

Vergaderjaar 1995–1996

**24 686**

## **Wijziging van de Wet personenvervoer**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **1. Inleiding**

In een brief van 16 februari 1995 (kamerstukken II 1994/95, 23 198, nr. 5) heb ik de Tweede Kamer melding gemaakt van een akkoord op hoofdlijnen met het IPO en de VNG over het decentraliseren van bevoegdheden inzake verkeer en vervoer naar de provincie. Dit voornemen, dat een wijziging inhoudt van het door het vorige kabinet gevoerde beleid om te komen tot het instellen van vervoerregio's, verwierf brede steun in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 4 april 1995 (kamerstukken II 1994/95, 23 198, nr. 6). Onderdeel van dit akkoord was dat een aantal bevoegdheden inzake het openbaar vervoer aan de provincies zullen worden toegeëld, terwijl de zogenaamde BOV- en BOS-gemeenten (gemeenten die op grond van de artikelen 37 en 38 van de Wet personenvervoer een bijdrage voor lokaal openbaar vervoer ontvangen) hun bevoegdheden voor openbaar vervoer vooralsnog zullen behouden. Vooruitlopend op de wijziging van de Wet personenvervoer zou worden onderzocht of overdracht op experimentele basis kan plaatsvinden.

In het daarop volgende overleg met onder meer het IPO en de VNG bleek dat behoefte bestond aan een snelle overdracht van bevoegdheden aan *alle* provincies. Een experimentele basis is daarvoor, zowel om juridische als praktische redenen minder geschikt. Daarom is afgesproken te streven naar een zo spoedig mogelijke regeling bij wet van de voorgestane nieuwe bevoegdheidsverdeling. In het op 29 maart 1996 door de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, het IPO en het VNG gesloten convenant, zijn de afspraken over de herverdeling van taken en bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer, zoals in hoofdlijnen in eerdergenoemd akkoord overeengekomen, neergelegd. Met dit voorstel van wet kan de beoogde decentralisatie door middel van een beperkte aanpassing van de Wet personenvervoer worden geëffectueerd. De omvang en de aard van deze wijziging staat niet in verhouding tot de voorgenomen herziening van de Wet personenvervoer in verband met de adviezen van de Commissie Brokx, waarover op 22 mei 1995 een kabinetsstandpunt is uitgebracht (kamerstukken II 1994/95, 23 645, nr. 2).

Aangezien decentralisatie van bevoegdheden in principe los staat van de wijze waarop deze ingevolge het hiervoor genoemde kabinetsstandpunt worden uitgeoefend, is besloten dit voorstel van wet afzonderlijk in te dienen, in de hoop dat de wetgevingsprocedure inclusief de parlementaire behandeling daarmee bespoedigd kan worden. De voorbereidingen bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en bij de provincies zijn er op gericht de decentralisatie op 1 januari 1997 van kracht te laten worden. Op dat moment kan dan voor het kalenderjaar 1997 de aangepaste verdeling van rijksbijdragen voor de exploitatie van het openbaar vervoer worden toegepast.

Aldus ontstaat een fasering in de door het kabinet voorgestane herziening van de Wet personenvervoer. Daarbij vormt het onderhavige voorstel van wet tot decentralisatie de eerste fase en de wijziging die wordt voorgestaan in verband met de adviezen van de Commissie Brokx de tweede fase. Aangezien die tweede fase eisen zal stellen aan de wijze waarop de gedecentraliseerde bevoegdheden worden uitgeoefend (bijvoorbeeld het aanbesteden van de dienstregeling), acht ik de medewerking van het IPO en de VNG daaraan van groot belang. Daarom zij met nadruk gesteld, dat waar met deze fasering tegemoet wordt gekomen aan de wens van IPO en VNG om snel tot decentralisatie over te gaan, gerekend wordt op de loyale medewerking van deze partijen aan de voorbereiding en totstandkoming van de tweede fase van wetswijziging, indien kabinet en Tweede Kamer daartoe besluiten.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 70 van de Wet personenvervoer is advies gevraagd aan het Overlegorgaan Personenvervoer. Het advies heeft niet geleid tot aanpassingen van het voorstel van wet.

## **2. Verdeling bevoegdheden openbaar vervoer**

Het onderhavig voorstel van wet beoogt de bevoegdheden van de minister inzake de vaststelling van de dienstregeling voor interlokaal vervoer en de verlening van de vergunning voor het verrichten van dit vervoer te decentraliseren naar de colleges van gedeputeerde staten van de provincies. Bij de totstandkoming van de Wet personenvervoer waren bevoegd de Minister van Verkeer en Waterstaat voor interlokaal openbaar vervoer en de gemeenten voor lokaal openbaar vervoer. De wijziging blijft beperkt tot een aantal bevoegdheden voor het interlokaal openbaar vervoer. Gemeenten blijven hun bevoegdheid voor lokaal openbaar vervoer behouden. Ook zal er ten aanzien van de bevoegdheid van de minister tot het vaststellen respectievelijk het goedkeuren van tarieven en modellen van vervoerbewijzen geen wijziging optreden.

In de nieuwe situatie zullen vier categorieën van bestuur bevoegd zijn ten aanzien van de vergunningverlening en de vaststelling van dienstregelingen voor interlokaal openbaar vervoer. Ingevolge attributie in het onderhavige voorstel van wet zijn de provincies bevoegd voor interlokaal openbaar vervoer. Ingevolge de Kaderwet bestuur in verandering zijn, op grond van artikel 25, vierde lid, in de huidige Wet personenvervoer (het nieuwe artikel 25, eerste lid) de besturen van regionale openbare lichamen met dezelfde bevoegdheden toegerust. Daarnaast kunnen de provincies op basis van artikel 107 van de Provinciewet bevoegdheden voor interlokaal openbaar vervoer delegeren aan gemeenten. Voor gemeenten en bij gemeenschappelijke regeling ingestelde openbare lichamen die op basis van de huidige artikelen 21 en 25 bevoegdheden van de minister overgedragen hebben gekregen, geldt ingevolge de overgangsbepaling in Artikel IV dat deze overdracht, ook na inwerking-treding van dit voorstel van wet, in stand blijft totdat de minister anders besluit.

De decentralisatie van bevoegdheden inzake het interlokaal openbaar vervoer maakt een afstemming tussen de bevoegde besturen inzake interlokale vervoersverbindingen noodzakelijk. Duidelijk is dat de bovengenoemde categorieën van besturen in de uitoefening van hun bevoegdheden een gelijke positie hebben. Dit neemt niet weg dat het college van gedeputeerde staten op grond van het nieuwe artikel 26 een coördinerende taak krijgt toebedeeld in de afstemming van het openbaar vervoer in de provincie, met uitzondering van de Kaderwetgebieden. Aan de afstemming tussen dienstregelingen wordt in hoofdstuk 4 afzonderlijk aandacht besteed.

### **3. Vergunningen**

De enige vergunning die van decentralisatie wordt uitgezonderd is die voor het openbaar vervoer per trein. In afwachting van de nieuwe wetgeving voor dit treinvervoer ter uitvoering van Europese regelgeving en het advies van de Commissie Wijffels, wordt deze vorm van openbaar vervoer vooralsnog in zijn geheel als bovenregionaal aangemerkt. De minister blijft als gevolg daarvan alleen voor de vergunningverlening bevoegd. Andere ministeriële bevoegdheden ten aanzien van spoorvervoer komen te vervallen door middel van het reeds aan de Tweede Kamer voorgelegde wetsvoorstel ter implementatie van onder meer Richtlijn nr. 91/440 EEG (kamerstukken II 1994/95, 24 042).

Het decentraliseren van de vergunning voor interlokaal openbaar vervoer betekent dat nieuw te verlenen vergunningen aan toetreders tot de markt van het openbaar vervoer een geografische beperking zullen kennen tot het verrichten van het interlokaal vervoer van en naar het gebied waarvoor de vergunningverlener de dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer vaststelt. Dit is dus beperkt tot het territorium van de provincie, van het regionaal openbaar lichaam of van de gemeente waarin de vergunning is verleend, met dien verstande dat een dienstregeling zich ook kan uitstrekken tot grensoverschrijdende verbindingen (zie hieronder hoofdstuk 4). Vergunningen die onder de huidige wet reeds voor interlokaal openbaar vervoer zijn verleend, zullen volgens de overgangsbepaling van Artikel III hun geldigheid in het gehele land behouden.

### **4. Vaststelling en afstemming van dienstregelingen**

Net als de vergunningverlening is de vaststelling van dienstregelingen voor interlokaal openbaar vervoer een bevoegdheid die bij de provincie, het regionaal openbaar lichaam en, op grond van de overgangsbepaling in Artikel IV respectievelijk artikel 107 Provinciewet, bij een aantal gemeenten of samenwerkingsorganen gaat berusten. Het verplichte overleg over de afstemming van, door bevoegde bestuursorganen van inliggende en aangrenzende gebieden, vastgestelde dienstregelingen is neergelegd in artikel 20. Het overleg in dit kader betreft bijvoorbeeld voorstellen voor aanpassing van de dienstregeling van een lijn onder verantwoordelijkheid van de provincie, die van invloed is op één of meerdere lijnen onder de verantwoordelijkheid van een ander bestuursorgaan, of omgekeerd.

Daar waar vraag naar een openbaar vervoerverbinding bestaat tussen bijvoorbeeld twee bevoegde gemeenten, lopend over het territorium van een provincie of van een regionaal openbaar lichaam, is afstemming over de dienstregeling en de bekostiging van die vervoersverbinding noodzakelijk. Deze afstemming wordt in artikel 19, derde lid, voorgeschreven en kan er toe leiden dat een college van gedeputeerde staten zich verantwoordelijk stelt voor de dienstregeling van de gehele verbinding tot de eindpunten in de desbetreffende bevoegde gemeenten. Het omgekeerde is ook mogelijk,

zodat één van beide gemeenten bevoegd wordt voor de gehele verbinding. Tot op heden hebben zich in de huidige praktijk van deze afstemming tussen minister en gemeenten geen problemen voorgedaan. Uit praktische overweging ligt het dan ook voor de hand dat in de eerste periode na de inwerkingtreding van deze wet voor wat betreft de door de minister aan de gemeenten overgedragen interlokale lijnen de huidige dienstregelingen van stads- en streekvervoer in het afstemmingsoverleg als uitgangspunt worden genomen. De vertegenwoordigers van alle betrokken partijen hebben dit overleguitgangspunt vastgelegd in eerdergenoemd convenant.

Conform het convenant met IPO en VNG is in het eerste lid van artikel 26 aan gedeputeerde staten een verantwoordelijkheid in de coördinatie van de afstemming binnen de provincie, met uitzondering van de Kaderwetgebieden, gegeven. De provincie is verantwoordelijk voor de totstandkoming van het provinciaal integrale verkeer- en vervoerbeleid. Uit hoofde van die verantwoordelijkheid ligt het voor de hand om de provincie een coördinerende rol toe te delen in de afstemming over de essentiële onderdelen die bij de afstemming tussen streek- en stadsvervoer een rol moeten spelen. Dit afstemmingsoverleg heeft derhalve een ander karakter dan het hierboven aangegeven overleg over de afstemming van specifieke dienstregelingen, als bedoeld in de artikelen 14 en 20. De afstemming ex artikel 26 met de bevoegde gemeenten over de door hen vastgestelde dienstregelingen, zal zich dan ook beperken tot de essentiële onderdelen die bij een dienstregeling een rol moeten spelen zoals de kwaliteit van de voorzieningen, de koppeling van lijnennetten en de doelmatigheid van de lijnvoering. Indien blijkt in het afstemmingsoverleg dat verschillen van inzicht op essentiële onderdelen blijven bestaan, kan de provincie, vanuit haar verantwoordelijkheid voor het provinciaal beleid, overgaan tot het geven van een dringende aanbeveling aan het college van burgemeester en wethouders. Met deze aanbevelingsbevoegdheid is vorm gegeven aan de afspraak omtrent de «beleidsmatige aanwijzing» in eerdergenoemd convenant. Door convenantspartijen wordt met «beleidsmatige aanwijzing» beoogd dat deze een zwaarwegend karakter heeft bij de vaststelling van dienstregelingen door de gemeente. Met name het IPO zag het gewicht van dit instrument graag vertaald in het begrip aanwijzing. Desalniettemin zijn alle convenantspartijen het erover eens dat in deze wet het instrument van de «beleidsmatige aanwijzing» niet direct op rechtsgevolg mag zijn gericht. Aan de omzetting van het begrip «beleidsmatige aanwijzing» in «dringende aanbeveling» ligt een louter juridisch-technische reden ten grondslag.

Het karakter van de «dringende aanbeveling» is dan ook niet anders dan die van de «beleidsmatige aanwijzing» in het convenant. Ook met het nieuwe begrip wordt niet bedoeld iets anders uit te drukken dan het oude begrip, namelijk dat het hier gaat om een bevoegdheid met een zwaarwegend karakter. De aanbeveling moet worden gezien als een bevoegdheid tot het geven van een ongevraagd zwaarwegend doch niet bindend advies aan de gemeente. De aanbeveling zal bij de vaststelling van de dienstregeling door de gemeente een zwaarwegend karakter hebben. Om die reden is dan ook in artikel 26 vastgelegd dat gemeenten hetgeen is overwogen omtrent die aanbeveling aan de provincie kenbaar moeten maken. Omdat de aanbeveling geen direct rechtsgevolg heeft, is het geen voor bezwaar en beroep vatbaar besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Overeenkomstig de afspraken gemaakt in het convenant ligt het in het voornemen om in de toekomst de figuur van de dringende aanbeveling te wijzigen in een in wetgeving neergelegde juridisch bindende aanwijzing.

## **5. Rijksbijdragen voor het openbaar vervoer**

De huidige Wet personenvervoer voorziet in een rijksbijdrage voor de exploitatie van lokaal openbaar vervoer aan gemeenten met een inwonertal van 50 000 of hoger, mits de geboden lokale vervoersvoorziening door de minister doelmatig wordt geacht. Als gevolg van de toenemende regionalisering van verkeer- en vervoersstromen en de totstandkoming van de Kaderwetgebieden wordt het huidige inwonercriterium van artikel 38 niet meer adequaat geacht. Inmiddels is een onderzoek gestart naar onder meer de optimale vervoerkundige structuur van gemeenten met een eigen lokale openbaar-vervoersvoorziening. Bij de beoordeling van de doelmatigheid van de vervoersvoorziening zal de minister bestuurlijke vervoerkundige en financiële aspecten in aanmerking nemen.

De rijksbijdrage voor interlokaal openbaar vervoer wordt in de systematiek van dit voorstel verleend aan de provincie en het Kaderwetgebied. Op één uitzondering na bestaat er dan geen rechtstreekse financiële relatie tussen rijk en gemeente meer op het gebied van interlokaal openbaar vervoer. De uitzondering is verwoord in Artikel IV waarin is vastgelegd dat aan de gemeenten en openbare lichamen die op grond van de huidige Wet personenvervoer bevoegd zijn voor het vaststellen van een dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer, de rijksbijdrage voor interlokaal openbaar vervoer wordt verleend. Gemeenten die na de inwerkingtreding van deze wet bevoegdheden van de provincie, op basis van artikel 107 van de Provinciewet, overgedragen krijgen, dienen met de provincie afspraken te maken over de (hoogte van de) financiële bijdrage.

## **6. Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A (artikelen 3 en 4)*

Aangezien artikel 3, dat bij amendement tot stand kwam, is bedoeld om met name experimenten bij decentralisatie van interlokaal openbaar vervoer mogelijk te maken, is de betekenis ervan, nu dit voorstel van wet ziet op die decentralisatie, in feite overbodig geworden. Voor het houden van experimenten met nieuwe vervoersvormen of vervoertechnieken vormt artikel 2, tweede lid, de rechtsbasis. Artikel 4 is te beschouwen als een toetsingskader voor de minister bij de uitvoering van de Wet personenvervoer en met name bij de bevoegdheden zoals die met dit voorstel van wet worden overgedragen aan de provincie. Dit toetsingskader is niet meer te verenigen met de in dit voorstel van wet beoogde decentralisatie. Toetsingskader voor de dienstregeling zal in de toekomst het provinciaal verkeer- en vervoersplan moeten worden. De wettelijke verankering van dit plan zal in een afzonderlijk in te dienen voorstel van wet worden opgenomen.

#### *Onderdeel B (artikel 14)*

Teneinde de samenhang tussen lokaal en interlokaal openbaar vervoer te waarborgen worden hier burgemeester en wethouders verplicht om, voordat de dienstregeling voor lokaal openbaar vervoer wordt vastgesteld, overleg te plegen met het college van gedeputeerde staten, het aangrenzende regionaal openbaar lichaam en aangrenzende gemeenten, voorzover deze laatste bevoegdheden voor interlokaal openbaar vervoer overgedragen hebben gekregen.

### *Onderdeel C (artikel 16)*

Met de wijziging van artikel 16 worden gedeputeerde staten bevoegd inzake de vergunningverlening voor het interlokaal openbaar vervoer. Het systeem van vergunningverlening zoals dat gold voor de Minister van Verkeer en Waterstaat, blijft ongewijzigd. In de afweging in het derde lid om tot vergunningverlening over te gaan wordt nu het financieel belang van de provincie in plaats van het rijk betrokken. De provincie krijgt namelijk ingevolge het nieuwe artikel 40 van het rijk de middelen voor exploitatie van interlokaal openbaar vervoer. Het is dus de provincie die bij elke vergunningverlening en de daaraan gekoppelde dienstregeling het vervoerbelang moet afwegen tegen het financieel belang.

### *Onderdeel D (artikel 16a)*

In afwijking van artikel 16 blijft aan de minister voorbehouden de vergunningverlening voor het openbaar vervoer per trein. Dit is de enige publiekrechtelijke bevoegdheid ten aanzien van het spoorvervoer die resteert na aanpassing van de wet aan Richtlijn nr. 91/440 EEG en Verordening (EEG) nr. 1893/91 (kamerstukken II 1994/95, 24 042).

### *Onderdelen E, F, G en H (artikelen 17 tot en met 20)*

Naast het vervangen van de bevoegdheid van de minister door die van gedeputeerde staten vindt met het vervallen van de vigerende artikelen 18 tot en met 20 ook een aantal andere wijzigingen plaats.

Ten eerste vervalt de adviesverplichting uit het vigerende artikel 20. Een afzonderlijke nieuwe adviesverplichting voor de provincie is niet opgenomen. De overlegverplichting met andere bevoegde besturen blijft bestaan in het voorgestelde artikel 20. Deze overlegverplichting geldt mutatis mutandis ook voor besluiten tot wijziging van de dienstregeling.

Ten tweede vervalt met het vigerende artikel 21 de mogelijkheid tot overdracht van bevoegdheden voor interlokaal openbaar vervoer aan burgemeester en wethouders. Dat neemt niet weg dat het provinciebestuur er in specifieke omstandigheden voor kan kiezen om gebruik te maken van de bevoegdheid tot overdracht die gegeven is in artikel 107 van de Provinciewet. Wat betreft de overdrachten die in het verleden op grond van artikel 21 door de minister zijn gedaan, kan worden geconstateerd dat dit louter BOV- en BOS-gemeenten betreft. Uit de overgangsbepalings van Artikel VI vloeit voort dat de dienstregeling voor die interlokale verbindingen na inwerkingtreding van deze wet in overleg, als bedoeld in artikel 20, tussen de betrokken gemeente en provincie tot stand komt.

Ten derde verdwijnt de figuur van de goedkeuring, zoals die nu geldt voor dienstregelingen voor interlokaal openbaar vervoer. Reden om bij de totstandkoming van de Wet personenvervoer een dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer niet te laten vaststellen, maar te laten goedkeuren, was de positie van de NS. Gesteld werd destijds dat goedkeuring de bedrijfszelfstandigheid van de NS accentueert (kamerstukken II 1985/86, 18 985, nr. 14, pag. 3). Dit argument gaat voor de bevoegdheid van gedeputeerde staten niet meer op, zodat met dit voorstel van wet alleen nog maar sprake zal zijn van *vaststelling* van dienstregelingen.

Artikel 20 maakt in samenhang met het bepaalde in artikel 19, derde lid, duidelijk dat de bevoegdheid inzake openbaar vervoer niet in alle gevallen ophoudt bij de grens van de provincie, het Kaderwetgebied of de gemeente. Aangezien grensoverschrijding nu eenmaal eigen is aan openbaar vervoer, is het van belang dat de competentie inzake grensoverschrijdende verbindingen zoveel mogelijk door overleg wordt geregeld. Dit overleg draagt hetzelfde karakter als thans in de wet is

voorgeschreven tussen minister en de colleges van burgemeester en wethouders over de afstemming van lokaal en interlokaal openbaar vervoer.

*Onderdelen I, J (artikelen 21 en 22)*

Als gevolg van de overdracht van de bevoegdheden inzake de vergunningverlening en de dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer naar gedeputeerde staten, wordt het huidige artikel 21 gewijzigd. Een overdracht van bevoegdheden aan gemeenten zoals die thans kan plaatsvinden door de minister, is voor gedeputeerde staten mogelijk op grond van artikel 107 Provinciewet. Artikel 21 moet daarmee in samenhang worden gezien. In artikel 107 Provinciewet wordt geregeld op welke wijze de bevoegdheidsoverdracht plaatsvindt. Deze regels bevatten meer waarborgen voor partijen dan in het vigerende artikel 21 het geval is. Ter verzekering van een maximaal bestuurlijk draagvlak kan de bevoegdheidsoverdracht alleen plaatsvinden met wederzijdse instemming van provincie- en gemeentebestuur over het delegatiebesluit. Het delegatiebesluit zal onder meer afspraken bevatten over de voorwaarden waaronder de bevoegdheid wordt uitgeoefend, de overdracht van een deel van de bijdrage, bedoeld in artikel 40, van provincie naar gemeente, en de gevolgen van intrekking. Indien een verzoek van een gemeentebestuur tot het nemen van een delegatiebesluit door het provinciaal bestuur wordt gedaan, dient deze laatste van de delegatiemogelijkheid gebruik te maken tenzij de betrokken taak zich niet leent voor delegatie. Bij deze besluitvorming zal in overweging moeten worden genomen in hoeverre sprake is van een stedelijk morfologische eenheid en van vervoerkundige samenhang. Afwijzing van het verzoek zal dan ook door de provincie moeten worden gemotiveerd. In aanvulling op de regeling in de Provinciewet regelt de Wet personenvervoer de mogelijkheid van de provincie om wijziging aan te brengen in de overdracht, zoals thans ook in artikel 21 is bepaald. Daarnaast is, net als in het huidige artikel 21, een waarborg in de zin van een hoorplicht, opgenomen ten behoeve van overleg met de vervoerder over zijn positie als gevolg van het besluit omtrent overdracht. In eerdergenoemd convenant met IPO en VNG zijn afspraken gemaakt over de evaluatie van de convenantsafspraken, waarvan de doordecentralisatie op basis van de Provinciewet, onderdeel uitmaakt.

*Onderdelen K, L (artikelen 24 en 25)*

Uit het standpunt van het kabinet omtrent de handhaving van drie volwaardige bestuurslagen, vloeit voort dat de constructie in de Wet personenvervoer voor overdracht van bevoegdheden aan bij gemeenschappelijke regeling ingestelde openbare lichamen komt te vervallen.

*Onderdeel M (artikel 26)*

In dit artikel is de coördinerende taak van gedeputeerde staten neergelegd. Een uitzondering op die coördinatie is gemaakt ten aanzien van het regionaal openbaar lichaam teneinde de gelijkwaardigheid van beide bestuursorganen recht te doen. In het afstemmingsoverleg dat in dit kader tussen provincie en gemeenten zal worden gevoerd, zal het gaan om de essentiële onderdelen die bij de afstemming tussen streek- en stadsvervoer een rol moeten spelen. Instrument bij de uitoefening van die coördinatie is de dringende aanbeveling die door de provincie aan de gemeente kan worden gegeven. Door het karakter van de aanbeveling blijft de gelijkheid in verantwoordelijkheden van gemeenten en provincie voor het lokaal en interlokaal openbaar vervoer in tact. Allereerst betreft het geen algemene aanbevelingsbevoegdheid maar een die beperkt is tot

bepaalde essentiële onderdelen. Ten tweede ontbeert de aanbeveling een bindend karakter. De gemeente is bevoegd van de aanbeveling af te wijken. De in dit artikel neergelegde motiveringsverplichting geeft aan dat de aanbeveling zwaar dient mee te wegen in de uiteindelijke gemeentelijke besluitvorming.

Voor het overige zij verwezen naar hetgeen hierover in hoofdstuk 4 van het algemeen deel van de memorie van toelichting is opgemerkt.

#### *Onderdeel Q (artikel 39)*

Dit artikel geeft de minister de bevoegdheid de gemeenten aan te wijzen die op grond van de doelmatigheidstoets in artikel 37 in aanmerking komen voor een financiële bijdrage in de exploitatie voor lokaal openbaar vervoer. Zoals reeds in hoofdstuk 5 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is gesteld, is een onderzoek gaande naar de optimale vervoerkundige structuur van deze gemeenten. Overeenkomstig de afspraken die daartoe met IPO en VNG zijn gemaakt zal een gewijzigde toepassing van artikel 39 niet eerder plaatsvinden dan nadat de Tweede Kamer in de gelegenheid is gesteld van de resultaten van het onderzoek kennis te nemen.

#### *Onderdelen R, S, T (artikelen 40, 41 en 42)*

Als gevolg van de overdracht van bevoegdheden inzake het interlokaal openbaar vervoer naar de provincie, zal de financiële bijdrage hiervoor aan de provincie worden uitgekeerd. De financiële bijdrage van het Rijk aan de regionaal openbare lichamen op grond van artikel 42 van de Wet personenvervoer, blijft gehandhaafd. Gemeenten die op basis van artikel 107 van de Provinciewet deze bevoegdheden krijgen overgedragen van de provincie dienen met de provincie afspraken te maken over de verdeling van deze bijdrage. De directe financiële relatie tussen het Rijk en gemeenten, zoals deze nu nog is gebaseerd op het vigerende artikel 41, blijft op grond van de overgangsbepaling in Artikel IV slechts bestaan voor de gemeenten en samenwerkingsorganen die op basis van de huidige artikelen 21 en 25, eerste lid, van de Wet personenvervoer bevoegdheden overgedragen hebben gekregen voor zolang de minister deze bevoegdheid niet heeft beëindigd.

#### *Onderdeel U (artikel 44)*

De toevoeging in onderdeel c houdt verband met de aanpassing van de verdeling van de rijksbijdrage over de nieuwe bijdragegerechtigden. Het nieuwe zogenaamde regiobekostigingssysteem zal waarschijnlijk naast de in artikel 44 genoemde gegevens ook worden gebaseerd op de opbrengsten van openbaar vervoer. Dit prestatie-afhankelijk deel van de rijksbijdrage is momenteel onderwerp van overleg met vertegenwoordigers van de betrokken overheden. Aan het bij algemene maatregel van bestuur opnemen van afzonderlijke regels voor kapitaallasten is geen behoefte meer vanwege het feit dat de vergoeding voor kapitaallasten nagenoeg geheel onderdeel uitmaakt van de bekostigingssystematiek.

#### *Onderdelen V, W (artikelen 46 en 47)*

Het huidige artikel 46 maakt een tussentijdse wijziging van de bijdrage slechts mogelijk op grond van een wijziging van loonkosten en prijzen. De praktijk heeft uitgewezen dat er behoefte bestaat aan een tussentijdse wijziging als gevolg van technische onjuistheden bij de vaststelling van de bijdrage. De aanpassingsbevoegdheid is beperkt tot technische onjuist-



heden zoals onjuistheden in de gegevens of berekeningsmethodiek waarop de bijdrage is gebaseerd.

Aangezien wijziging van bevoegde instantie, bijvoorbeeld door opheffing van een regionaal openbaar lichaam, kan leiden tot tussentijdse aanpassing van de rijksbijdrage, is een nieuw onderdeel d aan artikel 47 toegevoegd.

#### *Onderdeel X (artikelen 67 en 68)*

Nu gedeputeerde staten de bevoegdheid inzake de vaststelling van de dienstregeling krijgen toebedeeld, dient de mogelijkheid van bezwaar bij de minister te vervallen. Overigens is het expliciet regelen van een rechtsbeschermingsvoorziening tegen de vaststelling van de dienstregeling niet meer nodig. Aangezien de vaststelling van de dienstregeling een besluit is van algemene strekking, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift, vloeit de mogelijkheid bezwaar te maken reeds voort uit de Algemene wet bestuursrecht. Omwille van de uniformiteit in de voorzieningen van rechtsbescherming komt de mogelijkheid in artikel 67 om administratief beroep in te stellen bij de gemeenteraad te vervallen.

#### *Onderdeel Y (artikel 71)*

Als gevolg van het decentraliseren van bevoegdheden inzake het openbaar vervoer is het niet meer opportuun de Tweede Kamer bij de begroting meer gegevens omtrent beleidsmatige en financiële ontwikkelingen in het openbaar vervoer aan te bieden dan in de Comptabiliteitswet is voorgeschreven.

### **ARTIKEL V**

Dit artikel treft een voorziening voor gemeenten die, voordat zij deel uitmaakten van een Kaderwetgebied, op grond van artikel 21 bevoegd waren voor het verlenen van een vergunning voor interlokaal openbaar vervoer en het vaststellen van een dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer. Voor deze gemeenten herleeft deze bevoegdheid op het moment dat het Kaderwetgebied ophoudt te bestaan. In dat geval worden zij gelijkgesteld met de gemeenten, bedoeld in Artikel IV, die tot de inwerkingtreding van dit voorstel van wet hun bevoegdheid voor interlokaal openbaar vervoer ontleen aan artikel 21.

### **ARTIKEL VIII**

In onderdeel a van dit artikel wordt het overgangsregime neergelegd ten aanzien van voorzieningen van rechtsbescherming voor een besluit van goedkeuring of vaststelling van de dienstregeling door de minister of het college van burgemeester en wethouders, waarbij het tijdstip van bekendmaking van het bestreden besluit cruciaal is.

De onderdelen b en c bevatten een voorziening die ervoor zorgt dient te dragen dat bezwaar- of administratieve beroepschriften die zijn ingediend voor 1 januari 1997 en bezwaar- of administratieve beroepschriften die na die datum zijn ingediend maar gericht zijn tegen besluiten van vaststelling of goedkeuring van de dienstregeling die voor 1 januari 1997 zijn bekendgemaakt, door de minister respectievelijk het college van burgemeester en wethouders kunnen worden behandeld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink