

# Aanwijzing ex artikel 39 Wet personenvervoer

VW

## «Wet personenvervoer»

16 december 1997/Nr. DGP/WJZ/IV-725582

Directoraat-generaal Personenvervoer

De Minister van Verkeer en Waterstaat Gelet op artikel 39 van de Wet personenvervoer en artikel IV van de wet van 13 november 1997 tot wijziging van de Wet personenvervoer (Stb. 1997, 559); Gelezen artikel 39 van het convenant Verkeer en Vervoer: Regionaal, Decentraal, Integraal van 29 maart 1996;

Gelezen voorts het Eindadvies BOS/BOV-structuur van 3 mei 1996 van de werkgroep Van der Doef en de uitwerking ervan in het rapport BOS/BOV structuur fase 3 van 6 juni 1996;

Besluit:

### Artikel 1

1. Onverminderd wijziging of intrekking wordt voor de exploitatie van lokaal openbaar vervoer een bijdrage als bedoeld in artikel 37 van de Wet personenvervoer, verleend aan gemeenten als bedoeld in artikel IV van de Wet van 13 november 1997 tot wijziging van de Wet personenvervoer (Stb. 1997, 559), voorzover deze gemeenten zijn genoemd in het tweede lid.

2. De overheden, bedoeld in het eerste lid, zijn de gemeenten Groningen, Leeuwarden, Zwolle, Apeldoorn, Lelystad, Almere, Amersfoort, Hilversum, Haarlem, Alkmaar, Leiden, Dordrecht, Breda, Tilburg, en Maastricht.

### Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van 31 december 1997 en vervalt uiterlijk op 31 december 2002.

Dit besluit zal (met de toelichting) in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 16 december 1997.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

A. Jorritsma-Lebbink.

## Toelichting

In de Wet van 13 november 1997 tot wijziging van de Wet personenvervoer (Stb. 1997, 559) is in het gewijzigde artikel 39 de mogelijkheid gecreëerd, dat bij ministerieel besluit gemeenten worden aangewezen die een bijdrage kunnen ontvangen voor lokaal openbaar vervoer. In artikel IV van de Wet van 13 november 1997 tot wijziging van de Wet personenvervoer (Stb. 1997, 559) is een overgangsbepaling opgenomen voor de gemeenten die voor de inwerkingtreding van die wet een bijdrage ontvingen. Zij blijven de bijdrage ontvangen zolang de minister van Verkeer en Waterstaat dit doelmatig acht. Op deze artikelen is de nieuwe BOV/BOS-structuur, zoals neergelegd in dit besluit, gestoeld. BOV-gemeenten, genoemd naar het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer, zijn gemeenten die een eigen vervoerbedrijf exploiteren. BOS-gemeenten, genoemd naar het Beleidsorgaan Openbaar vervoer Subsidiërende gemeenten, zijn gemeenten die opdracht geven aan een vervoerbedrijf voor het verrichten van openbaar vervoer.

In het convenant Verkeer en Vervoer: Regionaal, Decentraal, Integraal, hierna te noemen VERDI-convenant, van 29 maart 1996 is afgesproken dat de BOV/BOS-structuur zou worden onderzocht op de wenselijkheid van handhaving en passende schaalgrootte. De werkgroep Van der Doef heeft op 3 mei 1996, aangevuld bij rapportage van 6 juni 1996, een eindrapportage uitgebracht waarin vier criteria zijn voorgesteld op basis waarvan de minister de doelmatigheid van de BOS/BOV-structuur heeft beoordeeld. Deze criteria zijn de verhouding tussen lokaal en interlokaal openbaar vervoer, het klantenpotentieel, de omvang van het netwerk en de hoogte van de kostendekkingsgraad van het vervoer.

Beoordeling van de criteria heeft geleid tot een indeling van de BOS-gemeenten in drie categorieën:

1. De gemeenten welke aan tenminste drie van de vier criteria goed voldeden;

2. De gemeenten welke wisselend aan de criteria goed voldeden, en

3. De gemeenten welke op geen van de criteria goed voldeden en op slechts twee criteria noch goed noch slecht.

Ik heb ten aanzien van de eerste categorie, tien BOS-gemeenten, aangegeven de verlening van de rijksbijdrage, en derhalve de BOS-status, te willen voortzetten. Deze gemeenten hebben bij brief van 27 september 1996 mij laten weten de BOS-status te willen behouden. De BOS-gemeenten uit de tweede categorie zijn in de gelegenheid gesteld tot een nadere voerkundige onderbouwing van het handhaven van de BOS-status met de daarbij behorende financiële kosten en risico's. Naast de gemeenten uit de tweede categorie heeft ook een aantal gemeenten uit de derde categorie van die gelegenheid gebruik gemaakt. De plannen zijn getoetst op een tweetal criteria, te weten een redelijke kostendekkingsgraad (grens 35 à 36%) en de netwerkvang (groter dan 6 mln aan kosten). Dit heeft ertoe geleid dat aan de tien gemeenten uit de eerste categorie nog vijf gemeenten zijn toegevoegd.

Mijn voornemen ten aanzien van het handhaven van de BOS-status heb ik bij brief van 11 maart 1997, nr. DGV/V721741, aan de Tweede Kamer gemeld. Na overleg met de Tweede Kamer en een motie van het lid Van Gijzel (kamerstukken II 1996/1997, 25 088, nr.19), waarin drie gemeenten worden genoemd waarmee nader overleg zou kunnen worden gevoerd, is besloten ook Lelystad de BOS-status te laten behouden. Daarbij is er op gelet dat vanuit de toetsing op criteria geen rechtsongelijkheid met andere gemeenten is ontstaan. Lelystad voldoet als enige van de gemeenten die niet door de toetsing zijn gekomen, wel aan het criterium 'kostendekkingsgraad'. Derhalve kon op die grond aan de politieke wens tegemoet gekomen worden zonder precedentwerking naar andere afgevalen BOS-gemeenten.

De bij gemeenschappelijke regeling ingestelde openbare lichamen die op grond van de Wet personenvervoer zoals deze gold voor de inwerkingtre-

---

ding van de Wet van 13 november 1997 tot wijziging van de Wet personenvervoer, een financiële bijdrage ontvangen voor het lokaal en interlokaal openbaar vervoer, blijven deze ontvangen op grond van artikel IV van die wijzigingswet, voor zolang de minister dit doelmatig acht. Het betreft hier alleen het stadsgewest 's-Hertogenbosch. Aanwijzing op grond van artikel 39, zoals voor de gemeenten, is voor dit openbare lichamen derhalve niet nodig.

In de zogenaamde Kaderwetgebieden ligt een twintigtal voormalige BOV- en BOS-gemeenten die niet in de toetsing zijn meegenomen, omdat zij momenteel geen rijksbijdrage krijgen voor de exploitatie van lokaal of interlokaal openbaar vervoer. De Kaderwet bestuur in verandering is evenwel eindig en indien er na beëindiging van deze periode niet een alternatieve vorm van bovenlokaal bestuur (bijvoorbeeld stadsprovincie) wordt ingesteld, treedt de oude situatie van voor 1995 voor die gemeenten op grond van artikel V van de Wet van 13 november 1997 tot wijziging van de Wet personenvervoer (Stb. 1997, 559) opnieuw in werking. Deze gemeenten zullen alsdan, ter beoordeling van de doelmatigheid van het handhaven van de BOS-status worden getoetst op de huidige criteria.

Ingevolge de motie van het lid Remkes (kamerstukken II, 1996/1997, 25 088, nr.7) betreffende de wens de BOV/BOS-structuur op middellange termijn op te heffen, is in artikel 2 een horizonbepaling opgenomen in het besluit. Indien het op grond van de evaluatie wenselijk blijkt om de BOV/BOS-structuur te verlengen dan zal voor die tijd een nieuw besluit moeten worden genomen. Een periode van vijf jaar is gekozen omdat de in artikel 48 van het VERDI-convenant aangekondigde evaluatie zinvol uit te kunnen voeren. Bij de evaluatie zal een inhoudelijke discussie over de BOS/BOV-structuur worden gevoerd. Een en ander laat onverlet dat de horizonbepaling kan worden doorkruist door de in voorbereiding zijnde herziening van de Wet personenvervoer in verband met de introductie van marktwerking in het regionaal openbaar vervoer.

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