
562

Besluit van 10 september 1998, houdende wijziging van het Besluit personenvervoer ter bekostiging van subsidiëring van bedrijfsvervoer door decentrale overheden binnen de systematiek van de financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer

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 6 juli 1998, nr. CDJZ/WJZ/195-98, Centrale Directie Juridische Zaken;
Gelet op artikel 2, tweede lid, van de Wet personenvervoer;
De Raad van State gehoord (advies van 24 juli 1998, nr. W09.98.0307);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 september 1998, nr. CDJZ/WJZ/624-98, Centrale Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit personenvervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

Na artikel 5c wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5d

Op door of vanwege de werkgever verzorgd vervoer van werknemers:

- a. naar en van de werkplek, voorafgaand aan onderscheidenlijk na afloop van de werkzaamheden,
- b. dat wordt verricht met bussen dan wel met auto's, ingericht voor vervoer van meer dan zeven personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, en
- c. waarvoor subsidie wordt verleend door een overheid die een financiële bijdrage ontvangt voor de exploitatie van openbaar vervoer; zijn van overeenkomstige toepassing:
 - a. de artikelen 35 tot en met 37, 39, 40, 42 tot en met 44, 46 en 47, van de wet, en
 - b. de artikelen 68 tot en met 70, 72, 73, eerste lid, 74, onder a, b en e, 77, eerste lid, en tweede lid, onder d, 79, 81, eerste lid, onder b en d, tweede lid, onder d, en derde en vierde lid, 83, 84, en 85, eerste lid, van dit besluit.

¹ Stb. 1987, 506, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 11 maart 1998, Stb. 195.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 10 september 1998

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *eerste* oktober 1998

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

§ 1. Inleiding

Deze wijziging van het Besluit personenvervoer beoogt subsidiëring van bedrijfsvervoer op te nemen in de bekostigingssystematiek voor het openbaar vervoer. Verantwoordelijkheid en middelen voor de subsidiëring van bedrijfsvervoer worden zo gedecentraliseerd en in één hand gebracht bij de overheden die tevens verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer. Dit stelt de decentrale overheden in staat de inzet van bedrijfsvervoer en van openbaar vervoer tegen elkaar af te wegen en zodoende een meer geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid te voeren.

Sinds 1 oktober 1990 bestaat voor werkgevers die zelf voorzien in collectief woon-werkverkeer voor hun werknemers de mogelijkheid om subsidie te krijgen van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bedrijfsvervoer levert als collectief vervoer dat veelal plaatsvindt op filegevoelige tijdstippen een bijdrage aan de vermindering van het mobiliteitsprobleem op de weg. Om deze reden stelt de Nota «Samen Werken Aan Bereikbaarheid», die op 17 september 1996 is aangeboden aan de Tweede Kamer (kamerstukken II 1996/97, 25 022, nr. 1) dat de subsidie voor deze vorm van vervoer in een decentrale vorm gecontinueerd moet worden. In 1998 is de subsidieverlening nog gebaseerd op de Beleidsregel subsidie bedrijfsvervoer 1998. Voor 1999 kunnen decentrale overheden die in aanmerking komen voor een financiële bijdrage voor de exploitatie van openbaar vervoer een gedeelte van deze bijdrage aanwenden voor de subsidiëring van bedrijfsvervoer.

§ 2. Inpassing

Artikel 2, tweede lid, van de Wet personenvervoer biedt de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur artikelen uit de wet met betrekking tot openbaar vervoer mede van toepassing te verklaren op besloten busvervoer en vervoer per auto, indien het vervoer overeenkomsten vertoont met, in dit geval, openbaar vervoer. De overeenkomsten zijn gelegen in het feit dat bedrijfsvervoer een vorm van collectief vervoer is die in de regel via een soort «dienstregeling» wordt verricht. Het kenmerkende verschil is uiteraard dat bedrijfsvervoer niet voor een ieder openstaat. Eenzelfde systematiek is toegepast voor de wettelijke vormgeving van voor een ieder openstaand vervoer per auto niet volgens een dienstregeling (het zogenaamde collectief vraagafhankelijk vervoer, artikel 5b) en personenvervoer per passagiersschip (artikel 5c).

Dit besluit biedt slechts de basis om vervoersprestaties van gesubsidieerd bedrijfsvervoer mee te nemen in de berekening en vaststelling van de financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer. Daaraan gekoppeld wordt uiteraard bepaald dat de financiële bijdrage mede aangewend mag worden voor verlening van dergelijke subsidies. De daadwerkelijke subsidies aan de werkgevers zullen echter door de decentrale overheden, voor zover zij dit wenselijk achten, verleend moeten worden op grond van een subsidieverordening.

§ 3. Artikel 5d

Het artikel omschrijft aan welke kenmerken bedrijfsvervoer moet voldoen om meegenomen te kunnen worden in de financiële bijdrage en welke artikelen van wet en besluit daarop van toepassing zijn. Aangezien niet beoogd wordt bedrijfsvervoer op zichzelf opnieuw vorm te geven wijken deze kenmerken inhoudelijk niet af van de kenmerken van het

bedrijfsvervoer dat op grond van de Beleidsregel subsidie bedrijfsvervoer 1998 in aanmerking komt voor subsidie.

Het vervoer dient op enigerlei wijze geregeld te zijn door de werkgever, voor werknemers. De omschrijving laat ruimte voor de werkgevers om het bedrijfsvervoer uit te besteden of gezamenlijk te verrichten, zoals nu ook gebruikelijk is. Bedrijfsvervoer wordt gestimuleerd vanwege het effect ervan op het mobiliteitsprobleem. Voor rijksbijdrage komt dan ook alleen bedrijfsvervoer in aanmerking dat wordt verricht voorafgaand aan of na afloop van de werkzaamheden. Vervoer tijdens het werk, bijvoorbeeld voor werkzaamheden op verschillende locaties, kan geen bedrijfsvervoer zijn in de zin van dit besluit. Het bedrijfsvervoer moet de werkplek als begin- of eindpunt hebben. Om het collectieve karakter van bedrijfsvervoer veilig te stellen is bepaald dat te gebruiken auto's ingericht moeten zijn voor meer dan zeven passagiers. Bedrijfsvervoer dat georganiseerd wordt in eigen beheer geschiedt vaak met «busjes». Volgens de definitie in de Wet personenvervoer zijn dit echter auto's.

Uit de aard der zaak volgt dat bedrijfsvervoer alleen meegenomen wordt voor vaststelling van de financiële bijdrage indien het ook daadwerkelijk door de betrokken overheid wordt gesubsidieerd.

§ 4. De financiële bijdrage

De decentrale overheid zal de wenselijkheid van bedrijfsvervoer afwegen tegen het gewenste aanbod aan openbaar vervoer. De jaarlijks vastgestelde financiële bijdrage kan immers zowel worden aangewend voor openbaar- als voor bedrijfsvervoer. De overheden zijn voor vaststelling van de maatstaf voor de hoogte van de subsidie voor bedrijfsvervoer niet gehouden aan de maatstaf voor de doorwerking van de prestaties van bedrijfsvervoer in de vaststelling van de bijdrage. Het aandeel van zowel openbaar vervoer als bedrijfsvervoer in de bijdrage is afhankelijk van het gebruik en daarmee van de mate waarin beiden succesvol zijn. Aangezien de decentrale overheid zeggenschap krijgt over deze verdeling en zich hierbij onder andere zal laten leiden door overwegingen die samenhangen met de prestaties van bedrijfsvervoer ten opzichte van de prestaties van openbaar vervoer wordt uiteindelijk de uit oogpunt van de betrokken overheid optimale verdeling bereikt.

Bedrijfsvervoer is geen publieke voorziening zoals openbaar vervoer en wordt derhalve ook niet op dezelfde basis bekostigd. In tegenstelling tot openbaar vervoer genereert bedrijfsvervoer ook geen opbrengsten of reizigerskilometers op basis van goedgekeurde of vastgestelde tarieven. Wel is het door aansluiting van bedrijfsvervoer bij de systematiek van bekostiging van openbaar vervoer nodig om kostenniveau en opbrengsten vast te kunnen stellen. Het normatieve kostenniveau minus de taakstellende vervoeropbrengsten bepalen volgens artikel 72 van het Besluit personenvervoer immers de bijdrage. Via het van toepassing verklaren van artikel 43 van de wet is ook in het geval van bedrijfsvervoer het gebruik de grondslag voor berekening en vaststelling van de bijdrage. Met inachtneming daarvan wordt bij ministeriële regeling vastgesteld hoe het normatieve kostenniveau (art. 73, eerste lid) en de opbrengsten (art. 77, eerste lid) worden bepaald.

Door het deels van toepassing verklaren van artikel 81 wordt voorzien in de aanlevering van gegevens aan de hand waarvan het gebruik van bedrijfsvervoer kan worden vastgesteld. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het aantal werknemers dat gebruik maakt van bedrijfsvervoer en de gemiddelde afstand die daarbij wordt afgelegd.

§ 5. Overgang

De financiële bijdrage wordt jaarlijks in december voor het daaropvolgende jaar vastgesteld. Voor 1999 zal hierin het bedrag meegenomen worden dat de decentrale overheid in staat stelt de bestaande subsidies voor bedrijfsvervoer in de regio waarvoor de desbetreffende overheid verantwoordelijk is kostenneutraal te continueren. Daarnaast zal de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 79, tweede lid, van het Besluit personenvervoer, voor het jaar 1999 bepalen dat het in 1998 bestaande gesubsidieerde bedrijfsvervoer een activiteit is waarvoor het gedeelte van de rijksbijdrage dat toegevoegd is voor bedrijfsvervoer moet worden bestemd. In de vaststelling van de rijksbijdrage voor 2000 wordt vervolgens de prestatie van bedrijfsvervoer in de voorafgaande periode op reguliere wijze verwerkt.

Zodoende wordt bereikt dat bestaand bedrijfsvervoer onder het decentrale regime gedurende een jaar bij wijze van overgangsregeling op de oude voet kan worden voortgezet. Het voor uitbreiding van het bedrijfsvervoer op grond van de Nota «Samen Werken Aan Bereikbaarheid» beschikbare budget zal worden toegevoegd aan de groeibuffer. Vanaf 2000 kan de decentrale overheid volledig zijn eigen beleid voeren.

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