

Vergaderjaar 1986–1987 Nr. 39a

18 985

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

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 22 december 1986

De leden van de **C.D.A.**-fractie konden in beginsel instemmen met nieuwe wetgeving met betrekking tot het personenvervoer. Toch vernamen deze leden gaarne nogmaals of deze wetgeving wel voldoet aan het regeringsstreven naar deregulering en decentralisatie.

Wil de minister zo concreet mogelijk aangeven:

– wat nu gedereguleerd wordt, respectievelijk waar nieuwe regelgeving ontstaat, daarbij inbegrepen uiteraard het concept-besluit-personevervoer?

– welke bevoegdheden nu gedecentraliseerd zijn en waar de minister nieuwe bevoegdheden vraagt.

Dezelfde leden wezen erop dat op grond van de nieuwe wetgeving allerlei planningszaken door elkaar lopen en dat er tevens politiek overleg met provincie(s) en gemeente(n) moet plaatsvinden.

Dat beperkt de slagvaardigheid van streekvervoersbedrijven en de adviestaak van de provincie moet in zeer korte tijd plaatsvinden.

Een en ander kan met elkaar tenminste een jaar in beslag nemen.

Is die gehele planningsstructuur niet te gecompliceerd opgezet om binnen redelijke tijd tot een verantwoorde planning te komen?

De aan het woord zijnde leden toonden begrip voor de noodzaak van beheersing van kostenontwikkeling, maar vroegen zich toch af of dat mogelijk zal zijn zonder het voorzieningenniveau aan te tasten, respectievelijk het tarief te verhogen.

Indien namelijk de bevordering van het openbaar vervoer succes heeft vanwege het bestaande voorzieningenniveau en de daarbij behorende tariefstelling, zodat een forse groei in het aantal passagiers ontstaat, dan stijgen toch automatisch ook «tekorten», respectievelijk 's-Rijks aandeel in de kosten?

Is het streven naar kostenbeheersing gericht op het totale openbaar vervoer of ook op de kosten per reiziger?

Kan de minister aangeven hoeveel de rijksbijdrage zou moeten stijgen bij een toename van het openbaar vervoer binnen deze kabinetsperiode van 10 respectievelijk 20%? Uitgaande van gelijkblijvend voorzieningenniveau en tarief, welke toename van het openbaar vervoer verwacht de minister voor de komende vier jaar? Kunnen die percentages worden gegeven afzonderlijk voor N.S., gemeentelijk en streekvervoer?

¹ Samenstelling: mw. Groensmit-van der Kallen (CDA), voorzitter, Van Dalen (CDA), Schouten (CDA), Uijen (PvdA), mw. Baarveld-Schlaman (PvdA), Struick van Bemmelen (VVD), Heijne Makkreef (VVD), mw. Tiesinga-Autsema (D66), mw. Van Leeuwen (PSP), IJmker (CPN), De Gaay Fortman (PPR), Barendregt (SGP), Schuurman (RPF) en Van der Jagt (GPV).

Als in het wetsvoorstel of concept-besluit-personenvervoer belanghebbenden worden genoemd die wensen kenbaar kunnen maken ten aanzien van de bestaande en/of nieuwe dienstregeling, zijn dat de gebruikers van de vervoersvoorziening, respectievelijk de potentiële gebruikers van een openbare vervoersvoorziening?

Met de uitzondering van artikel 2, lid 3, lijkt het erop – gelet op de tekst van het concept-besluit-personenvervoer – dat verkapt taxivervoer mogelijk is. Omdat het niet-vergunningsplichtig vervoer is, rees de vraag naar de controle daarop en/of in dit kader ook concurrentievervalsing en prijsbederf kan optreden, c.q. kan worden gecontroleerd.

In artikel 71c gaat het om een jaarlijkse raming van de middelen die in de komende vijf jaar naar verwachting beschikbaar zijn. De vraag rees hoe «hard» zo'n meerjarenraming is, dit met het oog op de mogelijke discontinuïteit in het politieke bedrijf. Is een volgend kabinet, met gewijzigde samenstelling of de betreffende minister in een volgende regeerperiode zonder meer gebonden aan deze meerjarenraming?

Indien dat niet het geval is, kan de minister dan uiteenzetten welke waarde die meerjarenraming voor het beleid van de vervoersondernemer dan nog heeft?

Kan de minister de aan het woord zijnde leden informeren over dat wat gedaan is of zal gebeuren met betrekking tot het schriftelijk verzoek van de Stichting Museum Streek- en Stadsautobussen Amsterdam van 17 november 1986 inzake bijvoorbeeld de gewenste aanpassing van het U.A.P.?

Gaarne vernamen zij ook een beoordeling van de door die Stichting geformuleerde uitgangspunten.

Tot slot vroegen de aan het woord zijnde leden of dit wetgevingsbeleid op termijn nu gericht is op een landelijk en randstedelijk net van hoofdspooraders met een opvulling lokaal en interlocaal bus-, tram- en taxivervoer of staat een wat genuanceerder beleid voor ogen waarbij ook het openbaar niet-rail-vervoer eveneens als een volwaardige tak van openbaar vervoer wordt beschouwd.

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

1

Is het waar dat de organisatie(s) die het taxiwezen vertegenwoordig(t)(en) aan de minister kenbaar heeft (hebben) gemaakt ernstige bezwaren te hebben tegen het gestelde in artikel 2, lid 3?

Zo ja, welke zijn dan die bezwaren? Worden die bezwaren ook door de minister gedeeld en – zo ja – in hoeverre? Ziet de minister met name serieuze problemen voortkomen uit het gestelde in artikel 2, lid 3, terzake van ongewenste danwel onaanvaardbare concurrerentieverhoudingen tussen het daarin genoemde vervoer van personen per auto en het personenvervoer per taxi? Zo dat het geval mocht zijn, zou de minister dan nader op die problemen en mogelijke oplossingen daarvoor willen ingaan?

2

Heeft de minister het voornemen de komende jaren, binnen de lopende kabinetsperiode, gebruik te gaan maken van de haar in artikel 3 gegeven bevoegdheid om een of meer experimenten te laten uitvoeren met betrekking tot het interlocaal openbaar vervoer, bijvoorbeeld in het kader van het door de regering zo belangrijk geachte beginsel van decentralisatie van bevoegdheden en verantwoordelijkheden? Is de minister van mening dat het beginsel van decentralisatie als logische consequentie heeft dat er op zijn minst een experiment op gang wordt gebracht waarbij in een of meer provincies gedurende ten hoogste drie jaren aan de Gedeputeerde Staten en de Provinciale Staten van zo'n provincie dezelfde bevoegdheden worden toegekend en soortgelijke verplichtingen opgelegd terzake van

het interlokaal openbaar vervoer in die provincie als er uit de Wet personenvervoer voortvloeien voor het college van B & W en de gemeenteraad van steden met een eigen openbaar vervoerssysteem? Heeft dat beginsel van decentralisatie niet eveneens als logische consequentie dat een dergelijk experiment dan ook betrekking zal hebben op soortgelijke bevoegdheden en verplichtingen van dat provinciebestuur terzake van eventueel de provinciegrenzen overschrijdend interlokaal openbaar vervoer, als op basis van het onderhavige wetsvoorstel zijn voorzien voor de colleges van B & W en de gemeenteraden van centrumgemeenten en hun randgemeenten in gevallen dat er sprake is van de gemeentegrenzen overschrijdend lokaal en/of interlokaal openbaar vervoer voor die gemeenten?

Indien de minister niet voornemens mocht zijn te experimenteren in het interlokaal openbaar vervoer, waarom is artikel 3 dan toch in het wetsvoorstel opgenomen? Staat een onverhoopt afwijzen door de minister van experimenten met decentralisatie naar het provinciaal niveau in de lopende kabinetsperiode, gezien de ingevoerde – zij het wel zeer beperkt gehouden – vorm van decentralisatie naar het gemeentelijk niveau, niet haaks op de decentralisatiegedachte zoals oorspronkelijk door de minister zelf werd bepleit en zoals die ook zo sterk (verbaal) wordt uitgedragen door de regeringspartijen?

3

Zou de minister duidelijk kunnen en willen maken welke waarde en inhoud haar toezegging nog heeft dat het voorliggende wetsvoorstel financiële zekerheid verschaft aan de uitkeringsgerechtigden (gemeentelijke en interlokale openbare vervoersbedrijven) als voor die uitkeringsgerechtigden, als gevolg van bezuinigen op de post openbaar vervoer in de rijksbegroting voor Verkeer en Waterstaat, de komende jaren in totaliteit steeds minder middelen beschikbaar worden gesteld en – gezien de uitspraak van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat in het door haar opgestelde testament voor de huidige, de minister niet geheel onbekende, opvolgster – «efficiencyverbetering van enige betekenis in het openbaar vervoer niet meer mogelijk is»?

Heeft de minister bij die toezegging aan de uitkeringsgerechtigden misschien het oog gericht op financiële zekerheid die voortvloeit uit door de minister op te leggen tariefsverhogingen voor het openbaar stads- en streekvervoer, zoals dat zeer recentelijk is geschied nadat het gevoerde «hernieuwde» overleg van de minister met vertegenwoordigers van stads- en streekvervoer over de tariefhoogte voor 1987 geen verdere openingen opleverde in de richting van de wensen van die vertegenwoordigers?

Ligt die financiële zekerheid misschien in het feit dat de uitkeringsgerechtigden de tarieven voor het door hen aangeboden personenvervoer met een door de minister opgelegd percentage *moeten* verhogen ter compensatie van het mindere bedrag dat in totaliteit over hen zal worden verdeeld door de minister als gevolg van bezuinigen (\pm 150 miljoen in 3 jaren) op de begrotingspost van Verkeer en Waterstaat voor het openbaar personenvervoer?

Zullen steeds hogere tarieven voor het openbaar personenvervoer, bij teruglopende of gelijkblijvende reële inkomens, niet tot gevolg hebben dat het aantal gebruikers van het openbaar vervoer zal teruglopen of de verwachte toename zal uitblijven, met als gevolg minder inkomen voor de uitkeringsgerechtigden, vermindering van hun financiële zekerheid en/of aantasting van het voorzieningenniveau, daar de betreffende gemeenten en openbare lokale en interlokale vervoerbedrijven nogmaals duidelijk hebben gemaakt tijdens het overleg met de minister op 11 december 1986, dat zij geen mogelijkheden meer zien tot verdere efficiency-inspanningen zonder het voorzieningenniveau aan te tasten. De minister is het daar kennelijk mee eens, althans de haar welbekende voorgangster van de minister, gezien de aangehaalde testamentaire uitspraak. De aan het woord zijnde leden vernamen gaarne of zij een juiste conclusie trekken.

4

Betekent een en ander niet – zo vroegen de aan het woord zijnde leden vervolgens – dat er aan de uitkeringsgerechtigden een keuze wordt gegeven tussen het aanvaarden van de galg danwel de strop, daar zij door het beleid van de minister en de negatieve mogelijkheden van het wetsvoorstel achtereenvolgens worden geconfronteerd met: minder subsidie vanwege het Rijk, hogere tarieven, minder passagiers, daardoor weer minder inkomen zonder mogelijkheden tot vermindering van kosten die het niveau niet aantasten, vervolgens weer minder subsidie (bezuinigingen door het Rijk gaan door) gevolgd door wederom een volgende afgedwongen tariefverhoging danwel vermindering van het voorzieningenniveau, weer minder passagiers enz. enz.

De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden de door de minister aan betrokken gemeenten en openbare vervoerbedrijven toegezegde en uit het voorliggende wetsvoorstel in de praktijk voortvloeiende financiële zekerheid gaarne nader uitgelegd en onderbouwd willen zien.

Kan de minister daarbij duidelijk maken of en – zo ja – in hoeverre de gebruikers van het openbaar vervoer de komende jaren de bezuinigingen op de rijksbegrotingspost van Verkeer en Waterstaat voor het openbaar personenvervoer zullen moeten opvangen (betalen)? Dezelfde leden zouden gaarne vernemen welke betekenis de minister hecht aan de afweging uit artikel 4 in relatie tot de uitvoering van de materiële en overige aspecten van de wet. Zou de minister op die betekenis en de relatie tot de uitvoering van de diverse aspecten van de wet wat dieper en fundamenteel willen ingaan?

5

Hebben de Nederlandse Spoorwegen en de openbare vervoersbedrijven rechtens deze wet en andere voldoende mogelijkheden om bijvoorbeeld voetbalvandalen te weren? Zo ja, welke zijn die mogelijkheden en op welke wetten zijn die gebaseerd. Is de minister in staat en bereid een en ander helder en overzichtelijk uiteen te zetten?

De leden van de fractie van de **V.V.D.** merkten op dat artikel 56 betekent dat het een bedrijf onmogelijk is incidentele personeelstekorten, bijvoorbeeld door ziekte, door inlenen van personeel (anders dan van een concurrent) aan te vullen. Dat kan in het bijzonder voor kleinere bedrijven nadelig uitkomen. Waarom is de mogelijkheid uitzendkrachten te gebruiken zo verwerpelijk? Hoe past dit artikel in het streven naar deregulering?

Vervolgens stelden de aan het woord zijnde leden de vraag waarom (in artikel 92) overtreding van artikel 69 aangemerkt als gemeen delict? Het lijkt meer voor de hand te liggen om (bijvoorbeeld) het rijden met ongekeurd materieel, het gebruiken van onvoldoende geschoold personeel of het verlenen van onvoldoende dienstbetoon te voegen bij de overtredingen die (door artikel 93) onder de wet Economische Delicten worden gebracht.

Tenslotte wezen de aan het woord zijnde leden er op dat artikel 110 onder A, laatste regel, een misstelling bevat: na de komma ontbreekt het woord «zijn».

De voorzitter van de commissie,
mevrouw Groensmit-van der Kallen

de griffier van de commissie,
mevrouw Dijkstra-Liesveld