Staatsblad
van het Koninkrijk der Nederlanden

Jaargang 1987

506

Besluit van 28 oktober 1987, houdende vaststelling van een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Wet personenvervoer (Besluit personenvervoer)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 april 1987 nr. WBJ/V 722300, Directoraat-Generaal van het Verkeer;
Gelet op de artikelen 2, 8, 9, 15, 23, 27, 30, 34, 44, 45, 49, 53, 55, 64, 68, 69, 91 en 92 van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175);
De Raad van State gehoord (advies van 26 augustus 1987, No. WO9.87.0173);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 oktober 1987, nr. WBJ/V725928, Directoraat-Generaal van het Verkeer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

§ 1. Definities
Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
a. wet: Wet personenvervoer;
b. vervoermiddel: trein, metro, tram, bus of auto;
c. Lid-Staat: staat, lid van de Europese Gemeenschappen;
d. Verordening (EEG) nr. 1191/69: Verordening (EEG) nr. 1191/ 69 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de Lid-Staten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PbEG van 28 juni 1969, nr. L 156);
e. Richtlijn 77/796/EEG: Richtlijn 77/796/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 december 1977 inzake de onderlinge erkenning van diploma's, certificaten en andere titels van ondernemer van goederenvervoer over de weg en van ondernemer van personenvervoer over de weg houdende maatregelen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het recht van vrije vestiging van die vervoerondernemers (PbEG van 5 augustus 1983, nr. L 230).

§ 2. Algemene bepalingen

Artikel 2

Onverminderd het bepaalde in artikel 79 van de wet worden de krachtens dit besluit genomen besluiten ten aanzien waarvan bekendmaking wordt voorgeschreven in dit besluit, bekend gemaakt door plaatsing in de Nederlandse Staatscourant.

HOOFDSTUK 2. WERKINGSSFEER

Artikel 3

De wet is niet van toepassing op:

a. militair vervoer met vervoermiddelen voorzien van een militair kenteken, op vervoer met door een militaire autoriteit gevorderde vervoermiddelen en op door een militaire autoriteit gevorderd vervoer;

b. vervoer, met daarvoor bestemde vervoermiddelen, van ambtenaren van rijks- en gemeentepolitie in de uitoefening van hun functie en van personen onder strafrechtelijke geleide van politie of justitie;

c. vervoer voor de uitoefening van brandweerdiensten en door Onze Minister aan te wijzen diensten ter bescherming van de bevolking met daarvoor bestemde vervoermiddelen;

d. overig vervoer voor de uitoefening van de openbare dienst in de zin van artikel 1 van de Ambtenarenwet met daarvoor bestemde vervoermiddelen;

e. vervoer van zieken of ongevalslachtoffers en hun begeleiders met ambulance-auto's in de zin van de Wet ambulancevervoer (Stb. 1971, 369);

f. vervoer met auto's voor de uitvoering van trouwerijen, begrafenissen en crematies met inbegrip van het afhalen en terugbrengen van de deelnemers;

g. vervoer met vervoermiddelen die in gebruik zijn als onderdeel van een historische verzameling, voor zover het niet commercieel van aard is dan wel een geringe weerslag heeft op de vervoermarkt;

h. vervoer met vervoermiddelen die deelnemen aan een optocht die in overeenstemming met gemeentelijke regels wordt gehouden;

i. vervoer met vervoermiddelen ten tijde dat zij worden gebruikt voor het geven van onderricht en het afnemen van proeven in praktische rijvaardigheid onder toezicht;

j. vervoer met takelwagens en getakelde vervoermiddelen;

k. vervoer met vervoermiddelen die worden verplaatst ten behoeve van stalling, onderhoud en reparatie dan wel bij wijze van een korte proefrit;

l. vervoer met auto's, voor eigen rekening en risico verricht door ondernemingen ten behoeve van hun werknemers, onderwijsinstellingen ten behoeve van hun leerlingen, tehuizen ten behoeve van hun vaste bewoners, alsmede verpleeginrichtingen, psychiatrische instellingen, medische verzorgingstehuizen, medische dagverblijven of soortgelijke instellingen ten behoeve van hun patiënten.

Artikel 4

1. Onder de kosten van de auto, bedoeld in artikel 2, derde lid, van de wet, worden verstaan: kosten van afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en brandstof, alsmede onderhouds- en reparatiekosten.

2. Als bijkomende kosten als bedoeld in artikel 2, derde lid, van de wet, worden aangemerkt onkostenvergoedingen voor vrijwilligers tot een door Onze Minister vast te stellen bedrag.

Artikel 5

1. Het bepaalde in de artikelen 9 en 91, onderdelen b en c, van de wet, alsmede het bepaalde in de artikelen 23 tot en met 29 en 114 tot en met 117 van dit besluit is niet van toepassing op besloten busvervoer dat wordt verricht als nevenactiviteit ten behoeve van een hoofdactiviteit die niet bestaat uit het vervoer van personen dan wel dat niet commercieel van aard is, en dat een geringe weerslag heeft op de vervoermarkt.

2. Onder besloten busvervoer als bedoeld in het eerste lid, wordt in ieder geval begrepen zodanig vervoer dat voor eigen rekening en risico wordt verricht:
a. door ondernemingen ten behoeve van hun werknemers, onderwijsinstellingen ten behoeve van hun leerlingen, tehuizen ten behoeve van hun vaste bewoners, alsmede ver pleeginrichtingen, psychiatrische instellingen, medische verzorgingstehuizen, medische dagverblijven of soortgelijke instellingen ten behoeve van hun patiënten;
b. ten behoeve van particuliere doeleinden.

HOOFDSTUK 3. VERGUNNINGEN

§ 1. Vergunningverlening

Artikel 6

1. Aanvragen om verlening, wijziging of intrekking van een vergunning voor lokaal openbaar vervoer worden schriftelijk ingediend bij burgemeester en wethouders van de gemeente waarin dit vervoer wordt of zal worden verricht.
2. De aanvrager verstrekt burgemeester en wethouders de gegevens en bescheiden, die zij voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk oordelen.

Artikel 7

1. Aanvragen om verlening, wijziging of intrekking van een vergunning voor interlokaal openbaar vervoer en besloten busvervoer worden schriftelijk ingediend bij Onze Minister.
2. De aanvrager verstrekt Onze Minister de gegevens en bescheiden, die Onze Minister voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk oordeelt.

Artikel 8

1. Aanvragen om verlening, wijziging of intrekking van een vergunning voor taxivervoer worden schriftelijk ingediend bij gedeputeerde staten van de provincie waarbinnen en van waaruit dit vervoer wordt of zal worden verricht.
2. De aanvrager verstrekt gedeputeerde staten de gegevens en de bescheiden, die zij voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk oordelen.

Artikel 9

Onze Minister, de provincie en de gemeente stellen de vergoeding vast die is verschuldigd voor de kosten van de behandeling van aanvragen om verlening en wijziging van een vergunning, waartoe zij bevoegd zijn.

Artikel 10

Het orgaan dat bevoegd is te beschikken op een aanvraag om verlening of wijziging van een vergunning, neemt eerst een beslissing op zulk een aanvraag nadat de gegevens en bescheiden, bedoeld in de artikelen 6, tweede lid, 7, tweede lid, en 8, tweede lid, en de verschuldigde vergoeding zijn ontvangen.

Artikel 11

1. Het orgaan als bedoeld in artikel 10 beslist binnen zes maanden nadat de in artikel 10 bedoelde gegevens, bescheiden en vergoeding zijn ontvangen, op een aanvraag om verlening of wijziging van een vergunning indien het betreft een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer, en binnen drie maanden indien het betreft een vergunning voor het verrichten van besloten busvervoer of taxivervoer.
2. Het orgaan dat bevoegd is te beschikken op een aanvraag om intrekking van een vergunning beslist binnen drie maanden op zulk een aanvraag.

Artikel 12

Voor aanvragen van wijziging of intrekking van aan een vergunning verbonden voorschriften dan wel van de beperkingen waaronder een vergunning is verleend, is het bepaalde in de artikelen 6 tot en met 11 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 13

Indien de bevoegdheid tot verlening, wijziging of intrekking van een vergunning ingevolge de artikelen 21, 24, 25 en 63 van de wet is overgedragen, is het bepaalde in de artikelen 6 tot en met 12 van dit besluit van overeenkomstige toepassing.

§ 2. Vergunningen

Artikel 14

1. Vergunningen voor het verrichten van openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer worden op naam van de vervoerder gesteld.
2. Indien natuurlijke personen gezamenlijk als vervoerder optreden, worden de vergunningen op hun namen te zamen gesteld, met, in voorkomend geval, toevoeging van de naam waaronder zij gezamenlijk als vervoerder optreden.

Artikel 15

1. In de vergunning wordt vermeld:
a. het vervoer waarvoor de vergunning is verleend;
b. het adres van de vervoerder aan wie de vergunning is verleend of, indien artikel 14, tweede lid, toepassing heeft gevonden, de adressen van de in dat artikel bedoelde natuurlijke personen, dan wel het gezamenlijk adres van deze personen.
2. In de vergunning wordt, voor zover van toepassing, vermeld:
a. de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden en de beperkingen waaronder de vergunning is verleend;
b. de geldigheidsduur;
c. het aantal bussen of auto's waarmee ten hoogste vervoer mag worden verricht.

Artikel 16

1. Het orgaan dat bevoegd is een vergunning te verlenen, te wijzigen of in te trekken, maakt zo spoedig mogelijk na het nemen van een beschikking terzake bekend dat een vergunning is verleend, gewijzigd of ingetrokken.

2. Bij de bekendmaking vermeldt het orgaan, indien een vergunning is verleend of ingetrokken, de korte inhoud van die vergunning en, indien een vergunning is gewijzigd, de aard van die wijziging. Tevens geeft het orgaan aan waar de volledige beschikking gedurende ten minste één maand na de bekendmaking voor iedere belanghebbende ter inzage ligt.

§ 3. Vergunningbewijzen

Artikel 17

In iedere bus en auto waarmee besloten busvervoer of taxivervoer wordt verricht, is een vergunningbewijs aanwezig.

Artikel 18

Vergunningbewijzen worden verstrekt door of namens het orgaan dat de vergunning heeft verleend, tot het in de vergunning vermelde aantal bussen of auto's waarmee ten hoogste vervoer mag worden verricht.

Artikel 19

1. In het vergunningbewijs wordt vermeld:

a. de naam en het adres van de vervoerder aan wie de vergunning is verleend;

b. het vervoer waarvoor de vergunning is verleend;

c. de beschikking waarbij de vergunning is verleend of laatstelijk is gewijzigd;

2. In het vergunningbewijs wordt voorts voor zover van toepassing vermeld:

a. de naam van de personen, bedoeld in artikel 14, tweede lid, dan wel de naam waaronder zij gezamenlijk als vervoerder optreden;

b. de adressen van de personen, bedoeld in artikel 14, tweede lid, dan wel het gezamenlijk adres van deze personen;

c. de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden en de beperkingen waaronder de vergunning is verleend voor zover van belang voor het toezicht op de rechtmatigheid van het verrichte vervoer;

d. de geldigheidsduur van de vergunning.

Artikel 20

1. Een vergunningbewijs is niet langer geldig vanaf het tijdstip dat de op het vergunningbewijs vermelde gegevens niet meer overeenstemmen met de feitelijke situatie.

2. Zodra een vergunningbewijs niet langer geldig is, levert de vervoerder het in bij het orgaan dat het heeft verstrekt.

3. Indien de vervoerder daarom verzoekt, kan hem bij inlevering van het vergunningbewijs dat zijn geldigheid heeft verloren, een nieuw worden verstrekt. Het bepaalde in artikel 18 is van toepassing.

§ 4. Ambtshalve wijziging of intrekking

Artikel 21

1. Het orgaan dat voornemens is een verleende vergunning ambtshalve te wijzigen of in te trekken op grond van het bepaalde in de artikelen 11, 16, 54, 58 en 91 van de wet, doet van dit voornemen mededeling aan de houder van de vergunning onder vermelding van de overwegingen die tot het voornemen hebben geleid.
2. De houder van de vergunning kan binnen een maand na verzending van de in het eerste lid bedoelde mededeling een verweerschrift indienen bij het orgaan.
3. Het orgaan geeft de houder van de vergunning die tijdig een verweerschrift heeft ingediend, binnen een maand na ontvangst van het verweerschrift de gelegenheid tot een mondelinge toelichting op het verweerschrift.
4. Het orgaan zendt een schriftelijk besluit over de voorgenomen wijziging of intrekking van de vergunning aan de vergunninghouder binnen twee maanden na afloop van de in het derde lid bedoelde termijn of, indien niet tijdig een verweerschrift is ingediend, binnen twee maanden na afloop van de in het tweede lid bedoelde termijn.
5. Indien het orgaan beslist tot wijziging of intrekking van een vergunning, vermeldt het in zijn besluit, naast de gronden waarop het berust, de datum van ingang van de wijziging of de intrekking, die niet eerder mag liggen dan drie maanden na verzending van het besluit of zoveel later als de redelijke belangen van de vergunninghouder en van anderen die door wijziging of intrekking van de vergunning in hun belangen kunnen worden getroffen, vereisen.

Artikel 22

Indien een orgaan voornemens is de aan een vergunning verbonden voorschriften ambtshalve te wijzigen of in te trekken op grond van het bepaalde in artikel 6, zevende lid, van de wet, dan wel de beperkingen waaronder een vergunning is verleend ambtshalve te wijzigen of in te trekken op grond van het bepaalde in artikel 54 van de wet, is artikel 21 van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 4. EISEN VAN BETROUWBAARHEID, KREDIETWAARDIGHEID EN VAKBEKWAAMHEID

Artikel 23

1. Aan de eis van betrouwbaarheid moet worden voldaan door de vervoerder die openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer verricht.
2. Indien meer natuurlijke personen gezamenlijk als vervoerder optreden, dient aan de in het eerste lid bedoelde eis te worden voldaan door ieder van hen.
3. Indien de vervoerder een rechtspersoon is, dient aan de eis te worden voldaan door ieder van de bestuurders van deze rechtspersoon.
4. Indien de vervoerder is een dienst of een bedrijf van een openbaar lichaam, dient aan de eis te worden voldaan door het hoofd van de dienst of het bedrijf en indien er meer hoofden zijn aangewezen, door ieder van hen.
5. Indien de in het eerste tot en met het vierde lid bedoelde personen slechts gedeeltelijk zijn betrokken bij de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming, de dienst of het bedrijf, dient naast hen aan de eis van betrouwbaarheid mede te worden voldaan door degene die door hen daarmee mede is belast.

6. Indien de in het eerste tot en met het vierde lid bedoelde personen niet zijn betrokken bij de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming, de dienst of het bedrijf, dient in hun plaats aan de eis van betrouwbaarheid te worden voldaan door degene die daarmee is belast.

Artikel 24

1. Ter voldoening aan de eis van betrouwbaarheid wordt vereist een verklaring omtrent het gedrag die dient tot het verkrijgen van een vergunning voor openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer en die is afgegeven overeenkomstig de bepalingen van de Wet op de justitiële documentatie en op de verklaringen omtrent het gedrag (Stb. 1955, 395). De verklaring dient niet ouder te zijn dan twee maanden.
2. De vervoerder wiens land van oorsprong of herkomst een andere Lid-Staat is dan Nederland, voldoet aan de eis van betrouwbaarheid door overlegging van een document of verklaring die overeenkomstig het eerste, tweede en derde lid van artikel 3 van de Richtlijn 77/796/EEG in die andere Lid- Staat is afgegeven en die niet ouder is dan drie maanden.

Artikel 25

1. Aan de eis van kredietwaardigheid moet worden voldaan door de vervoerder die openbaar vervoer per bus of besloten busvervoer verricht.
2. Indien meer natuurlijke personen gezamenlijk als vervoerder optreden, dient door hen gezamenlijk aan de eis van kredietwaardigheid te worden voldaan.

Artikel 26

1. Ter voldoening aan de eis van kredietwaardigheid wordt, behoudens het bepaalde in het derde lid, de overlegging vereist van een bewijs van kredietwaardigheid dat na onderzoek wordt afgegeven door de Kamer van Koophandel en Fabrieken van het gebied waarin de vervoerder is gevestigd. Het bewijs dient niet ouder te zijn dan twee maanden.
2. De Kamer van Koophandel en Fabrieken geeft het bewijs van kredietwaardigheid af aan de vervoerder die beschikt over een bedrijfskapitaal van f 80.000,–, vermeerderd met f 10.000,– voor elke bus, met dien verstande dat het hele bedrag ten minste f 100.000,– bedraagt.
3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing indien de vervoerder is een dienst of een bedrijf van een openbaar lichaam. In een zodanig geval geeft Onze Minister na overleg met Onze Minister van Binnenlandse Zaken een bewijs van kredietwaardigheid af.
4. De vervoerder die openbaar vervoer per bus of besloten busvervoer verricht en wiens land van oorsprong of herkomst een andere Lid-Staat is dan Nederland, voldoet aan de eis van kredietwaardigheid, indien hij een verklaring overlegt die overeenkomstig artikel 4 van de Richtlijn 77/796/EEG in die andere Lid-Staat is afgegeven en die niet ouder is dan drie maanden.

Artikel 27

1. Aan de eis van vakbekwaamheid moet worden voldaan door de vervoerder die openbaar vervoer per bus, besloten busvervoer of taxivervoer verricht.
2. Indien meer natuurlijke personen gezamenlijk als vervoerder optreden, dient aan de in het eerste lid bedoelde eis te worden voldaan door één van hen.
3. Indien de vervoerder een rechtspersoon is, dient aan de eis te worden voldaan door een bestuurder van de rechtspersoon.

4. Indien de vervoerder is een dienst of een bedrijf van een openbaar lichaam, dient aan de eis te worden voldaan door het hoofd van de dienst of het bedrijf en indien er meer hoofden zijn aangewezen, door één van hen.

5. In de plaats van de in het eerste tot en met het vierde lid bedoelde personen kan aan de eis van vakbekwaamheid ook worden voldaan door een ander die belast is met de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming, de dienst of het bedrijf.

Artikel 28

1. Ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid voor het verrichten van openbaar vervoer per bus, besloten busvervoer of taxivervoer wordt de overlegging vereist van door Onze Minister erkende getuigschriften van met goed gevolg afgelegde examens.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, voldoet de vervoerder die een vergunning aanvraagt voor het verrichten van het in het eerste lid bedoelde vervoer aan de eis van vakbekwaamheid, indien hij ten genoegen van het orgaan dat de vergunning verleent, aantoont dat hij de laatste zes jaren belast is geweest met het dagelijks beheer van een onderneming, dienst of bedrijf, met als hoofdactiviteit vervoer krachtens een vergunning van de zelfde aard als waarvoor hij een vergunning aanvraagt.

3. Indien de vervoerder aan de in het tweede lid genoemde eisen voldoet, verstrekt het orgaan dat de vergunning verleent, hem een verklaring van vakbekwaamheid voor het verrichten van het vervoer waarvoor de vergunning is aangevraagd.

4. De vervoerder die openbaar vervoer per bus of besloten busvervoer verricht en wiens land van oorsprong of herkomst een andere Lid-Staat is dan Nederland, voldoet aan de eis van vakbekwaamheid indien hij een verklaring overlegt die overeenkomstig artikel 5 van de Richtlijn 77/796/EEG in die andere Lid-Staat is afgegeven.

5. Het tweede en derde lid zijn van overeenkomstige toepassing indien een bestuurder of een hoofd van een onderneming, dienst of bedrijf als bedoeld in artikel 27, derde of vierde lid, aan de eis van vakbekwaamheid dient te voldoen.

Artikel 29

1. Indien door overlijden, wettelijke of lichamelijke onbekwaamheid van degene die op grond van het bepaalde in artikel 27 voldeed aan de eis van vakbekwaamheid, in een onderneming, dienst of bedrijf niet langer aan deze eis wordt voldaan, kan Onze Minister, te rekenen vanaf dit moment, de belanghebbende die het vervoer wenst voort te zetten, onverminderd het vereiste van een vergunning, op verzoek tijdelijk ontheffing verlenen van deze eis voor de duur van ten hoogste een jaar.

2. De in het eerste lid genoemde periode kan in bijzondere gevallen met maximaal zes maanden worden verlengd.

3. Indien door overlijden, wettelijke of lichamelijke onbekwaamheid van degene die op grond van het bepaalde in artikel 27 voldeed aan de eis van vakbekwaamheid, in een onderneming, dienst of bedrijf, niet langer aan deze eis wordt voldaan, kan Onze Minister, te rekenen vanaf dit moment, in bijzondere gevallen op verzoek definitief ontheffing verlenen van deze eis aan degene die beschikt over een praktische ervaring van ten minste drie jaren in het dagelijks beheer van die onderneming, die dienst of dat bedrijf.

4. De in het eerste en derde lid bedoelde ontheffingen kunnen worden verleend onder de beperking dat de ontheffingen slechts gelden voor de onderneming, dienst of bedrijf waarin niet langer aan de eis van vakbekwaamheid wordt voldaan.

5. Aan de in het eerste lid bedoelde ontheffing kan het voorschrift worden verbonden dat de belanghebbende binnen het tijdvak waarin de ontheffing geldt, alsnog dient te voldoen aan de eis van vakbekwaamheid.

HOOFDSTUK 5. VASTSTELLING OF GOEDKEURING EN OPENBAARMAKING VAN DE DIENSTREGELING

Artikel 30

1. De vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling omvat ten minste een aanduiding van de plaatsen waartussen en van de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht.
2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, kan de vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling vermelden dat of de plaatsen waartussen of de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, kunnen worden beïnvloed door de reiziger.

Artikel 31

Met het oog op de vaststelling of goedkeuring van de dienstregeling stelt het orgaan dat daarmee is belast, na overleg met de vervoerder, de procedure van voorbereiding, de datum van ingang en de geldigheidsduur van de dienstregeling vast.

Artikel 32

1. Onze Minister stelt ten behoeve van de door hem goed te keuren dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer waarvoor een rijksbijdrage voor exploitatie wordt verleend, na overleg met vertegenwoordigers van vervoerders, regels vast over de afstemming van het aanbod van interlokaal openbaar vervoer op het gebruik van dit vervoer.
2. Onze Minister vraagt gedeputeerde staten advies over de vast te stellen regels als bedoeld in het eerste lid, voor zover ze betrekking hebben op interlokaal openbaar vervoer dat per metro, tram, bus of auto wordt verricht.

Artikel 33

1. Het in artikel 32, eerste lid, bedoelde gebruik van het interlokaal openbaar vervoer wordt vastgesteld op grond van telling van gerealiseerde reizigerskilometers of aantallen reizigers, voor zover is gereisd met een geldig vervoerbewijs tegen een door Onze Minister vastgesteld of goedgekeurd tarief.
2. Onze Minister stelt na overleg met vertegenwoordigers van vervoerders regels omtrent de wijze van telling van gerealiseerde reizigerskilometers of van aantallen reizigers.

Artikel 34

Het orgaan dat de dienstregeling vaststelt, verzoekt de vervoerder die een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer heeft, een voorstel voor een dienstregeling te doen.

Artikel 35

1. Onze Minister vraagt gedeputeerde staten advies ten behoeve van de voorbereiding van de goed te keuren dienstregeling van interlokaal openbaar vervoer voor zover deze dienstregeling binnen de provincie wordt uitgevoerd, over het te bieden openbaar vervoer, waaronder begrepen lijnvoering, frequenties, stations en halten en aansluitingen, overeenkomstig de vast te stellen regels, bedoeld in artikel 32.
2. Indien door gedeputeerde staten advies als bedoeld in het eerste lid is uitgebracht, stelt Onze Minister de betrokken vervoerder daarvan in kennis. De vervoerder betrekt dit advies bij het opstellen van het voorstel voor de dienstregeling.

Artikel 36

1. De vervoerder pleegt bij het opstellen van het voorstel voor de door Onze Minister goed te keuren dienstregeling van interlokaal openbaar vervoer overleg met gedeputeerde staten van de provincie waarin de dienstregeling wordt uitgevoerd over de door gedeputeerde staten uitgebrachte adviezen als bedoeld in artikel 35, tweede lid.

2. Indien gedeputeerde staten bij het in het eerste lid bedoelde overleg van oordeel zijn dat de vervoerder hun aan Onze Minister uitgebrachte adviezen onvoldoende in aanmerking neemt, kunnen zij Onze Minister verzoeken de vervoerder te adviseren over de verwerking van deze adviezen in de dienstregeling.

Artikel 37

1. Het orgaan dat de dienstregeling vaststelt of goedkeurt, geeft aanwijzingen die de vervoerder bij het opstellen van het voorstel voor de dienstregeling in acht dient te nemen. Deze aanwijzingen kunnen onder meer betrekking hebben op:

a. het gebied waarvoor de dienstregeling wordt voorbereid;

b. de naar verwachting voor het uitvoeren van de dienstregeling beschikbaar te stellen financiële middelen;

c. het te bieden vervoersysteem en de toe te passen vervoertechniek;

d. de afstemming van het aanbod van openbaar vervoer op het gerealiseerde en het te verwachten gebruik van dit vervoer, met, voor zover van toepassing, inachtneming van de vast te stellen regels als bedoeld in artikel 32;

e. de samenhang met andere dienstregelingen van openbaar vervoer;

f. de door gedeputeerde staten uitgebrachte adviezen, bedoeld in artikel 35;

g. de door belanghebbenden kenbaar gemaakte wensen, bedoeld in artikel 14, tweede lid, van de wet;

h. de bekendmaking van de met het oog op de vaststelling of goedkeuring van de dienstregeling te volgen procedure.

2. Bij toepassing van artikel 39 van de wet geeft Onze Minister de in het eerste lid, onderdeel b, bedoelde aanwijzing.

Artikel 38

1. Het orgaan dat de dienstregeling vaststelt of goedkeurt, neemt bij de vaststelling of goedkeuring van de dienstregeling in aanmerking:

a. de door hem gegeven aanwijzingen, bedoeld in artikel 37;

b. de voor het uitvoeren van de dienstregeling beschikbare financiële middelen.

2. Indien het orgaan voornemens is bij de vaststelling van de dienstregeling af te wijken van het door de vervoerder opgestelde voorstel dan wel goedkeuring te onthouden aan het geheel of een gedeelte van het door de vervoerder voorgelegde voorstel, pleegt het overleg met de vervoerder.

Artikel 39

1. Het orgaan dat de dienstregeling vaststelt of goedkeurt, maakt de vaststelling of goedkeuring ten minste dertig dagen voor de datum van ingang van de dienstregeling bekend, met vermelding van de vervoerder die de dienstregeling uitvoert, alsmede de datum van ingang en de geldigheidsduur van de dienstregeling.

2. Indien, met inachtneming van het eerste lid, de datum van ingang van een dienstregeling valt na het verstrijken van de geldigheidsduur van de voorafgaande dienstregeling, blijft deze dienstregeling gelden tot het tijdstip waarop de nieuwe dienstregeling ingaat.

3. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid kan het orgaan dat goedkeuring onthoudt aan het geheel of een gedeelte van het door de vervoerder voorgelegde voorstel, bepalen dat de voorafgaande dienstregeling na het verstrijken van de geldigheidsduur niet of voor een gedeelte blijft gelden.

Artikel 40

1. De vervoerder stelt de dienstregeling algemeen verkrijgbaar of maakt deze anderszins kenbaar op zodanige wijze dat een ieder kan kennisnemen van de reismogelijkheden met inbegrip van, voor zover redelijkerwijs mogelijk, de mogelijkheden om over te stappen.
2. Het orgaan dat de dienstregeling vaststelt of goedkeurt, kan aanwijzingen geven over de wijze waarop de vervoerder gevolg dient te geven aan het in het eerste lid bepaalde.

Artikel 41

1. De vervoerder kan afwijken van de vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling voor zolang werkzaamheden op de in de dienstregeling voorziene trajecten of bijzondere omstandigheden dit noodzakelijk maken.
2. De vervoerder maakt zo mogelijk te voren afwijking van de dienstregeling bekend.
3. Voor zolang reizigers ernstig in hun belang worden geschaad als gevolg van de afwijking van de dienstregeling, draagt de vervoerder zorg voor vervangend vervoer voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is.

Artikel 42

1. Het orgaan dat de dienstregeling vaststelt, is na de vaststelling daarvan bevoegd, na overleg met de vervoerder, daarin wijzigingen aan te brengen op grond van dringende omstandigheden voor een tijdvak, voor zolang deze omstandigheden zich voordoen. In dat geval zijn de artikelen 31, 34, 39 en 40 niet van toepassing.
2. Het orgaan maakt zo mogelijk te voren de wijziging van de dienstregeling bekend.

Artikel 43

1. Het orgaan dat de dienstregeling goedkeurt, is na de goedkeuring daarvan bevoegd de vervoerder te verzoeken een voorstel tot wijziging van de dienstregeling ter goedkeuring voor te leggen op grond van dringende omstandigheden. In dat geval zijn de artikelen 31, 32, 33, 39 en 40 niet van toepassing.
2. De vervoerder legt een voorstel tot wijziging van de dienstregeling als bedoeld in het eerste lid ter goedkeuring voor.
3. De wijziging van de dienstregeling geldt slechts zolang de dringende omstandigheden zich voordoen.
4. De vervoerder maakt zo mogelijk te voren de wijziging van de dienstregeling bekend.

Artikel 44

Onder voornemens die zullen leiden tot ingrijpende wijzigingen van dienstregelingen als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de wet zijn in ieder geval begrepen voorstellen tot:
a. integratie van openbaar-vervoervoorzieningen;
b. ontsluiting van een gebied voor openbaar vervoer en beëindiging van openbaar-vervoervoorzieningen in een gebied;

c. systeemwijziging en verandering van vervoertechniek;
d. opening en sluiting van stations en halten van interlokaal openbaar vervoer per trein.

HOOFDSTUK 6. TARIEVEN OPENBAAR VERVOER EN BEPALINGEN VOOR DE REIZIGER

§ 1. Tarieven en vervoerbewijzen

Artikel 45

1. Ten aanzien van tarieven voor openbaar vervoer waarvoor overeenkomstig de hoofdstukken 7 en 8 van dit besluit een rijksbijdrage voor exploitatie wordt verleend, die afwijken van de door Onze Minister vastgestelde tarieven, kan Onze Minister op verzoek van burgemeester en wethouders of een vervoerder volstaan met goedkeuring, mits de rijksbijdrage voor exploitatie van het openbaar vervoer aan de gemeente of de vervoerder, dan wel aan een andere gemeente of vervoerder, niet door de afwijkende tarieven wordt verhoogd.
2. Het eerste lid vindt in ieder geval toepassing voor:
a. openbaar vervoer waarvoor het tarief is gecombineerd met het tarief voor een niet uit openbaar vervoer bestaande daaraan aansluitende prestatie, onder voorwaarde dat het gecombineerde tarief hoger is dan alleen het tarief voor het openbaar vervoer, zoals vastgesteld door Onze Minister;
b. openbaar vervoer dat wordt geboden in een actie ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer, onder de voorwaarden dat de actie niet langer duurt dan drie maanden en dat in de voorafgaande negen maanden niet een zodanige actie is gehouden;
c. openbaar vervoer waarvan de dienstregeling is vastgesteld door burgemeester en wethouders van een gemeente die een rijksbijdrage voor exploitatie ontvangt, tegen een algemene tariefhoogte die niet meer dan tien procent afwijkt van de tariefhoogte die zou gelden bij toepassing van de door Onze Minister vastgestelde tarieven;
d. openbaar vervoer van werknemers van de vervoerder, gezinsleden van de werknemers en gepensioneerde werknemers.
3. De goedkeuring van tarieven als bedoeld in het eerste lid juncto het tweede lid, onderdeel c, kan zich, in het gebied waar deze tarieven zullen gelden, mede uitstrekken tot overig openbaar vervoer waarvoor een rijksbijdrage voor exploitatie wordt verleend, op verzoek van de vervoerder die dit vervoer verricht. De vervoerder ontvangt voor een hieruit voor hem voortvloeiend nadeel een vergoeding van de gemeente.
4. Burgemeester en wethouders of de vervoerder stellen bij de goedgekeurde tarieven behorende modellen van vervoerbewijzen vast die zich onderscheiden van de door Onze Minister vastgestelde modellen van vervoerbewijzen, doch die passen in het landelijk systeem van behandeling van vervoerbewijzen.
5. Voor openbaar vervoer als bedoeld in het tweede lid, de onderdelen b, c en d, en het derde lid zijn mede de landelijke vervoerbewijzen overeenkomstig de door Onze Minister vastgestelde modellen en tarieven geldig.

Artikel 46

1. Onze Minister stelt de tariefhoogte als bedoeld in artikel 7, derde lid, van de wet vast na overleg met de vervoerder die interlokaal openbaar vervoer per trein verricht.

2. De vervoerder, bedoeld in het eerste lid, legt een voorstel voor de tarieven voor interlokaal openbaar vervoer per trein en voor dit vervoer per trein te zamen met daaraan aansluitende prestaties ter goedkeuring voor aan Onze Minister.

3. De vervoerder stelt de bij de goedgekeurde tarieven behorende modellen van vervoerbewijzen vast.

Artikel 47

1. Onze Minister kan op verzoek van burgemeester en wethouders of een vervoerder onder nader te stellen regels volstaan met goedkeuring van de tarieven voor openbaar vervoer waarvoor geen rijksbijdrage voor exploitatie wordt verleend.

2. Burgemeester en wethouders of de vervoerder stellen de bij de goedgekeurde tarieven behorende modellen van vervoerbewijzen vast die zich onderscheiden van de door Onze Minister vastgestelde modellen van vervoerbewijzen.

Artikel 48

Indien gemeenten ter behartiging van openbaar vervoer een gemeenschappelijke regeling als bedoeld in de artikelen 24 en 25 van de wet treffen, is het bepaalde in de artikelen 45 en 47 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 49

Door of namens Onze Minister worden de door hem vastgestelde dan wel goedgekeurde tarieven tijdig openbaar gemaakt op zodanige wijze dat deze voor een ieder kenbaar zijn.

Artikel 50

1. Een reiziger is voor het vervoer een vervoerprijs verschuldigd overeenkomstig een door Onze Minister vastgesteld of goedgekeurd tarief.

2. De vervoerder kan verlangen dat betaling van de vervoerprijs geschiedt in gepast geld dan wel, ten behoeve van de betaling via automaten, in bepaalde soorten van Nederlandse wettige betaalmiddelen.

3. Na betaling van de verschuldigde vervoerprijs wordt een vervoerbewijs afgegeven.

Artikel 51

Geen vervoerprijs is verschuldigd voor:

a. kinderen onder geleide die de leeftijd van vier jaren nog niet hebben bereikt en voor wie geen eigen zitplaats wordt verlangd;

b. één persoon van ten minste tien jaar oud of één hond, die een persoon begeleidt, voorzien van een legitimatiebewijs voor gehandicapten, afgegeven door een door Onze Minister aangewezen instelling;

c. ambtenaren en personen als bedoeld in de artikelen 80 en 82 van de wet, belast met toezicht en opsporing, bij de uitoefening van de hun in die artikelen opgedragen taak.

Artikel 52

1. Geen vervoerprijs is verschuldigd voor het vervoer van handbagage, behoudens het bepaalde in het derde lid.

2. Onder handbagage wordt verstaan bagage die een reiziger als gemakkelijk mee te voeren, draagbaar, dan wel met de hand verrijdbaar bij zich heeft, daaronder begrepen levende dieren, fietsen en kinderwagens, alsmede voorwerpen die door de vervoerder als handbagage worden toegelaten.

3. Een vervoerprijs als bedoeld in artikel 50, eerste lid, is verschuldigd voor het vervoer van

a. een invalidenwagen die geen handbagage is;

b. een fiets, niet zijnde een vouwfiets, als handbagage;

c. een hond die een afzonderlijke plaats in het vervoermiddel inneemt, met uitzondering van de in artikel 51, onderdeel b, bedoelde hond.

Het bepaalde in artikel 50, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 53

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 27, zesde lid, van de wet wordt op een vervoerbewijs de prijs vermeld.

2. In afwijking van het eerste lid behoeft op een vervoerbewijs niet de prijs te worden vermeld indien de vervoerprijs op een andere wijze schriftelijk is vastgelegd tussen vervoerder en reizigers.

3. In plaats van de naam en de woonplaats van een vervoerder kunnen op een vervoerbewijs naam en adres worden vermeld van een door Onze Minister of burgemeester en wethouders aangewezen instelling.

4. Een vervoerbewijs is zodanig ingericht dat de houder van het vervoerbewijs en de in de artikelen 80 en 82 van de wet bedoelde ambtenaren en personen de geldigheid van het vervoerbewijs kunnen vaststellen.

Artikel 54

1. Een vervoerbewijs is geldig, indien,

a. de bij of krachtens de wet gestelde regels en de vervoersvoorwaarden van de vervoerder in acht worden genomen; en

b. het vervoerbewijs overeenstemt met plaats en tijdstip van het verblijf van de houder daarvan; en

c. het vervoerbewijs, voor zover het persoonlijk is, overeenstemt met de indentiteit van de houder daarvan.

2. Een vervoerbewijs is niet geldig indien het onbevoegd gewijzigd of anderszins bewerkt is.

Artikel 55

De reiziger is, met uitzondering van de gevallen genoemd in artikel 51, verplicht zich van een geldig vervoerbewijs te voorzien:

a. voordat hij, hetzij het vervoermiddel betreedt, hetzij een gedeelte van een station of halte betreedt waar hij blijkens duidelijke aanwijzingen van de vervoerder in het bezit moet zijn van een geldig vervoerbewijs; of

b. zo spoedig mogelijk nadat hij het vervoermiddel of het gedeelte van het station of de halte heeft betreden, voor zover daar een met afgifte of afstempeling belaste functionaris of een voor afgifte of afstempeling bestemd apparaat aanwezig is.

Artikel 56

1. De reiziger heeft recht op een plaats voor zich zelf en zijn handbagage in het vervoermiddel voor zover die beschikbaar is.

2. Een besproken zitplaats, deel van een vervoermiddel of vervoermiddel is niet beschikbaar voor andere reizigers, voor zover degene voor wie deze is besproken daarvan gebruik wenst te maken.

3. De reiziger mag zijn reis onderbreken; door onderbreking van de reis wordt de geldigheidsduur van het vervoerbewijs niet verlengd.

Artikel 57

1. De reiziger die het vervoerbewijs waarvan hij moet zijn voorzien desgevraagd ter controle niet toont of overhandigt, is op vordering van de vervoerder verschuldigd de vervoerprijs die geldt voor het traject tussen vertrekpunt en plaats van bestemming van de reiziger.

2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid, is de reiziger die niet voldoet aan de in artikel 55 bedoelde verplichting, het vervoerbewijs waarvan hij moet zijn voorzien desgevraagd niet toont of overhandigt, een onbevoegd gewijzigd of anderszins bewerkt vervoerbewijs gebruikt, een vervoerbewijs misbruikt of de controle van vervoerbewijzen belemmert of verhindert, op vordering van de vervoerder een door Onze Minister vast te stellen bedrag verschuldigd. Hij dient dit bedrag te zamen met de krachtens het eerste lid verschuldigde vervoerprijs terstond te betalen.

3. Indien de reiziger de in het tweede lid bedoelde bedragen terstond betaalt, is de vervoerder verplicht een betalingsbewijs af te geven, dat voor zover nodig tevens geldt als vervoerbewijs.

4. Indien de reiziger de in in het tweede lid bedoelde bedragen niet terstond betaalt, stelt de vervoerder hem in de gelegenheid deze bedragen alsnog te betalen binnen zeven dagen nadat het feit is geconstateerd. De vervoerder kan aan de reiziger een bewijs verstrekken op grond waarvan deze zijn reis kan aanvangen of voortzetten.

5. Indien de reiziger de in het tweede lid bedoelde bedragen niet binnen zeven dagen nadat het feit is geconstateerd, heeft betaald, stelt de vervoerder hem nogmaals in de gelegenheid deze bedragen, verhoogd met een door Onze Minister vast te stellen bedrag aan administratiekosten, te betalen binnen eenentwintig dagen na afloop van de termijn van zeven dagen.

6. Zodra de reiziger voldoet aan het in het tweede, vierde of vijfde lid bepaalde, vervalt het recht van strafvervolging ter zake van overtreding van artikel 30, eerste lid, van de wet.

Artikel 58

Zolang een opeisbare schuld ter zake van vervoerbewijzen niet is voldaan, heeft de betrokkene geen recht op afgifte van een op naam gesteld vervoerbewijs.

Artikel 59

1. Indien van een vervoerbewijs waarop de geldigheidsduur is aangegeven geen of slechts gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt, kan de reiziger onder overlegging van dit vervoerbewijs verzoeken om gehele of gedeeltelijke terugbetaling van de vervoerprijs of om ontheffing van de, eventueel resterende, betalingsverplichting.

2. Terugbetaling van de vervoerprijs dan wel ontheffing van de betalingsverplichting vindt slechts plaats indien:

a. van het vervoerbewijs geen gebruik wordt gemaakt en de reiziger het verzoek om terugbetaling of om ontheffing van de betalingsverplichting indient vóór het tijdstip waarop de geldigheid aanvangt;

b. van een vervoerbewijs met een geldigheid van ten minste een week slechts voor een gedeelte van de termijn van geldigheid gebruik wordt gemaakt, met dien verstande dat de terugbetaling slechts betrekking kan hebben op de termijn waarvoor het vervoerbewijs na overlegging nog geldig is.

3. Degene die beslist tot terugbetaling van de vervoerprijs of tot ontheffing van de betalingsverplichting is bevoegd om voor de behandeling van verzoeken als bedoeld in het eerste lid een door Onze Minister vast te stellen bedrag aan administratiekosten in rekening te brengen.

4. Onze Minister kan nadere regels geven over de terugbetaling en de ontheffing van de betalingsverplichting.

Artikel 60

Bij intrekking van een vervoerbewijs of gedeelte van een vervoerbewijs geven de in de artikelen 80 en 82 van de wet bedoelde ambtenaren en personen daarvan een bewijs af aan de reiziger.

§ 2. Bepalingen over verstoring van orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang

Artikel 61

1. Als verstoring van orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang als bedoeld in artikel 32 van de wet worden beschouwd:

a. gedragingen waardoor de bediening en het gebruik van voorzieningen of van een vervoermiddel danwel de taakuitoefening van het personeel van de vervoerder worden verhinderd of belemmerd;

b. misbruik maken van voorzieningen dan wel gebruik maken van voorzieningen of van een vervoermiddel op een tijdstip waarop deze niet voor gebruik beschikbaar zijn dan wel op een andere wijze dan waarvoor deze bestemd zijn;

c. uit een vervoermiddel werpen van stoffen of van voorwerpen;

d. zich in kennelijke staat van dronkenschap of onder kennelijke invloed van verdovende middelen bevinden;

e. afsteken van vuurwerk, rumoer maken dan wel op zodanige wijze geluid voortbrengen dat anderen daarvan hinder ondervinden;

f. uitoefenen van beroep of bedrijf;

g. tentoonstellen van voorwerpen, maken van reclame of propaganda, verspreiden van drukwerken, bedelen of houden van inzamelingen;

h. meenemen in een vervoermiddel van dieren, stoffen of voorwerpen, die hinder, gevaar, verontreiniging of beschadiging veroorzaken of kunnen veroorzaken;

i. roken in een auto, bus, tram en metro alsmede in gedeelten van een trein danwel station of halte ten aanzien waarvan de vervoerder heeft aangegeven dat roken niet is toegestaan;

j. zich bevinden op een station of halte op een tijdstip dat deze kenbaar gesloten is of op een gedeelte van een station of halte dat kenbaar daartoe niet toegankelijk is;

k. zich op een station of halte begeven langs een andere dan de daarvoor bestemde weg;

l. op een andere wijze hinder, gevaar, verontreiniging of beschadiging veroorzaken of kunnen veroorzaken.

2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing voor zover de vervoerder daarvoor, met inachtneming van de belangen van de reizigers, toestemming heeft gegeven.

Artikel 62

1. Handbagage mag op een station of halte of in een vervoermiddel geen zitplaats innemen voor zover een reiziger daar aanspraak op maakt en moet zodanig worden geplaatst dat anderen daarvan naar het oordeel van de vervoerder geen hinder ondervinden.

2. Levende dieren mogen bovendien op een station of halte of in een vervoermiddel slechts als handbagage worden meegenomen in draagbare manden, tassen of dergelijke voorwerpen, zij het dat honden ook kort aangelijnd kunnen worden meegenomen.

Artikel 63

Als aanwijzingen betreffende orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang worden mede beschouwd door de vervoerder kenbaar gemaakte aanduidingen in beeld of geschrift.

§ 3. Gevonden voorwerpen

Artikel 64

1. Een ieder die een voorwerp of geldsom heeft gevonden op een station of halte of in een vervoermiddel is verplicht mededeling van de vondst te doen aan de vervoerder. Hij is bevoegd het gevonden voorwerp of de gevonden geldsom aan de vervoerder af te geven.
2. De vervoerder is verplicht een ter afgifte aangeboden gevonden voorwerp of geldsom, tegen een ontvangstbewijs, aan te nemen.
3. Bij afgifte gaat de rechtspositie van de vinder met alle daarvan verbonden verplichtingen over op de vervoerder, met dien verstande dat geen recht op beloning bestaat.

Artikel 65

De vervoerder is bevoegd een door zijn personeel gevonden of door een ander aan hem gegeven voorwerp waarvan hij kan vermoeden dat het niet enig in zijn soort is, na drie maanden of – indien het voorwerp niet geschikt is voor bewaring – eerder te verkopen.

Artikel 66

1. De vervoerder is verplicht een gevonden voorwerp, de opbrengst van het verkochte voorwerp of het bedrag van een gevonden geldsom aan de rechthebbende af te geven, indien deze zich binnen drie jaren na afgifte aanmeldt. De rechthebbende is bij inontvangstneming verplicht een vergoeding voor de bewaarkosten en de kosten van eventuele verkoop aan de vervoerder te betalen.
2. De vervoerder kan voor de behandeling van een verzoek met betrekking tot een verloren voorwerp of geldsom een vergoeding voor administratiekosten in rekening brengen.

Artikel 67

Het bepaalde in de artikelen 65 en 66 is niet van toepassing op gevonden voorwerpen die behoren tot de kleding, uitrusting en wapening van militairen van de krijgsmacht of soortgelijke voorwerpen behorende tot de krijgsmacht. Gevonden voorwerpen van deze aard worden door de vervoerder tegen ontvangstbewijs afgegeven aan de daartoe door Onze Minister van Defensie aangewezen militaire instellingen.

HOOFDSTUK 7. RIJKSBIJDRAGE VOOR EXPLOITATIE VAN OPENBAAR VERVOER AAN GEMEENTEN

§ 1. Aanvragen inzake financiële bijdrage

Artikel 68

1. Aanvragen van gemeenten om verlening, wijziging of beëindiging van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer worden ingediend bij Onze Minister.
2. De aanvrager verstrekt Onze Minister de gegevens en de bescheiden die Onze Minister voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk oordeelt.

Artikel 69

Onze Minister neemt een aanvraag om verlening, wijziging of beëindiging van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer niet in behandeling dan nadat de gegevens en bescheiden, bedoeld in artikel 68, tweede lid, zijn verstrekt.

Artikel 70

Onze Minister beslist binnen zes maanden op de aanvraag om verlening, wijziging of beëindiging van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer.

§ 2. Vaststelling van de grondslag van de financiële bijdrage

Artikel 71

1. Met het oog op de berekening van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer aan een gemeente stelt Onze Minister in enig jaar per gemeente de kosten van exploitatie van openbaar vervoer alsmede de inkomsten uit vervoer anders dan opbrengsten uit verkoop van vervoerbewijzen voor openbaar vervoer vast, overeenkomstig de door hem na overleg met vertegenwoordigers van gemeenten vast te stellen omschrijving van het begrip exploitatiekosten van openbaar vervoer.

2. Bij de vaststelling van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer neemt Onze Minister, voor zover rechtstreeks samenhangend met het verrichten van openbaar vervoer, in aanmerking:

a. kosten van direct en indirect rijdend personeel;

b. capaciteitskosten;

c. kilometerkosten;

d. kosten van algemeen beheer;

e. verkoopkosten;

f. kosten van infrastructuur, waarbij tevens rekening wordt gehouden met verleende financiële bijdragen voor de aanleg van infrastructuur;

g. kosten van voormalig personeel.

3. Indien Onze Minister aanwijzingen heeft gegeven over aan te schaffen bussen als bedoeld in artikel 153, worden de in het tweede lid, onderdeel b, bedoelde capaciteitskosten, voor zover deze worden bepaald door aanschaf van bussen, bij de vaststelling van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer slechts in aanmerking genomen, voor zover zij bussen betreffen die overeenstemmen met die aanwijzingen.

4. Bij de vaststelling van de kosten, bedoeld in het eerste lid, gaat Onze Minister uit van door hem na overleg met vertegenwoordigers van gemeenten vast te stellen regels over de door hem wenselijk geachte afstemming van het aanbod van openbaar vervoer op het gebruik van dit vervoer.

Artikel 72

1. Het in artikel 71, vierde lid, bedoelde gebruik van openbaar vervoer wordt door Onze Minister vastgesteld op grond van telling van gerealiseerde reizigerskilometers of van aantallen reizigers, voor zover is gereisd met een geldig vervoerbewijs tegen een door Onze Minister vastgesteld of goedgekeurd tarief.

2. Onze Minister geeft na overleg met vertegenwoordigers van gemeenten aan op welke wijze de telling van gerealiseerde reizigerskilometers of van aantallen reizigers dient te geschieden.

§ 3. Berekening van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer per jaar

Artikel 73

Berekening van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer voor een jaar waarvoor een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer wordt verleend, geschiedt door wijziging van de grondslag als bedoeld in artikel 71, eerste lid, in verband met:

a. tot dat jaar in aanmerking te nemen wijzigingen van kosten als gevolg van wijzigingen van het vervoergebruik en wijzigingen van loonkosten en prijzen; en

b. tot en met dat jaar in aanmerking te nemen wijzigingen van kapitaallasten en door Onze Minister in aanmerking te nemen effecten van investeringen en overige in deze paragraaf aangegeven ontwikkelingen.

Artikel 74

1. Doorberekening van de wijziging van kosten als gevolg van wijzigingen van het vervoergebruik geschiedt met behulp van een door Onze Minister zonodig per gemeente verschillend vast te stellen rekenfactor die wordt bepaald door een verondersteld gemiddeld verband tussen het gebruik dat geschiedt met een geldig vervoerbewijs en de kosten.

Daarbij houdt Onze Minister per gemeente rekening met de verhouding van aanbod en gebruik, alsmede met het niveau van het geboden openbaar vervoer en laat hij de door hem verwachte wijziging in het vervoergebruik door aanbod van openbaar vervoer tegen een door hem goedgekeurd tarief buiten beschouwing.

2. Door Onze Minister te verwachten wijzigingen van het vervoergebruik als gevolg van voorgenomen wijzigingen van dienstregelingen als bedoeld in artikel 44, de onderdelen a tot en met d, worden mede in aanmerking genomen.

Artikel 75

Doorberekening van wijzigingen van loonkosten geschiedt:

a. voor een vervoerder die een dienst of bedrijf van een openbaar lichaam is overeenkomstig de door Onze Minister van Binnenlandse Zaken vastgestelde richtlijnen;

b. voor overige vervoerders overeenkomstig de door Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, handelende in overeenstemming met Onze Minister, vastgestelde normen voor de arbeidsvoorwaardenontwikkeling in de gepremieerde en gesubsidieerde sector.

Artikel 76

1. Doorberekening van wijzigingen van prijzen geschiedt met behulp van het prijsindexcijfer van de consumptie van de overheid.

2. De in het eerste lid bedoelde doorberekening geschiedt over het niet-loongevoelige deel van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer, met uitzondering van de kapitaallasten van bussen en de kapitaallasten van niet-routinematige investeringen.

3. Voor zover naast het in het eerste lid genoemde prijsindexcijfer een afzonderlijke energie-index wordt vastgesteld overeenkomstig richtlijnen van Onze Minister van Financiën, worden wijzigingen van energieprijzen met behulp van deze index doorberekend over het energiegevoelige deel van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer.

Artikel 77

Doorberekening van wijzigingen van kapitaallasten van bussen geschiedt door rekening te houden met

a. het verschil in kapitaallasten van nieuwe en te vervangen bussen, op basis van een, gelet op de afschrijvingsperiode, jaarlijkse gelijkmatige vervanging van een door Onze Minister in aanmerking te nemen aantal bussen; en

b. wijziging van rentekosten als gevolg van wijziging van de gemiddelde rente van het leningenbestand met betrekking tot bussen.

Artikel 78

1. Doorberekening van wijzigingen van kapitaallasten van door door Onze Minister in aanmerking te nemen, niet-routinematige investeringen, geschiedt, voor zover niet begrepen in de in artikel 74 bedoelde doorberekening, door rekening te houden met:

a. wijziging van rentekosten als gevolg van afschrijvingen;

b. wijziging van rentekosten en afschrijvingen als gevolg van door Onze Minister in aanmerking te nemen investeringen; en

c. wijziging van rentekosten als gevolg van wijziging van de gemiddelde rente van het leningenbestand met betrekking tot deze niet-routinematige investeringen.

2. Bij de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde wijziging kunnen tevens andere effecten van de vervangingen op de exploitatie van openbaar vervoer in aanmerking worden genomen.

Artikel 79

Tot wijziging van de voor een financiële bijdrage in aanmerking te nemen kosten kunnen mede aanleiding geven:

a. te verwachten effecten op de kosten van exploitatie van openbaar vervoer als gevolg van door Onze Minister verleende financiële bijdragen voor investeringen in infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer als bedoeld in artikel 48 van de wet, waarbij mede in beschouwing wordt genomen de mate waarin de financiële bijdrage op grond van het bepaalde in artikel 74 wordt aangepast.

b. een verandering van de dienstregeling die voortvloeit uit een wijziging van de taakverdeling tussen lokaal en interlokaal openbaar vervoer;

c. gewijzigde onderhoudskosten van door Onze Minister in aanmerking te nemen infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer;

d. een ontwikkeling van algemene aard die buiten de sfeer van de gemeente ligt en die van invloed is op de hoogte van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer;

e. een door Onze Minister bij de vaststelling van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer na overleg met vertegenwoordigers van gemeenten toe te passen normering.

§ 4. Toerekening en toedeling van vervoeropbrengsten

Artikel 80

1. Onze Minister stelt de voor een jaar te verwachten, per gemeente toe te rekenen vervoeropbrengsten van openbaar vervoer vast voor de aanvang van het jaar waarop deze vervoeropbrengsten betrekking hebben.

2. Bij de vaststelling van de toe te rekenen vervoeropbrengsten gaat Onze Minister uit van:

a. de door hem vast te stellen verdeling van de opbrengst uit verkoop van vervoerbewijzen tegen een door hem vastgesteld tarief in een door hem, na overleg met vertegenwoordigers van gemeenten, vast te stellen periode van twaalf maanden, voorafgaande aan het jaar waarop de te verlenen financiële bijdrage betrekking heeft;

b. de opbrengst uit verkoop van vervoerbewijzen tegen een door hem goedgekeurd tarief, rekening houdend met de door hem verwachte effecten van afwijkingen ten opzichte van het door hem vastgestelde tarief in de in het tweede lid, onderdeel a, bedoelde periode;

c. de mate waarin is gereisd zonder een geldig vervoerbewijs in de in het tweede lid, onderdeel a, bedoelde periode;

d. de door hem verwachte wijziging in de vervoeropbrengsten als gevolg van door hem na de in het tweede lid, onderdeel a, bedoelde periode vastgestelde en voorgenomen wijzigingen van tarieven;

e. de door hem verwachte wijzigingen in de vervoeropbrengsten als gevolg van wijzigingen van dienstregelingen als bedoeld in artikel 44, de onderdelen a tot en met d, voor zover bij de in artikel 74 bedoelde doorberekening van wijziging van kosten mede de wijzigingen van het vervoergebruik als gevolg van deze wijzigingen van dienstregelingen in aanmerking worden genomen.

Artikel 81

Onze Minister wijzigt de in artikel 80 bedoelde vaststelling van vervoeropbrengsten voor zover de vaststelling van de in artikel 80, tweede lid, onderdeel d, bedoelde voorgenomen wijziging van tarieven daartoe aanleiding geeft.

Artikel 82

1. Onze Minister stelt de in een jaar ontvangen, per gemeente toe te delen vervoeropbrengsten van openbaar vervoer vast onmiddellijk na het jaar waarop deze opbrengsten betrekking hebben.

2. Bij de vaststelling van de toe te delen vervoeropbrengsten gaat Onze Minister uit van de door hem vast te stellen verdeling van de in dat jaar ontvangen opbrengsten uit verkoop van vervoerbewijzen tegen een door hem vastgesteld en goedgekeurd tarief.

3. Maandelijks verstrekt Onze Minister per gemeente een voorschot op de toe te delen vervoeropbrengsten uit de reeds ontvangen opbrengsten, bedoeld in het tweede lid.

Artikel 83

Bij de vaststelling van de toe te rekenen vervoeropbrengsten per gemeente als bedoeld in artikel 80 en de vaststelling van de toe te delen vervoeropbrengsten per gemeente als bedoeld in artikel 82 gaat Onze Minister uit van de resultaten van onderzoek naar het gebruik van openbaar vervoer in de betrokken gemeente.

Artikel 84

Onze Minister pleegt overleg met vertegenwoordigers van gemeenten over de in artikel 80 bedoelde wijze van vaststelling van de toe te rekenen vervoeropbrengsten en de in artikel 82, eerste en tweede lid, bedoelde wijze van vaststelling van de toe te delen vervoeropbrengsten.

§ 5. Berekening en betaling van de financiële bijdrage

Artikel 85

1. De financiële bijdrage wordt voorafgaande aan het jaar waarop de financiële bijdrage betrekking heeft, bepaald door het saldo van de overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 71 tot en met 79 berekende kosten van exploitatie van openbaar vervoer en de overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 80 en 81 toegerekende vervoeropbrengsten.

2. De betaling van de financiële bijdrage geschiedt in dertien maandelijkse termijnen, waarbij in de maand april twee termijnen worden betaald.

Artikel 86

Indien voorafgaande aan het jaar waarop de financiële bijdrage betrekking heeft blijkt dat het totaal van de voor het verrichten van openbaar vervoer nodige middelen meer bedraagt dan de voor openbaar

vervoer beschikbare middelen zoals vermeld in het hoofdstuk voor Verkeer en Waterstaat van de Rijksbegroting, beslist Onze Minister zonodig, na overleg met gemeenten die een financiële bijdrage ontvangen, tot herverdeling van de beschikbare middelen. Daarbij houdt Onze Minister per gemeente rekening met de verhouding van aanbod en gebruik, alsmede met het niveau van het geboden openbaar vervoer.

Artikel 87

1. De aanpassing van de voor een bepaald jaar vastgestelde financiële bijdrage in de loop van dat jaar als gevolg van wijzigingen van loonkosten of van prijzen als bedoeld in artikel 46, tweede lid, van de wet, geschiedt over het loon-, onderscheidenlijk het prijsgevoelige deel van de financiële bijdrage.
2. Bij de aanpassing, bedoeld in het eerste lid, worden de richtlijnen en normen als bedoeld in artikel 75 en het prijsindexcijfer en de energie-index als bedoeld in artikel 76 toegepast.
3. De in het eerste en tweede lid bedoelde aanpassing kan, voor zover gegevens hieromtrent bekend zijn, reeds geschieden bij de bepaling van de financiële bijdrage als bedoeld in artikel 85, eerste lid.

Artikel 88

Bij verlening van de financiële bijdrage geeft Onze Minister de wijze aan waarop de bijdrage is berekend.

§ 6. Door gemeenten en vervoerders te verschaffen gegevens

Artikel 89

1. Met het oog op de vaststelling van de financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer aan een gemeente verschaffen burgemeester en wethouders van de gemeente, alsmede de vervoerder die van de gemeente een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangt, Onze Minister de volgende gegevens betreffende het openbaar vervoer in de gemeente, ieder voor zover zij redelijkerwijs kunnen worden gehouden deze gegevens te verstrekken:
a. de jaarrekening van de vervoerder die is gebaseerd op een door Onze Minister na overleg met vertegenwoordigers van gemeenten vastgesteld uniform rekeningschema;
b. gegevens over de opbrengsten van verkoop van vervoerbewijzen per kaartsoort en over andere inkomsten uit vervoer van de vervoerder;
c. gegevens omtrent het gebruik van het openbaar vervoer;
d. overige gegevens die naar het oordeel van Onze Minister noodzakelijk zijn voor de vaststelling van de financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer.
2. Onze Minister geeft aan op welke wijze de gegevens dienen te worden verstrekt.
3. De in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde jaarrekening gaat vergezeld van een toelichting op deze stukken en een verklaring van een register-accountant.

Artikel 90

1. Onze Minister beoordeelt de op grond van het bepaalde in artikel 89 overgelegde gegevens en overige bescheiden slechts met het oog op de vaststelling van de financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer.
2. Een zelfstandig onderzoek van de administratie of onderdelen daarvan vindt slechts plaats indien zulks naar het oordeel van Onze Minister voor de vaststelling van de financiële bijdrage noodzakelijk is.

§ 7. Ambtshalve beëindiging van de bijdrage

Artikel 91

1. Het orgaan dat voornemens is de verlening van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer te beeindigen, doet van dit voornemen mededeling aan degene die zulk een bijdrage ontvangt onder vermelding van de overwegingen die tot het voornemen hebben geleid.
2. Degene die een bijdrage als bedoeld in het eerste lid ontvangt, kan binnen een maand na verzending van de in het eerste lid bedoelde mededeling een verweerschrift indienen bij het orgaan.
3. Indien degene die de bijdrage ontvangt, tijdig een verweerschrift heeft ingediend, geeft het orgaan hem binnen een maand na ontvangst van het verweerschrift de gelegenheid tot een mondelinge toelichting op het verweerschrift.
4. Het orgaan zendt een schriftelijk besluit over de voorgenomen beëindiging van de verlening van de bijdrage aan degene die de bijdrage ontvangt binnen twee maanden na afloop van de in het derde lid bedoelde termijn of, indien niet tijdig een verweerschrift is ingediend, binnen twee maanden na afloop van de in het tweede lid bedoelde termijn.
5. Indien het orgaan beslist tot beëindiging van de bijdrage, vermeldt het in zijn besluit, naast de gronden waarop het berust, de datum van ingang van de beëindiging, die niet eerder mag liggen dan drie maanden na verzending van het besluit of zoveel later als de redelijke belangen van degene die de bijdrage ontvangt en van anderen die door de beëindiging van de bijdrage in hun belang kunnen worden getroffen, vereisen.

§ 8. Financiële bijdrage aan een gemeenschappelijke regeling

Artikel 92

Indien het openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling op grond van het bepaalde in artikel 42 van de wet in aanmerking komt voor een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer, is het bepaalde in de artikelen 68 tot en met 91 van dit besluit van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 8. RIJKSBIJDRAGE VOOR EXPLOITATIE VAN OPENBAAR VERVOER ANDERS DAN AAN GEMEENTEN EN DE N.V. NEDERLANDSE SPOORWEGEN

Artikel 93

Met betrekking tot aanvragen om een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer anders dan aan gemeenten en de N.V. Nederlandse Spoorwegen zijn de artikelen 68, 69 en 70 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 94

Onze Minister stelt de financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer anders dan aan gemeenten en de N.V. Nederlandse Spoorwegen, jaarlijks per vervoerder vast.

Artikel 95

1. Met het oog op de berekening van de in artikel 94 bedoelde financiële bijdrage neemt Onze Minister kosten van exploitatie van openbaar vervoer in aanmerking overeenkomstig door hem na overleg met vertegenwoordigers van vervoerders vast te stellen algemene regels.

2. De inkomsten uit vervoer, anders dan opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen, worden in enig jaar per vervoerder vastgesteld en worden als zodanig in volgende jaren in aanmerking genomen bij de berekening van de financiële bijdrage.

3. Als kosten, bedoeld in het eerste lid, neemt Onze Minister in aanmerking:

a. kosten van direct en indirect rijdend personeel;

b. capaciteitskosten;

c. kilometerkosten;

d. kosten van algemeen beheer;

e. verkoopkosten;

f. vermogenskosten;

g. kosten van infrastructuur, anders dan de infrastructuur waarvoor een financiële bijdrage als bedoeld in artikel 48 van de wet kan worden verleend;

h. kosten van voormalig personeel.

4. Indien Onze Minister aanwijzingen heeft gegeven over aan te schaffen bussen als bedoeld in artikel 153, worden de in het tweede lid, onderdeel b, bedoelde capaciteitskosten, voor zover deze worden bepaald door aanschaf van bussen, bij de vaststelling van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer slechts in aanmerking genomen, voor zover zij bussen betreffen die overeenstemmen met die aanwijzingen.

Artikel 96

Bij de vaststelling van de financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer neemt Onze Minister in aanmerking het resultaat van de toepassing van de in artikel 32 bedoelde regels en kan hij mede in aanmerking nemen:

a. te verwachten effecten op de kosten van exploitatie van openbaar vervoer als gevolg van door hem verleende financiële bijdragen voor investeringen in infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer als bedoeld in artikel 48 van de wet;

b. een verandering van de dienstregeling die voortvloeit uit een wijziging van de taakverdeling tussen interlokaal en lokaal openbaar vervoer danwel binnen het interlokaal openbaar vervoer;

c. gewijzigde onderhoudskosten van door Onze Minister in aanmerking te nemen infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer;

d. een ontwikkeling van algemene aard die buiten de sfeer van de vervoerder ligt en die van invloed is op de hoogte van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer;

e. een door hem bij de vaststelling van de kosten van exploitatie van openbaar vervoer na overleg met vertegenwoordigers van vervoerders toe te passen normering.

Artikel 97

Met betrekking tot de toerekening en toedeling van vervoeropbrengsten is het bepaalde in de artikelen 80 tot en met 84 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 98

1. De financiële bijdrage wordt voorafgaande aan het jaar waarop de financiële bijdrage betrekking heeft, bepaald door het saldo van de overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 94 tot en met 96 berekende kosten van exploitatie van openbaar vervoer en de overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 80 en 81 toegerekende vervoeropbrengsten.

2. De betaling van de financiële bijdrage geschiedt in dertien maandelijkse termijnen, waarbij in de maand april twee termijnen worden betaald.

Artikel 99

Indien voorafgaande aan het jaar waarop de financiële bijdrage betrekking heeft, blijkt dat het totaal van de voor het verrichten van openbaar vervoer nodige middelen meer bedraagt dan de voor openbaar vervoer beschikbare middelen zoals vermeld in het hoofdstuk voor Verkeer en Waterstaat van de Rijksbegroting, beslist Onze Minister zonodig, na overleg met vertegenwoordigers van vervoerders, tot tijdelijke afwijking van de in artikel 32 bedoelde regels.

Artikel 100

Met betrekking tot de aanpassing van de voor een bepaald jaar vastgestelde financiële bijdrage in de loop van dat jaar als gevolg van wijzigingen van loonkosten of van prijzen als bedoeld in artikel 46, tweede lid, van de wet, is artikel 87 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 101

Bij de verlening van de financiële bijdrage geeft Onze Minister de wijze aan waarop de bijdrage is berekend.

Artikel 102

Met betrekking tot door vervoerders te verschaffen gegevens is het bepaalde in de artikelen 89 en 90 van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 9. RIJKSBIJDRAGE VOOR EXPLOITATIE VAN OPENBAAR VERVOER AAN DE N.V. NEDERLANDSE SPOORWEGEN

Artikel 103

De financiële bijdrage voor exploitatie van het door de N.V. Nederlandse Spoorwegen verrichte openbaar vervoer wordt berekend overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 10 tot en met 13 van de Verordening (EEG) nr. 1191/69 (PbEG van 28 juni 1969, nr. L 156/1), zoals nader uitgewerkt in door Onze Minister na overleg met de N.V. Nederlandse Spoorwegen vast te stellen regels.

HOOFDSTUK 10. RIJKSBIJDRAGE VOOR INFRASTRUCTUUR TEN BEHOEVE VAN OPENBAAR VERVOER

Artikel 104

1. Aanvragen om verlening van een financiële bijdrage voor een voorgenomen investering in infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer worden ingediend bij Onze Minister.
2. De aanvrager verstrekt Onze Minister de gegevens en de bescheiden die Onze Minister voor een juiste beoordeling van de aanvraag noodzakelijk oordeelt.

Artikel 105

Onze Minister neemt een aanvraag om verlening van een financiële bijdrage voor een investering in infrastructuur niet in behandeling dan nadat de gegevens en bescheiden bedoeld in artikel 104, tweede lid, zijn verstrekt.

Artikel 106

Onze Minister vraagt gedeputeerde staten advies over een aanvraag om verlening van een financiële bijdrage voor een investering in infrastructuur van meer dan lokale betekenis ten behoeve van interlokaal openbaar vervoer waarvoor de dienstregeling door Onze Minister wordt goedgekeurd, voor zover de aanvraag door anderen dan gedeputeerde staten is ingediend.

Artikel 107

1. Onze Minister beslist binnen zes maanden op een aanvraag om verlening van een financiële bijdrage voor een investering in infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer.
2. Indien als gevolg van de complexiteit van de te behandelen aanvraag blijkt dat Onze Minister niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn kan beslissen, wordt deze termijn met drie maanden verlengd. Onze Minister doet hiervan tijdig mededeling aan de aanvrager.

Artikel 108

1. Een financiële bijdrage voor een investering in infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer kan worden verleend voor:
a. aanleg, wijziging en inrichting van railwegen, van voor openbaar vervoer bestemde rijstroken en van voorzieningen ten behoeve van openbaar vervoer op of langs bestaande wegen;
b. aanleg van, ter verbetering van de regelmaat en de doorstroming van openbaar vervoer, wenselijke voorzieningen;
c. de bouw van stations en halten ten dienste van openbaar vervoer;
d. aanleg van voorzieningen in de directe nabijheid van een station of halte ter verbetering van de bereikbaarheid van station of halte voor het overige verkeer.
2. Een bijdrage wordt slechts verleend voor zover de investering past binnen het rijksbeleid.

Artikel 109

Bij de vaststelling van een financiële bijdrage komen, met inachtneming van eisen van doelmatigheid, in aanmerking de kosten van:
a. verwerving van onroerend goed;
b. bouwrente voor zover door Onze Minister aanvaardbaar geacht;
c. materialen;
d. werkzaamheden van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de gewenste voorziening;
e. de krachtens de Wet op de Omzetbelasting 1968 verschuldigde belasting voor zover die niet kan worden teruggevorderd.

Artikel 110

1. Een bijdrage voor een investering in infrastructuur voor interlokaal openbaar vervoer waarvan de dienstregeling wordt goedgekeurd door Onze Minister alsmede voor lokaal openbaar vervoer waarvoor op grond van artikel 39 van de wet de financiële bijdrage aan de vervoerder wordt verleend, wordt slechts verleend indien de op grond van artikel 109 in aanmerking te nemen kosten van de voorziening meer bedragen dan f 100.000,–.
2. Een bijdrage voor een investering in infrastructuur voor lokaal openbaar vervoer, met uitzondering van lokaal openbaar vervoer waarvoor op grond van artikel 39 van de wet de financiële bijdrage aan de vervoerder wordt verleend, en voor interlokaal openbaar vervoer waarvoor de

bevoegdheden tot verlening van de vergunning en tot vaststelling van de dienstregeling door Onze Minister zijn overgedragen, wordt slechts verleend indien de op grond van artikel 109 in aanmerking te nemen kosten van de voorziening meer bedragen dan één procent van de totale jaarkosten van exploitatie van het openbaar vervoer waarvoor per uitkeringsgerechtigde op grond van de artikelen 38, 41, 42 en 102 van de wet een financiële bijdrage wordt verleend of indien de in aanmerking te nemen kosten meer bedragen dan f 2.000.000,–.

Artikel 111

1. Voor de voorzieningen genoemd in artikel 108, eerste lid, de onderdelen a, b en c, beloopt, behoudens het bepaalde in het vijfde lid, de bijdrage:

a. honderd procent van de op grond van artikel 109 in aanmerking te nemen kosten, indien de voorzieningen worden getroffen voor het in artikel 110, eerste lid, bedoelde vervoer;

b. tachtig procent van de op grond van artikel 109 in aanmerking te nemen kosten, indien de voorzieningen worden getroffen voor het in artikel 110, tweede lid, bedoelde vervoer.

2. Voor de voorzieningen genoemd in artikel 108, eerste lid, onderdeel d, beloopt, behoudens het bepaalde in het vijfde lid, de bijdrage vijftig procent van de op grond van artikel 109 in aanmerking te nemen kosten.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde bijdragen worden verhoogd met onderscheidenlijk tien en vijf procent van de gezamenlijke kosten, die op grond van artikel 109, de onderdelen b, c en d, in aanmerking worden genomen, als kosten van voorbereiding, administratie en toezicht, tenzij het betreft een financiële bijdrage voor infrastructuur aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen, in welk geval percentages per soorten van investeringen worden vastgesteld.

4. De bijdrage wordt verleend in de vorm van een vaste bijdrage, een voorlopige bijdrage, dan wel een voorlopige bijdrage met een vast maximum.

5. Onze Minister kent een financiële bijdrage voor infrastructuur niet of niet geheel toe, indien de beschikbare middelen zoals vermeld bij het desbetreffende artikel in het hoofdstuk voor Verkeer en Waterstaat van de Rijksbegroting niet toereikend zijn.

Artikel 112

Bij het vaststellen van de bijdrage worden buiten beschouwing gelaten de kosten die naar het oordeel van Onze Minister redelijkerwijs ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht.

Artikel 113

Onze Minister geeft nadere regels over de financiële bijdrage voor infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer. Deze regels bevatten in ieder geval bepalingen over:

a. in voorgenomen investeringen te treffen voorzieningen ter uitvoering van het rijksbeleid;

b. op grond van artikel 104, tweede lid, te verstrekken gegevens en bescheiden en de wijze waarop controle op deze gegevens en bescheiden wordt uitgeoefend;

c. de controle op de besteding van de financiële bijdrage.

HOOFDSTUK 11. BIJ VERLENING VAN VERGUNNINGEN VOOR BESLOTEN BUSVERVOER TE HANTEREN NORMEN

Artikel 114

1. Een vervoerder toont vraag van voldoende omvang en tijdsduur naar door hem te verrichten vervoer als bedoeld in artikel 50, tweede lid, van de wet aan, indien hij ten genoegen van Onze Minister bewijsstukken overlegt waaruit blijkt dat hij in elk van twee aaneengesloten jaren minimaal drie maanden vervoer kan verrichten dat qua omvang ten minste gelijk is aan een door Onze Minister vast te stellen norm voor de benutting van bussen, uitgedrukt in ritdagen.

2. Onze Minister stelt de in het eerste lid bedoelde norm vast na overleg met organisaties van vervoerders die besloten busvervoer verrichten.

Artikel 115

In de vergunning wordt het aantal bussen vermeld dat ten hoogste kan worden ingezet voor het verrichten van besloten busvervoer voor zoveel als de in artikel 114 bedoelde norm wordt bereikt.

Artikel 116

1. Onze Minister toetst, gerekend vanaf het tijdstip van verlening of wijziging van een vergunning voor onbepaalde tijd, elk derde jaar in hoeverre bij het verrichten van besloten busvervoer de in artikel 114 bedoelde norm wordt bereikt.

2. Onze Minister kan na toetsing een vergunning met inachtneming van het bepaalde in artikel 115 wijzigen indien de gemiddelde benutting van het aantal in de vergunning vermelde bussen gedurende een periode van ten minste één jaar meer dan tien procent is gedaald beneden de in artikel 114 bedoelde norm.

3. Onze Minister kan na toetsing een vergunning intrekken indien de benutting van het aantal in de vergunning vermelde bussen gezamenlijk gedurende een periode van ten minste één jaar minder bedraagt dan de in artikel 114 bedoelde norm voor één bus.

Artikel 117

Onze Minister geeft regels over de door vervoerders te verschaffen gegevens voor de vaststelling van de in artikel 114 bedoelde norm alsmede voor de in artikel 116 bedoelde toetsing.

HOOFDSTUK 12. INTERNATIONAAL VERVOER PER BUS EN AUTO

§ 1. Definities

Artikel 118

Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. Verordening nr. 117/66/EEG: Verordening nr. 117/66/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 juli 1966 betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen (PbEG van 9 augustus 1966, nr. 147);

b. Verordening (EEG) nr. 1016/68: Verordening (EEG) nr.1016/68 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 9 juli 1968 betreffende de invoering van modellen van de controledocumenten bedoeld in de artikel 6 en 9 van Verordening nr. 117/66/EEG van de Raad (PbEG van 22 juli 1968, nr. L 173);

c. Verordening (EEG) nr. 516/72: Verordening (EEG) nr. 516/72 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 februari 1972 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor pendelvervoer met autobussen (autocars) tussen de Lid-Staten (PbEG van 20 maart 1972, nr. L 67);

d. Verordening (EEG) nr. 517/72: Verordening (EEG) nr. 517/72 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 28 februari 1972 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de Lid-Staten (PbEG van 20 maart 1972, nr. L 67);

e. ASOR: Overeenkomst betreffende internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen als bedoeld in Besluit 82/505/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen houdende afsluiting van deze overeenkomst (PbEG van 5 augustus 1982, nr. L 230);

f. Benelux-beschikking:

Beschikking van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie van 11 december 1968 M(68) 22, inzake de gemeenschappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het ongeregelde internationale reizigersvervoer over de weg;

g. derde land: overeenkomstsluitende partij bij de ASOR, niet zijnde de Europese Gemeenschappen of een Lid-Staat;

h. ander land: land, niet zijnde een Lid-Staat of een derde land;

i. Geregeld vervoer:

1°. in de relatie met andere Lid-Staten: geregeld vervoer in de zin van artikel 1, eerste lid, van de Verordening (EEG) nr. 117/66, voor zover dat vervoer beantwoordt aan de in artikel 4, eerste lid, van de verordening bedoelde voorwaarden,

2°. in de relatie met derde landen: geregeld vervoer als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de ASOR,

3°. in de relatie met andere landen: geregeld vervoer als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de ASOR, tenzij anders bepaald in de met deze landen gesloten overeenkomsten;

j. Een bijzondere vorm van geregeld vervoer:

1°. in de relatie met andere Lid-Staten: een bijzondere vorm van geregeld vervoer in de zin van artikel 1, derde lid, van de Verordening (EEG) nr. 117/66, voor zover dat vervoer beantwoordt aan de in artikel 4, eerste lid, van de verordening bedoelde voorwaarde,

2°. in de relatie met derde landen: een bijzondere vorm van geregeld vervoer in de zin van artikel 3, tweede lid, van de ASOR,

3°. in de relatie met andere landen: een bijzondere vorm van geregeld vervoer als bedoeld in artikel 3, tweede lid, van de ASOR, tenzij anders bepaald in de met deze landen gesloten overeenkomsten;

k. Pendelvervoer:

1°. in de relatie met andere Lid-Staten: vervoer in de zin van artikel 2 van de Verordening (EEG) nr. 117/66, voor zover dat vervoer beantwoordt aan de in artikel 4, eerste lid, van de verordening bedoelde voorwaarden en zoals dit vervoer nader is bepaald bij de artikelen 9, 10 en 11 van de Verordening (EEG) nr. 516/72;

2°. in de relatie met derde landen: pendelvervoer als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de ASOR,

3°. in de relatie met andere landen: pendelvervoer als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de ASOR, tenzij anders bepaald in de met deze landen gesloten overeenkomsten;

l. Ongeregeld vervoer:

1°. in de relatie met andere Beneluxlanden: ongeregeld vervoer in de zin van artikel 2 van de Benelux-beschikking,

2°. in de relatie met andere Lid-Staten: ongeregeld vervoer in de zin van artikel 3 van de Verordening (EEG) nr. 117/66 voor zover dat vervoer beantwoordt aan de in artikel 4, eerste lid, van de verordening bedoelde voorwaarden,

3°. in de relatie met derde landen: ongeregeld vervoer in de zin van artikel 2, eerste lid, van de ASOR voor zover dat vervoer beantwoordt aan de in artikel 1 van deze overeenkomst bedoelde voorwaarden,

4°. in de relatie met andere landen: het grensoverschrijdend vervoer van personen met autobussen dat noch aan de definitie van geregeld vervoer in de onderdelen h of i, noch aan de definitie van pendelvervoer in onderdeel j beantwoordt. Het omvat:

- het vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt,
- het vervoer waarbij de heenreis met en de terugreis zonder reizigers plaatsvindt,
- alle andere vormen van vervoer.

§ 2. Algemene bepalingen

Artikel 119

Op vervoer van personen waarbij ten minste één grens tussen landen wordt overschreden, verricht met bussen of auto's die blijkens het kenteken elders dan in Nederland zijn ingeschreven, is de wet slechts van toepassing voor zover als is voorzien in dit hoofdstuk.

Artikel 120

1. Onze Minister kan ter uitvoering van internationale overeenkomsten of van besluiten van volkenrechtelijke organisaties nadere regels geven die, voor zover nodig, kunnen afwijken van het in dit besluit bepaalde.

2. Indien Onze Minister krachtens het eerste lid regels heeft gegeven die afwijken van het in dit besluit bepaalde, doet hij binnen een jaar na vaststelling van deze regels een voordracht aan Ons tot wijziging van dit besluit.

§ 3. Geregeld vervoer en een bijzondere vorm van geregeld ververvoer van en naar andere Lid-Staten

Artikel 121

Het is verboden geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar andere Lid-Staten te verrichten in strijd met het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 517/72.

Artikel 122

Voor het verrichten van geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar andere Lid-Staten wordt aan de in Nederland gevestigde vervoerder slechts een vergunning verleend indien hem een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of van besloten busvervoer is verleend.

Artikel 123

1. Onze Minister beslist op een aanvraag om een vergunning voor het verrichten van geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar andere Lid-Staten.

2. Onze Minister kan ambtshalve of op verzoek van degene aan wie de vergunning is verleend, de vergunning verlengen, wijzigen of intrekken.

Artikel 124

1. Onze Minister beslist op een verzoek om overdracht van een vergunning voor het verrichten van geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar andere Lid-Staten of van de exploitatie van dat vervoer.
2. De vergunning en de exploitatie van het vervoer waarop de vergunning betrekking heeft, kunnen slechts te zamen worden overgedragen.

Artikel 125

De vervoerder die geregeld vervoer of een bijzonder vorm van geregeld vervoer van een naar andere Lid-Staten verricht, draagt zorg dat in de bus waarmee het vervoer wordt verricht aanwezig is:
a. de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of een door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van deze vergunning;
b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft, voor zover hij in het bezit is van een vergunning voor besloten busvervoer: het vergunningbewijs voor besloten busvervoer;
c. het exploitatiereglement als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de verordening (EEG) nr. 517/72.

§ 4. Geregeld vervoer en een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen en andere landen

Artikel 126

1. Het is verboden geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen of andere landen te verrichten zonder een daartoe strekkende vergunning.
2. Het bepaalde in de artikelen 122, 123 en 124 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 127

Aanvragen om een vergunning voor het verrichten van geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen en andere landen worden slechts in behandeling genomen, indien bij de aanvraag gebruik is gemaakt van door Onze Minister vastgestelde formulieren.

Artikel 128

1. Indien de vervoerder, aan wie een vergunning is verleend voor het verrichten van geregeld vervoer, het voornemen heeft de exploitatie te beëindigen voordat de vergunning haar geldigheid heeft verloren, stelt hij uiterlijk drie maanden vóór het tijdstip waarop hij zich voorstelt de exploitatie te beëindigen, Onze Minister schriftelijk in kennis van dit voornemen onder opgave van de redenen.
2. De vervoerder maakt zijn voornemen bekend op zodanige wijze, dat de betrokken reizigers en overige belanghebbenden ervan kunnen kennisnemen.

Artikel 129

De vervoerder die geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen en andere landen verricht, draagt zorg dat in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht aanwezig is:
a. de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of een door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van deze vergunning;

b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft, voor zover hij in het bezit is van een vergunning voor besloten busvervoer: het vergunningbewijs voor besloten busvervoer.

Artikel 130

1. De in Nederland gevestigde vervoerder die geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen of andere landen verricht, verstrekt aan Onze Minister jaarlijks van elk geregeld vervoer en elke bijzondere vorm van geregeld vervoer de kwartaalgegevens in een vervoerverslag.
2. De in het eerste lid bedoelde kwartaalgegevens bevatten in ieder geval:
a. het aantal vervoerde personen;
b. het aantal reizigerskilometers;
c. het aantal voertuigkilometers;
d. het aantal gebezigde voertuigen en aangeboden zitplaatsen.
3. Onze Minister stelt het model vast voor het in het eerste lid bedoelde vervoerverslag.

§ 5. Pendelvervoer van en naar andere Lid-Staten

Artikel 131

Het is verboden pendelvervoer van en naar andere Lid-Staten te verrichten in strijd met het bepaalde in de Verordening (EEG) nr. 516/72.

Artikel 132

Voor het verrichten van pendelvervoer van en naar andere Lid-Staten wordt aan de in Nederland gevestigde vervoerder slechts een vergunning verleend indien hem een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of van besloten busvervoer is verleend.

Artikel 133

1. Onze Minister beslist op een aanvraag om een vergunning voor het verrichten van pendelvervoer van en naar andere Lid-Staten.
2. Onze Minister kan ambtshalve of op verzoek van degene aan wie de vergunning is verleend, de vergunning wijzigen of intrekken.

Artikel 134

De vervoerder die pendelvervoer verricht van en naar andere Lid-Staten, draagt zorg dat in de bus waarmee het vervoer wordt verricht aanwezig is:
a. de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of een door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van deze vergunning;
b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft, voor zover hij in het bezit is van een vergunning voor besloten busvervoer: het vergunningbewijs voor besloten busvervoer;
c. van elke rit een lijst met namen van de reizigers.

§ 6. Pendelvervoer van en naar derde landen en andere landen

Artikel 135

1. Het is verboden pendelvervoer van en naar derde landen en andere landen te verrichten zonder een daartoe strekkende vergunning, tenzij met een land is overeengekomen dat geen vergunning is vereist.
2. Het bepaalde in de artikelen 132 en 133 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 136

Aanvragen om een vergunning voor het verrichten van pendelvervoer van en naar derde landen en andere landen worden slechts in behandeling genomen, indien bij de aanvraag gebruik is gemaakt van door Onze Minister vastgestelde formulieren.

Artikel 137

De vervoerder die pendelvervoer verricht van en naar derde landen of andere landen, draagt zorg dat in de bus waarmee dat vervoer wordt verricht aanwezig is:

a. de vergunning krachtens welke het vervoer wordt verricht of een door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van deze vergunning;

b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft, voor zover hij in het bezit is van een vergunning voor besloten busvervoer: het vergunningbewijs voor besloten busvervoer.

§ 7. Ongeregeld vervoer met bussen uit Lid-Staten, derde landen en andere landen

Artikel 138

1. Het is verboden met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in België of Luxemburg, ongeregeld vervoer te verrichten in strijd met het bepaalde in de Benelux-beschikking.

2. Het is, onverminderd het bepaalde in het eerste lid, verboden met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in Lid-Staten, ongeregeld vervoer te verrichten in strijd met het bepaalde in Verordening nr. 117/66/EEG of Verordening (EEG) nr. 1016/68.

3. Het is verboden met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in derde landen, ongeregeld vervoer te verrichten in strijd met het bepaalde in de ASOR.

Artikel 139

1. Een bewijs van toelating van vervoer is vereist voor:

a. het vervoer, bedoeld in artikel 2, onderdeel D2, van de Benelux-beschikking;

b. het vervoer, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdeel c, van Verordening nr. 117/66/EEG, met uitzondering van het in artikel 5, tweede lid, van deze verordening bedoelde vervoer;

c. het vervoer, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c, van de ASOR, met uitzondering van het in artikel 5, tweede lid, van deze overeenkomst bedoelde vervoer.

2. Een bewijs van toelating van vervoer wordt op verzoek afgegeven door Onze Minister.

Artikel 140

1. Het is verboden met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in een ander land, ongeregeld vervoer te verrichten zonder een bewijs van toelating van vervoer, tenzij anders is bepaald in een met dit land gesloten overeenkomst.

2. Een bewijs van toelating van vervoer wordt op verzoek afgegeven door Onze Minister.

Artikel 141

De in Nederland gevestigde vervoerder, die ongeregeld vervoer als bedoeld in deze paragraaf verricht, dient te beschikken over een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of van besloten busvervoer.

Artikel 142

1. Verzoeken om afgifte van een in artikel 2 van de Verordening (EEG) nr. 1016/68 en in artikel 7 van de ASOR bedoeld reisbladenboekje voor het verrichten van ongeregeld vervoer worden ingediend bij Onze Minister.

2. De vervoerder draagt zorg dat wordt voldaan aan de in de artikelen 3 en 4 van de Verordening (EEG) nr. 1016/68, de artikelen 8 en 9 van de ASOR en artikel 6 van de Benelux-beschikking gegeven voorschriften.

Artikel 143

Voor ongeregeld vervoer met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in een der Beneluxlanden, in de Bondsrepubliek Duitsland of in Denemarken, behoeft de onder punt 6 van het reisblad bedoelde lijst van reizigers niet te worden opgesteld, maar kan worden volstaan met opgave van het aantal reizigers.

Artikel 144

De vervoerder die ongeregeld vervoer verricht met bussen van en naar België, Luxemburg, Lid-Staten of derde landen, draagt zorg dat in de bus waarmee het vervoer wordt verricht aanwezig is:

a. de vergunning of het bewijs van toelating van vervoer krachtens welke het vervoer wordt verricht of een door Onze Minister gewaarmerkt afschrift van de vergunning;

b. indien het vervoer door een in Nederland gevestigde vervoerder betreft, voor zover hij in het bezit is van een vergunning voor besloten busvervoer: het vergunningbewijs voor besloten busvervoer.

Artikel 145

De vervoerder die ongeregeld vervoer verricht met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in een ander land, draagt zorg dat:

a. een door Onze Minister afgegeven bewijs van toelating van vervoer, voor zover vereist op grond van artikel 140, in de bus aanwezig is;

b. voorschriften, door Onze Minister gegeven ter verzekering van de naleving van bij internationale overeenkomst vastgestelde voorwaarden, in acht worden genomen.

§ 8. Vervoer van eigen werknemers

Artikel 146

1. In afwijking van het bepaalde in de paragrafen 3 tot en met 7 zijn op het vervoer van eigen werknemers, bedoeld in artikel 6 van de Verordening nr. 117/66/EEG, met bussen die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in één der Lid- Staten, genoemd artikel alsmede artikel 1 van de Verordening (EEG) nr. 1016/68 van toepassing.

2. Voor het in het eerste lid bedoelde vervoer met een bus die blijkens het kenteken is ingeschreven in Nederland, wordt de verklaring, bedoeld in artikel 6 van de Verordening (EEG) nr. 117/66/EEG, afgegeven door Onze Minister.

§ 9. Internationaal taxivervoer

Artikel 147

1. Artikel 5 van de wet is niet van toepassing op taxivervoer met auto's die blijkens het kenteken elders dan in Nederland zijn ingeschreven, mits het betreft:

a. vervoer in gesloten rondritten, dat wil zeggen vervoer dat begint en eindigt in het land waar de auto is ingeschreven en dat wordt uitgevoerd met dezelfde auto waarbij over het gehele traject dezelfde reizigers worden vervoerd;

b. vervoer waarbij de heenreis met reizigers en de terugreis naar het land waar de auto is ingeschreven, zonder reizigers geschiedt;

c. vervoer waarbij de heenreis zonder reizigers geschiedt ten einde reizigers op te nemen die de auto hadden besteld vóór hun aankomst in Nederland, met een bestemming buiten Nederland.

2. Artikel 5 van de wet is evenmin van toepassing op taxivervoer met auto's die blijkens het kenteken zijn ingeschreven in België of Luxemburg, waarbij de heenreis zonder reizigers geschiedt ten einde reizigers op te nemen die de auto hadden besteld voordat de auto Nederland was binnengekomen.

3. De vervoerder die taxivervoer als bedoeld in het eerste en tweede lid verricht, dient te beschikken over een vergunning voor het verrichten van taxivervoer in het land waar de auto is ingeschreven.

Artikel 148

1. Voor het verrichten van ander taxivervoer dan als bedoeld in artikel 147 met auto's die blijkens het kenteken elders dan in Nederland zijn ingeschreven, is een bewijs van toelating van vervoer vereist.

2. Verzoeken om afgifte van een bewijs van toelating van vervoer worden ingediend bij Onze Minister.

3. Een bewijs van toelating van vervoer wordt slechts verleend aan de vervoerder die beschikt over een vergunning voor het verrichten van taxivervoer in het land waar de auto is ingeschreven.

Artikel 149

De vervoerder die taxivervoer als bedoeld in de artikelen 147 en 148 verricht, draagt zorg dat:

a. voorschriften, door Onze Minister gegeven ter verzekering van de naleving van bij internationale overeenkomst vastgestelde voorwaarden, in acht worden genomen;

b. in de auto, voor zover vereist, aanwezig is de vergunning voor het verrichten van taxivervoer in het land waar de auto is ingeschreven of een gewaarmerkt afschrift daarvan dan wel een bewijs van toelating van vervoer als bedoeld in artikel 148;

c. in de auto een volledig en naar waarheid vóór de aanvang van de rit ingevuld door Onze Minister vastgesteld controledocument aanwezig is, waarop ten minste is aangegeven naam en adres van de vervoerder, naam van de bestuurder, de datum, kenteken en zonodig plaatsnummer van de auto, plaats en tijdstip van vertrek van de rit en plaats en tijdstip van instappen en uitstappen van reizigers.

HOOFDSTUK 13. BEZWAARSCHRIFT TEGEN DE DIENSTREGELING

Artikel 150

Een bezwaarschrift tegen een door Onze Minister vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling bevat de gronden waarop het berust.

Artikel 151

Onze Minister deelt zijn beslissing op het bezwaarschrift mee aan de indiener van het bezwaarschrift, alsmede aan de vervoerder die de dienstregeling waarop het bezwaar betrekking heeft, uitvoert.

Artikel 152

Indien Onze Minister een bezwaar gegrond verklaart, is op diens aanwijzing de in artikel 151 bedoelde vervoerder verplicht binnen een door Onze Minister bepaalde termijn een zodanig voorstel tot wijziging van de dienstregeling ter vaststelling of goedkeuring voor te leggen dat aan het bezwaar wordt tegemoet gekomen.

HOOFDSTUK 14. EISEN TE STELLEN AAN VERVOERDERS, BESTUURDERS EN MATERIEEL

Artikel 153

1. Gemeenten en vervoerders die een rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangen en openbaar vervoer per bus verrichten, stellen een programma van eisen vast waaraan voor openbaar vervoer bestemde bussen dienen te voldoen.
2. Het programma van eisen wordt ter goedkeuring voorgelegd aan Onze Minister.
3. Indien het uit overwegingen van te verlenen dienstbetoon, standaardisatie of aankoopbeleid wenselijk is, kan Onze Minister met betrekking tot de aan te schaffen bussen aanwijzingen geven aan een gemeente of een vervoerder, die een rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangt.

Artikel 154

In een auto waarmee taxivervoer wordt verricht dient een taxameter aanwezig te zijn die zichtbaar voor de reiziger de vervoerprijs overeenkomstig de vastgestelde tarieven aangeeft, tenzij de auto uitsluitend wordt gebruikt voor gedurende een bepaalde periode meermalen te verrichten vervoer waarvoor schriftelijk in een overeenkomst tarieven zijn vastgelegd, als bedoeld in artikel 60, eerste lid, van de wet.

Artikel 155

Behoudens in geval schriftelijk in een overeenkomst tarieven zijn vastgelegd voor gedurende een bepaalde periode meermalen te verrichten taxivervoer, mag taxivervoer dat zich beperkt tot het gebied waarvoor een vergunning is verleend, slechts worden verricht indien de in de auto aanwezige taxameter wordt gebruikt.

Artikel 156

1. Gedeputeerde staten dan wel het openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling indien de bevoegdheden tot het verlenen van een vergunning en tot het vaststellen van de tarieven zijn overgedragen, verstrekken de vervoerder die taxivervoer verricht lijsten van de vastgestelde tarieven.
2. In een auto waarmee taxivervoer wordt verricht, dient zichtbaar voor de reiziger een tarieflijst als bedoeld in het eerste lid aanwezig te zijn, tenzij schriftelijk in een overeenkomst tarieven zijn vastgelegd voor gedurende een bepaalde periode meermalen te verrichten vervoer.

Artikel 157

1. Met het besturen van een bus of auto mogen slechts worden belast zij, die in het bezit zijn van een niet ouder dan vijf jaren zijnde geneeskundige verklaring, dat de betrokkene geen lichamelijke of geestelijke afwijkingen

heeft, welke hem zouden kunnen beletten een bus of auto naar behoren te besturen, en dat hij in het bezit is van een voldoende gehoor- en gezichtsvermogen. De geneeskundige verklaring wordt afgegeven door een andere arts dan de huisarts van betrokkene.

2. Indien het orgaan dat vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer heeft verleend, vermoedt dat de bestuurder van een bus of auto, werkzaam in het in de vergunning voorziene vervoer, niet meer voldoet aan de in het eerste lid bedoelde eisen, is het bevoegd te verlangen, dat die bestuurder zich binnen een door het orgaan vast te stellen termijn aan een nieuw geneeskundig onderzoek onderwerpt. Indien dit onderzoek daartoe aanleiding geeft, kan de in het eerste lid bedoelde geneeskundige verklaring worden ingetrokken.

Artikel 158

1. Onze Minister kan nadere regels geven over de inrichting en uitrusting van trein, metro, tram, bus en auto.

2. Gedeputeerde staten kunnen nadere regels geven over de inrichting en uitrusting van auto's waarmee taxivervoer wordt verricht.

HOOFDSTUK 15. KEURING VAN BUSSEN EN AUTO'S

Artikel 159

1. Een bus of auto wordt niet in gebruik genomen dan na door de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer te zijn onderzocht en goedgekeurd overeenkomstig door Onze Minister te geven regels.

2. De eigenaar of houder van de bus of auto verstrekt aan de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer alle voor een goede beoordeling nodige tekeningen en gegevens.

3. Ten bewijze van de goedkeuring wordt de eigenaar of houder een keuringsbewijs uitgereikt, waarvan het model door de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer wordt vastgesteld.

4. Het keuringsbewijs vermeldt onder meer het grootste aantal personen buiten de bestuurder dat met de bus of auto mag worden vervoerd, alsmede tot wanneer de goedkeuring van kracht is.

5. De Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer is bevoegd aan de goedkeuring van bussen of auto's, waarvan de inrichting afwijkt van de gebruikelijke, de voorwaarde te verbinden, dat deze bussen of auto's slechts mogen worden gebruikt voor het in het keuringsbewijs omschreven vervoer.

Artikel 160

1. Een bus of auto wordt bovendien door de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer onderzocht:

a. uiterlijk twaalf maanden na het in gebruik nemen en telkens voordat de laatste goedkeuring haar kracht verliest;

b. na elke belangrijke wijziging;

c. na elke belangrijke herstelling;

d. na een ongeval, waardoor belangrijke beschadiging is ontstaan;

e. wanneer hij of een door hem aangewezen ambtenaar onderzoek om redenen van veiligheid nodig acht.

2. Indien het onderzoek niet tot goedkeuring kan leiden, mag de bus of auto niet weer in gebruik worden genomen dan nadat uit een hernieuwd onderzoek is gebleken, dat de door de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer nodig geachte voorzieningen zijn aangebracht; in afwachting van het hernieuwd onderzoek kan de directeur het keuringsbewijs innemen of doen innemen.

3. Bij goedkeuring wordt in het keuringsbewijs bepaald tot wanneer de goedkeuring van kracht is; dit tijdstip kan niet later worden gesteld dan twaalf maanden na de dag tot welke de vorige goedkeuring van kracht was, met dien verstande, dat voor een bus of auto die na laatstbedoeld tijdstip onderzocht wordt de goedkeuring van kracht is tot uiterlijk twaalf maanden na de dag, waarop het onderzoek plaats vindt.

4. Indien een bus of auto ingevolge het bepaalde in het eerste lid, aanhef en de onderdelen b, c, d of e, zou moeten worden onderzocht, maar het motorrijtuig niet voor het onderzoek wordt aangeboden, kan de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer het keuringsbewijs innemen of doen innemen.

Artikel 161

Indien een bus of auto na een ingevolge artikel 160, eerste lid, onderdeel a, verricht onderzoek wordt goedgekeurd, wordt door de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer op de bus of de auto een keuringsteken aangebracht van een door de directeur vastgesteld model volgens door de directeur te stellen regels.

Artikel 162

1. Het is verboden een bus of auto te gebruiken voor personenvervoer indien daarin niet aanwezig is het geldig keuringsbewijs of, in het geval bedoeld in artikel 159, vijfde lid, voor ander vervoer te gebruiken dan waartoe de bus of auto blijkens dat keuringsbewijs mag worden gebruikt.

2. De bestuurder van een bus of auto waarmee personenvervoer wordt verricht, moet het keuringsbewijs op eerste vordering aan de ambtenaren, bedoeld in artikel 80, eerste lid, der wet, behoorlijk ter inzage afgeven.

Artikel 163

1. Indien een ongeval geschiedt met een bus of auto waarmee personenvervoer wordt verricht, geeft de vervoerder terstond daarvan schriftelijke kennis aan de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

2. De Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer stelt een formulier vast voor de kennisgeving aan hem als bedoeld in het eerste lid.

Artikel 164

De Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer maakt de in de artikelen 159, derde lid, en 161 bedoelde modellen en het in artikel 163, tweede lid, bedoelde formulier bekend in de Nederlandse Staatscourant.

Artikel 165

Onze Minister stelt de vergoedingen vast, welke verschuldigd zijn voor de kosten van het onderzoek, bedoeld in de artikelen 159 en 160.

HOOFDSTUK 16. OPSPORING EN STRAFBEPALING

§ 1. Opsporing

Artikel 166

1. De krachtens artikel 82 van de wet door Onze Minister aangewezen personen, leggen, alvorens hun ambt als opsporingsambtenaar te aanvaarden, de volgende eed of belofte af:

«Ik zweer (ik beloof), dat ik alle plichten die mij bij of krachtens de Wet personenvervoer worden opgelegd, eerlijk en naar behoren zal vervullen».

2. De eed of belofte, bedoeld in het eerste lid, wordt afgelegd in handen van de kantonrechter, tot wiens rechtsgebied de woonplaats van de opsporingsambtenaar behoort.

3. De griffier van het betrokken kantongerecht geeft van de in handen van de kantonrechter afgelegde eed of belofte kennis aan de vergunninghouder, waarbij de opsporingsambtenaar in dienst is, en aan Onze Minister.

§ 2. Strafbepaling

Artikel 167

Overtreding van elk der voorschriften, vervat in de artikelen 17, 20, tweede lid, 45, vierde en vijfde lid, 46, tweede en derde lid, 47, tweede lid, 50, eerste en derde lid, 51, 52, 53, 56, 57, derde, vierde en vijfde lid, 59, tweede, derde en vierde lid, 60, 121, 126, 128, 129, 130, 131, 135, 137, 138, 139, eerste lid, 140, eerste lid, 141, 142, tweede lid, 144, 145, 146, eerste lid, 147, derde lid, 148, 149 en 152, vormt een strafbaar feit in de zin van artikel 93, tweede lid, van de wet.

HOOFDSTUK 17. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

§ 1. Overgangsbepalingen

Artikel 168

Algemeen verbindende voorschriften met betrekking tot onderwerpen, waaromtrent regeling door Onze Minister wordt voorgeschreven in de artikelen 32 eerste lid, 33, tweede lid, 71, eerste lid, 72, 84, 89 en 153 kunnen worden vastgesteld zonder de hiervoor voorgeschreven procedures van overleg en advies te volgen, voor zover zij in werking treden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel 169

De door de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer vastgestelde modellen en het door hem vastgestelde formulier, waarvan vaststelling door de Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer wordt voorgeschreven in de artikelen 159, derde lid, 161 en 163, tweede lid, die gelden op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, worden aangemerkt als de modellen en het formulier die zijn vastgesteld krachtens evengenoemde artikelen van dit besluit.

Artikel 170

Voor zolang vergunningen, verleend op grond van de Wet Autovervoer Personen, geldig blijven overeenkomstig de artikelen 95, 98, 99, 100 en 101 van de wet, behouden ook de op deze vergunningen verstrekte vergunningbewijzen hun geldigheid, behoudens het bepaalde in artikel 20.

Artikel 171

Een dienstregeling van openbaar vervoer, die geldt op het tijdstip van het in werking treden van de wet en dit besluit, behoudt haar geldigheid tot het verstrijken van haar geldigheidsduur.

Artikel 172

1. Een aanvraag om verlening van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer, bij Onze Minister ingediend voorafgaande aan de inwerkingtreding van dit besluit, geldt, voor zover daarop bij het in werking treden van dit besluit niet afwijzend is beslist, als een aanvraag die is ingediend overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.
2. De wet en dit besluit zijn niet van toepassing op de verlening van financiële bijdragen voor exploitatie van openbaar vervoer die betrekking hebben op de jaren voorafgaande aan het jaar waarin wet en besluit in werking zijn getreden.

Artikel 173

1. Een aanvraag om verlening van een financiële bijdrage voor infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer, bij Onze Minister ingediend voorafgaande aan de inwerkingtreding van dit besluit, geldt, voor zover daarop bij het in werking treden niet is beslist, als een aanvraag die is ingediend overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.
2. De wet en dit besluit zijn niet van toepassing op financiële bijdragen voor infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer die zijn verleend voorafgaande aan het jaar waarin wet en besluit in werking zijn getreden.

Artikel 174

De persoon die op grond van artikel 82 van de wet is aangewezen als opsporingsambtenaar en reeds was beëdigd op grond van de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer, wordt aangemerkt als beëdigd op grond van de Wet en het Besluit personenvervoer.

Artikel 175

1. Het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 (Stb. 1975,69) wordt ingetrokken.
2. Het Besluit vervoersvoorwaarden openbaar vervoer (Stb. 1986, 396) wordt ingetrokken.

Artikel 176

Het Metroreglement (Stb. 1981, 700)[1] wordt als volgt gewijzigd:
a. het eerste en het derde lid van artikel 78 vervallen; de leden 2, 4 en 5 van dit artikel worden onderscheidenlijk genummerd 1, 2 en 3;
b. in het, overeenkomstig de gewijzigde nummering, tweede lid van artikel 78 worden de woorden «tweede lid» vervangen door: eerste lid;
c. in de aanhef van het, overeenkomstig de gewijzigde nummering, derde lid van artikel 78 vervallen de woorden «en tweede»;
d. de artikelen 79 en 80 vervallen.

Artikel 177

Het Algemeen Reglement Vervoer (Stb. 1966, 566)[2] wordt als volgt gewijzigd:
a. het eerste en het derde lid van artikel 5 vervallen; de leden, 2, 4 en 5 van dit artikel worden onderscheidenlijk genummerd 1, 2 en 3;
b. in het, overeenkomstig de gewijzigde nummering, tweede lid van artikel 5 worden de woorden «tweede lid» vervangen door: eerste lid;
c. in de aanhef van het, overeenkomstig de gewijzigde nummering, derde lid van artikel 5 vervallen de woorden «en tweede»;
d. de artikelen 6 en 7 vervallen.

Artikel 178

Aan artikel 65 van het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K377)[3] wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

n. motorvoertuigen en aanhangwagens, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, moeten voldoen aan de volgende eisen:

1. zij moeten zijn uitgerust met in behoorlijke staat verkerende middelen tot het blussen van brand;

2. zij moeten zijn voorzien van nooduitgangen overeenkomstig nader door Onze Minister te geven en in de Nederlandse Staatscourant bekend te maken regels.

Indien het motorvoertuig bestaat uit een samenstel van trekker en oplegger, dient de oplegger aan de onder 1 en 2 genoemde eisen te voldoen.

Artikel 179

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181)[3] wordt als volgt gewijzigd:

a. in artikel 95a, tweede lid, onder VIII, worden de woorden «personen tegen vergoeding als bedrijf of als nevenbedrijf als bedoeld in de Wet Autovervoer Personen (Stb. 1975, 68) worden vervoerd» vervangen door: openbaar vervoer, besloten busvervoer of taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175) wordt verricht;

b. in artikel 111, eerste lid, onderdeel f, alsmede in artikel 111a, derde lid, worden de worden «gebezigd in de uitoefening van een autobusdienst in de zin van de Wet Autovervoer Personen (Stb. 1975, 68)» vervangen door: bij het verrichten van openbaar vervoer in de zin van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175.);

c. in artikel 121, vierde lid, alsmede in artikel 129, worden de woorden «gebezigd in de uitoefening van een autobusdienst in de zin van de Wet Autovervoer Personen (Stb. 1975, 68)» vervangen door: bij het verrichten van openbaar vervoer in de zin van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175).

Artikel 180

In artikel 1, de onderdelen d en e, van het Rijtijdenbesluit (Stb. 1977, 547)[4] worden de woorden «Wet Autovervoer Personen» respectievelijk vervangen door: Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175) en Wet personenvervoer.

Artikel 181

Het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1966 (Stb. 1966, 383)[5] wordt als volgt gewijzigd:

a. In artikel 5a wordt de tekst van de aanhef vervangen door: Auto's, waarmee uitsluitend openbaar vervoer of taxivervoer in de zin van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175) wordt verricht, zijn vrijgesteld van belasting, mits de houder:

b. De tekst van artikel 5a, onderdeel b, onder ten eerste, wordt vervangen door:

1. het orgaan dat de vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of voor het verrichten van taxivervoer ingevolge de Wet personenvervoer heeft verleend;

Artikel 182

In artikel 3 van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Stb. 1964, 410)[6] worden de woorden «artikel 4 van de Wet Autovervoer Personen» vervangen door: artikel 5 van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175).

[1] Gewijzigd bij koninklijk besluit van 12 juli 1986, Stb. 397
[2] Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 12 juli 1986, Stb. 397
[3] Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 23 december 1986, Stb. 650
[4] Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 29 september 1986, Stb. 484
[5] Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 december 1984, Stb. 639
[6] Laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 15 december 1971, Stb. 751

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 12 januari 1988, nr. 7

§ 2. Inwerkingtreding en citeertitel

Artikel 183

De Wet personenvervoer en dit besluit treden in werking met ingang van 1 januari 1988.

Artikel 184

Dit besluit kan worden aangehaald als: Besluit personenvervoer.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State en aan de Algemene Rekenkamer.

's-Gravenhage, 28 oktober 1987

Beatrix

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

Uitgegeven de *eerste* december 1987

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

NOTA VAN TOELICHTING BESLUIT PERSONENVERVOER

		Blz.
Algemeen		43
Hoofdstuk		
1	Inleidende bepalingen	44
2	Werkingssfeer	45
3	Vergunningen	50
4	Eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid	51
5	Vaststelling of goedkeuring en openbaarmaking van de dienstregeling	53
6	Tarieven openbaar vervoer en bepalingen voor de reiziger	58
7	Rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer aan gemeenten	64
8	Rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer anders dan aan gemeenten en de N.V. Nederlandse Spoorwegen	70
9	Rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen	71
10	Rijksbijdrage voor infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer	74
11	Bij verlening van vergunningen voor besloten busvervoer te hanteren normen	78
12	Internationaal vervoer per bus en auto	79
13	Bezwaarschrift tegen de dienstregeling	80
14	Eisen te stellen aan vervoerders, bestuurders en materieel	81
15	Keuring van bussen en auto's	81
16	Opsporing en strafbepaling	82
17	Overgangs- en slotbepalingen	82
18	Toetsing aan deregulerings-criteria	84

ALGEMEEN

Het Besluit personenvervoer bevat de uitwerking van de Wet personenvervoer (Stb. 1987,175), zoals daarin is voorgeschreven. Bij de opzet is zoveel mogelijk de volgorde van behandeling van de materie in de wet aangehouden.

Toelichting, voor zover nodig, wordt uitsluitend gegeven per artikel, in de kantlijn aangeduid. Dat is gedaan opdat de gebruikers snel de voor hen relevante passages als een afgerond geheel kunnen vinden, zonder nog weer een samenhang te moeten zoeken tussen een algemene en een artikelsgewijze toelichting. Voor een toelichting op de hoofdlijnen van de personenvervoerwetgeving wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het voorstel van de Wet personenvervoer en de memories van antwoord en de nota's naar aanleiding van de voorlopige en eindverslagen van Tweede en Eerste Kamer.*)

Ten tijde van de aanbieding van het voorstel van de Wet personenvervoer aan de Tweede Kamer is de kamer bij brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 juni 1985 (II '84–'85, 18985, nr. 4) een concept van het Besluit personenvervoer, gedateerd 20 juni 1985, ter kennisneming toegezonden. De beraadslagingen in het parlement hebben zich mede tot dit concept uitgestrekt.

*) MvT (II, '84–'85, 18985, nr. 3);
MvA aan Tweede Kamer (II, '85–'86, 18985, nr. 7);
Nota n.a.l.v. Eindverslag Tweede Kamer (II, '85–'86, 18985, nr. 10);
MvA aan Eerste Kamer (I, '86–'87, 18985, nr. 39b).

Een versie van het concept voorafgaande aan het naar het parlement toegezonden concept, gedateerd 25 mei 1984, was reeds eerder om advies aan de Adviescommissie Personenvervoer ex artikel 6 van de Wet Autovervoer Personen gezonden.

Versies van het concept-besluit van 17 december 1985, 22 december 1986 en 5 februari 1987 zijn zowel aan de Adviescommissie Personenvervoer als aan de Raad voor het binnenlands bestuur (RBB) en de Raad voor de Gemeente Financiën (RGF) om advies gezonden.

Met name de Adviescommissie Personenvervoer heeft steeds en detail de concepten bezien zoals uit haar adviezen van 25 oktober 1984, 18 maart 1986 en 27 februari 1987 blijkt.

Tal van suggesties tot verbeteringen heb ik overgenomen.

De Raad voor de Gemeente Financiën heeft de concepten meer in globale zin getoetst op de mogelijkheden van financiële beleidsruimte voor de gemeenten. Die toetsing viel voor de RGF – blijkens zijn adviezen van 24 maart 1986 en 16 maart 1987 negatief uit. Daarbij constateerde de Raad een overmaat van gedetailleerde regelgeving.

In een brief aan de Raad voor de Gemeente Financiën d.d. 7 april 1987 heb ik er nog eens met nadruk op gewezen dat de gemeenten vrij zijn de ontvangen rijksbijdragen voor de exploitatie van openbaar vervoer geheel naar eigen inzicht te besteden aan het openbaar vervoer. In het besluit worden slechts de criteria genoemd voor een rechtvaardige verdeling van het op de rijksbegroting beschikbare bedrag voor openbaar vervoer over de gemeenten. Die criteria zijn niet tegelijkertijd bestedingsvoorschriften. Juist op verzoek van de gemeenten, zo heb ik de Raad geschreven, zijn de criteria die kunnen leiden tot een wijziging van de rijksbijdrage gedetailleerd en verfijnd. De gemeenten hebben hierdoor de zekerheid gekregen welke kostencomponenten in aanmerking worden genomen, hetgeen tot grotere voorspelbaarheid van de te ontvangen bijdragen leidt.

De Raad voor het binnenlands Bestuur heeft zich beperkt tot advisering over het voorstel van de Wet personenvervoer. De Raad heeft daarbij mede opmerkingen gemaakt die van belang waren voor het Besluit personenvervoer.

Alle versies van het concept-besluit hebben voorts voortdurend ter discussie gestaan in het overleg met gemeenten, provincies en vervoerders en de verschillende hen vertegenwoordigende organisaties, zoals de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer (BOV), het Beleidsorgaan Subsidiërende Gemeenten (BOS) en de Vereniging van Exploitanten van Streekvervoerondernemingen (ESO).

Van tal van andere kanten zijn suggesties aangedragen.

Het voorliggende besluit is het eindresultaat van alle overleg tussen Minister van Verkeer en Waterstaat en betrokkenen.

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1

Definities worden gegeven van in het besluit gebruikte begrippen voor zover deze begrippen al niet in de wet zijn opgenomen. De in de wet gegeven definities gelden ook voor het besluit, zodat herhaling overbodig is.

Definities die betrekking hebben op het internationale personenvervoer per bus en per auto zijn opgenomen in het hoofdstuk Internationaal vervoer, opdat duidelijk is dat ze alleen gelden voor de in dit hoofdstuk

opgenomen regelingen. De begrippen internationaal verricht geregeld vervoer, pendelvervoer en ongeregeld vervoer vinden een specifieke definiëring in de voor deze vervoersoorten geldende verordeningen van de Europese gemeenschap, de Overeenkomst betreffende internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen (ASOR, PbEG van 5 augustus 1982, nr. L 230) en de Benelux-beschikking van 11 december 1969 (M) 22.

Artikel 2

Het bepaalde in artikel 2 vult artikel 79 van de wet aan met een voorschrift inzake bekendmaking van ministeriële beschikkingen en besluiten van andere organen ten aanzien waarvan bekendmaking wordt voorgeschreven in het besluit (bijvoorbeeld artikel 16). Daarbij blijft overigens voor alle bevoegde organen de mogelijkheid bestaan ook overige wijzen van bekendmaking te kiezen.

Bekendmaking in ieder geval in de Nederlandse Staatscourant heeft het voordeel dat een enkele en voor ieder beschikbare kenbron wordt geschapen voor op grond van wet en besluit genomen ministeriële regelingen, besluiten van algemene strekking van andere overheidsorganen dan de Minister en beschikkingen waarvan bekendmaking is voorgeschreven.

HOOFDSTUK 2. WERKINGSSFEER

Dit hoofdstuk is een uitwerking van de in artikel 2, tweede lid, van de wet voorziene mogelijkheid te bepalen dat de wet of bepalingen van dit besluit geheel of gedeeltelijk niet van toepassing zijn op bepaalde soorten van openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer.

Dit hoofdstuk van het besluit bevat een nadere uitwerking van de doelstelling van de wet. Binnen deze doelstelling past een regeling van het marktgerichte personenvervoer, niet een regeling van particulier vervoer, eigen vervoer of vervoervormen die daar dicht tegenaan liggen.

In de formuleringen van de artikelen 3, 4 en 5 is nagestreefd de grenzen van het marktgerichte vervoer te bepalen.

Artikel 3

De uitzonderingsbepalingen van artikel 3 komen qua strekking grotendeels overeen met die van de Wet Autovervoer Personen (WAP; Stb. 1975, 68) en de spoorwegwetgeving.

Hier en daar is de formulering enigszins verfijnd ten einde twijfels, die in de praktijk onder de oude regeling waren gerezen, weg te nemen. Daarbij is in een enkel geval verruiming van de uitzonderingen toegepast, zodat er minder noodzaak is beperkte vergunningen te verlenen. Voorbeelden hiervan vormen artikel 3, de onderdelen g en i tot en met l.

In artikel 3, de onderdelen a tot en met d, is geregeld dat de wet en dus ook de bepalingen van dit besluit niet gelden voor het personenvervoer van een aantal met name genoemde overheidsdiensten. De reden daarvan is dat dit vervoer niet marktgericht is.

Artikel 3, onderdeel e, maakt duidelijk dat voor het vervoer met ambulance-auto's niet de Wet personenvervoer geldt, doch slechts de Wet ambulancevervoer (Stb. 1971, 369), die dit vervoer in het kader van de gezondheidszorg in voldoende mate regelt.

Commercieel vervoer van zieken dat niet onder de Wet Ambulancevervoer valt, blijft vergunningplichtig op grond van de Wet personenvervoer.

Een nieuw element ten opzichte van de Wet Autovervoer Personen bevat artikel 3, onderdeel f. Niet alleen het vervoer met auto's voor de uitvoering van begrafenissen en crematie wordt hier zoals in de WAP buiten het toepassingsbereik van de wet verklaard, maar ook het vervoer voor de uitvoering van trouwerijen. Daaraan ligt de overweging ten grondslag dat de hier bedoelde vervoersoorten een overeenkomstige marktpositie innemen ten opzichte van het gewone taxivervoer. In beide gevallen is er sprake van een beperkt aantal, lokaal geörienteerde, gespecialiseerde bedrijven of bedrijfsonderdelen die hun diensten vaak in combinatie met niet uit vervoer bestaande voorzieningen aanbieden. Bovendien zijn de markten die hier in het geding zijn, beperkt van omvang.

Het bepaalde in artikel 3, onderdeel g, laat het regiem van de Wet personenvervoer buiten toepassing voor niet commercieel of beperkt personenvervoer met vervoermiddelen die tot een historische verzameling behoren.

Daartoe kan worden gerekend het vervoer met auto's of bussen van historische merken of modellen, de zogenaamde oldtimers, die een object van verzameling vormen, verricht als een presentatie aan het publiek of als attractie voor liefhebbers. Een ander voorbeeld is de exploitatie van historische treinen op de zogenaamde museumlijntjes als een bijzonder evenement.

Artikel 3, onderdeel h, ziet op het vervoer van personen met vervoermiddelen tijdens optochten, bijvoorbeeld met versierde bussen die aan een bloemencorso deelnemen. Deze bepaling geldt ook voor demonstraties met bussen en auto's, maar niet voor het vervoer naar de demonstratie. Als kader voor de in dit onderdeel genoemde gemeentelijke regels zal de Wet openbare manifestaties gelden, waarvoor een voorstel aanhanging is in het parlement.

In artikel 3, onderdeel I, zijn enkele specifieke vervoervormen geformuleerd die ook reeds bij toepassing van het bepaalde in artikel 3 van het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 (UAP, Stb. 1975, 69) waren uitgezonderd van het vergunningstelsel van de WAP. In deze gevallen is sprake van autovervoer dat in eigen beheer wordt verricht als nevenactiviteit ten behoeve van een hoofdactiviteit, die niet zelf bestaat in het vervoer van personen, bij wijze van dienstbetoon aan een beperkte kring van relaties van de hoofdactiviteit. Het vervoer is niet commercieel van aard en heeft slechts een geringe weerslag op de vervoermarkt.

Onder ondernemingen zijn de sociale werkplaatsen of andere werkverbanden met werknemers inbegrepen.

Tehuizen met vaste bewoners kunnen van allerlei aard zijn: tehuizen voor ouden van dagen of gehandicapten, onderwijsinstituten, instellingen van kinderbescherming, inrichtingen in de strafrechtelijke sfeer enzovoort.

Ook aan medische instellingen bestaat een zo grote variëteit, dat is volstaan met de aanduiding van de meest voorkomende die als referentiekader kunnen dienen voor de toevoeging «of soortgelijke instellingen».

Vervoer per auto

Artikel 4

Artikel 4 geeft een nadere uitwerking van artikel 2, derde lid, van de wet. Beide bepalingen, in hun verband gezien, bieden een ruimere uitzondering van de toepassing van de wet dan in de artikelsgewijze toelichting van de memorie van toelichting op het wetsvoorstel (bladzijde 68) was aangekondigd.

Daar was gesteld dat de wet niet van toepassing zou zijn op vervoer van personen per auto tegen een vergoeding die de variabele kosten van de auto per kilometer niet te boven gaat.

Voorbeelden daarvan zijn carpooling, vakantiereizen op gedeelde kosten en het vervoer dat door vrijwilligers uit sociale motieven wordt verricht ten behoeve van mensen die slecht ter been zijn, langdurig zieken, of gehandicapten, soms tegen een kleine vergoeding in de brandstofkosten van de auto.

Van de kant van vrijwilligersorganisaties die zich richten op het bieden van vervoer, onder andere voor gehandicapten, is naar voren gebracht dat zij ernstig in hun mogelijkheden zouden worden beperkt als zij vergunningplichtig zouden worden in de gevallen dat zij niet alleen een vergoeding in de variabele kosten in rekening brengen, maar tevens een vergoeding in de vaste kosten van de auto, zoals kosten van afschrijving, alsmede eventuele andere bijkomende kosten voor dat vervoer.

Nadere overweging heeft mij er toe gebracht het vrijwilligersvervoer tegemoet te komen in het belang van bepaalde groepen van gehandicapten, evenwel zonder dat een oneerlijke concurrentie kan ontstaan met het beroepspersonenvervoer per auto dat evenzeer ten dienste staat van gehandicapten.

In artikel 2, derde lid, van de wet is nu bepaald dat de Wet personenvervoer niet van toepassing is op vervoer van personen per auto, anders dan openbaar vervoer, waarvoor de som van de betalingen de kosten van de auto en eventuele bijkomende kosten voor dat vervoer niet te boven gaat.

Deze formulering beoogt te voorkomen dat constructies worden opgezet met het doel zonder vergunningplicht commercieel vervoer te kunnen verrichten.

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.

Ook vervoerders die gratis vervoer aanbieden naar etablissementen die hen daarvoor meer, in geld of in natura, betalen dan de kosten van de gebruikte auto, verrichten vergunningplichtig taxivervoer. Dergelijke, geregeld opererende vervoerders zullen moeilijk staande kunnen houden dat zij slechts hun kosten krijgen vergoed en daar genoegen mee nemen omdat zij vrijwilligerswerk verrichten.

De aanscherping van het kostenelement in de formulering van artikel 2, derde lid, van de wet ten opzichte van artikel 3 van het UAP maakt toevoegingen zoals het in dit artikel 3 voorkomende «bij wijze van vriendendienst of een daarmede vergelijkbaar dienstbetoon» overbodig.

Deze en dergelijke kwalificaties leveren steeds moeilijkheden van interpretatie op.

Aan artikel 2, derde lid, van de wet ligt de redenering ten grondslag: als slechts de kosten van de auto en eventuele bijkomende kosten van dat vervoer worden vergoed en geen loonkosten, kan er geen sprake zijn van marktgericht, commercieel vervoer, maar bestaat er kennelijk een bijzondere relatie tussen vervoerder en vervoerde.

Om discussies over wat moet worden verstaan onder «kosten van de auto» en «eventuele bijkomende kosten voor dat vervoer» zoveel mogelijk te voorkomen, zijn deze begrippen gedefinieerd in artikel 4 van het besluit.

De «kosten van de auto» zijn in het eerste lid gedefinieerd door middel van een limitatieve opsomming van soorten kosten. Het gaat hierbij om kosten die minimaal moeten worden gemaakt om een auto te laten rijden, rijdend te houden en te vervangen.

Het tweede lid biedt de mogelijkheid dat vergoedingen voor door vrijwilligers gemaakte kosten worden meegeteld bij de kosten waarvoor betaling mag worden verlangd. Het door de minister vast te stellen bedrag zal een jaarlijks maximum aangeven dat voor alle vrijwilligersorganisaties zal gelden. Bij de vaststelling van dit maximum zal er rekening mee worden gehouden dat ten behoeve van het vrijwilligersvervoer veelal ook telefoonkosten en andere kantoorkosten zullen moeten worden gemaakt.

Het vervallen van het vereiste van een vergunning voor het vrijwilligersvervoer brengt tevens mee dat niet hoeft te worden voldaan aan eisen van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid, omdat deze eisen als voorwaarden voor vergunningverlening gelden.

In de ruime formulering van artikel 2, derde lid, van de wet is de voorziening in artikel 6a van het UAP, voor zover van toepassing op personenvervoer per auto, goeddeels inbegrepen.

In artikel 6a van het UAP was de eis van vakbekwaamheid niet van toepassing verklaard op personenvervoer dat een ondernemer in eigen beheer verricht uitsluitend ten behoeve van een andere activiteit, die een hoofdactiviteit van de ondernemer is doch die niet zelf bestaat in het vervoer van personen.

Voor het vervoer per auto had deze bepaling reeds weinig betekenis naast artikel 3 van het UAP. Werknemersvervoer en vervoer, dat wordt verricht door hotels, conferentie-oorden en dergelijke instellingen of ondernemingen ten behoeve van hun gasten, waren reeds op grond van artikel 3 gevrijwaard van de vergunningplicht en daarmee van onder andere de eis van vakbekwaamheid, omdat deze vervoeren doorgaans tegen slechts een vergoeding in de autokosten of gratis worden verricht.

Het bepaalde in artikel 2, derde lid, van de Wet personenvervoer en in artikel 4 van het Besluit personenvervoer heeft nu voor dergelijk vervoer, voor zover het niet al op grond van artikel 3, onderdeel l, van de toepassing van de wet is uitgesloten, de zelfde strekking als artikel 3 van het UAP.

Voor vervoer als nevenactiviteit waarop winst wordt gemaakt, voor zover dit ten minste voorkomt, zou het bepaalde in artikel 6a van het UAP nog wel betekenis hebben.

Voor dergelijk vervoer bevat het Besluit personenvervoer geen uitzondering en daar is ook geen reden toe omdat het zich nauwelijks meer onderscheidt van het gewone taxivervoer.

Besloten busvervoer

Artikel 5

Voor de in artikel 5 voor het besloten busvervoer gegeven uitzonderingsbepalingen is als uitgangspunt gekozen de uitzonderingsmogelijkheid die is genoemd in de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 november 1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg (74/562/EEG; PbEG van 19 november 1974, nr. L 308).

Deze uitzonderingsmogelijkheid behelst dat de Lid-Staten na overleg met de Europese Commissie ondernemers van personenvervoer met bussen geheel of gedeeltelijk kunnen vrijstellen van de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid indien dit vervoer wordt verricht als nevenactiviteit ten behoeve van een hoofdactiviteit die niet bestaat uit het vervoer van personen dan wel indien het vervoer niet commercieel van aard is, mits in beide gevallen dit vervoer een geringe weerslag heeft op de vervoermarkt.

In het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 was, gebruik makend van de uitzonderingsmogelijkheid, de eis van vakbekwaamheid niet van toepassing verklaard op vervoer per bus en tevens per auto -hoewel de EEG-richtlijn niet op autovervoer ziet- dat een ondernemer in eigen beheer verricht uitsluitend ten behoeve van een andere activiteit, welke een hoofdactiviteit van de ondernemer is doch welke niet zelf bestaat in het vervoer van personen (artikel 6a).

In de praktijk is deze uitzonderingsbepaling in het UAP toch nog op twee punten te beperkt gebleken ten opzichte van de uitzonderingsmogelijkheid die in de EEG-richtlijn was gegeven.

De ene beperking bleek te liggen in het bepaalde dat voor het busvervoer van geringe omvang slechts de eis van vakbekwaamheid niet van toepassing was verklaard. Materieel heeft het weinig betekenis een reeds gevestigde ondernemer met het oog op de verlening van een vergunning voor zijn nevenactiviteit, het vervoer, aan eisen van betrouwbaarheid en kredietwaardigheid te onderwerpen.
In het Besluit personenvervoer worden daarom voor dergelijk vervoer ook deze eisen niet meer gesteld.

Een andere beperking die in artikel 6a van het UAP is ervaren, was dat het daarin bepaalde niet geldt voor niet-commercieel busvervoer dat een geringe weerslag heeft op de vervoermarkt, hoewel de EEG-richtlijn wel de mogelijkheid opent de eis van vakbekwaamheid voor dit vervoer, evenals trouwens de eisen van betrouwbaarheid en kredietwaardigheid, niet te stellen.

De drie eisen beogen de kwaliteit van het beroepsvervoer te waarborgen en zijn niet bedoeld voor het busvervoer dat door vrijwilligers tegen een vergoeding in de kostprijs wordt verricht ten behoeve van met name gehandicapten en langdurig zieken. De eisen werken integendeel belemmerend voor dit vervoer, omdat het voor vrijwilligers met name bezwaarlijk is vakbekwaamheid te verwerven of voldoende kredietwaardigheid aan te tonen.

Voor dit «sociaal-recreatieve vervoer» dat met een bus wordt verricht, gaf het UAP niet een soortgelijke regeling als voor dergelijk vervoer per auto om onder de vergunningplicht en daarmee onder de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid uit te komen.

Ten einde de hier geschetste bezwaren te ondervangen, is de in de EEG-richtlijn gegeven uitzonderingsmogelijkheid onverkort in dit besluit van toepassing gebracht voor het vervoer per bus (zie artikel 5, eerste lid).

In artikel 5, tweede lid, zijn enkele omschrijvingen gegeven van vervoer, waarvoor de uitzonderingsbepaling in ieder geval geldt. Voor onderdeel a is daarbij een gelijke formulering gekozen als in artikel 3, onderdeel l.

Niet-commercieel vervoer met bussen die speciaal zijn ingericht voor zieken of gehandicapten, valt -voor zover artikel 5, tweede lid, onderdeel a, daarop niet van toepassing is- in ieder geval onder het bepaalde in artikel 5, eerste lid.
Zoals in de memorie van toelichting bij de wet is aangekondigd (par. 5.3 Marktindeling, blz. 41), zal uit overwegingen van controle alle busvervoer, ook dat vervoer voor particuliere doeleinden, vergunningplichtig zijn. Voor busvervoer dat niet commercieel is, zullen op grond van artikel 51 van de wet evenwel op eenvoudige wijze beperkte vergunningen zijn te verkrijgen.

HOOFDSTUK 3. VERGUNNINGEN

Het bepaalde in dit hoofdstuk van het besluit beoogt helderheid te verschaffen over de procedure van de verlening van vergunningen en vergunningbewijzen en over de gewenste inhoud van deze papieren.

Artikel 6, 7, 8

Het bepaalde in de artikelen 6 tot en met 8 vormt een logisch vervolg op de in de wet gegeven bevoegdheidsverdeling.

Aan de vergunningverlenende organen wordt het overgelaten te bepalen welke gegevens en bescheiden zij noodzakelijk achten voor een juiste beoordeling van de aanvraag. Op grond van een algemeen beginsel van behoorlijk bestuur, mogen zij slechts die gegevens en bescheiden vragen die noodzakelijk kunnen worden geacht voor een juiste uitoefening van hun bevoegdheid.

Artikel 9

Artikel 9 schrijft de minister, de provincie en de gemeente voor een vergoeding vast te stellen voor de kosten van de behandeling van aanvragen met betrekking tot een vergunning.

De vergoedingen kunnen mede betrekking hebben op de kosten van de verstrekking van vergunningbewijzen als element van de vergunningverlening voor besloten busvervoer en taxivervoer.

Artikel 13

Artikel 13 geeft aan dat, indien overdracht van bevoegdheden inzake het openbaar vervoer heeft plaatsgevonden, de in de artikelen 6 tot en met 12 van het besluit gegeven procedureregels worden toegepast door de organen waaraan de bevoegdheden zijn overgedragen.

Indien bijvoorbeeld de minister zijn bevoegdheid tot verlening van een vergunning voor interlokaal openbaar vervoer vanuit of naar een gemeente op grond van artikel 21 van de wet heeft overgedragen aan burgemeester en wethouders van die gemeente, dan zullen aanvragen om verlening, wijziging of intrekking van een vergunning voor dit interlokale openbaar vervoer niet bij de minister, maar bij de betrokken burgemeester en wethouders moeten worden ingediend.

Artikel 14, 15

De voorschriften in de artikelen 14 en 15 met betrekking tot de inhoud van de vergunning hebben tot strekking te garanderen dat steeds duidelijk is aan wie en waarvoor vergunning is verleend.

Artikel 16

De in artikel 16 geregelde bekendmaking van beschikkingen met betrekking tot vergunningen geeft belanghebbenden de gelegenheid kennis te nemen van zulk een beschikking en te overwegen daartegen beroep in te stellen bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.

Vergunningbewijzen

Artikel 17 t/m 20

In bussen en auto's waarmee besloten busvervoer en taxivervoer wordt verricht, dienen vergunningbewijzen aanwezig te zijn om te kunnen controleren of voor het vervoer vergunning is verleend dan wel of in overeenstemming met de vergunning vervoer wordt verricht. De verstrekte vergunningbewijzen kunnen zowel voor het vaste wagenpark als – in het geval een bus of auto niet kan worden ingezet, bijvoorbeeld wegens reparatie of onderhoud – voor een vervangende bus of auto.

Voor het openbaar personenvervoer worden vergunningbewijzen niet nodig geacht, omdat hiervoor geen beperking van het aantal te gebruiken vervoermiddelen geldt en eenvoudig is te controleren of aan de vergunningplicht wordt voldaan door de vaste trajecten die dit vervoer volgt.

Ambtshalve wijziging of intrekking

Artikel 21, 22

De Wet personenvervoer voorziet in ambtshalve wijziging of intrekking van vergunningen op verschillende gronden (zie de artikelen 11, 16, 54, 58 en 91 van de wet).

Daarnaast voorziet de wet in ambtshalve wijziging of intrekking van aan een vergunning verbonden voorschriften (artikel 6, zevende lid) en van beperkingen waaronder een vergunning is verleend (artikel 54).

Artikel 6 van de wet schrijft voor dat bij wijziging of intrekking van een vergunning het orgaan dat de vergunning heeft verleend een redelijke termijn in acht behoort te nemen. Dit geldt te sterker indien dit ambtshalve gebeurt. Zonder de aanduiding «redelijke termijn» voor alle gevallen op een vaste termijn te fixeren, wordt in de artikelen 21 en 22 van het besluit een zorgvuldige procedure uitgewerkt voor een voorgenomen ambtshalve wijziging of intrekking van een vergunning (op basis van de artikelen 8 en 91 van de wet), alsmede voor een dergelijk voornemen ten aanzien van de aan een vergunning verbonden voorschriften (op basis van artikel 8 van de wet) en de beperkingen waaronder een vergunning is verleend (op basis van artikel 55 van de wet).

De procedure laat onverlet de mogelijkheid tegen de beschikking tot wijziging of intrekking in beroep te komen bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.

HOOFDSTUK 4. EISEN VAN BETROUWBAARHEID, KREDIETWAARDIGHEID EN VAKBEKWAAMHEID

In de memorie van toelichting bij de Wet personenvervoer (§ 4.2. Toegang tot het beroep, blz. 30) is het uitgangspunt vermeld dat de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, die -mede ter uitvoering van de Richtlijn 74/ 562/EEG- op grond van de WAP golden voor het nationaal en internationaal personenvervoer over de weg, in beginsel zouden moeten worden gesteld aan allen die beroepspersonenvervoer per trein, metro, tram, bus of auto wensen te verrichten.

Overeenkomstig de in de Wet personenvervoer gekozen marktindeling zou dus aan de drie eisen moeten worden voldaan door degenen die openbaar vervoer, ongeacht het gebruikte vervoermiddel, besloten busvervoer of taxivervoer verrichten.

Bij de nadere uitwerking van de drie eisen in dit besluit wordt enige nuancering gebracht in het gekozen uitgangspunt.

In Hoofdstuk 3 is bij de toelichting op artikel 5 aangegeven dat de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid niet gelden voor besloten busvervoer dat wordt verricht als nevenactiviteit ten behoeve van een hoofdactiviteit die niet bestaat uit het vervoer van personen dan wel indien het vervoer niet-commercieel van aard is, mits het vervoer een geringe weerslag heeft op de vervoermarkt.

Op grond van artikel 2, derde lid, van de wet geldt voor nietcommercieel personenvervoer per auto geen vergunningplicht en dus ook geen van de eisen.

Voor het verrichten van openbaar vervoer per trein, metro, tram, bus of auto geldt in ieder geval de eis van betrouwbaarheid.

De eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid worden niet gesteld aan de vervoerder die openbaar vervoer verricht per trein, metro en tram. De exploitatie van deze vervoersystemen is slechts mogelijk bij voldoende kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, zodat wettelijke vereisten daaromtrent overbodig zijn. Dergelijke vereisten worden eveneens overbodig geacht voor het verrichten van openbaar vervoer per auto, omdat dit als zelfstandige activiteit nauwelijks voorkomt.

Aan het verrichten van taxivervoer wordt geen eis van kredietwaardigheid gesteld omdat deze eis weinig praktische betekenis heeft.

Nauwkeurig is aangeduid wie in een daarvoor in aanmerking komend bedrijf aan de eisen moet voldoen ten einde onzekerheid daarover te voorkomen.

Aan de eis van betrouwbaarheid moet worden voldaan door allen die geheel of gedeeltelijk betrokken zijn bij de permanente en daadwerkelijke leiding van de onderneming, de dienst of het bedrijf.

De eis van kredietwaardigheid wordt gesteld aan een bedrijf als geheel, dus aan de vervoerder (natuurlijk persoon, rechtspersoon dan wel dienst of bedrijf van een openbaar lichaam) en gezamenlijk aan de natuurlijke personen die gezamenlijk als vervoerder optreden.

Aan de eis van vakbekwaamheid behoeft slechts te worden voldaan door één functionaris in de leiding van de onderneming, de dienst of het bedrijf.

Kredietwaardigheid

Artikel 26

De in artikel 26, tweede lid, omschreven eis van kredietwaardigheid, die wordt gesteld aan de vervoerder die openbaar vervoer per bus of besloten busvervoer verricht, is enigszins lichter dan de eis zoals die in artikel 115b, tweede en vierde lid, van het UAP is omschreven. Het bepaalde in artikel 115b, tweede lid, is overgenomen, maar het bepaalde in het vierde lid van dit artikel komt in dit besluit niet meer voor; er wordt dus niet meer de aanvullende eis gesteld dat het bedrijfskapitaal niet voor meer dan de helft uit geleende gelden mag bestaan en dat de geleende gelden niet binnen twee jaar opeisbaar zijn. De verhouding eigen vermogen – vreemd vermogen wordt als een zaak van de onderneming en haar financiers beschouwd.

Een bewijs van kredietwaardigheid dient na onderzoek te worden afgegeven door de Kamer van Koophandel en Fabrieken van het gebied waarin de vervoerder is gevestigd. Wet en Besluit personenvervoer schrijven niet voor dat de Minister van Verkeer en Waterstaat het voor het onderzoek verschuldigde bedrag vaststelt, zoals nog in artikel 56a, vierde lid, van de WAP was geregeld, maar laten de vaststelling van het bedrag over aan de Kamers van Koophandel en Fabrieken.

De bijzondere positie van een vervoerder die een dienst of een bedrijf van een openbaar lichaam is, belet hiervoor het begrip bedrijfskapitaal te hanteren.

Voor deze vervoerders is de oplossing gekozen dat de Minister van Verkeer en Waterstaat, na overleg met de Minister van Binnenlandse Zaken, die toeziet op de financiële toestand van openbare lichamen, een bewijs van kredietwaardigheid afgeeft.

Vakbekwaamheid

Artikel 28

Aan de eis van vakbekwaamheid wordt voldaan door overlegging van door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkende getuigschriften van met goed gevolg afgelegde examens.

Artikel 28, eerste lid, is zo geredigeerd dat voor openbaar vervoer per bus, besloten vervoer of taxivervoer verschillende examens kunnen worden gehouden maar ook de zelfde examens. Zeker voor openbaar vervoer per bus en besloten busvervoer is een gemeenschappelijke examenprogramma denkbaar, temeer daar de Richtlijn 74/562/EEG vakbekwaamheidseisen stelt aan een vervoerder van personen per bus, onverschillig of het om openbaar vervoer of besloten vervoer gaat. De vervoerders die zowel openbaar vervoer per bus als besloten busvervoer verrichten, kunnen door het afleggen van zo'n gemeenschappelijke examen twee vliegen in één klap slaan.

Het is ook mogelijk voor de drie soorten vervoer een gemeenschappelijk basisexamens in te richten en daarboven verschillende speciale eisen te stellen.

Het behoort tot de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven en de instituten van vakonderwijs de meest gewenste inrichting van de examens te bepalen.

Artikel 28, eerste lid, biedt voorts de ruimte houders van bepaalde diploma's van hoger onderwijs of van vakonderwijs, die een goede kennis omtrent onderwerpen van de voor het personenvervoer vereiste examens waarborgen, in overeenstemming met de Richtlijn 74/562/EEG, voor deze onderwerpen vrij te stellen van deze examens.

Met opzet wordt in artikel 28, eerste lid, gesproken over met goed gevolg afgelegde examens, niet over met goed gevolg voltooide opleidingen. De bedoeling is dat door middel van examens de voor het personenvervoer vereiste kennis op zodanige wijze wordt vastgesteld dat het onverschillig is of deze kennis is verworven door het volgen van cursussen, door praktische ervaring in een vervoeronderneming of door een combinatie van beide, zoals de EEG-richtlijn voorschrijft.
Voor het personenvervoer per bus tegen betaling (openbaar vervoer per bus en besloten busvervoer) geeft de richtlijn in een bijlage de onderwerpen aan waaromtrent kennis moet worden verworven, wil aan de voorwaarde van vakbekwaamheid zijn voldaan. Daarbij worden aan het internationale vervoer hogere eisen gesteld dan aan het nationale vervoer.

Bijzondere regelingen

Het bepaalde in artikel 28, tweede lid en derde lid, haakt aan op de mogelijkheid die de Richtlijn 74/562/EEG biedt dat de vereiste vakbekwaamheid ook kan worden vastgesteld op grond van kennis die is verworven uitsluitend door praktische ervaring in een vervoeronderneming.

De in artikel 28, derde lid, bedoelde verklaring van vakbekwaamheid wordt alleen afgegeven voor het verrichten van het vervoer waarvoor de vergunning is aangevraagd en geldt dientengevolge ook alleen voor dit vervoer.

Artikel 29

Artikel 29 ten slotte, komt voor wat betreft de eis van vakbekwaamheid overeen met de artikelen 115f en 115g van het UAP, een ontheffingsmogelijkheid die in de EEG-richtlijn is voorgeschreven. De ontheffingen kunnen mede worden gegeven in de gevallen als bedoeld in artikel 7 van de wet.

HOOFDSTUK 5. VASTSTELLING OF GOEDKEURING EN OPENBAARMAKING VAN DE DIENSTREGELING

De in dit hoofdstuk vervatte regels inzake de vaststelling of goedkeuring van de dienstregeling zijn nodig om in de procedure van vaststelling of goedkeuring inspraak van reizigers en andere belanghebbenden en advisering door gedeputeerde staten een plaats te geven alsmede de taken en verantwoordelijkheden van vervoerder en bestuurder duidelijk te onderscheiden.
Inzicht in de procedure van vaststelling of goedkeuring is daarom ook zo belangrijk omdat in de dienstregeling het feitelijk aanbod van openbaar vervoer is vervat. Een al te globale regeling zou voor de reiziger versluieren wie kan worden aangesproken voor de geboden voorzieningen.

De hier gegeven regels gelden grotendeels voor zowel het interlokale als het lokale openbaar vervoer. Voor het interlokale vervoer waarvoor de minister de dienstregeling goedkeurt, zijn enkele bepalingen toegevoegd.

Voor zover de regels mede het lokale openbaar vervoer betreffen, bevatten ze geen beperking van de bevoegdheden van de gemeenten. Ze zijn in overleg met vertegenwoordigingen van de gemeenten opgesteld en bieden slechts, mede ten behoeve van de buitenwacht, een formulering en structurering van een bestendig bestuurshandelen.

Het bepaalde in dit hoofdstuk geldt grotendeels ook voor het openbaar vervoer waarvoor geen rijksbijdrage wordt verleend.

Slechts de uitwerking van een enkele bepaling zal verschillend uitvallen voor het vervoer dat wel en het vervoer dat niet met een rijksbijdrage wordt geëxploiteerd. Zo zal een normeringssysteem voor het streekvervoer in het eerste geval de afstemming van vraag en aanbod bepalen en in het tweede geval niet. Voor ongesubsidieerde voorzieningen die op beperkte wijze het openbaar-vervoersysteem aanvullen, zal de procedure van vaststelling of goedkeuring van de dienstregeling in een kortere tijdspanne kunnen verlopen dan voor omvangrijke openbaar-vervoervoorzieningen, waarvoor al dan niet een rijksbijdrage wordt verleend.

Artikel 30

Het hoofdstuk over de dienstregeling opent met een bepaling (artikel 30, eerste lid), die aangeeft wat een vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling ten minste dient te bevatten. De bepaling richt zich, in het belang van de reizigers, direct tot het orgaan dat een dienstregeling vaststelt of goedkeurt en impliciet tot de vervoerder die een voorstel voor een dienstregeling doet.

Het bepaalde in artikel 30, eerste lid, tast niet de ruime definitie van dienstregeling in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de wet aan. Deze definitie verwijst naar een verschijnsel in de werkelijkheid, evenals de definitie van openbaar vervoer, waarvan deze definitie van dienstregeling onderdeel uitmaakt.

Ook de overige definities in artikel 1, eerste lid, van de wet richten zich op een reëel voorkomen.

De definities van dienstregeling en openbaar vervoer, zoals ook van de overige vervoersoorten zijn, zoals in de memorie van toelichting bij de wet is uiteengezet, ruim geformuleerd om de pas af te snijden aan constructies die aan een door de wetgever bedoelde vergunningplicht zouden kunnen ontkomen.

De inhoud van de vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling kan minder vastgelegd zijn dan in artikel 30, eerste lid, is voorgeschreven. Het tweede lid van artikel 30 biedt daartoe de mogelijkheid ten aanzien van openbaar-vervoersystemen zoals de belbus en de bustaxi waarbij de reiziger de plaats van vertrek, de plaats van bestemming of de tijden waarop wordt gereisd, kan beïnvloeden.

Artikel 31

Het bepaalde in artikel 31, dat in verband moet worden gezien met de artikelen 14, tweede lid, en 19 tweede lid, van de wet, biedt belanghebbenden de mogelijkheid te kunnen volgen op welke wijze en volgens welk tijdschema de dienstregelingen tot stand komen en welke plaats zij in het besluitvormingsproces innemen.

Artikel 32, 33

De artikelen 32 en 33 gelden alleen voor het interlokale vervoer waarvoor de minister de dienstregeling goedkeurt en een rijksbijdrage voor exploitatie verleent. Hier krijgt onder meer het reeds in de praktijk gehanteerde Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer (NVS) een wettelijke basis. Het NVS legt een verband tussen het gebruik dat van het interlokaal openbaar vervoer per bus wordt gemaakt en de in verhouding tot dit gebruik gewenste voorzieningen. Deze normen worden, na overleg met vertegenwoordigers van de betrokken vervoerders en na advisering door gedeputeerde staten, vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 33 geeft aan hoe het gebruik van het openbaar vervoer, dat essentieel is voor de werking van het NVS, wordt vastgesteld.

In de in artikel 32 bedoelde regels ter bepaling van het voorzieningenniveau zullen ook criteria en uitvoeringsregels worden opgenomen voor flexibele en kleinschalige systemen die zijn toegesneden op een specifieke vervoervraag, zoals de belbus en de buurtbus.

Het bepaalde in de artikelen 32, eerste lid, en 33 is mede van toepassing op het overig interlokaal openbaar vervoer.

Voor het vervoer per trein, zoals verricht door de N.V. Nederlandse Spoorwegen, wordt op een andere wijze dan voor het streekvervoer een verband gelegd tussen vraag en aanbod.

Daarbij worden frequenties, de bediening van stations en halten en de mate van zitplaatsgarantie globaal getoetst aan een landelijk gemiddelde verhouding tussen vraag en aanbod. Daarbij speelt bovendien de verhouding tussen marginale kosten en opbrengsten een rol.

Artikel 34

Artikel 34 geeft voor het lokale vervoer aan, zoals artikel 19, eerste lid, van de wet dit doet voor het interlokale vervoer, dat de vervoerder de hoofdtaak heeft in de voorbereiding van de dienstregeling. Hij doet in beide gevallen een voorstel voor de dienstregeling, waarin hij het juiste midden dient te vinden tussen de wensen van belanghebbenden, de regels – of op lokaal niveau de beleidslijnen – over de afstemming van vraag en aanbod, de financiële mogelijkheden en de noodzakelijke samenhang met andere dienstregelingen.

Artikel 35

Artikel 35 geeft een nadere invulling van de in artikel 20, tweede lid, van de wet aan de minister opgelegde verplichting gedeputeerde staten advies te vragen ten behoeve van de voorbereiding van de door hem goed te keuren dienstregeling van het interlokale openbaar vervoer voor zover deze dienstregeling in de provincie wordt uitgevoerd. Gedeputeerde staten spelen hierdoor een belangrijke rol in de voorbereiding van een nieuwe dienstregeling.

Artikel 36

Het bepaalde in artikel 36 schrijft voor dat de vervoerder bij het opstellen van een voorstel voor een door de minister goed te keuren dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer overleg pleegt met betrokken gedeputeerde staten.

Op initiatief van gedeputeerde staten kan de Minister van Verkeer en Waterstaat, vooruitlopend op de uitoefening van de bevoegdheid tot goedkeuring van de dienstregeling, worden gevraagd patstellingen in het overleg te doorbreken.

Patstellingen kunnen bijvoorbeeld ontstaan doordat de vervoerder geen kans ziet provinciale wensen te honoreren binnen het algehele kader dat hem door de minister is gegeven.

Artikel 37

Nu de vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer op grond van de Wet personenvervoer niet meer nauwkeurig het vervoergebied van de vergunninghouder aangeeft, wordt het exploitatiegebied, op grond van artikel 37, eerste lid, onderdeel a, aangeduid ten tijde van de voorbereiding van een voorstel voor een dienstregeling.

Deze aanduiding kan gelijk zijn aan het exploitatiegebied van de voorafgaande periode, maar kan ook daarvan afwijken. Afwijkingen kunnen het resultaat zijn van studies naar de integratie van voorzieningen of de overdracht van bevoegdheden inzake het interlokale vervoer aan een centrumgemeente, op grond van artikel 21 van de wet, of aan het openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling, op grond van artikel 25 van de wet.

Een vervoerder die rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen door een aanwijzing waarin willekeurig of onverhoeds het gebied waarvoor een dienstregeling moet worden voorbereid, in belangrijke mate wordt gewijzigd, zal daartegen in beroep kunnen komen bij de rechter.

Met een in artikel 37, eerste lid, onderdeel c, bedoelde aanwijzing kan een systeem worden geïntroduceerd dat aan een specifieke vervoervraag beantwoordt, zoals de belbus en de buurtbus. Een in onderdeel c bedoelde aanwijzing kan ook betrekking hebben op de keuze tussen bus- en tram-exploitatie.

Artikel 38

Het bepaalde in artikel 38 bevat een zekere binding voor het orgaan dat de dienstregeling vaststelt of goedkeurt aan de aanwijzingen die het de vervoerder heeft gegeven en aan de financiële mogelijkheden die het de vervoerder heeft gegeven.

Daarmee wordt zekerheid geschapen dat het door de vervoerder opgestelde voorstel voor de dienstregeling de basis vormt voor de ten slotte vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling. Het orgaan kan slechts wijzigingen in het voorstel brengen of goedkeuring onthouden aan het geheel of een gedeelte van het voorstel, nadat het daarover overleg heeft gepleegd met de vervoerder, die immers het best vervoerkundige consequenties van door het orgaan gewenste wijzigingen kan overzien.

Artikel 39

Artikel 39, eerste lid, geeft de elementen aan waarop de vaststelling of goedkeuring van een dienstregeling voor het openbaar vervoer in ieder geval mede betrekking dient te hebben.

De consequentie van artikel 39, eerste lid, is dat de vaststelling of goedkeuring van een dienstregeling zo tijdig dient te geschieden dat de bekendmaking daarvan ten minste dertig dagen voorafgaande aan de datum van ingang van de dienstregeling kan geschieden.

Artikel 39, tweede lid, voorziet in de gevallen dat de totstandkoming van een nieuwe dienstregeling onvoorzien vertraging heeft ondervonden. In zo'n geval blijft het voorschrift van artikel 39, eerste lid, gelden dat de openbaarmaking van de vaststelling of goedkeuring ten minste dertig dagen voor de datum van ingang moet liggen. Ook in een geval van vertraging in de totstandkoming van een dienstregeling dient de reiziger ruim gelegenheid te krijgen zich op mogelijke veranderingen voor te bereiden.

Kan de nieuwe dienstregeling, met inachtneming van deze dertig dagen, eerst in werking treden op een tijdstip dat de geldigheidsduur van de voorgaande dienstregeling is verlopen, dan blijft deze dienstregeling toch nog voor zolang nodig gelden (artikel 39, tweede lid), zij het dat bij complicaties rond de goedkeuring het orgaan kan bepalen dat dit slechts voor een gedeelte van de dienstregeling het geval zal zijn of in het geheel niet als voortzetting van een voorziening niet gewenst wordt geoordeeld (artikel 39, derde lid).

Artikel 40

Het verkrijgbaar stellen van de dienstregeling zelf geschiedt niet door het orgaan dat de dienstregeling vaststelt of goedkeurt, maar zoals van oudsher gebruikelijk is, door de vervoerder die de dienstregeling uitvoert. Artikel 40, eerste lid, maakt dit duidelijk.

Het is gewenst dat de dienstregelingen op zodanige wijze voor het publiek inzichtelijk worden gemaakt dat de reiziger op snelle en eenvoudige wijze zijn reismogelijkheden kan nagaan. Een gelijke opzet van de verschillende dienstregelingboekjes zou het gebruik kunnen vergemakkelijken. Een centraal informatiesysteem zou, zeker indien het geautomatiseerd zou zijn, snel verschillende reismogelijkheden kunnen aangeven.

Initiatieven tot het beter toegankelijk maken van de dienstregelingen zullen van de vervoerders zelf, bij voorkeur in samenwerking, moeten komen. Slechts indien een bepaalde nieuwe opzet niet van de grond zou kunnen komen, bijvoorbeeld doordat enkele vervoerders weigeren mee te werken, zou toepassing van artikel 40, tweede lid, de impasse kunnen doorbreken.

De artikelen 41, alsmede 42 en 43 zien op twee verschillende situaties waarin de dienstregeling niet kan worden uitgevoerd, zoals zij is vastgesteld of goedgekeurd.

Artikel 41

Het bepaalde in artikel 41 regelt de situatie waarin tijdelijke invloeden van buitenaf afwijkingen van de dienstregeling noodzakelijk maken. Hierbij kan naast de genoemde werkzaamheden op de in de dienstregeling voorziene trajecten worden gedacht aan verkeersstremmingen of onveilige situaties op of in de nabijheid van de trajecten als gevolg van extreme weersomstandigheden, plotseling optredende voorvallen zoals ongelukken, brand en relletjes en ook aan voorziene gebeurtenissen zoals grote optochten, demonstraties en andere publiektrekkende evenementen.

Zonder het orgaan dat de dienstregeling heeft vastgesteld of goedgekeurd, te hoeven raadplegen, kan de vervoerder dan naar eigen inzicht, voor zolang noodzakelijk is, afwijken van de dienstregeling.

Het derde lid van artikel 41 bepaalt dat de vervoerder bij een afwijking van de dienstregeling ten behoeve van hierdoor ernstig gedupeerde reizigers voor vervangend vervoer moet zorgen voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is. Deze bepaling ziet niet op stagnaties van korte duur en omleidingen zonder al te groot ongerief en tijdverlies.

Eerst bij langdurige stagnaties zoals die kunnen optreden als gevolg van werkzaamheden aan de weg of opruimingswerkzaamheden na een groot ongeluk, zal vervangend vervoer, voor zover en zodra dit kan worden ingezet, moeten voorkomen dat reizigers ernstig in hun belangen worden geschaad.

Artikel 42, 43

Dringende omstandigheden kunnen het noodzakelijk maken dat de dienstregeling zelf op korte termijn wordt gewijzigd, voor zolang deze omstandigheden zich voordoen. Met het oog hierop bieden de artikelen 42 en 43 de mogelijkheid zo'n wijziging in een verkorte procedure tot stand te brengen.

Onder dringende omstandigheden kunnen -naast oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden- calamiteiten worden gerekend zoals watersnood en grondverschuivingen. Dringende omstandigheden in de sfeer van het vervoer zelf kunnen zijn een onverwachte bijzondere toename van het gebruik, bijvoorbeeld in een langdurige strenge winter of als gevolg van rantsoenering van benzine, of onvoorziene financiële problemen.

Wettelijke vereisten blijven in de verkorte procedure in stand. In het geval van artikel 42 geldt dat voor artikel 14, tweede en derde lid, van de wet. In het geval van artikel 43 geldt dat voor artikel 19, tweede lid, van de wet.

Indien het voornemen bestaat de door de minister goedgekeurde dienstregeling van het interlokale openbaar vervoer op grond van dringende omstandigheden ingrijpend te wijzigen, dient de minister bovendien in overeenstemming met artikel 20, derde lid, van de wet gedeputeerde staten daarover om advies te vragen voor zover deze dienstregeling in de provincie wordt uitgevoerd.

Het spreekt vanzelf dat in de hier bedoelde gevallen op snelle wijze in inspraak, overleg en advisering wordt voorzien (bij- voorbeeld via de media en de telefoon).

Artikel 44

Artikel 44 biedt een nadere uitwerking van de in artikel 20, derde lid, van de wet geregelde betrokkenheid van gedeputeerde staten bij overwegingen van beleidsvoornemens die niet binnen de procedure van de goedkeuring van de dienstregeling verlopen, maar daarnaast, en die, indien ze tot een beslissing leiden, een ingrijpende wijziging van een dienstregeling tot gevolg hebben. Onder handhaving van de algemene formulering in de wet dat de minister gedeputeerde staten advies vraagt over een voornemen tot een ingrijpende wijziging van de dienstregeling, worden in artikel 44 enkele beleidsvoornemens omschreven die in ieder geval onder de formulering van de wet begrepen zijn. Artikel 20, vierde lid, van de wet verplicht de minister gedeputeerde staten te berichten over hetgeen door hem is overwogen omtrent het van hen ontvangen advies.

In de artikelsgewijze toelichting van de memorie van toelichting bij de wet is reeds gesteld dat de advisering door gedeputeerde staten in de hier bedoelde gevallen in de praktijk veelal vorm zal krijgen in een overlegsituatie met de minister.

HOOFDSTUK 6. TARIEVEN OPENBAAR VERVOER EN BEPALINGEN VOOR DE REIZIGER

Allereerst wordt in dit hoofdstuk een nadere uitwerking gegeven van de in artikel 27, tweede lid, van de wet voorziene mogelijkheid dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in aan te geven gevallen, naast vaststelling van tarieven en modellen van vervoerbewijzen, volstaat met goedkeuring van tarieven voor lokaal en interlokaal openbaar vervoer en dus de vaststelling van de bij de tarieven behorende modellen van vervoerbewijzen overlaat aan burgemeester en wethouders of de vervoerder.

De woorden «naast vaststelling» in artikel 27, tweede lid, van de wet betekenen dat toepassing van dit tweede lid geen inbreuk kan maken op de hoofdregel in artikel 27, eerste lid, van de wet dat de minister de tarieven en modellen van vervoerbewijzen voor het openbaar vervoer, behalve dat per trein, vaststelt, maar de mogelijkheid opent dat de minister daarnaast tarieven voor dit vervoer goedkeurt en dus burgemeester en wethouders of vervoerders toestaat deze goedgekeurde tarieven naast de vastgestelde tarieven te hanteren. De mogelijkheid van goedkeuring is bedoeld om burgemeester en wethouders en de vervoerders in bepaalde gevallen de gelegenheid te geven bijzondere, meestal lagere tarieven dan de vastgestelde tarieven te berekenen, bijvoorbeeld ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer, zonder dat het systeem van vastgestelde tarieven en vastgestelde modellen van vervoerbewijzen, thans belichaamd in de strippenkaart, wordt aangetast, zodat de algemene toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer met deze strippenkaart behouden blijft.

Artikel 45

Artikel 45, eerste lid, bepaalt dat de minister kan volstaan met goedkeuring van bijzondere tarieven voor openbaar vervoer, mits de rijksbijdrage voor de exploitatie van het openbaar vervoer aan de gemeente of de vervoerder die het bijzondere tarief wenst, noch aan een andere gemeente of vervoerder, niet wordt verhoogd.

In het tweede lid van artikel 45 worden vier mogelijkheden aangeduid waarin in ieder geval kan worden overwogen te volstaan met goedkeuring van de tarieven.

Indien aan de in artikel 45, eerste lid, genoemde voorwaarde wordt voldaan, zal de minister bij redelijke voorstellen volstaan met goedkeuring van het tarief. De beleidsvrijheid die in de formulering van deze bepaling voor de minister is neergelegd, is noodzakelijk om voor de betrokken

gemeente of vervoerder aantrekkelijke voorstellen te kunnen toetsen op hun consequenties voor het geheel van de in het kader van de Wet personenvervoer gegeven regelingen.

Het bepaalde in artikel 45 sluit aan op de behoefte van gemeenten en vervoerders aan mogelijkheden tot marketing. Met behoud van de ministeriële verantwoordelijkheid voor de tarieven als inkomstenbron krijgen zij speelruimte voor vraagbevorderende activiteiten.

Artikel 45, tweede lid, onderdeel c, biedt in het bijzonder aan gemeenten die een rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangen, de mogelijkheid de minister voorstellen voor te leggen voor in de gemeente geldende tarieven die afwijken van het nationale tariefsysteem.
Indien de uit de afwijkende tarieven resulterende gemiddelde tariefhoogte niet meer dan tien procent afwijkt van het tariefniveau dat zou gelden bij hantering van uitsluitend het landelijke tarief, zal goedkeuring kunnen volgen.
De goedkeuring, alsmede de daarbij gestelde voorwaarden, gelden telkens onveranderd voor een jaar op basis van voorcalculatie.

In artikel 45, tweede lid, onderdeel d, is ten slotte de mogelijkheid geopend dat bijzondere tarieven worden berekend voor enkele groepen van personen die een bijzondere band met het vervoerbedrijf hebben. Hierbij valt te denken aan regelingen van vrij reizen of reizen tegen gereduceerd tarief.

Het derde lid van artikel 45 opent de mogelijkheid dat de gemeente die bijzondere tarieven als bedoeld in artikel 45, tweede lid, onderdeel c, mag toepassen, streekvervoerondernemingen de gelegenheid geeft in het gebied waar de bijzondere tarieven gelden, eveneens deze tarieven toe te passen. Maakt een streekvervoeronderneming daarvan gebruik, dan dient de gemeente deze onderneming de gevolgen voor kosten en opbrengsten van toepassing van deze bijzondere tarieven te vergoeden.
Ook de door deze streekvervoeronderming toe te passen tarieven behoeven de goedkeuring van de minister.

Het vierde lid van artikel 45 sluit uit dat voor de goedgekeurde afwijkende tarieven de door de minister vastgestelde modellen van vervoerbewijzen worden gebruikt die horen bij de door de minister vastgestelde tarieven.

Dat maakt het mogelijk de opbrengsten van openbaar vervoer tegen een bijzonder tarief af te zonderen van de opbrengsten van openbaar vervoer tegen de door de minister vastgestelde tarieven.

Als gevolg van de in artikel 45, eerste lid, gestelde voorwaarde dat afwijkende tarieven geen consequenties mogen hebben voor de rijksbijdragen, dient een gemeente die een lager tarief dan het vastgestelde tarief wenst te berekenen, zich financieel verantwoordelijk te stellen voor een eventueel hieruit voortvloeiende derving van opbrengsten ten opzichte van de op grond van uitsluitend vastgestelde tarieven verwachte opbrengsten. Bovendien zal het rijk eventuele extra kosten die een gemeente moet maken omdat – als gevolg van het lagere tarief – meer wordt gereisd, niet vergoeden.

Extra vervoer dat optreedt door het lagere tarief zal dus niet bij het gebruik van openbaar vervoer, zoals bedoeld in artikel 72, eerste lid, worden betrokken. Evenmin zal dit extra vervoer leiden tot doorberekening van wijziging in kosten als gevolg van wijzigingen in het vervoergebruik, zoals beschreven wordt in artikel 74, eerste lid. Hier staat tegenover dat de opbrengsten van dit extra vervoer geheel aan de gemeente ten goede komen en dus evenmin bij de bepaling van de rijksbijdrage worden betrokken.

De omschrijving «door de minister verwachte wijziging in het vervoergebruik door aanbod van openbaar vervoer tegen een door hem goedgekeurd tarief» in artikel 74, eerste lid, duidt op het feit dat *vooraf* wordt bepaald welk deel van de vervoerontwikkeling geacht wordt het gevolg te zijn van de goedgekeurde (lagere) tarieven van de gemeente. De procentuele vervoerstijging die wordt toegeschreven aan de lagere tarieven is het produkt van de (na overleg met de gemeenten vastgestelde) prijselasticiteit en het percentage waarmee het gewogen gemiddelde tariefniveau afwijkt van het tariefniveau, indien uitsluitend landelijke tarieven zouden gelden.

Indien er sprake is van een vervoerontwikkeling die boven deze verwachting uitkomt, zal voor het meerdere wel een doorberekening in de kosten geschieden.

Ten aanzien van de opbrengstentoerekening wordt in het eerste jaar van toepassing van de gemeentelijke tariefvrijheid uitgegaan van een niveau alsof het landelijke tariefsysteem in die gemeente geldt.

Ten aanzien van de opbrengsttoerekening in een eerstvolgend jaar worden de opbrengsten van vervoer tegen een bijzonder tarief in aanmerking genomen, rekening houdend met een correctie naar het niveau van het landelijk systeem.

Deze correctie sluit aan bij de voorcalculatorisch gestelde voorwaarden en houdt dus tevens in dat de opbrengsten van extra vervoer als gevolg van de lagere tarieven buiten beschouwing blijven.

Opgemerkt wordt dat de goedkeuring van bijzondere tarieven, zoals die zijn omschreven in artikel 45, tweede lid, de onderdelen a en b, voor openbaar vervoer dat wordt verricht door de N.V. Nederlandse Spoorwegen, is begrepen in het algemene goedkeuringsvereiste op grond van artikel 46.

Treintarieven

Artikel 46

De tarieven voor het openbaar vervoer per trein, voor zover verricht door de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS), blijven de goedkeuring behoeven van de Minister van Verkeer en Waterstaat, zoals ook reeds was bepaald in artikel 28 van de Spoorwegwet (Stb. 1975, 67).

In artikel 27, derde lid, van de Wet personenvervoer is de in artikel 3, zesde lid, van de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer (Stb. 1984, 108) neergelegde bevoegdheid van de minister overgenomen. Deze bevoegdheid behelst dat de minister, na overleg met de N.V. Nederlandse Spoorwegen, voor de treintarieven de tariefhoogte vaststelt als kader waarbinnen de NS aan de minister tariefvoorstellen kan doen.

Het goedkeuringsvereiste op grond van de Spoorwegwet was bij de totstandkoming van deze wet bedoeld ter verzekering dat de spoorwegen geen misbruik zouden kunnen maken van hun monopoliepositie.

Sinds de NS van het rijk een vergoeding ontvangt voor de economische nadelen die voortvloeien uit de aan haar opgelegde openbare dienstverplichting op basis van de EEG-verordening 1191/69 (PbEG van 28 juni 1969, nr. L 156/1), strekt de ministeriële verantwoordelijkheid zich mede uit over de tarieven als inkomstenbron.

Aan de goedkeuringsbevoegdheid is mede het aspect verbonden dat de Minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijkheid kan dragen voor het algemene beleid inzake de tariefstelling.

Bij de uitoefening van deze bevoegdheid zal de minister er met name op letten of het gewogen gemiddelde van de voorgestelde tarieven niet afwijkt van de vastgestelde tariefhoogte.

Over de wijze waarop de tariefgoedkeuring op de meest efficiënte manier gestalte kan krijgen, zal overleg worden gevoerd met de NS. Hierbij is het streven meer in globale zin te werken dan op ieder detail te letten, in overeenstemming met de basisfilosofie ten behoeve van de totstandkoming van een nadere regeling van de verhouding Rijksoverheid-NS (brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 mei 1985 aan de Tweede Kamer, kamerstukken II, 1984–1985, 18 986, nr. 1).

Het derde lid van artikel 46 bepaalt – in overeenstemming met de strekking van artikel 27, derde lid, van de wet – dat de NS de bij de goedgekeurde tarieven behorende modellen van vervoerbewijzen vaststelt. Voor zover de NS betrokken is bij de tarief- en kaartintegratie voor het openbaar vervoer in agglomeraties ligt regeling daarvan besloten in de ministeriële bevoegdheid tot vaststelling van tarieven en modellen van vervoerbewijzen voor het stads- en streekvervoer dat niet per trein geschiedt en de ministeriële bevoegdheid tot goedkeuring van de NS-tarieven.

Ongesubsidieerd openbaar vervoer

Artikel 47

In artikel 47 wordt als uitwerking van artikel 27, tweede lid, van de wet bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat kan volstaan met goedkeuring van de tarieven voor openbaar vervoer waarvoor geen rijksbijdrage voor exploitatie wordt verleend.

Beoordeling per geval is nodig om na te kunnen gaan in hoeverre tarieven voor dit openbaar vervoer van invloed kunnen zijn op de verlening van rijksbijdragen voor exploitatie van openbaar vervoer.

In de door wet en besluit gegeven constellatie zal ongesubsidieerd openbaar vervoer vooral aanvullend werken op het bestaande openbaarvervoersysteem. Te denken valt aan nachtelijke vervoervoorzieningen of vervoer naar en van bijzondere evenementen van tijdelijke aard.

De vaststelling van de modellen van vervoerbewijzen voor ongesubsidieerd openbaar vervoer wordt evenzo als in het systeem van artikel 45 overgelaten aan degene die dit vervoer verricht.

Wet VOV

De artikelen 50 tot en met 67 bevatten grotendeels de bepalingen uit de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer en het op deze wet berustende besluit met betrekking tot de vervoerovereenkomst en de vervoerbewijzen, en de orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang en gevonden voorwerpen.

Deze bepalingen beogen een aantal zaken voor het openbaar vervoer als geheel te regelen, zodat de reiziger niet meer wordt geconfronteerd met door vervoerondernemingen opgestelde verschillende vervoersvoorwaarden. De bepalingen bevestigen de benadering van het openbaar vervoer als een samenhangend systeem.

De publiekrechtelijke regeling van de rechtsverhouding tussen vervoerder en reiziger werkt deregulerend in de civielrechtelijke sfeer. Bij vluchtige kennisneming kan de vraag rijzen of het allemaal niet wat simpeler kan. Helaas hebben praktijk en jurisprudentie van rechtsgeschillen aangetoond dat dit niet mogelijk is. De thans voorliggende bepalingen beogen vooral duidelijkheid te scheppen in de vele aspecten van de vervoerovereenkomst.

Vervoerovereenkomst

Artikel 50

Het bepaalde in het eerste lid van artikel 50 maakt duidelijk dat een reiziger, voor zover deze niet behoort tot de in artikel 51 omschreven groep, voor openbaar vervoer een vervoerprijs is verschuldigd overeenkomstig vastgestelde of goedgekeurde tarieven.

Reiziger en vervoerder hebben dus niet de mogelijkheid in onderhandeling een prijs voor een bepaald vervoer overeen te komen zoals bij het besloten busvervoer.

Artikel 51

Artikel 51, onderdeel b, bepaalt onder meer dat voor een blindegeleidehond of een andere hulphond die een gehandicapte begeleidt, geen vervoerprijs verschuldigd is. Om discussies te voorkomen is geregeld dat de gehandicapte zich voor zo'n geval als zodanig moet kunnen legitimeren.

Artikel 52

Het bepaalde in artikel 52 maakt duidelijk voor welke meegenomen dieren en voorwerpen de reiziger een afzonderlijke vervoerprijs moet betalen en voor welke niet.

Het derde lid van artikel 52 geeft aan dat een vervoerprijs is verschuldigd voor het vervoer van een invalidenwagen die geen handbagage is, het vervoer als handbagage van een fiets die geen vouwfiets is en voor het vervoer van een hond die een afzonderlijk plaats in het vervoermiddel inneemt, tenzij het een geleidehond is. Voor overige handbagage is geen vervoerprijs verschuldigd: onder andere tassen, koffers, kinderwagens, vouwfietsen, levende dieren, alsmede voorwerpen die door de vervoerder als handbagage worden toegelaten.

Een inklapbare rolstoel zal onder de gegeven definitie in artikel 52, tweede lid, vallen. Andere invalidenwagens zijn onderling zo verschillend van constructie, dat sommige wel als gemakkelijk mee te voeren zijn aan te merken, andere niet.

Invalidenwagens kunnen in vele gevallen overigens slechts worden meegenomen indien voor het vervoer daarvan extra diensten door de vervoerder worden verleend of voorzieningen aanwezig zijn in het vervoermiddel of daarbuiten, bijvoorbeeld een verrijdbare brug. Dat is met name het geval voor een aantal belangrijke spoortrajecten.

Voor door de vervoerder als handbagage toegelaten vervoer van invalidenwagens is op grond van artikel 52 geen vervoerprijs verschuldigd.

Meenemen van handbagage vindt een beperking in het bepaalde in artikel 61, onderdeel h. Handbagage mag geen hinder, gevaar, verontreiniging of beschadiging veroorzaken of kunnen veroorzaken. Artikel 62 bevat nog enkele aanvullende voorschriften hoe met handbagage dient te worden omgegaan.

Vervoerbewijs

Artikel 53

Het bepaalde in artikel 53 geeft aan wat een vervoerbewijs moet bevatten opdat het kan gelden als bewijs van de gesloten vervoerovereenkomst.

Als zodanig is het tegelijk betalingsbewijs, een waardepapier dat recht geeft op een bepaald vervoer en verblijf op stations en halten of in sommige, in artikel 59 omschreven gevallen recht geeft op terugbetaling van de vervoerprijs dan wel een gedeelte daarvan. Het vervoerbewijs kan tevens als bewijsstuk dienen indien een reiziger de vervoerder aansprakelijk wil stellen voor geleden schade.

Ten slotte kan het informatie bevatten van de vervoerder over het gebruik ervan.

Het eerste en het tweede lid van artikel 53 hebben onder meer tot strekking dat de vervoerprijs objectief bepaalbaar dient te zijn. Aan het bepaalde in het tweede lid wordt mede voldaan in het geval de vervoerder jegens de reiziger verwijst naar een openbaar gemaakt tarief.

Hoewel het vervoerbewijs dus een waardepapier is waaraan bepaalde rechten kunnen worden ontleend, kan het op zich zelf genomen geen geldigheid worden toegeschreven.

Artikel 54

Artikel 54 beschrijft wanneer een vervoerbewijs geldig is. De geldigheid kan slechts in een concreet geval worden vastgesteld. Dat is overeenkomstig de praktijk en het spraakgebruik. Een vervoerbewijs kan tegelijkertijd voor een bepaald traject geldig zijn en voor een ander traject niet. Een reiziger kan met een vervoerbewijs dat voor een bepaald traject geldig kan zijn, zich zonder geldig vervoerbewijs bevinden in een vervoermiddel op een ander traject. Hetzelfde kan gelden voor de aard van het vervoermiddel en de klasse van de trein.

Stations en halten zijn over het algemeen vrij toegankelijk. In de artikelen 54 en 55 wordt er rekening mee gehouden dat gedeelten van stations en halten van de metro alleen toegankelijk kunnen zijn voor reizigers die reeds zijn voorzien van een geldig vervoerbewijs.

Artikel 55

In artikel 55 wordt bepaald wanneer een reiziger moet zijn voorzien van een geldig vervoerbewijs.

Voorschriften als hier gegeven beogen te voorkomen dat reizigers zonder geldig vervoerbewijs reizen.

Zwartrijden

Artikel 57

Artikel 57 bevat de thans reeds op basis van de Wet VOV geldende regeling ten aanzien van reizigers die niet tijdig, overeenkomstig artikel 55, zich van een geldig vervoerbewijs hebben voorzien, de zogenaamde zwartrijders.

Naast de prijs voor het vervoer is op vordering van de vervoerder een door de Minister van Verkeer en Waterstaat te bepalen bedrag verschuldigd. Dit bedrag is thans vastgesteld op 25 gulden. Wordt dit bedrag terstond voldaan of naderhand overeenkomstig het bepaalde in het vierde en vijfde lid, dan vervalt het recht van strafvervolging ter zake van overtreding van het in artikel 30, eerste lid, van de Wet personenvervoer gestelde verbod, zonder een hiervoor geldig vervoerbewijs gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het in het vijfde lid bedoelde bedrag aan administratiekosten is thans gesteld op 15 gulden.

Artikel 57, met uitzondering evenwel van het bepaalde in het zesde lid, is tevens van toepassing op overtredingen van het bepaalde in artikel 31 van de wet.

Artikel 58

Artikel 58 bevat een voorziening met betrekking tot onder meer op naam gestelde jaarkaarten waarvoor een maandelijkse betaling geldt. Wordt deze betaling gestaakt, dan kan de kaart worden ingenomen en dan wordt niet opnieuw een dergelijke kaart afgegeven zolang de oude schuld niet is vereffend. Ook anderszins bekende dubieuze debiteuren ter zake van vervoerbewijzen kan op grond van artikel 58 het recht op afgifte van een op naam gesteld vervoerbewijs worden ontzegd.

Terugbetaling vervoerprijs

Artikel 59

De in artikel 59 geregelde terugbetaling van een betaalde vervoerprijs of ontheffing van een betalingsverplichting, geldt slechts voor vervoerbewijzen waarvan de geldigheid nog niet kan zijn aangevangen, dus in voorverkoop zijn gekocht, en voor vervoerbewijzen met een geldigheid van ten minste een week voor zover ze niet meer worden gebruikt.

Terugbetaling geldt niet voor strippenkaarten omdat daarop geen geldigheidsduur is aangegeven en evenmin voor vervoerbewijzen die slechts op de dag van afgifte geldig zijn.

De in artikel 59 gegeven regeling heeft dus alleen betrekking op vervoerbewijzen voor zover ze niet kunnen zijn gebruikt.

De in het derde en vierde lid aan de minister gegeven bevoegdheden beogen ook hier ter wille van de zekerheid voor de reiziger uniformiteit te bewaren.

Orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang

Artikel 61

De paragraaf die uitwerkt wat moet worden verstaan onder de in artikel 32 van de Wet personenvervoer verboden verstoring van orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang heeft ten doel zowel de reizigers als de vervoerders en hun personeel duidelijk te maken welke gedragingen niet kunnen worden aanvaard in het openbaar vervoer.

Daarmee worden discussies over wat wel en wat niet zou kunnen, goeddeels beslecht. Voor iemand die in zijn gedrag rekening wil houden met zijn medereizigers en de redelijke belangen van de vervoerder bevatten de in artikel 61, eerste lid, en artikel 62 gegeven bepalingen overigens geen beperkingen.

Gevonden voorwerpen

De in paragraaf 3 gegeven regeling met betrekking tot gevonden voorwerpen vult aan wat te dien aanzien civielrechtelijk geldt.

Artikel 64

Artikel 64 maakt duidelijk dat de afgifte van een op een station of halte of in een vervoermiddel gevonden voorwerp of geldsom aan de vervoerder, valt binnen de zorgplicht die de vinder als houder van de vondst heeft.

Artikel 65, 66, 67

De artikelen 65, 66 en 67 regelen de bevoegdheden en plichten van een vervoerder met betrekking tot een gevonden voorwerp of geldsom en de hier tegenover staande rechten en plichten van de rechthebbende terzake van het verlorene.

Ten aanzien van unieke voorwerpen heeft de vervoerder de plicht ze voor de rechthebbende in ieder geval beschikbaar te houden gedurende ten hoogste drie jaren na afgifte.

Opgemerkt wordt dat deze paragraaf mogelijk moet worden herzien bij inwerkingtreding van de voorgenomen regeling met betrekking tot gevonden voorwerpen in het Nieuw Burgerlijk Wetboek.

HOOFDSTUK 7. RIJKSBIJDRAGE VOOR EXPLOITATIE VAN OPENBAAR VERVOER AAN GEMEENTEN

In dit hoofdstuk wordt geregeld op welke wijze de rijksbijdragen voor exploitatie van openbaar vervoer aan gemeenten worden vastgesteld.

In paragraaf 1 is de procedure van de aanvraag om een bijdrage aangegeven. In de volgende paragrafen zijn achtereenvolgens bepalingen opgenomen met betrekking tot de vaststelling van de grondslag van de bijdrage, de berekening van de kosten voor een bepaald jaar op basis van de grondslag en de aan een gemeente toe te rekenen en toe te delen vervoeropbrengsten voor datzelfde jaar. Paragraaf 5 geeft aan dat de bijdrage voor een jaar wordt bepaald door het saldo van de berekende kosten en toegerekende vervoeropbrengsten.

Aanvraag bijdrage

Artikel 68

Gemeenten die voorafgaande aan de inwerkingtreding van het besluit een aanvraag om verlening van een financiëele bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer hebben ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat behoeven niet opnieuw een aanvraag in te dienen voor zover op die aanvraag niet reeds afwijzend is beslist. Dat is geregeld in een overgangsbepaling (artikel 170).

In het theoretische geval dat een gemeente niet meer een bijdrage zou willen ontvangen, zou wel een aanvraag om beëindiging moeten worden ingediend.

Artikel 170 heeft een gelijke strekking voor soortgelijke aanvragen van de in hoofdstukken 8 en 9 van het besluit bedoelde vervoerders.

De in artikel 68, eerste lid, bedoelde aanvraag om wijziging van een bijdrage kan betrekking hebben op de voor een gemeente berekende grondslag van de bijdrage of andere specifieke voor een gemeente gebruikte gegevens of rekenfactoren.

Over het tweede lid van artikel 68 kan hetzelfde worden gezegd als over het gelijkluidende artikel 6, tweede lid: de minister zal slechts die gegevens en bescheiden mogen vragen die noodzakelijk kunnen worden geacht voor een juiste uitoefening van zijn bevoegdheid.

Vaststelling van de grondslag

Artikel 71

In artikel 71 is neergelegd dat de grondslag van de rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer aan een gemeente wordt gevormd door de kosten van exploitatie van een bepaald voorzieningenniveau in enig jaar, het basisjaar, voor het eerst in 1983 voor de BOV-gemeenten dan wel in 1984 voor de BOS-gemeenten, onder aftrek van inkomsten uit activiteiten die samenhangen met vervoer anders dan opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen. De kosten en inkomsten worden door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld.

Welke kosten en inkomsten in aanmerking komen, stelt de minister vast in een omschrijving van het begrip exploitatiekosten van openbaar vervoer, na overleg met vertegenwoordigers van gemeenten. Deze omschrijving is gelijk aan de in overeenstemming met gemeenten tot stand gekomen omschrijving die bij de huidige tekortenafdekking wordt gehanteerd.

In de omschrijving van het begrip exploitatiekosten worden tevens de in artikel 45 van de wet bedoelde calculatievoorschriften voor verricht besloten busvervoer en taxivervoer opgenomen.

Het tweede lid van artikel 71 geeft een aanduiding van de in aanmerking komende kostensoorten. Ten aanzien van de capaciteitskosten, voor zover ze worden bepaald door de aanschaf van bussen, geeft het derde lid van artikel 71 een nadere bepaling. Indien de minister op grond van artikel 153, derde lid, aan een gemeente of aan een voor een gemeente opererende vervoerder een aanwijzing heeft gegeven met betrekking tot de aan te schaffen bussen, neemt deze de capaciteitskosten slechts in aanmerking voor zover zij bussen betreffen die zijn aangeschaft in overeenstemming met zulk een aanwijzing. Het hier bepaalde beoogt de aanwijzing tot effect te brengen.

Bij de ministeriële vaststelling van de kosten in het basisjaar wordt rekening gehouden met incidentele kostenverhogende of kostenverlagende omstandigheden in dat jaar en wordt uitgegaan van normstellingen voor de produktiviteit van het rijdend en technisch personeel, de kosten van indirect rijdend personeel en algemeen beheer en kosten van onderhoud van bussen.

Bij de vaststelling van de kosten wordt uitgegaan van het gebruik van het openbaar vervoer en van een daarop afgestemd aanbod, zoals in artikel 71, vierde lid, in het verlengde van artikel 43 van de wet wordt bepaald.

Artikel 72

De in artikel 72 geregelde vaststelling van het gebruik en de in artikel 71, vierde lid, bedoelde regels over afstemming van het aanbod op het gebruik kunnen op de korte termijn en op langere termijn een verschillend praktische uitwerking vinden.

Op korte termijn wordt uitgegaan van het voorzieningenniveau in het basisjaar 1983 dan wel 1984 en de sindsdien, na overleg met gemeenten, door de minister vastgestelde aanpassingen van dit niveau.

Jaarlijkse kosten

In paragraaf 3 is geregeld op welke wijze voor een bepaald jaar de kosten van exploitatie van openbaar vervoer van een gemeente worden berekend met het oog op de vaststelling van de rijksbijdrage voor dat jaar.

Artikel 73

Artikel 73 geeft een samenvatting van de wijze van berekening: de grondslag van de bijdrage wordt gewijzigd in verband met in de onderdelen a en b aangeduide kostenwijzigingen.

De artikelen 74 tot en met 79 bieden een nadere uitwerking.

Op weg naar de voor de langere termijn beoogde volledige koppeling van vervoergebruik en financiële bijdrage, kan de bijdrage weliswaar nog worden gebaseerd op het voorzieningenniveau in het basisjaar, maar kunnen mutaties in het vervoergebruik via kostencoëfficienten worden doorberekend in de bijdrage.

De in de artikelen 75 en 76 bedoelde loon- en prijsveranderingen in het jaar voorafgaande aan het jaar waarop de rijksbijdrage betrekking heeft, worden in de kostengrondslag van de rijksbijdrage doorberekend.

Dat wil zeggen dat de rijksbijdrage voor enig jaar is gebaseerd op het prijspeil in het jaar daarvoor. Dit is geheel in overeenstemming met de rijksbegrotingstechniek, die uitgaat van het laatst bekende loon- en prijspeil en niet van het te verwachten loon- en prijspeil in het begrotingsjaar. Aanpassing van de begrotingsbedragen aan de loon- en prijsontwikkelingen vinden in het begrotingsjaar zelf plaats aan de hand van de dan bekende gegevens (artikel 87).

Artikel 75

De in artikel 75 geregelde doorberekening van wijzigingen van loonkosten heeft mede betrekking op wijzigingen van loonkosten als gevolg van structurele veranderingen in de arbeidsvoorwaarden, zoals arbeidstijdverkorting en herbezetting.

Bij de doorberekening wordt onderscheid gemaakt tussen vervoerders die een dienst of bedrijf van een openbaar lichaam zijn -in de huidige situatie de gemeentelijke vervoerbedrijven- en overige vervoerders, zelfstandige ondernemingen, zoals de N.V. Haagsche Tramweg Maatschappij (HTM) en streekvervoerondernemingen die voor gemeenten lokaal vervoer verrichten.

De werknemers van de gemeentelijke bedrijven zijn ambtenaren en dientengevolge gelden voor de arbeidsvoorwaardenontwikkeling in deze bedrijven richtlijnen van de Minister van Binnenlandse Zaken met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden van ambtenaren.

Voor de overige vervoerders die voor gemeenten lokaal vervoer verrichten, worden voor de doorberekening van de loonkosten de normen toegepast die op grond van de Wet arbeidsvoorwaardenontwikkeling gepremieerde en gesubsidieerde sector (WAGGS, Stb. 1985, 695) worden vastgesteld. Deze normen hebben betrekking op de beschikbaar te stellen financiële ruimte voor de arbeidskostenontwikkeling, voor zover deze voortvloeit uit wijziging van de arbeidsvoorwaarden.

Artikel 76

Voor de in artikel 76 voorziene doorberekening van wijzigingen van prijzen is als uitgangspunt gekozen het jaarlijks door het Centraal Planbureau geraamde prijsindexcijfer van de consumptie van de overheid dat in de systematiek van de rijksbegroting wordt gehanteerd.

Het derde lid van dit artikel opent de mogelijkheid aanzienlijke prijswijzigingen van de energiekosten afzonderlijk door te berekenen.

Artikel 77

In artikel 77 wordt rekening gehouden met wijzigingen van kapitaallasten die ontstaan door het verschil in afschrijvings- en rentekosten van nieuwe en te vervangen bussen. Om zoveel mogelijk ongewenste detailbemoeienis te voorkomen, zal jaarlijks worden uitgegaan van de financiële effecten van een vervangingspatroon van acht procent van het in aanmerking te nemen totale bussenbestand.

Artikel 78

Artikel 78 regelt op welke wijze wijzigingen van kapitaallasten van niet-routinematige investeringen in de kosten van exploitatie van openbaar vervoer zullen worden doorberekend.

Bij de bepaling van de grondslag, basisjaar 1983, bleek het onmogelijk te zijn een zodanige regeling te treffen dat toekomstige vervangingen van bovengenoemde activa uit de financiële bijdrage konden worden gefinancierd.

Derhalve is gekozen om niet-routinematige activa als het tram- en metromaterieel en bepaalde kort geleden in exploitatie genomen railinfrastructuurlijnen in de vorm van de werkelijke kapitaallasten te vergoeden.

Artikel 78, eerste lid, onderdeel a, geeft aan dat er rekening mee wordt gehouden dat de kapitaallasten van bovengenoemde niet-routinematige investeringen jaarlijks wijzigen.

Onderdeel b voorziet in een regeling van wijziging van kapitaallasten als gevolg van door de minister in aanmerking te nemen niet-routinematige investeringen. Deze bepaling geeft in het bijzonder de mogelijkheid om rekening te houden met wijzigingen van kapitaallasten die ontstaan door het verschil in afschrijvings- en rentekosten van de aanschaffingen en de te vervangen activa die al dan niet volledig zijn afgeschreven op basis van de historische uitgaafprijs.

Het eerste lid, onderdeel c, van artikel 78 bevat de bepaling dat gemeenten geen renterisico zullen lopen inzake de niet- routinematige investeringen. Een stijging of een daling van het gemeentelijk omslagpercentage zal in de kosten van exploitatie van openbaar vervoer worden doorberekend.

Het tweede lid van artikel 78 biedt de mogelijkheid bij grootschalige vervangingen tevens andere effecten op de kosten van exploitatie van openbaar vervoer in aanmerking te nemen. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld substantieel lagere onderhoudskosten als gevolg van nieuw materieel of van nieuwe onderhoudswerkplaatsen, uitgerust met een moderne outillage.

Artikel 79

Ten slotte kunnen enkele in artikel 79 genoemde incidenteel voorkomende feiten aanleiding geven tot wijziging van een financiële bijdrage ten opzichte van het voorafgaande jaar.

Als voorbeeld van effecten op de kosten van exploitatie als gevolg van financiële bijdragen voor investeringen in infrastructuur (artikel 79 , onderdeel a) kan worden genoemd een verhoging of verlaging van de onderhoudskosten als gevolg van een nieuwe investering.

In artikel 79, onderdeel b, wordt onder meer gedoeld op een verandering van de dienstregeling als gevolg van integratie van vervoervoorzieningen van verschillende vervoerbedrijven.

Artikel 79, onderdeel c, biedt de mogelijkheid om bij het vaststellen van de rijksbijdrage rekening te houden met structureel stijgende onderhoudskosten van infrastructuur in de komende jaren. Hierbij moet vooral worden gedacht aan grootschalige infrastructuurvoorzieningen uit het (recente) verleden, voorzieningen die tot dusverre weinig onderhoud vergden, maar die naarmate de levensduur toeneemt onderhoudsgevoeliger worden.

Dit onderdeel moet voorts in samenhang worden gezien met artikel 78, waarin wordt geregeld dat de vergoeding voor kapitaallasten jaarlijks daalt door de dalende boekwaarde. Compensatie voor gestegen onder houdskosten stelt de gemeenten in staat om levensduur verlengend

onderhoud te doen aan de bestaande infrastructuur, waardoor vervangingsinvesteringen in de toekomst (en de daarmee gepaard gaande stijging van kapitaallasten) kunnen worden vermeden. Een werkgroep van vertegenwoordigers van rijk en BOV-gemeenten (waar dit probleem zich vooral voordoet) onderzoekt thans welke kosten met dit levensduur verlengend onderhoud gemoeid zijn (deze kosten worden ook wel aangeduid met instandhoudingskosten). In afwachting van de bevindingen van deze werkgroep hebben rijk en de BOV-steden ad hoc afspraken gemaakt over de voorlopige vergoeding van de onderhoudskosten.

Bij artikel 79, onderdeel d, kan worden gedacht aan algemene macroeconomische ontwikkelingen.

Met de in artikel 79, onderdeel e, bedoelde normering wordt gezien op normstellingen om te komen tot een zo objectief mogelijke rijksbijdrage.

Uitkeringsmodel op langere termijn

Het streven van de regering is erop gericht om bij specifieke uitkeringen zoveel mogelijk globale en objectief verifieerbare toedelingsmaatstaven te ontwikkelen en te hanteren.

Zoals in de memorie van toelichting bij de wet is vermeld, zal worden bezien in hoeverre verdere objectiveringen in het uitkeringsmodel kunnen worden gebracht. Gestreefd zal moeten worden naar een situatie waarin gemeenten in principe in overeenkomstige omstandigheden gelijk worden behandeld zowel ten aanzien van het voorzieningenniveau als ten aanzien van de hoogte van de kosten waarvoor dit wordt geboden.

Thans bestaat overeenstemming met het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer (BOV), het samenwerkingsverband van de negen gemeenten met een eigen vervoerbedrijf, over het hanteren van vijf kostennormeringen.

Daarnaast is met het BOV en het Beleidsorgaan Subsidiërende gemeenten (BOS) overeenstemming bereikt dat overleg zal worden gevoerd over de mogelijkheid of een meer direct verband kan worden gelegd tussen het feitelijk gebruik van het lokaal openbaar vervoer en de bijdrage voor de exploitatie van openbaar vervoer.

Vervoeropbrengsten

Naast het vervoergebruik en het kostenniveau vormt de aan een gemeente toe te rekenen vervoeropbrengst een bepalende factor voor de toe te kennen rijksbijdrage. Op grond van het bepaalde in de artikelen 43 en 46 van de wet, ligt de verantwoordelijkheid voor de realisatie van een voor een gemeente verwachte vervoeropbrengst bij deze gemeente zelf.

In paragraaf 4 van het besluit wordt geregeld hoe de voor een gemeente verwachte vervoeropbrengst wordt berekend.

Artikel 80 t/m 83

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 80 stelt de minister per gemeente voor een jaar te verwachten vervoeropbrengsten vast.

Bij deze vaststelling wordt uitgegaan van de gerealiseerde opbrengsten in een voorafgaande periode van twaalf maanden. Rekening wordt gehouden met verwachtingen omtrent de gevolgen van vastgestelde en voorgenomen tariefwijzigingen en verwachte wijzigingen in de vervoeropbrengsten als gevolg van ontwikkelingen in het vervoergebruik. Alleen als de voorgenomen tariefwijzigingen verschillen van de wijzigingen die ten slotte worden vastgesteld, zal dienovereenkomstig correctie worden toegepast op het verwachte opbrengstbedrag. Artikel 81 ziet hierop.

Indien de vervoeropbrengsten door andere oorzaken in werkelijkheid anders uitvallen dan was verwacht, dan vindt op grond daarvan gedurende het jaar geen bijstelling van de rijksbijdrage plaats. Mee- of tegenvallers worden tot de risicosfeer van de gemeenten gerekend. Door een gericht beleid kunnen de gemeenten zelf invloed uitoefenen op de opbrengsten.

Zij kunnen bijvoorbeeld strenge controle uitoefenen op het reizen zonder een geldig vervoerbewijs.

Zowel bij de toerekening van de vervoeropbrengsten als bij de in artikel 82 geregelde verdeling wordt vooralsnog gebruikt gemaakt van verdeelsleutels (de zogenaamde WROOV-sleutels) die op basis van onderzoek naar kaartsoortgebruik zijn vastgesteld. Het is niet uitgesloten dat als gevolg van substantiële wijzigingen in het voorzieningenniveau of het vervoergebruik hernieuwd deelonderzoek dient te worden verricht.

Artikel 83 voorziet in onderzoeken als dit.

Ook kunnen nieuwe verdeelsleutals worden vastgesteld als betere systemen beschikbaar zijn om de vervoeropbrengsten te registreren en te alloceren. De resultaten van zulke registratiesystemen worden mede begrepen onder de zinsnede «resultaten van onderzoek naar gebruik van openbaar vervoer».

Artikel 84

Omdat de wijze van vaststelling van de toe te rekenen en toe te delen vervoeropbrengsten van grote betekenis is voor de gemeenten, is in artikel 84 voorzien dat de Minister van Verkeer en Waterstaat daarover overleg pleegt met vertegenwoordigers van gemeenten.

Bijzondere situaties

Artikel 85, 86

Artikel 86 is geschreven voor een bijzondere situatie van 's lands financiën. In zo'n situatie kan het voorkomen dat het totaal van de overeenkomstig artikel 85 berekende rijksbijdragen voor exploitatie hoger ligt dan het hiervoor beschikbare bedrag op de rijksbegroting. Met de betrokken gemeenten zal dan worden overlegd over een wijziging in de verdeling van de beschikbare middelen. Zo'n wijziging zal in ieder geval zodanig moeten worden opgezet dat daarin op redelijke wijze recht wordt gedaan aan verschillen in de openbaar-vervoervoorziening tussen de gemeenten, zoals de tweede volzin van artikel 86 voorschrijft.

Artikel 87

In artikel 87 wordt aangegeven op welke wijze de in artikel 46, tweede lid, van de wet genoemde aanpassingen van de voor een jaar vastgestelde bijdragen lopende dat jaar of vooruitlopend op dat jaar worden berekend, indien aanleiding bestaat voor dergelijke aanpassingen.

Conform de begrotingstechniek vindt uitsluitend aanpassing plaats over de begrotingsbedragen, dat wil zeggen over de rijksbijdragen en niet over de kosten. Aanvullende compensatie moet dan ook worden gevonden in de openbaar vervoeropbrengsten. Dit is overeenkomstig de wijze waarop bij het opstellen van de rijksbegroting en de berekening van de rijksbijdragen de openbaar-vervoeropbrengsten worden geraamd: bij deze raming wordt geen rekening gehouden met het effect van wijziging van het prijspeilniveau op de tarieven en op de opbrengsten.

Verschaffing van gegevens

Artikel 89

Naast de gegevens die bij een aanvraag om verlening van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer op grond van artikel 68 van het besluit dienen te worden verstrekt, dienen gemeenten op grond van artikel 89 gegevens te verschaffen die nodig zijn voor de vaststelling van de jaarlijkse bijdrage. Voor de gevallen waarin een gemeente de rijksbijdrage aanwendt om een zelfstandige vervoerondernemingen openbaar vervoer te laten verrichten, is tevens voorzien in een plicht tot het verschaffen van gegevens door de betrokken vervoerder, omdat alleen deze bepaalde gewenste gegevens kan verstrekken.

Het bepaalde in artikel 89, derde lid, staat mede ten dienste van de noodzakelijke controle of de rijksbijdrage, overeenkomstig het karakter van een specifieke uitkering, wel uitsluitend aan de exploitatie van openbaar vervoer is besteed.

Artikel 90

Artikel 90 bevat een garantie jegens de gemeenten dat de informatieplicht niet verder strekt dan nodig is voor de vaststelling van de financiële bijdrage.

Artikel 91

Indien de Minister van Verkeer en Waterstaat of een gemeente het voornemen opvatten de verlening van een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer te beëindigen, schrijft artikel 91 een procedure voor die een zorgvuldige besluitvorming garandeert.

De minister kan de verlening van een bijdrage beëindigen als niet meer wordt voldaan aan de in de artikelen 35 tot en met 38 van de wet gestelde voorwaarden, tenzij artikel 102 van de wet van toepassing is. Beëindiging van een door burgemeester en wethouders verleende financiële bijdrage zal aan de orde komen indien uit de verplichting voor de vervoerder als bedoeld in artikel 12, eerste lid, van de wet niet meer een exploitatietekort voor de vervoerder voortvloeit (zie artikel 12, tweede lid, van de wet) of indien burgemeester en wethouders voornemens zijn op grond van artikel 11, tweede en derde lid, van de wet de vergunning voor het verrichten van lokaal openbaar vervoer in te trekken.

Juist met het oog op het geval waarin een voornemen tot beëindiging van de verlening van een financiële bijdrage een gevolg is van een voornemen tot intrekking van een vergunning, is de procedure van artikel 91 op gelijke wijze opgezet als de procedure van artikel 21 van het besluit. Het overleg zal zich in de eerste plaats richten op het voornemen tot intrekking van de vergunning en voor dat overleg geeft artikel 21 voorschriften.

Het uit dit voornemen logisch voortvloeiende voornemen tot beëindiging van de verlening van de bijdrage kan in een en de zelfde procedure aan de orde komen, zodat meteen aan het vereiste van artikel 91 wordt voldaan en niet nog eens een tweede weinig zinvolle procedure hoeft te worden gevolgd.

Bij een voornemen tot ambtshalve wijziging van een financiële bijdrage bestaat niet de verplichting een procedure zoals in artikel 91 is gegeven, te volgen.

Wijzigingen van bijdragen in het kader van het financieringssysteem zijn geregeld in de hoofdstukken 7, 8 en 9 van het besluit, waarbij tevens is voorzien in overleg met betrokken gemeenten en vervoerders. Daarnaast kunnen alleen nog wijzigingen van bijdragen voorkomen als gevolg van wijzigingen bij de vaststelling of goedkeuring van dienstregelingen door het bevoegde orgaan. Dergelijke wijzigingen in de dienstregeling worden voorafgegaan door aanwijzingen als bedoeld in artikel 37. Deze aanwijzingen zullen in het algemeen het resultaat zijn van overleg met betrokkenen.

Voor zover een aanwijzing, mede gezien de financiële consequenties, onredelijk bezwarend voor een vervoerder zou zijn, staat daartegen beroep open op de rechter, zoals in de toelichting op artikel 37 reeds is uiteengezet.

Artikel 92

Indien het openbaar lichaam van een gemeenschappelijke regeling in aanmerking komt voor een financiële bijdrage voor openbaar vervoer, gelden daarvoor de zelfde bepalingen als voor de bijdragegerechtigde gemeenten. Het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam heeft de zelfde rechten en plichten als in dit besluit aan burgemeester en wethouders zijn toegekend (artikel 92).

HOOFDSTUK 8. RIJKSBIJDRAGE VOOR EXPLOITATIE VAN OPENBAAR VERVOER ANDERS DAN AAN GEMEENTEN EN DE N.V. NEDERLANDSE SPOORWEGEN

Andere vervoerders dan de N.V. Nederlandse Spoorwegen die interlokaal openbaar vervoer verrichten overeenkomstig een door de Minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurde dienstregeling, komen, mits uit de

worden ingevoerd voor de vaststelling van de jaarlijkse bijdrage per vervoerder. Bij deze objectieve benadering wordt het overleg over de bijdrageverlening niet meer per onderneming, maar uitsluitend op bedrijfstakniveau gevoerd.

In een laatste stap in de objectivering zullen de rentelasten van bedrijfsinvesteringen van de vervoerders, voor zover niet verkregen op grond van de bijdrageregelingen, in de berekeningsmethode worden geïntegreerd. De rentelasten zullen dan niet meer, zoals thans, van geval tot geval worden beoordeeld en gefinancierd, maar dienen te worden gefinancierd uit een rendement op het geïnvesteerd vermogen dat als maatstaf van de bedrijfsresultaten in de berekeningsmethode wordt meegenomen.

Elementen in bijdrage

In hoofdstuk 8 van het besluit is geregeld welke elementen in de rijksbijdrage worden vervat, onverschillig welke berekeningsmethodiek voor de bijdrage wordt gevolgd.

Artikel 95

Artikel 95 geeft aan welke kosten voor de bijdrage in aanmerking worden genomen. Een nauwkeurige omschrijving van de kosten die bij de berekening van de rijksbijdrage in aanmerking worden gebracht, wordt neergelegd in algemene regels, op grond van artikel 95, eerste lid, vast te stellen door de Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met vertegenwoordigers van vervoerders. De opsomming in artikel 94, derde lid, komt nagenoeg overeen met die in het ten aanzien van gemeenten geldende artikel 71, tweede lid.
Het bepaalde in artikel 95, tweede lid, heeft tot strekking inkomsten uit vervoer, anders dan opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen, steeds voor vaste bedragen in aanmerking te nemen.

Voor de toelichting op artikel 95, vierde lid, wordt verwezen naar het soortgelijke artikel 71, derde lid.
Ook het overige in dit hoofdstuk bepaalde komt grotendeels overeen met wat is geregeld met betrekking tot een rijksbijdrage aan gemeenten.

HOOFDSTUK 9. RIJKSBIJDRAGE VAN EXPLOITATIE VAN OPENBAAR VERVOER AAN DE N.V. NEDERLANDSE SPOORWEGEN

Voor het reizigersvervoer van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) geldt sinds 1969 de EEG-Verordening 1191/69 betreffende het optreden van de Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. Op grond van deze verordening heeft de NS recht op een vergoeding van economische nadelen, voortvloeiende uit de aan haar door de Nederlandse rijksoverheid opgelegde dienstverplichtingen in het reizigersvervoer. De openbare dienstverplichtingen omvatten in Nederland een exploitatie- en vervoerplicht, in de zin van artikel 2 van de EEG-Verordening en overeenkomstig de daarover gegeven interpretatie van het Hof van Justitie van de EG in de zaak 36/73 van 27 november 1973.

De vergoeding wordt thans vastgesteld volgens door de Minister van Verkeer en Waterstaat, na overleg met de NS, vastgestelde regels ter uitvoering van de EEG-Verordening, de zogenaamde Regels en Procedures.

In de tot dusver gehanteerde Regels en Procedures is voorzien dat het vergoedingsbedrag voor de NS tot stand komt op basis van een voor- en na-calculatie.

Om een aantal redenen is het evenwel gewenst gebleken de systematiek van de totstandkoming van de vergoeding te herzien.

Een bezwaar van de systematiek is dat de toegepaste voor- en na-calculatie praktisch neerkomt op een tekortafdekking achteraf. Dit is niet in overeenstemming met de bedoelingen van de EEG-Verordening.

Een ander bezwaar is gelegen in de voorwaarden van de rijksoverheid dat een vergoeding nimmer hoger mag zijn dan het uiteindelijke tekort. De NS kan hierdoor niet overschotten en tekorten, die ten opzichte van een voor een jaar vastgestelde vergoeding ontstaan, over meer jaren egaliseren. De onmogelijkheid een positief bedrijfsresultaat te halen, heeft allerlei bedrijfseconomische nadelen, niet het minst het nadeel dat een prikkel tot het bereiken van de grootst mogelijke doelmatigheid is weggenomen.

Voorts bergt het systeem het bezwaar in zich dat het tot meer detailbemoeienis van de kant van de rijksoverheid uitnodigt dan bij vaste financiële afspraken het geval is.

Ten einde de verschillende bezwaren te ondervangen, zijn de rijksoverheid en de NS in gezamenlijk overleg een basisfilosofie overeengekomen ten behoeve van de totstandkoming van een nadere regeling van de onderlinge verhouding (kamerstukken II, 1984–1985, 18986, nr. 1).

In deze basisfilosofie wordt uitgegaan van een duidelijker onderscheiding tussen de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de bedrijfsverantwoordelijkheid van de NS. De nadere regeling zal uiteraard moeten passen in het kader van de Wet personenvervoer en de EEG-Verordening.

Als gevolg van de aan de NS te verlenen vergunning voor interlokaal openbaar vervoer worden voor de NS op grond van de artikelen 17 en 28 van de Wet personenvervoer de exploitatieplicht en vervoerplicht als bedoeld in de EEG-verordering 1191/69 gehandhaafd. De minister verleent ter voldoening aan het in deze verordening bepaalde aan de NS een jaarlijkse bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer als vergoeding voor uit de handhaving voortvloeiende economische nadelen.

In het kader van de nadere regeling krijgt de jaarlijkse bijdrage van het rijk aan de NS een taakstellend karakter, met daarbij de mogelijkheid tot het egaliseren van tekorten en overschotten over meer jaren. Voor de totstandkoming van de jaarlijkse bijdragen aan de NS wordt de volgende benadering voorzien.

De bijdrage wordt op voorhand door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld; in eerste aanleg is de basis hiervan het saldo van gecalculeerde kosten en opbrengsten, gegeven de door de minister bepaalde tariefhoogte, gegeven de door de minister goedgekeurde dienstregeling en wijzigingen daarin, en verder uitgaande van bepaalde veronderstellingen met betrekking tot produktiviteitsontwikkeling en exogene ontwikkelingen.

De in aanmerking te nemen afschrijvingskosten worden voorshands gebaseerd op de historische kostprijs. Met de hieruit voortvloeiende gevolgen voor de NS bij vervangingsinvesteringen zal eveneens rekening worden gehouden.

Bij de jaarlijkse vaststelling van de bijdrage houdt de minister rekening met de vooraf vastgestelde financiële consequenties van goedgekeurde wijzigingen van de dienstregeling (inclusief aanleg nieuwe lijnen), welke immers zijn te beschouwen als verplichtingen van het rijk, die bij de goedkeuring van de projecten zijn aangegaan.

Bij de jaarlijkse vaststelling wordt tevens rekening gehouden met de effecten van veranderingen in de tariefhoogte, de arbeidsvoorwaardenontwikkeling op grond van de voor de NS beschikbaar gestelde ruimte en de

exploitatie van dit vervoer een tekort voortvloeit, in aanmerking voor een financiële bijdrage in de vorm van een taakstellend budget. De bijdrage wordt voor elk jaar vastgesteld op basis van gegevens van de meest recente realisaties en op basis van wijzigingen in de dienstregelingen, de effecten van investeringen, loon- en prijsveranderingen, efficiencymaatstaven en toegerekende vervoeropbrengsten. De eenmaal vastgestelde rijksbijdrage zal dan in de loop van het jaar niet meer worden gecorrigeerd, behalve voor algemene wijzigingen van loonkosten en prijzen, zoals is voorzien in artikel 40 van de wet.

Op de zelfde wijze wordt de rijksbijdrage vastgesteld voor het lokale vervoer waarin artikel 39 van de wet voorziet.

In de komende jaren zullen, in overleg met de bedrijfstak, de mogelijkheden worden onderzocht van een berekeningsmethode voor de jaarlijkse rijksbijdrage per vervoerder die niet meer uitgaat van bedrijfsspecifieke gegevens, maar van gegevens die voor de betrokken vervoerders gezamenlijk gelden.

Bij de vaststelling van de rijksbijdrage voor het interlokale vervoer dat hier aan de orde is, blijft overigens het Normeringsysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer (NVS) toepassing vinden, ongeacht de berekeningsmethode die zal worden gevolgd.

Het NVS legt ten behoeve van de vaststelling van de dienstregeling – overeenkomstig artikel 32 – een verband tussen het gebruik dat van het vervoer wordt gemaakt en het voorzieningenniveau.
Het bepaalde in de aanhef van artikel 96 trekt de financiële consequenties van het op grond van het NVS in de dienstregeling vast te stellen voorzieningenniveau door naar de vaststelling van de bijdrage.

In het NVS wordt met betrekking tot de vervoervraag een aantal klassen onderscheiden. Elke klasse kent een eigen vraag-aanbodverhouding en een daarop geënte, specifieke rijksbijdrage. Nog bezien wordt op welke wijze alternatieve vervoerwijzen zoals belbus en buurtbus het beste kunnen worden ingepast in het uitkeringssysteem.

Geobjectiveerde methode

Bij de ontwikkeling van een geobjectiveerde berekeningsmethode voor de rijksbijdrage zal worden uitgegaan van de gemiddelde kosten van de bedrijfstak die interlokaal openbaar vervoer vervoer per bus verricht. Deze kosten worden als grondslag gekozen voor de bijdrage voor het door een vervoerder te verzorgen voorzieningenniveau. Deze kosten worden vervolgens gecorrigeerd voor een beperkt aantal niet door de vervoerder beheersbare factoren, die aanmerkelijke afwijkingen van de gemiddelde situatie veroorzaken.
Als kostendrager wordt gehanteerd het lijnsegmentuur, dat is een exploitatieperiode op een deel van een lijn met weinig wisselingen van reizigers, onderscheiden naar de klassen van het NVS en de uren van de dag.
De niet-routine-matige investeringen worden voorshands afzonderlijk in aanmerking genomen.

Tijdens een periode van proefberekeningen met deze berekeningsmethode kunnen de betrokken ondernemingen zich voorbereiden op de uiteindelijke invoering van deze methode.
Indien de proefberekeningen uitwijzen dat de nieuwe berekeningsmethode beter een afstandelijke benadering van de rijksoverheid ten opzichte van de bedrijfstak mogelijk maakt dan de systematiek van het taakstellende budget, zal de methode in overleg met de bedrijfstak

kostenontwikkeling op grond van de index voor de materiële overheidsconsumptie. Beide laatste effecten worden vergoed over het daarvoor gevoelige deel van de bijdrage.

Tussen minister en NS zal overleg worden gepleegd over relevante opbrengsten- en kostenveronderstellingen, inclusief de te verwachten produktiviteitsontwikkelingen.

De bijdrage wordt ten slotte vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in de vorm van een beschikking waarbij wordt aangegeven hoe het vastgestelde bedrag is tot stand gekomen alsmede de eraan ten grondslag liggende veronderstellingen over loon- en prijsontwikkelingen.

De nadere regeling zal voorzien in de informatiebehoefte van beide betrokken partijen. Waar nodig maakt overleg over relevante punten hiervan deel uit.

Indien zich gedurende het begrotingsjaar ontwikkelingen voordoen van exogene aard, waardoor aanzienlijke afwijkingen ontstaan van de veronderstellingen die aan de vaststelling van de bijdrage ten grondslag liggen, treden de minister en de NS daarover in overleg.

Het met inachtneming van de vastgestelde bijdrage uit de be- drijfsvoering voortvloeiende risico wordt als normaal bedrijfsrisico door de NS gedragen. Wordt het jaar afgesloten met een overschot, dan kan dit door de NS worden behouden en in overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat worden gereserveerd voor eventuele tegenvallers in volgende jaren dan wel anderzins worden besteed. Wordt het jaar afgesloten met een tekort, dan dient dit binnen een periode van drie jaar te worden gecompenseerd. Het geheel van afspraken over de vaststelling van het vergoedingsbedrag maakt onderdeel uit van de nadere regeling. In artikel 103 van het besluit wordt expliciet naar dergelijke regels verwezen.

Het op deze wijze werken met een taakstellende bijdrage veronderstelt uiteraard dat de daaruit voortvloeiende bedragen inpasbaar zijn in het totaal der rijksuitgaven c.q. in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Indien het rijk zich genoodzaakt ziet om op grond van dringende algemeen economische overwegingen de bijdrage in betekenende mate te verlagen ten opzichte van voorgaande jaren, dan heeft zulks in principe consequenties voor het te voeren beleid en daarmee voor de omvang en/of kwaliteit van de door de NS te leveren diensten.

HOOFDSTUK 10. RIJKSBIJDRAGE VOOR INFRASTRUCTUUR TEN BEHOEVE VAN OPENBAAR VERVOER

Artikel 104

Degenen die voorafgaande aan de inwerkingtreding van het besluit een aanvraag om verlening van een financiële bijdrage van infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer hebben ingediend, behoeven, voor zover daarop niet is beslist ten tijde van het in werking treden van het besluit, niet opnieuw een overeenkomstige aanvraag in te dienen. Dat is bepaald in artikel 173. De beslissing op de aanvraag geschiedt vervolgens in overeenstemming met de bepalingen van wet en besluit.

Artikel 108

Artikel 108 geeft aan welke soorten van voorgenomen investeringen in infrastructuur in aanmerking kunnen komen voor een financiële bijdrage.

Onder railwegen worden begrepen spoor-, metro- en (snel-)tramlijnen.

Met voor openbaar vervoer bestemde rijstroken zijn met name busbanen bedoeld die niet openstaan voor particuliere auto's en vrachtverkeer. Indien het voornemen bestaat busbanen ook open te stellen voor brandweer-, politie- en ambulance-auto's en voor taxivervoer, doet dit niet af aan de mogelijkheid tot bijdrageverlening.

Voorzieningen ten behoeve van openbaar vervoer op bestaande wegen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit een bovenleiding voor trolleybussen.

Als een voorziening ter verbetering van de regelmaat en de doorstroming van openbaar vervoer wordt bijvoorbeeld beschouwd apparatuur voor verkeerslichtenbeïnvloeding en andere technische systemen, zonodig gecombineerd met een voor het openbaar vervoer bestemde strook of baan, zowel op bestaande als nieuwe trajecten.

De stations en halten kunnen ten dienste staan van trein, metro, tram, bus en voor ten behoeve van openbaar vervoer gebruikte auto's.
Soms hangen deze voorzieningen samen met de aanleg van spoor-, metro- en tramlijnen. Vaak komen ze voort uit de wens beter gebruik te maken van de bestaande openbaar-vervoervoorzieningen (nieuwe stations of halten aan bestaande spoor- en metrolijnen) of de kwaliteit van het openbaar vervoer te verhogen, bijvoorbeeld door het verbeteren van overstapsituaties, het verkorten van loopafstanden of een onderlinge afstemming van verschillende wijze van openbaar vervoer (gecombineerde bus- en tramstations, vaak bovendien in de nabijheid van trein- en metrostations).

Met de aanleg van voorzieningen in de directe nabijheid van een station of halte, is met name het oog gericht op looproutes, fietsroutes, stallingsmogelijkheden voor fietsen, voorrijgelegenheid voor het autoverkeer, taxi-standplaatsen, kortparkeerplaatsen voor het brengen en afhalen van passagiers, lang-parkeerplaatsen voor treinreizigers en speciale parkeerplaatsen voor invaliden.

Een algemene voorwaarde waaraan deze investeringen in infrastructuur moeten voldoen, om voor een financiële bijdrage in aanmerking te komen, is vervat in het bepaalde in artikel 109, tweede lid: ze moeten passen binnen het rijksbeleid. Het kan zijn dat bij een voorgenomen project dit slechts gedeeltelijk het geval is; dan wordt ook slechts dit deel voor verlening van een bijdrage in aanmerking genomen. Onderdelen van een project die uitsluitend als uitvloeisel van het beleid van een gemeente of een vervoerder worden gezien, zijn bijvoorbeeld winkel- en horecavoorzieningen op of in de nabijheid van stations en halten voor openbaar vervoer.

In artikel 113, onderdeel a, is een nadere adstructie van het hier relevante rijksbeleid voorzien.

De bepaling in artikel 108, tweede lid, zal overigens voornamelijk tot haar recht moeten komen in een overleg tussen aanvrager en verlener van de financiële bijdrage.

Artikel 109

Artikel 109 geeft een opsomming van de soorten kosten die bij het vaststellen van de bijdrage in beschouwing worden genomen, met inachtneming van eisen van doelmatigheid ten aanzien van bijvoorbeeld te gebruiken materialen en de bouwactiviteit als geheel.
Onder kosten van verwerving van onroerend goed worden tevens begrepen overdrachtskosten, taxatiekosten en makelaarskosten.

Kosten van bouwrente kunnen niet aanvaardbaar worden geacht, indien ze voortvloeien uit het te laat dan wel onvolledig inzenden van declaraties of uit te late betaling aan de aannemer.

Onder kosten van materialen worden verstaan de kosten van materialen voor de aanleg van de voorzieningen en de direct daarmee samenhangende voorzieningen, zoals functioneel groen, geluidwerende materialen en verkeerslichten.

Kosten van werkzaamheden zijn de kosten van personeel en materieel (voertuigen, machines en dergelijke) die moeten worden gemaakt om de gewenste voorziening en de direct daarmee samenhangende voorzieningen te realiseren.

Hieronder worden ook gerekend uitvoerende werkzaamheden van personeel van het vervoerbedrijf en personeel van gemeentelijke diensten en bedrijven. De door de gemeentelijke diensten en bedrijven in rekening gebrachte kosten mogen niet uitgaan boven het algemeen geldende niveau van prijzen, door derden berekend voor overeenkomstige prestaties. De personeelskosten van het vervoerbedrijf worden slechts vergoed voor zover ze niet reeds op andere wijze worden vergoed.

Voorts worden onder artikel 109, onderdeel d, kosten begrepen die noodzakelijk zijn voor de aanleg van de voorziening, zoals vergoeding voor directe materiële schade aan eigendommen van derden.

Onevenredige belasting

Investeringen in infrastructuur kunnen slechts in aanmerking komen voor een rijksbijdrage indien ze, overeenkomstig artikel 48, eerste lid, van de wet, een onevenredige belasting vormen voor de exploitatie van openbaar vervoer.

Artikel 110

Artikel 110 van het besluit geeft nader aan wanneer dit geacht wordt het geval te zijn.

Investeringen ten behoeve van lokaal vervoer en interlokaal vervoer waarvoor de bevoegdheden door de minister zijn overgedragen, komen voor een bijdrage in aanmerking indien de in aanmerking te nemen kosten daarvan meer bedragen dan één procent van de totale jaarlijkse exploitatiekosten of meer dan twee miljoen gulden.

Voor investeringen ten behoeve van interlokaal vervoer waarvoor de minister de dienstregeling goedkeurt, is de grens gelegd bij een bedrag van f. 100.000,- aan in aanmerking te nemen kosten.

Kleinere voorzieningen worden geacht door gemeenten of vervoerders tot stand te kunnen worden gebracht uit eigen financiële middelen.

De bijdrageregeling laat overigens de ruimte een aantal kleinschalige voorzieningen die een bepaalde samenhang met elkaar vertonen, gezamenlijk als één project in te dienen.

Daarbij kan worden gedacht aan een lijnsgewijze aanpak van doorstromingsmaatregelen en infrastructurele voorzieningen bij wijzigingen van het lijnennet. Belangrijk bij dergelijke projecten is dat planmatig de samenhang van de verschillende onderdelen wordt aangegeven.

Hoogte van de bijdrage

Artikel 111

De hoogte van de bijdrage bedraagt honderd procent van de in aanmerking te nemen kosten voor de voorzieningen ten behoeve van het interlokale vervoer waarvoor de minister de verantwoordelijkheid draagt, tachtig procent voor de voorzieningen ten behoeve van het lokale vervoer en het interlokale vervoer waarvoor de bevoegdheden zijn overgedragen en vijftig procent voor bijzondere voorzieningen in de nabijheid van stations en halten.

De verschillen in de percentages zijn gemaakt op grond van de volgende overwegingen.

Voor voorzieningen ten behoeve van het interlokale vervoer waarvoor de minister de bevoegdheden uitoefent, kan de bijdrage honderd procent van de in aanmerking te nemen kosten zijn omdat de voordelen van de voorzieningen, gezien het gekozen systeem van de verlening van een rijksbijdrage voor exploitatie, ook geheel aan het rijk toevallen.

De voordelen van de voorzieningen ten behoeve van het lokale vervoer, bijvoorbeeld minder inzet van personeel en materieel, meer reizigers en opbrengsten, minder behoefte aan parkeergelegenheid en dergelijke vallen de gemeente ten deel. Deze voordelen belopen, zo hebben berekeningen van een aantal projecten aangetoond, gemiddeld twintig procent van de in aanmerking te nemen kosten, zodat een bijdrage van tachtig procent van de kosten gerechtvaardigd is.

Voorzieningen in de buurt van stations en halten worden aangebracht zowel ten behoeve van het openbaar vervoer als voor het overige verkeer ter plaatse.
Er wordt van uitgegaan dat gemiddeld vijftig procent van de kosten speciaal ten behoeve van het openbaar vervoer wordt gemaakt.

In artikel 111, derde lid, is voorzien in een opslag op de diverse percentages van de in aanmerking te nemen kosten voor kosten van voorbereiding, administratie en toezicht, in de wandeling VAT-kosten genaamd. De opslag bedraagt tien of vijf procent van de gezamenlijke in aanmerking genomen kosten van bouwrente, materialen en werkzaamheden, behalve in het geval de N.V. Nederlandse Spoorwegen een bijdrage ontvangt. Voor de NS wordt een opslag per categorie van investeringen bepaald, omdat de aard van de investeringen en de omvang van de bijdragen zeer uiteenlopen.
De VAT-kosten worden niet berekend over de kosten van verwerving van onroerend goed. Reden hiervoor is dat de kosten van overdracht en taxatie en de makelaarskosten, die als een vorm van VAT-kosten worden opgezet, reeds subsidiabel zijn gesteld.

Onder VAT-kosten moet in concreto worden verstaan de kosten die de opdrachtgever van de investering in infrastructuur maakt in de rol van engineerings- of architectenbureau, met andere woorden, kosten van voorbereiding, tekenwerk, administratie alsook toezicht op de uitvoering als opdrachtgever.

Het bepaalde in artikel 111, vierde lid, biedt de mogelijkheid een vaste of een voorlopige bijdrage toe te kennen dan wel een voorlopige bijdrage aan een vast maximum te binden.

Een voorlopige bijdrage wil zeggen dat, op basis van het gegeven subsidiepercentage, de definitieve bijdrage achteraf wordt bepaald aan de hand van de feitelijke kosten.
Indien onzekerheid over de kosten bestaat, zal in het algemeen een voorlopige rijksbijdrage worden toegekend.

Wanneer de gemeente dit wenst of wanneer er voldoende inzicht bestaat in de kosten kan de rijksbijdrage ook vooraf worden vastgesteld dan wel aan een vast maximum worden gebonden.

Artikel 111, vijfde lid, voorziet in het geval dat op zich zelf genomen te rechtvaardigen aanvragen om een bijdrage voor een investering in infrastructuur in een jaar gezamenlijk een zodanig volume bereiken dat de hiervoor in de rijksbegroting beschikbaar gestelde middelen niet toereikend blijken te zijn. De minister heeft in zo'n geval de bevoegdheid zo'n aanvrage niet of niet geheel te honoreren. Daarin ligt tevens de mogelijkheid besloten voor een aantal jaren prioriteiten te stellen bij de bijdrageverlening.

Andere kostendragers

Artikel 112

Het bepaalde in artikel 112 maakt duidelijk dat bij de vaststelling van de bijdrage de in artikel 109 genoemde kosten niet in aanmerking worden genomen voor zover hiervoor op andere wijze vergoeding kan worden verkregen. De verlening van een bijdrage op grond van de bepalingen in

hoofdstuk 10 heeft dus een aanvullend karakter ten opzichte van andere bestaande mogelijkheden tot het verkrijgen van een bijdrage voor elementen van de voorgenomen investering.

Hier speelt vooral het zogenaamde veroorzakingsbeginsel een rol. Is een investering alleen of mede nodig geworden door een ander project, dan is het redelijk de kosten van de investering geheel of ten dele te verhalen op de opdrachtgever van dit project.
Bij andere kostendragers kan ook worden gedacht aan vergunninghouders die volgens de vergunning wijzigingen in de situatie voor hun rekening moeten nemen. Dit kan het geval zijn bij vergunningen voor bepaalde kabels en leidingen.

Ten slotte moet in dit verband worden gewezen op de voordelen die het aanleggen van infrastructurele voorzieningen voor het openbaar vervoer voor andere voorzieningen kan hebben, zoals vernieuwing van rioleringen, kabels en leidingen, alsmede wegverharding. In deze gevallen wordt het «nieuw voor oud»-principe gehanteerd, hetgeen inhoudt dat de noodzakelijke kapitaalvernietiging van deze voorzieningen tot de subsidiabele kosten van een project wordt gerekend.

Omdat de mate van kapitaalvernietiging in de praktijk vaak moeilijk is vast te stellen, worden uit pragmatische overwegingen voor de meest voorkomende voorzieningen standaardpercentages gehanteerd.
Zo wordt bij het ten behoeve van een openbaar-vervoervoorziening vervangen van kabels en leidingen en verkeersregelinstallaties vooralsnog uitgegaan van vijftig procent van de in aanmerking te nemen kosten van vervanging.
Voor wegverhardingen wordt met honderd of vijftig procent danwel met helemaal geen kapitaalvernietiging gerekend, afhankelijk van de toestand van het wegdek.

Nadere regels

Artikel 113

Het bepaalde in artikel 113 geeft ten slotte de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid nadere regels te geven. Regels over in investeringen te treffen voorzieningen kunnen ten dienste staan van doelstellingen van rijksbeleid, zoals de bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer en het vergroten van de toegankelijkheid van stations en halten voor gehandicapten.
Overige op grond van artikel 113 te geven regels zullen onder meer zijn gericht op informatieverschaffing door de aanvrager van een bijdrage en controle op een doelmatige besteding van rijksgelden.

HOOFDSTUK 11. BIJ VERLENING VAN VERGUNNINGEN VOOR BESLOTEN BUSVERVOER TE HANTEREN NORMEN

Artikel 114

Het bepaalde in artikel 114 geeft een nadere definiëring van het begrip «vraag van voldoende omvang en tijdsduur», de norm die geldt voor de verlening van een vergunning voor het verrichten van besloten busvervoer.

Artikel 116

Op grond van het bepaalde in artikel 116 wordt om de drie jaar getoetst in hoeverre de vervoerder de norm haalt.
De toetsing kan tot gevolg hebben dat het in de vergunning vermelde aantal bussen dat ten hoogste mag worden ingezet, wordt teruggebracht.
De toetsing kan ook leiden tot intrekking van de vergunning.

Bij de toepassing van het bepaalde in dit hoofdstuk wordt de omvang van het vervoer van een vervoerder berekend over zowel het binnenlands als het internationaal te verrichten of verrichte vervoer.

HOOFDSTUK 12. INTERNATIONAAL VERVOER PER BUS EN AUTO

Artikel 118

Voor internationaal personenvervoer met bussen en auto's zijn verschillende internationale regelingen van kracht.

Enkele in artikel 118 aangeduide verordeningen van de Europese Economische Gemeenschap (EEG) gelden voor internationaal personenvervoer per bus tussen Lid-Staten van de EEG.

De Overeenkomst betreffende internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen als bedoeld in Besluit 82/505/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen houdende afsluiting van deze overeenkomst (ASOR) is van toepassing op vervoer tussen Lid-Staten van de EEG en derde landen.

Voorts zijn overeenkomsten gesloten tussen Nederland, België en Luxemburg inzake taxivervoer en tussen Nederland en andere landen met betrekking tot verschillende vormen van personenvervoer per bus.

De diverse regelingen bevatten, ieder voor een bepaalde vervoerrelatie, van elkaar afwijkende juridische regiems voor internationaal geregeld vervoer, een bijzondere vorm van geregeld vervoer, pendelvervoer en ongeregeld vervoer. In paragraaf 1 van hoofdstuk 12 wordt daarom voor verschillende vormen van internationaal vervoer in een bepaalde vervoerrelatie verwezen naar de toepasselijke regeling waarin specifieke definiëringen en de hierop gebaseerde regiems zijn neergelegd.

De vervoerder die internationaal personenvervoer wil verrichten, zal moeten nagaan welke regelingen gelden voor het vervoer tussen Nederland en de landen die hij wil aandoen. Voor zover een of meer vergunningen zijn vereist, kan hij overigens volstaan met de indiening van een aanvraag hierom bij de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De minister draagt zorg voor eventueel noodzakelijk overleg met de autoriteiten van andere landen.

Artikel 119

Hoofdstuk 12 is beperkt tot bepalingen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de EEG-verordeningen en de internationale overeenkomsten. In hoofdzaak komt dit neer op de aanwijzing van het vergunningverlenende orgaan, uitwerkingen die zijn overgelaten aan de Lid-Staten of de verdragsluitende landen en strafbaarstelling van het verrichten van vervoer zonder vereiste vergunning of het niet naleven van overige voorschriften.

De bepalingen van de EEG-verordeningen en de internationale overeenkomsten gelden boven soortgelijke bepalingen in de Wet personenvervoer en het daarop berustende besluit voor het in Nederland verrichte deel van het internationale vervoer. Bepalingen in wet en besluit die betrekking hebben op onderwerpen die niet zijn geregeld in het internationale vlak, zijn onverkort van toepassing op de in Nederland gevestigde vervoerder die internationaal vervoer verricht. Met name kan daarbij worden gedacht aan regels over de inrichting en uitrusting van bussen en auto's en de regelmatige keuring van deze vervoermiddelen.

Artikel 120

Artikel 120 voorziet in de mogelijkheid dat door wijzigingen in bestaande internationale regelingen of door de sluiting van nieuwe internationale overeenkomsten wijzigingen in nationale uitvoeringsregels of aanvullingen daarop noodzakelijk zijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat is de bevoegdheid gegeven op korte termijn de vereiste regels te geven, zelfs in afwijking van de bepalingen van het Besluit personenvervoer. Het is uiteraard gewenst dat vervolgens zo spoedig mogelijk de ministeriële regelgeving in het besluit wordt verwerkt. Daartoe bevat het tweede lid van artikel 120 een termijn van orde.

Nationale vergunning vereist

Artikel 122

Vergunningen voor geregeld vervoer of een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar andere Lid-Staten, vergunningen voor deze vervoervormen van en naar derde landen en andere landen, alsmede vergunningen voor pendelvervoer van en naar andere Lid-Staten of van en naar derde landen en andere landen worden aan een in Nederland gevestigde vervoerder slechts verleend indien hem een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of van besloten busvervoer is verleend. Dit is bepaald in de artikelen 122, 126, tweede lid, 132 en 135, tweede lid.

Ook de in Nederland gevestigde vervoerder die ongeregeld vervoer verricht met bussen die blijkens het kenteken thuishoren in andere Lid-Staten, derde landen of andere landen, dient te beschikken over een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of van besloten vervoer (artikel 141).

Het vereiste van de nationale vergunning garandeert dat aan internationale eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid wordt voldaan, omdat voldoening aan de eisen immers als voorwaarde voor de nationale vergunningverlening geldt.

Artikel 124

In artikel 124 is de overdracht van een op grond van artikel 123 verleende vergunning geregeld. Deze regeling is geïndiceerd in de Verordening (EEG) nr. 517/72 (PbEG van 20 maart 1972, nr. L 67).

Artikel 146

Het bepaalde in artikel 146 komt er op neer dat internationaal vervoer, voor eigen rekening en risico verricht door een onderneming, dat dient om eigen werknemers naar werk- en woonplaats te brengen, van ieder stelsel van vervoervergunningen is vrijgesteld.

Voor zulk werknemersvervoer met een bus die blijkens het kenteken in Nederland is ingeschreven, is wel een door of namens de Minister van Verkeer en Waterstaat af te geven verklaring vereist (artikel 146, tweede lid).

HOOFDSTUK 13. BEZWAARSCHRIFT TEGEN DE DIENSTREGELING

Artikel 150

Ten aanzien van de indiening van een bezwaarschrift tegen een door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling is slechts volstaan met noodzakelijk te achten voorschriften.

Aan een bezwaarschrift worden geen vormvereisten gesteld. Anoniem ingediende bezwaren kunnen niet worden beantwoord. Algemene verzuchtingen zonder vermelding van een concreet bezwaar en een redengeving kunnen niet als bezwaarschrift in behandeling worden genomen.

Het wordt overbodig geacht de minister voor te schrijven wat deze niet zal nalaten: de beslissing op het bezwaarschrift van een motivering voorzien.

Erkenning dat aan het bezwaar tegemoet dient te worden gekomen, kan op verschillende manieren tot effect worden gebracht.

Het kan mogelijk zijn de lopende dienstregeling reeds te wijzigen. In een ander geval zal het bezwaar eerst bij een komende vaststelling van een dienstregeling kunnen worden ondervangen.

Artikel 152

Indien de minister een bezwaar gegrond heeft verklaard, verplicht het bepaalde in artikel 152 de vervoerder, daartoe uitgenodigd door de minister, een zodanig voorstel tot wijziging van de dienstregeling ter vaststelling of goedkeuring door de minister voor te leggen dat aan het bezwaar wordt tegemoet gekomen.

HOOFDSTUK 14. EISEN TE STELLEN AAN VERVOERDERS, BESTUURDERS EN MATERIEEL

Artikel 153

Het bepaalde in artikel 153 strekt er toe de ontwikkeling en de aanschaf van standaardbussen voor het openbaar vervoer te bevorderen. Bij het ontwerpen en aanschaffen van grote en opeenvolgende series standaardbussen zijn immers belangrijke kostenvoordelen te behalen. Het gebruik van standaardbussen heeft bovendien een gunstig effect op de kosten van exploitatie.

Het eerste lid van artikel 153 gaat uit van een door gemeenten en vervoerders gezamenlijk te nemen initiatief.

Het in het tweede lid voorziene vereiste van goedkeuring van een door hen opgesteld programma van eisen biedt de mogelijkheid beslissingen te nemen over geschilpunten die met betrekking tot het programma zijn blijven liggen, aspecten van dienstbetoon, zoals toegankelijkheid en comfort te bezien en voorts de financiële consequenties van het programma van eisen voor de rijksfinanciering van het openbaar vervoer te toetsen. Als elementen die zowel op de kosten van aanschaf als de gebruikskosten van invloed zijn, kunnen worden genoemd de wijze van inrichting, de verwachte levensduur, de onderhoudskosten, het energiegebruik en de hinder voor de omgeving door geluid en uitlaatgassen.

Het bepaalde in het derde lid van artikel 153 is bedoeld voor het geval een gemeente of een vervoerder die een rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangt, weigert een door andere gemeenten en vervoerders overeengekomen standaardbus aan te schaffen en daarmee het gewenste dienstbetoon niet kan bieden of daarmee belet dat in voldoende mate de mogelijke voordelen van standaardisatie worden behaald.

Indien een gemeente of een vervoerder bussen aanschaft die niet in overeenstemming zijn met een tot haar of hem gerichte ministeriële aanwijzing met betrekking tot de aan te schaffen bussen, worden de capaciteitskosten die worden bepaald door de aanschaf van deze bussen, niet in aanmerking genomen bij de berekening van de rijksbijdrage voor exploitatie (zie artikel 71, derde lid, en artikel 95, vierde lid).

Artikel 154, 155, 156

Het in artikel 155 vervatte voorschrift dat, behalve in gevallen van contractvervoer, taxivervoer slechts mag worden verricht indien de in de auto aanwezige taxameter in werking is, beoogt samen met het in artikel 156, tweede lid, gegeven voorschrift te garanderen dat de klant het bestuurlijk vastgestelde tarief in rekening wordt gebracht.

De in artikel 154 vervatte uitrustingseis, die op eenvoudige wijze is te controleren, dient ter versterking van deze garantie.

Artikel 158

De in artikel 158 bedoelde regels kunnen onder meer betrekking hebben op de herkenbaarheid van het materieel voor reizigers, aanduidingen van bestemmingen, toegankelijkheid, voorzieningen voor gehandicapten, comfort, de inrichting van gedeelten voor rokers en niet-rokers en mogelijkheden voor het bergen van handbagage. Voorschriften ten behoeve van de veiligheid van de reizigers zullen op basis van de Wegenverkeerswet en de spoorwegwetgeving worden gegeven.

HOOFDSTUK 15. KEURING VAN BUSSEN EN AUTO'S

Artikel 159 t/m 165

In de artikelen 159 tot en met 165 is op overeenkomstige wijze als in het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen de regelmatige keuring geregeld van bussen en auto's die worden gebruikt voor openbaar vervoer, besloten vervoer en taxivervoer.

De Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer controleert zowel de handhaving van de voorschriften, gegeven op basis van de Wet personenvervoer, als de bij of krachtens de Wegenverkeerswet gegeven voorschriften.

Uit een oogpunt van wetgevingssystematiek en sobere wetgeving zou het wellicht aanbeveling verdienen de keuring van bussen en taxi's te laten geschieden op basis van de in de Wegenverkeerswet vervatte regeling inzake de periodieke keuring van voertuigen. Voor het onderbrengen van de keuring van bussen en taxi's in het wegenverkeersrechtelijke keuringsregime is evenwel een afstemmingsonderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek zal worden gehouden in het kader van de onlangs door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestarte algehele herziening van de voertuigreglementering. In afwachting van de resultaten van het onderzoek is besloten de keuring van bussen en taxi's vooralsnog te regelen op basis van de Wet personenvervoer.

HOOFDSTUK 16. OPSPORING EN STRAFBEPALING

Artikel 166

In artikel 166 is de eedsaflegging geregeld voor de in artikel 82 van de wet bedoelde personen die door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Justitie, zijn aangewezen als opsporingsambtenaar. De eedsaflegging is noodzakelijk om een ambtsedig proces-verbaal op te kunnen maken.

De eed is eenvoudig gehouden omdat de aangewezen personen een beperkte bevoegdheid hebben. Hij is slechts belast met het opsporen van de bij of krachtens de Wet personenvervoer strafbaar gestelde feiten, dat wil zeggen dat hij alleen zich kan richten op overtredingen die zijn genoemd in artikel 92, eerste lid, van de wet. Het gaat daarbij vooral om het zonder geldig vervoerbewijs gebruik maken van het openbaar vervoer en verstoringen van de orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang in het openbaar vervoer.

In de Eedswet 1971 (Stb. 1971, 211) is geregeld dat ter keuze van de betrokkene in plaats van de eed de belofte kan worden afgelegd. De woorden «Ik zweer» worden dan vervangen door: «Ik beloof». De Wet vorm van eed (Stb. 1911, 215) geeft voorschriften omtrent de vorm waarin een eed danwel een belofte moet worden afgelegd.

Artikel 167

In artikel 167 zijn overtredingen van een aantal voorschriften van het besluit aangeduid als een strafbaar feit in de zin van artikel 93, tweede lid, van de wet. Dit betekent dat hierop de Wet op de economische delicten van toepassing is.

Met het opsporen van de bij artikel 167 aangewezen strafbaar gestelde feiten zijn alleen belast de bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren en de met betrekking tot de Wet personenvervoer krachtens artikel 17, eerste lid, onder ten tweede, van de Wet op de economische delicten aangewezen ambtenaren. De facto zijn dit de ambtenaren van gemeente- en rijkspolitie en de door de Minister van Justitie, in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, aangewezen ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie.

HOOFDSTUK 17. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 168

Met de beoogde inwerkingtreding van de Wet personenvervoer in het verschiet is de oorspronkelijke regeling tot afdekking van de tekorten in het openbaar vervoer in de afgelopen jaren reeds gewijzigd in de richting van het in de wet neergelegde financieringssysteem. Zo konden ook een aantal elementen van de bestaande wijze van subsidiëring worden ingepast in het wettelijke financieringssysteem.

Voor een deel zijn deze elementen reeds neergelegd in ministeriële regelingen, vastgesteld na overleg met gemeenten en vervoerders, soms ook na overleg met het parlement.

Deze regelingen worden, inhoudelijk ongewijzigd, opnieuw formeel vastgesteld op basis van Wet en Besluit personenvervoer met inwerkingtreding op het zelfde tijdstip als is voorzien voor wet en besluit: 1 januari 1988. Daarmee wordt een vloeiende overgang bereikt tussen het voor en na de inwerkingtreding van wet en besluit geldende financieringssysteem.

Artikel 168 bepaalt voor de hier bedoelde formele vaststelling van ministeriële regelingen dat de voorgeschreven procedures van overleg en advies niet behoeven te worden gevolgd omdat de materiële inhoud van de regelingen reeds onderwerp van overleg en advisering is geweest. In concreto bevatten deze regels onder meer het Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer (artikel 32), alsmede de basisjaren voor de grondslag van de financiële bijdrage en de definitie van het begrip exploitatiekosten van openbaar vervoer (artikel 71, eerste lid).

Artikel 169

Artikel 169 bevat een overgangsbepaling voor reeds eerder vastgestelde modellen en een formulier.

Artikel 170, 171, 172, 173

De artikelen 170 tot en met 173 bevatten overgangsbepalingen met betrekking tot verstrekte vergunningbewijzen, lopende dienstregelingen, alsmede reeds ingediende aanvragen om financiële bijdragen en reeds verleende financiële bijdragen op het tijdstip van inwerkingtreding van wet en besluit.

Artikel 172, eerste lid, heeft de strekking dat gemeenten en vervoerders die bij de inwerkingtreding van wet en besluit een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar ontvangen, niet een aanvraag om zulk een bijdrage hoeven in te dienen op basis van Wet en Besluit personenvervoer.

Artikel 174

De in artikel 174 vervatte overgangsbepaling voorkomt dat op grond van artikel 82 van de wet als opsporingsambtenaren aangewezen personen opnieuw moeten worden beëdigd voor zover zij reeds eerder waren beëidigd als opsporingsambtenaar met betrekking tot het opsporen van soortgelijke als in de Wet personenvervoer strafbaar gestelde feiten.

De Wet personenvervoer bevat geen overgangsbepaling ten aanzien van een eerdere aanwijzing als opsporingsambtenaar op grond van de Wet Autovervoer Personen, de Spoorwegwet, of de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer. De bedoeling daarvan is bij de intrede van een nieuw wettelijk regiem voor het personenvervoer tevens een nieuwe opstelling van de groep opsporingsambtenaren te verkrijgen.

Ten einde terstond bij de inwerkingtreding van de Wet personenvervoer te kunnen beschikken over op grond van deze wet aangewezen opsporingsambtenaren zal hun aanwijzing, vooruitlopend op de inwerkingtreding, in overleg met betrokken gemeenten, provincies en vervoerders, alsmede met de Minister van Justitie, zodanig worden voorbereid dat die tegelijkertijd met de inwerkingtreding van de wet kan geschieden. De overgangsbepaling met betrekking tot de beëdiging maakt deze aanwijzing ook terstond effectief in de gevallen dat reeds eerder een in deze bepaling bedoelde eed is afgelegd.

Artikel 175

In artikel 175 wordt de intrekking geregeld van de besluiten waarvoor het Besluit personenvervoer in de plaats treedt.

Artikel 176, 177

De in de artikelen 176 en 177 vervatte wijzigingen van het Metroreglement (Stb. 1981, 700) en van het Algemeen Reglement Vervoer (Stb. 1966, 566) hangen samen met de opneming in het Besluit personenvervoer van een nadere regeling inzake orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang in het openbaar vervoer.

Artikel 178

Artikel 178 bevat een toevoeging aan het Wegenverkeersreglement (Stb. 1950, K 337). De onderwerpen die hier aan de orde zijn, waren geregeld in het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen. Uit een oogpunt van wetssystematiek passen dergelijke regels in het belang van de veiligheid evenwel beter in het Wegenverkeersreglement dan in het Besluit personenvervoer.

Artikel 179 t/m 182

De artikelen 179 tot en met 182 behelzen slechts wijzigingen in een aantal algemene maatregelen van bestuur in die zin dat daarin voorkomende verwijzingen naar de Wet Autovervoer Personen worden vervangen door verwijzigen naar de Wet personenvervoer.

HOOFDSTUK 18. TOETSING AAN DEREGULERINGSCRITERIA

Het voorstel van de Wet personenvervoer is in het parlement behandeld in een periode waarin het regeringsstreven tot decentralisatie en deregulering in het brandpunt van de belangstelling stond en dat is dan ook tijdens de parlementaire behandeling tot uitdrukking gekomen. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is uitvoerig op dit streven ingegaan, ten slotte nog in een apart aan het onderwerp deregulering gewijd hoofdstuk. Ook in de overige tussen parlement en regering gewisselde stukken heeft steeds de noodzaak van nieuwe regelgeving ter discussie gestaan. In de memorie van antwoord op het voorlopig verslag van de Eerste Kamer (I, Zitting 1986–1987, 18985, nr. 39b) is nog eens naar aanleiding van vragen daarover samengevat in hoeverre het wetsvoorstel beantwoordt aan eisen van decentralisatie en deregulering (paragraaf 2).

Bij alle gedachtenwisselingen is steeds een concept van het Besluit personenvervoer, dat reeds aan het parlement ter kennis was gebracht, mede betrokken geweest.

In de nota van toelichting op het Besluit personenvervoer is steeds waar twijfel zou kunnen rijzen aan de noodzaak van regelgeving, duidelijk gemaakt welke overwegingen aan een regeling ten grondslag liggen. Heel expliciet is dat bijvoorbeeld gebeurd in de eerste vier alinea's van hoofdstuk 5, in hoofdstuk 6 onder het tussenkopje «Wet VOV» en in de aanhef van hoofdstuk 13.

Het Besluit personenvervoer bevat nauwelijks nieuwe, zij het wel enigszins veranderde, regelgeving ten opzichte van de regelingen in het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen en in Wet en Besluit vervoersvoorwaarden openbaar vervoer, alsmede ten opzichte van de huidige financiële regelingen voor de BOVgemeenten, de BOS-gemeenten, de N.V. Nederlandse Spoorwegen en de streekvervoerondernemingen en de thans gevolgde procedures bij de totstandkoming van dienstregelingen.

Gezien wat over deregulering reeds naar voren is gebracht, wordt hier volstaan met de beantwoording van de beknopte vragenlijst van de Aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregel van bestuur, vastgesteld bij besluit van de minister-president, handelende in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad van 16 januari 1985, nr. 351994.

De strekking van het Besluit personenvervoer is duidelijk af te lezen aan de opschriften van de systematisch naar onderwerp ingedeelde hoofdstukken. De basis voor deze regelgeving wordt gevonden in de Wet personenvervoer.

Voor de uitvoering en financiering van de regeling worden geen nieuwe organen, noch publiekrechtelijk, noch privaatrechtelijk, in het leven geroepen. Wel worden bij de uitvoering sterker dan voorheen verantwoordelijkheden gelegd bij het bedrijfsleven.

Nieuw in het besluit lijken de regeling van de procedure van totstandkoming van dienstregelingen in hoofdstuk 5 en de in de hoofdstukken 7 tot en met 10 vervatte financiële regelingen. In feite worden hier evenwel bestaande ministeriële circulaires, afspraken en bestuurspraktijk in een doorzichtige ordening gebracht.

In de hoofdstukken 4 en 12 zijn regelingen opgenomen die een uitwerking geven van diverse EEG-richtlijnen en EEG-verorderingen.

Hoofdstuk 6 bevat een aangepaste regeling van de materie die reeds in Wet en Besluit vervoersvoorwaarden openbaar vervoer was neergelegd.

Hoofdstuk 14 bevat een aantal reeds in het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen geregelde onderwerpen, zij het dat enige beperking is toegepast. Voor het in hoofdstuk 15 vervatte keuringsregiem wordt verwezen naar het in de nota van toelichting gegeven perspectief aan het slot van hoofdstuk 15.

In hoofdstuk 11 van het besluit is een eenvoudige driejaarlijkse toetsing van de benutting van vergunde bussen in het besloten busvervoer opgenomen die er slechts toe strekt de in een vergunning aangeduide capaciteit in overeenstemming te houden met de norm voor de benutting van de bussen van een vergunninghouder. De lasten die hiervoor voor het overheidsbestuur en het bedrijfsleven voortvloeien, zijn aanmerkelijk minder dan het tot dusver voor dit vervoer door de Commissie Vervoervergunningen gehanteerde capaciteitsregiem.

De overgangsregelingen in de artikelen 168 tot en met 174 zijn zodanig ingericht dat de bestuurskosten in de overgangsperiode tot het minimum zijn beperkt.

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