is het niet mogelijk om, zoals de leden van de fractie van D'66 vragen, bij voorbeeld zes weken vóór het definitief vaststellen van een dienstregeling belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om, gedurende een periode van een maand, bezwaren kenbaar te maken en dan binnen twee weken deze bezwaren te beoordelen en bij grondverklaring van de bezwaren de dienstregeling aan te passen. Een zorgvuldig onderzoek naar aanleiding van een ingediend bezwaar vergt veel meer tijd. Een dienstregeling vertoont ook een zodanige samenhang dat in vele gevallen niet op eenvoudige wijze een enkel element daarin kan worden gewijzigd zonder repercussies op overige onderdelen van de dienstregeling. Bovendien vergt het opstellen van de dienstroosters voor het personeel en de materieelinzet door de bedrijven ook de nodige tijd. Wel is het mogelijk om met tijdig kenbaar gemaakte wensen van belanghebbenden rekening te houden bij het jaarlijkse proces van voorbereiding van de dienstregeling.

De opvatting van de leden van de P.v.d.A.-fractie dat het voorgestelde stelsel van bezwaar en beroep met name voor de consument een nogal ingewikkeld doolhof dreigt te worden, kan ik niet delen.

Behoudens de dienstregelingen is zoals hiervoor vermeld gekozen voor een algemene beroepsmogelijkheid op het CBB, zodat in beginsel elke beslissing bij hetzelfde rechterlijke college kan worden aangevochten.

Ten aanzien van de dienstregelingen kan óf bij de gemeenteraad óf bij de minister een bezwaarschrift worden ingediend. Dit is afhankelijk van het feit of het college van burgemeester en wethouders dan wel de minister de dienstregeling heeft vastgesteld. Overigens is het thans gebruikelijk dat bij elke voor beroep vatbare beslissing de geadresseerde wordt gewezen op de beroepsmogelijkheid. Een dergelijke vermelding komt ook voor in elk dienstregelingenboekje. Deze gedragslijn zal onder de nieuwe wet worden voortgezet. Bovendien voorziet het concept-Besluit personenvervoer in de regeling dat de belanghebbenden in de gelegenheid gesteld dienen te worden hun wensen schriftelijk kenbaar te maken ten behoeve van de voorbereiding van een dienstregeling.

Ten aanzien van het toegankelijk maken van de nieuwe wetgeving voor de burger kan nog worden opgemerkt dat thans de diverse districtskantoren van de Rijksverkeersinspectie als vraagbaak fungeren zowel voor de burger als voor het bedrijfsleven. Deze rol zullen ze ook in de toekomst blijven vervullen. Voorts is het de bedoeling vóór de inwerkingtreding van de wet een voorlichtingsbrochure te publiceren.

§ 9. Personele consequenties

De leden van de V.V.D.-fractie achten het voor een goede beoordeling van het voorstel en de gevolgen van de invoering van de wet noodzakelijk een inzicht te hebben in de stand van zaken rond het totale personeelsplan voor de Commissie Vervoervergunningen.

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

Het in de memorie van antwoord aangehaalde personeelsplan is nog niet helemaal gereed. Wel is reeds bekend dat de personele gevolgen voor het secretariaat van de CVV neerkomen op een verlies van tien arbeidsplaatsen en dat de formatie van de RVI met ruim vijftien plaatsen kan verminderen. Het is mij niet mogelijk om vooruitlopend op het overleg over het personeelsplan met de Dienstcommissies en Bijzondere Commissies nadere mededelingen te doen. Overigens wil ik opmerken

dat de personele gevolgen met de grootst mogelijke zorgvuldigheid zullen worden behandeld.

§ 10. Diversen

De commissie merkt naar aanleiding van artikel 80, eerste lid, terecht op dat afschaffing van bepalingen volgens aanwijzing nr. 143 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek, geschiedt door uitdrukkelijke intrekking. In casu is het echter noodzakelijk om van deze aanwijzing af te wijken. De Reorganisatiewet maakt geen onderscheid tussen goederen- en personenvervoer. Dat wil zeggen dat krachtens deze wet verleende concessies voor zowel het goederen- als het personenvervoer zijn afgegeven. Daar de vergunningen op basis van de Wet personenvervoer slechts worden verleend voor personenvervoer, moeten voor het goederenvervoer de krachtens de Reorganisatiewet verleende concessies blijven gelden. De Reorganisatiewet kan derhalve slechts worden ingetrokken voor het personenvervoer.

Bij een tweede nota van wijziging is de vindplaats van de Wet op de economische delicten vermeld in artikel 65, eerste lid, en geschrapt in artikel 77, eerste lid.

De leden behorende tot de C.D.A.-fractie lezen op bladzijde 48 van de memorie van antwoord, dat een in te stellen Raad voor verkeer en waterstaat over 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, bladzijde 13) lezen zij, dat de advisering over het openbaar vervoer aan de Raad voor het vervoer is toegedacht. Deze leden willen gaarne vernemen hoe de advisering zal worden geregeld.

De voorlopige Raad voor verkeer en waterstaat is een overkoepelende instelling, die onder meer boven de voorlopige Raad voor het vervoer zal komen te staan.

Advisering op het gebied van het personenvervoer (waaronder het openbaar vervoer) geschiedt in eerste aanleg door de voorlopige Raad voor het vervoer. De voorlopige Raad voor verkeer en waterstaat kan, indien noodzakelijk, eveneens op dit terrein adviseren, indien bij de beleidsvoorbereiding ook aanverwante zaken zijn betrokken (te denken valt bij voorbeeld aan wegeaanleg). De voorlopige Raad voor verkeer en waterstaat zal in een dergelijk geval altijd bij zijn advies het advies van de voorlopige Raad voor het vervoer mede betrekken.

De leden van de S.G.P.-fractie vragen waarom er niet veel meer controleurs worden ingezet indien controle op zwart- en grijsrijden sterk van invloed is op de opbrengsten per bedrijf.

De meerkosten van extra controleurs kunnen zeker niet worden goedge maakt door de meeropbrengsten die het gevolg zijn van verminderd zwart- en grijsrijden.

De leden van de V.V.D.-fractie willen vernemen welke getuigschriften erkend gaan worden op basis van de artikelen 26 en 27 van het concept-Besluit personenvervoer.

Het getuigschrift bestaat nu uit het vakdiploma beroepspersonenvervoer over de weg. Dit diploma kan worden verkregen indien men in het bezit is van een VAM-certificaat voor bus of personenauto en een bewijsstuk, waaruit het voldoen aan de ter zake gestelde eisen van handelskennis moet blijken. Deze eisen zullen ook onder de Wet personenvervoer gelden.

De leden van de fractie van D'66 begrijpen niet waarom de minister zelf over de aanschaf van bussen wil kunnen beslissen, terwijl het beleid van de regering uitgaat van deregulering en decentralisatie.

Zij vragen of het handhaven van de Nederlandse busproductie hier een rol speelt. Zij vragen waarom er dan geen soortgelijke bemoeienis is met de aanschaf van bij voorbeeld brandweerauto's en vuilnisauto's.

De leden van de V.V.D.-fractie wijzen erop dat voorschriften ten aanzien van het merk van een bus 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 verzoeken deze leden aan te geven welke de verhouding van de regeling 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.

Zoals uit de toelichting op artikel 60 blijkt is het niet mijn wens om over de aanschaf van bussen te beslissen. Uitgangspunt is dat gemeenten en vervoerders zelf op grond van kostenvoordelen tot standaardisatie en een afgestemd aanschafbeleid komen. Voor het geval dit niet zou gebeuren, geeft het bepaalde in dit artikel mij de mogelijkheid in te grijpen. Ik denk hierbij aan een situatie waarbij een aantal bedrijven of gemeenten tot een materieelaanschafbeleid zouden overgaan dat consequenties zou hebben voor de busprijs voor andere gemeenten en vervoerders, doordat de seriegrootte te gering zou worden. In dat geval worden de gevolgen van een besluit niet door de beslisser gedragen maar doorgeschoven naar andere aanbieders van openbaar vervoer. De verwijzing naar vuilnis- of brandweerauto's acht ik in dit verband niet ter zake. Bij aanschaf van openbaar vervoerbussen gaat het om een jaarlijks aantal van circa 400 à 450 eenheden met een waarde van circa 100 à 110 mln. gulden; ook voor de industrie een belangrijk gegeven. Daarom is in de overwegingen ook aangegeven dat het industriebeleid in deze zaak een rol speelt.

Verder moet ik er nog op wijzen dat de afzet van openbaar vervoerbussen in de exportsector beperkte kansen heeft en dat het niet of nauwelijks mogelijk is het wegvallen van binnenlandse afzet te compenseren door export waardoor het aangegeven prijsrisico niet op zou treden.

Ik wil nog een financiële opmerking maken. De prijs van een standaardbus ligt in Nederland op circa f 250 000. Deze prijs is behoudens loon- en prijsaanpassing voor lange duur gefixeerd middels contracten tussen producenten en openbaar vervoerbedrijven. Ook de prijs van de nieuwe in ontwikkeling zijnde standaardbus zal – volgens toezeggingen – op dat niveau liggen. Ik vind het een goede prestatie van de Nederlandse industrie om een innovatief beleid te combineren met een gunstige prijs. Deze prijs steekt (bijzonder) gunstig af tegen de prijzen die buitenlandse fabrikanten aan hun klanten op hun lokale markten in rekening brengen: (bij voorbeeld) de nieuwe Duitse standaardbus kost circa DM 340 000 of wel circa f 370 000. Uiteraard mag een prijs nooit vergeleken worden met eenmalige of beperkte aanbiedingen van anderen op de Nederlandse markt.

De bovengegeven confrontatie toont mijns inziens aan dat voorzichtigheid is geboden om het gunstige prijsniveau ook in de toekomst te kunnen handhaven. Hoewel ik op dit moment overtuigd ben van de kwaliteit van het Nederlandse produkt ben ik ook van oordeel dat voortdurende confrontatie met derden nodig is om prijs en kwaliteit op een laag, respectievelijk hoog niveau te houden. Het zou een slechte zaak zijn als er een verplicht aankoopgedrag zou worden voorgeschreven indien aan die kwalificaties niet meer zou worden voldaan. Het zou ook een slechte zaak zijn als een goed Nederlands produkt met een gunstige prijs in de waagschaal zou worden gesteld; om dat te voorkomen, is de bepaling in het wetsvoorstel opgenomen.

Wat de verhouding tot het EEG-recht betreft het volgende. Toepassing van artikel 60, onderdeel e, op een zodanige wijze dat de tussenstaatse handel ongunstig zou worden beïnvloed, zou onvereenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt en in strijd met het recht van de Europese

Gemeenschappen. Bij de opstelling van regels over de aanschaf van bussen zal hier dan ook rekening mee worden gehouden.

De leden van de P.v.d.A.-fractie verzoeken nadere aandacht te besteden aan het onderwerp vervoerplicht, terwijl de leden van de C.D.A.-fractie meer in het bijzonder vragen welk bezwaar bestaat tegen afzonderlijk opnemings van een vervoerplicht in het wetsvoorstel.

Tegen opnemings in het wetsvoorstel van een afzonderlijke bepaling inzake vervoerplicht, zoals thans in de Wet Autovervoer Personen (artikel 22) is geregeld voor het streekvervoer, heb ik het volgende bezwaar: door expliciet op te nemen dat de vervoerder verplicht is de reizigers die zich daartoe aanmelden te vervoeren en voor een redelijkerwijs te verwachten vervoervraag voldoende vervoermiddelen ter beschikking te stellen, zou de individuele reiziger een subjectief recht op vervoer kunnen stellen en zou de vervoerder een rijksbijdrage voor extra ingezette vervoermiddelen kunnen claimen. De vervoerplicht die voortvloeit uit de exploitatieplicht is globaler van karakter. De in het wetsvoorstel opgenomen verplichting tot uitvoering van de dienstregeling houdt in dat de vervoerder de dienstregeling op een redelijke wijze dient uit te voeren, dat wil even zeer zeggen dat voldoende vervoermiddelen worden ingezet om aan de redelijkerwijs te verwachten vervoervraag te voldoen.

De leden van de C.D.A.-fractie stellen vervolgens de vraag in hoeverre de vervoerplicht van toepassing is op bij voorbeeld supporters van sportwedstrijden, die een overtreding begaan in de zin van de artikelen 25 tot en met 28, eerste lid. In een zodanig geval is de vervoerder niet verplicht de reizigers te vervoeren. De vervoerder hoeft geen reizigers te dulden die bij voorbeeld de orde, rust en veiligheid verstoren. In de aanvankelijke tekst van het voorstel was de bevoegdheid van de vervoerder om reizigers die overtredingen begaan uit het vervoermiddel te weren of te verwijderen, geregeld via het niet opvolgen van een door een toezichthoudende of opsporende ambtenaar of persoon gegeven aanwijzing. Bij de Tweede nota van wijziging is de bevoegdheid reizigers het gebruik van het openbaar vervoer te ontzeggen, direct gekoppeld aan het handelen in strijd met het bij of krachtens de artikelen 25 tot en met 28, eerste lid, bepaalde. Het wetsvoorstel sluit niet uit dat een vervoerder vervoermiddelen verhuurt aan bij voorbeeld supportersverenigingen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen welke «objectieve gronden» hebben geleid tot het stoppen met de ontwikkeling van een NVVR.

In de memorie van antwoord heb ik hierop geantwoord, dat op objectieve gronden is vastgesteld dat de NVVR niet haalbaar is. Dit kan als volgt worden geadstrueerd. Onderzoek ten behoeve van de NVVR is uitbesteed aan externe adviesbureaus waaronder het NEI, hetgeen de objectiviteit waarborgt. Deze externe deskundigen hebben geoordeeld dat niet op verantwoorde wijze inzicht in financiële zin is te geven in de maatschappelijke baten van het vervoer.

Het verschil tussen de NVVR en investeringsbeslissingen is hierin gelegen dat met de NVVR werd beoogd een financiële rekening te bieden, terwijl bij investeringsbeslissingen, naast de financiële kosten en baten van een project, de maatschappelijke kosten en baten (niet in financiële zin) worden gewaardeerd en in een beleidsmatige afweging worden meegenomen.

II. ARTIKELEN

Intitulé

De leden van de C.D.A.-fractie merken op dat de term «personenvervoer» associaties oproept met het gebruik van auto's in de particuliere sfeer. Zij verwijzen hierbij naar het Meerjaren Programma Personenvervoer, waarin

ook het hoofdwegennet en andere infrastructuur ten behoeve van auto's in de particuliere sfeer aan de orde zijn. In reactie op gebruik in het wetsvoorstel van de term personenvervoer voor vervoer van derden, vragen zij of dan wellicht een wijziging van de naam «Meerjarenprogramma Personenvervoer» op haar plaats is.

Inderdaad is «Meerjaren Programma Personenvervoer» een niet zo gelukkige benaming; het MPP ziet op meer dan alleen personenvervoer. In feite is het een structuurschema verkeer en vervoer voor de korte termijn. Wellicht is «mobiliteitsplan» of «mobiliteitsprogramma» een betere benaming.

Artikel 1 eerste lid, onderdeel d

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen wat het verschil is tussen «kenbaar» en «openbaar bekend gemaakt».

Het begrip «openbaar bekend gemaakt» verwijst naar een doelgerichte handeling van publikatie door een bestuursorgaan. Het begrip «kenbaar» verwijst naar een bepaalde kennis of wetenschap onder burgers.

Artikel 1, eerste lid, onderdeel e

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen waarom geen gevolg is gegeven aan het advies van de Raad van State om de wet en het besluit met betrekking tot het taxivervoer beter op elkaar af te stemmen.

Kennelijk is hier sprake van een misverstand. Ik heb namelijk wel gevolg gegeven aan het advies van de Raad van State. In het conceptbesluit wordt geen afwijking van de definitie van taxivervoer in de wet gegeven, maar wordt de wet niet van toepassing verklaard op een vorm van taxivervoer: vervoer van personen per auto, anders dan openbaar vervoer, indien de som van de betalingen voor dat vervoer de kosten van de auto voor dat vervoer niet te boven gaat. Dit slaat onder meer op de vriendendienst. Het niet van toepassing verklaren van de wet op dit vervoer, is volledig in overeenstemming met artikel 2, tweede lid, van de wet.

Artikel 4, vijfde lid

De vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie wat onder een redelijke termijn dient te worden verstaan laat zich niet eenduidig beantwoorden. Of een termijn redelijk is, hangt af van de omstandigheden van het concrete geval, waarbij het karakter van de in het geding zijnde vergunning een rol kan spelen. De hier aan de orde zijnde bepaling strekt er toe dat het bestuur zoveel als in zijn vermogen ligt rekening dient te houden met de belangen van de betrokkenen.

Artikel 8a

Een bepaling inhoudende een intentie tot een zo groot mogelijke decentralisatie is overbodig omdat deze intentie reeds met inachtneming van eisen van doelmatigheid tot uitdrukking is gebracht in het wetsvoorstel.

Artikel 11, eerste lid

Bij de leden van de P.v.d.A.-fractie is de vraag gerezen wie verantwoordelijk is voor overschrijding van de toegewezen gelden door een stipte uitvoering van de dienstregeling. In het systeem van verlening van rijksbijdragen voorafgaande aan het jaar van exploitatie past niet dat achteraf overschrijdingen door de rijksoverheid worden gecompenseerd.

Artikel 11, derde lid

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen of de vervoeronderneming niet altijd bij een aantal zaken, zoals de dienstregeling, dient te worden betrokken.

Burgemeester en wethouders van de gemeenten (voor het lokale openbaar vervoer) en de minister (voor het interlokale openbaar vervoer) dienen het overleg over de samenhang van het openbaar vervoer te voeren omdat zij de bevoegde bestuurlijke organen voor het vaststellen van de dienstregeling zijn. Dit neemt niet weg dat ook vervoerders bij de voorbereiding van de dienstregeling onderling overleg kunnen plegen.

Artikel 13, derde lid

De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen op welke wijze het wettelijke kader van het NVS geregeld zal worden.

Op grond van artikel 1 van het voorstel kunnen nadere regels worden gegeven over de dienstregeling van het interlokale openbaar vervoer. Dit artikel vormt de basis voor artikel 31 van het concept-besluit. In dat artikel ligt het NVS verankerd.

De leden van de P.v.d.A.-fractie hebben nog enige vragen naar aanleiding van de tekst van de memorie van antwoord.

Met de in de memorie van antwoord beschreven criteria die worden gehanteerd bij de vergunningverlening, zijn geen andere bedoeld dan die uit artikel 13, derde lid, van het wetsvoorstel. Het financiële belang van het Rijk hangt nauw samen met het eventueel verlenen van een rijksbijdrage, indien uit de exploitatie een tekort voortvloeit en met de verhouding van het door de nieuwe vergunninghouder te verrichten vervoer ten opzichte van het reeds aanwezige openbaar vervoer, waarvoor het Rijk al bijdragen verleent. Voor de wenselijkheid van het door de nieuwe vergunninghouder te verrichten vervoer is van belang in hoeverre het een aanvulling vormt op het reeds aanwezige openbaar vervoer en daarnaast de te verwachten vraag naar het nieuwe vervoer.

Zonder het financiële belang van het Rijk de boventoon te laten voeren, kan de gewenste kwaliteit van de voorziening niet los worden gezien van de benodigde financiële middelen.

Artikel 15

Uit de vraagstelling maak ik op, dat de leden van de P.v.d.A.fractie kennelijk behoefte hebben aan een nadere toelichting op de gegeven antwoorden op eerder gestelde vragen.

Ten behoeve van de vaststelling van de dienstregeling van het interlokaal openbaar vervoer wordt aan gedeputeerde staten advies ter zake gevraagd. Inschakeling van een derde instantie, zou duplicering van de werkzaamheden en daarmee een onnodig gecompliceerde voorbereidingsprocedure vergen. Ik acht dat niet doelmatig.

Evenals bij het overige interlokale openbaar vervoer kan de minister voor de voorbereiding van de dienstregeling de NS richtlijnen geven die onder meer betrekking kunnen hebben op wensen van belanghebbenden. De NS dient evenwel rekening te houden met de hoogte van de financiële bijdrage, het niveau van het te bieden openbaar vervoer, de samenhang met andere dienstregelingen en eventuele overige door de minister gegeven richtlijnen. Bij de beoordeling van de concept-dienstregeling neemt de minister de gegeven richtlijnen in aanmerking.

Conform artikel 40 van het wetsvoorstel wordt de financiële bijdrage voor de exploitatie van openbaar vervoer jaarlijks vastgesteld voor de aanvang van het jaar waarop de bijdrage betrekking heeft. Bij dit laatste geldt het voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de rijksbegroting, zoals ik ook reeds verwoord heb in de memorie van toelichting.

Artikel 16

De leden van de C.D.A.-fractie vragen of in artikel 16, eerste lid, alle interlokaal vervoer wordt bedoeld, ook van intercitylijnen, of slechts voor wat het treinvervoer betreft de in de betrokken provincie liggende nevenlijnen.

Artikel 16, eerste lid, is van toepassing op alle interlokaal openbaar vervoer. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen intercitylijnen en nevenlijnen.

Voor zover de NS-dienstregeling uitgevoerd wordt (c.q. zal worden) binnen de provincie zal ik bij een voornemen tot verlening, wijziging of intrekking van een vergunning advies vragen aan gedeputeerde staten. Meestal zal het hierbij om nevenlijnen gaan, doch het kan ook gaan om intercitylijnen die de provinciegrenzen niet overschrijden (bij voorbeeld Noord-Holland). Hetzelfde geldt voor artikel 16, tweede lid.

Artikel 17

De leden van de C.D.A.-fractie stellen nog enige vragen naar aanleiding van artikel 17. Zo vragen deze leden in welk stadium de minister de dienstregeling vaststelt voor interlokaal vervoer ten aanzien waarvan de bevoegdheden niet zijn overgedragen aan een gemeente.

Naar mijn inschatting zal de dienstregeling voor dit interlokale vervoer ongeveer op hetzelfde tijdstip worden vastgesteld als waarop een gemeente de dienstregeling voor het overgedragen interlokale vervoer vaststelt. Minister en gemeenten moeten immers overleg voeren over de samenhang tussen het lokale en het overgedragen interlokale vervoer enerzijds en het niet-overgedragen interlokale vervoer anderzijds. Indien dit overleg is afgerond, kunnen de dienstregelingen worden vastgesteld.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen vervolgens wat er gebeurt als minister en burgemeester en wethouders geen overeenstemming bereiken over de dienstregeling c.q. de te verlenen financiële bijdrage.

Indien burgemeester en wethouders het niet met de minister eens zijn over de hoogte van de financiële bijdrage, kunnen zij op grond van artikel 57 tegen de beschikking waarbij de bijdrage wordt verleend, beroep instellen bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.

Indien minister en burgemeester en wethouders geen overeenstemming bereiken over door hen vast te stellen dienstregelingen, zal degene die de dienstregeling vaststelt, de knoop door moeten hakken. De minister kan tegen een door burgemeester en wethouders vastgestelde dienstregeling beroep instellen bij de gemeenteraad, op grond van artikel 58. Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 59 een bezwaarschrift indienen tegen de door de minister vastgestelde dienstregeling. Ik ga er overigens van uit dat burgemeester en wethouders en minister niet naar de genoemde beroeps- en bezwaarschriftenprocedures zullen grijpen. Beide partijen zullen toch voorstander zijn van de totstandkoming van een goed geïntegreerd openbaar vervoer. Ik verwacht dan ook dat zij in redelijk overleg tot goede resultaten zullen komen.

Ik deel de vrees van de leden van de C.D.A.-fractie, dat de vervoerders van interlokaal vervoer te zeer afhankelijk zijn van de dienstregeling voor lokaal vervoer, niet. Ik neem aan dat tijdens de voorbereiding van de dienstregelingen de vervoerder in een gemeente waarin naast lokaal vervoer ook interlokaal vervoer wordt verricht, en de vervoerders die dit interlokaal vervoer verrichten, contact met elkaar opnemen. Datzelfde zal gelden voor de organen die de dienstregelingen vaststellen.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen of het juist is dat bijvoorbeeld een buslijn Schiedam-Vlaardingenv niet in de dienstregeling kan worden opgenomen die door burgemeester en wethouders van Rotterdam wordt vastgesteld. Zij vragen tevens wat de mogelijkheden zijn voor buslijnen als Den Haag-Leiden.

De buslijn Schiedam–Vlaardingen is een interlokale lijn waarvoor de minister de dienstregeling vaststelt. Slechts indien de gemeente Rotterdam en de gemeenten Schiedam en Vlaardingen ter behartiging van openbaar vervoer een gemeenschappelijke regeling treffen, kan het openbaar lichaam van deze regeling de minister verzoeken de bevoegdheid over onder andere de lijn Vlaardingen-Schiedam over te dragen.

De buslijn Den Haag–Leiden is een vorm van interlokaal vervoer ten aanzien waarvan overdracht van bevoegdheden, naar het zich laat aanzien, niet doelmatig zal zijn.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen of op één of andere wijze voorkeur aan een gemeenschappelijke regeling kan worden gegeven voor gevallen dat één of meer randgemeenten niet akkoord gaan met overdracht van bevoegdheden aan een centrumgemeente.

Randgemeenten worden, in het geval de centrumgemeente de minister heeft verzocht de bevoegdheden voor interlokaal vervoer vanuit of naar die gemeente over te dragen aan burgemeester en wethouders, gehoord door de minister. De minister beslist over de doelmatigheid en hetgeen door de betrokkenen naar voren is gebracht. Het initiatief tot het verzoek ligt voor de constructie met overdracht, zowel aan een centrumgemeente als aan het openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling, bij de gemeenten.

Artikelen 17 en 21

De leden van de C.D.A.-fractie vragen waarom in de artikelen 17, eerste lid, en 21, eerste lid, is gesteld dat de minister zijn bevoegdheden *kan* overdragen terwijl tevens geldt «voor zover Onze Minister dit doelmatig acht».

Bij de behandeling van een verzoek tot overdracht van bevoegdheden inzake interlokaal openbaar vervoer speelt de doelmatigheid van de overdracht een bepalende rol. Het gaat daarbij met name om de samenhang tussen het lokale vervoer en het over te dragen interlokale vervoer. De doelmatigheid van de overdracht vormt dus het beoordelingscriterium en als de doelmatigheid met overdracht van bevoegdheden gediend is, kan de minister zijn bevoegdheden overdragen aan een centrumgemeente of een openbaar lichaam. Hij is er echter niet toe verplicht.

Artikelen 20 tot en met 22

De leden van de C.D.A.-fractie vragen of gemeenten die zelf geen vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer hebben afgegeven of geen financiële bijdrage hebben verkregen, kunnen deelnemen aan een gemeenschappelijke regeling.

Voorwaarde voor het tot stand komen van een gemeenschappelijke regeling ter zake van openbaar vervoer waaraan bevoegdheden kunnen worden overgedragen is, dat in elk geval één gemeente met lokaal openbaar vervoer, waarvoor afzonderlijk een rijksbijdrage wordt ontvangen, participeert. (Rand-)gemeenten, die zelf geen vergunning hebben afgegeven voor lokaal openbaar vervoer maar die wel worden bediend door interlokaal vervoer vanuit of naar een gemeente met lokaal openbaar vervoer kunnen derhalve participeren aan een gemeenschappelijke regeling. Dit geldt ook voor de gemeenten die niet voldoen aan het bepaalde in artikel 32 en voor gemeenten die niet zijn opgenomen in bijlage 1 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel.

De leden van de C.D.A.-fractie vragen tevens wat de gevolgen zijn van een eventueel beëindigen van de gemeenschappelijke regeling.

Bij het beëindigen van een gemeenschappelijke regeling ontstaat in principe weer de situatie zoals die bestond vóór het aangaan van de gemeenschappelijke regeling, hetgeen normaliter neerkomt op in elk

geval één gemeente met lokaal openbaar vervoer, waarvoor afzonderlijk een rijksbijdrage wordt verleend of één of meerdere gemeenten die bediend worden door interlokaal openbaar vervoer.

Dit interlokaal openbaar vervoer ressorteert in principe onder de minister, doch de centrumgemeente kan de minister om overdracht van de bevoegdheid voor het interlokale vervoer verzoeken.

Artikel 21

De leden van de C.D.A.-fractie vragen waarom het voorstel niet uitsluit dat de minister zijn bevoegdheden ten aanzien van NS-lijnen overdraagt. Hoewel ik overdracht van mijn bevoegdheden ten aanzien van NS-lijnen niet doelmatig acht, is het niet uitgesloten dat een dergelijke overdracht ooit in bijzondere omstandigheden doelmatig zou kunnen zijn. Ik acht het dan ook niet wenselijk die mogelijkheid uit te sluiten.

Artikel 23, eerste lid

De leden van de C.D.A.-fractie zien niet in waarom voor ongesubsidiëerd openbaar vervoer een andere regeling moet gelden dan voor het gesubsidiëerde openbaar vervoer.

Aan ongesubsidiëerd openbaar vervoer wordt tenminste de voorwaarde gesteld, dat het geen afbreuk doet aan het bestaande openbaar vervoer. Het hoeft de samenhang van het gesubsidiëerde openbaar vervoer niet noodzakelijkerwijs te verbeteren, noch in aansluiting daarop te rijden. In een dergelijke situatie bestaat er geen aanleiding toepassing van de nationale tarieven te eisen; dat zou bovendien een bemoeienis van de rijksoverheid zijn, zonder goede argumentatie.

Artikel 23

Het is de leden van de P.v.d.A.-fractie niet duidelijk wat wordt bedoeld met de zinsnede «De ervaring van de vertegenwoordiging staat hiervoor borg», in de memorie van antwoord.

Voorafgaand aan de tariefvaststelling wordt overleg gevoerd met vertegenwoordigingen van gemeenten die een dienstregeling voor lokaal openbaar vervoer vaststellen en met vertegenwoordigingen van vervoerders die openbaar vervoer verrichten. Ik heb de ervaring dat deze gemeenten en de vervoerders hun markt goed kennen en daar ook geregeld onderzoek naar verrichten. Ik ben dan ook van mening dat deze adviesstructuur ruim voldoende is.

Artikel 23, tweede lid

De leden van de C.D.A.-fractie vragen of aan de toelichting op de voorgestelde wijziging van artikel 23, tweede lid, en artikel 24, in de nota van wijziging niet moet worden toegevoegd dat modellen van vervoerbewijzen kunnen worden vastgesteld door een openbaar lichaam.

Hierin hebben deze leden gelijk. Gemeenten kunnen hun bevoegdheid tot het vaststellen van tarieven en modellen van vervoerbewijzen overeenkomstig het systeem van de Wet gemeenschappelijke regelingen overdragen aan een openbaar lichaam.

Artikelen 23 en 24

De leden van de V.V.D.-fractie willen mijn visie vernemen op het standpunt van de Nederlandse Spoorwegen, 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.

De ratio van deze bepalingen in het Burgerlijk Wetboek voor wat betreft het personenvervoer is dat voor de reiziger duidelijk is door wie hij wordt vervoerd zodat hij weet waar hij terecht kan indien hij bij het vervoer schade heeft ondervonden.

Overigens is het niet zo dat naam en woonplaats moeten worden *vermeld*. Deze moeten *duidelijk blijken*, hetgeen voor NS als enige treinvervoerder in Nederland geen problemen zal opleveren. Ik zie dan ook geen aanleiding voor NS een uitzondering te maken van deze algemene bepalingen in het Burgerlijk Wetboek.

Artikelen 25 en 28

De leden van de V.V.D.-fractie vragen of artikel 7 van de Wet VOV op zodanige wijze in het onderhavige voorstel kan worden geïncorporeerd, dat overtreding van de in dat artikel genoemde feiten kan leiden tot strafrechtelijke vervolging.

Dit is bij een tweede nota van wijziging gebeurd.

Artikel 31

In antwoord op de vraag van de leden om de P.v.d.A.-fractie merk ik op, dat bij de toepassing van het begrip «financiële doelmatigheid» bij de beoordeling van de kosten van een lokale vervoervoorziening, rekening zal worden gehouden met specifieke omstandigheden. Als referentie zal met name worden gekeken naar het verschil in kosten met een voorziening die geïntegreerd is in het interlokale vervoer.

Artikel 40

De leden van de P.v.d.A.-fractie stellen de vraag of onder «onverwachte exogene ontwikkelingen» ook sterk tegenvallende vervoercijfers horen.

In de passage van de memorie van antwoord waarop de leden van de P.v.d.A.-fractie doelen, is niet gesproken over «onverwachte exogene ontwikkelingen» *sec*, maar is daaraan toegevoegd «van aanzienlijke omvang» waarbij dan sprake is van overleg over mogelijk budgettaire consequenties. Onder die exogene ontwikkelingen van aanzienlijke omvang kan ook een aanzienlijke reizigerstegenvaller worden verstaan. Uitgangspunt is dat het bedrijf c.q. de gemeente de tegenvallers opvangt; alleen calamiteiten zullen tot overleg leiden.

Artikel 43

In antwoord op de vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie merk ik op, dat de opsomming a tot en met f in de memorie van antwoord grotendeels overeenstemt met artikel 4, tweede lid, van de Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen, met dien verstande dat thans in de gevraagde informatie enkele vereenvoudigingen zijn aangebracht.

Het voorstel van de leden van de P.v.d.A.-fractie om artikel 102 van het concept-besluit in het wetsvoorstel op te nemen, voorzien van een derde lid, acht ik onwenselijk om de volgende redenen. In de eerste plaats is de bepaling naar mijn oordeel te zeer uitvoerend van aard om in de wet te worden opgenomen. In de tweede plaats zou door de toevoeging van het derde lid, het toepassingsgebied van de bijdrageregeling deels in de wet en deels in het besluit worden geregeld. Dit acht ik wetstechnisch gezien niet fraai.

Artikel 71

De leden van de V.V.D.-fractie vragen zich af waarom in het voorstel is afgeweken van artikel 11, vierde lid, van de Wet VOV.

Ik ben op dit punt van de Wet VOV afgeweken, omdat ik er geen reden voor zie dat voor een ambtenaar of persoon, die is belast met het toezicht en de opsporing in het kader van de Wet personenvervoer, van de algemene regel dat hij zich desgevraagd moet legitimeren, moet worden afgeweken. Ook een politieagent in uniform moet zich desgevraagd legitimeren. Ik moet hier dan ook toegeven, dat ik bij nader inzien van oordeel ben, dat de bedoelde bepaling ten onrechte in de Wet VOV is opgenomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes