

# **IEDEREEN ONDERWEG**

Een institutioneel onderzoek naar het beleidsterreinen personenvervoer, 1945-1996

PIVOT-rapport 86

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
&  
Rijksarchiefdienst/PIVOT





Tekst: dr. Hovy, m.m.v. drs. N. v. Egmond, drs. M. de Koning en drs. A. Spieksma  
Vormgeving: Rijksarchiefdienst/PIVOT  
Illustraties: W. Küller  
Druk: Krips BV

ISBN: 90-5909-029-2

© Rijksarchiefdienst/PIVOT. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Rijksarchiefdienst/PIVOT.

## PROJECT INVOERING VERKORTING OVERBRENGINGSTERMIJN

Voor u ligt een brochure van het Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn (PIVOT). PIVOT is een project-organisatie die in mei 1991 door de Algemene Rijksarchivaris in het leven is geroepen. De aanleiding daarvoor vormde de (voorgenomen) verkorting van de overbrengingstermijn conform de nieuwe Archiefwet van vijftig naar twintig jaar. Vanuit het oogpunt van democratisering van het openbaar bestuur moet deze termijnverkorting positief worden beoordeeld. Immers, eerder overgedragen archieven worden ook eerder volledig toegankelijk voor het publiek. Voor de Rijksarchiefdienst betekent deze termijnverkorting echter dat, wanneer er geen maatregelen worden genomen, zij overstroomd wordt met archiefmateriaal. De neerslag van dertig jaar overheidshandelen zou bij de invoering van de nieuwe wet in een korte periode moeten worden overgebracht naar de depots van de archiefdiensten. Voor de centrale rijksorganen wordt de omvang van deze stroom van gegevensbestanden geschat op ongeveer 600 strekkende kilometer over de periode 1943 – 1973 en over de periode 1973 – 1990 op nog eens eenzelfde hoeveelheid. Omdat een dergelijke hoeveelheid archiefmateriaal niet beheersbaar, noch hanteerbaar is en de opslag ervan te kostbaar, heeft de Rijksarchiefdienst in het kader van PIVOT tezamen met de verschillende Hoge Colleges van Staat en de ministeries maatregelen getroffen om deze vloed te kanaliseren.

Bij het uitvoeren van deze inhaaloperatie moesten reeds bestaande problemen bij de archiefzorg van de rijksoverheid in versneld tempo worden opgelost. Onder de Archiefwet 1962 zijn grote achterstanden ontstaan in het selecteren van naoorlogs archiefmateriaal en in het overbrengen van archief van vóór 1940 naar de Rijksarchiefdienst. In inspectierapporten van de Rijksarchiefdienst werd daar al op gewezen, maar door het rapport 'Archiefbeheer en –behoud bij het Rijk' dat de Algemene Rekenkamer in 1988 uitbracht, is dit probleem pas in zijn volle omvang tot politiek Den Haag doorgedrongen.

PIVOT is mogelijk geworden door de inzet van extra financiële middelen die de minister van WVC in 1991 heeft toegezegd: fl. 17 miljoen over een periode van tien jaar (de looptijd van het project). Daarnaast zetten de ministeries en de Hoge Colleges van Staat, verantwoordelijk voor de selectie en overdracht van hun archieven, elk eigen middelen in om deze operatie mogelijk te maken. Afspraken daarover zijn vastgelegd in convenanten die de verschillende secretarissen-generaal of vertegenwoordigers van de Hoge Colleges van Staat met de Algemene Rijksarchivaris hebben gesloten.

### 1. De uitgangspunten van PIVOT

Om de hierboven beschreven papiervloed op een verantwoorde manier te kunnen beperken heeft PIVOT een nieuw selectie-instrument ontworpen. De traditionele selectiemethoden zijn voor een operatie van deze omvang niet toereikend: zij zijn te arbeidsintensief en dus te kostbaar waarbij de basis van de gevoerde selectie niet altijd duidelijk is geformuleerd. Bij de traditionele selectie worden als criteria gebruikt: de inhoudelijke of informatieve waarde van documenten en de plaats die zij innemen in het geheel van een dossier, een archief of verzameling archieven. Aangezien men bij die manier van selecteren geen model hanteert waarmee men de context van de gegevens in kaart kan brengen, kan men aan de gegevens op zich moeilijk een waarde toekennen. De functie van de gegevens is in dat geval niet te achterhalen. Het gevolg hiervan is een subjectieve selectie omdat iedereen die selecteert een eigen interpretatie aan de gegevens geeft.

PIVOT gaat er van uit dat de selectie moet worden uitgevoerd vanuit het gezichtspunt van het overheidsorgaan of de organen die deze documenten in het kader van hun taak en het daaruit voortvloeiende handelen hebben ontvangen of geproduceerd: niet de informatiewaarde van documenten maar de waardebeoordeling van handelingen van overheidsorganen staat centraal. Met de gegevensbestanden die naar de Rijksarchiefdienst worden overgebracht moet het handelen van de overheid in relatie van de selectie op basis van deze doelstelling bronnen voor de kennis van en het inzicht in de Nederlandse samenleving (en cultuur) veiligstellen voor blijvende bewaring.

De methode om dit te bereiken is de methode institutioneel onderzoek van PIVOT. Deze methode is in de afgelopen jaren ontwikkeld aan de hand van praktijkervaringen en nieuwe, theoretische inzichten uit binnen- en buitenland. Via wet- en regelgeving en andere bestuurlijk-organisatorische bronnen wordt nagegaan welke handelingen overheidsorganen verrichten. Op basis van de handelingen kan achterhaald worden welke neerslag er in principe zou *moeten* zijn. Met andere woorden, de selectie zal niet meer plaatsvinden op basis van het archiefstuk zelf, maar op basis van de handeling. Handelingen worden gewaardeerd in het kader van de context.

Uiteindelijk zal PIVOT de overbrenging van het geselecteerde materiaal naar de depots van de Rijksarchiefdienst begeleiden. De rijksorganen zijn zelf verantwoordelijk voor de fysieke selectie en bewerking die de archieven en andere gegevensbestanden moeten ondergaan om ze geschikt te maken voor overdracht. Desgewenst zal PIVOT hen daarbij adviseren. Richtsnoer voor de bewerking na het institutioneel onderzoek en de institutionele selectie vormen de door de Permanente Commissie Documentaire Informatievoorziening (PCDIN) in september 1991 aanvaarde 'Normen voor goede en geordende staat' (zie hieronder ook de PIVOT-brochure 'Om de kwaliteit van het behoud: normen 'goede en geordende staat' (Rijksarchiefdienst/ PIVOT, 's-Gravenhage 1993).

## **2. Het institutioneel onderzoek**

Om het voor de selectie noodzakelijke inzicht te krijgen in het handelen van de overheidsorganen heeft PIVOT institutionele onderzoeken gestart bij de verschillende ministeries. De onderzoekers worden door PIVOT zelf en door de verschillende ministeries ingezet. Zij nemen gezamenlijk ongeveer 130 onderzoeksgebieden of beleidsterreinen voor hun rekening. Per beleidsterrein beschrijft de onderzoeker de historische ontwikkeling van dat beleidsterrein als context van de handelingen die er sinds 1940 zijn verricht. De onderzoeksperiode verschilt per beleidsterrein, maar bestrijkt in het algemeen de periode 1940 tot heden.

Uitgangspunt bij de onderzoeken vormt de Methode van Institutioneel Onderzoek (MIO), neergelegd in de brochure 'Handelend optreden' (PIVOT-brochure, 's-Gravenhage 1994). De resultaten van een institutioneel onderzoek worden beschreven in een Rapport Institutioneel Onderzoek (RIO). Een RIO is de contextbeschrijving van een beleidsterrein waarop overheidsorganen handelend optreden en omvat:

1. een historische schets van het beleidsterrein waarop het onderzoek betrekking heeft, inclusief:
  - de doelstellingen van de overheid op het beleidsterrein;
  - de overheidsorganen en overige actoren;
  - de onderlinge relaties tussen de actoren;
  - de beleidsinstrumenten
  - een beschrijving van het taakgebied waartoe het beleidsterrein behoort.
2. een overzicht van de handelingen die overheidsorganen verrichten of hebben verricht, inclusief:
  - de looptijd van elke handeling (begin- en einddatum);
  - de grondslag (bron) van elke handeling;
  - het product van de handeling (indien bekend).

Zo mogelijk worden de handelingen thematisch of procedureel geordend, waardoor men de handelingen in hun context kan zien.

Een belangrijk begrip in het institutioneel onderzoek vormt de 'handeling'. Een handeling is een complex van activiteiten, gericht op het tot stand brengen van een product, dat een actor verricht ter vervulling van een taak of op grond van een bevoegdheid. Aangezien we niet alleen willen beschrijven wat de overheid moet doen maar ook wat zij daadwerkelijk doet, gebruiken we als bron voor het beschrijven van het handelen niet alleen officiële wet- en regelgeving en de daaruit voortvloeiende algemene maatregelen van bestuur, koninklijke besluiten, ministeriële regelingen en beschikkingen zoals instellings-, opheffings- en organisatiebesluiten als onderzoeksbron, maar ook jaarverslagen en jaaroverzichten, staatsalmanakken, memories van toelichting op de rijksbegroting en op bovengenoemde wetten, beleidsnota's, archieven en literatuur. Daarnaast vormen interviews met beleidsmedewerkers en andere deskundigen –in en buiten de overheid op het beleidsterrein een bron van informatie.

Naast het begrip 'handeling' neemt het begrip 'actor' in het institutioneel onderzoek een belangrijke plaats in. 'Actor' volgens de PIVOT-methode wordt gedefiniëerd als 'een overheidsorgaan of een particuliere organisatie of persoon die een rol speelt op een beleidsterrein'. Strekten de PIVOT-onderzoeken zich tot 1995 uit tot de handelingen van overheidsorganen in de strikte zin van het woord, in de Archiefwet 1995 wordt, gebaseerd op de Algemene wet bestuursrecht, onder 'overheidsorgaan' verstaan 'organen van overheidsstichtingen, verenigingen en vennootschappen die, ook voor zover zij niet krachtens publiekrecht zijn ingesteld, toch met openbaar gezag zijn bekleed of waaraan toch één of meer overheidstaken zijn opgedragen en de daarvoor benodigde publieksrechtelijke bevoegdheden zijn toegekend'. Het begrip 'overheidsorgaan' is hiermee aanzienlijk verbreed.

In de onderzoeksrapporten worden de handelingen van particuliere instellingen niet opgenomen. Wel wordt hun rol op het beleidsterrein beschreven. Op grond van het acquisitieprofiel van het Algemeen Rijksarchief wordt bepaald of de archieven van particuliere instellingen voor overbrenging in aanmerking komen.

### **3. De toepassingsmogelijkheden**

De resultaten van het institutioneel onderzoek, neergelegd in het RIO, worden daarna verwerkt in een wettelijk voorgeschreven selectie-instrument: de selectielijst, in PIVOT-termen het 'basis selectiedocument' (BSD). De selectielijst is een lijst van handelingen die elk voorzien zijn van de waardering 'bewaren' of 'vernietigen'. De selectielijst volgt uit de beschrijving van het RIO. In overleg met de betreffende instelling(en) wordt aan de hand van deze selectielijst gezien welke gegevensbestanden voor 'de eeuwigheid' geselecteerd moeten worden en uiteindelijk overgebracht worden aan de Rijksarchiefdienst. De ontwerp selectielijst wordt ter inzage gelegd bij verscheidene instanties en de zorgdrager(s) bied(t)(en) de ontwerp-selectielijst aan, aan de minister van OC en W. De definitieve selectielijst wordt vastgesteld door de zorgdrager(s) in kwestie en de minister staatssecretaris van OC en W.

Wanneer de inhaaloperatie eenmaal voltooid is, zijn we er nog niet. In de toekomst moet worden voorkomen dat nieuwe achterstanden ontstaan bij selectie en overbrenging van gegevensbestanden. Om de toepassingsmogelijkheden van het institutioneel onderzoek ook voor de toekomst te kunnen garanderen, is het daarom noodzakelijk om ontwikkelingen in taken, handelingen en organisatie van de overheid, alsmede de grondslag van die taken en handelingen bij te houden. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de zorgdragers. Het RIO en het BSD kunnen gebruikt worden als basis voor de ontwikkeling van een structureel documentair informatieplan teneinde het beheer van de gegevensbestanden die de Rijksarchiefdienst na 20 jaar verwerft en het beheer van de gegevensbestanden bij de verantwoordelijke organen zelf te verbeteren.

Zo kan in samenwerking met de betreffende organen worden voorkomen, dat zich in de toekomst nieuwe, onbeheersbare stuwmeren van archief en andere gegevensbestanden zullen vormen.

### **4. Volumevermindering archieven en vergroting opslagcapaciteit**

Ook op deze terreinen is PIVOT werkzaam. Volumevermindering kan voor bepaalde archieven worden bereikt door middel van substitutie: het overzetten van de informatie op een andere drager, bijvoorbeeld microfilm, microfiches en in de toekomst wellicht beeldplaat. Inmiddels kon uitbreiding van de opslagcapaciteit met ca. 25 km. Van bestaande depots in het Algemeen Rijksarchief worden gerealiseerd door de installatie van verrijdbare stellingen (compacts).

Gewapend met de opgedane ervaring zal PIVOT ook over deze kwesties de rijksorganen kunnen adviseren, die daarmee bij het moderne gegevensbeheer weer hun voordeel kunnen doen.

Algemeen Rijksarchief/ PIVOT/ Den Haag, juni 1995

# INHOUDSOPGAVE

## 1. Inleiding

- 1.1 Verantwoording
- 1.2 Onderzoeksterrein en indeling
- 1.3 Actoren
  - 1.3.1 Overheidsorganen
  - 1.3.2 Branche- en andere organisaties
- 1.4 Handelingen

## 2. Integraal beleid personenvervoer

- 2.1 Begripsbepaling
- 2.2 De omgeving van het personenvervoer
- 2.3 Algemeen beleid

## 3. Collectief personenvervoer

- 3.1 Begripsbepaling
- 3.2 Taken van de overheid op het terrein van het collectief personenvervoer
- 3.3 Algemeen collectief personenvervoerbeleid
- 3.4. Advies en overleg
  - 3.4.1 Organisatorische aspecten van het advies- en overlegkader
  - 3.4.2 Interne advies- en overlegorganen
  - 3.4.3 Externe advies- en overlegorganen
- 3.5. Wettelijk kader
  - 3.5.1 Inleiding
  - 3.5.2 Wet openbare vervoermiddelen
  - 3.5.3 Spoorwegwet en Locaalspoor- en Tramwegwet
  - 3.5.4 Wet tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf
  - 3.5.5 Wet autovervoer personen
  - 3.5.6 Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer
  - 3.5.7 Wet personenvervoer
  - 3.5.8 Spoorwegpensioenwetten
  - 3.5.9 Wettelijke distributiemaatregelen
  - 3.5.10 Facetwetgeving
  - 3.5.11 Internationale wetgeving
- 3.6. Internationale samenwerking
  - 3.6.1 Algemeen
  - 3.6.2 Europese Gemeenschappen/Unie (EG/EU)
  - 3.6.3 Benelux
  - 3.6.4 Europese Verkeersministers Conferentie (CEMT)
  - 3.6.5 De Economische Commissie voor Europa (ECE)
  - 3.6.6 Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)
  - 3.6.7 Overige internationale intergouvernementele organisaties
  - 3.6.8 Internationale gouvernementele spoorwegorganisaties
  - 3.6.9 Bilateraal overleg
- 3.7. Openbaar vervoer
  - 3.7.1 Ontwikkelingen en hoofdlijnen van beleid
  - 3.7.2 Staatsdeelneming in openbaar vervoerbedrijven
  - 3.7.3 Marktwerking en verzelfstandiging
  - 3.7.4 Consumentenbescherming
  - 3.7.5 Financiële controle
  - 3.7.6 Personeel openbaar vervoerbedrijven
  - 3.7.7 Spoorwegpensioenen
  - 3.7.8 Vergunningsverlening in het openbaar vervoer
  - 3.7.9 Voorzieningen en dienstregelingen
  - 3.7.10 Aanbesteding van concessies en contractering



- 3.7.11 Tarieven e.a. vervoersvoorwaarden
- 3.7.12 Toedeling van vervoeropbrengsten
- 3.7.13 Exploitatiebijdragen
- 3.7.14 Overige financiële bijdragen
- 3.7.15 Facetbeleid
- 3.8. Besloten busvervoer
  - 3.8.1. Ontwikkelingen en beleid
  - 3.8.2. Vergunningsverlening binnenlands vervoer
  - 3.8.3. Vergunningsverlening internationaal vervoer
  - 3.8.4. Stimuleringsmaatregelen
- 3.9. Taxivervoer
  - 3.9.1. Beleid
  - 3.9.2. Vergunningsverlening
  - 3.9.3. Stimuleringsmaatregelen
- 3.10. Beroepsmatig personenvervoer over water
  - 3.10.1. Overzetveren/veerponten
  - 3.10.2. Openbaar vervoer over water
  - 3.10.3. Wet- en regelgeving
- 3.11. Handhaving
  - 3.11.1. Organisatorisch en juridisch kader
  - 3.11.2. Rijksverkeersinspectie
  - 3.11.3. Overig toezicht in het openbaar vervoer
- 3.12. Crisisbeheersing
  - 3.12.1. Algemeen
  - 3.12.2. De Spoorwegwet en het Reglement spoorwegen in oorlogstijd 1912
  - 3.12.3. Wet gebruik vervoermiddelen 1939
  - 3.12.4. Distributiemaatregelen 1945-1950
  - 3.12.5. Vervoersnoodwet
  - 3.12.6. Coördinatiewet uitzonderingstoestanden
- 3.13. Bezwaar en beroep
  - 3.13.1. Inleiding
  - 3.13.2. Bezwaarschriftprocedure
  - 3.13.3. Beroepsprocedure

#### **4. Infrastructuur openbaar vervoer**

- 4.1. Inleiding
- 4.2. Landelijke railwegen
  - 4.2.1. Begripsbepaling
  - 4.2.2. Verantwoordelijkheid rijk/NS
  - 4.2.3. Investeren in spoorwegen
  - 4.2.4. Regelgeving
  - 4.2.5. Planning en organisatie
  - 4.2.6. Financiering
  - 4.2.7. Internationaal overleg
  - 4.2.8. Uitwerking en uitvoering
  - 4.2.9. Instandhouding
  - 4.2.10. Benutting
- 4.3. Infrastructuur voor lokaal en regionaal vervoer
  - 4.3.1. Algemeen
  - 4.3.2. Aanleg en vernieuwing
  - 4.3.3. Instandhouding

#### **5. Spoorwegveiligheid**

- 5.1. Inleiding
- 5.2. Beleids- en organisatorisch kader
- 5.3. Regelgeving

- 5.3.1 Internationale voorschriften
- 5.3.2 Spoorwegwet en Locaalspoor- en Tramwegwet
- 5.3.3 Wet en Besluit zwerfstroomen
- 5.4 Typologie van de spoorwegen
- 5.5 Adviesorganen
- 5.6 Spoorwegtoezicht
  - 5.6.1 Inleiding
  - 5.6.2 Algemeen
  - 5.6.3 Spoorbaan: afsluiting en overwegen
  - 5.6.4 Spoorbaan: profielen, rechten van derden
  - 5.6.5 Stations en emplacements
  - 5.6.6 Spoorwegbruggen en tunnels
  - 5.6.7 Beveiliging
  - 5.6.8 Onderhoud infrastructuur
  - 5.6.9 Materieel
  - 5.6.10 Dienstregeling en verkeersregels
  - 5.6.11 Arbeidsomstandigheden
  - 5.6.12 Zwerfstromen
  - 5.6.13 Opneming van infrastructuur en materieel
- 5.7 Onderzoek van ongevallen: de Spoorwegongevallenraad
- 5.8 Internationale samenwerking

## **6. Individueel personenvervoer**

- 6.1 Inleiding
  - 6.1.2 Een korte voorgeschiedenis tot 1973
  - 6.1.3 Naar een beleid individueel personenvervoer (1973-1996)
- 6.2 Integraal beleid
  - 6.2.1 Algemeen beleid
  - 6.2.2 Internationaal beleid
  - 6.2.3 Advies en overleg
  - 6.2.4 Crisisbeheersing
  - 6.2.5 Congestiebeleid
- 6.3 Stedelijk verkeer
  - 6.3.1 Algemeen
  - 6.3.2 Parkeerbeleid
  - 6.3.3 Ketenmobiliteit en transferpunten
  - 6.3.4 Parkeer en reis (P+R)
  - 6.3.5 Transferia
- 6.4 Fietsbeleid
  - 6.4.1 Inleiding
  - 6.4.2 Beleid
- 6.5 Vervoermanagement
- 6.6 Carpoolen
- 6.7 Flexibilisering
- 6.8 Gedeeld autogebruik
- 6.9 Voertuigbeleid
  - 6.9.1 Algemeen
  - 6.9.2 Technische en technologische eisen
  - 6.9.3 Internationaal beleid
  - 6.9.4 Stimulering
- 6.10. Prijsbeleid
  - 6.10.1 Algemeen
  - 6.10.2 Variabilisatie autokosten
  - 6.10.3 Rekeningrijden
- 6.11 Reisinformatie

## **Bijlagen**

- Bijlage 1      Activiteiten bij de uitvoering van spoorwegwerken

Bijlage 2: Literatuur  
Bijlage 3: Geïnterviewde personen  
Bijlage 4: Afkortingen

# 1. INLEIDING

## 1.1 Verantwoording

Dit rapport beschrijft het handelen van de rijksoverheid op het beleidsterrein inland-vervoer van personen in de periode van 1945-1998. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de methoden die zijn ontwikkeld binnen het project PIVOT (Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijnen). De hoofdlijnen van deze methodiek zijn omschreven in de algemene inleiding aan het begin van dit rapport.

Het doel van het rapport is een instrument samen te stellen dat leidt tot een betere selectie en bewerking van de papieren neerslag van het handelen van rijksoverheidsorganen op het beleidsterrein van het inland-vervoer van personen. Door de beschrijving van de verschillende onderdelen en aspecten, die op dit gebied aan de orde komen, en het plaatsen van de handelingen binnen de context, is het mogelijk een verantwoorde selectie te maken van de papieren neerslag.

Op basis van dit rapport institutioneel onderzoek wordt een basiselectiedocument (BSD) opgesteld, dat de selectiecriteria bevat en daarmee gemaakte keuzen voor de archiefbescheiden. De neerslag van de handelingen wordt verdeeld in (op termijn) te vernietigen en (op termijn) aan het Algemeen Rijksarchief of een Rijksarchief in de provincie over te dragen bescheiden. Dit basiselectiedocument zal na vaststelling door de verantwoordelijke bewindslieden dienen als de wettelijk voorgeschreven selectielijst (Archiefwet 1995, art. 5 eerste lid).

In eerste instantie zijn handelingen van de minister van Verkeer en Waterstaat en de onder die minister ressorterende dienst opgenomen. Van de overige actoren op het beleidsterrein zijn in beginsel alleen de handelingen beschreven indien de actoren vallen onder de Archiefwet 1995. De archieven van de provincie Zuid-Holland worden, evenals die van de centrale overheid, na twintig jaar naar het Algemeen Rijksarchief overgebracht. Om ook voor de provincie een goed selectie-instrument op het terrein van het vervoer te hebben, zijn ook de bestuursorganen van Zuid-Holland, voor zover deze via wet- en regelgeving te achterhalen zijn, als actor in dit rapport opgenomen. Van private instellingen en organen zijn geen handelingen opgenomen.

Het onderzoek is gebaseerd op desktop-research. Belangrijke bronnen daarbij zijn wet- en regelgeving, rijksbegrotingen, beleidsdocumenten, jaarverslagen, brochures en literatuur. Daarnaast werden interviews gehouden met (beleids)medewerkers van het DGV en de Nederlandse Spoorwegen (NS), de Raad voor Verkeer en Waterstaat, de Spoorwegongevallenraad en de Stichting Bureau Examens voor het Beroepspersonenvervoer over de Weg (SEP). De resultaten werden naderhand door de contactpersonen getoetst. De interviews, commentaren en documentatie leverden een essentiële bijdrage aan dit rapport. Ook werd bij enkele ondernemingen informatie ingewonnen. Voor de organisatorische stroomlijning zorgden het plv. hoofd Bureau Directeur-Generaal, het hoofd Registratuur en Archief en de hoofden bedrijfsvoering van DGV, alsmede het hoofd stafafdeling Beleid en Bestuur van de RVI. Aan alle mensen die aan dit rapport hebben meegewerkt (zie bijlage) betuig ik bij dezen mijn grote dank.

Dit rapport is samengesteld door Dr. L. Hovy, onderzoeksmedewerker van de Rijksarchiefdienst in samenwerking met drs. N. van Egmond, eveneens van de Rijksarchiefdienst. Deze onderzoekers zijn verantwoordelijk voor de inhoud van het deel collectief personenvervoer, infrastructuur openbaar vervoer en spoorwegveiligheid. Drs. M. de Koning en drs. A. Spieksma, onderzoekers van het bureau DOXIS, *documentaire informatiespecialisten* hebben het onderzoek op het beleidsterrein individueel personenvervoer uitgevoerd en dragen de verantwoordelijkheid voor de inhoud daarvan.

Het onderzoek op het terrein van het personenvervoer werd in 1998 afgesloten. Sommige onderdelen, zoals infrastructuur openbaar vervoer waren reeds eerder afgesloten. Aan de andere kant, indien beleidswijzigingen op het moment van onderzoek met een vrij grote mate van zekerheid vaststonden, zoals bij de decentralisatie van de bevoegdheden in het streekvervoer, zijn de handelingen tot het jaar 2000 bijgewerkt.

## 1.2 Onderzoeksterrein en indeling

Het beleidsterrein personenvervoer is ten behoeve van het PIVOT-onderzoek verdeeld in een vijftal onderdelen:

- algemeen beleid
- collectief personenvervoer
- infrastructuur openbaar vervoer
- spoorwegveiligheid
- individueel personenvervoer.

Deze onderdelen vallen min of meer samen met het takenpakket van twee afzonderlijke beleidsdirecties van het toenmalige Directoraat-Generaal voor het Vervoer (DGV), voordat dit in 1997 opging in het Directoraat-Generaal Personenvervoer en het Directoraat-Generaal Goederenvervoer. Het betreft de directie Collectief Personenvervoer (CPV) en de directie Individueel Personenvervoer (IP), die respectievelijk in 1975 en 1992 werden ingesteld. IP nam daarbij in feite een aantal taken van Rijkswaterstaat over.

De bovenstaande onderdelen worden in de voorliggende rapportage behandeld. De taken van het DGV op het gebied van het goederenvervoer worden in een apart PIVOT-rapport beschreven (*Goed vervoerd. Een institutioneel onderzoek op het beleidsterrein goederenvervoer, 1945-1996*). Met de tweedeling goederenvervoer/personenvervoer sluit de reeks onderzoeken aan bij de nieuwe departementale organisatie, waarbij de taken op het terrein van het vervoer verdeeld zijn over een DG Goederenvervoer en een DG Personenvervoer.

### **1.3 Actoren**

Een actor is een overheidsorgaan, een particuliere instelling of een persoon die een rol speelt op een beleidsterrein. In het kader van het voorliggende institutioneel onderzoek zijn die actoren van belang die overheidsorganen zijn en handelingen verrichten op het terrein van het personenvervoer. Deze paragraaf geeft een overzicht van de actoren die op het beleidsterrein een rol spelen. Het eerste deel betreft de overheidsorganen die onder de werking van de Archiefwet 1995 vallen en waarvan in dit rapport handelingen zijn opgenomen. Het tweede deel bevat de belangrijkste niet overheidsorganen: deze organisaties spelen wel een rol op het beleidsterrein, maar ressorteren niet onder de Archiefwet.

#### **1.3.1 Overheidsorganen**

##### **Adviescommissie Personenvervoer**

De Adviescommissie voor het Vervoer van Personen met Motorrijtuigen - afgekort Adviescommissie Personenvervoer - werd in 1939 krachtens de wet autovervoer personen (WAP), art. 9, ingesteld en in 1987 opgeheven. Zij had tot taak het vergunning verlenend gezag te adviseren over de aangelegenheden van algemeen belang in het personenvervoer over de weg. De leden werden op persoonlijke titel benoemd, op voordracht van ondernemers van autobusdiensten in het groeps- en ongeregeld vervoer, en door werknemersorganisaties. De ambtelijke secretaris werd door DGV geleverd.

##### **Adviesdienst Verkeer en Vervoer**

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer is ontstaan in 1993 als gevolg van de reorganisatie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De dienst heeft als taak het bevorderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid in relatie met het verkeers- en vervoerbeleid door het uitbrengen integrale adviezen en het leveren van informatie aan ministeries, andere overheden en belangenorganisaties.

##### **Commissie Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen**

In de Commissie hebben zitting de Landinrichtingsdienst, de waterschappen, de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de gezamenlijke Rijks en Provinciale Waterstaatsdiensten. De Commissie kent een werkgroep Fietspaden.

##### **Commissie Vergunningen Personenvervoer (CVP)**

De Commissie Vergunningen Personenvervoer (CVP), opgericht in 1939 en in 1959 opgegaan in de Commissie Vervoervergunningen (CVV), verricht dezelfde taak als de hieronder beschreven CVV. De CVP is een zelfstandig bestuursorgaan.

### **Commissie Vervoervergunningen (CVV)**

In 1959 ontstaat deze commissie uit een samenvoeging van de Commissie Vergunningen Goederenvervoer met de Commissie Vergunningen Personenvervoer. De CVV verstrekt vergunningen voor zowel het interlokale personenvervoer als voor het goederenvervoer over de weg en de binnenwateren. De CVV wordt geadviseerd en administratief ondersteund door de RVI. In 1988 wordt de Commissie opgeheven en worden de taken aan de RVI overgedragen. De CVV is/was een zelfstandig bestuursorgaan.

### **Directoraat-Generaal voor het Vervoer (DGV)**

Het Directoraat-Generaal voor het Vervoer is één van de directoraten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ingesteld in 1946 als Directoraat-Generaal van het Verkeer. Hoofdtaken van DGV zijn:

- het stimuleren en faciliteren van een doelmatig en veilig openbaar vervoer;
- het bevorderen van de Nederlandse positie in het inland goederenvervoer;
- het garanderen van een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen door alle vervoermodaliteiten (vanaf 1962);
- het tot stand brengen van een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid, ook in Europees verband (vanaf 1990);
- het beïnvloeden van het individuele personenvervoer (vanaf 1992).

Aanvankelijk vielen ook het beheer van de rijksmotorvoertuigen (dienstauto's) en het toezicht op de veiligheid van motorvoertuigen onder DGV/RVI. De enige verkeerszaak die DGV sinds de instelling van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) in 1949 nog had, was (en is) het toezicht op de spoorwegen. Pas in 1989 echter kreeg het Directoraat-Generaal van het Verkeer de juistere naam Directoraat-Generaal voor het Vervoer.

Het directoraat bestaat tot 1975 uit een Algemene Dienst, waaronder de stafafdelingen en het spoorwegtoezicht vallen, en een afdeling, vanaf 1951 een directie van het Verkeer. Deze directie wordt in 1975 gesplitst in de directies Goederenvervoer en Personenvervoer. Daarnaast bestond er sedert 1960 een directie Internationaal Vervoerbeleid, die in 1981 met de directie Goederenvervoer samengevoegd werd tot de directie Nationaal en Internationaal Goederenvervoer (DIG). In 1990 krijgt DGV de zorg voor een integraal verkeers- en vervoerbeleid. De taak wordt in handen gelegd van de projectdirectie Verkeer en Vervoer, naderhand Strategie en Programmering Integraal Verkeer en Vervoer (SP). In 1992 wordt er bij DGV een vierde directie Individueel Personenvervoer (IP) opgericht. DGV stuurt verder de Rijksverkeersinspectie (RVI) en het inmiddels daarmee geïntegreerde Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen aan. De stafdirectie Wetgeving en Juridische Zaken (WJZ) adviseert de beleidsdirecties en de uitvoerende organisaties over wetgeving en andere juridische aangelegenheden. Bij de departementale reorganisatie van 1997 werden de taken van de Directoraten-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken en Vervoer voor het grootste deel herschikt in het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) en het Directoraat-Generaal Personenvervoer (DGP).<sup>1</sup> De departementsbrede coördinerende taken van DGV, zoals m.b.t. het Europese beleid, werden overgebracht naar de nieuw ingestelde centrale directie Strategie en Coördinatie.

Zie verder onder de Minister van Verkeer en Waterstaat, de afzonderlijke directies en de Rijksverkeersinspectie.

### **Inspecteur-Generaal van het Verkeer (IGV)**

De Inspecteur-Generaal van het Verkeer is hoofd van de Rijksverkeersinspectie, die bij Besluit van 12 juni 1936, Stb. 573, dus geruime tijd voor de instelling van DGV, wordt opgericht. De IGV stuurt de rijks(hoofd)inspecteurs van de RVI aan, die aan het hoofd van de districten staan. Van 1949 tot 1979 zijn de functies van IGV en directeur-generaal DGV verenigd. Voordien en nadien is de IGV een zelfstandige functie. De laatste jaren heeft de RVI een directeur als hoofd.<sup>2</sup>

### **Korps landelijke politiediensten**

Het KLPD te Driebergen vormt een dienst van het ministerie van Justitie. Het heeft ondermeer als taak het inwinnen, bewerken en distribueren van verkeersinformatie

### **Landsadvocaat**

De functie van Landsadvocaat is ingesteld bij KB nr. 17 van 2 juli 1878. Deze functie is gewijzigd bij KB nr. 26 van 1 augustus 1879. De Landsadvocaat wordt benoemd door de Minister van Financiën en dient de hoofden van de departementen van algemeen bestuur van advies over alle onderwerpen waarover hij wordt geraadpleegd.

### **Minister van Binnenlandse Zaken**

Veel beleidsinitiatieven vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het gebied van verkeer en vervoer moeten door de gemeenten verder vorm worden gegeven of worden uitgevoerd. De minister van Binnenlandse Zaken heeft met name een taak bij het afstemmen tussen ministeries inzake de toedeling van taken, bevoegdheden en middelen aan provincies en gemeenten en het voorbereiden van beleid betreffende grote steden en stedelijke gebieden.

#### **Minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk**

De minister van CRM verstrekt de subsidies voor aanleg van fietspaden in toekomstige en bestaande natuurgebieden.

#### **Minister van Economische Zaken**

De minister van Economische zaken is ondermeer belast met aangelegenheden inzake het energiebeleid en economische infrastructuur binnen regio's, steden en agglomeratiegebieden.

#### **Minister van Justitie**

De minister van Justitie is betrokken vanuit de taak tot het behandelen (voorbereiden, vormgeven, inhoud en toetsing) van algemene wetgevingsvraagstukken

#### **Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij**

De minister van LNV verstrekt de subsidies voor de aanleg van fietspaden binnen ruilverkavelingsgebieden en daarbuiten langs plattelandswegen.

#### **Minister van Verkeer en Waterstaat**

De Minister van Verkeer en Energie en van Verkeer, sedert 1947 van Verkeer en Waterstaat, is onder meer verantwoordelijk voor het Nederlandse personen- en goederenvervoer. Namens de minister is het - in 1946 - opgerichte Directoraat-Generaal van het Verkeer (DGV) met de voorbereiding en uitvoering van het *inland* vervoerbeleid belast. Met inland vervoer is het personen- en goederenvervoer op het vasteland bedoeld, dus met uitsluiting van het vervoer over zee en door de lucht.

Op centraal niveau zijn er onder verschillende benamingen directies en/of afdelingen die het beleid van de directoraten/directies aansturen, ondersteunen en op elkaar afstemmen. Binnen het Bureau SG worden onder meer de internationale betrekkingen van V&W gecoördineerd, met uitzondering van de intra-Europese betrekkingen, die door DGV gecoördineerd worden (tot de reorganisatie van 1997). In een aantal belangrijke hoofdsteden, b.v. in Washington en Parijs, en in landen waarmee Nederland samenwerkingsprojecten heeft lopen, zijn aan de ambassades verkeersraden verbonden. In Brussel vertegenwoordigt een verkeersraad Nederland bij de Permanente Vertegenwoordiging bij de Europese Gemeenschappen/Unie. Deze onderhoudt tevens de bilaterale relaties met België en Luxemburg.

#### **Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu**

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft een taak in het coördineren van de uitvoering van het stedelijk inrichtingsbeleid en is tevens verantwoordelijk inzake het beleid betreffende het milieu en dus de uitstoot van gassen.

#### **Permanent Overlegorgaan Personenvervoer**

Dit overlegorgaan is ingesteld bij besluit van 18 september 1992 (Stb. 503) als onderdeel van de nieuwe advies- en overlegstructuur. Het Overlegorgaan bestaat uit een aantal deelorganen die ieder op hun eigen manier geïnstitutionaliseerd overleg met belanghebbende organisaties voeren over met name operationele beleidsvoornemens op het gebied van ondermeer het individueel personenvervoer.

#### **Projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad**

Deze projectgroep wordt in 1987 samengesteld uit vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en bestuurders van de provincies uit de Randstad en van de vier grote gemeenten in de Randstad. De projectgroep heeft als taak een pakket van maatregelen op te stellen om de bereikbaarheid van de Randstad te verbeteren. In 1989 verandert de naam van de projectgroep in **Projectgroep Bereikbaarheidsplan Randstad**.

#### **Provinciale besturen**

De provincies zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en coördinatie van het fietsbeleid.

#### **Regionale directies Rijkswaterstaat**

De regionale directies van Rijkswaterstaat hebben onder meer als taak het onderhouden van contacten met en het ondersteunen van lagere overheden met betrekking tot de regionale verkeers- en vervoerplannen.

### **Rijks(hoofd)inspecteur van het Verkeer**

Een Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer is hoofd van één der districten van de Rijksverkeersinspectie. Het aantal districten werd van elf (1947) teruggebracht naar vier (1992). In 1997 wordt een functionele indeling naar vervoersmodaliteit ingevoerd en wordt de indeling in districten opgeheven.<sup>3</sup>

### **Rijksverkeersinspectie (RVI)**

De Rijksverkeersinspectie (RVI) is bij koninklijk besluit van 12 juni 1936, Stb. 573, opgericht. Aanvankelijk heeft de RVI een sterk verkeerstechnische handhavingstaak; vanaf 1939 krijgt zij ook marktordende taken, eerst in het personenvervoer, later ook in het goederenvervoer. De taken van de RVI behelzen vanaf die tijd:

- toezicht houden op de nakoming van voorschriften op het terrein van vervoer, wegverkeer (tot 1949), spoorwegen, arbeidsomstandigheden (arbeids- en rusttijden) en gevaarlijke stoffen;
- adviseren over, dan wel verlenen van bedrijfsvergunningen en uitvoeren van andere marktordende taken;
- leveren van beleidsondersteuning aan de Minister van V&W en aan lagere overheden.

Daarnaast had de RVI in de periode 1940-1950 een belangrijke distributiefunctie m.b.t. de verdeling van auto's, vrachtwagens, benzine e.d. De laatste tien jaar hebben de handhavingstaken, ten koste van de marktordende, aan belang gewonnen.

In 1946 wordt de RVI een buitendienst van het Ministerie van V&W. Tot 1949 is de formele zelfstandigheid van de RVI groot. Vanaf 1949 echter is de directeur-generaal van DGV tevens Inspecteur-Generaal van het Verkeer (zie Stb. 1949, J. 184). In 1980 krijgt de RVI weer een zelfstandige leiding, met aan het hoofd een Inspecteur-Generaal, later een directeur. In 1987 werd de RVI gefuseerd en in 1992 geïntegreerd met het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen en met het Spoorwegtoezicht. Als gevolg van de fusie was de RVI van 1989 tot 1992 een onderdeel van de Rijksinspectie voor het Vervoer (RIV).

### **SER-commissie Vervoersvraagstukken**

In de Commissie Vervoersvraagstukken van de SER, ingesteld bij besluit van 25 juni 1971, zitten de belangenorganisaties van de verschillende vervoertakken (weg, water, lucht en rail), een aantal onafhankelijke leden en een viertal ambtelijke vertegenwoordigers. De commissie heeft tot taak het zelfstandig adviseren, of het voorbereiden van adviezen van de SER inzake vervoersvraagstukken, in het bijzonder die van internationale aard zijn. De commissie heeft zich in toenemende mate 'gespecialiseerd' in adviezen over EG-richtlijnen en -verordeningen en over rapporten over het (goederen)vervoer die door de Europese Commissie zijn uitgebracht. De commissie kent een Werkgroep Internationaal Spoorwegaanpak.

### **Spoorwegaanpak**

De Spoorwegaanpak, ingesteld bij koninklijk besluit, Stb. 1923, 66, en opgeheven in 1970, adviseert de minister en de spoorwegdiensten over de uitoefening van het spoorwegbedrijf in brede zin en over dienstregelingen en tarieven in het bijzonder. In de adviesraad zijn naast het rijk en de spoorwegen belanghebbenden vertegenwoordigd.

### **Spoorwegpensioenfonds**

Op grond van twee spoorwegpensioenwetten, Stb. 1925, 294 en Stb. 1967, 138, is er van 1925 tot 1993 een Spoorwegpensioenfonds (SPF). Dit publiekrechtelijke pensioenfonds is bestuurlijk en administratief nauw vervlochten met de NS. Het pensioenfonds beheert de pensioengelden en keert invalideits-, ouderdoms- en nabestaandenpensioenen uit aan NS-werknemers. Per 1 januari 1994 worden de taken in aangepaste vorm voortgezet door een - privaatrechtelijk - bedrijfspensioenfonds: de Stichting SPF (zie verderop).

### **Stichting Bureau Examens voor het Beroepspersonenvervoer (SEP)**

Krachtens de Wet autovervoer personen en de Wet personenvervoer is de Stichting Bureau Examens Personenvervoer over de Weg (SEP), opgericht in 1979 en gevestigd in Den Haag, aangewezen als de instantie voor het doen houden van examens ter verkrijging van diploma's vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer over de weg met personenauto's of met autobussen. De door de SEP afgegeven ondernemersdiploma's zijn door de minister erkend als getuigschriften "ter voldoening aan de eis



van vakbekwaamheid voor het verrichten van openbaar vervoer per bus, besloten busvervoer of taxi-vervoer." (BPV, art. 28). Na 1992 heet deze actor Stichting Bureau Examens voor het Beroepsvervoer.

#### **Stuurgroep Variabilisatie van de Autokosten**

Deze interdepartementale stuurgroep is ingesteld in 1980 met als taak een regeringsstandpunt voor te bereiden met betrekking tot variabilisatie van de autokosten. De stuurgroep is samengesteld uit ambtenaren van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken, Financiën, en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

#### **Stuurgroep Verkeer en Vervoer**

De stuurgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. De stuurgroep is belast met de coördinatie bij de voorbereiding en de uitvoering van maatregelen in het verkeers- en vervoerbeleid. De stuurgroep wordt in 1973 ingesteld (kamerstuk 12000, nr. 30).

#### **Vaste Commissie Personenvervoer**

Deze commissie wordt ingesteld bij KB van 29 september 1992 (Stb. 503). Ze is verantwoordelijk voor het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat die betrekking hebben op het beleid inzake ondermeer het individueel personenvervoer.

#### **(Voorlopige) Raad voor Verkeer en Waterstaat**

In het kader van een nieuwe advies- en overlegstructuur wordt bij besluit van 19 juni 1986 (Stb. 344) een Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat ingesteld. De definitieve Raad is ingesteld bij Wet van 2 maart 1992 (Stb. 146). De (Voorlopige) Raad adviseert over zowel de hoofdlijnen als onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat. De Voorlopige Raad adviseert daarnaast inzake de herziening van de adviesstructuur en coördineert de adviezen van reeds bestaande adviescolleges.

#### **Voorlopige Raad voor het Vervoer**

De Voorlopige Raad voor het Vervoer, ingesteld bij besluit van 2 januari 1987 (Stb. 26) fungeert van 1987 to 1991 als voorloper van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De Voorlopige Raad heeft tot taak de minister te adviseren over het beleid inzake het vervoer. Tevens adviseert zij de Tweede Kamer inzake initiatiefvoorstellen van wet en de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat inzake de herziening van de adviesstructuur en het coördineren van adviezen van andere adviescommissies op dit terrein

### **1.3.2 Branche- en andere organisaties**

#### **NV Aandelenbezit Streekvervoer**

De NV Aandelenbezit Streekvervoer te Utrecht, in 1981 opgericht, is een holding, die als doel heeft deel te nemen in ondernemingen werkzaam in het openbaar vervoer in streek en stad. De staat is voor 100 % aandeelhouder. Zie verder: NV Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN).

#### **ANWB**

De ANWB is een belangenorganisatie voor automobilisten. De ANWB is in dat kader (belang bij veiligheid en vlotte verkeersafwikkeling) partner in het verkeers- en vervoerbeleid van het ministerie. Zo is de ANWB betrokken bij de opzet van P+R-faciliteiten en autodating. Tevens verzamelt de ANWB verkeersgegevens, bewerkt deze en verspreidt de informatie onder instanties.

#### **Beleidsorgaan Openbaar Vervoer Subsidiërende Gemeenten (BOS)**

Het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer Subsidiërende Gemeenten (BOS), opgericht in 1978, behartigt de belangen van de bijna vijftig aangesloten gemeenten die lokaal openbaar vervoer hebben, maar niet over een eigen vervoerbedrijf beschikken en daarom hun openbaar vervoerdiensten uitbesteden. Het BOS voert overleg met het rijk, de bedrijven die het lokaal vervoer uitvoeren (i.c. de Raad van Bedrijven), de NS, het VSN e.a. Er is een dagelijks overlegorgaan bestaande uit de wethouders die met het openbaar vervoer belast zijn, en een ondersteunende Contactgroep beleidsambtenaren. De VNG voert het secretariaat.

#### **Beleidsorgaan Openbaar Vervoer (BOV)**

De Vereniging Beleidsorgaan Openbaar Vervoer te Den Haag, opgericht in 1975, behartigt de belangen van gemeenten met een eigen vervoerbedrijf (Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Dordrecht, Groningen, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam en Utrecht) en is gesprekspartner van het Ministerie van V&W. Het overleg handelt voornamelijk over tarieven en rijksbijdragen in de exploitatie(tekorten). De VNG voert het secretariaat.

#### **Coördinatiecommissie Openbaar Vervoer (COCOV)**

De Coördinatiecommissie Openbaar Vervoer (COCOV) bespreekt op directieniveau beleidszaken van de openbaar vervoerbedrijven, vooral gericht op een gezamenlijke opstelling tegenover de rijksoverheid. De COCOV vertegenwoordigt in het overleg met V&W het gehele openbare vervoer. Deelnemers zijn de BOV, ESO, NS en KNVTO (zie hierna). De organisatie wordt aangestuurd door de Planninggroep Vervoersintegratie (PGVI). Ondersteunende organen zijn de Afstemmingsgroep Vervoersintegratie (AGVI), de Studiegroep Vervoersintegratie (SGVI) en de Studiegroep Infrastructuur Weggebonden Openbaar Vervoer (SIMOV).

#### **NV Exploitatieve Samenwerking Openbaar Vervoer (ESO)**

De NV Exploitatieve Samenwerking Openbaar Vervoer (ESO), opgericht in 1974, is voortgekomen uit de NS-groep van streekvervoerbedrijven. De ESO was een samenwerkingsverband van streekvervoerbedrijven, die als doel hadden de vervoeromvang en het voorzieningenniveau van het streekvervoer te handhaven of uit te breiden. De ESO bestond tot 1991 toen de integratie van ESO en Aandelenbezit Streekvervoer leidde tot het ontstaan van Verenigd Streekvervoer Nederland, de VSN Groep.

#### **Geïstitutionaliseerd Overleg Openbaar Vervoer (GOOV)**

Het Geïstitutionaliseerd Overleg Openbaar Vervoer (GOOV) is aan het eind van de jaren zeventig opgericht om als platform voor alle bij het openbaar vervoer betrokken partijen te dienen. Doel was door overleg en wederzijdse informatie in de beleidsvoorbereidende fase de besluitvorming bij de verschillende instanties op elkaar af te stemmen, om zo de eenheid in het openbaar vervoer te bevorderen.

#### **Gemeentelijke vervoerbedrijven**

Een aantal gemeenten hebben een eigen vervoerbedrijf, b.v. de Rotterdamse Elektrische Trammaschappij (RET) en de Haagse Trammaschappij (HTM). De gemeentevervoerbedrijven verzorgen tot 80 % van het stadsvervoer per tram, bus en metro. De gemeenten hebben vanaf 1975 in de Vereniging Beleidsorgaan Openbaar Vervoer (BOV) een belangenorgaan (zie hierna, par. niet overheidsorganen). Het secretariaat hiervan wordt gevoerd door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Tegenhanger van de BOV-gemeenten zijn de BOS-gemeenten, die het openbaar vervoer inhuren bij streekvervoerondernemingen.

#### **Geschillencommissie Openbaar Vervoer**

De Geschillencommissie Openbaar Vervoer, opgericht in 1992, is één van de geschillencommissies die onder de Stichting Geschillencommissies voor Consumentenzaken (SGC) te Den Haag vallen. De Geschillencommissie doet bij wijze van bindend advies uitspraak in geschillen tussen reizigers enerzijds en de NS en stads- en streekvervoerbedrijven anderzijds. Deze vorm van geschillenbeslechting is snel en goedkoop.

#### **Historisch Railvervoer Nederland**

Historisch Railvervoer Nederland is gevestigd te Haaksbergen. Het behartigt de belangen van het historisch railvervoer in Nederland. Musea en exploitanten van museumlijnen zijn aangesloten.

#### **Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)**

Het Koninklijk Nederlands vervoer (KNV), voorheen Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen (KNVTO), is de derde werkgeversorganisatie in het beroepsgoederenvervoer over de weg en is tevens de branche-organisatie voor touringcarbedrijven, taxibedrijven en openbaar vervoerbedrijven: KNV/Busvervoer, KNV/Taxivervoer KNV/Openbaar Vervoer. Het KNV is in 1990 opgericht en in Den Haag gevestigd. Taken zijn: behartigen van externe en interne belangen, ontwikkelen van beleid, fungeren als ontmoetingspunt voor management. Een andere brancheorganisatie voor taxivervoer is Taxibelangen Nederland te Dordrecht, opgericht in 1990.

### **Landelijk Carpoolregister**

Het Landelijk Carpoolregister is ingesteld in 1985 als een bemiddelingsbureau voor potentiële carpoolers. Indien zij dat willen kunnen aspirant carpoolers zich laten inschrijven bij het LCR. Het LCR is geen lang leven beschoren. In 1989 worden de taken overgenomen door de Vervoer Coördinatie Centra.

### **NV Nederlandse Spoorwegen (NS)**

In 1937 ontstond de NV Nederlandse Spoorwegen (NS) uit een fusie van de twee Nederlandse spoorwegmaatschappijen. Enig aandeelhouder is de Nederlandse staat. Het spoorwegbedrijf verzorgt het railvervoer, zowel van personen als van goederen, op het landelijke railnet. Tot de NS-groep behoren een aantal bedrijven die diensten verlenen op het gebied van stationsrestauratie, reclame, automatisering e.d. Na de verzelfstandiging van de NS in 1995 is de intentie vastgelegd dat de NS vanaf 1 januari 2000 zou moeten gaan concurreren met andere vervoerders op het railnet. In 1995 zijn drie taakorganisaties, die namens de staat het railinfra-beheer, het capaciteitsmanagement en de verkeersleiding op het landelijke railnet verzorgen, bij de NS ondergebracht (zie verder het onderdeel inzake de infrastructuur openbaar vervoer).

### **Onderzoeksbureaus**

Formeel gezien zijn er onderzoeksinstellingen voor zuiver wetenschappelijk onderzoek en voor toegepast wetenschappelijk onderzoek.

De eerste categorie is ondergebracht bij universiteiten of bij de Koninklijke Nederlandse Academie voor Wetenschappen. Opleiding en onderzoek op het gebied van het (personen)vervoer worden vanuit verschillende disciplines, zoals economie, techniek, bedrijfs- en bestuurswetenschappen, benaderd. Recentelijk zijn er vele interuniversitaire onderzoeksscholen en kennisinstellingen opgericht. Een voorbeeld is TRAIL, The Netherlands Research School for Transport, Infrastructure and Logistics te Delft, opgericht in 1994.

Van de tweede groep moeten het NEA (Nederlands Centrum voor Advisering en Onderwijs op het gebied van Verkeer en Vervoer) te Rijswijk, TNO, Centrum voor Infrastructuur, Transport en Regionale Ontwikkeling (TNO-INRO) te Delft en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (zie hierboven) genoemd worden. Het NEA is voortgekomen uit het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut (NVI), het Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer (EBW) en het AVB.

Al deze instellingen werken in opdracht van NWO, de Europese Unie, ministeries, lagere overheden en bedrijven en instellingen.

### **Openbaar Vervoer Reisinformatie (OVR)**

Openbaar Vervoer Reisinformatie v.o.f. (OVR) te Utrecht, in 1991 opgericht, is een samenwerkingsverband van alle openbaar vervoerbedrijven in Nederland. OVR produceert en distribueert reisinformatie over het totale collectief personenvervoer. Op basis van het OV-reisinformatiesysteem verstrekt OVR reisadviezen via telefoon, PC-modem, informatiezuilen en andere media t.b.v. het algemene publiek en bijzondere gebruikersgroepen.

### **Railforum Nederland**

Railforum Nederland is opgericht in 1992 en gevestigd te Hoofddorp. Railforum dient als platform voor kennis- en informatie-uitwisseling op het gebied van nationale en internationale railaangelegenheden. Doelstelling is het bewustmaken van de Nederlandse samenleving van het belang van het railvervoer voor Nederland.

### **Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER)**

De Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER), gevestigd te Amersfoort, is de enige landelijke belangenorganisatie van OV-reizigers. De vereniging heeft een groot aantal afdelingen. ROVER heeft als doelstelling: gebundelde belangenbehartiging van reizigers in het OV, bevordering van de kwaliteit van het OV, en uitbreiding van het OV. Er is regelmatig overleg met de NS, andere vervoerbedrijven en de overheid.

### **Vereniging van Stedelijke Vervoerbedrijven**

De Vereniging van Stedelijke Vervoerbedrijven, opgericht in 1996 en gevestigd in Den Haag, faciliteert gezamenlijke activiteiten die t.b.v. de stedelijke OV-bedrijven in Nederland worden verricht.

#### **Stichting Spoorwegpensioenfonds (SPF)**

Per 1 januari 1994 is het Spoorwegpensioenfonds, een publiekrechtelijke organisatie sui generis (zie vorige par.), geprivatiseerd tot de Stichting Spoorwegpensioenfonds (Stichting SPF). De Stichting is een bedrijfspensioenfonds en oefent geen openbaar gezag uit. De Stichting SPF keert ouderdoms- en nabestaandenpensioenen uit aan verwanten van spoorwegpersoneel.

#### **Treintaxi BV**

Treintaxi BV is een dochteronderneming van NS Reizigers BV, die sedert 1990 deeltaxivervoer verzorgt vanaf NS-stations. Treintaxivervoer is een vorm van contractvervoer, waarbij Treintaxi BV contracten sluit met taxibedrijven of -centrales.

#### **NV Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN)**

De NV Verenigd Streekvervoer Nederland (de VSN-Groep), gevestigd te Utrecht, is een voortzetting onder een andere naam van de NV Aandelenbezit Streekvervoer. VSN stelt zich ten doel: het uitzetten van een gemeenschappelijke koers van de aangesloten personenvervoerbedrijven en de CAB Groep NV, en het behartigen van de belangen in gesprekken met de overheid. Daarnaast draagt VSN zorg voor de centrale financiering van het concern.

De holding omvat alle grote streekvervoerondernemingen: CAB Groep NV, FRAM Groep, Hermes Groep, Midnet Groep, Noord-Zuid Hollandse Vervoer Maatschappij NV (NZH), NV Brabantse buurtspoorwegen en autodiensten (BBA), NV DVM/NWH, NV Gelderse Vervoer Maatschappij (GVM), NV Groninger Autobusdienst Onderneming (GADO), TET Groep NV en ZWN Groep. De Groep is bijna monopolist op het gebied van het streekvervoer.

VSN richt zich de laatste jaren naast het streekvervoer op aanverwante marktsegmenten, zoals de toeristenmarkt en ondersteunende activiteiten. Binnenkort zal de VSN-groep zich moeten ontbinden om aan de nieuwe overheidseisen m.b.t. marktwerking te kunnen voldoen.

#### **Vereniging Nederlands Vervoersoverleg (NVO)**

De Vereniging Nederlands vervoersoverleg, die in 1985 is opgericht en in Rotterdam is gevestigd, fungeert als koepelorganisatie van het gehele Nederlandse beroepsgoederen- en beroepspersonenvervoer. NVO beoogt de algemene vervoersbelangen van Nederland te behartigen. De Vereniging had in 1997 12 leden, waaronder Transport en Logistiek Nederland, de NS, de KLM, de Kamers van Koophandel voor Amsterdam en Rotterdam, het Koninklijke Nederlands Vervoer (KNV).

#### **Vervoersbonden**

De belangenorganisaties van werknemers in de vervoersector en aanverwante sectoren zijn de Vervoersbond Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) te Utrecht en de Vervoersbond Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV) te Woerden, voorheen de Vervoersbonden CNV en NKV. Naast deze oude, algemene bonden ontstond in 1961 een bijzondere NS-bond, de Federatieve Spoorweg Vakvereniging FSV (Spoorwegvakbond FSV) te Utrecht, die de belangen van NS-personeel behartigt, in het bijzonder het belang van de machinisten. Deze bond werd per 1 januari 1969 door de NS-directie 'erkend'. De Vereniging van Hoger Spoorwegpersoneel VHS, aangesloten bij de CMHF, behartigt de belangen van het hoger personeel van de NS en de daaraan gelieerde bedrijven.

### **1.4 Handelingen**

In dit rapport zijn de handelingen opgenomen van actoren welke actief zijn (geweest) op het beleids-terrein personenvervoer 1945-1998. De handelingen worden steeds als volgt weergegeven:

Actor:

Handeling:

Periode:

Product:

Overlegkader:

Opmerking:

Bron:

Een actor is een overheidsorgaan of een particuliere organisatie of persoon die een rol speelt op een beleidsterrein. Wanneer als actor 'de Minister' wordt genoemd, wordt niet alleen de eerst verantwoordelijke minister bedoeld, maar ook andere ministers die op het terrein van personenvervoer actief zijn. Met een handeling bedoelen we een *complex van activiteiten, gericht op de omgeving, die een orgaan op grond van attributie of delegatie verricht ter vervulling van een taak en voor het verrichten waarvan dat orgaan verantwoordelijk is.*

De periode geeft het tijdvak aan waarbinnen een handeling werd of wordt verricht. Wanneer 1945 als begin wordt aangegeven, wil dat niet zeggen dat de handeling voor dat jaar niet werd verricht.

Het product is het resultaat dat voortvloeit uit de handeling. Eventuele opmerkingen bij de handeling kunnen onder het hoofd 'Opmerkingen' worden verwerkt. De bron wil niets anders aangeven dan de vindplaats van de handeling. In het merendeel van de gevallen zal dat een wet- of regelgeving zijn of een beleidsnota.

## 2. INTEGRAAL BELEID PERSONENVERVOER

### 2.1 Begripsbepaling

Personen en goederen worden met transportmiddelen over wegen en andere infrastructurele voorzieningen van de ene naar de andere plaats vervoerd. Het vervoer vindt plaats ten eigen behoeve of voor derden, doorgaans tegen betaling. In het eerste geval spreekt men van eigen vervoer, in het tweede geval is er sprake van beroepsvervoer.

#### **Personenvervoer**

Binnen het personenvervoer onderscheidt men collectief en individueel personenvervoer. Collectief personenvervoer omvat openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. Het individueel personenvervoer omvat het vervoer van personen over de weg of over water, voor zover dit niet collectief personenvervoer is. Beide vormen vinden op het land of op de binnenwateren plaats, dus niet door de lucht of over zee. Vandaar dat men spreekt van *inland* vervoer (*continentaal* vervoer zou ook kunnen). Luchtvaart en zeescheepvaart vallen buiten het bestek van dit onderzoeksterrein.<sup>4</sup>

### 2.2 De omgeving van het personenvervoer

Het beleidsterrein personenvervoer is onderdeel van het zorggebied van het Directoraat-Generaal Vervoer (DGV), sedert 1997 het Directoraat-Generaal Personenvervoer (DGP). Dit zorggebied omvat tegenwoordig de volgende kerntaken:

1. het tot stand brengen van een integraal verkeers- en vervoerbeleid;
2. het faciliteren, beheersen en geleiden van de mobiliteit over de weg;
3. het scheppen van optimale (concurrentie)voorwaarden voor de vervoersector (over weg en rail);
4. het faciliteren, ondersteunen en reguleren van openbaar vervoervoorzieningen;
5. het zorg dragen voor veiligheid in de vervoersector (over weg en rail).<sup>5</sup>

#### *Ad 1.*

De eerste kerntaak houdt in, dat DGV zorgt voor de ontwikkeling van een *samenhangend verkeers- en vervoersbeleid*. Steeds meer namelijk is men het gebruik van infrastructuur, vervoermiddelen en organisatiestructuur als een geheel, als een stelsel, gaan beschouwen. Dit stelsel wordt weer afhankelijk gesteld van randvoorwaarden als ruimtelijke ordening, milieubescherming, economisch nut en veiligheid. De samenhang wordt zowel departementaal als buitendepartementaal tot stand gebracht. Departementaal is Rijkswaterstaat (RWS) de primaire partner van DGV. Buiten V&W zijn de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en van Economische Zaken (EZ) de voornaamste partners. Met VROM wordt de departementale inbreng in het landelijke milieu- en ruimtelijke ordeningsbeleid (Nationaal Milieubeleidsplan) afgestemd.

Ook inhoudelijk wordt er samenhang aangebracht. Hierbij gaat het primair om een goede aansluiting van distributiecentra (zee- en luchthavens) op overige infrastructuur (wegen, spoorwegen), om de faciliteiten voor gecombineerd (intermodaal) vervoer en om de logistieke ondersteuning van de distributie- en transportsector (telematica). DGV coördineert en ondersteunt het beleid van V&W in internationale verbanden. Primair beleidsinstrument voor het 'integraal verkeers- en vervoerbeleid' is het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) I en II. DGV voert de 'regie' over de uitvoering van het SVV.

#### Ad 2.

Het *faciliteren, beheersen en geleiden van de mobiliteit* over de weg is een tweede kerntaak van DGV.<sup>6</sup>

Het faciliteren - het aanbieden van infrastructurele voorzieningen en het geven van verkeersleiding - is de laatste honderd jaar steeds meer een overheidszaak geworden. De zorg voor het landelijke wegennet ligt primair bij Rijkswaterstaat. De beleidskant hiervan is echter de laatste jaren ook een zorg van DGV geworden. Deze taakverschuiving hangt samen met het feit dat vanaf de jaren zeventig andere belangen - b.v. milieubescherming en veiligheid - in de (politieke) belangstelling kwamen. Als gevolg hiervan werd in 1973 een selectief autogebruik en bevordering van het openbaar vervoer uitgangspunt van beleid. Vanaf die tijd ging de rijksoverheid ook steeds meer sturend en minder volgend optreden, m.a.w.: minder faciliteren en meer beheersen. DGV voert deze taak namens de Minister van V&W uit. DGV kiest tegenwoordig voor een selectief infrastructuurbeleid en neemt maatregelen om de groei van de niet-zakelijke automobieliteit in te dammen. Anderzijds worden aanbod en gebruik van alternatieve vervoermiddelen en vervoerwijzen (carpool, fiets en collectief vervoer) gestimuleerd. Met deze maatregelen behartigt DGV ook de belangen van het zakelijke verkeer en van het collectief vervoer (zie de vierde kerntaak).

#### Ad 3.

Het *scheppen van optimale (concurrentie)voorwaarden voor de vervoersector* is de derde kerntaak van DGV. Voor Nederland is vervoer een belangrijke bedrijfstak. Rotterdam is de grootste Europese haven en *mainport* Schiphol moet uitgroeien tot één van de grootste Europese luchthavens. Nederland profileert zich nadrukkelijk als distributieland. De transportsector leverde in 1992 en 1993 een bijdrage van 8 % aan het nationaal inkomen. Voor 370.000 mensen is er werk in deze sector (in 1993 7 % van de werkgelegenheid). De derde kerntaak heeft als doel het "behouden en versterken van de transport- en distributiefunctie van Nederland".<sup>7</sup> Een 'klassieke' voorwaardenscheppende taak van de overheid is de organisatie van de vervoermarkt. Zij stelt spelregels op voor een ordelijk verloop van de gang van zaken op die markt. Deze *marktordening* tracht zij hoofdzakelijk door middel van de vervoerwetgeving te bereiken.<sup>8</sup> Modernere voorwaardenscheppende maatregelen zijn: de versterking van de mainports Rotterdam en Schiphol als 'aanjager' van de sector, en - in het verlengde daarvan - de uitbouw van de verbindingen met het achterland. De projectontwikkeling t.b.v. de Betuweroute is van dit laatste een recent voorbeeld. De stimulering van overheidswege van de overslag van de ene transportwijze naar de andere via de aanleg van overslagpunten (intermodaal vervoer) is een tweede belangrijke taak van DGV. Ten derde moet de positie van de Nederlandse transporttakken versterkt worden door een efficiënter gebruik van de transportcapaciteit. Er zijn ook omstandigheden die de concurrentiekracht van Nederland nadelig kunnen beïnvloeden. Zo zou de Nederlandse transportsector achterop kunnen raken indien de internationale vervoersvoorschriften in Nederland strenger worden gehandhaafd dan in andere, ons omringende, landen. Met betrekking tot dit laatste moet worden bedacht dat de inhoud van het vervoersbeleid steeds meer wordt bepaald in bilaterale contacten en internationale fora. Belangrijke Europese organisaties zijn, behalve de EG (EU): de Benelux, CCR, CEMT en de ECE.

#### Ad 4.

Het *faciliteren, ondersteunen en reguleren van openbaar vervoervoorzieningen* vormt, zoals gezegd, de vierde kerntaak van DGV. Het faciliteren betreft het gedeeltelijk of geheel financieren van en het verstrekken van exploitatiebijdragen aan infrastructurele voorzieningen. In de openbaar vervoervoorzieningen leverde de rijksoverheid vanaf de jaren zestig een steeds groter aandeel in de algemene exploitatiekosten. In de jaren negentig moet marktwerking en verzelfstandiging een eind maken aan de 'voedster'-relatie tussen rijk en vervoersector. Het tenietdoen van monopolieposities, het invoeren van concurrentie en het aanbesteden van vervoerprestaties moeten een beter en goedkoper openbaar vervoer opleveren. Ook de goedkeuring of vaststelling van de tarieven en dienstregelingen, die het rijk een directe invloed op het aanbod van de openbaar vervoervoorzieningen gaf, wordt afgeschaft of teruggedrongen.

*NB. Zie voor dit onderwerp ook de hoofdstukken 3, 4 en 5 (resp. collectief personenvervoer, infrastructuur openbaar vervoer en spoorwegveiligheid).*

#### Ad 5.

De vijfde kerntaak, *veiligheid in het vervoer*, is beperkt tot het stellen van eisen aan en het (doen) toezien op:

- de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs/bemanning in het beroepsvervoer, in overleg met het Ministerie van Sociale Zaken;
- een veilig rijgedrag van het beroepsvervoer (denk b.v. aan de snelheidsbegrenzer in vrachtwagens);
- het vervoer van gevaarlijke stoffen in het algemeen;
- de infrastructuur en het goederen- en personenvervoer van/door de NS.

Het toezicht van de zijde van DGV wordt uitgevoerd door de Rijksverkeersinspectie (RVI).

#### *Deelterreinen: zijdelingse betrokkenheid van DGV*

Na dit overzicht van de kerntaken en de daarvan afgeleide taken van DGV is het nuttig aan te geven, op welke deelterreinen van de verkeers- en vervoersector DGV zich niet of slechts in beperkte mate beweegt.

#### *- luchtvaart en zeevaart*

Behalve vanuit zijn zorg voor het integraal verkeers- en vervoerbeleid heeft DGV vrijwel geen bemoeienis met de luchtvaart en de zeevaart. Het zijn het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD) en het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) die met de voorbereiding en uitvoering van die zorg belast zijn. Uitzondering hierop vormen voor wat de zeevaart betreft de vervoerseconomische aspecten van de zeehavens.

#### *- buisleidingvervoer*

Met de 'vierde vervoertak', het ondergrondse buisleidingvervoer, heeft DGV slechts een indirecte relatie. De formele zorg voor dit type transport, althans voor de civiele poot ervan, ligt bij Economische Zaken (EZ). V&W organiseert voor nieuwe toepassingen en technieken het overlegkader en verleent zo nodig financiële steun voor haalbaarheidsonderzoek en het opzetten van proefprojecten.

#### *- veiligheidsaspecten*

De taken van DGV op het terrein van de veiligheid zijn beperkt tot het bedrijfsvervoer. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is hiervan een pregnant voorbeeld. Met de veiligheid van de vervoersmiddelen, van de infrastructuur en met de verkeersveiligheid heeft DGV inhoudelijk gezien weinig uitstaande. Hiervoor dragen Rijkswaterstaat (RWS), DGSM en de (voormalige) Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)<sup>9</sup> de zorg. Uitzondering vormen de spoorwegen, ten aanzien waarvan het veiligheidstoezicht van DGV zich over alle onderdelen uitstrekt.

De regeling van en het toezicht op de verkeersveiligheid op de binnenwateren en op de weg berusten bij RWS. Nauw verbonden met de verkeersveiligheid is de vlotte afwikkeling van het verkeer. Ook deze taak wordt uitgevoerd door RWS. Alleen voor de binnenwateren die als toegang tot de zeehavens dienen - zoals bij voorbeeld de Nieuwe Waterweg - draagt DGSM als belangenbehartiger van de zeevaart de verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid van de scheepvaart. Daarnaast zijn uiteraard ook de politiediensten belast met de handhaving van de wet.

Voor wat betreft de veiligheid van de vervoersmiddelen, de zg. voertuigveiligheid, is de rolverdeling als volgt. De RDW is verantwoordelijk voor de certificatie en keuring van de motorvoertuigen, terwijl DGSM belast is met de regeling en het toezicht op de naleving van de voorschriften t.a.v. de bouw, inrichting en constructie van zowel zee- als binnenvaartschepen.<sup>10</sup>

#### *Samenvatting*

DGV richt zich op het 'inland-vervoer en heeft dus als voornaamste kerntaken:

- het scheppen van optimale concurrentievoorwaarden voor het vervoer (over weg, rail en binnenwater);
- het samen met RWS tot stand brengen van een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid, het zg. IVV-beleid.

DGV heeft een directe bemoeienis met het 'inland-vervoer en slechts vanuit de tweede kerntaak te maken met het vervoer door de lucht en over zee.

De veiligheidstaak van DGV is direct gerelateerd aan het vervoer, met uitzondering van het verkeer over de spoorwegen.

## **2.3 Algemeen beleid**

Hieronder zijn de handelingen opgenomen, die samenhangen met de algemene beleidsontwikkeling.

(1)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden, (mede)vaststellen, coördineren en evalueren van het beleid inzake het personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Beleidsnota's, beleidsnotities, rapporten, adviezen en evaluaties  
Opmerking: 1. De eigenlijke vaststelling van het beleid vindt plaats in de ministerraad.  
2. Onder deze handeling valt ook:

- het voeren van overleg met andere ministers en vertegenwoordigers van uitvoeringsorganen over aangelegenheden betreffende individueel personenvervoer
- het voorbereiden van een standpunt ter inbrenging in de Ministerraadsvergaderingen.
- het leveren van bijdragen aan het overleg en het voeren van overleg met het Staatshoofd.
- het voorbereiden van de Memorie van Toelichting op de Rijksbegroting
- het leveren van commentaar op de rechts- en doelmatigheidscontroles van de Algemene Rekenkamer
- het aan een externe adviescommissie verzoeken om advies
- het informeren van het Kabinet van de Koningin over ontwikkelingen

(2)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen van periodieke verslagen.  
Periode: 1945-  
Product: Series jaarverslagen, kwartaalverslagen, maandverslagen  
Opmerking: Het betreft hier de verslaglegging waarvoor geen grondslag kan worden aangewezen in de voor het beleidsterrein specifieke wet- en regelgeving.

(3)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het beantwoorden van Kamervragen en het anderszins op verzoek incidenteel informeren van de Kamers der Staten Generaal inzake het personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Brieven, notities

(4)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het verstrekken van informatie aan de Commissies voor de Verzoekschriften van de Staten Generaal, aan overige kamercommissies en aan de Nationale Ombudsman naar aanleiding van klachten van burgers inzake het personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Brieven, notities  
Opmerking: Zie tevens het PIVOT-rapport betreffende de Nationale Ombudsman

(5)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het beslissen op beroepsschriften naar aanleiding van beschikkingen inzake het personenvervoer en het voeren van verweer in beroepsschriftenprocedures voor de Raad van State en/of kantonrechter.  
Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen, verweerschriften  
Opmerking: Zie tevens het PIVOT-rapport nr. 17 'Driemaal 's Raads recht' betreffende de Raad van State.

(6)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het beantwoorden van vragen van individuele burgers, bedrijven en instellingen in-



Periode: zake het personenvervoer  
1945-  
Product: brieven, notities

(7)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het terrein van het personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Voorlichtingsplannen, voorlichtingsmateriaal

(8)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden van intern (wetenschappelijk) onderzoek en het vaststellen van onderzoeksrapporten inzake het personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Nota's, notities, onderzoeksrapporten

(9)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: het voorbereiden en begeleiden van extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Nota's, notities

(10)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het verstrekken van subsidies aan personen, bedrijven en instellingen die actief zijn op het personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen

(11)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenten ter stimulering van nieuwe voorzieningen ten behoeve van het gehele personenvervoer.  
Periode: 1975-  
Product: Startnotities, verkenningsstudies e.a. onderzoeksrapporten, evaluatierapportages  
Overlegkader: Streekvervoerbedrijven, VNG, IPO, ANWB; projectmatige samenwerkingsverbanden, zoals Platform Reisinformatiesystemen (PRIS)  
Opmerking: De hier bedoelde experimenten betroffen b.v. projecten als de ontwikkeling van een multimodaal reissysteem voor gecombineerde informatie over openbaar vervoer, auto en fiets.  
Bron: Boneschansker, Stimulering, pp. 43-44; Jaarberichten Vervoerend Nederland 1990-1996.

### 3. COLLECTIEF PERSONENVERVOER

#### 3.1 Begripsbepaling

Collectief personenvervoer is te omschrijven als personenvervoer dat beroepsmatig verricht wordt - met een vergunning en tegen betaling - en dat open staat voor individuen, groepen of voor iedereen. Het vervoer wordt per trein, autobus of auto verricht. Collectief personenvervoer omvat openbaar ver-

voer, besloten busvervoer en taxivervoer. Deze vervoersoorten - lokaal en interlokaal - worden hier eerst aan de hand van (de begripsbepalingen in) de Wet personenvervoer, Stb. 1987, 175, toegelicht.

#### *Openbaar vervoer*

Openbaar vervoer is voor ieder openstaand personenvervoer per trein, metro, tram, bus of auto volgens een vastgestelde dienstregeling.

#### *Besloten busvervoer*

Besloten busvervoer is het niet voor een ieder openstaande personenvervoer per bus. Deze tak van vervoer, die ook wel touringcarvervoer wordt genoemd, is te verdelen in:

1. vervoer met een toeristisch karakter (in de Wet Autovervoer Personen 1939 - WAP 1939 - toerwa- genritten genoemd);
2. incidenteel of ongeregeld vervoer van personen, b.v. ten behoeve van sportmanifestaties;
3. groepsvervoer, bij voorbeeld van werknemers of scholieren; groepsvervoer kan volgens een dienstregeling plaats vinden.

#### *Taxivervoer*

Taxivervoer is het personenvervoer per auto, anders dan in het openbaar vervoer, tegen betaling. Hieronder valt dus ook het commerciële ziekenvervoer.

#### *Lokaal en interlokaal openbaar vervoer*

Lokaal openbaar vervoer is het openbaar vervoer uitsluitend binnen één gemeente. Interlokaal openbaar vervoer is het openbaar vervoer in meer dan één gemeente.

#### *Ongeregeld en geregeld vervoer*

Bij geregeld vervoer gaat het aanbod aan de vraag vooraf. Route, prijs, halte- en overstapplaatsen zijn vooraf bekend en worden aangehouden. Bij ongeregeld vervoer is het net andersom: een reisbureau chartert een vervoerder en onderhandelt over de route etc.

### **3.2 Taken van de overheid op het terrein van het collectief personenvervoer**

Op het terrein van het collectief personenvervoer heeft de rijksoverheid vier taken:

1. het ordenen van de vervoermarkt door middel van regelgeving en andere sturingsinstrumenten, zoals vergunningsverlening en tariefstelling;
2. het waarborgen van goede openbaar vervoervoorzieningen en het bevorderen van het collectief personenvervoer ten opzichte van het individueel personenvervoer;
3. het in dit kader subsidiëren van het openbaar vervoer door bijdragen van het rijk in exploitatiekosten;
4. het bevorderen van de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerder op de internationale vervoermarkt.

#### *Ad 1.*

Tot in de jaren twintig beperkt de economische bemoeienis van de overheid met het personenvervoer zich bijna geheel tot het spoorvervoer. In 1926 echter wordt - door wijziging van de Wet op de openbare vervoermiddelen (WOV) 1880 - een vergunningstelsel voor interlokale autobusdiensten ingevoerd (een eerste vorm van marktregulering). Vergunningplichtig zijn alleen de geregelde autobusdiensten. In de jaren dertig - de crisisjaren - voelde de overheid zich gedwongen om paal en perk te stellen aan de felle concurrentie binnen en tussen de vervoertakken en een 'geleide' vervoerpolitiek te voeren. Voornaamste instrument hierbij is een vergunningstelsel voor alle vervoersoorten van het beroepsvervoer.

#### *Ad 2.*

De tweede taak kan niet los gezien worden van de eerste. Het waarborgen van goede openbaar vervoervoorzieningen in het algemeen belang is in de jaren dertig één van de redenen om een stringenter vervoerpolitiek te gaan voeren. Geregelde vervoerdiensten worden vervoerplichtig, wat inhoudt dat een vervoerder verplicht om een ieder die dat wil tegen vastgestelde voorwaarden en tarieven te vervoeren. Wegens de gestaag toenemende automobilititeit probeert de overheid sinds het einde van de jaren tachtig de burger uit de auto en in het openbaar vervoer te krijgen. Maatregelen ter beïnvloeding van het individuele autogebruik zijn onder meer: het bevorderen van carpoolen, het opzetten van transferia dichtbij stations en het treffen van parkeermaatregelen.

*N.B. Zie voor dit laatste ook het onderdeel individueel personenvervoer.*

*Ad 3.*

Sinds het einde van de jaren zestig verleent de overheid bijdragen in de exploitatietekorten van de openbaar vervoerbedrijven in het stads- en streekvervoer en het spoorvervoer. Deze stap heeft geleid tot een uiteindelijke 100% financiële bemoeienis met de exploitatie: ontstane tekorten worden door de overheid volledig afgedekt. Inmiddels probeert de overheid door een andere manier van subsidiëring de kosten van het openbaar vervoer terug te dringen.

*N.B. Zie voor dit onderwerp ook en vooral hoofdstuk 3.7.13.*

*Ad 4.*

De maatregelen ter bevordering van de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerder op de internationale vervoermarkt liggen vooral in de regelgevende en voorwaardenscheppende sfeer.

De overheid stelt spelregels op voor een ordelijk verloop van de gang van zaken op de vervoersmarkt (wetgeving). Daarnaast richt zij zich op de versterking van mainports als Rotterdam en Schiphol (als 'aanjagers' van de sector), de uitbouw van de verbindingen met het achterland (b.v. de Betuweroute), en de stimulering van de overslag van de ene transportwijze naar de andere (via de aanleg van overslagpunten, het zg. intermodale vervoer). Het overheidsbeleid richt zich verder op een verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse transporttakken door een efficiënter gebruik van de transportcapaciteit. In nauwe relatie met de bovenstaande vier taken staat de zorg van het rijk voor de investeringen in de infrastructuur.

*N.B. Zie voor dit onderwerp verder het onderdeel over de infrastructuur openbaar vervoer.*

### **3.3 Algemeen collectief personenvervoerbeleid**

Onder 'algemeen beleid' valt het beleid dat voor de gehele sector collectief personenvervoer wordt gemaakt, alsook het beleid dat deze sector overstijgt en verschillende sectoren - collectief personenvervoer, goederenvervoer of individueel personenvervoer - met elkaar verbindt. In het tweede geval gaat het om:

- bijdragen die vanuit dit beleidsterrein aan V&W-brede producten, zoals Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV), Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en Rijksbegroting worden geleverd;
- beleid dat in overeenstemming met de eerst verantwoordelijke ministers op andere beleidsterreinen wordt ontwikkeld, zoals ruimtelijke ordening, milieu, veiligheid, economie, financiën (*facetbeleid*).

Een voorbeeld van recent facetbeleid is de eigen visie die de Minister van V&W vorige jaar in het kader van de actualisering van de PKB-VINEX, de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, ten aanzien van mobiliteit en ruimtelijke ordening formuleerde.<sup>11</sup>

(12)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van algemeen beleid inzake het collectief personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Beleidsnota's o.b.v. onderzoeksrapportages en lange termijn plannen van de vervoerbedrijven, kabinetsstandpunten, brochures  
Bron: V&W/DGV, Werkplan CPV 1e kwartaal 1996

(13)

Actor: SER/Commissie Vervoersvraagstukken  
Handeling: Het adviseren over algemeen verbindende voorschriften of het te voeren beleid van het rijk inzake vervoersvraagstukken, i.c. het collectief personenvervoer.  
Periode: 1971-  
Product: Adviezen, b.v. over het gemeenschappelijk (EG-) spoorwegbeleid  
Bron: SER, Advies spoorwegbeleid; Kaderwet adviescolleges, art. 1

(14)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer  
Handeling: Het adviseren over algemeen verbindende voorschriften of te voeren beleid van het

rijk inzake het collectief personenvervoer.  
Periode: 1971-  
Product: Adviezen  
Overlegkader: Ad-hoc commissie uit de Raad  
Bron: Kaderwet adviescolleges, art. 1

(15)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat/Commissie Personenvervoer  
Handeling: Het voorbereiden van de adviezen over algemeen verbindende voorschriften of te voeren beleid van het rijk inzake het collectief personenvervoer.  
Periode: 1992-  
Product: Adviezen  
Bron: Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat 1992, art. 3; Kaderwet adviescolleges, art. 1

(16)

Actor: Permanent Overlegorgaan Personenvervoer  
Handeling: Het voeren van overleg over beleidsvoornemens van de Minister van V&W of van andere ministers inzake het collectief personenvervoer.  
Periode: 1992-  
Product: Rapporten  
Opmerking: De werkgroepen van het Permanent Overlegorgaan Personenvervoer hebben een ad hoc karakter. Opgeheven zijn intussen de Werkgroep MIT, de Werkgroep HSL en de Werkgroep Commissie-De Boer.  
Vertegenwoordiger van de minister is de directeur CP van DGV.  
Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992; inl. drs. J.F. Bos, adj. secretaris Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, 21 november 1994

(17)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vanuit het belang van collectief personenvervoer leveren van bijdragen aan bovensectoraal V&W-beleid.  
Periode: 1945-  
Product: Bijdragen aan SVV, MIT, rapportages in het kader van de Rijksbegroting  
Opmerking: Voorbeelden zijn bijdragen aan:  
- lange en middellange termijn plannen, zoals SVV en MIT;  
- lange termijnvisie personenmobiliteit;  
- rol CPV 2010.  
Bron: V&W/DGV, Werkplan CPV 1996, p. 18, 20

(18)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vanuit het belang van het collectief personenvervoer leveren van bijdragen aan het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van facetbeleid.  
Periode: 1945-  
Product: Beleidsnota's o.b.v. onderzoeksrapportages en lange termijn plannen van de vervoerbedrijven, kabinetsstandpunten, brochures  
Opmerking: Het facetbeleid betreft b.v. ruimtelijke ordening, milieu en economie. Voorbeelden zijn:  
ontwikkeling visie op verstedelijking en mobiliteit  
financiële bijdragen aan milieuprogramma's van VROM  
kabinetsnota's  
In bepaalde gevallen integreert SP de bijdrage in een V&W-brede bijdrage.  
Bron: Werkplan CPV 1e kwartaal 1996, p. 19; V&W, Verstedelijking en mobiliteit

### 3.4. Advies en overleg

#### 3.4.1 Organisatorische aspecten van het advies- en overlegkader

*N.B. In deze paragraaf wordt een aantal algemene handelingen m.b.t. de instelling en aansturing van advies- en overlegorganen beschreven. Het gaat uitdrukkelijk niet om de taakvervulling van dergelijke organen.*

Bij de uitoefening van haar taken moet de overheid intern en extern overleg voeren, beleid afstemmen, advies vragen, etc. Een deel van het overleg of de advisering vindt in ongestructureerde vorm plaats; voor het andere deel worden overleg- en adviesstructuren van verschillende vorm ingesteld. Deze vorm wordt bepaald door de rechtsvorm (publiek- of privaatrechtelijk), door de samenstelling (ambtelijk of niet-ambtelijk), door de tijdsduur (permanent of tijdelijk) e.d.

Over een langere periode genomen, bestaan er op een beleidsterrein tientallen advies- en overlegorganen. De verantwoordelijke minister verricht m.b.t. deze organen een aantal vaste handelingen, die telkens herhaald moeten worden. De handelingen zijn van organisatorische aard en betreffen:

- de instelling van interdepartementale commissies en adviesraden;
- de benoeming van de leden van de commissies en raden, het aanwijzen van een voorzitter en secretaris;
- het bezoldigen van leden en voorzitter;
- het aanwijzen van ambtelijke adviseurs/toehoorders, die de vergaderingen van de commissies en raden kunnen bijwonen;
- het goedkeuren van de interne regelingen;
- het toezicht houden op de taakuitoefening van de commissies en raden.

In de volgende twee paragrafen (3.4.2. en 3.4.3.) wordt de instelling en aansturing van zowel overwegend ambtelijke als overwegend niet-ambtelijke advies- en overlegorganen beschreven.

### **3.4.2 Interne advies- en overlegorganen**

Interne advies- en overlegorganen bestaan overwegend uit ambtenaren. Hierbij bestaan de *intradepartementale* organen uitsluitend uit ambtenaren die onder het gezag van één minister vallen, b.v. een overlegorgaan tussen een beleidsdirectie en een buitendienst. *Interdepartementale* organen bestaan uit ambtenaren van twee of meer departementen. In het interdepartementale overlegstelsel is halverwege de jaren tachtig in een saneringsoperatie duchtig gesnoeid.<sup>12</sup> Aanwijzingen van de minister-president bieden een normatief kader voor instelling, toezichtuitoefening, bevoegdheden e.d. van interdepartementale commissies.

(19)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vaststellen van besluiten tot in- en samenstelling van *permanente* intradepartementale overlegorganen.  
Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen inzake instelling, benoeming, ontslag  
Opmerking: Tijdelijke intradepartementale organen worden meestal voor het voorbereiden of afdoen van een bepaald dossier ingesteld.

(20)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vaststellen of voorbereiden van besluiten tot in- en samenstelling van *permanente* interdepartementale commissies, en tot benoeming van ministeriële vertegenwoordigers in die commissies.  
Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen inzake instelling, benoeming, ontslag, vacatiegelden  
Opmerking: Het voorzitterschap en/of secretariaat berust bij ambtenaren van het Ministerie van V&W. De taakuitvoering wordt beschreven in één van de volgende hoofdstukken.

(21)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vaststellen of voorbereiden van besluiten tot in- en samenstelling van *tijdelijke* interdepartementale commissies.  
Periode: 1945-

Product: Beschikkingen inzake instelling, benoeming, ontslag, vacatiegelden  
Opmerking: Het voorzitterschap en/of secretariaat berust bij ambtenaren van het Ministerie van V&W.

(22)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het mede instellen en voordragen van vertegenwoordigers in vaste en tijdelijke interdepartementale commissies waarvan het *voorzitterschap en/of secretariaat* niet bij het Ministerie van V&W berust.  
Periode: 1945-  
Bron: Bijl. HdTK 1994-1995, 21 108, nr. 5; ICONA, Noordzee-Almanak, p. 99 e.v.

### 3.4.3 Externe advies- en overlegorganen

Buiten het ambtelijke circuit vraagt de regering advies, of krijgt zij ongevraagd advies van externe, niet-ambtelijke adviescolleges. Ook hier wordt onderscheiden in *vaste* en *tijdelijke*. De colleges worden merendeels samengesteld uit deskundigen of belanghebbenden op een bepaald (deel)beleidsterrein. Bevoegdheden en taken van de adviescolleges zijn recentelijk in de Kaderwet adviescolleges, Stb. 1996, 378, omschreven. Deze wet laat in bijzondere gevallen de instelling van tijdelijke adviescolleges met een bestaansduur van ten hoogste vier jaar toe.

De advisering van de vaste adviescolleges, die hun grondslag in artikel 79 Grondwet vinden, richt zich op de hoofdlijnen van het beleid en de regelgeving van het rijk. De vaste adviescolleges worden bij wet ingesteld, de leden bij koninklijk besluit aangesteld. De tijdelijke adviescolleges adviseren over "een in de tijd beperkt vraagstuk" (art. 5 Kaderwet adviescolleges).

Per 26 juli 1997 is bij de Wet afschaffing adviesverplichtingen, Stb. 1995, 355, de verplichting een adviescollege om advies te vragen vervallen.

Nadat eerst een inventarisatie en sanering van de tijdelijke adviescolleges had plaats gevonden<sup>13</sup>, werd rond 1995 het gehele adviesstelsel aan een herziening onderworpen. Door opheffing of samenvoeging werd het aantal adviesraden (ca. 120) fors teruggebracht. Als uitgangspunt diende dat er per beleidsterrein één adviescollege werd ingesteld.

*Overlegorganen met een extern karakter* dienen veelal voor overleg, aansturing of begeleiding van processen waarbij behalve de rijksoverheid andere overheden en belangenorganisaties betrokken zijn. Dergelijke organen kunnen onderdeel van de overheid zijn of een privaatrechtelijke rechtsvorm hebben, meestal de stichtingsvorm. *Overheidsstichtingen* die door V&W opgericht en aangestuurd worden vallen buiten het bestek van deze paragraaf.

Er worden in de onderstaande handelingen vier categorieën van externe advies- en overlegorganen onderscheiden:

- vaste adviescolleges V&W;
- tijdelijke adviescolleges V&W;
- adviescolleges niet-V&W;
- externe overlegorganen

#### *Adviescolleges*

(23)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /WJA  
Handeling: Het voorbereiden van koninklijke besluiten of wetten tot instelling van *vaste* externe adviescolleges op het terrein van het collectief personenvervoerbeleid.  
Periode: 1945-  
Product: Wetten, koninklijke besluiten  
Opmerking:

- Als de instelling en inrichting deel vormt van een grotere wet of algemene maatregel van bestuur (zoals het geval is bij Adviescommissie Personenvervoer), zie dan het hoofdstuk wettelijk kader (hoofdstuk 5)
- Het secretariaat van de hier bedoelde adviescolleges berust bij ambtenaren van het Ministerie van V&W.
- Een voorbeeld van de hier bedoelde adviescolleges is de Spoorwegraad (1923-1970).
- De taakuitvoering van de adviescolleges wordt in één van de volgende hoofdstuk-

ken beschreven  
Bron: Kaderwet adviescolleges; UAP 1939, art. 21-28; Koninklijk besluit van 13 maart 1923, Stb. 66, en Besluit van 4 november 1949, Stb. J 492; UAP 1939, gewijzigd bij kb van 28 november 1974, Stb. 731, par. 5

(24)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het vaststellen van een instructie voor, dan wel goedkeuren van interne regelingen van *vaste* externe adviescolleges op het terrein van het collectief personenvervoerbeleid.

Periode: 1945-

Product: Instructies voor de secretaris, reglementen van orde

Bron: Besluit Mijnraad 1913, art. 13, tweede lid; Besluit Mijnraad 1967, art. 7; Wet Mijnraad 1970, art. 8; Kaderwet adviescolleges; UAP 1939, gewijzigd bij koninklijk besluit van 28 november 1974, Stb. 731, art. 28

(25)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het vaststellen of voorbereiden van besluiten tot instelling en inrichting van *tijdelijke* externe adviescolleges op het terrein van het collectief personenvervoerbeleid.

Periode: 1945-

Bron: Kaderwet adviescolleges

(26)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het vaststellen of voorbereiden van besluiten tot benoeming, ontslag, bezoldiging e.d. van leden, voorzitter, secretaris en ministeriële vertegenwoordigers in *vaste* en *tijdelijke* externe adviescolleges.

Periode: 1945-

Product: Aanstellings- en vacatiebesluiten, voorstellen voor kroonbesluiten

Opmerking: 1. Het secretariaat van de hier bedoelde adviescolleges berust bij ambtenaren van het Ministerie van V&W.  
2. De handelingen m.b.t. de taakuitvoering van de hier bedoelde adviescolleges worden in één van de volgende hoofdstukken in hun context beschreven.

Bron: Kaderwet adviescolleges; UAP 1939, art. 21-28; koninklijk besluit van 13 maart 1923, Stb. 66, en Besluit van 4 november 1949, Stb. J 492

(27)

Actor: Adviescolleges

Handeling: Het instellen en benoemen van leden van (sub-) commissies die belast zijn met de voorbereiding van adviezen of met directe advisering aan de minister.

Periode: 1945-

Product: Instellingsbesluiten, benoemingsbesluiten

(28)

Actor: Adviescolleges

Handeling: Het vaststellen van interne regelingen van de werkzaamheden.

Periode: 1945-

Product: Reglementen van orde

Bron: UAP 1939, gewijzigd bij kb van 28 november 1974, Stb. 731, art. 28

(29)

Actor: Adviescolleges

Handeling: Het uitbrengen van jaarverslagen en andere evaluatieverslagen aan de Minister van V&W.

Periode: 1945-

Product: Verslagen

(30)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het mede instellen en voordragen van vertegenwoordigers, dan wel het benoemen e.d. van leden, voorzitter en ministeriële vertegenwoordigers in vaste en tijdelijke externe adviescolleges waarvan het voorzitterschap en/of secretariaat *niet bij V&W* berust.

Periode: 1945-

Product: Instellingsbesluiten, voordrachten voor benoeming, benoemingsbesluiten

#### Overlegorganen

(31)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het instellen en benoemen e.d. van V&W-vertegenwoordigers in externe overlegorganen *die onder de primaire verantwoordelijkheid van de Minister van V&W* vallen:  
- in het bestuur;  
- in commissies, platforms e.d.

Periode: 1945-

Product: Instellingsbesluiten, aanstellingsbesluiten

(32)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het mede instellen en benoemen e.d. van V&W-vertegenwoordigers in externe overlegorganen die *niet onder de primaire verantwoordelijkheid van de Minister van V&W* vallen:  
- in het bestuur;  
- in commissies, platforms e.d.

Periode: 1945-

Product: Instellingsbesluiten, aanstellingsbesluiten

### 3.5. Wettelijk kader<sup>14</sup>

*NB. Zie voor wetgeving inzake de infrastructuur van het openbaar vervoer en de spoorwegveiligheid de afzonderlijke hoofdstukken over die onderwerpen, alsmede de PIVOT-rapporten nr. 18 (RDW) en nr. 28 (Rijkswaterstaat, i.h.b. het hoofdstuk inzake de verkeersveiligheid).*

*NB. Voor de wet- en regelgeving betreffende crisisbeheersing, zie het onderdeel crisisbeheersing (paragraaf 3.12) van dit rapport.*

#### 3.5.1 Inleiding

De wet- en regelgeving inzake het collectief personenvervoer was tot in de jaren tachtig ingericht naar de vervoermedia rail en weg. Er was een aparte wet voor het spoorwegvervoer - de Spoorwegwet, Stb. 1875, 67 - en een aparte wet voor het vervoer met taxi's en autobussen over de weg: de Wet autovervoer personen (WAP), Stb. 1939, 527. Beide wetten lieten een grote overheidsbemoediging met het personenvervoer zien, terwijl in de Spoorwegwet ook de bemoediging met de spoorweginfrastructuur en het verkeer hierop geregeld was.

Verschuivende ontwikkelingen maakten in de jaren zestig en zeventig een revisie van de wetgeving op het terrein van het personenvervoer noodzakelijk:

- de snel groeiende verliesgevendheid van het openbaar vervoer en de daaruit resulterende rijksbijdragen aan het openbaar vervoer;
- de hierdoor gewijzigde relatie tussen rijk enerzijds en vervoerbedrijven en gemeenten met lokaal vervoer anderzijds;
- de internationalisering van het vervoer: meer grensoverschrijdend vervoer en meer regelgeving uit Brussel.



In de jaren tachtig werd een wetgevingsprogramma op touw gezet, waarin niet alleen met de juridische gevolgen van boven genoemde ontwikkelingen rekening werd gehouden, maar ook de scheiding naar medium werd opgeheven. De Wet personenvervoer heeft zowel betrekking op het beroepspersonenvervoer over de weg als over de rail. Als gevolg hiervan moesten de artikelen m.b.t. het personenvervoer uit de Spoorwegwet en uitvoeringsregelingen verwijderd worden. Een andere ontwikkeling - zwartrijden en agressief gedrag - maakte het opnemen van reizigersbepalingen in de Wet personenvervoer noodzakelijk.

De wetgevingsinspanningen resulteerden in de - tijdelijke - Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer (1984), de Wet personenvervoer(1987), de Wet overeenkomst binnenlands openbaar personenvervoer (1988) en de ontwerp-Wet railwegen (1991), waarbij de laatste wet een geïntegreerde publiekrechtelijke regeling van de aanleg en het verkeer over de rail zou bevatten. Ten gevolge van de EEG-richtlijn nr. 91/440 is in Nederland intussen een scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteiten daarop aangebracht.

De grondslag voor het nationale recht vormen de internationale regelingen: verdragen, EU-verordeningen en richtlijnen. De niet-bindende resultaten van internationaal overleg, zoals aanbevelingen en verklaringen, fungeren als leidraad voor de beleidsvorming- en uitvoering in Nederland. Naast de EG/EU speelt voor de ontwikkeling van het vervoerrecht nog de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF) een belangrijke rol.

In de volgende paragrafen (3.5.2 tot en met 3.5.10) worden eerst de voor het beroepspersonenvervoer relevante wetten en besluiten besproken. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk (3.5.11) is er aandacht voor de internationale regelingen.

### **3.5.2 Wet openbare vervoermiddelen**

De Wet openbare vervoermiddelen (WOV) van 23 april 1880, Stb. 67, zoals gewijzigd bij de wet van 30 juli 1926, Stb. 250, regelde het vervoer van personen en goederen met een openbaar vervoermiddel, met uitzondering van het spoorwegvervoer. Het rijk liet de inrichting van het beroepsvervoer bijna geheel aan de markt over. Slechts voor het interlokale *geregelde* personenvervoer met autobussen gold sedert 1926 een vergunningstelsel. Gedeputeerde Staten verleenden de vergunning. Verder bestond er een publikatieplicht voor de ondernemers inzake de dienstregeling, vervoermiddelen en tarieven. Door de invoering van de Wet autovervoer personen 1939 (WAP 1939) werd de werking van de WOV beperkt tot vervoermiddelen te water en tot niet-gemotoriseerd wegvervoer. Daardoor verloor deze wet iedere praktische betekenis. De WOV werd in 1981 ingetrokken (Stb. 1981, 678).

### **3.5.3 Spoorwegwet en Locaalspoor- en Tramwegwet**

Basis van de spoorwegwetgeving in Nederland is de Spoorwegwet, Stb. 1875, 67. Deze wet bevat regels inzake "de dienst en het gebruik der spoorwegen". De wet heeft dus zowel op het verkeer ('dienst') als op het vervoer ('gebruik') betrekking. Hierbij houdt de wet rekening met meer dan één vervoerder en met meer dan één spoorwegbeheerder (zie art. 4-5). In dit opzicht is de Spoorwegwet modern. De wet geeft de minister een aantal bevoegdheden m.b.t.:

- het veiligheidstoezicht op de spoorwegen en het verkeer daarover;
- de vervoertarieven en dienstregelingen;
- het beschikken over de spoorwegen in het belang van de staat.

Op grond van art. 3, 27 e.a. kan de Kroon voor een groot aantal onderwerpen nadere regels stellen. In het Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen (ARV), Stb. 1928, 415, bij koninklijk besluit van 20 december 1966, Stb. 556, geheel herzien, worden zaken van vervoersrechtelijke aard geregeld. Het ARV had betrekking op zowel het personen- als het goederenrecht. Het bevatte eveneens voorschriften inzake de openbare orde, veiligheid en rust, waarbij overtredingen strafrechtelijk vervolgd konden worden. Door invoering van de Wet en het Besluit personenvervoer en boek 8 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek werden de meeste ARV-bepalingen m.b.t. het personenvervoer overbodig. De desbetreffende bepalingen vervielen formeel door invoering van de algemene maatregel van bestuur van 19 mei 1993, Stb. 1993, 291. Het ARV geldt nog wel voor het railgoederenvervoer.

De Lokaalspoor- en Tramwegwet (L.T.wet), Stb. 1900, 118, ingrijpend gewijzigd bij wet van 15 december 1917, Stb. 701, bevat een nadere regeling van de dienst en het gebruik van spoorwegen waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd. De wet geeft een aantal van de Spoorwegwet afwijkende regels voor lokaalspoor- en tramwegen en schept tevens de mogelijkheid voor het geven van afwijkende voorschriften bij algemene maatregel van bestuur.<sup>15</sup>

Het Algemeen Reglement vervoer lokaalspoorwegen (ARVL), Stb. 1928, 459, ingetrokken bij besluit van 12 juli 1968, Stb. 413, geeft de uitzonderingen aan waarin het ARV niet geldt op de lokaalspoorwegen. Met het intrekken van het ARVL wordt in het ARV onder spoorweg voortaan mede begrepen lokaalspoorweg.

*NB. Voor de handeling(en) m.b.t. de L.T.wet, zie het hoofdstuk inzake de spoorwegveiligheid.*

(33)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, G en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden en evalueren van wijzigingen van de Spoorwegwet, voor zover het vervoersaangelegenheden betreft.  
Periode: 1945-  
Product: Voorstellen van wet, MvT, NvT, reacties op kamervoorstellen etc.  
Opmerking: Voor infrastructuur- en spoorwegveiligheid, zie de afzonderlijke hoofdstukken.  
Bron: Spoorwegwet en wijzigingen

(34)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, G en WJZ  
Handeling: Het o.g.v. de Spoorwegwet en de L.T.wet bij algemene maatregel van bestuur geven van nadere regels, voor zover het vervoersaangelegenheden betreft.  
Periode: 1945-1987  
Product: Voorstellen voor algemene maatregelen van bestuur:

- Reglement voor het vervoer (ARV) 1966, sedertdien gewijzigd
- Besluit van 17 september 1912, Stb. 295, sedertdien gewijzigd

De regels betreffen:

- Spoorwegwet 1875, art. 3: aansprakelijkheid van ondernemers van spoorwegdiensten;
- Spoorwegwet 1875, art. 5: gemeenschappelijk gebruik van spoorwegen en stations;
- Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1915 en 1956, art. 27: orde in de treinen, vervoersvoorwaarden, behandeling van gevonden voorwerpen, etc.: Algemeen Reglement vervoer (ARV), Stb. 1928, 415, en Stb. 1966, 556;
- Spoorwegwet 1875, art. 51: aanwending van spoorwegen en materieel "in het belang van 's Rijks dienst".
- L.T.wet, art. 4: ARVL, Stb. 1928, 459, ingetrokken Stb. 1968, 413.

Bron: Spoorwegwet 1875, art. 3, 24-26, 27, 50-51

(35)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, G en WJZ  
Handeling: Het krachtens de Spoorwegwet bij ministeriële regeling stellen van nadere regels ten aanzien van het openbaar railvervoer.  
Periode: 1945-1987  
Product:

- de wijze van openbare aankondigingen van de vervoerstarieven;
- de verlening van tariefsverlagingen.

Bron: Spoorwegwet 1875, art. 28 en art. 31

### **3.5.4 Wet tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf**

Bij de Wet van 26 mei 1937, Stb. 1937, 520 werden de Ministers van V&W en Financiën gemachtigd samen met de NV Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) en de NV Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM) de NV Nederlandsche Spoorwegen op te richten, daaraan de eigendommen, rechten en verplichtingen van SS en HSM over te dragen, en tenslotte SS en HSM te liquideren.

(36)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden en evalueren van wijzigingen van de Wet tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf 1937, in het bijzonder waar het vervoersaangelegenheden betreft.  
Periode: 1945-  
Product: Voorstellen voor wetswijzigingen en toelichtingen

### 3.5.5 Wet autovervoer personen

De Wet autovervoer personen (WAP), Stb. 1939, 527, is een product van de crisistijd. De wet moest orde scheppen in de economische misère, die reeds in de jaren twintig door vrije concurrentie zowel binnen als tussen de verschillende vervoerstakingen was ontstaan. Gemotoriseerd vervoer was sterk in opkomst en deed het spoorwegvervoer concurrentie aan. Daarbij ondervonden de beroepsvervoerders last van het zg. eigen vervoer en het individuele personenvervoer.

De wet stelt algemene regels ten aanzien van het vervoer van personen met motorrijtuigen over de openbare weg (aanhef en art. 2). Het primaire instrument voor de ordening van deze vervoersector is het vergunningstelsel, dat wordt uitgebreid tot alle deelmarkten van het beroepspersonenvervoer over de weg: openbaar busvervoer, touringcarvervoer en taxivervoer, na de Tweede Wereldoorlog ook eigen vervoer. De vergunningsverlening wordt afgestemd op de capaciteit (de behoefte) en getoetst aan de kwaliteit van de ondernemer (beroepseisen). Hierbij staat het belang van het openbaar vervoer voorop. Binnen het openbaar vervoer wordt de capaciteit van de spoorwegen afgestemd op die van de autobusdiensten, ter vermijding van paralleldiensten. Na de oorlog worden trajectvergunningen bij voorkeur omgezet in gebiedsvergunningen.

Voorwaarde voor het ongeregelde - interlokale - busvervoer is dat het openbaar vervoer geen concurrentie mag aandoen. Ongeregeld vervoer wordt behalve met een vervoervergunning ook nog met een ritvergunning 'beheerst'.

Met het vergunning- en tariefstelsel beoogt de rijksoverheid het beroepspersonenvervoer zodanig te ordenen, "dat de regelmaat, betrouwbaarheid en continuïteit in voldoende mate gewaarborgd zijn en dat reizigers en vervoerders op een gelijke behandeling staat kunnen maken".

Vergunningverlenende instanties zijn de gemeente (lokaal vervoer: taxi's en OV), de Commissie Vergunningen Personenvervoer (streekvervoer, ongeregeld vervoer) en de Rijksverkeersinspectie (rittoestemmingen voor ongeregeld vervoer).

De verhouding tussen de minister en de Commissie Vergunningen Personenvervoer wordt in de Richtlijnen voor de Commissie Vergunningen Personenvervoer, Stcrt. 1950, K 373, geregeld.

De WAP en vooral het daaruit voortvloeiende Uitvoeringsbesluit autovervoer personen 1939 (UAP) zijn begin jaren zeventig herzien en integraal in het Staatsblad geplaatst (zie Stb. 1975, 68 en 69, en Stb. 1974, 731).

De WAP werd bij de Wet Personenvervoer, art. 94, iwtr. 1 januari 1988, ingetrokken. Hierna werd de rol van de minister ook bij de vergunningsverlening groter.

(36)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden en evalueren van wijzigingen van de Wet autovervoer personen.  
Periode: 1945-1987  
Product: Voorstellen voor wetswijzigingen en toelichtingen

(37)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, RVI en WJZ  
Handeling: Het ter uitvoering van de Wet autovervoer personen voorbereiden van wijzigingen van de algemene maatregel van bestuur inzake het beroepspersonenvervoer over de weg.  
Periode: 1945-1987  
Product: Algemene maatregelen van bestuur, o.m. het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939, Stb. 564, en de Richtlijnen voor de Commissie Vergunningen Personenvervoer, Stb. 1950, K 373  
De nadere regels betreffen:

- art. 9: de Adviescommissie voor het Vervoer van Personen met Motorrijtuigen;
- art. 11: de Commissie Vergunningen Personenvervoer (opgeheven 1959);
- art. 12, 20, 25, 37, 44: de procedure voor verlening e.d. van vervoervergunningen voor interlokale autobusdiensten etc.;
- art. 58: vorm en inhoud van vergunnings- en toestemmingsbewijzen;
- art. 24, 31, 35, 37, 44, 50: de vaststelling en afkondiging van de dienstregeling, tarieven met daarbij behorende vervoersvoorwaarden, de verstrekking van ge-

- vens voor het interlokaal en lokaal personenvervoer;
- art. 60: rijvaardigheid van bestuurders, inrichting van autobussen en huurauto's;
- art. 61: het goedkeuren van de "regeling van de rechten en plichten van personen in dienst van de vergunninghouders", voor zover niet vastgelegd in een collectieve arbeidsovereenkomst;
- art. 68: overgangsmaatregelen.

Overlegkader: o.m. de Werkgroep Veiligheidsvoorschriften Taxichauffeurs (1975-76)  
Bron: Wet autovervoer personen

(38)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, RVI en WJZ  
Handeling: Het o.g.v. het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 geven van ministeriële voorschriften inzake het (veilig) vervoer van personen.  
Periode: 1945-1987  
Product: De voorschriften betreffen:

- art. 8: de verzekeraars van de aansprakelijkheid van vervoerders;
- art. 29, 36, 49, 51, 54, 83, 117: formulieren van diverse aard;
- art. 70, 98, 101: keuring van motorrijtuigen;
- art. 99, zoals gewijzigd bij amvb van 7 juli 1976, Stb. 403: beveiligingsapparatuur in taxi's;
- art. 115: tarieven voor het personenvervoer per taxi buiten een gemeente.

Bron: Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939

(39)

Actor: Minister van V&W/Inspecteur-Generaal van het Verkeer, na 1949 Directeur-Generaal DGV  
Handeling: Het o.g.v. het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939 geven van voorschriften inzake het (veilig) vervoer van personen.  
Periode: 1945-1987  
Product: De nadere voorschriften betreffen:

- art. 68 UAP: de plaats, vorm e.d. van opschriften op autobussen;
- art. 75 UAP: brandblusapparatuur, eerste hulp middelen;
- art. 80 UAP: het vervoer van andere goederen dan handbagage.

Het o.g.v. UAP art. 76 geven van voorschriften inzake het dagelijks onderhoud van autobussen voor beroepspersonenvervoer is onderdeel van het PIVOT-rapport nr. 18 (RDW); zie aldaar, par. 4.1.  
Bron: Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen 1939

### 3.5.6 Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer

In de Wet en het Besluit vervoersvoorwaarden openbaar vervoer (Wet en Besluit VOV), Stb. 1984, 108 en Stb. 1986, 396, in werking getreden in 1986, worden voor de gehele openbaar vervoersector uniforme regels getroffen inzake de vervoersovereenkomsten tussen vervoerder en gebruiker. Het gaat hierbij om de publiekrechtelijke aspecten van de vervoerovereenkomst, terwijl de burgerrechtelijke bepalingen in de *Wet overeenkomst binnenlands openbaar personenvervoer* opgenomen zijn (zie verderop, par. facetwetgeving). Hiermee konden de desbetreffende bepalingen in de verschillende regelingen, o.m. de Spoorwegwet, de algemene vervoersvoorwaarden van de KNVTO en de Locaal-spoor- en Tramwegwet, vervallen.

Wet en Besluit VOV bevatten regels omtrent de vervoerprijs en het vervoerbewijs (de nationale strippenkaart was in 1979 ingevoerd) en inzake de orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang in het openbaar vervoer.

De bepalingen van de Wet en het Besluit VOV werden naderhand opgenomen in de Wet personenvervoer 1987 (zie art. 106). Bij art. 106 van deze wet werd de Wet VOV ingetrokken.<sup>16</sup>

(40)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, RVI en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden van de totstandkoming en wijziging van de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer.  
Periode: 1982-1987

Overlegkader: Managementteam ESO, BOV, BOS, Raad voor het Binnenlands Bestuur, de VNG, Transport-Ondernemingen KNVTO en de Adviescommissie Personenvervoer  
Opmerking: De wet werd ingetrokken bij de Wet personenvervoer, Stb. 1987, 175, art. 106.  
Bron: Wet VOV 1984, Stb. 108

(41)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, RVI en WJZ  
Handeling: Het op grond van de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer, art. 2 en 3, stellen van nadere regels bij algemene maatregel van bestuur en ministeriële regeling.  
Periode: 1982-1987  
Product: Algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen:

- Besluit vervoersvoorwaarden openbaar vervoer, Stb. 1986, 396;
- Besluit van de Minister van V&W van 21 augustus 1984, WBJ/V 25620 betreffende de vaststelling vrijvervoerbewijzen openbaar personenvervoer door de vervoerders, Stcrt. 1984, en ambtsinstructie voor toezichthouders en bijzondere opsporingsambtenaren

  
Bron: Wet VOV 1984, art. 3, vierde lid, art. 11, vijfde lid.

### 3.5.7 Wet personenvervoer

De Wet personenvervoer, Stb. 1987, 175, uitgewerkt in het Besluit personenvervoer, Stb. 1987, 506, en per 1 januari 1988 in werking getreden, kwam in de plaats van de Wet autovervoer (1939), de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer (1984), en, voor wat het vervoersgedeelte betreft, van de Spoorwegwet (1875), de Lokaalspoor- en Tramwegwet (1900) en de Wet tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf (1937). Gold de WAP slechts voor het beroepspersonenvervoer over de weg, de Wet personenvervoer is ook van toepassing op het personenvervoer over de rail. Er zijn drie deelmarkten aangewezen: openbaar vervoer, touringcarvervoer, taxivervoer. De wet is niet van toepassing op het niet-commerciële vervoer van personen, zoals het vervoer met militaire voertuigen, bedrijfsvervoer per auto, enz. De wet is tot in 1998 evenmin van toepassing geweest op het personenvervoer over water. De Wet personenvervoer bevat merendeels voorschriften voor de openbaar vervoersector (vergunningverlening, tarieven en vervoerbewijzen, bepalingen voor de reiziger, rijksbijdragen in de exploitatiekosten). Belangrijk hierbij zijn de bestuurlijk-financiële verhoudingen tussen het rijk en de andere overheden. De regels voor het besloten vervoer zijn minder omvangrijk en beperken zich tot vergunningverlening en internationaal vervoer. Voor het besloten busvervoer wordt de capaciteitsregime vereenvoudigd.

Vergunningverlenende instanties zijn nu de gemeente (lokaal openbaar vervoer), de provincie (taxivervoer), het rijk (streekvervoer, besloten busvervoer - het vroegere 'ongeregelde vervoer'). De Commissie Vergunningen Personenvervoer wordt opgeheven.

De WPV is per 1 januari 1998 herzien in verband met de decentralisatie van de bevoegdheden over het streekvervoer naar de provincies. Op korte termijn zal, in lijn met het advies van de Commissie-Broxx, de wet wederom worden aangepast voor de implementatie van marktwerking in het stads- en streekvervoer (Wet personenvervoer 2000).

De voorschriften inzake rijksbijdragen voor infrastructuur t.b.v. openbaar vervoer werden al eerder overgebracht naar de Wet infrastructuurfonds, Stb. 1993, 319, in werking getreden per 1 januari 1994.

(42)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, RVI en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden en evalueren van de (wijzigingen van de) Wet personenvervoer.  
Periode: 1981-  
Product: Ontwerp-wet personenvervoer 1987, parlementaire toelichtingen, evaluatienota's  
Overlegkader: Taakgroep Personenvervoer; Projectteam Invoering Wet Personenvervoer  
Bron: NvT UAP 1939, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 26 november 1981, Stb. 701; MvT Rijksbegroting XII, 1982-1983, nr. 2, pp. 34

(43)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, RVI en WJZ  
Handeling: Het ter uitvoering van de Wet personenvervoer voorbereiden van (wijzigingen van) een algemene maatregel van bestuur inzake het collectief personenvervoer.  
Periode: 1985-  
Product: Besluit personenvervoer 1987, Stb. 506

- Opmerking: De nadere voorschriften betreffen:
- art. 2 en 3: de werkingssfeer van de Wet personenvervoer;
  - art. 8 en 91: de verlening e.d. van een vergunning, de wijziging of intrekking van de aan een vergunning verbonden voorschriften en de openbaarmaking van een beschikking;
  - art. 9: de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, de ontheffingverlening etc.;
  - art. 15: de dienstregeling van het lokale openbaar vervoer;
  - art. 23: de dienstregeling van het interlokale openbaar vervoer;
  - art. 27: tarieven van vervoerbewijzen;
  - art. 34, eerste lid: de definiëring van verstoring van orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfspgang en de wijze waarop de aanwijzingen m.b.t. de ordehandhaving onder meer kunnen worden gegeven;
  - art. 34, tweede lid: het gebruik van vervoerbewijzen, de verplichting tot betaling en het recht op terugbetaling;
  - art. 34, derde lid: gevonden voorwerpen (vervallen bij wet van 25 oktober 1989, Stb. 492);
  - art. 44 en 45: de door de minister te verlenen financiële bijdragen voor de exploitatie van openbaar vervoer;
  - art. 49: het verlenen van financiële bijdragen voor infrastructuur t.b.v. het openbaar vervoer (vervallen per 1 januari 1994); zie het deelrapport infrastructuur;
  - art. 64: het verrichten van openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer geheel of ten dele buiten Nederland;
  - art. 68: het indienen van bezwaarschriften tegen een door de minister vastgestelde of goedgekeurde dienstregeling als bedoeld in artikel 19 en 22 van de Wet personenvervoer;
  - art. 69: a) de inrichting en uitrusting van trein, metro, tram, bus en auto; b) keuring van bussen en auto's; c) eisen te stellen aan bestuurders van trein, metro, bus, tram en auto; d) het te verlenen dienstbetoon; e) aanschaf van bussen door een gemeente of een vervoerder te wiens behoeve de minister een financiële bijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer heeft verleend;
  - art. 92, tweede lid: de boete op het overtreden van de verplichting een geldig vervoerbewijs te hebben en te tonen.
- Bron: Zie opmerking; NvT BPV

(44)

- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, RVI en WJZ
- Handeling: Het o.g.v. van de Wet en het Besluit personenvervoer 1987 vaststellen van ministeriële regelingen betreffende het collectief personenvervoer.
- Periode: 1988-
- Product: Ministeriële regelingen o.g.v. WPV:
- art. 3: afwijkende regeling t.b.v. tijdelijke experimenten in interlokaal OV;
  - art. 27: vaststelling tarieven en modellen vervoerbewijzen OV;
  - art. 80: Regeling tot aanwijzing van ambtenaren belast met het toezicht; Stcrt. 1992, 147;
  - art. 81: Richtlijnen toezicht OV; Stcrt. 1987, 248;
  - art. 87, eerste lid: toewijzen controledocument (rijbewijs);
- Ministeriële regelingen o.g.v. BPV:
- art. 9: de vergoeding voor vergunningen;
  - art. 24b sedert 1 februari 1994: de grondslag voor het niet meer voldoen aan de betrouwbaarheidseis voor vervoerders wegens overtreding (samen met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid);
  - art. 28, eerste lid: erkennen van getuigschriften vakbekwaamheid;
  - art. 32, 33 en 71, vierde lid, 72: regels over de afstemming van het aanbod van interlokaal openbaar vervoer op het gebruik van dit vervoer, b.v. Regeling vaststelling NVS en NVT, Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden belbus en buurtbus;
  - art. 47: goedkeuring van de tarieven voor openbaar vervoer waarvoor geen rijksbijdrage voor exploitatie wordt verleend;

- art. 51: aanwijzing van instanties voor afgifte van legitimatiebewijzen;
- art. 53: aanwijzing instelling op vervoerbewijs;
- art. 57: boetebedrag en administratiekosten voor reizen zonder vervoerbewijs;
- art. 59: terugbetaling en ontheffing van betalingsverplichting;
- art. 71, 92: vaststellen van de grondslag en berekenen van exploitatiekosten van stads- en streekvervoer;
- art. 80, 81, 89 en 97: vaststelling vervoeropbrengsten en financiële bijdragen in de exploitatie per belanghebbende, b.v. Regeling vaststelling toe te rekenen vervoeropbrengsten, Regeling vaststelling uniform rekeningschema en verantwoordingsmodel;
- art. 114 e.v.: de norm en de toetsing aan de norm voor de benutting van bussen, uitgedrukt in ritdagen (vgl. WPV 1987, art. 55);
- art. 130: model voor het vervoersverslag, in te dienen door in Nederland gevestigde vervoerder die internationaal geregeld vervoer verricht;
- art. 149: controledocument voor internationaal taxivervoer;
- art. 153: standaardisatie eisen en aankoop van bussen voor openbaar vervoer;
- art. 158: inrichting en uitrusting van trein, metro, tram, bus en auto (NB. Het betreft hier niet de veiligheidseisen);
- art. 159-160: keuring van bussen of auto's voor personenvervoer.<sup>17</sup>

Overlegkader: Overlegorgaan Personenvervoer van de Raad voor Verkeer en Waterstaat; OVOS; BOV; BOS; VSN Groep; Vereniging ROVER

Opmerking: Enkele ministeriële regelingen waren reeds voor de invoering van de Wet en het Besluit personenvervoer van kracht (zie NvT BPV, art. 168).

Bron: Zie producten

### 3.5.8 Spoorwegpensioenwetten<sup>18</sup>

Een drietal wetten vormt de grondslag van de spoorwegpensioenregelingen voor spoorwegpersoneel:

- de Pensioenwet voor de spoorwegambtenaren 1925, Stb. 294;
- de Spoorwegpensioenwet 1967, Stb. 138, zoals gewijzigd bij wet van 5 mei 1979, Stb. 379, ingetrokken bij:
- de Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, Stb. 1993, 680, per 1 januari 1994 in werking getreden.

De spoorwegpensioenwetten van 1925 en 1967 treffen voor het spoorwegpersoneel pensioenvoorzieningen, nl. invaliditeitspensioen, ouderdomspensioen en nabestaandenpensioen. In deze wetten is tevens het pensioenstelsel (grondslag, financiering, wijze van beheer e.d.) geregeld. In 1993 wordt het Spoorwegpensioenfonds bij wet geprivatiseerd tot de Stichting Spoorwegpensioenfonds. Hiermee wordt de (financiële) verantwoordelijkheid van het rijk voor de spoorwegpensioenen overgedragen aan de sociale partners.

(45)

Actor: Minister van V&W/DGV

Handeling: Het samen met de Minister van Financiën voorbereiden van de (wijzigingen van de) Pensioenwet voor Spoorwegambtenaren 1925 en daaraan gerelateerde wetgeving.

Periode: 1945-1967

Product:

- Pensioenwet voor Spoorwegambtenaren 1925;
- Wijzigingen van algemene pensioenwetgeving;
- Wet dekking tekort Spoorwegpensioenfonds, Stb. 1948, I, 217

Bron: Pensioenwet voor de Spoorwegambtenaren 1925; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 79.

(46)

Actor: Minister van V&W/DGV

Handeling: Het stellen van nadere regels bij ministeriële regeling ter uitvoering van de Spoorwegpensioenwet 1925.

Periode: 1945-1967

Opmerking: In enkele gevallen worden de regels samen met de Minister van Financiën vastge-

steld.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 6, 18, tweede lid, 23 (vervallen per 1 januari 1957), 32 (vervallen per 1 januari 1957), 41, 42, 51 (vervallen per 1 januari 1957), 87, tweede lid, 99 (vervallen per 1 januari 1957)

(47)

Actor: Minister van V&W/DGV  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de voorstellen tot fusie van het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds met het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: ca. 1955

Bron: Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 78

(48)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het bijdragen aan de voorbereiding door de Minister van Binnenlandse Zaken van de (wijzigingen van de) Spoorwegpensioenwet 1967 en uitvoeringsbesluiten.  
Periode: 1965-1993  
Product: Wet(swijzigingen), verslagen van overleg met werkgevers- en werknemersorganisaties, personeels/ondernemingsraad  
Opmerking: De wet is ingetrokken bij de Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds 1993.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979

(49)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het voorbereiden van de (wijzigingen van de) Spoorwegpensioenwet 1967.  
Periode: 1965-1993

Opmerking: 1. De wet is ingetrokken bij de Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds 1993.  
2. In de meeste gevallen vormen de wijzigingen onderdeel van wetswijzigingen die ook de Algemeen Burgerlijke Pensioenwet en andere pensioenwetten betreffen, dan wel onderdeel vormen van wijzigingen van sociale wetten.  
3. Voor een overzicht van de vele wijzigingen, zie VUGA, Systematisch Register.

Bron: Wijzigingen Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979

(50)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het voorbereiden van de (wijzigingen van de) algemene maatregelen van bestuur krachtens de Spoorwegpensioenwet 1967.  
Periode: 1965-1993

Opmerking: Zie vorige handeling, opmerking 2.

Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. A 4, art. J 1a, K 8, N 1, N 3, P 10, U 17, vierde lid, W 5

(51)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het stellen van nadere regels bij ministeriële regeling ter uitvoering van de Spoorwegpensioenwet 1967.  
Periode: 1967-1993

Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. C 4, F 7, zevende en achtste lid, J 18, art. 9, U 12, U 40, zevende lid, W 6

(52)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het, op goedkeuring van de raad van toezicht van het Spoorwegpensioenfonds, geven van voorschriften ter uitvoering van de Spoorwegpensioenwet 1967.  
Periode: 1967-1993  
Product: Voorschriften, bij voorbeeld krachtens hoofdstuk C (bijdrage en verhaal) of hoofdstuk



- Bron: F (berekening van het deelgenotenpensioen)  
Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. C 8, J 19, P 11-12, R 1, U 22, zevende lid
- (53)  
Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het goed- of afkeuren van door de directie van het Spoorwegpensioenfonds gegeven voorschriften ter uitvoering van de Spoorwegpensioenwet 1967.  
Periode: 1967-1993  
Product: Voorschriften, bij voorbeeld krachtens hoofdstuk C (bijdrage en verhaal) of hoofdstuk F (berekening van het deelgenotenpensioen)  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. C 8, F 13, J 19, P 11-12, R 1, U 22, zevende lid
- (54)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het, samen met de Minister van Binnenlandse Zaken, voorbereiden en evalueren van de (wijzigingen van de) wetgeving inzake de privatisering van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1990-  
Product: Wetten:
  - Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, Stb. 1993, 680;
  - Wet verlaging van de verschuldigde pensioenbijdrage Spoorwegpensioenwet geldend tot privatisering, Stb. 1994, 388, in werking getreden per 1 januari 1991
- Bron: Zie handeling

### 3.5.9 Wettelijke distributiemaatregelen

Zowel tijdens de oorlog als in de eerste jaren daarna werd het gebruik van vervoermiddelen met het oog op de heersende schaarste aan voorwaarden gebonden. De Minister van V&W was (mede)verantwoordelijk voor de totstandkoming van wet- en regelgeving met betrekking tot distributie en gebruik.

*N.B. Zie verder paragraaf 3.12 van dit rapport.*

- (55)  
Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het voorbereiden, dan wel vaststellen van wettelijke regelingen inzake de distributie van motorrijtuigen voor collectief en/of individueel personenvervoer.  
Periode: 1945-1953  
Product: Wet van 11 december 1947, Stb. H 419, ministeriële regelingen van 23 jan. 1948 nr. 3119 en nr. 3636, KB nr. 1 van 30 maart 1948  
Bron: Van Marle, Vervoer na de bevrijding, pp. 45-47; Wet van 11 december 1947, Stb. H 419

### 3.5.10 Facetwetgeving

Onder facetwetgeving verstaan we de wetgeving die primair op het beleidsterrein van andere ministers ligt, maar waarbij de Minister van V&W, i.c. het Directoraat-Generaal voor het Vervoer, vanuit zijn specifieke sectorbelang medeverantwoordelijk kan zijn. Enige voorbeelden van facetwetgeving worden hieronder behandeld.

#### Wet overeenkomst wegvervoer

De Wet overeenkomst wegvervoer (WOW), Stb. 1982, 670, bevat de privaatrechtelijke regeling van het wegvervoersrecht, die als tweede stuk van Boek 8 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek tezelfdertijd is opgenomen, Stb. 1982, 671. De WOW stelt regels ten aanzien van de overeenkomsten van goede-

ren- en personenvervoer over de weg en t.a.v. de verhuisovereenkomst. Bij personenvervoer gaat het om besloten personenvervoer. De Minister van Justitie is in deze de eerst verantwoordelijke minister.

#### Wet overeenkomst binnenlands openbaar personenvervoer

In de Wet overeenkomst binnenlands openbaar personenvervoer (WOBOP), Stb. 1988, 118, in werking getreden per 1 november 1988, zijn de privaatrechtelijke voorwaarden voor de verschillende takken van het openbaar personenvervoer (met uitzondering van het vervoer door de lucht) geharmoniseerd. Hierbij gaat het vooral om de aansprakelijkheid van vervoerder en reiziger voor schade. Het ontwerp werd voorbereid door een werkgroep, die bij brieven van 18 februari en 5 april 1976 door de ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat was ingesteld. Deze Werkgroep ter Harmonisatie Voorwaarden Binnenlands Openbaar Personenvervoer stond onder leiding van de regeringscommissaris voor Boek 8 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek, mr. H. Schadee. De bepalingen van de wet werden opgenomen in Boek 8, afdeling 5 van titel 2 van het Burgerlijk Wetboek (in werking getreden op 1 april 1991, Stb. 1991, 100). Eerst verantwoordelijke minister in deze is de Minister van Justitie.<sup>19</sup>

#### Rijttijdenwet

De Rijttijdenwet, Stb. 1936, 802, bevat een regeling van de rij- en rusttijden van de bemanningsleden van vrachtauto's, autobussen en taxi's. De wet beoogt de verkeersveiligheid en de arbeidsbescherming te bevorderen. De Rijttijdenwet is uitgewerkt in het Rijttijdenbesluit en een groot aantal andere uitvoeringsvoorschriften.

(56)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, RVI en WJZ

Handeling: Het, vanuit het sectorbelang collectief personenvervoer, leveren van bijdragen aan de ambtelijke voorbereiding van aanverwante wet- en regelgeving waarvoor andere ministers eerst verantwoordelijk zijn.

Periode: 1945-

Opmerking: Voorbeelden:

- Wet overeenkomst wegvervoer, Stb. 1982, 670 (Minister van Justitie);
- Wet overeenkomst binnenlands openbaar personenvervoer, Stb. 1988, 118, en Besluit van 27 juli 1988, Stb. 1988, 364 (Minister van Justitie);
- Regelingen voor vervoer van lichamelijk gehandicapten (Minister belast met de zorg voor de Volksgezondheid);
- Rijttijdenwet (Minister van Sociale Zaken).

Bron: Zie opmerking

### **3.5.11 Internationale wetgeving**

De grondslag van het nationale recht wordt door de internationale regelingen - bilaterale en multilaterale verdragen, EU-verordeningen en richtlijnen - gevormd. De niet-bindende resultaten van internationaal overleg, zoals aanbevelingen en verklaringen, fungeren als leidraad voor de beleidsvorming- en uitvoering in Nederland. Er zijn regelingen die betrekking hebben op het gehele vervoer, op vervoertakken (railvervoer b.v.) en op sectoren die raken aan het vervoer, vanuit het vervoer gezien dus vervoerfacetten (b.v. arbeidsvoorwaarden, gezondheidsvraagstukken). Het oudste vervoerrecht is uiteraard het zeevervoerrecht, een goede tweede is het vervoerrecht per rail, dat al meer dan een eeuw in het kader van de Berner Verdragen wordt ontwikkeld. In de volgende paragrafen wordt uiteraard ook het Europese vervoerrecht behandeld.

#### Spoorwegverdragen van Bern en COTIF-Verdrag

Voor het vervoer per rail vormen de zg. Verdragen van Bern het primaire juridische kader. De verdragen bevatten vooral civielrechtelijke, maar daarnaast ook publiekrechtelijke bepalingen. De bepalingen beogen voornamelijk de betrekkingen tussen de spoorwegmaatschappijen nader vast te stellen en de vervoersvoorwaarden te uniformeren. Er zijn drie verdragen. De oudste heeft betrekking op het internationale goederenvervoer (1890). Voor het internationale personenvervoer is er de CIV, een afkorting voor 'Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer' (1924), laatstelijk in 1990 gewijzigd. Alle Europese staten zijn tot het verdrag toege-

treden. Na de Tweede Wereldoorlog zijn de Oostblok-landen hun deelname aan de CIV alleen blijven toepassen in hun verkeer met het Westen.

In 1980 werd er bij het COTIF-Verdrag van Bern van 9 mei 1980, Trb. 1980, 160, een permanente spoorwegorganisatie opgericht: de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF). Het COTIF-Verdrag, de 'Convention relative aux transports internationaux ferroviaires' (COTIF), trad per 1 mei 1985 in werking.<sup>20</sup> Sindsdien vormen de CIM en CIV een integreerend onderdeel van het COTIF-Verdrag. Aanhangsel A bevat de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage ('Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages' (CIV)). In de naaste toekomst zal het verdrag aangepast moeten worden aan EEG-richtlijn nr. 91/440 inzake de scheiding van beheer en vervoer (zie daarvoor de volgende par.).

De verdragstaten dienen de inhoud van de COTIF, voorheen CIM en CIV, op te nemen in hun nationale wetgeving.

### EG- en Benelux vervoerrecht

Het EG-verdrag beoogt de economische integratie van de lidstaten.<sup>21</sup> In het Verdrag wordt een aantal economische sectoren aangewezen waarop een gemeenschappelijk beleid gevoerd moet worden ten einde die integratie te bereiken. In titel IV van het Verdrag zijn de procedures en randvoorwaarden voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid geformuleerd. Lange tijd namen zee- en luchtvervoer een uitzonderingspositie in het gemeenschappelijk vervoerbeleid in.

Er is een aantal verordeningen dat op het inland vervoer in zijn geheel van toepassing is, zoals op het punt van mededinging, de openbare dienst en de staatssteun. Verder zijn er regelingen per vervoertak uitgevaardigd.

Op het gebied van het personenvervoer over de weg zijn drie regelingen van belang:

1. Uitgangspunt van het gemeenschappelijk regime in de EG is de toegang tot het beroep van ondernemer in het nationale en internationale personenvervoer. Art. 2 van Richtlijn 74/562<sup>22</sup> stelt eisen aan de betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid.
2. Het internationale busvervoer in de EG is geregeld in Verordening 117/66 van de Raad betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen, ingetrokken bij Verordening 684/92.<sup>23</sup> Op grond van art. 3 mag iedere vervoerder die in de lidstaat van vestiging gemachtigd is tot vervoer en die voldoet aan de voorschriften voor toegang tot het beroep en aan de eisen van verkeersveiligheid, busvervoer in de Gemeenschap verrichten. Geregeld vervoer en pendelvervoer zijn aan een door de lidstaten af te geven vergunning onderworpen. Vervoer voor eigen rekening is op grond van door de lidstaten af te geven attesten mogelijk. Voor het ongeregeld cabotagevervoer gelden t/m 31 december 1995 nog beperkingen. De overige vormen van cabotagevervoer zullen door de Raad worden gezien.
3. Voor het vervoer met derde landen is de Overeenkomst betreffende internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen (ASOR), Besluit 82/505, PbEG. 1982, L 230/38, gesloten.

Op het gebied van de spoorwegen was het hoofddoel van het EG-beleid vooral het bevorderen van een gezonde financiële positie van de spoorwegen en de waarborging van redelijke concurrentieverhoudingen met vooral het vervoer over de weg en de binnenwateren. De maatregelen van het secundaire gemeenschapsrecht hebben bijna alle betrekking op het inzichtelijk maken van de financiële verhoudingen van de spoorwegen en de verhoudingen tussen de spoorwegen en de lidstaten. In alle lidstaten zijn de spoorwegen immers (semi-)staatsondernemingen. Twee regelingen zijn van groot belang:

Op grond van de Harmonisatiebeschikking van 13 mei 1965, 65/271/EEG, PbEG nr. 88, nam de Raad de Verordening nr. 1191/69 van 26 juni 1969 aan. Deze verordening betreft het optreden van de lidstaten 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.<sup>24</sup> Zij schrijft aan de lidstaten voor vervoerondernemingen financieel te compenseren voor onrendabele activiteiten waartoe deze door de overheid verplicht worden en die kunnen bestaan uit een opgelegde exploitatie-, vervoer- of tariefplicht. De uitvoering in Nederland van deze Europese compensatieregeling vond plaats via een zg. *financiële bijdrage openbare dienstverplichting (FOD)*, een jaarlijks door de regering vast te stellen structurele bijdrage, die aan de NS in 1972 voor het eerst formeel werd uitgekeerd. Er werden overigens nog andere regelingen o.g.v. de Harmonisatiebeschikking 1965 vastgesteld.

Een andere belangrijke bijdrage aan het gemeenschappelijk spoorwegbeleid is recentelijk geleverd door de vaststelling van Richtlijn 91/440, PbEG. L 237/25, die een ontvlechting van de verschillende spoorwegfuncties voorschrijft. Infrastructuur, assenmanagement en vervoerdiensten dienen apart beheerd te worden. Derden kunnen o.g.v. art. 10 toegang tot de infrastructuur verlangen. Deze Richtlijn is de grondslag voor het huidige Nederlandse beleid, die voorziet in de verzelfstandiging van de NS, de verantwoordelijkheid van de staat voor infrastructuur en capaciteitsmanagement en de toegang onder voorwaarden tot de railinfrastructuur voor vervoerbedrijven.

Grondslag voor het Benelux-vervoerbeleid is het Unieverdrag van 1958, art. 68-69 en 85-89. In de periode tot 1990 werd een tiental beschikkingen vastgesteld die specifiek betrekking hadden op het collectief personenvervoer.

### Eurofima Verdrag

Het Verdrag nopens de oprichting van de 'Eurofima', de Europese Maatschappij tot Financiering van Spoorwegmaterieel (1955)<sup>25</sup>, bekrachtigt de oprichting door de spoorwegmaatschappijen van een gezamenlijke kredietinstelling, die ten doel heeft aan de aandeelhouders, waaronder de NS, of andere belanghebbenden tegen de gunstigste voorwaarden spoorwegmaterieel te verstrekken of te bemiddelen bij de financiering hiervan (statuten, art. 3).

### Bilaterale verdragen

Nederland heeft op het gebied van het spoorwegvervoer bilaterale verdragen gesloten met de buurlanden van Nederland. Deze gelden in de eerste plaats voor het verkeer (infrastructuur). De handeling is daarom in het hoofdstuk infrastructuur opgenomen.

Er zijn geen aparte bilaterale verdragen m.b.t. het besloten busvervoer en het taxivervoer. Bilaterale verdragen voor het wegvervoer zijn er wel. Deze gelden zowel voor het goederen- als voor het personenvervoer.

## **3.6. Internationale samenwerking**

### **3.6.1 Algemeen**

Nederland is een klein land, waarin het vervoer snel de landsgrenzen bereikt. In het collectief personenvervoer geldt dit vooral voor het spoorwegvervoer en het touringcarvervoer. De Nederlandse vervoerpolitiek is vanouds gericht op het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van het Nederlandse vervoer door middel van liberalisatie. Er zijn tal van verkeerstechnische en vervoerpolitieke belangen die dit doel in de weg staan. Tot voor kort was b.v. cabotage - het vervoer door een Nederlandse ondernemer in het buitenland - verboden. Een verkeerstechnische belemmering is b.v. de afwezigheid van interoperabiliteit in het internationale spoorwegstelsel. Elk land heeft zijn eigen sein- en wisselstelsel en eigen stroomsoort en stroomsterkte, zodat van tractie en bemanning gewisseld moet worden. Daarnaast zijn er nog facetbelangen zoals milieu en arbeidsomstandigheden die het Nederlandse vervoerbelang negatief kunnen beïnvloeden.

Internationaal overleg vindt plaats in tal van fora en gremia: in internationale organisaties, in bilaterale overlegstructuren, vooral met de buurlanden, en in internationale branche-organisaties. Van de eerste groep zijn voor (onder meer) de vervoersector van belang:

- de Europese Economische Gemeenschap (EEG, sedert 1993 onderdeel van de Europese Unie);
- de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux);
- de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT);
- de Economic Commission for Europe (ECE);
- de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationaal Spoorwegtransport (OTIF).

Het overleg vindt op ministerieel, maar meestal op ambtelijk niveau plaats. Verder zijn er nog gespecialiseerde internationale organisaties, die, vanuit de personenvervoersector gezien, een facetbelang behartigen, b.v. milieubescherming of arbeidsomstandigheden.

Na de Tweede Wereldoorlog berustte binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de zorg voor het buitenlandse vervoerbeleid lange tijd bij het Directoraat-Generaal voor de Scheepvaart. In 1959 echter werden de Directoraten-Generaal binnen V&W verantwoordelijk voor hun eigen internationale beleid.<sup>26</sup> Sedert 1960 bestond er voor de coördinatie bij DGV een directie Internationaal Vervoerbeleid, die in 1981 met de directie Goederenvervoer samengevoegd werd tot de directie Nationaal en

Internationaal Goederenvervoer (DIG). Collectief personenvervoer, dat economisch gezien van minder belang is, 'liffte' met het inland goederenvervoer mee.

Onder de directe verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt het beleid van de verschillende beleidsterreinen binnen het ministerie (luchtvaart, zeevaart, inland vervoer etc.) op elkaar afgestemd in twee departementale gremia: het Coördinerend Overleg Internationale Betrekkingen (COIB) en het Departementaal Overleg Europa (DOE).

Het COIB-overleg heeft betrekking op niet-Europese aangelegenheden, d.w.z. op de relaties met landen die geen lid zijn van de Europese Unie (EU) of van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA), en op de relaties met internationale organisaties, voor zover deze niet gespecialiseerd zijn op één vervoersector.

Het Departementaal Overleg Europa (DOE) richt zich op alle onderwerpen die aan de orde zijn in de Europese Unie, de CEMT, de ECE, de Benelux en op de bilaterale relaties met lidstaten van de EU en de EVA.

De internationale betrekkingen in COIB-verband worden voorbereid door het Bureau Coördinatie Internationale Betrekkingen (CIB), dat onder het Bureau SG ressorteert; in DOE-verband berust de voorbereiding bij de afdeling Europa CSC-E (onderdeel van de Directie S&C).<sup>27</sup> In deze gremia worden ondermeer de instructies aan de Nederlandse delegatie en de verkeersraden opgesteld. Het gemeenschappelijk vervoerbeleid is een onderwerp dat behandeld wordt in het onderdeel 'integraal beleid' van het PIVOT-rapport Goederenvervoer. Binnen de directie Collectief Personenvervoer coördineert de hoofdafdeling Algemeen Beleid het buitenlands beleid.

In de volgende paragrafen worden per organisatie de internationale aspecten van het collectief personenvervoer behandeld.

### 3.6.2 Europese Gemeenschappen/Unie (EG/EU)

Na de Tweede Wereldoorlog ontstaat er in Europa een beweging die gericht is op de vorming van een Europese federatie. Het begin wordt gevormd door Franse initiatieven die uiteindelijk zullen leiden tot de instelling van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) in 1951. Het geval wilde dat een aantal Franse en Duitse politici na de oorlog zocht naar wegen om de politieke bezwaren die aan de opbouw van de Duitse kolen- en staalindustrie kleefden (de dreiging van een nieuwe oorlogsindustrie) weg te nemen. Men wilde de oplossing niet vinden in een frustratie van de Duitse wederopbouw, maar in het ondergeschikt maken van het geheel van de Frans-Duitse productie van kolen en staal aan een Hoge Autoriteit, verzoening dus in plaats van revanche. In 1951 werd het EGKS-verdrag ondertekend dat toen al veel breder van doelstelling was dan de oorspronkelijk voorgestelde Frans-Duitse samenwerking. In 1957 worden de verdragen voor de EEG (Europese Economische Gemeenschap) en de EGA (de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, ook wel Euratom geheten) ondertekend. Het doel van al deze verdragen is om op de betreffende deelgebieden te komen tot een hoge mate van samenwerking en integratie om op die manier een gestage groei en ontwikkeling te bevorderen.

Ieder verdrag voorziet in de instelling van de volgende organen:

- een Raad van Ministers, de Raad bestaat uit vertegenwoordigers van de lidstaten, iedere regering vaardigt één van haar leden af<sup>28</sup>;
- een Commissie, in het EGKS-verdrag Hoge Autoriteit genoemd; de Commissie is een ambtelijk orgaan, de leden worden door de regeringen van de lidstaten in onderling overleg benoemd;
- een Europees Parlement, ook wel de (Gemeenschappelijke) Vergadering genoemd;
- een Hof van Justitie.

Vlak na het sluiten van de EEG- en EGA-verdragen is besloten om voor alle drie de verdragen met ingang van 1 januari 1958, één Europees Parlement en één Hof van Justitie in te stellen<sup>29</sup>. In 1967 is verder besloten om de Commissies en de Raden van de EGKS, de EEG en de EGA samen te trekken tot één Europese Commissie en één Raad<sup>30</sup>. Alhoewel er institutioneel een eenheid is, zijn er nog steeds drie afzonderlijke verdragen. De afkorting EG stond daarom (tot 1 november 1993) voor Europese Gemeenschappen.

Sinds 1 november 1993 is, als gevolg van het Verdrag van Maastricht, de structuur veranderd. De EEG heet voortaan EG (Europese Gemeenschap). De drie organisaties EG, Euratom en EGKS vallen voortaan onder de overkoepelende Europese Unie (EU). De EU omvat nu drie pijlers:

- EEG, Euratom en EGKS, aangevuld met de Economische en Monetaire Unie;
- samenwerking op het gebied van het buitenlands en het veiligheidsbeleid;
- samenwerking op het gebied van justitie en binnenlandse zaken.

Het hoofddoel van de EU, de economische integratie, wordt verwezenlijkt door het creëren van een gemeenschappelijke markt. Dit houdt in dat binnen Europa de volgende vier vrijheden gerealiseerd dienen te worden:

vrij verkeer van goederen;  
vrij verkeer van personen;  
vrij verkeer van diensten;  
vrij verkeer van kapitaal.

De instrumenten die door de EU gehanteerd worden om tot een gemeenschappelijke markt te komen zijn:

1. het primaire gemeenschapsrecht, bestaande uit de EEG-, EGKS- en EGA-verdragen; deze verdragen zijn goedgekeurd door alle nationale parlementen en kunnen alleen bij verdragswijziging veranderd worden;
2. het secundaire gemeenschapsrecht, dat wordt gevormd door besluiten die door de gemeenschappen op basis van de verdragen genomen kunnen worden; de belangrijkste zijn:
3. verordeningen en algemene EGKS-beschikkingen, regelgeving die binnen alle lidstaten geldend is;
4. richtlijnen en EGKS-aanbevelingen, die binnen zekere termijn onverkort door de lidstaten in de nationale regelgeving geïmplementeerd dienen te worden.

Het tijdperk 1958-1970 gold voor wat betreft de totstandkoming van de gemeenschappelijke markt als een overgangsperiode. Het was de bedoeling dat met ingang van 1 januari 1970 de gemeenschappelijke markt gerealiseerd zou zijn.<sup>31</sup> Dat deze termijn niet gehaald is, mag duidelijk zijn. De fase die intreedt na 1970 wordt gekenmerkt door het algemeen geldig worden van de diverse verdragsbepalingen betreffende de realisering van de vier vrijheden. De toepassing van verdragsregels die met de nationale regels strijdig (kunnen) zijn, kan via de gewone rechter worden afgedwongen. Dit heeft tot gevolg dat strijdige nationale wetgeving buiten toepassing wordt verklaard. In deze fase krijgen de nationale overheden ook te maken met EEG-richtlijnen die als hoofddoel hebben het harmoniseren van de nationale wetgevingen. Dit betekent dat de nationale regeringen op sommige terreinen niet onaanzienlijke delen van hun beslissingsbevoegdheid verliezen.

### Collectief personenvervoerbeleid

#### *Beleid*

De doelstelling van het EG-verdrag - de totstandkoming van een economische integratie d.m.v. een gemeenschappelijke markt - wordt voor het vervoer "door de lidstaten nagestreefd in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid." (zie art. 74)

In het Verdrag is een apart hoofdstuk voor het vervoerbeleid opgenomen, titel IV. Hiermee wordt het belang van een gemeenschappelijk vervoerbeleid uitgedrukt. In titel IV zijn de instrumenten, de randvoorwaarden en de procedures die hierbij in acht genomen moeten worden, geformuleerd. De instrumenten voor een gemeenschappelijk vervoerbeleid behelzen o.m. het vaststellen van gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer (het vervoer tussen twee lidstaten) en voor cabotage (het vervoer tussen twee plaatsen in een lidstaat door een vervoerder-niet-ingezetene). De randvoorwaarden betreffen b.v. de economische toestand van de vervoerondernemingen.

Onder een gemeenschappelijk vervoerbeleid valt het inland vervoer, sinds enige tijd ook het zee- en luchtvervoer, maar niet het buisleidingvervoer, dat tot de energiesector wordt gerekend.

Lange tijd zat er weinig schot in het gemeenschappelijk vervoerbeleid. De vooruitgang verliep zo traag, dat het Europees Parlement in 1983 een beroep wegens nalatigheid tegen de Raad van de EG instelde. Algemeen wordt het zg. Nalatigheidsarrest van het Europese Hof in 1985 als keerpunt in de ontwikkeling van het gemeenschappelijke vervoerbeleid gezien. Dit arrest en het Witboek van de Europese Commissie inzake de voltooiing van de interne markt van juni 1985 hebben een nieuwe impuls aan het vervoerbeleid gegeven. Aan de liberalisering wordt vanaf 1988 gewerkt. In 1990 deed Nederland nieuwe voorstellen voor het toekomstige Europese vervoerbeleid in het memorandum 'Europa van het Transport'.<sup>32</sup> In het Witboek Transport (1992) werden doelstellingen op het gebied van milieu, veiligheid en benutting van infrastructuur in het Europees vervoerbeleid geïntegreerd. Met het *Citizens' Network* (1995) publiceerde de Europese Commissie voor de eerste maal een beleidsstuk (een Groenboek) over de mogelijkheden het "openbaar personenvervoer aantrekkelijker en bruikbaar te maken ..., [ten einde] op deze manier de afhankelijkheid van de auto te verminderen en degenen die niet over een auto beschikken meer vervoersmogelijkheden te bieden." Een soort intermodaal perso-

nenvervoer, dat beantwoordt aan de eisen van toegankelijkheid, betaalbaarheid, veiligheid, reisgemak en milieu-effecten, moet de oplossing bieden.

### *Spoorwegbeleid*

De voornaamste EG-regelgeving inzake het spoorwegstelsel - vervoer, infrastructuur en verkeer werden tot voor kort niet gescheiden - is in de laatste paragraaf van het hoofdstuk over het wettelijk kader al ter sprake gekomen. Het communautair vervoerbeleid is er steeds op gericht geweest de spoorwegbedrijven te commercialiseren, te ontvlechten van de staat, ze een eigen financiële verantwoordelijkheid te geven en de eigen kosten te laten dekken.<sup>33</sup> Eind jaren zestig ondernam de Raad al pogingen onrendabele openbare dienstverplichtingen van de spoorwegen op te heffen. Dit lukte slechts ten dele, omdat vele lidstaten hun spoorwegen als *openbare dienstverlening* beschouwen, die daarom niet per se winstgevend behoeven te zijn. Een radicale stap in de richting van zelfstandige, commercieel ingestelde spoorwegen heeft de Gemeenschap kort geleden genomen door aanvaarding van Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991, PbEG L 237, die de opdeling van de nationale spoorwegbedrijven in drie onafhankelijke eenheden voorschrijft: een spoorwegbedrijf, dat de railinfrastructuur beheert en het gebruik aan vervoerbedrijven toewijst, een personenvervoer- en een goederenvervoerbedrijf. Deze laatste twee bedrijven kunnen geprivatiseerd worden. Het eerste bedrijf komt of blijft in staats handen. In Nederland worden de maatregelen tussen 1993 en 2000 gerealiseerd (zie hoofdstuk 7, openbaar vervoer, eerste paragrafen). Nederland loopt bij de uitvoering van Richtlijn 91/440 samen met de Engeland voorop.

In het Witboek *A Strategy for revitalising the Community's railways* (1996) ontvouwde de Europese Commissie een strategie om de spoorwegsector verder uit het slop te halen. Nog steeds daalt het aandeel van het railvervoer t.o.v. andere vervoerwijzen. De omslag moet teweeggebracht worden door sanering van de financiën van de nationale spoorwegen, invoering van het marktmechanisme (toegang op infrastructuur voor derden), verbetering van openbare dienstverlening, te bereiken door niet-rendabel openbaar vervoer via contracten aan te besteden, en totstandkoming van een voor allen toegankelijk trans-Europees spoorwegnet (*freeways*).<sup>34</sup>

*NB. Voor het internationale overleg inzake infrastructuur en interoperabiliteit van veiligheids- en verkeerssystemen, zie het onderdeel infrastructuur (hoofdstuk 4).*

### *Beroepspersonenvervoer*

Het beroepspersonenvervoer per bus in EG-landen is gebonden aan een vergunningstelsel dat in de 'basis'-Verordening van 117/66 van de Raad wordt geformuleerd.<sup>35</sup> In deze Verordening wordt onderscheiden tussen geregeld vervoer, pendelvervoer en ongeregeld vervoer. Het gaat hierbij om het zg. grensoverschrijdend vervoer. Dit vervoer is tot 1993 aan vele beperkingen onderworpen. Cabotagevervoer was in de praktijk onmogelijk.

Per 1 januari 1993 is het grensoverschrijdend busvervoer via Verordening 684/92, PbEG L 074, geliberaliseerd. Op grond van art. 3 mag iedere vervoerder die in de lidstaat van vestiging gemachtigd is tot vervoer en die voldoet aan de voorschriften voor toegang tot het beroep en aan de eisen van verkeersveiligheid, busvervoer in de Gemeenschap verrichten. Geregeld vervoer en pendelvervoer zijn aan een door de lidstaten af te geven vergunning onderworpen. Vervoer voor eigen rekening is op grond van door de lidstaten af te geven attesten mogelijk. Voor het ongeregeld cabotagevervoer gelden t/m 31 december 1995 nog beperkingen, de overige vormen ervan zullen door de Raad worden bezien. Intussen (1997) ligt er een gewijzigde verordening voor cabotagevervoer ter tafel (zie: PbEG. 1997, C 164 van 30 mei 1997). Aanpassing van de Nederlandse regelgeving was nodig, omdat deze nog te veel op marktbescherming en regulering gericht was, met name door de ingebouwde capaciteitsdrempel.

Voor het vervoer met derde landen is de Overeenkomst betreffende internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen (ASOR), Besluit 82/505, PbEG. 1982, L 230/38, vastgesteld. Behalve ordening en regulering van de vervoermarkt zijn er nog tal van andere onderwerpen die het vervoer beïnvloeden. In- en uitvoerrechten op goederen (douane), heffingen op weggebruik (Eurovig-net), benzineaccijnzen, arbeidsvoorwaarden en technische voorschriften voor voertuigen zijn hiervan voorbeelden. Regelingen dienaangaande gelden voor alle vervoer over de weg. Ook deze kunnen geharmoniseerd worden; anders is de marktwerking 'onevenwichtig'.

Moeilijker is de harmonisatie tussen verschillende vervoertakken. Busvervoerders b.v. willen op drukke trajecten graag met de spoorwegen concurreren.

### *Besluitvormingsprocedures in EU-verband*<sup>36</sup>

De verordeningen, richtlijnen, beschikkingen en aanbevelingen van de EU komen op diverse wijzen tot stand. De precieze besluitvormingsprocedure verschilt per verdragsartikel, maar wordt primair bepaald door de vraag of de Raad van Ministers het besluit vaststelt, of dat de Commissie het besluit neemt. In het eerste geval wordt in de regel het Europese Parlement (EP) op verschillende wijze bij de besluitvorming betrokken, in het tweede geval niet. In het tweede geval spelen adviescomités van velerlei aard een voorname rol. In alle gevallen neemt de Commissie het initiatief tot een voorstel. Voor de behandeling van de Nederlandse inbreng in de Europese gemeenschap wordt uitgegaan van de twee hoofdprocedures:

- de op voorstellen van de Commissie gebaseerde procedure in de Raad en het Europees Parlement; producten zijn bindende algemene besluiten, zoals verordeningen en richtlijnen, en beleidsvoorstellen;
- de procedure waarbij de Commissie krachtens eigen of gedelegeerde bevoegdheid zelfstandig besluiten neemt; producten zijn uitvoeringsregelingen, individuele beschikkingen en niet-bindende besluiten (aanbevelingen of adviezen).

Binnen deze twee hoofdprocedures zijn weer tal van andere procedures mogelijk, die hieronder eveneens aan bod komen.

#### *Nederlandse inbreng in de besluitvorming van de Raad van Ministers*

Het gaat hierbij om de eerste hoofdprocedure: de op voorstellen van de Commissie gebaseerde. Bij verordeningen en vaak bij richtlijnen is de Raad het hoogste besluitvormende college.<sup>37</sup>

De besluitvorming kent vier fasen:

1. voorbereiding van het Commissievoorstel voor de Raad; de Commissie raadpleegt in vele gevallen nationale deskundigen (expert-overleg);
2. raadpleging door de Raad van het Europese Parlement via diverse procedures (sinds Maastricht 1992: vijf), evt. raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité, afdeling Vervoer, en andere gespecialiseerde comités;
3. behandeling van het Commissievoorstel in een Raadswerkgroep van de COREPER, eventuele wijziging van het voorstel door de Commissie, indien nodig verdere behandeling in de COREPER (Comité des Représentants Permanents, zie hierna), daarna als concept-voorstel naar de Raad;
4. besluitvorming in de Raad op basis van twee soorten dossiers: de A-dossiers die in eerdere fase 'uitonderhandeld' zijn, en de B-dossiers waarover de Raad nog moet onderhandelen; desondanks wordt de behandeling vrij vaak terugverwezen voor "ambtelijk beraad".

Deze beknopte omschrijving, en de Nederlandse inbreng in de besluitvorming, moet verder worden uitgediept.

#### *Ad fase 1*

Bij de voorbereiding betreft de Commissie, in de praktijk het Directoraat-Generaal VII (Vervoer), deskundigen van allerlei slag uit de lidstaten, die echter niet namens hun regering optreden. Er zijn vaste en ad hoc werkgroepen. Bij belangrijke beleidsvoorstellen kunnen High Level Committees met een deelname op DG- of directeursniveau samengesteld worden. Buiten de werkgroepen is er nog veel net- en lobbywerk van ambtenaren en vertegenwoordigers van belangenorganisaties bij de ambtelijke diensten van de Europese instellingen en bij het Europees Parlement.

#### *Ad fase 2*

Sinds Maastricht (1993) is voor de uitvoering van art. 75 niet langer een advies van het EP voldoende, voortaan is de zg. samenwerkingsprocedure van toepassing. De Raad kan nu slechts met unanimiteit of met gekwalificeerde meerderheid van het EP-standpunt afwijken. De besluiten van het EP worden voorbereid door de Commissie voor het Vervoer, ingesteld in 1958.

#### *Ad fase 3 en 4*

De vergaderingen van de Raad van Ministers - op dit terrein *Transportraad* geheten - worden voorbereid door het Comité des Représentants Permanents (COREPER), dat bestaat uit de permanente vertegenwoordigers - met de rang van ambassadeurs - van de lidstaten bij de EEG, de PV's.

Het COREPER legt de te behandelen kwesties in het algemeen voor aan één van zijn werkgroepen, i.c. de Raadswerkgroep Vervoer. De ambtenaren die in deze Raadswerkgroep zitting hebben, staan onder instructie van hun nationale regeringen en zitten hier dus niet als onafhankelijke deskundigen. Als de Raadswerkgroep tot overeenstemming komt, wordt het voorstel via het COREPER aan de



Raad voorgelegd; zo niet, dan wordt de kwestie binnen het COREPER besproken en met vermelding van de overgebleven problemen aan de Raad voorgelegd.

Voor de plenaire vergadering van het COREPER wordt de Nederlandse PV vervolgens in het PV-instructieoverleg geïnstrueerd. Dit PV-instructieoverleg is algemeen en heeft betrekking op alle geagendeerde Raden. Alle ministeries die betrokken zijn bij de geagendeerde aangelegenheden zijn vertegenwoordigd.

Het Nederlandse standpunt in de onderhandelingen in het kader van de Raad (Raadswerkgroep, COREPER en Transportraad) wordt voorbereid binnen de ambtelijke Coördinatiecommissie voor Europese Integratie en Associatieproblemen, CEIA, ook wel CoCo (van: Coördinatiecommissie) genoemd. Alle betrokken ministeries zijn vertegenwoordigd. Bestuurlijk kan het standpunt in de Raad voor Europese Zaken (REZ), een onderraad van de Ministerraad, voorbereid worden.

Een bijzondere rol speelt de lidstaat die het halfjaarlijks wisselende voorzitterschap van de EU vervult. De voorzitter stelt, hierbij rekening houdend met de voorstellen van de Commissie en de wensen van de andere lidstaten, de agenda van de Raadsvergaderingen samen. Bovendien organiseert de voorzitter de informele Transportraad, die vooraf gaat aan de formele Raad. Als Nederland voorzitter is, worden er twee dossiers, één voor de delegatie en een apart dossier voor de voorzitter, samengesteld.

(57)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het leveren van bijdragen in de fase van de voorbereiding van een Commissievoorstel voor de Raad t.b.v. het Europese collectief personenvervoerbeleid.  
Periode: 1958-

Opmerking: De bijdrage kan in het kader van een ad hoc expertcomité geleverd worden of - informeler - in de vorm van lobbyen bij de diensten van de Commissie, DG Vervoer.

Bron: Kohll, Lobbyen

(58)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de Raadswerkgroep Vervoer m.b.t. het Europese collectief personenbeleid.

Periode: 1958-

Product: PV-instructie, verslagen

Opmerking: Onder "opstellen" valt de gehele ambtelijke en bestuurlijke voorbereiding in CoCo, PV-instructieoverleg, evt. REZ en in de Werkgroep beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen.

Bron: Mahler, Totstandkoming richtlijnen, p. 33

(59)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de Ministerraad (Transportraad) m.b.t. het Europese collectief personenvervoerbeleid.

Periode: 1958-

Product: Bijdragen aan ministerdossier Transportraad, verslag, bijdrage t.b.v. parlementaire behandeling

Bron: Mahler, Totstandkoming richtlijnen, pp. 33-34

(60)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het t.b.v. het Nederlandse collectief personenvervoerbeleid leveren van bijdragen aan de ministerraaddossiers van andere ministers.

Periode: 1958-

Product: Bijdragen aan overleg in CEIA/CoCo, aan ministerdossiers VROM, V&W etc.

#### *Nederlandse inbreng in de besluitvorming van de Europese Commissie*

Deze paragraaf handelt over de besluitvorming in het kader van de Europese Commissie, voor zover het de 'eigen' en de 'afgeleide' beslissingsbevoegdheid van de Commissie betreft. In het eerste geval is de bevoegdheid direct ontleend aan het EG-verdrag, in het tweede geval aan een besluit van de Raad.<sup>38</sup>

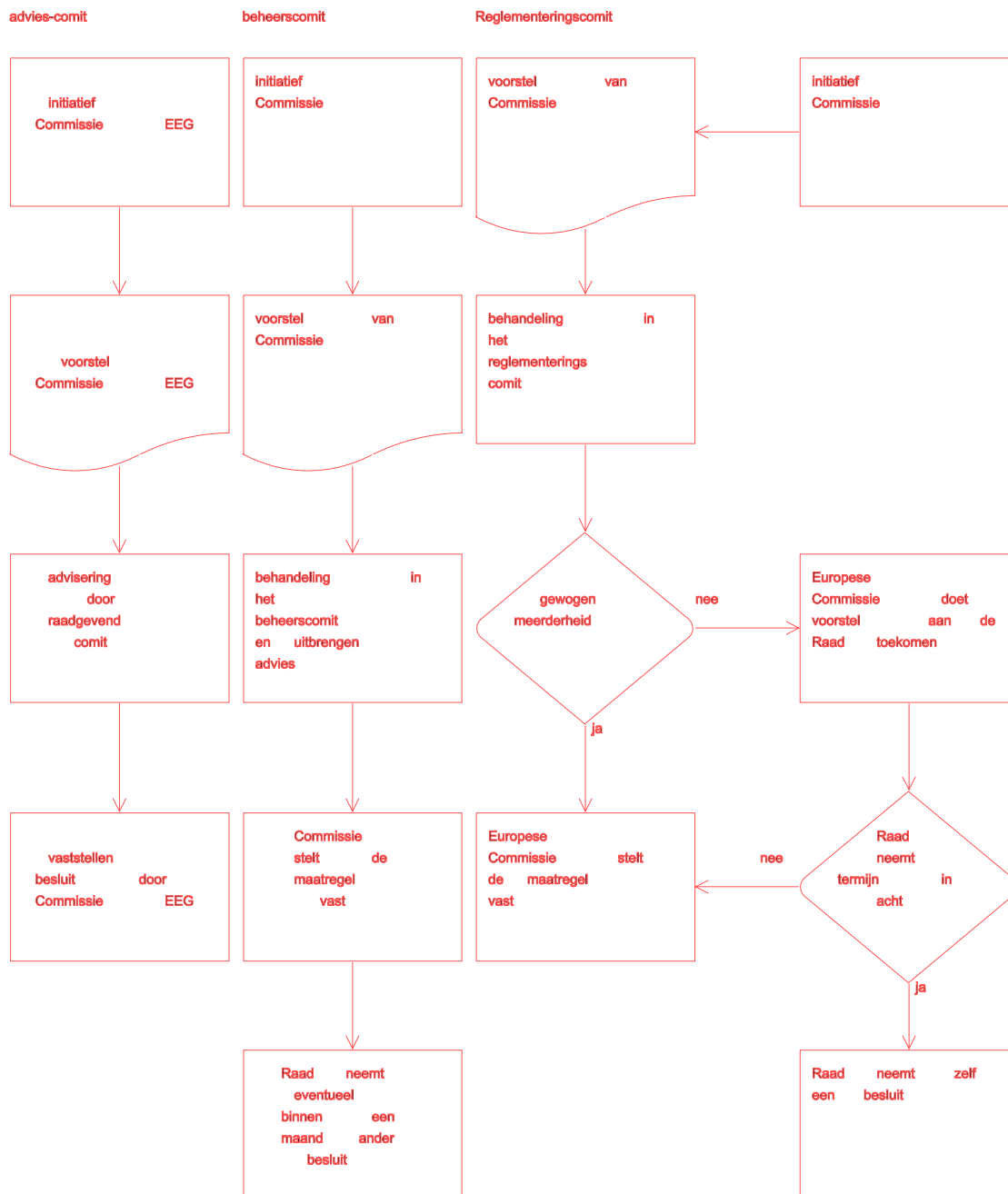
*N.B. De rol van de Commissie bij besluiten van de Raad van Ministers is in het vorige paragraaf behandeld.)*

Bij de uitoefening van de eigen bevoegdheid volgt de Commissie de 'gewone' procedure. Deze procedure, die ook wordt toegepast bij aanbevelingen en adviezen, is eenvoudiger dan de procedure die geldt bij de uitoefening van de gedelegeerde beslissingsbevoegdheid. Bij de tweede procedure moet de Commissie het advies van verschillende soorten adviescomités inwinnen. Hierdoor kunnen de lidstaten invloed uitoefenen op de uitwerking door de Commissie van Raadsbesluiten. Deze procedure wordt daarom hieronder verder uitgewerkt. Wij onderscheiden drie fasen:

1. oriëntatie en voorbereiding (pre-voorstelfase);
2. behandeling van het conceptbesluit;
3. uitvoering.

*Ad 1.*

Bij de voorbereiding van een besluit kan de Commissie nationale deskundigen, die niet onder instructie van hun regering staan (overheidsdiensten, bedrijven, belangenorganisaties etc.), raadplegen. Doel van dit expert-overleg is het inventariseren van de regelgeving in de lidstaten terzake (en de eventuele afstemming van EG-regelgeving op reeds bestaande nationale regelgeving) en het aftasten van de wenselijkheid en haalbaarheid van de Commissievoorstellen.



Figuur 1: Besluitvormingsprocedures

**Ad 2.**

Het conceptbesluit legt de Commissie vervolgens voor aan één van de verschillende adviescomités, die bestaan uit vertegenwoordigers van de regeringen. In de zg. Comitologie-richtlijn (87/373/EEG) zijn drie typen comités en bijpassende procedures onderscheiden (zie schema in figuur 1). In de delegatiebesluiten van de Raad is telkens aangegeven welke procedure de Commissie moet volgen. Twee van de drie procedures garanderen de lidstaten een grote invloed op de besluitvorming, omdat zij met een gekwalificeerde meerderheid een voorstel kunnen afstemmen, waarna de Raad een besluit kan nemen over het Commissie-voorstel. Op deze wijze wordt afbreuk gedaan aan het supranationale gezag van de Commissie.

**- eerste procedure**

De eerste procedure is die van het adviescomité. Het adviescomité levert advies op het voorstel van de Commissie. De Commissie neemt een besluit, waarbij zij in principe geen rekening behoeft te houden met het uitgebrachte advies.

Een permanent adviescomité is het Comité voor het Vervoer, ingesteld bij art. 83 van het EEG-verdrag, bestaande uit deskundigen die de regeringen der lidstaten aanwijzen. 2/5 van de leden moet een ambtelijke status hebben. Het Comité schijnt nauwelijks een rol gespeeld te hebben. Belangrijker zijn de vele bijzondere adviescomités, zoals:

het Paritair Raadgevend Comité voor de sociale Vraagstukken bij de Spoorwegen, ingesteld bij Besluit 71/122/EEG en bestaande uit door de Commissie benoemde werknemers en werkgevers; het Paritair Comité voor de Spoorwegen, ingesteld bij Besluit 85/13/EEG van de Commissie van 19 december 1984; PbEG 1984, L 008, p. 26; het Raadgevend Comité dat bij art. 11 Richtlijn 91/440 EEG is ingesteld.<sup>39</sup>

*- tweede procedure*

Bij de sedert 1962 toegepaste procedure rond het *beheerscomité* brengt het comité met gekwalificeerde meerderheid een advies uit. Indien dit advies met het voorstel overeenstemt, stelt de Commissie het besluit vast. Indien het advies afwijkt, stelt de Commissie de maatregel vast en kan zij het besluit voor zekere periode opschorten. De Raad wordt verwittigd van het genomen besluit. Binnen de opschort-periode kan de Raad (met gekwalificeerde meerderheid) een eigen besluit nemen. Doet hij dit niet, dan vervalt de schorsing na het verstrijken van de termijn die daaraan hangt en treedt het besluit in werking.

*- derde procedure*

De in 1968 door de Raad ontwikkelde procedure van de *reglementeringscommissie* geeft de lidstaten de meeste invloed op het besluit. De procedure loopt tot en met de advisering gelijk op met de beheerscomité-figuur. Indien het advies overeenstemt met het voorstel, stelt de Commissie het besluit vast. Indien het advies afwijkt van het voorstel, of als er geen advies is, dient de Commissie het voorstel bij de Raad in. De Raad neemt (met gekwalificeerde meerderheid) een eigen besluit. Mocht de Raad binnen een vastgestelde termijn geen besluit genomen hebben, dan voorziet de Commissie alsnog in de zaak<sup>40</sup>.

*- speciale procedure*

Verder is er nog een *speciale procedure*, waarbij het besluit van de Commissie rechtstreeks werking heeft, maar binnen drie maanden door de Raad bevestigd moet worden. Als dat niet gebeurt wordt het besluit geacht ingetrokken te zijn.

*Ad 3.*

Bij de uitvoering van Commissiebesluiten kunnen commissies van deskundigen gevormd worden, die een taak bij de begeleiding van (onderzoeks)projecten, het coördineren van activiteiten en het overdragen van kennis hebben. Een voorbeeld daarvan is het bij Besluit 80/686, gewijzigd bij 85/208, ingestelde Raadgevend Comité voor de controle op en de beperking van de verontreiniging van de zee door lozingen van koolwaterstoffen en andere gevaarlijke stoffen.

(61)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het leveren van bijdragen bij de voorbereiding van een Commissiebesluit (niet zijnde een voorstel voor de Raad) m.b.t. het Europese collectief personenvervoerbeleid.  
Periode: 1958-  
Opmerking: De bijdrage kan in het kader van een ad hoc expertcomité geleverd worden of - informeler - in de vorm van lobbyen bij de diensten van de Commissie, DG Vervoer.  
Bron: Kohll, Lobbyen

(62)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in één van de raadgevende comités van de Commissie van de EEG m.b.t. het Europese collectief personenvervoerbeleid.  
Periode: 1957-  
Opmerking: De raadgevende comités hebben een beperkte invloed.  
Bron: Borchardt, Gemeenschapsrecht, pp. 50-51; diverse EG-verordeningen, b.v. EEG-

verordening 2454/92, art. 8-9

(63)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in één van de 'comités van beheer' of van de 'reglementeringscomités' van de Commissie van de EEG.  
Periode: 1957-  
Opmerking: Deze adviescomités hebben een grote invloed op de besluitvorming. De comités van beheer zijn vooral werkzaam op het gebied van de landbouwmarkt.  
Bron: Borchardt, *Gemeenschapsrecht*, pp. 50-51

(64)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de Raad inzake 'beroepen' van een adviescomité tegen een conceptbesluit van de Commissie.  
Periode: 1962-  
Bron: Borchardt, *Gemeenschapsrecht*, pp. 50-51

(65)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in begeleidingswerkgroepen voor de implementatie van richtlijnen, het oprichten van communautaire instellingen en de uitvoering van communautaire actieprogramma's.  
Periode: 1958-  
Bron: Besluit Commissie inzake onderzoeksprogramma veiligheid in de steenkolenmijnen, PbEG nr. C 010 van 14/01/77

#### *Informatieverstrekking aan de Commissie*

Ten behoeve van de toezichhoudende en beleidsvormende taak van de Commissie dienen de lidstaten aan de Commissie informatie te verstrekken. De informatie wordt op gezette tijden of incidenteel (per geval) verstrekt. Een bijzondere categorie vormt de informatie over de implementatie van EG-regelingen in het nationale recht.

(66)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het verstrekken en verkrijgen van periodieke gegevens aan/van de EG-commissie ter uitvoering van EG-voorschriften.  
Periode: 1957-  
Product: Kwartaal- en jaargegevens, b.v. inzake cabotagevervoer door Nederlandse bedrijven; overzichten van de Europese Commissie van de aan haar door de lidstaten verstrekte gegevens.  
Bron: V&W/RVI, Jaarverslagen RVI 1992 en 1994; diverse EEG-verordeningen, b.v. EEG-verordening 2454/92, art. 6-7

(67)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ en /Directie Juridische Zaken  
Handeling: Het informeren van de Commissie over de implementatie van communautaire regelingen op het gebied van het collectief personenvervoer in het Nederlandse recht.  
Periode: 1957-  
Product: Mededelingen en teksten van nationale regelingen, aanbiedingsbrieven aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken  
Opmerking: Voor de feitelijke implementatie van EG-regelgeving, zie het hoofdstuk wettelijk kader van hoofdstuk 5.  
Bron: b.v. Richtlijn 74/562/EEG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg; V&W-Handleiding imple-

mentatie EG-regelgeving, Euroscop Jrg. 6/1 (1997), pp. 17-18

(68)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het verstrekken van (overige) incidentele gegevens ter uitvoering van EG-voorschriften.  
Periode: 1957-  
Product: Mededelingen aan de Commissie over b.v.:

- 'afwijkend' pendelvervoer;
- verleende vergunningen voor internationaal geregeld vervoer

Bron: Verordening 516/72, art. 13; Verordening 517/72, art. 16, 17

#### *Verzoeken om Commissie-beschikkingen*

(69)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het aan de Commissie verzoeken om toekenning van een machtiging, ontheffing of andere beschikking ter uitvoering van EG-regelingen op het gebied van het Europese collectief personenvervoerbeleid.  
Periode: 1957-  
Product: Aanvragen en informatie t.b.v. beschikkingen  
Voorbeelden van dgl. Produkten zijn o.a.:

- verzoeken van Nederland om geschillenbeslechting inzake vergunningsverlening voor pendelvervoer;
- vrijwaringsmaatregelen van cabotagevervoer (vanaf 1996).

Bron: Repertorium Gemeenschapswetgeving, I; diverse EG-verordeningen, o.m. EEG-verordening 516/72, art. 15, en 2454/92, art. 8-9

### **3.6.3 Benelux**

De Benelux (België, Nederland en Luxemburg) trad op 1 januari 1948 in de vorm van een douane-unie in werking. In 1958 werd de samenwerking uitgebreid in het Verdrag betreffende de oprichting van de Benelux-Economische Unie (Benelux), dat op 1 november 1960 in werking trad. Bij dit verdrag werd een economische unie ingesteld, die zonder overgangsfase een vrij verkeer van personen, goederen, kapitaal en diensten zou omvatten. Op grond hiervan kent de Benelux zich wel een voorbeeld- en voortrekkersfunctie binnen de EG toe. In het Benelux-vooroverleg trachten de drie landen een gemeenschappelijk standpunt in ander internationaal overleg te bereiken. De Benelux heeft een intergouvernementele organisatievorm.

Het Comité van Ministers, dat in de regel met eenstemmigheid beslist, is het hoogste orgaan. Het Comité vraagt advies aan de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, waarin afgevaardigden van de nationale parlementen zitting hebben.

Ambtelijke organen zijn de Raad van de Economische Unie, het ambtelijk toporgaan, en de daaraan ondergeschikte commissies en bijzondere commissies op verschillende beleidsterreinen. De Raad bestaat uit de voorzitters van de commissies. Op het terrein van het inland vervoer zijn de Commissie voor het Verkeer en het Benelux-Zeehavenoverleg ingesteld. De eerste Commissie heeft ca. tien subcommissies, waaronder Vervoer over de Spoorweg en Vervoer over de Weg.

Verder kent de Benelux een Economische en Sociale Raad van Advies (bedrijfsleven) en twee rechtspreekende colleges. Het secretariaat-generaal is in Brussel gevestigd.

De commissies doen voorstellen aan de Raad m.b.t. besluiten die door het Comité van Ministers worden genomen, en voert de besluiten uit. De besluiten hebben de vorm van beschikkingen, aanbevelingen en richtlijnen. Een beschikking bindt de regeringen van de Benelux-staten.

De Ministers van Economische Zaken en van Buitenlandse Zaken (directie Economische Samenwerking, bureau OESO en Benelux) zijn de eerst verantwoordelijke ministers voor Benelux-zaken.

(70)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in het Comité van Ministers van de Benelux m.b.t. een gemeenschappelijk collectief personenvervoerbeleid.  
Periode: 1960-

Product: Instructies, bijdragen en verslagen  
Opmerking: In het Comité brengt DGV/G het Nederlandse standpunt in.

(71)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de ambtelijke commissies en in de Raad van de Economische Unie m.b.t. een gemeenschappelijk collectief personenvervoerbeleid.  
Periode: 1960-  
Product: Instructies, bijdragen en verslagen  
Opmerking: Het gaat om de Commissie voor het Verkeer, i.c. de subcommissies Vervoer over de Spoorweg en Vervoer over de Weg, en de Bijzondere Commissie voor het Personenverkeer.

(72)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in (een) Benelux-wegvervoerconferentie(s).  
Periode: 1960-  
Product: Instructies, bijdragen en verslagen  
Opmerking: Aan deze conferenties nemen vertegenwoordigers van werkgevers- en werknemersorganisaties en van de Benelux-overheden deel.  
Bron: Benelux-dossier 1991, nr. 1 en 2: 'Overzicht van activiteiten in het Benelux Verkeer- en Vervoeroverleg' en 'Betekenis van de Benelux verkeers- en vervoersactiviteiten'

(73)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het verstrekken van gegevens aan de Benelux  
Periode: 1960-  
Product: Kwartaal- en jaargegevens

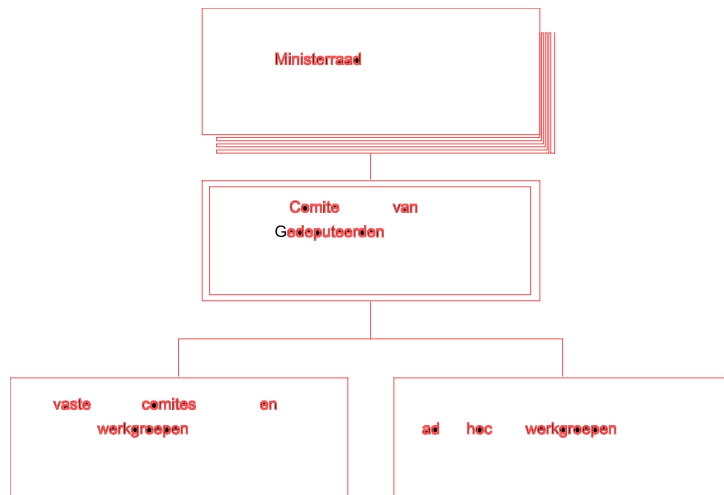
### 3.6.4 Europese Verkeersministers Conferentie (CEMT)

De CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transports) of ECMT (European Conference of Ministers of Transport) is in oktober 1953 opgericht. Het doel van de te Parijs gevestigde CEMT is<sup>41</sup>:

het nemen van alle nodige maatregelen voor het realiseren, op algemeen of regionaal niveau, van het meest efficiënte gebruik en de meest rationele ontwikkeling van het Europese inland transport van internationale betekenis;

het coördineren en bevorderen van activiteiten van internationale organisaties die zich bezig houden met het Europese transport, met inachtneming van het werk van de supranationale organisaties op dit gebied. Ten opzichte van de EG/EU heeft de CEMT de functie van een voorportaal, waarin kennis en informatie uitgewisseld kunnen worden, zonder dat besluitvorming direct urgent is.

Tot circa 1990 waren de lidstaten van de CEMT hoofdzakelijk de West-Europese landen; de Verenigde Staten, Canada en Japan zijn geassocieerde landen. Sedert 1990 zijn veel landen uit Centraal- en Midden-Europa toegetreten. Thans (januari 1999) telt de CEMT 39 lidstaten.



Figuur 2 Organisatiestructuur van de CEMT

De organisatiestructuur van de CEMT is vrij eenvoudig (zie afbeelding). De Ministerraad, die bestaat uit de transportministers van de lidstaten, neemt de besluiten die door de vaste comités en ad hoc groepen onder de autoriteit van het Comité van Plaatsvervangers worden voorbereid. De Ministerraad komt ieder jaar een maal bij elkaar. De Ministerraad neemt besluiten over werkprogramma's (intern), resoluties of overeenkomsten t.b.v. andere internationale organisaties en rapporten van informatieve en beleidsmatige aard. De CEMT zelf heeft slechts één verdrag gesloten, nl. dat over Eurofima (zie paragraaf 3.6.8 van dit rapport).

Het Comité van Plaatsvervangers, bestaande uit hoge ambtenaren, fungeert als ambtelijk voorportaal van de Ministerraad. Het Comité komt ieder jaar ongeveer vier keer bijeen om de bijeenkomsten van de Ministerraad voor te bereiden en de follow-up van de besluiten van de ministers te regelen. In de vaste en ad hoc groepen hebben ambtenaren van de lidstaten zitting. Zij doen het feitelijk voorbereidende werk voor de Conferentie. De groepen bestrijken vast omliggende delen van het beleidsterrein verkeer en vervoer. Op het niveau van de Ministerraad en Comité van Plaatsvervangers heeft CPV geen directe inbreng, maar wel kunnen rapporten en resoluties op het gebied van het personenvervoer aan de orde komen.

(74)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen op het gebied van het collectief personenvervoer in de werkgroepen, adviesorganen en symposia van de CEMT.

Periode: 1953-

Product: Instructies, bijdragen en verslagen

Opmerking: 1. Vaste groepen zijn b.v. Railways Committee en Road Transport Committee. Een ad hoc groep is Mobigo (Mobiliteit Gehandicapten en Ouderen).  
2. In de bestuursorganen van de CEMT (Ministerraad en Comité van Plaatsvervangers) brengt S&C-E het Nederlandse standpunt in.

Bron: CEMT, 25th anniversary; Inl. drs. A.L.W. van Herk, 6 november 1996

### 3.6.5 De Economische Commissie voor Europa (ECE)

De Economische Commissie voor Europa (ECE) te Genève is één van de regionale organisaties van de Verenigde Naties. De ECE kwam voor het eerst bijeen in mei 1947. In de jaren tachtig namen ongeveer 35 West- en Oosteuropese landen en verder de Verenigde Staten en Canada deel aan de werkzaamheden. Thans (januari 1999) telt de ECE 55 lidstaten. De ECE bevordert de multilaterale samenwerking in Europa op het gebied van handel en economische ontwikkeling, milieu, energie, wetenschap en technologie, transport etc. Het huidige doel van de ECE is<sup>42</sup>:



- het intensiveren van de betrekkingen van de Europese landen onderling en van Europese landen met andere staten;
- het doen en/of sponsoren van onderzoeken en studies naar economische en technologische problemen van en ontwikkelingen binnen de lidstaten;
- het doen en/of sponsoren van de verzameling, evaluatie en verspreiding van economische, technologische en statistische informatie.

De ECE heeft drie bestuurslagen:

- een Plenaire Vergadering, die eens per jaar bijeen komt,
- een aantal vaste adviescomités op het gebied van algemeen transportbeleid, spoorwegen, wegen etc., ook wel *Principal Subsidiary Bodies*, PSB's genoemd, en
- vaste en ad hoc expertgroepen en *working parties*.

Door de ECE worden verdragen (conventions), verklaringen (declarations), besluiten (decisions) en aanbevelingen (recommendations) vastgesteld. Verdragen die door Nederland ondertekend worden zijn bindend. Nederland kan op de naleving en implementatie worden aangesproken. Verklaringen, besluiten en aanbevelingen hebben een facultatief karakter. Verklaringen en besluiten worden doorgaans voorbereid binnen de staande comités en werkgroepen; aanbevelingen komen over het algemeen voort uit door de ECE georganiseerde seminars. Door de Oost-West tegenstelling hadden de vergaderingen vooral een informatief karakter. Onderwerpen die in de ECE aan de orde komen, zijn b.v. technische eisen voor voertuigen en verkeersbeveiligingssystemen.

Een van de PSB's is het *Inland Transport Committee* (ITC). Het wordt bijgestaan door werkgroepen, ondermeer voor weg-, spoor- en watervervoer.

(75)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de werken en expertgroepen van de ECE met betrekking tot aangelegenheden het collectief personenvervoer betreffende.

Periode: 1947-

Opmerking: Het betreft m.n. de werkzaamheden in de Working Party on Rail Transport, de Working Party on Road Transport Safety, de Working Party on Construction of Vehicles en de Working Party on Road Transport van de ECE of de subcommissies daarvan. In de Plenaire Vergadering en de principal subsidiary bodies van de ECE brengt S&C-E het Nederlandse standpunt in. Zie ook het PIVOT-rapport Goederenvervoer.

Bron: CEMT, 25th Anniversary, p. 13

(76)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het op het gebied van collectief personenvervoer verzamelen en verstrekken van statistische e.a. informatie aan de ECE.

Periode: 1945-

### 3.6.6 Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)

De OESO, gevestigd in Parijs, is in 1960 bij Verdrag opgericht. Zij is de opvolgster van de OEES, de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking, die in 1948 t.b.v. de uitvoering van de Marshallhulp in het leven werd geroepen. De OESO telt onder haar leden alle Westeuropese landen en verder de Verenigde Staten, Canada en Australië. De OESO heeft als doel de bevordering van de economische en sociale ontwikkeling van de lidstaten. Hiertoe formuleert zij beleidsalternatieven en tracht zij de economische politiek van de lidstaten te coördineren. De OESO neemt merendeels niet-bindende besluiten. De OESO heeft een Raad, die eenmaal per jaar op het niveau van ministers bijeen komt, een Uitvoerend Comité en comités met ad hoc werkgroepen.

(77)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in het Inland Transport Committee van de OEES, vanaf 1961 de OESO, inzake aangelegenheden het collectief personenvervoer betreffende.

Periode: 1948-

### 3.6.7 Overige internationale intergouvernementele organisaties

De internationale samenwerking op het terrein van het collectief personenvervoer beperkt zich niet tot de in de voorgaande paragrafen genoemde organen. Ook in het kader van andere intergouvernementele organisaties komt de vervoersproblematiek aan de orde.

(78)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in adviescomités en werkgroepen van overige internationale intergouvernementele organisaties inzake aangelegenheden het collectief personenvervoer betreffende.

Periode: 1945-

Opmerking: Voorbeeld: de VN-International Labour Organisation (ILO) of Internationale Arbeidsorganisatie.

### 3.6.8 Internationale gouvernementele spoorwegorganisaties

Door het karakter van het spoorwegbedrijf is internationale samenwerking tussen de spoorwegbedrijven over tal van aspecten onmisbaar. Voor het grensoverschrijdend verkeer treffen Europese en niet-Europese landen regelingen over de exploitatie (b.v. het vaststellen van dienstregelingen) en over standaardisering op technische gebied (b.v. spoorwijdte, profiel van vrije ruimte, asbelastingen).

#### Intergouvernementele Organisatie voor het internationale Spoorwegvervoer (OTIF)

Sinds 1886 zijn er een reeks van internationale verdragen betreffende het internationale goederen- en personenvervoer per spoorweg - de CIM en de CIV - gesloten. Voor het personenvervoer is de CIV, de 'Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer' (1924), laatstelijk gewijzigd in 1970 (Trb. 1970, 173), van belang. Alle Europese staten zijn tot het verdrag toegetreden. De CIM, de 'Convention International concernant le contract de transport international ferroviaire des marchandises', heeft betrekking op het goederenvervoer. De verdragen werden op herzieningsconferenties, de laatste in 1980, geactualiseerd.

De deelnemende staten onderhielden een Office central des Transports internationaux par Chemins de Fer, dat de taak van secretariaat en centrale boekhouding vervulde.

Sinds de oprichting van de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF) in 1980 vormen de CIM en CIV een integrerend onderdeel van de 'Convention relative aux transports internationaux ferroviaires' (COTIF, d.d. 9 mei 1980, Trb. 160, in werking getreden 1 mei 1985<sup>43</sup>). Aanhangsel A van dat verdrag geeft de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage ('Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages' (CIV)).

De verdragstaten dienen de inhoud van de COTIF, voorheen CIM en CIV, op te nemen in hun nationale wetgeving.

De OTIF, opgericht in 1980 en gevestigd in Bern, heeft als doel een uniform rechtsstelsel op te stellen voor het vervoer van reizigers, bagage en goederen in rechtstreeks internationaal spoorwegverkeer tussen de lidstaten, alsmede de uitvoering en ontwikkeling van dit stelsel te vergemakkelijken.

De Organisatie, die rechtspersoonlijkheid heeft, bestaat uit de volgende organen (art. 5):

- de Algemene Vergadering, die ten minste eenmaal in de vijf jaar bijeenkomt en het algemene beleid bepaalt;
- het Comité van Beheer, dat als uitvoerend comité optreedt en ten minste twee zittingen per jaar belegt;
- de commissies, nl. de Herzieningscommissie en de Commissie van Deskundigen voor het Vervoer van Gevaarlijke Goederen;

- het Centraal Bureau voor het Internationale Spoorwegvervoer (OCTI), het secretariaat; een internationaal secretariaat functioneerde overigens al sinds de Eerste Conventie van Bern van 1886.

De eerste drie organen bestaan uit vertegenwoordigers van de lidstaten.

Het Comité van Beheer houdt toezicht op het secretariaat en legt rekening en verantwoording af over het beleid aan de Algemene Vergadering. Tevens roept het Comité van Beheer de commissies bijeen. De commissies houden zich met de regelgeving bezig. De Herzieningscommissie stelt de aan haar voorgelegde wijzigingsvoorstellen m.b.t. het Verdrag (CIM en CIV) vast, of bereidt de wijzigingsbesluiten van de Algemene Vergadering dienaangaande voor. De Commissie van Deskundigen is bevoegd alle wijzigingsvoorstellen inzake gevaarlijke stoffen te behandelen (art. 8). Het Bureau kan voor vervoerondernemingen bij de inning van niet-betaalde vorderingen bemiddelen.

De besluitvorming in de overlegorganen van de OTIF levert als producten op: reglementen, wijzigingsbesluiten, jaarverslagen, begrotingen. De wijzigingsbesluiten van de Algemene Vergadering worden vastgelegd in een protocol, dat de verdragstaten moeten bekrachtigen. De wijzigingen van de Commissies worden door het Centraal Bureau ter kennis van de lidstaten gebracht en worden automatisch na verloop van tijd van kracht, tenzij een derde van de lidstaten bezwaar maakt.

(79)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
 Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de Herzieningsconferenties van de Verdragen CIV.  
 Periode: 1945-1980  
 Product: De laatste, achtste conferentie vond in 1980 plaats. Daar werd de OTIF opgericht.  
 Overlegkader: NS  
 Bron: COTIF, art. 22

(80)

Actor: Minister van V&W/DGV/  
 Handeling: Het bepalen van standpunten en leveren van bijdragen in de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale Spoorwegvervoer (OTIF).  
 Periode: 1980-

Opmerking: De Algemene Vergadering besluit o.m. over de vijfjarenbegroting, de wijziging van onderdelen van het Verdrag, belangrijke wijzigingen van de CIV, toetreding tot het Verdrag.

Bron: COTIF, art. 6

(81)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
 Handeling: Het bepalen van standpunten en leveren van bijdragen in het Comité van Beheer van de OTIF over de goedkeuring van jaarstukken en jaarverslag, alsmede over organisatorische aangelegenheden.  
 Periode: 1980-

Opmerking: Het Comité van Beheer is feitelijk o.g.v. van de Vierde Conventie van Bern in 1952 opgericht.

Bron: COTIF, art. 7

(82)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
 Handeling: Het bepalen van standpunten en leveren van bijdragen in de Herzieningscommissie over wijzigingsvoorstellen van het Verdrag (CIV) die aan de Algemene Vergadering voorgelegd worden en over andere wijzigingsvoorstellen.  
 Periode: 1980-

Bron: COTIF, art. 8

(83)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het verstrekken van gegevens en het betalen van bijdragen in de kosten de OTIF.  
Periode: 1980-

Opmerking: De lidstaten doen aan het Centraal Bureau van de OTIF mededeling van het inschrijven of schrappen van lijnen op de lijsten van CIV-lijnen.

Bron: COTIF, art. 9-10

(84)

Actor: Minister van V&W/DGV/

Handeling: Het incidenteel leveren van bijdragen in één van de congressen van de Internationale Vereniging van Spoorwegcongressen.

Periode: 1980-

Opmerking: Doelstelling van de Vereniging, die onder de OTIF ressorteert, is het bevorderen van de ontwikkeling van het internationaal spoorvervoer en de uitwisseling van ervaring op spoorweggebied met name door het organiseren van congressen.

Bron: Heroverweging 1985 internationale organisaties, deelrapport nr. 72, B 35 sub

### Eurofima

Op 20 oktober 1955 trad de Staat der Nederlanden toe tot het Verdrag nopens de oprichting van de 'Eurofima', de Europese Maatschappij tot Financiering van Spoorwegmaterieel.<sup>44)</sup> Eurofima was een initiatief van de CEMT, de Europese Verkeersministers Conferentie. De Eurofima is een vennootschap op aandelen, opgericht door de spoorwegmaatschappijen en statutair gevestigd te Bazel. Alle Westeuropese staten, m.u.v. Ierland en Finland, en Turkije zijn ondertekenaar van het verdrag.

De Eurofima heeft ten doel aan de aandeelhouders, waaronder de NS, of andere belanghebbenden tegen de gunstigste voorwaarden spoorwegmaterieel te verstrekken of te bemiddelen bij de financiering hiervan (statuten, art. 3). Tevens tracht men door bundeling van orders de aanschafprijzen te verlagen. Op grond van dit verdrag sluit de NS leningsovereenkomsten met Eurofima, die Nederland als lidstaat garandeert.

In het kader van de verzelfstandiging van de NS streeft de staat ernaar de uit het verdrag voortvloeiende garantieverplichtingen vóór 2000 te beëindigen. Het verdrag hoeft hiertoe niet per se opgezegd te worden.<sup>45)</sup>

(85)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het toetreden tot, wijzigen of beëindigen van het Verdrag nopens de oprichting, alsmede het instemmen met de voorgestelde wijzigingen van de statuten van de Europese Maatschappij tot Financiering van Spoorwegmaterieel 'Eurofima'.

Periode: 1955-

Product: Eurofima-Verdrag, Trb. 1956, 10, en 1959, 75, en Eurofima-statuten

Opmerking: 1. De regering van Zwitserland, dat als staat van vestiging optreedt, geeft de lidstaten kennis van de voorgestelde statutenwijzigingen (Verdrag, art. 2).  
2. Voor de handeling m.b.t. garantieverlening aan de NS, zie het hoofdstuk openbaar vervoer, par. 7.14. van dit rapport

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. III, annex Overeenkomst Eurofima; Eurofima-Verdrag

### Niet gouvernementeel overleg

Niet gouvernementele organisaties (ngo's) omvatten:

- internationale politieke organisaties (politieke partijen en actiegroepen, b.v. Greenpeace);
- internationale branche-/werkgeversorganisaties, b.v. de Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), de Groupe des Six of de Union Internationale des Transports Publics.

De belangrijkste brancheorganisatie is de UIC, opgericht in 1922 en in Parijs gevestigd. Dit samenwerkingsverband van spoorwegmaatschappijen heeft o.m. als taak het bevorderen van de interoperabiliteit en cohesie van het spoorwegnet en het stimuleren van internationaal spoorvervoer. Het overleg mondt uit in voorschriften of aanbevelingen. De nadruk ligt op studie en onderzoek. Speurwerk op

spoorwegtechnisch gebied wordt gecoördineerd in het Office de Recherches et d'Essais (ORE) te Utrecht, dat in 1949 opgericht werd als dochterinstelling van de UIC.

De Groupe des Six/Groupe des Neuf treedt als belangenorganisatie van de aangesloten spoorwegmaatschappijen m.b.t. het EG-beleid op.

Een ander niet-gouvernementele organisatie is de Conférence Internationale pour l'Unité Technique des Chemins de Fer, die echter op het terrein van de railinfrastructuur opereert (zie daarvoor het hoofdstuk over de infrastructuur openbaar vervoer).

Naast deze samenwerkingsverbanden zijn er nog tal van operationele samenwerkingsvormen, waarbij internationale maatschappijen of bureaus worden opgericht en beheerd voor het vervullen van gezamenlijke vervoerbelangen, b.v. koeltransporten of internationaal reizigersvervoer.

(86)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het organiseren van vergaderingen, symposia, beurzen e.d. van niet-gouvernementele organisaties op het gebied van het collectief personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Bijdragen en verslagen

(87)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het incidenteel bijwonen van vergaderingen, symposia, beurzen e.d. van niet-gouvernementele organisaties op het gebied van het collectief personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Bijdragen en verslagen

### 3.6.9 Bilateraal overleg

Er vindt op het deelterrein van het collectief personenvervoer geen of weinig overleg in vaste organen plaats. Hoogstens is er enig vast overleg in projectverband.

Het incidentele overleg op hoog niveau resulteert in verdragen, overeenkomsten, memorandums of understandings (Mou's) en afspraken. De verdragen betreffen in de regel zowel het goederen- als het personenvervoer, maar kunnen ook een bredere reikwijdte hebben.

De implementatie in het Nederlands recht of in de Nederlandse praktijk hoort in andere hoofdstukken thuis (zie b.v. hoofdstuk 5, wettelijk kader, voor de implementatie van verdragen). De activiteiten richting buitenland zijn wel in deze paragraaf opgenomen, zoals b.v. het informeren van verdragspartners of het wederzijds goedkeuren van privaatrechtelijke overeenkomsten.

Een bijzondere vorm van bilaterale samenwerking zijn de adviesprojecten, waarbij Nederland aan Oosteuropese landen technische hulp en advies verstrekt.

De uit de bilaterale samenwerking voortvloeiende handelingen zijn ingedeeld naar:

- verdragen/overeenkomsten zonder projectkarakter;
- projectovereenkomsten inzake (ontwikkelings)samenwerking;
- overig incidenteel overleg.

#### *Bilaterale verdragen*

(88)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het bijdragen in de voorbereiding, uitleg en toepassing, en wijziging van bilaterale verdragen en overeenkomsten met andere staten inzake het collectief personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Bilaterale verdragen en overeenkomsten, b.v.

- overeenkomsten betreffende het internationale personenvervoer over de weg, o.m. met Bulgarije, Cyprus, Denemarken, de DDR, recentelijk met de Baltische landen en de Oekraïne;
- met de grensstaten België en Duitsland over de aanleg en exploitatie van iedere grensoverschrijdende spoorweg;

NB. Beide staten dienen in geval van opheffing van een grensoverschrijdende

spoorweg of van een reizigersvervoerdienst toestemming te verlenen.

- bilaterale verdragen inzake internationaal wegvervoer, waaronder personenvervoer per bus.

Opmerking: 1. Het overleg vindt plaats in gemengde commissies, die uit regerings- en niet-regeringsvertegenwoordigers van beide partijen bestaan; aan Nederlandse zijde nemen vertegenwoordigers van DGV (G en CPV), Buitenlandse zaken (verkeersadviseur), het NIWO (Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie, voorheen Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie) en de EVO (Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie)deel.  
2. De verdragen worden al dan niet bij wet door de Staten-Generaal goedgekeurd.

Bron: Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 86; Jaarbericht vervoerend Nederland 1992, pp. 37-38; Trb. 1997, 277; Overeenkomst 21 jan. 1970 tussen Nederland en Bulgarije inzake het internationale wegvervoer, Trb. 1970, 40

(89)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het vanuit het sectorbelang bijdragen in de totstandkoming van bilaterale verdragen met andere staten.

Periode: 1945-

#### *Samenwerkingsovereenkomsten*

(90)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het sluiten van bilaterale overeenkomsten inzake samenwerkingsprojecten op het terrein van het collectief personenvervoer.

Periode: 1945-

(91)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het bijdragen in de totstandkoming en wijziging van bilaterale overeenkomsten inzake samenwerkingsprojecten op een beleidsterrein waarvoor de Minister van V&W niet eerst verantwoordelijk is.

Periode: 1945-

(92)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het leveren van bijdragen in de uitvoering van bilaterale samenwerkingsprojecten op het gebied van het collectief personenvervoer.

Periode: 1945-

Product: Reisverslagen, overleg intern, met verantwoordelijke minister, bijdragen en notulen van onderhandelingen

Opmerking: Het overleg vindt plaats in gemengde commissies, die uit regerings- en niet-regeringsvertegenwoordigers van beide partijen bestaan; aan Nederlandse zijde nemen vertegenwoordigers van DGV (G en CPV), Buitenlandse Zaken (verkeersadviseur), het NIWO en de EVO deel.

Bron: Inl. drs. A.L.W. van Herk (DGV/CPV), 6 november 1996

#### *Overig incidenteel overleg*

(93)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het voeren van overleg op ministerieel niveau over aangelegenheden inzake het collectief personenvervoer.  
Periode: 1945-

Opmerking: Voor bijdragen aan de departementale voorbereiding van ministersbezoeken e.d., die in het Coördinatie Overleg Internationale Betrekkingen (COIB) worden beklonken.

(94)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het voeren van ambtelijk overleg over aangelegenheden inzake het collectief personenvervoer.  
Periode: 1945-

(95)  
Actor: Minister van V&W/DGV/  
Handeling: Het voeren van ambtelijk overleg over aangelegenheden van specifieke aard met zusterdepartementen of -diensten, staatsbedrijven e.d.  
Periode: 1945-  
Product: Verslagen van overleg over vergunningsverlening geregeld vervoer over de weg  
Bron: NvT wijzigingsbesluit 1974 UAP 1939, Stb. 1974, 731

### **3.7. Openbaar vervoer**

#### **3.7.1 Ontwikkelingen en hoofdlijnen van beleid**

Het openbaar vervoer krijgt in de tweede helft van de negentiende eeuw een enorme impuls. Tussen 1830 en 1890 kwam een spoorwegnet tussen de grote steden tot stand. In de zich na 1860 snel uitbreidende steden zorgden de paardentram en andere openbare vervoermiddelen voor het voor- en natransport van de spoorwegen. Tussen 1890 en 1930 werden netten en lijnen van interlokale spoor- en tramwegen aangelegd. Dit net werd na 1930 snel weggeconcurrerd door busdiensten. Na 1900 kwamen in de grotere steden, waar de elektrificatie van het tramnet grote investeringen vereiste, de vervoerbedrijven in handen van de gemeente.

Lange tijd mengde het rijk zich zo min mogelijk in het openbaar vervoer. Tot de jaren dertig van deze eeuw beperkte de staat zich tot de financiering van het landelijke railnet en subsidiëring van een deel van het interlokale net. Behalve met de aanleg van landelijke en interlokale railinfrastructuur en met de exploitatie van een deel van het landelijke railnet (Staatsspoor) bemoeide het rijk zich tot aan de Tweede Wereldoorlog nauwelijks met het openbaar vervoer. Bescherming van de spoorwegen, die in 1937 een monopolistische 'staatsonderneming' waren geworden, leidde tot ingrijpen in de wildgroei van busdiensten in het interlokale vervoer.

In de jaren zestig namen taken en bevoegdheden van het rijk op het gebied van het openbaar vervoer sterk toe. Deze bemoeienis heeft, afgezien van het vrij algemene geloof in de maakbaarheid van de samenleving, te maken met het teruglopend aandeel van het openbaar vervoer in het personenvervoer, de verliesgevendheid van het openbaar vervoer, de afdekking van die verliezen door de rijks-overheid en de staatsdeelneming van het rijk in het streekvervoer.

Vanaf de jaren zestig ook wordt de politiek zich steeds meer bewust van de negatieve effecten van de mobiliteit in het algemeen en van de automobiliteit in het bijzonder. Dan wint het besef aan kracht dat het openbaar vervoer het 'slachtoffer' kan zijn van falend overheidsbeleid in andere maatschappelijke sectoren. Zo kwam het in het verleden meer dan eens voor, dat er nieuwe stedelijke wijken aangelegd werden zonder dat er adequate openbaar vervoervoorzieningen getroffen waren of zelfs mogelijk waren.

In de volgende paragrafen wordt kort stilgestaan bij de zo juist genoemde ontwikkelingen en het antwoord dat het rijk en de betrokken vervoermaatschappijen en koepelorganisaties in de vorm van beleid en maatregelen hierop gegeven hebben. Hierbij zal duidelijk worden, dat rond 1990 de kentering plaatsvond die in de daarop volgende jaren tot een meer afstandelijke overheid heeft geleid.

Het rijksbeleid komt tot stand na raadpleging van de lange termijn visie en de (meerjaren)plannen van de vervoerbedrijven. Haar eerste integrale plan voor de lange termijn bracht de NS in 1968 uit: 'Spoor

naar '75'. Een meer recent (en voor dit rapport relevant) plan van de NS is 'Sporen naar 1996'. In 1996 diende het Verenigd Streekvervoer Nederland het rapport 'In hogere versnelling' bij V&W in.

In het vervolg van dit hoofdstuk worden achtereenvolgens besproken:

1. de opkomst van de personenauto en de terugdringing van het aandeel van het openbaar vervoer in het personenvervoer;
2. de verliezen van het openbaar vervoer en de aanzuivering door de rijksoverheid van de groeiende tekorten;
3. de hiermee samenhangende verstrengeling van overheid met openbaar vervoerbedrijven;
4. de concentratie en monopolievorming van openbaar vervoerondernemingen;
5. de integrale benadering van het openbaar vervoerbeleid als onderdeel van het verkeer- en vervoerbeleid.<sup>46</sup>

#### *Ad 1. Terugdringing van de personenauto en stimulering van het openbaar vervoer*

In de jaren zestig wordt de personenauto gemeengoed en begint zij aan een snelle opmars. De groeicijfers moeten telkens bijgesteld worden. Van 500.000 auto's rond 1960 en 1,5 miljoen in 1966 groeit het autopark tot bijna 6 miljoen in 1995. Terwijl het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit van 34 % in 1960 tot 11 % in 1985 zakt, stijgt tegelijkertijd het aandeel van de auto van 39 % naar 83 %.<sup>47</sup>

Van de grote welvaartstijging in de jaren zestig en later heeft het openbaar vervoer niet veel geprofiteerd. Als typische aanbod-organisaties kunnen de openbaar vervoerbedrijven slecht inspelen op de markt. Concurrerende producten worden niet aangeboden. De vraag naar openbaar vervoer is hierdoor over de jaren heen vrij stabiel gebleven. De enige substantiële stijging van het aantal reizigerskilometers was aan de OV-jaarkaart voor studenten te danken.

Met verschillende maatregelen heeft de overheid vanaf de jaren zestig geprobeerd de vraag naar openbaar vervoer te handhaven of te vergroten. Het beperken van de stijging van de automobiliteit en de gelijktijdige stimulering van het openbaar vervoer wordt in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV, regeringsbeslissing 1992) officieel beleid. Hoofddoelstelling is sindsdien het verhogen van de leefbaarheid en bereikbaarheid. In het SVV is capaciteitsuitbreiding en kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer één van de doelstellingen. Ook in het bereikbaarheidsplan 'Samen werken aan bereikbaarheid' (1996) wordt deze lijn voortgezet.<sup>48</sup>

De overheid staan verschillende typen maatregelen ter beschikking, zoals investeringsmaatregelen, prijsmaatregelen, regelgeving en stimuleringsmaatregelen. In het SVV en het Meerjarenprogramma personenvervoer worden de volgende instrumenten genoemd:

- aanleg van infrastructuur, b.v. de aanleg van spoorwegen en vrije bus- en trambanen, halten van parkeer- en reisfaciliteiten (zie daarvoor het hoofdstuk infrastructuur openbaar vervoer);
- beheersmaatregelen t.a.v. de openbare weg, b.v. maatregelen ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer (zie daarvoor het hoofdstuk infrastructuur openbaar vervoer);
- het voorzieningenniveau van het openbare vervoer; elementen daarin zijn onder meer het lijnennet, de frequenties, de kwaliteit van de vervoermiddelen, de snelheid, de aansluitingen; in streekvervoer en landelijk railvervoer zijn vraag en aanbod in meer of mindere mate op elkaar afgestemd;
- marktordening d.m.v. vergunningen en ontheffingen;
- heffingen, prijssubsidies en tarieven: de heffingen worden opgelegd aan de concurrerende vervoermiddelen (autorijden), b.v. parkeerheffingen; de staat draagt bij in de exploitatiebepoortiging (prijssubsidies) en keurt de tarieven goed;
- investeringen en staatsdeelneming in vervoerondernemingen, zoals het 100 % staatsaandeel in de NS en VSN;
- de ruimtelijke inrichting: de inrichting van de openbare ruimte is van invloed op het aanbod en de vraag naar openbaar vervoer;
- integratie van vervoersystemen, in de eerste plaats door goede aansluitingen;
- flankerend beleid, in het bijzonder maatregelen in de fiscale sfeer, b.v. belasting van kosten van zakelijk autoverkeer;
- voorlichtingscampagnes.

#### *Ad 2. Verliesgevendheid en subsidiëring van het openbaar vervoer*

Omdat de vraag nagenoeg stabiel blijft en de kosten, vooral de personeelskosten, sterk stijgen, lijden de openbaar vervoerbedrijven aan het eind van de jaren zestig verlies.<sup>49</sup> Het rijk springt bij. Overwegingen om het openbaar vervoer te subsidiëren zijn het bestrijden van de negatieve effecten van de auto op de beschikbare ruimte en op het milieu, en de sociale functie van het openbaar vervoer (ver-



voergelegenheid voor burgers die geen eigen vervoermiddel hebben). De politiek beschouwt openbaar vervoer, hoewel dit slechts 20 à 30 % van de bevolking bedient, als maatschappelijk gewenst. In 1967 verleent de regering de eerste financiële bijdrage aan de NS en de negen gemeenten met een eigen vervoerbedrijf. Van iets meer dan 65 miljoen gulden in 1967 stijgen de tekorten in de jaren zeventig jaarlijks met 25 % tot ruim 2 miljard gulden. Vanaf 1976 neemt het rijk vrijwel alle exploitatie-tekorten van het streekvervoer, de NS en het stadsvervoer over. Bij de NS geschiedt dit ter compensatie van verliezen wegens 'openbare dienstverplichtingen', d.w.z. het verplicht exploiteren van onrendabele lijnen. De kostendeckingsgraad bereikt begin jaren tachtig een dieptepunt. Gratis openbaar vervoer leek in die dagen in het verschiep te liggen. Openbaar vervoer werd bijna als een burgerrecht, als een soort sociale voorziening gezien.

In reactie op de bovenstaande ontwikkelingen en maatregelen probeerde de rijksoverheid eerst via afspraken en overeenkomsten de uitgaven beheersbaar te maken. In de jaren tachtig gaat men over op een taakstellende financieringswijze; ook wordt de controle op de uitgave van rijksmiddelen verbeterd. Vanaf het begin van de jaren negentig streeft men ernaar door marktwerking en concurrentie de inkomsten van de openbaar vervoerbedrijven te verbeteren. Het rijk belooft succesvol ondernemen met financiële prikkels en ondersteunt bij voorkeur met productieve bijdragen de openbaar vervoerbedrijven. Door efficiëncymaatregelen worden bezuinigingen bij de bedrijven uitgevoerd. De kostendeckering van het openbaar vervoer moet ongeveer 50 % worden. Deze aanpak lijkt succes te hebben. Heden ten dage bedragen de rijksbijdragen ca. 2 miljard gulden, nog altijd 25 % van de rijksbegroting 1995 (exclusief investeringen).

#### *Ad 3. Verstremgeling overheid en openbaar vervoer*

Op grond van wettelijke en statutaire bevoegdheden heeft de overheid zeggenschap in strategie en bedrijfsvoering van de openbaar vervoerbedrijven. Het rijk is 100 % aandeelhouder van de NS en van de VSN, de koepelorganisatie van streekvervoerbedrijven in Nederland. In de grote gemeenten vormen de openbaar vervoerbedrijven een onderdeel van de gemeentelijke organisatie. Vervoerplicht en tariefplicht binden zowel de vervoerder als de overheid (zie punt 2). Uiteindelijk bepaalt de minister de prijs en de dienstregeling van het interlokale openbaar vervoer. In de gemeenten bepaalt het gemeentebestuur het beleid van het openbaar vervoer. Door het overnemen van de tekorten van de openbaar vervoerbedrijven vanaf de jaren zeventig kreeg de rijksoverheid een grotere greep op hun bedrijfsvoering.

In twee parallelle verzelfstandigingsoperaties, die in het begin van de jaren negentig van start gingen, wordt de financieel-bestuurlijke verhouding tussen rijksoverheid en openbaar vervoerbedrijven grondig herzien. 'Meer markt, minder overheid' is het devies. Het openbaar vervoer in Zweden dient in menig opzicht als model voor de liberalisering in Nederland. Met de adviezen van drie commissies (Wijffels, Brox en De Boer) als uitgangspunt moeten de vervoerbedrijven zelfstandiger, klantvriendelijker, commerciëler, concurrerender en zelfstandiger worden. De dubbele doelstelling voor het openbaar vervoer - op eigen benen staan en een groter aandeel in het personenvervoer veroveren - moet langs verschillende wegen worden bereikt. Belangrijke instrumenten daarbij zijn:

- concurrentie door aanbesteding van vervoerdiensten per regio;
- commerciële bedrijfsvoering en genereren van extra inkomsten uit nevenactiviteiten, b.v. tariefvrijheid en exploitatie van vastgoed;
- decentralisatie van politieke verantwoordelijkheid voor het regionale vervoer, inclusief het railvervoer, naar de provincies en de Kaderwetgebieden;
- verzelfstandiging van vervoerbedrijven t.o.v. het bestuur.

Door scheiding van infrastructuurinvesteringen en exploitatiekosten werd begin jaren negentig een commerciële bedrijfsvoering van het openbaar vervoer vergemakkelijkt.

Het rijk behoudt na 1996 de verantwoordelijkheid voor het nationale verkeers- en vervoerbeleid en het flankerend beleid. Via medefinanciering blijft het rijk bijdragen aan de totstandkoming van infrastructuur voor het regionale openbaar vervoer.

#### *Ad 4. Concentratie van openbaar vervoerondernemingen*

Eerst in het interlokale railvervoer, later ook in het interlokale personenvervoer over de weg, heeft een proces van concentratie plaats gevonden. Dit proces begon in het spoorwegbedrijf. Door fusie van de twee overgebleven spoorwegmaatschappijen in 1937, kreeg de NV Nederlandse Spoorwegen een monopoliepositie in het spoorwegvervoer.

In het streekvervoer treedt de concentratie van vervoerondernemingen vanaf 1939 op.<sup>50</sup> In dat jaar werd de Wet autovervoer personen (WAP) ingevoerd en ging de Commissie Vervoervergunningen Personenvervoer (CVP) namens het rijk het aanbod en het voorzieningenniveau van het streekver-

voer ordenen. Het aantal ondernemingen daalde sindsdien gestaag: van 302 bedrijven in 1939 tot 112 bedrijven in 1960 en 16 bedrijven in 1995. Veel bedrijven werden door de NS opgekocht, die hierdoor het gevaar van parallelle vervoerdiensten kon tegenhouden. Deze streekvervoerders gingen in 1974 samenwerken in de ESO (Vereniging van Exploitanten van Streekvervoerondernemingen). Thans zijn bijna alle streekvervoerders ondergebracht in een door het rijk opgerichte holding, de NV Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN), die voor 100 % staatseigendom is (zie voor dit onderwerp ook paragraaf 3.7.2 van dit rapport over staatsdeelneming in stads- en streekvervoer).

De gemeenten met een eigen vervoerbedrijf verenigden zich in 1975 in het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer (BOV), een overlegorgaan. Het secretariaat van het BOV wordt gevoerd door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Per 1 januari 1998 waren er vier gemeentelijke vervoerbedrijven zonder NV-status (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Dordrecht) en vier gemeentelijke vervoerbedrijven met NV-status (Den Haag, Nijmegen, Groningen en Maastricht). Het vervoerbedrijf in Arnhem is in 1996 overgenomen door een VSN-dochter. De drie grote gemeenten nemen binnen de BOV-groep een overheersende positie in: van het totale stadsvervoer vindt ongeveer drie kwart in de drie grote steden plaats.

Het overige gemeenten met stadsvervoer, de zg. subsidiërende gemeenten, organiseerden zich vanaf 1978 in het Beleidsorgaan Openbaar Vervoer Subsidiërende Gemeenten (BOS). De BOS-gemeenten besteedden het stadsvervoer uit aan stads- of streekvervoerbedrijven. Het aantal BOS-gemeenten nam in de loop der jaren toe (eind jaren zeventig: 38 gemeenten; 1995: 47 gemeenten). Ook het secretariaat van het BOS berust bij de VNG. Per 1 januari 1996 hebben zeven Kaderwetgebieden de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer voor het stadsvervoer en voor delen van het streekvervoer van het BOS overgenomen. Hiermee zijn een aantal BOS-gemeenten binnen deze gebieden opgehouden te bestaan. Als onderdeel van het VERDI-convenant (zie ondermeer: het PIVOT-rapport *Integraal beleid verkeer en vervoer. Een institutioneel onderzoek naar overkoepelende beleidsaspecten op het terrein inland verkeer en vervoer, 1945-1996*) is op basis van de bevindingen van de Commissie van der Doef het aantal zelfstandige gemeenten dat vanaf 1 januari 1998 verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer verder afgenomen, waardoor de situatie is ontstaan dat zeven Kaderwetgebieden, 15 gemeenten en 13 provincies zijn overgebleven die openbaar vervoer-verantwoordelijkheid bezitten en als zodanig rechtstreeks van het ministerie van V&W exploitatiebijdragen ontvangen.

De drie openbaar vervoersectoren werken samen in gespreksgroepen of overlegorganen:

- de afdeling Openbaar Vervoer van de KNVTO, de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen;
- de Coördinatiecommissie Openbaar Vervoer (COCOV), waarin BOV, ESO, NS en KNVTO deelnemen; de COCOV vertegenwoordigt in het overleg met V&W het gehele openbare vervoer;
- het Geïstitutionaliseerd Overleg Openbaar Vervoer (GOOV), inmiddels opgeheven, waarin ook CVV, V&W en de RVI deelnemen; het GOOV had tot doel de besluitvorming inzake het openbaar vervoer bij de verschillende instanties op elkaar af te stemmen;
- de Studiecommissie Openbaar Vervoertarieven (NS, VSN, gemeentevervoer en V&W als voorzitter), ter wederzijdse afstemming van het tarievenbeleid.

De concentratie en samenwerking van openbaar vervoerbedrijven gaat voort. Het VSN moet steeds meer als één bedrijf gezien worden.

#### *Ad 5. Integratie van vervoerbeleid en vervoersystemen*

Een belangrijke ontwikkeling van de laatste vijftien à twintig jaar is de afstemming van het openbaar vervoerbeleid op het beleid m.b.t. de ruimtelijke ordening en het milieu. Ook in het verkeersbeleid komt dit tot uiting door de afstemming van bijna alle infrastructuurprojecten in de jaarlijkse begrotingswet van het Infrastructuurfonds. In het infrastructuurprogramma van de rijksoverheid zijn de uitgaven voor het openbaar vervoer vanaf 1988 zeer sterk gestegen; ook in de toekomst, zo blijkt uit de Rijksbegroting 1997, zullen de uitgaven voor spoorweginfrastructuur aanzienlijk zijn: het dubbele van de uitgaven voor wegen (zie verder het hoofdstuk betreffende de infrastructuur openbaar vervoer). Van recenter datum is de aandacht voor de economische effecten van het openbaar vervoerbeleid.

In de toekomst zullen openbaar en besloten personenvervoer zich meer en meer op elkaars markt bewegen. Bij de rijksoverheid is dan ook het traditionele onderscheid vervangen door een zg. ketenbenadering, waarbij de koppeling van de diverse vervoermiddelen in het personenvervoer voorop staat. Trein- en bustaxi's zullen een deel van het ontsluitende vervoer van het openbaar vervoer overnemen. Het onderscheid tussen vervoersystemen zal vloeiender worden. Metro's en trams kunnen bij voorbeeld op NS-spoor rijden. De laatste jaren wordt er bovendien geëxperimenteerd met de haal-

baarheid van nieuwe vervoersystemen, zoals lijndiensten over water en de onbemande 'people mover' in Rotterdam.

(96)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat/Commissie Personenvervoer  
Handeling: Het adviseren van de minister van V&W inzake het te voeren openbaar vervoerbeleid  
Periode: 1992-  
Product: Adviezen  
Bron: Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat 1992, art. 3

(97)

Actor: Permanent Overlegorgaan Personenvervoer  
Handeling: Het voeren van overleg over beleidsvoornemens van de Minister van V&W of andere ministers inzake het openbaar vervoer.  
Periode: 1992-  
Product: Rapporten, b.v.:  
- Wijziging Besluit personenvervoer (1996);  
- Contractsector spoorvervoer (1996);  
- Beleidsnota reisinformatie (1996);  
- Ministeriële regelingen bekostiging stads- en streekvervoer (1996).  
Opmerking: 1. De werkgroepen van het Permanent Overlegorgaan Personenvervoer hebben een ad hoc karakter.  
2. Vertegenwoordiger van de minister is de directeur CP van DGV.  
Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992; Inl. drs. J.F. Bos, adj. Secretaris Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, 21 november 1994; Jaarverslag Overlegorganen V&W 1996.

(98)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van algemeen openbaar vervoerbeleid.  
Periode: 1945-  
Product: Beleidsnota's o.b.v. onderzoeksrapportages en lange termijn plannen van vervoerbedrijven, kabinetsstandpunten, brochures  
Voorbeelden zijn:  
- marketing openbaar vervoer;  
- onderzoek naar de economische betekenis van openbaar vervoer;  
- technologiebeleid in het openbaar vervoer;  
- Beleidsnotitie verbetering openbaar vervoer in en om de steden (1992);  
- brochure 'Reizen met chauffeur'.  
Overlegkader: b.v. Stuurgroep Marketing (V&W, NS, ESO, BOV en BOS), ca. 1980  
Bron: Van der Kolk, Economische betekenis openbaar vervoer; V&W/DGV, Werkplan CPV, p. 22.

(99)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RWS/IVV  
Handeling: Het verzamelen, bewerken en jaarlijks voor intern gebruik ter beschikking stellen van statistische gegevens op het gebied van het openbaar vervoer.  
Periode: 1992-  
Product: Vademecum personenvervoer  
Opmerking: Het vademecum bestaat uit twee delen: een deel exploitatie-opbrengsten en rijksbijdragen van stadsvervoer, streekvervoer en NS-vervoer, en een deel 'algemeen' met gegevens over andere vervoerwijzen.  
Bron: Vademecum personenvervoer 1995

### 3.7.2 Staatsdeelneming in openbaar vervoerbedrijven

#### Staatsdeelneming in het streekvervoer

Sinds het einde van de jaren dertig heeft de rijksoverheid samenwerking en concentratie van streekvervoerbedrijven gestimuleerd. De concentratie van streekvervoerbedrijven kwam grotendeels tot

stand door de overneming door de NS van de meeste bedrijven.<sup>51</sup> In 1980 verzorgden 11 NS-dochters in het streekvervoer (10.000 personeelsleden) ongeveer 85 % van de totale productie van die bedrijfstak. In enkele hiervan, zoals de NV Brabantse Buurtspoorwegen en Autodiensten (BBA), nam de staat deel.

Toen de interlokale busbedrijven, evenals de NS, in 1969 in de rode cijfers kwamen, verzelfstandigde de NS haar dochters door de oprichting van het Managementteam Exploitatieve Samenwerking Openbaar Vervoerbedrijven (MT-ESO) en de NV Exploitatieve Samenwerking Openbaar Vervoer (1974). Doelstelling van de ESO was de handhaving of zelfs uitbreiding van de vervoeromvang en het voorzieningenniveau van het streekvervoer.

In januari 1982 deed de NS haar aandelen in de streekvervoerbedrijven en in het Centraal Autoherstelbedrijf (CAB NV) over aan de NV Aandelenbezit Streekvervoer.<sup>52</sup> Deze te Utrecht gevestigde holding, die bij oprichtingsakte van 31 december 1981 door de staat werd opgericht, heeft als doel deel te nemen in ondernemingen werkzaam in openbaar vervoer in streek en stad. De holding heeft vijf commissarissen, die deels op aanbeveling van IPO (Interprovinciaal Overleg), VNG en ondernemingsraden door de minister worden benoemd.

De NV Aandelenbezit Streekvervoer is later omgezet in de NV Verenigd Streekvervoer Nederland, de VSN Groep. Het VSN heeft tot doel het uitzetten van een gemeenschappelijk strategische koers van de tot het concern behorende streekvervoerbedrijven en de CAB Groep NV, alsmede het behartigen van de belangen in het overleg met de overheden. Naast de CAB Groep NV zijn alle grote streekvervoerbedrijven aangesloten. De enige concurrent is het Amerikaanse busbedrijf VANCOM.

In de loop van de jaren tachtig is het VSN erin geslaagd een goed renderende holding te worden, die een groeiend aandeel van de omzet behaalt in de exploitatie van taxi- en touringcarbedrijven, reisbureaus, verkoop van brandstoffen, reparatie en onderhoudswerk e.d. De VSN Groep wordt - naar plan - in 2000 naar de beurs gebracht. Door middel van kapitaaldotaties zorgt de overheid in de jaren negentig voor versterking van het bedrijfskapitaal.

In het kader van de herstructurering van het openbaar vervoer en de introductie van marktwerking heeft de Minister van V&W zich onlangs uitgesproken voor een aanbestedingssysteem, waarbij bedrijven met een marktaandeel in de relevante markt van meer dan 50 % uitgesloten worden van de openbare aanbestedingen. Dit betekent dat VSN, met een marktaandeel van 98 %, op korte termijn gedwongen wordt zijn dochterbedrijven te verzelfstandigen. Ook een splitsing in twee afzonderlijke vervoersondernemingen wordt overwogen.

*N.B. Voor de handelingen van het rijk m.b.t. de VSN-Groep en de overige staatsdeelnemingen verwijzen wij naar het PIVOT-rapport 'Staatsdeelnemingen'.*

#### Staatsdeelneming in de NV Nederlandse Spoorwegen

##### *Oprichting Nederlandse Spoorwegen*

De NV Nederlandse Spoorwegen is - bij Wet van 26 mei 1937 tot reorganisatie van het spoorwegbedrijf, Stb. 1937, 520 - door de Staat der Nederlanden opgericht. De NV Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en de NV Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij werden geliquideerd en in het nieuwe spoorweg(vervoer)bedrijf ondergebracht. Er moest gefuseerd worden, omdat de spoorwegmaatschappijen diep in de schulden waren geraakt, onder meer door het beleid van de rijksoverheid.

De staat is enig aandeelhouder van de NS, die vrijwel het gehele spoorwegnet exploiteert. Hoe groot de zeggenschap en invloed van het rijk op de NS ook is, een staatsbedrijf is de NS hierdoor niet. De NV Nederlandse Spoorwegen is te karakteriseren als een particuliere onderneming met een sterke nutsfunctie. In 2000 moet de NS, die vanaf de jaren zestig steeds afhankelijker werd van de rijksoverheid, zich tot een financieel en commercieel zelfstandige onderneming ontwikkeld hebben.

(100)

Actor: Minister van Financiën

Handeling: Het meewerken aan de liquidatie van de Staatsspoorwegen en de Hollandse Spoorwegmaatschappij en de oprichting en financiering van de NV Nederlandse spoorwegen.

Periode: 1945-1987

Opmerking: De handeling omvat onder meer de uitgifte van schuldbewijzen ten laste van het rijk, de overdracht van ingewisselde obligaties en schuldbewijzen aan de NS, en de delging van de schuld in ten hoogste 50 jaar.

Bron: Machtigingswet spoorwegbedrijf 1937

(101)

Actor: Algemene Rekenkamer

Handeling: Het registreren van schuldbewijzen vóór uitgifte, alsmede het vernietigen van terugontvangen schuldbewijzen.

Periode: 1945-1987

Bron: Machtigingswet spoorwegbedrijf 1937

#### *Aandeelhouderschap en commissariaten*

De NV Nederlandse Spoorwegen, gevestigd te Utrecht, heeft als statutaire doelstelling:

- het aanleggen, instandhouden en exploiteren van spoor- en tramwegen;
- het exploiteren van personenvervoer, waaronder (Statuten 1975) het verrichten van publieke vervoerdiensten;
- het exploiteren van goederenvervoer;
- het leveren van bijdragen ten behoeve van de beleidsvoorbereiding van de overheid op het gebied van vervoer, verkeer en ruimtelijke ordening (Statuten 1975);
- het uitoefenen van andere, met de primaire taken verband houdende bedrijfsactiviteiten via dochterondernemingen.<sup>53</sup>

In de statuten van 1975 is de nutsfunctie van de spoorwegen onomwonden vastgelegd: de Spoorwegen hebben een vervoerplicht en worden verondersteld een bijdrage te leveren aan de beleidsvoorbereiding van het rijk op het gebied van verkeer en vervoer. De verhouding rijksoverheid/NS wordt verder door wettelijke voorschriften en overeenkomsten bepaald.

De NS kent de gebruikelijke organen van een vennootschap<sup>54</sup>:

- het bestuur: de directie, later hoofddirectie, en vanaf 1994 de raad van bestuur;
- de raad van commissarissen (rvc);
- de algemene vergadering van aandeelhouders (ava).

De NV Nederlandse Spoorwegen kreeg in 1975 de status van een structuurvennootschap. Bij een dergelijke constructie is de vennootschap als kapitaalorganisatie gescheiden van de vennootschap als drager van economische activiteiten. De algemene vergadering van aandeelhouders (= het rijk) heeft haar machtspositie moeten inruimen voor het bestuur en vooral voor de raad van commissarissen.

De NS heeft belangen in een groot aantal dochterbedrijven. Deze bedrijven, waarin de NS een meerderheids- of minderheidsaandeel heeft, vervullen werkzaamheden op het gebied van:

1. bouw, aannemerij, engineering;
2. exploitatie van onroerend goed;
3. exploitatie van reizigers- en goederenvervoer;
4. algemene dienstverlening.

(102)

Actor: Minister van V&W

Handeling: Het voorbereiden en voeren van regulier bestuurlijk overleg met de president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen.

Periode: 1945-

Product: Notities en verslagen

Bron: V&W/MOVER, Projectplan

(103)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het benoemen, schorsen en ontslaan van alle leden, sedert 1993 van twee leden van de raad van commissarissen van de NV Nederlandse Spoorwegen.

Periode: 1945-

Product: Benoemingsbesluiten e.d.

Opmerking: 1. Van 1975 tot 1993 bepaalt de minister tevens de vergoeding van de leden van de raad van commissarissen.

2. De benoeming vindt sedert 1993 plaats in overleg met de Minister van Financiën.

Bron: Statuten NS 1937-1993

- (104)  
 Actor: Minister van V&W/DGV  
 Handeling: Het, samen met de Minister van Financiën, goedkeuren van de aanwijzing door de raad van commissarissen van de Nederlandse Spoorwegen van drie gedelegeerde commissarissen voor het overleg met de directie over zaken van algemene aard.  
 Periode: 1945-  
 Bron: Statuten NS 1937, art. 11.
- (105)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en JWZ  
 Handeling: Het namens de Staat der Nederlanden vervullen van het aandeelhouderschap van de NV Nederlandse Spoorwegen, waar het de goedkeuring van de statuten van de NV en de taakorganisaties betreft.  
 Periode: 1945-  
 Bron: Statuten NS 1937, laatstelijk gewijzigd 1995.
- (106)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
 Handeling: Het namens de Staat der Nederlanden vervullen van het aandeelhouderschap van de NV Nederlandse Spoorwegen, waar het de benoeming van het bestuur en/of van de raad van commissarissen betreft.  
 Periode: 1945-  
 Opmerking: De handeling omvat de navolgende activiteiten:  
 1. het benoemen van leden van het bestuur en van de raad van commissarissen, 1937-1975;  
 2. het bepalen van het jaarsalaris en de pensioenrechten van de leden van de directie, 1937-1975;  
 3. het goedkeuren van de benoemingen door de raad van commissarissen van leden van de hoofddirectie, 1975-1993;  
 4. het (kunnen) aanbevelen van kandidaten voor het commissariaat, 1975-  
 5. het kennis nemen van benoemingen van leden en voorzitter van de raad van bestuur, 1994-  
 6. het bezwaar maken tegen benoemingen door de raad van commissarissen van commissarissen, 1994-  
 7. het bepalen van de vergoeding voor de leden van de raad van commissarissen, 1994-  
 Bron: Statuten NS 1937-1993; Burgerlijk Wetboek, boek 2, art. 158-164
- (107)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
 Handeling: Het namens de Staat der Nederlanden vervullen van het aandeelhouderschap van de NV Nederlandse Spoorwegen, waar het de financiële verantwoording van de NS betreft.  
 Periode: 1945-  
 Opmerking: Deze handeling omvat de navolgende activiteiten:  
 • het goedkeuren van de jaarrekening en het bestemmen van een eventueel batig saldo van de winst- en verliesrekening, 1937-  
 • het goedkeuren van de uitgifte door de hoofddirectie van obligaties, 1975-  
 • het benoemen van de registeraccountant die verslag uitbrengt over de jaarrekening, 1994-  
 Bron: Statuten NS 1937-1993
- (108)  
 Actor: Minister van Financiën  
 Handeling: Het namens de Staat der Nederlanden vervullen van het aandeelhouderschap van

- de NV Nederlandse Spoorwegen, waar het het aandelenbeheer van de NV Nederlandse Spoorwegen betreft.
- Periode: 1945-
- Bron: Statuten NS 1937-1993
- (109)
- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV
- Handeling: Het namens de Staat der Nederlanden vervullen van het aandeelhouderschap van de NV Nederlandse Spoorwegen, voor zover het de goedkeuring van een aantal beleidsbeslissingen van de Raad van Bestuur van de NS m.b.t. de vier taakorganisaties betreft.
- Periode: 1995-
- Opmerking: Het gaat om besluiten van de raad van bestuur tot:
  - goedkeuring van besluiten van de besturen van de taakorganisaties tot vervreemding en/of bezwaring van registergoederen;
  - vervreemding en/of bezwaring van door de NV NS gehouden aandelen in het kapitaal van de taakorganisaties;
  - het (doen) stemmen op de aandelen van de taakorganisaties m.b.t. besluiten tot wijziging van de statuten, uitgifte van aandelen, uitkering van winst en de ontbinding van de taakorganisaties.
- Bron: Statutenwijziging 1995, art. 8
- (110)
- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G
- Handeling: Het, samen met de Minister van Financiën, machtigen van de NV Nederlandse Spoorwegen tot exploitatie, oprichting en deelneming in andere (dochter)ondernemingen.
- Periode: 1945-
- Product: Beschikkingen
- Opmerking: De meerderheidsdeelnemingen (op één na 100 % dochters) betreffen:
  - bouw- en aannemingsactiviteiten (NV Strukton Groep);
  - elektrotechnische installatiewerken (NV Electrorail)
  - architectuur (BV Articon);
  - exploitatie van onroerend goed (Nemeog BV);
  - buitenreclame (Alrecon NV);
  - serviceverlening op stations (Servex BV);
  - containervervoer (Holland Rail Container BV);
  - reisbureau-activiteiten (BV Trans);
  - dienstverlening internationaal reizigersvervoer (Biljettencentrale BV);
  - voor- en natransport per taxi (Treintaxi VOF);
  - informatieverwerking (Centrum voor Informatieverwerking NV of CVI).
- Bron: Concessie 1937, sedertdien gewijzigd, art. 2; NS, Bestuur, pp. 11-12

### 3.7.3 Marktwerking en verzelfstandiging

In een eerdere paragraaf kwamen de hoofdlijnen in het openbaar vervoerbeleid reeds ter sprake. Terwijl centralisatie en verstrengeling van overheden en vervoerbedrijven kenmerkend waren voor het beleid in de jaren zeventig en tachtig, is de huidige politiek gericht op verzelfstandiging, privatisering (het op de beurs zetten van bedrijven met een overheersende staatsdeelneming), marktwerking en decentralisatie. Vier commissies, de Commissie Wijffels, de Commissie Houben, de Commissie De Boer en de Commissie Brokx, gaven in de eerste helft van de jaren negentig de richting aan voor een omvangrijke herstructurering van het landelijke en regionale openbaar vervoer. In 1993 en 1995 bepaalde de regering zijn standpunt, dat in grote lijnen de adviezen van voornoemde commissies volgde. Het oude en nieuwe beleid worden in de navolgende paragrafen besproken.

#### De NV Nederlandse Spoorwegen

In de afgelopen vijftien jaar is de bestuurlijke en financiële relatie tussen rijksoverheid en NS diverse malen herzien. De eerste aanleiding hiertoe was de steeds grotere financiële betrokkenheid van de rijksoverheid bij de NS, die jaarlijks met forse verliezen te kampen had. Op aandrang van de Algemene Rekenkamer streefde de rijksoverheid naar een inzichtelijker bedrijfsvoering van de NS en een betere financiële controle van de besteding der overheidsmiddelen. In 1985 werden de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de rijksoverheid en de NS eerst geformuleerd in de basisfilosofie en vervolgens uitgewerkt in de Regeling verhouding rijksoverheid/NS (VRONS). Deze privaatrechtelijke overeenkomst betrof het reizigersvervoer (1985-1992). Vanaf 1985 krijgt de NS een taakstellend budget opgelegd.

De invoering van een vrije Europese markt - Europa '92 - noodzaakte de regering maatregelen tot liberalisering van het spoorwegwezen te nemen (zie Richtlijn 91/440 en Verordening 193/91). Het advies van de Commissie Wijffels (1992) leidde tot het kabinetsstandpunt de NS te verzelfstandigen. Medio 1995 werd met de ondertekening van een heel pakket overeenkomsten ('Overeenkomst op hoofdlijnen') de eerste fase van de implementatie afgesloten. Gemeenschappelijk doel van de operatie was de functionele en organisatorische ontvlechting van rijksoverheid en NS tot stand te brengen. Het overleg rijksoverheid/NS vond plaats in de projectstructuur MOVER/RRONS (waarin MOVER - Markt, Overheid en Railvervoer - de projectorganisatie van V&W vormde), en op een hoger niveau in het Concernoverleg.<sup>55</sup> De verzelfstandiging van de NS wordt in de 2e implementatiefase (1996-1999) verder uitgewerkt.

Vanaf 1995 zijn de verantwoordelijkheden van rijksoverheid en NS als volgt verdeeld:

#### 1. Rijksoverheid

- de zeggenschap over kwaliteit en kwantiteit, planning, bekostiging en heffing voor het gebruik van spoorinfrastructuur;
- het waarborgen van de toegang op gelijke voorwaarden voor spoorwegvervoerexploitanten, in overeenstemming met o.m. de EG-richtlijn van 29 juli 1991, en het bepalen van het toedelingssysteem;
- de zorg voor de veiligheid van het spoorwegvervoer;
- het waarborgen van een maatschappelijk minimaal gewenst openbaar vervoersaanbod door het contracteren van niet-rendabele vervoerdiensten.

#### 2. De Nederlandse Spoorwegen

- het voeren van een commerciële bedrijfsvoering, door onder meer vrijheid inzake voorzieningenniveau, tariefstelling en investeringen, en door een zelfstandig personeelsbeleid, ten einde een zelfstandige, rendabele onderneming op te bouwen;
- het onder verantwoordelijkheid en voor rekening van de rijksoverheid beheren van de spoorweginfrastructuur.<sup>56</sup>

De NS moet - kort samengevat - op een concurrerende vervoersmarkt op eigen benen staan, terwijl het rijk zich terugtrekt en slechts in voorwaarden scheppende zin het spoorwegvervoer ondersteunt. Met ingang van 2000 worden de generieke exploitatiebijdragen voor het reizigersvervoer door het rijk aan NSR beëindigd (in 1994 nog circa f 0,5 miljard gulden), maar zal de contractering van een aantal onrendabele, maar maatschappelijk gewenste treindiensten naar alle waarschijnlijkheid worden voortgezet. Met dit laatste is een bijdrage aan NSR van circa f 150 mln per jaar gemoeid. Daarnaast draagt het rijk nu de verantwoordelijkheid voor ontwikkeling en financiering van de infrastructuur. Op de korte termijn zijn vooral in het regionaal reizigersvervoer en in het goederenvervoer nieuwe vervoerders te verwachten.

Ten einde zijn eerste doelstelling te bereiken, heeft de NS zijn productaanbod verbreed door naast het reizigers- en goederenvervoer vastgoed- en stationexploitatie als kernactiviteiten op te nemen. Vervoer is en blijft echter de primaire functie.

De nieuwe 'publieke' taken worden niet ondergebracht in een bestaande of nieuwe publiekrechtelijke organisatie, maar in zelfstandige, juridisch en boekhoudkundig gescheiden onderdelen van het NS-concern. De rijksoverheid heeft dus geen hiërarchische zeggenschap over de taakorganisaties. Per 1 januari 1995 is de NS opgedeeld in een marktsector en een taaksector. In de overgangsfase 1996-1999 wordt besloten, of de taakorganisaties uit het NS-concern gelicht worden.

#### - taaksector

Onder de taaksector vallen de drie taakorganisaties waarmee het rijk zijn boven genoemde verantwoordelijkheden realiseert:

- NS Railinfrabeheer BV (RIB);



- Railed BV (capaciteitsmanagement en spoorwegveiligheid);
- NS Verkeersleiding BV.

De taakorganisaties voeren (binnen met de rijksoverheid afgesproken kaders) een wettelijk gefundeerde taakopdracht uit en krijgen hiertoe van de rijksoverheid de middelen. De rijksoverheid vervult de functie van opdrachtgever, de taakorganisaties die van opdrachtnemer.

*- marktsector*

De marktsector van de NS-holding (zie schema hierna) bestaat per 1 januari 1996 uit:

- vier juridisch zelfstandige bedrijfseenheden die de externe markt bedienen: NS Cargo NV, NS Stations BV, NS Vastgoed BV en NS Reizigers NV;
- facilitaire en service eenheden die onder de NS Railbedrijven BV vallen en de kernactiviteiten van de NS ondersteunen (dochterondernemingen);
- bedrijven die geen kernactiviteiten verrichten of deze direct ondersteunen en als deelnemingen op afstand geplaatst zijn.

Voor de marktsector treedt NS Groep NV op als houdstermaatschappij, die als belangrijke taak heeft de centrale financiering voor de onderdelen in de marktsector te verzorgen. Totdat er statutaire directies zijn aangewezen, voert de NS Groep NV tevens de titulaire directie van de onder haar vallende zelfstandige bedrijven.<sup>57</sup>

De hieronder volgende handelingen betreffen het beleid inzake de bestuurlijk-financiële relatie tussen rijksoverheid en NS en vervolgens het reizigersvervoer in het algemeen. De beleidsmaatregelen m.b.t. de bijzondere aspecten van het reizigersvervoer, zoals contractering, zijn in de diverse 'bijzondere' paragrafen opgenomen.

*Verhouding rijksoverheid/NS tot aan de verzelfstandiging*

(111)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het, in overleg met de NS, nader regelen van de bestuurlijk-financiële verhouding tussen rijksoverheid en NS met betrekking tot het reizigersvervoer.

Periode: 1971-1993

Product:

- Beschikking Minister van V&W van 30 december 1971, DGV, nr. V-1/071130, met bijlagen A-D; Stcrt. 1972, 4;
- Interimrapport VRONS, 1982;
- Basisfilosofie ten behoeve van de totstandkoming van een nadere regeling van de verhouding rijksoverheid-NS, 1985 (Bijl. HdTK 1984-1985 18 986, nr. 1);
- V&W/NS, Nadere regeling VRONS, in werking getreden per 1 januari 1988, bijlage tot: (wettelijke) Regeling vaststelling onderlinge verhoudingen Staat-NV Nederlandse Spoorwegen, 22 januari 1988, WJZ/V 820102, Stcrt. 1988, 22, per 1 juli 1992 vervangen door: V&W/NS, EO RONS (1993).

Overlegkader:

1. Werkgroep Verhouding Rijksoverheid NS (VRONS) (1981-1982); samenstelling: DGV (6);
2. Begeleidingsgroep VRONS (DGV-NS), waaronder de werkgroepen "regels en procedures" en "nadere regeling VRONS" (1982-1987)

Bron: Inl. Mw. C.M. de Vries, 21 december 1994; zie verder producten; NS, Bestuur, pp. 13-15

*Verhouding rijksoverheid/NS na de verzelfstandiging*

(112)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het ontwikkelen van beleid met betrekking tot de herziening van de algemene verhouding rijksoverheid/NS.

Periode: 1991-1993

Product: Standpuntbepaling regering o.g.v. advies Commissie Wijffels  
Adviesorgaan: Commissie Wijffels  
Bron: Bijl. HdTK 1990-1991/1992-1993, 18 986, nr. 2-6

(113)

Actor: Commissie Wijffels  
Handeling: Het adviseren van de Minister van V&W over de toekomstige verhouding tussen rijksoverheid en NS.  
Periode: 1991-1992  
Product: Rapportages en advies; standpuntbepaling minister en kabinet  
Opmerking: De Commissie Wijffels is een externe (niet-ambtelijke) adviescommissie; voorzitter: H.H.F. Wijffels (RABO-bank); onderzoek en secretariaat: adviesbureau McKinsey & Company; waarnemers: topfunctionarissen van NS en V&W.  
Bron: Commissie Wijffels, Sporen voor straks; Bijl. HdTK 1990-1991/1992-1993, 18 986, nr. 2-6

(114)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het voorbereiden en sluiten van een Overeenkomst op hoofdlijnen tussen rijksoverheid en NS, houdende een pakket beleidsmaatregelen m.b.t. de eerste fase van de verzelfstandiging van de NS.  
Periode: 1993-1995  
Product: Projectplan, MOVER-visie, kwartaalrapportages, onderhandelingsverslagen kern-team, Overeenkomst op hoofdlijnen 29 juni 1995, onderzoeksrapport McKinsey inzake financiële positie NS, kamerstukken, verklaringen van NS-dochters  
Overlegkader: Stuurgroep MOVER/RRONS  
Opmerking:

- Het gaat hier om de implementatie van de eerste fase van het regeringsstandpunt op het advies van de Commissie Wijffels.
- Onder deze handeling valt slechts de centrale aansturing van de verzelfstandigingsoperatie van V&W-zijde, b.v. de inventarisatie van alle in de 2e fase uit te werken onderwerpen.

Voor de deelprocessen op het gebied van goederenvervoer, infrabeheer, spoorwegveiligheid en capaciteitsmanagement, zie de desbetreffende hoofdstukken; voor reizigersvervoer, zie verderop.

- De overeenkomst op hoofdlijnen wordt in 2000 vervangen door wettelijke voorschriften.

Bron: V&W/MOVER, Doelen; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen; inl. drs. H.H.P. van Zwam (DGV/CPV/MOVER), 17 januari 1996

(115)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het o.g.v. de Overeenkomst op hoofdlijnen tussen rijksoverheid en NS uitwerken van beleidsmaatregelen van algemene aard m.b.t. de tweede fase van de verzelfstandiging van de NS.  
Periode: 1995-1999  
Product: Agenda's, ingekomen stukken, notulen e.d.  
Overlegkader: Stuurgroep MOVER/RRONS; Topoverleg van de Minister van V&W en de voorzitter van de Raad van Bestuur van de NS; Concernoverleg  
Opmerking: Activiteiten in het kader van deze handeling zijn o.a.:

- beschrijven van aansprakelijkheidsverhoudingen tussen rijksoverheid, taakorganisaties en vervoersbedrijven;
- uitwerken nieuwe overlegstructuur.

Voor de deelprocessen op het gebied van goederenvervoer, infrabeheer, spoorwegveiligheid en capaciteitsmanagement, zie de desbetreffende hoofdstukken in de verschillende PIVOT-deelrapporten; voor reizigersvervoer, zie hieronder.  
Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. V (Intentienota uitwerking 2e fase), V

(116)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het nemen van beleidsmaatregelen ter implementatie van de verzelfstandiging van

de NS 1e en 2e fase m.b.t. het reizigersvervoer.

Periode: 1993-1999

Product: Openbaar-dienstcontract en annexen (1995), geldig tot eind 1999, beleidskader toelating tot het spoorvervoer (bijl. HdTK 1996-1997, 25 228, nr. 1)

Overlegkader: Overleg Voortgang Reizigersonderwerpen (OVRO), opgeheven in 1995; Overleg DGV/NSR, evt. Concernoverleg of Stuurgroep MOVER/RRONS

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. V (Intentienotitie uitwerking 2e fase) en X (overgangscontract reizigersvervoer); RO/NS, Actiepuntenlijst, X; Beleidskader toelating tot het spoorvervoer, bijl. HdTK 1996-1997, 25 228, nr. 1 en 41

### Stads- en streekvervoer

De voornaamste ontwikkelingen in het stads- en streekvervoer van de laatste vijftig jaar kwamen al in de eerste paragraaf van dit hoofdstuk ter sprake. Het oude beleid kenmerkte zich door een grote inhoudelijke en financiële betrokkenheid van de rijksoverheid met het regionale vervoer. De inhoudelijke bemoeienis strekte zich lange tijd uit tot een groot aantal onderwerpen, zoals dienstregeling, tarieven en kaartsoorten. In de jaren zestig begon het stads- en streekvervoer minder populair en armlastiger te worden. De rijksoverheid hechtte echter aan het voortbestaan van de openbaar vervoerbedrijven en zuiverde de exploitatietekorten aan.

Door de onbetaalbaarheid van veel overheidsvoorzieningen, de behoefte aan een slagvaardiger openbaar vervoersector, die de concurrentie met het almaar expanderende individuele personenvervoer zou aankunnen, en gewijzigde opvattingen over marktbeleid en de inrichting van het staatsbestel (decentralisatie), zochten achtereenvolgende regeringen naar een ander sturings- en financieringsmodel. De realisering van de primaire doelstelling voor het openbaar vervoer - het veroveren van een groter aandeel in de mobiliteit, ten koste van de automobiliteit - vroeg om een geheel andere aanpak.

De Commissie Houben, de Commissie De Boer en de Commissie Brokx, gaven in de eerste helft van de jaren negentig de richting aan voor een omvangrijke herstructurering van het landelijke en regionale openbaar vervoer. Voor een deel overlaptten de adviezen van de verschillende commissies elkaar. In 1995 bepaalde het kabinet hierop zijn standpunt. Periodieke aanbesteding van tijdelijke concessies voor vervoerverbindingen, een grotere verantwoordelijkheid van de lagere overheden en tariefvrijheid zouden de instrumenten voor het nieuwe beleid zijn.

In de zg. Implementatienota Brokx, verschenen in november 1996, werkte de Minister van V&W een pakket uitvoeringsmaatregelen m.b.t. de marktwerking en verzelfstandiging in het regionaal openbaar vervoer uit. De implementatiemaatregelen betreffen:

- de concessie- en aanbestedingssystematiek (zie par. aanbesteding van concessies en contractering);
- de daarmee samenhangende wijziging van de huidige marktordening (zie par. voorzieningenniveau en dienstregelingen);
- de bescherming van consumenten en werknemers (zie resp. par. personeel openbaar vervoerbedrijven en consumentenbescherming);
- de tarief- en kaartsystematiek (zie par. tarieven en vervoerbewijzen);
- de verzelfstandiging van gemeentelijke en streekvervoerbedrijven (zie hieronder).

De beoogde herstructurering wordt in de periode 1997-2005 in stappen volbracht.<sup>58</sup>

(117)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid m.b.t. het stads- en streekvervoer, in het bijzonder m.b.t. de verhouding tussen rijksoverheid en openbaar vervoerbedrijven.

Periode: 1945-

Product: Beleidsnota's, onderzoeksrapportages, b.v. het interdepartementaal beleidsonderzoek stads- en streekvervoer door een werkgroep o.l.v. prof. D.J. Wolfson, kabinetsstandpunten, bijdragen aan jaarvergaderingen BOS en BOV, implementatienota's van algemene aard, b.v. Implementatienota Brokx

Overlegkader: Landelijk Overleg Verkeer en Vervoer, Overlegorgaan Personenvervoer, brancheorganisatie Mobis

Opmerking: Thema's zijn o.a.:

- nieuwe organisatiestructuur en financieringswijze in stads- en streekvervoer (1982 e.v.);

- openbaar vervoer in landelijke streken (ca. 1985);
- verbetering kostendekkingsgraad openbaar vervoer (1993-1994);
- decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor het interlokale openbaar vervoer (ca. 1995)
- integrale herstructurering, waaronder marktwerking regionaal openbaar vervoer (Commissie Brokx) (1991-1996);
- collectief vraagafhankelijk vervoer (ca. 1995).

Bron: Zie opmerking; bijl. HdTK 1996-1997 25 088, nr. 2: Implementatienota Commissie Brokx

(118)

Actor: Commissie Houben

Handeling: Het adviseren over een nieuwe beheersstructuur en -systematiek voor het regionale openbaar vervoer.

Periode: 1990-

Product: Advies 'Openbaar Vervoer: naar een geïntegreerde regionale opzet', o.b.v. rapportage McKinsey & Company

Opmerking: Samenstelling: Commissaris van de Koningin in Noord-Brabant (voorzitter), BOV (1), VSN (1), BOS (1), NS (1), V&W/DGV (1); adviseur: McKinsey & Company

(119)

Actor: Auditcommissie Stads- en Streekvervoer (Commissie De Boer)

Handeling: Het adviseren van de Minister van V&W over de groei van het gebruik van stads- en streekvervoer en over de verhoging van de kostendekkingsgraad van dat vervoer.

Periode: 1993-1994

Product: Onderzoeksrapporten McKinsey en advies

Opmerking: Samenstelling: voorz. mw. M. de Boer e.a. externe adviseurs; waarnemers: voorz. Commissie Brokx, plv. dir.-generaal DGV, directeur Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, lid Raad van Bestuur VSN Groep.

Bron: Auditcommissie Stads- en Streekvervoer, Advies

(120)

Actor: Commissie Herstructurering Openbaar Vervoer (Commissie Brokx)

Handeling: Het adviseren over de bestuurlijke, financiële en bedrijfsmatige herstructurering van het stads- en streekvervoer.

Periode: 1991-1995

Product: Adviezen over diverse onderwerpen

Opmerking: De adviezen betreffen:

- openbaar vervoer en regionaal bestuur;
- tariefvrijheid en -differentiatie;
- ontvlechting en verzakelijking in het openbaar vervoer;
- marktwerking in het openbaar vervoer;
- verzelfstandiging gemeentelijke vervoerbedrijven.

Bron: V&W, Kabinetsstandpunt advies Commissie Brokx

#### - *Verzelfstandiging*

In de nabije toekomst moeten "onafhankelijk aanbestedende diensten concessies en contracten verlenen na aanbesteding aan ondernemingen in een concurrerende vervoersmarkt".<sup>59</sup>

Zonder concurrentievaardige en financieel gezonde ondernemingen kan een dergelijke openbaar vervoersmarkt niet ontstaan. De sector is momenteel echter in handen van monopolisten die nauw verstrengeld zijn met de rijks- en gemeentelijke overheid. Door een aantal voorwaarden en eisen aan toetreding op de vervoersmarkt te stellen, waarvan de aanbestedingssystematiek één van de belangrijkste is, worden overheden en bedrijven gedwongen hun relaties, belangen e.d. grondig te herstructureren. Onvoldoende verzakelijkte en ontvlechte (gemeentelijke) vervoerbedrijven mogen niet meedingen naar andere concessies in Nederland, dat is een stok achter de deur.

#### - *streekvervoer*

Voor streekvervoerder VSN, die 98 % van de markt in handen heeft, heeft de aanbestedingssystematiek, waarbij bedrijven met een marktaandeel in de relevante markt van meer dan 50 % uitgesloten

worden van de openbare aanbestedingen, tot gevolg dat dit bedrijf op korte termijn gedwongen wordt zijn dochterbedrijven te verzelfstandigen.

#### - gemeentelijke vervoerbedrijven

De gemeentelijke vervoerbedrijven moeten in organisatorische, juridische en bestuurlijke zin ontvlecht worden van de gemeentelijke organisatie. De verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de gemeenten zelf. De rijksoverheid zal die verzelfstandiging dan ook niet door middel van wetgeving trachten af te dwingen. Wel zal zij die door de invoering van een verplichte concessie- en aanbestedingssystematiek indirect bevorderen. In individuele gevallen zal de rijksoverheid bij verzelfstandiging van gemeentelijke vervoerbedrijven financieel bijspringen door middel van het onder voorwaarden inbrengen van risicodragend kapitaal in een participatiefonds. Daarmee wil zij voorkomen dat de invoering van de marktwerking stagneert ten gevolge van het uitblijven van die verzelfstandiging. Een oorzaak daarvan zou kunnen zijn dat de financiële risico's van verzelfstandiging door de gemeenten te groot worden geacht. Door de Minister van Verkeer en Waterstaat is samen met de Minister van Financiën een werkgroep opgericht, die de mogelijkheden van financiële ondersteuning door het rijk nader moet voorbereiden. Het eindrapport van deze interdepartementale werkgroep 'Vorzelfstandiging gemeentelijke vervoerbedrijven' is in februari 1998 gereed gekomen.

De gemeentelijke vervoerbedrijven hebben, met de mogelijkheid van uitstel voor de rail-/metrosector, tot 2005 de tijd om zich 'klaar voor de markt' te maken. Uiterlijk per 1 januari van dat jaar moet de marktwerking overal in het busvervoer - in het interlokale volledig, in het stadsvervoer gedeeltelijk - zijn ingevoerd. Voor het interlokale vervoer geldt dat alle concessies in 2005 tenminste eenmaal moeten zijn aanbesteed. Voor het stadsvervoer is 2011 wat dat betreft het beslissende jaar. Het moment van invoering van de marktwerking en van verzelfstandiging behoeven niet samen te vallen. Toetreding tot de markt door middel van aanbesteding is pas aan de orde als de gemeentelijke vervoerbedrijven daartoe financieel en organisatorisch in staat worden geacht. In een - mogelijk per geval wisselende - overgangperiode kan een concessieverlening zonder aanbesteding tot stand worden gebracht in bilaterale onderhandelingen tussen de aanbestedende overheid en het betreffende gemeentelijk vervoerbedrijf. Verzelfstandiging zal in de meeste gevallen vooraf gaan aan de invoering van het aanbestedingsregime.

(121)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het nemen van beleidsmaatregelen ter implementatie van de verzelfstandiging van gemeentelijke vervoerbedrijven.  
Periode: 1997-  
Product: Beleidsnotities  
Opmerking: Onder deze handeling vallen b.v. de activiteiten t.b.v. de instelling van een Toezicht-houdend Orgaan Openbaar Vervoer, financiële ondersteuning van openbaar vervoerbedrijven t.b.v. de verzelfstandiging. Voor wettelijke maatregelen, i.c. wijziging Wet personenvervoer, zie hoofdstuk 5, Wettelijk kader, van dit rapport.  
Bron: Bijl. HdTK 1996-1997, 25 088, nr. 2, par. 10

### 3.7.4 Consumentenbescherming

In de Wet personenvervoer zijn in de artikelen 14, 19, 21 en 22 bepalingen opgenomen die de reiziger invloed garanderen op de totstandkoming van dienstregelingen voor lokaal en interlokaal vervoer. Belanghebbenden moeten in de gelegenheid worden gesteld om hun wensen op dat terrein bij de bevoegde autoriteiten kenbaar te maken. Tegen de besluiten van burgemeester en wethouders en de Minister van Verkeer en Waterstaat tot vaststelling van dienstregelingen kan beroep en bezwaar worden aangetekend, waarna nog een gang naar de (administratieve) rechter openstaat (zie verder hoofdstuk 13 van dit rapport). De minister heeft volgens art. 70 van de Wet personenvervoer de plicht om voorstellen van wet, van algemene maatregelen van bestuur en van ministeriële regeling op het terrein van het openbaar vervoer te bespreken met de representatieve organisaties welke de belangen van gebruikers van het openbaar vervoer vertegenwoordigen.

Op grond van artikel 8, 30 en 42 van de Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat d.d. 12 maart 1992 (Stb. 146), en artikel 4 en 16 van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat d.d. 11 december 1996 (Stb. 621), is in het Besluit (advies en) overleg Verkeer en Waterstaat d.d. 18 september 1992 (Stb. 503), het Permanent Overlegorgaan Personenvervoer ingesteld. In dit orgaan worden de beleidsvoornemens van het ministerie met betrekking tot het personenvervoer met belanghebbenden -

waaronder de reizigersorganisaties - besproken. Doel is om over die beleidsvoornemens overeenstemming vooraf te bereiken.

De reiziger kan voor wat betreft de aansprakelijkheden, rechten en verplichtingen van de vervoerder met betrekking tot de vervoerovereenkomsten een beroep doen op de Wet personenvervoer, het Besluit Personenvervoer en de algemeen geldende vervoersvoorwaarden.

In het spoorwegvervoer bestaat de mogelijkheid om geschillen voor te leggen aan de Geschillencommissie Openbaar Vervoer (NS). Deze valt onder de Stichting Geschillencommissies voor Consumentenzaken (SGC) en is gevestigd te Den Haag. Geschillencommissies doen op snelle, eenvoudige en goedkope wijze bindende uitspraken in geschillen tussen consument en leverancier. Aan de Geschillencommissie Openbaar Vervoer (NS), die in 1992 is opgericht, kunnen na een onbevredigende uitspraak van NS-Klantenservice geschillen voorgelegd worden over:

- de totstandkoming of uitvoering van overeenkomsten m.b.t. personenvervoer in Nederland;
- zaken die ten nauwste samenhangen met de uitvoering van vervoersovereenkomsten.<sup>60</sup>

Bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer (NS) zijn, naast de NS, de Consumentenbond en de reizigersorganisatie ROVER aangesloten. Aansluiting geschiedt op basis van vrijwilligheid en staat ook open voor andere vervoerbedrijven. De reiziger is overigens niet verplicht om naar de Geschillencommissie te gaan: hij kan voor het beslechten van geschillen ook een beroep doen op de burgerlijke rechter. Voor geschillen tussen vervoerders en reizigers in het openbaar vervoer anders dan per rail staat voorlopig alleen de laatste weg open.

Met het oog op toekomstige ontwikkelingen - met name de introductie van marktwerking - acht de Minister van Verkeer en Waterstaat het noodzakelijk om meer aandacht te besteden aan de inrichting van inspraakmogelijkheden voor en de bescherming van reizigers. Belangrijkste reden daarvoor is dat de vervoerbedrijven in de toekomst 'monopolist zullen zijn voor het domein van hun concessies'.

De regering streeft ernaar om de reiziger meer invloed te geven op:

- de kwaliteitsnormen van de dienstverlening (inclusief de sociale veiligheid);
- de tarieven en algemene voorwaarden;
- het voorzieningenniveau;
- wijzigingen in dienstregelingen en afstemming tussen verschillende modaliteiten;
- de regeling voor klachten en conflicten.

De rijksoverheid zal zijn beleid vooral richten op de totstandkoming van wettelijke regels voor de bescherming van reizigers in het stad en streekvervoer en het scheppen van voorwaarden waarbinnen de voor het gehele openbaar vervoer nagestreefde zelfregulering - analoog aan die voor het railvervoer (geschillencommissie!) - kan plaatsvinden. Een herziening van de Wet personenvervoer staat op stapel.

Op regionaal en lokaal niveau moeten belanghebbenden inspraak krijgen bij de totstandkoming van de regionale en lokale vervoersplannen en de programma's van eisen die in verband met aanbestedingen door de aanbestedende overheden worden opgesteld. Voorzover de voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht (AWB) op besluiten tot vaststelling van vervoersplannen en aanbestedingsbesluiten van toepassing is (of nog van toepassing zal worden verklaard), moet aan de beoogde inspraak op de in de AWB beschreven manier vorm worden gegeven. Tegen dergelijke besluiten staat vervolgens bezwaar en beroep open.

De vervoersbedrijven zullen met het oog op een klantgerichte bedrijfsvoering via marktonderzoek rekening houden met de wensen van de gebruikers bij de totstandkoming van dienstregelingen. De bestaande verplichting tot inventarisatie van wensen zal komen te vervallen. Aan de vervoersbedrijven zal verder de verplichting worden opgelegd om een klachtenregeling tot stand te brengen. Verder acht de overheid het wenselijk dat behalve de NS ook andere vervoersbedrijven zich bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer zullen aansluiten. Deelname kan door de aanbestedende overheden in de concessievoorwaarden dwingend worden opgelegd. Tenslotte kan de relatie tussen individuele reiziger en vervoerder worden neergelegd in een handvest, dat in overleg met de reizigersorganisaties wordt ontwikkeld. De aanwezigheid van een dergelijk handvest kan in de concessievoorwaarden worden opgenomen.

(122)

Actor: Spoorwegadviesraad

Handeling: Het gevraagd of ongevraagd adviseren van de minister of de bestuurders van spoorwegdiensten over de uitoefening van het spoorwegbedrijf in brede zin en over dienstregelingen en tarieven in het bijzonder.

Periode: 1945-1970  
Product: Adviezen en verslagen van vergaderingen  
Opmerking: 1. Samenstelling: vertegenwoordigers van de regering (Rijkstoezicht), bestuurders van Spoorwegdiensten en belanghebbenden. De Raad, bestaande uit ten hoogste dertig, sedert 1949 ten hoogste 35 leden, is bij Besluit van 6 augustus 1970, Stb. 399, opgeheven.  
2. Voor de in- en samenstelling van de Spoorwegadviesraad, zie hoofdstuk 4, organisatorisch kader.  
Bron: Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 69 en 106; koninklijk besluit van 13 maart 1923, Stb. 66, en Besluit van 4 november 1949, Stb. J 492

(123)

Actor: Permanent Overlegorgaan Personenvervoer  
Handeling: Het voeren van overleg met belanghebbenden waaronder reizigersorganisaties over beleidsvoornemens met betrekking tot het openbaar vervoer.

Periode: 1992-  
Product: vergaderstukken, verslagen  
Bron: Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat van 12 maart 1992, Stb. 146, art. 8, 30, 42; Wet advies en overleg verkeer en waterstaat d.d. 11 december 1996, Stb. 621, art. 4 en 16; Besluit (advies en) overleg verkeer en waterstaat van 18 september 1992, Stb. 503.

### 3.7.5 Financiële controle

De (buitenwettelijke) regels inzake de financiële controle en de toetsing van de ontwikkeling van de doelmatigheid van de NS-bedrijfsvoering zijn opgenomen in de diverse raamovereenkomsten RO/NS (zie aldaar).

(124)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het samen met de Minister van Financiën aanwijzen van rijksambtenaren die bevoegd zijn inlichtingen te vragen en toegang hebben tot de boeken en het archief van de Nederlandse Spoorwegen.

Periode: 1983-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Als zodanig is de directeur van de Accountantsdienst van V&W aangewezen; vóór 1983 werd van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt.  
Bron: Concessie 1937, art. 5; Jaarverslag Algemene Rekenkamer 1983, bijl. HdTK 1983-1984, 18 313 nrs. 1-3, p. 168

(125)

Actor: Minister van V&W/directeur Accountantsdienst  
Handeling: Het uitoefenen van toezicht op de rechtmatige besteding van door de Staat aan de NS verstrekte financiële bijdragen voor reizigersvervoer.

Periode: 1983-  
Product: Rapport aan de minister, inclusief advies, op basis van de jaarstukken van de NS en eventueel aanvullend onderzoek, en van de jaarrekeningen van de dochterondernemingen

Overlegkader: Collegiaal overleg met de in- en externe accountant van de NS  
Opmerking: Instrumenten bij de controle zijn de regels financiële controle en het controleprotocol FOR, zie EO RONS 1993.

Bron: EO RONS 1993, bijl. 5; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X, annex 2

(126)

Actor: Minister van V&W/directeur Accountantsdienst  
Handeling: Het verkrijgen van inzicht in de ontwikkeling van de doelmatigheid van de bedrijfsvoering bij de NS.

Periode: 1983-  
Product: "Bevindingen" van de Raad van Commissarissen met onderliggende set van gegevens, rapport over eventueel aanvullend onderzoek

Overlegkader: Minister/Raad van Commissarissen  
Opmerking: 1. Het gaat hier om 'over-all' controles; voor de controles op een bepaald taakgebied, zie de betreffende hoofdstukken.  
2. Instrumenten bij de controle zijn de regels financiële controle en het controleprotocol FOR en de regels doelmatigheid, zoals opgenomen in V&W/NS, Nadere Regeling VRONS, en EO RONS 1993.  
Bron: V&W/NS, Nadere Regeling VRONS, bijl. VIII, en V&W/NS, EO RONS 1993, bijl. 5 en 6

### 3.7.6 Personeel openbaar vervoerbedrijven

#### Personeel stads- en streekvervoerbedrijven

(127)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake het personeel van regionaal openbaar vervoerbedrijven.  
Periode: 1945-  
Product: Nota's, notities

(128)

Actor: Commissie Laan (Commissie Personele Gevolgen Commissie Brokx)  
Handeling: Het adviseren van de Minister van V&W over het beleid inzake de personele gevolgen van marktwerking in het stad- en streekvervoer.  
Periode: 1995-1996  
Product: Advies

#### NS-spoorwegpersoneel

*N.B. Om pragmatische redenen worden de spoorwegpensioenen, waarvan de behandeling enige ruimte vereist, apart besproken.*

##### *- Rechtspositie*

Overwegingen van algemeen belang (een ononderbroken voortzetting van het spoorwegvervoer is vereist) leidden er in het verleden toe het spoorwegpersoneel een quasi-ambtelijke status te geven, vergelijkbaar met de rechtspositie van rijksambtenaren.<sup>61</sup> Kenmerkend is het stakingsverbod - na de spoorwegstaking van 1903 - voor het spoorwegpersoneel.<sup>62</sup> Toch is het spoorwegpersoneel geen ambtenaar in de zin van de Ambtenarenwet.

De rechtspositie van het spoorwegpersoneel werd tot 1994 bepaald door een aantal publiekrechtelijke regelingen. Deze regelingen wijken af van de algemene wettelijke voorschriften voor werknemers in de particuliere sector. De afwijkingen betreffen:

- de arbeidsrechtelijke positie, die voor een deel afwijkt van de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek over de arbeidsovereenkomsten; in plaats hiervan geldt het Reglement dienstvoorwaarden (RDV);
- de pensioenvoorzieningen, die tot voor kort bij afzonderlijke wet (Spoorwegpensioenwet) op bijna dezelfde wijze als de pensioenen van de rijksambtenaren geregeld waren;
- de werk- en rusttijden, die afwijken van de Arbeidswet; in plaats hiervan gold tot 1994 het Reglement dienstvoorwaarden (RDV);
- de uitoefening van politietaken door een deel van het spoorwegpersoneel: spoorwegpersoneel dat tevens opsporingsambtenaar is, wordt, overeenkomstig het Wetboek van Strafrecht art. 183 (voor wat betreft overtredingen tegen ambtenaren), gelijkgesteld aan ambtenaren.

In 1964 zijn de salarissen uit het Reglement dienstvoorwaarden (RDV) gehaald. Salarissen en vergoedingen worden sedertdien bij collectieve arbeidsovereenkomst (CAO) vastgesteld. De CAO's worden met één of meer van de erkende vakbonden gesloten (o.a. de Federatieve Spoorweg Vakvereniging (FSV), vervoersbonden van FNV en CNV en de Vereniging Hoger Spoorwegpersoneel).<sup>63</sup> De bemoeienis van de Minister van V&W met de lonen van het spoorwegpersoneel werd beëindigd.<sup>64</sup>



Per 1 januari 1994 is de bijzondere rechtspositie van het NS-personeel 'genormaliseerd' en geldt de rechtspositie van een werknemer naar burgerlijk recht. Dit houdt in dat het Burgerlijk Wetboek, het Buitengewoon Besluit Arbeidsverhoudingen, de Arbeidswet en de werknemersverzekeringen (Ziekte-wet, Wet arbeidsongeschiktheid en Werkloosheidswet) op de NS-werknemers van toepassing zijn.<sup>65</sup> De bijzondere pensioenregeling is eveneens ingetrokken. De veiligheid van het - eigen en ingehuurd - spoorwegpersoneel wordt behandeld in het hoofdstuk betreffende de spoorwegveiligheid.

(129)

Actor: Minister van V&W/DGV/beleidsdirecties en WJZ  
Handeling: Het bijdragen aan de totstandkoming en wijziging van niet specifiek op het spoorwegbedrijf gerichte wetgeving, voor zover deze het spoorwegpersoneel raakt.  
Periode: 1945-

Opmerking: Voorbeelden: bijdragen aan Wetboek van Strafrecht, Arbeidswet 1919, Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet), Wegenverkeerswet.

Bron: Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, hoofdstuk 8

(130)

Actor: Minister van V&W  
Handeling: Het voorbereiden van een wet waarin de arbeidsvoorwaarden van het spoorwegpersoneel, in afwijking van de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek 1907, geregeld zullen worden.

Periode: 1907-

Opmerking: Het is nooit tot een afzonderlijke wettelijke regeling gekomen. Tot 1994 bleef het Reglement dienstvoorwaarden gelden. Bij strijdigheid van BW en RDV gaat het RDV voor het BW!

Bron: Van der Meulen, Spoorwetgeving, hoofdstuk 8; Thissen, Rechtspositie NS-er, p. 12

(131)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het, in overleg met de Ministers van Binnenlandse Zaken en van Sociale Zaken, bepalen van het aandeel van de arbeidskosten van de NS in de totale financiële bijdragen aan de NS.

Periode: 1945-

Opmerking: 1. De arbeidskosten vormen een onderdeel van de 'financiële bijdrage openbare dienstverplichtingen' (FOD); voor de systematiek en procedure RO/NS bij de begrotingsvoorbereiding, zie V&W/NS, Nadere regeling VRONS (1987), bijl. VI en toelichting.  
2. In de praktijk volgen de NS-salarissen vrijwel steeds de salarissen van het overheidspersoneel.

Bron: Faber, 150 jaar spoorwegen, pp. 243-244; zie ook onder opmerking

(132)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ  
Handeling: Het op grond van het ARD, art. 79, en RDHL, art. 79-81, goedkeuren of vaststellen van het door de spoorwegdirectie ontworpen Reglement dienstvoorwaarden, RDV (NS), en de wijzigingen hierop.

Periode: 1945-1994

Product: Beschikkingen

Opmerking: 1. Als bestuurders van de spoorwegonderneming en Minister van V&W niet tot overeenstemming komen, kan de minister het reglement zelfstandig vaststellen. Eenmaal in de vijf jaar wordt het RDV herzien.  
2. Aanvankelijk was ook de goedkeuring van het College van Rijksbemiddelaars vereist.  
3. Het RDV NS is per 1 januari 1994 ingevolge de Wet privatisering Spoorwegpensioenfondsen vervallen. Artt. 79-81 RDHL zijn bij koninklijk besluit, Stcrt. 1994, 48, blz. 25, buiten toepassing verklaard.

Bron: KB van 7 april 1903 tot aanvulling van het ARD, Stb. 1903, 96; ARD 1933, art. 104-

106; RDHL 1977, art. 79-81; MvT Wet privatisering SPF, par. 2.4.2; inl. mr. W.W. Timmer (DGV/WJZ), dec. 1995

(133)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ  
Handeling: Het o.g.v. het Tramwegreglement en het Metroreglement goedkeuren, dan wel of vaststellen van het door de spoorwegdirectie ontworpen Reglement dienstvoorwaarden en de wijzigingen hierop.  
Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen  
Bron: TR; MR 1981, art. 76

- *Scheidsgerecht en medische beroepscommissies*<sup>66</sup>

Op grond van het ARD 1933, art. 104-106, en het RDHL 1977, art. 79-81, is er een scheidsgerecht, dat wettelijk tuchtrecht toepast op NS-spoorwegpersoneel: het gerecht doet in hoogste aanleg uitspraak in beroepen terzake van disciplinaire straffen wegens:

- plichtsverzuim,
- het niet voldoen aan eisen van geschiktheid en/of gedrag,
- het niet voldoen aan de voorwaarden die aan de toekenning van een uitkering zijn gesteld.

Het scheidsgerecht bestaat uit drie leden: een voorzitter en twee leden waarvan er een door de directie en een door de appelland wordt benoemd. Belanghebbenden kiezen uit de kandidatenlijsten, die de vakverenigingen en directie hebben opgesteld. De directie voegt een secretaris aan het gerecht toe. Naast het scheidsgerecht zijn er nog twee verschillende medische beroepscommissies, die eveneens paritair zijn samengesteld.

Er is geen hoger beroep mogelijk tegen de uitspraken van scheidsgerecht en beroepscommissies. Kantonrechter en Raden van Beroep zijn niet bevoegd. De 'gewone' rechter kan de uitspraken slechts marginaal toetsen.

(134)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het aanstellen van de voorzitter van het NS-scheidsgerecht, indien de benoeming niet met algemene stemmen geschiedt.  
Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: In het koninklijk besluit van 1903 is nog sprake van vijf leden, waarvan er twee door de spoorwegdienst worden aangewezen en twee door de appelland. De vier leden kiezen - unaniem - de voorzitter en plaatsvervanger.  
Bron: KB van 7 april 1903, Stb. 1903, 96, art. 2b

(135)

Actor: NS-scheidsgerecht  
Handeling: Het onderzoeken en uitspraak doen in beroepen terzake van disciplinaire straffen in arbeidsrechtelijke en sociaalverzekeringsrechtelijke zaken.  
Periode: 1945-  
Product: Rapporten, uitspraken  
Bron: ARD 1933, art. 104-106; RDHL 1977, art. 79-81; Roest, NS-tuchtrechtspraak, pp. 60-61

(136)

Actor: Medische beroepscommissies  
Handeling: Het onderzoeken en uitspraak doen in beroepen terzake van uitslagen van medisch onderzoek.  
Periode: 1945-  
Product: Rapporten, uitspraken  
Bron: Roest, NS-tuchtrechtspraak, pp. 29-32

### 3.7.7 Spoorwegpensioenen

Tussen de pensioenwetgeving voor rijksambtenaren (geregeld in de in 1995 vervallen Algemene burgerlijke pensioenwet) en de pensioenwetgeving voor spoorwegambtenaren bestaat een nauwe samenhang. Om deze reden berustte tussen 1967-1993 de zorg voor de spoorwegpensioenwetgeving bij de Minister van Binnenlandse Zaken. Voor en na die tijd had de Minister van V&W, samen met de Minister van Financiën, de verantwoordelijkheid voor de pensioenvoorzieningen voor spoorwegpersoneel.<sup>67</sup>

Een drietal wetten vormt de grondslag van de spoorwegpensioenregelingen:

- de Pensioenwet voor de spoorwegambtenaren 1925, Stb. 294;
- de Spoorwegpensioenwet 1967, Stb. 138, zoals gewijzigd bij wet van 5 mei 1979, Stb. 379, ingetrokken bij:
- de Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, Stb. 1993, 680, per 1 januari 1994 in werking getreden.

De Spoorwegpensioenwet van 1925 en 1967 treft voor het spoorwegpersoneel de volgende pensioenvoorzieningen:

- een invaliditeitspensioen;
- een ouderdompensioen;
- een vervroegd ouderdompensioen, afgeschaft bij de Spoorwegpensioenwet van 1967;
- een nabestaandenpensioen.

Andere hoofdelementen in de twee pensioenregelingen zijn:

- de pensioenaanspraken, gerelateerd aan toetredingsleeftijd, leeftijd van pensionering en meetende diensttijd;
- de pensioengrondslag, waarbij het pensioeninkomen gekoppeld wordt aan het inkomen van de pensioengerechtigde; de grondslag wordt door de werkgever vastgesteld (Spoorwegpensioenwet 1925, art. 16);
- de aftrek van sociale verzekeringen (b.v. AOW) van het pensioen;
- de vaststelling en uitkering van pensioenen;
- de financiering van de pensioenvoorzieningen, door middel van een kapitaaldeckingsstelsel: bij dit stelsel wordt door middel van premies een reserve gevormd voor toekomstige pensioenaanspraken;
- de wijze van beheer van het fonds.

In 1925 is het Spoorwegpensioenfonds (SPF) ingesteld.<sup>68</sup> Het Spoorwegpensioenfonds is een publiekrechtelijke instelling met rechtspersoonlijkheid. Tot 1967 oefent, onder toezicht van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën, de directie van de Nederlandse Spoorwegen het bestuur, inclusief het geldelijk beheer, van het fonds uit. De directie wordt bijgestaan door een Commissie van Bijstand, bestaande uit door de Minister van V&W aangestelde (ex-)spoorwegambtenaren.

Van 1967 tot 1994 bestaat het pensioenbestuur uit een directie en een raad van toezicht. Bij de directie, die formeel losstaat van de NS-directie, berusten het beheer van het fonds en de toepassing van de wet. De directie legt verantwoording af aan de raad van toezicht, die aan de minister verslag doet van zijn toezichthoudende taak. De leden van de directie en het ondersteunend personeel zijn in dienst van de NS. De administratie van de "deelgenoten" van het pensioenfonds - de spoorwegambtenaren - wordt ook na 1967 door de NS gevoerd en vormt onderdeel van de personeelsadministratie. De Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, Stb. 1993, 680, leidde per 1 januari 1994 tot de privatisering van het Spoorwegpensioenfonds (SPF) in de vorm van de Stichting SPF.

De spoorwegpensioenfondsen die van 1925 t/m 1993 bestonden, zijn bij wet ingesteld en zijn dus te beschouwen als bestuurslichamen in de zin van Grondwet, hoofdstuk 7, i.h.b. art. 134. Hieruit volgt dat de bestuursorganen van de spoorwegpensioenfondsen aan te merken zijn als overheidsorganen in de zin van een "orgaan van een rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld". Alle archiefbescheiden van de spoorwegpensioenfondsen vallen dus onder de Archiefwet.

De Stichting Spoorwegpensioenfonds valt niet onder de Archiefwet.

De handelingen m.b.t. de pensioenvoorzieningen voor spoorwegpersoneel worden primair ingedeeld naar periode: de periode 1925-1966, de periode 1967-1993 en de periode vanaf 1994.

*NB. De - in groten getale uitgevaardigde - uitvoeringsregelingen (algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen) zijn niet geraadpleegd. Ook de Algemene burgerlijke pensioenwet 1966, Stb. 6, waaraan de Spoorwegpensioenwet ontleend is, is buiten beschouwing gebleven. In vervolg op*

het PIVOT-onderzoek dat t.z.t. bij het ABP plaats vindt, kunnen de onderstaande handelingen nader uitgewerkt en aangevuld worden.<sup>69</sup>

#### Pensioenwet voor Spoorwegambtenaren 1925

*NB. Voor de Spoorwegpensioenwetten, zie paragraaf 3.5.8 van dit rapport.*

##### *- Pensioenbestuur*

(137)

Actor: Minister van V&W/DGV  
Handeling: Het benoemen van de vijf leden en aanwijzen van de voorzitter van de Commissie van Bijstand van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1945-1967  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Het secretariaat wordt door de directie van het Spoorwegpensioenfonds verzorgd.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 6, 7

(138)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het, na de Commissie van Bijstand gehoord te hebben, vaststellen van bepalingen ter uitvoering van de Spoorwegpensioenwet 1925.  
Periode: 1945-1967  
Product: Voorschriften  
Opmerking: Sommige voorschriften moeten door de ministers goedgekeurd worden; b.v. art. 12, 26  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 8, 12, 14, 26, 33, 63, 82, 108

##### *- Financieel beheer*

(139)

Actor: Minister van V&W/DGV  
Handeling: Het samen met de Minister van Financiën vaststellen van de rente van deposito's bij de spoorwegmaatschappij(en) of achterstallige stortingen van pensioenfondsgelden.  
Periode: 1945-1953  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Aan de belegging van fondsgelden in het spoorwegbedrijf werd in 1953 een einde gemaakt.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 12; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 78

##### *- (Uitkering van) Pensioenen*

(140)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het nemen van besluiten op verzoeken van spoorwegambtenaren om inkoop van diensttijd en wachtgeldtijd en om bijverzekering ten behoeve van nabestaanden.  
Periode: 1945-1967  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 18-19, 87

(141)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het beslissen over de toekenning, intrekking e.d. van invaliditeitspensioenen aan spoorwegambtenaren.  
Periode: 1945-1967  
Product: Beschikkingen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 24

(142)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds

Handeling: Het ambtshalve of op verzoek toekennen, intrekken e.d. van ouderdomspensioenen en weduwen- en wezenpensioenen aan spoorwegambtenaren en hun nabestaanden.  
Periode: 1945-1967  
Product: Beschikkingen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 36, 38, 39, 55-56, 71

(143)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het beslissen over de toekenning, intrekking e.d. van 'wachteressenpensioenen'.  
Periode: 1945-1967  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: De benaming 'wachteressenpensioenen' komt voor het eerst in de Spoorwegpensioenwet 1967 voor.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 24, tweede lid

(144)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het betaalbaar stellen van pensioenen aan spoorwegambtenaren of hun weduwen en kinderen.  
Periode: 1945-1967  
Product: Beschikkingen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925

(145)

Actor: Minister van V&W/DGV  
Handeling: Het uitkeren van (een deel der) pensioengelden die in plaats van aan de tot vrijheidsstraf veroordeelde of gevluchte spoorwegambtenaren aan de Staat zijn uitbetaald, aan de familie of aan de veroordeelde zelf.  
Periode: 1945-1967  
Product: Koninklijke besluiten  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 68

#### *- Bezwaar en beroep*

(146)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het behandelen van en beslissen over bezwaarschriften tegen beslissingen van de directie inzake het recht op, het bedrag en de betaalbaarheid van het pensioen.  
Periode: 1945-1967  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 72

(147)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het behandelen van en beslissen op bezwaarschriften tegen beslissingen inzake de pensioengrondslag.  
Periode: 1945-1967  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 73

(148)

Actor: Centrale Raad van Beroep  
Handeling: Het behandelen van en beslissen op beroepen tegen beslissingen van de directie van het Spoorwegpensioenfonds op bezwaarschriften.  
Periode: 1945-1967  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1925, art. 74-77

## Spoorwegpensioenwet 1967

### - Pensioenbestuur

(149)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het bepalen van de vestigingsplaats van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993.  
Product: Beschikking  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 1, tweede lid

(150)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het, op voordracht van de directie van de NS, (voor een termijn van vijf jaar) benoemen, ontslaan e.d. van de zes leden van de raad van toezicht en de secretaris van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: De minister wijst uit de leden een voorzitter en plv. voorzitter aan en kan aan de Raad een vergoeding toekennen.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 3-4

(151)

Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het vaststellen van een reglement voor de werkzaamheden van de Raad van Toezicht van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Product: Reglementen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 7

(152)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het goedkeuren van een reglement voor de werkzaamheden van de Raad van Toezicht van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Product: Regelingen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 7

(153)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het geven van aanwijzingen met betrekking tot de toezichthoudende taak van de Raad van Toezicht van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 5-6

(154)

Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het houden van toezicht op de uitvoering van de directietaken en hiervan verantwoording afleggen aan de Minister van Binnenlandse Zaken.  
Periode: 1967-1993  
Product: Jaarverslag raad van toezicht; voorstellen aan de minister omtrent de toepassing van de Spoorwegpensioenwet  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 2, 11

(155)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het, op voordracht van de directie van de NS, benoemen en, de raad van toezicht gehoord, instrueren van ten hoogste drie directieleden van het Spoorwegpensioen-

fonds.  
Periode: 1967-1993  
Product: Benoemingsbeschikkingen, instructies  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 8

(156)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het verantwoording afleggen aan de raad van toezicht van het beleid en de werkzaamheden van de directie.  
Periode: 1967-1993  
Product: Verslagen ed.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 11

(157)  
Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het, op verzoek van de Coördinatie Spoorweg Vakorganisaties of organisaties van gepensioneerden ten laste van het SPF, instellen van een deelnemersraad.  
Periode: 1989-1993  
Product: Instellingsbesluit  
Opmerking: 1. De deelnemersraad bestaat uit vertegenwoordigers van de in de Coördinatie vertegenwoordigde organisaties en door de NS-direktie als representatief aangemerkte organisaties van gepensioneerden.  
2. Op verzoek van de vertegenwoordigde organisaties kan de minister ontheffing verlenen van de verplichting tot instelling.  
3. Met toestemming van de deelnemersraad kan de Raad van Toezicht bij besluit verdere bevoegdheden dan omschreven in de wet aan de deelnemersraad toekennen.  
Bron: Regeling medezeggenschap bij pensioenfondsen 1990

(158)  
Actor: Deelnemersraad  
Handeling: Het gevraagd of ongevraagd adviseren van de Raad van Toezicht over aangelegenheden die het bestuur en beheer van het SPF betreffen.  
Periode: 1989-1993  
Opmerking: De deelnemersraad komt ten minste tweemaal per jaar bijeen. De raad adviseert tenminste over voorgenomen besluiten van algemene strekking, voorgenomen besluiten tot vaststelling van de jaarstukken, voorgenomen overdracht van wiskundige reserves.  
Bron: Regeling medezeggenschap bij pensioenfondsen 1990

(159)  
Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het innemen van een standpunt ten opzichte van de adviezen van de deelnemersraad.  
Periode: 1989-1993  
Bron: Regeling medezeggenschap bij pensioenfondsen 1990

*- Pensioenen algemeen*

(160)  
Actor: Directie Nederlandse Spoorwegen  
Handeling: Het, namens de Directie Spoorwegpensioenfonds, verstrekken van intreed- en uit-treedberichten aan deelgenoten van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Opmerking: Beslissingen van de directie NS terzake worden gelijkgesteld aan beslissingen van de directie Spoorwegpensioenfonds.  
Bron: MvT Spoorwegpensioenwet 1967, hoofdstuk S

(161)  
Actor: Directie Nederlandse Spoorwegen  
Handeling: Het, namens de Directie Spoorwegpensioenfonds, vaststellen van de bijdragegrondslagen van deelgenoten van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Opmerking: Beslissingen van de directie NS terzake worden gelijkgesteld aan beslissingen van de directie Spoorwegpensioenfonds.  
Bron: MvT Spoorwegpensioenwet 1967, hoofdstuk S

(162)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het toekennen van een uitkering ineens ter vervanging van de pensioenaanspraken op het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenfonds 1967, gewijzigd 1979, art. N 1

(163)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het uitkeren van vergoedingen aan gepensioneerden die ingevolge de Algemene Ouderdomswet en de Algemene Weduwen- en Wezenwet premie over het invaliditeits- en het weduwen- en wezenpensioen betalen.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenfonds 1967, gewijzigd 1979, art. N 3

(164)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het beslissen op schriftelijke verzoeken tot inkoop van diensttijd en wachtgeldtijd.  
Periode: 1967-1993  
Product: Beschikkingen  
Bron: Spoorwegpensioenfonds 1967, gewijzigd 1979, art. V 1-8

*- Invaliditeitspensioen*

(165)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het in verband met de inwerkingtreding van de Spoorwegpensioenwet 1967 herberekenen van invaliditeitspensioenen en uitkeringen die krachtens de Spoorwegpensioenwet 1925 toegekend zijn.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. art. T 4, U 20-21, 36

(166)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het aanwijzen van een geneeskundige, bij voorkeur uit de bedrijfsgeneeskundige dienst van de NS, voor het uitvoeren van het geneeskundig onderzoek, voorafgaande aan de beslissing tot toekenning van een invaliditeitspensioen.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. P 1

(167)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het, na geneeskundig onderzoek/behandeling en arbeidsongeschiktheidsverklaring, beslissen over de toekenning, verhoging, intrekking e.d. van invaliditeitspensioenen



aan spoorwegpersoneel.  
Periode: 1967-1993  
Product: Pensioenbeschikkingen op basis van medisch dossier, beschikkingen inzake vergoeding van gedeerde inkomsten  
Opmerking: In de wet wordt een onderscheid gemaakt tussen:  
1. 'normale' gevallen;  
2. bijzondere gevallen of groepen van gevallen waarin de toepassing van de wet "tot een naar het oordeel van de directie onredelijke uitkomst leidt", in welke gevallen de directie, op goedkeuring van de raad van toezicht, ten gunste van de belanghebbende van de letter van de wet kan afwijken.  
De directie kan in verband met de ongeschiktheidsverklaring van de pensioenge-rechtigde een verklaring van herplaatsbaarheid uitgeven.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. E 1, vijfde lid, F 7, derde lid, F 8, 9 en 12, K 1-5, O 1-3

(168)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het eventueel, met instemming van de betrokkene, beschikbaar stellen van revalidatievoorzieningen aan deelgenoten of gepensioneerden in het belang van het behoud, het herstel of de bevordering van hun arbeidsgeschiktheid.  
Periode: 1967-1993  
Product: Beschikkingen, o.m. inzake vergoeding van gedeerde inkomsten  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. P 8

(169)  
Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het goed- of afkeuren van beslissingen van de directie van het Spoorwegpensioen-fonds inzake de toekenning van invaliditeitspensioenen, waarbij uit overwegingen van redelijkheid ten gunste van de belanghebbende van de letter van de wet is afge-weken.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. F 12, J 21

(170)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het op verzoek toekennen van herplaatsingstoelagen aan ongeschikt verklaard en herplaatst spoorwegpersoneel.  
Periode: 1967-1993  
Opmerking: De toelage bedraagt jaarlijks het nadelig verschil tussen de oorspronkelijke pensioen-rechten en het inkomen uit de nieuwe betrekking.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, art. K 6

(171)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het, na advies van een beoordelingscommissie, op verzoek en ambtshalve intrekken van herplaatsingsverklaringen die bij de ongeschiktheidsverklaringen van spoorweg-personeel zijn afgegeven.  
Periode: 1967-1993  
Opmerking: De beoordelingscommissie bestaat uit "deskundigen die met de omstandigheden van het [spoorweg] bedrijf op de hoogte zijn"; MvT, art. K 3, eerste lid.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, art. K 5

#### *- Wachteressenpensioenen*

(172)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het beslissen over de toekenning, intrekking e.d. van wachteressenpensioenen.

Periode: 1967-1993  
Product: Beschikkingen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. E 1, eerste lid, O 1-3

*- Ouderdomspensioenen en weduwen- en wezenpensioenen*

(173)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het in verband met de inwerkingtreding van de Spoorwegpensioenwet 1967 herberekenen van de ouderdomspensioenen en weduwen- en wezenpensioenen en uitkeringen die krachtens de Spoorwegpensioenwet 1925 toegekend zijn.  
Periode: 1967-1993

Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. U 29-31, 36

(174)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het in verband met de inwerkingtreding van de Spoorwegpensioenwet 1967 uitkeren van de aanwezige wiskundige reserve aan degenen die de lopende verzekeringen tot behoud van uitzicht op weduwen- en wezenpensioenen e.d. niet willen voortzetten.  
Periode: 1967-1993

Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. U 23

(175)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het ambtshalve of op verzoek toekennen, intrekken e.d. van ouderdomspensioenen en weduwen- en wezenpensioenen aan spoorwegpersoneel en nabestaanden.  
Periode: 1967-1993  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: In bijzondere gevallen of groepen van gevallen waarin de toepassing van de wet "tot een naar het oordeel van de directie onredelijke uitkomst leidt", is de directie bevoegd, na goedkeuring van de raad van toezicht, ten gunste van de belanghebbende af te wijken van de letter van de wet.

Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. H 1-11, J 21, O 1-3

(176)

Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het goed- of afkeuren van beslissingen van de directie van het Spoorwegpensioenfonds inzake de toekenning van ouderdomspensioenen en weduwen- en wezenpensioenen aan spoorwegpersoneel en nabestaanden, waarbij uit overwegingen van redelijkheid ten gunste van de belanghebbende van de letter van de wet is afgeweken.  
Periode: 1967-1993

Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. H 12, J 21

(177)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het in bijzondere gevallen, na goedkeuring van de raad van toezicht van het Spoorwegpensioenfonds, buiten toepassing laten van de bepalingen betreffende de mededelingsplicht ten aanzien van het gaan genieten van algemeen pensioen of het eindigen van het genot van een algemeen weduwen- en wezenpensioen.  
Periode: 1967-1993

Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, art. J 7

(178)

Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds

Handeling: Het adviseren over kroonbeslissingen inzake vervallenverklaring van uitzicht of recht op een spoorwegpensioen wegens bepaalde daden van onwaardig gedrag.  
Periode: 1967-1993  
Product: Adviezen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. I 1-3

(179)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het voorbereiden van kroonbeslissingen inzake vervallenverklaring van uitzicht of recht op een spoorwegpensioen wegens bepaalde daden van onwaardig gedrag.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. I 1-3

(180)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het na het overlijden van een gepensioneerd deelgenoot toekennen van een uitkering aan weduwen of weduwnaars voor een periode van twee maanden.  
Periode: 1967-1993  
Product: Beschikkingen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. Q 6

(181)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het betaalbaar stellen van de spoorwegpensioenen.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. R 1-4

*- Financieel beheer*

*NB. In deze paragraaf zijn niet de handelingen van de directie m.b.t. het financieel beheer opgenomen.*

(182)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Hert van de NS heffen van pensioenpremies en van op spoorwegpensioenen ingehouden premies ten behoeve van sociale verzekeringen.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. N 4

(183)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het, op aanbeveling van de raad van toezicht Spoorwegpensioenfonds, aanwijzen en toekennen van een vergoeding aan een wiskundig adviseur, toegevoegd aan de directie van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 12

(184)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het, de raad van toezicht gehoord, doen opmaken door de wiskundig adviseur van een actuariële balans van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Product: Actuariële balans, ten minste eenmaal per vijf jaar vastgesteld door de wiskundig adviseur, adviezen van wiskundig adviseur, advies raad van toezicht  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 12

(185)  
Actor: Wiskundig adviseur Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het, op aanwijzing van de Minister van Binnenlandse Zaken, vaststellen en rapporteren over de actuariële balans van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Product: Actuariële balans, adviezen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 12

(186)  
Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het adviseren van de Minister van Binnenlandse Zaken over het financieel beheer van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Product: Adviezen  
Opmerking: Het betreft onder meer:  
- de aanwijzing van een wiskundig adviseur;  
- de actuariële balans.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 12-15

(187)  
Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het aanwijzen van een accountant, de raad van toezicht gehoord, die de administratie en de jaarrekening van het Spoorwegpensioenfonds controleert.  
Periode: 1967-1993  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Het gaat om de externe accountant van de NS.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. L 6

(188)  
Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het, samen met de Minister van Financiën, verstrekken van, dan wel verminderen van verstrekte bijdragen ter dekking van het wiskundig tekort.  
Periode: 1967-1993  
Opmerking: Op het moment van inwerkingtreding van de Spoorwegpensioenwet 1967 bestond er een tekort, dat door een bijdrage in 15 jaarlijkse termijnen weggewerkt zou worden.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. M 2

(189)  
Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het beleggen van de fondsgelden.  
Periode: 1967-1993  
Product: Verantwoordingsstukken, rekeningen ed  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. M 3

(190)  
Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het, samen met de Minister van Financiën, goedkeuren van de door de directie vastgestelde bepalingen ten aanzien van de wijze van belegging van de fondsgelden.  
Periode: 1967-1993  
Product: (ministeriële)regelingen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. M 3

*- Beroep en herziening*

(191)  
Actor: Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het behandelen van en beslissen inzake bezwaren tegen beslissingen van de directie, tenzij deze zijn genomen met de wettelijk voorgeschreven goedkeuring van de

Periode: Raad van Toezicht van het Spoorwegpensioenfonds.  
1967-1993  
Product: Beschikkingen op basis van o.m. verzoek, advies van directie, eventueel rapport medisch onderzoek  
Opmerking: Voor de twee aan de NS gemandateerde handelingen, nl. vaststelling van de bijdragegrondslagen en verstrekking van intree- en uittreeberichten, wordt een beslissing van de directie NS gelijkgesteld aan een beslissing van de directie Spoorwegpensioenfonds; MvT Spoorwegpensioenwet 1967, hoofdstuk S.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. S 1

(192)

Actor: Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het voeren van verweer, mede namens de Raad van Toezicht, in beroepen, ingediend bij de Centrale Raad van Beroep, tegen beslissingen van de directie en Raad van Toezicht van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1967-1993  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. S 2

(193)

Actor: Centrale Raad van Beroep  
Handeling: Het volgens de regels van de Beroepswet behandelen en beslissen inzake beroepen tegen beslissingen van de Raad van Toezicht en de directieraad van het Spoorwegpensioenfonds en tegen kroonbesluiten krachtens de Spoorwegpensioenwet.  
Periode: 1967-1993  
Product: Beschikkingen op basis van o.m. verzoek, advies van directie, eventueel rapport medisch onderzoek  
Opmerking: Voor toelichting op CRvB, gevestigd te Utrecht, zie PIVOT-rapport nr. 17.  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. S 2

(194)

Actor: a. Raad van Toezicht Spoorwegpensioenfonds  
b. Directie Spoorwegpensioenfonds  
Handeling: Het op bepaalde gronden herzien, wijzigen en herstellen van genomen beslissingen.  
Periode: 1967-1993  
Product: Beslissingen  
Bron: Spoorwegpensioenwet 1967, gewijzigd 1979, art. S 3

#### Privatisering van het Spoorwegpensioenfonds

De privatisering van het Spoorwegpensioenfonds (SPF), die onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de Minister van V&W plaats vond, maakte per 1 januari 1994 een eind aan de directe bemoeienis van het rijk met de pensioenregelingen van het NS-personeel. Dit gebeurde bij Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, Stb. 1993, 680.<sup>70</sup>

De privatisering past binnen de verzelfstandiging van de NS en geeft het Spoorwegpensioenfonds een grotere ondernemingsvrijheid, vooral ten aanzien van het beleggingsbeleid. De NS en de vakbonden bepalen voortaan in het CAO-overleg de pensioenregeling. In de plaats van de Spoorwegpensioenwet treedt de Pensioen- en spaarfondsenwet. Ingevolge deze wet heeft de NS inmiddels een bedrijfspensioenfonds opgericht onder de naam Stichting Spoorwegpensioenfonds. De Verzekeringkamer oefent het toezicht daarop uit.

Op het eveneens in de Spoorwegpensioenwet geregelde invaliditeitspensioen zijn inmiddels de algemeen geldende werknemersverzekeringen (WAO, WW, Ziektewet) van toepassing. De invaliditeitspensioenen van het SPF worden dientengevolge omgezet in WAO-uitkeringen.

(195)

Actor: Minister van V&W/DGV  
Handeling: Het agenderen en onderzoeken van mogelijkheden tot privatisering van het Spoorwegpensioenfonds.  
Periode: 1986-1990

- Bron: NS, Jaarverslag 1992; MvT Wet privatisering SPF
- (196)  
 Actor: Minister van V&W/DGV  
 Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid met betrekking tot de privatisering van het Spoorwegpensioenfonds.  
 Periode: 1986-  
 Product: 1. Convenant rijk, NS en Spoorwegpensioenfonds;  
 2. overdracht departementale taak Spoorwegpensioenwet  
 Overlegkader: Bestuurlijk overleg rijk (V&W/BiZa), NS en SPF; Projectgroep ingesteld bij Convenant van 2 mei 1991, art. 5; samenstelling: V&W, BiZA, Financiën, Sociale Zaken en Werkgelegenheid, NS en SPF; voorzitterschap en secretariaat: V&W  
 Opmerking: Voor de wetgeving inzake de privatisering van het Spoorwegpensioenfonds in 1993 en 1994, zie het hoofdstuk wettelijk kader van dit rapport.  
 Bron: Convenant verzelfstandiging Spoorwegpensioenfonds 1991, art. 5
- (197)  
 Actor: Minister van V&W/DGV  
 Handeling: Het uitvoeren van de Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, waar het de waardering van de vermogensbestanddelen die aan het NS-Spoorwegpensioenfonds worden toegerekend, betreft.  
 Periode: 1994-  
 Product: Beschikkingen  
 Opmerking: De handeling betreft:
  - het goedkeuren van de regels, vast te stellen door het bestuur van het Spoorwegpensioenfonds;
  - het aanwijzen van een accountant en van een actuaris, die overleg voert met de accountant en actuaris van de Stichting Spoorwegpensioenfonds.
 Bron: Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds 1993, art. 3
- (198)  
 Actor: Minister van V&W/DGV  
 Handeling: Het uitvoeren van de Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, waar het de overdracht aan het rijk van gereserveerd vermogen ten behoeve van overgenomen aanspraken op invaliditeitspensioenen betreft.  
 Periode: 1994-  
 Product: Overeenkomst rijk, NS en Spoorwegpensioenfonds  
 Opmerking: De meevaller wordt bestemd voor NS-infrastructuur.  
 Bron: Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds 1993, art. 4
- (199)  
 Actor: Minister van V&W/DGV  
 Handeling: Het, in overleg met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, stellen van regels bij de vaststelling van de daglonen, op basis waarvan de uitkeringen ingevolge de Wet op de arbeidsongeschiktheidsverzekering en de Werkloosheidswet berekend worden.  
 Periode: 1994-  
 Product: Ministeriële regeling  
 Bron: Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, art. 16
- (200)  
 Actor: Minister van V&W/DGV  
 Handeling: Het ter uitvoering van hoofdstuk IV van de Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, samen met de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, voorbereiden van bij algemene maatregel van bestuur te stellen nadere regels.  
 Periode: 1994-  
 Product: Algemene maatregelen van bestuur  
 Opmerking: Hoofdstuk IV betreft de overgang naar werknemersverzekeringen en algemene arbeidsongeschiktheidswet.

Bron:	Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, art. 22
(201)	
Actor:	Directie Spoorwegpensioenfonds
Handeling:	Het overdragen van de rechten en plichten van het Spoorwegpensioenfonds aan de Stichting Spoorwegpensioenfonds.
Periode:	1993-1994
Opmerking:	De overdracht wordt in een brief, die als overeenkomst geldt, uitgewerkt.
Bron:	Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds, art. 1-2; MvT par. 2.4.1 en 3.1

### 3.7.8 Vergunningsverlening in het openbaar vervoer

*NB. Deze inleiding geldt ook voor het besloten busvervoer, dat in een volgende paragraaf (3.8) behandeld wordt.*

Aan het eind van de jaren dertig wordt, eerst bij voorlopige regeling en in 1939 bij de Wet autovervoer personen (WAP), een vergunningstelsel ingevoerd voor alle motorrijtuigen waarmee tegen vergoeding personen worden vervoerd.<sup>71</sup> In 1988 wordt de Wet personenvervoer van kracht, die het vergunningstelsel handhaafde. Doel van het vergunningstelsel is vooral het beschermen van de markt. Beide wetten maken een onderscheid tussen:

- lokaal en interlokaal vervoer, d.w.z. vervoer in één gemeente en vervoer in meer dan één gemeente;
- openbaar busvervoer en besloten vervoer, nl. groepsvervoer, toerwagenritten- en ongeregeld vervoer (T- en O-vervoer) en taxivervoer; groepsvervoer is een vorm van geregeld vervoer van b.v. werknemers of scholieren

*(N.B. Voor het besloten personenvervoer, zie de volgende paragrafen van dit rapport).*

#### *- Lokaal en interlokaal vervoer*

Met de vergunningsverlening in het lokaal vervoer heeft het rijk weinig of geen bemoeienis. Burgemeester en wethouders verlenen vergunning aan de vervoerbedrijven en stellen de dienstregeling vast. Vanaf 1988 verstrekken Gedeputeerde Staten de vergunningen voor taxi's.

In de jaren negentig krijgen zeven kaderwetgebieden (BON-gebieden) bevoegdheden op het gebied van het regionaal (openbaar) vervoer. Dit zijn b.v.: de stadsregio Rotterdam, het stadsgewest Haaglanden, het regionaal orgaan Amsterdam. Voor het interlokaal vervoer zijn de hierna te bespreken instanties verantwoordelijk.

#### *- Openbaar busvervoer en besloten vervoer*

Van 1937 tot 1987 was eerst de Commissie Vergunningen Personenvervoer (CVP, tot 1959) en vervolgens de Commissie Vervoervergunningen (CVV) met de vergunningsverlening aan het interlokaal vervoer belast. De vergunningsverlening werd aan een onafhankelijke instantie, en niet aan het rijk toevertrouwd, omdat een onpartijdige afweging van belangen tussen enerzijds railvervoer en busvervoer en anderzijds tussen busvervoerbedrijven onderling gewaarborgd moest worden. Omdat de staat in 1937 een 100 % aandeel in de NS had genomen en in sommige busondernemingen eveneens financiële belangen had, was er reden aan de onpartijdigheid van het rijk te twifelen.

De CVP en de CVV werden als 'zelfstandige bestuursorganen' beschouwd. De Commissies waren onderdeel van het rijk, maar vielen niet onder het hiërarchisch gezag van de minister, omdat deze vanaf 1949 alleen via bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde richtlijnen het vergunningenbeleid kon aansturen.

Vanaf de jaren zestig nam de invloed van de minister op het vergunningenbeleid ten gevolge van de financiering van het openbaar vervoer en een aantal internationale overeenkomsten toe. Eind jaren zeventig wilde het ministerie daarom de vergunningsverlening voor openbaar vervoer aan zich trekken. Dit gebeurde in 1988 bij de invoering van de Wet personenvervoer. Namens de minister verleent de hoofdinspecteur-directeur van Rijkswaterstaat de vergunningen. De IVV-eenheden bereiden de beschikking voor. De vergunningsverlening voor besloten busvervoer werd aan de RVI toegewezen.

In het kader van de decentralisatie is per 1 januari 1998 de verantwoordelijkheid voor het streekvervoer over de weg van het rijk naar de provincies verlegd. Gedeputeerde Staten zijn verantwoordelijk

voor de afstemming en coördinatie van het openbaar vervoer in hun provincie, met uitzondering van het openbaar vervoer in de Kaderwet-regio's. Hierop vooruitlopend zijn aan de drie noordelijke provincies o.g.v. artikel 3 van de Wet personenvervoer ('het experimenteerartikel') in 1996 de taken, bevoegdheden en middelen voor de exploitatie van interlokaal openbaar vervoer overgedragen. Nieuwe vergunningen worden geografisch beperkt.<sup>72</sup>

*- De Adviescommissie Personenvervoer*

De Adviescommissie voor het Vervoer van Personen met Motorrijtuigen - afgekort: Adviescommissie Personenvervoer - werd in 1939 krachtens de WAP, art. 9, ingesteld en in 1987 opgeheven. De Commissie, die in Den Haag gevestigd was, had als taak het vergunning verlenend gezag, d.i. de CVP en de CVV, te adviseren over "aangelegenheden die het algemeen vervoerbelang raken." In de praktijk gebeurde dit bij voornemens tot wijziging of intrekking van vergunningen voor interlokaal openbaar - en groepsvervoer. De leden van de Adviescommissie werden op persoonlijke titel benoemd, op voordracht van ondernemers van autobusdiensten in het groeps- en ongeregeld vervoer en door werknemersorganisaties. De ambtelijke secretaris was werkzaam bij DGV.<sup>73</sup>

*N.B. Voor de benoeming van de leden, zie paragraaf 3.4, advies en overleg, van dit rapport.*

(202)

Actor: Adviescommissie voor het Vervoer van Personen met Motorrijtuigen  
Handeling: Het adviseren van de:  
1. CVP/CVV over voorstellen tot wijziging of intrekking van vergunningen voor interlokale autobusdiensten of groepsvervoer in meer dan één gemeente;  
2. de Minister van V&W over diens voornemen tot wijziging of intrekking van vergunningen voor lokaal personenvervoer ten gunste van interlokaal personenvervoer.  
Periode: 1945-1987  
Product: Adviezen aan CVP/CVV en minister  
Bron: WAP 1939, art. 9; UAP 1939, gewijzigd bij koninklijk besluit van 28 november 1974, Stb. 731, art. 21-28; Staatsalmanak 1987, Q 41

*- De vergunning verlenende commissies*

Zoals in de vorige paragraaf werd uiteengezet, was voor de vergunningsverlening voor het interlokaal vervoer per auto(bus) eerst de Commissie Vergunningen Personenvervoer (CVP) verantwoordelijk, en na 1959 de Commissie Vervoervergunningen (CVV).<sup>74</sup> De CVV verstreekte vergunningen voor zowel het interlokale personenvervoer als voor het goederenvervoer over de weg en binnenwateren. Per 1 januari 1988 werd de Commissie bij de WPV opgeheven.

De CVP en CVV, beide gevestigd te Den Haag, telden drie tot negen leden, die voor vijf jaren door de Kroon benoemd werden. De commissies bestonden elk voor een deel uit vervoerondernemers of hun vertegenwoordigers; de vertegenwoordiger van Gedeputeerde Staten had na 1959 geen stemrecht meer. Het secretariaat bestond uit door de minister aangewezen ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie (in 1959: 14 ambtenaren, in 1986: 90 ambtenaren, in 1987: 30 ambtenaren).<sup>75</sup> De vergunningsverlening werd ambtelijk voorbereid door de Rijksverkeersinspectie (product: adviezen aan CVP/CVV), die tevens met de goedkeuring van de dienstregelingen en tarieven was belast.

In het vergunningenbeleid wordt uitgegaan van een algemeen vervoerbelang. Concurrentie tussen vervoermodaliteiten wordt vermeden. De overheid heeft in het autobusvervoer wél een voorkeur voor streekvervoervergunningen en streekvervoerondernemingen. Vergunningen worden in andere gevallen aan trajectvervoerbedrijven verleend.<sup>76</sup>

(203)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het voorbereiden van kroonbesluiten inzake de benoeming, het ontslag, de bezoldiging of vergoeding van de voorzitter en leden van de Commissie Vergunningen Personenvervoer (1939-1959) en de Commissie Vervoervergunningen (1959-1987).  
Periode: 1945-1987  
Product: Voorstellen voor voordracht, ontslag etc.  
Opmerking: Ten tijde van het Militair Gezag 1-1946 functioneerde de CVP niet.  
Bron: WAP 1939, art. 9-11, gewijzigd bij wet van 9 april 1959; UAP 1939, par. 4, gewijzigd bij kb van 5 mei 1959, Stb. 172 en van 28 november 1974, Stb. 731; Van Marle, Vervoer na de bevrijding, p. 52



(204)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vaststellen van een reglement van orde voor de Commissie Vergunningen Personenvervoer en de Commissie Vervoervergunningen.  
Periode: 1945-1984  
Product: Reglement van orde  
Bron: UAP 1939, gewijzigd bij kb van 28 november 1974, Stb. 731, art. 20, eerste lid

(205)

Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer (1939-1959)  
b. Commissie Vervoervergunningen (1959-1987)  
Handeling: Het vaststellen van instructies voor de - door de minister - aan de CVP en CVV toegevoegde secretaris en andere ambtenaren.  
Periode: 1945-1984  
Product: Instructies  
Bron: UAP 1939, gewijzigd bij kb van 28 november 1974, Stb. 731, art. 20, tweede lid

(206)

Actor: Commissie Vervoervergunningen  
Handeling: Het adviseren van de Minister van V&W over beleidsplannen op het terrein van het personenvervoer.  
Periode: 1959-1987  
Product: Adviezen  
Bron: Boxum, Zelfstandige bestuursorganen, p. 131

(207)

Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer (1939-1959)  
b. Commissie Vervoervergunningen (1959-1987)  
Handeling: Het uitbrengen van jaarverslagen aan de Minister van V&W.  
Periode: 1945-1987  
Product: Jaarverslagen  
Bron: UAP 1939, gewijzigd bij kb van 28 november 1974, Stb. 731, art. 20, derde lid

#### *- De vergunningsprocedure*

De vergunningsprocedure voor interlokale autobusdiensten verloopt van 1939 tot 1987 als volgt<sup>77</sup>:

1. de ondernemer richt zijn aanvraag aan de Commissie, maar dient deze in bij de Inspecteur-Generaal van het Verkeer of de Rijksinspecteur van het Verkeer;
2. ondernemers van reeds bestaande vervoerdiensten kunnen verklaren dat zij de aangevraagde dienst geheel of gedeeltelijk willen uitvoeren;
3. aanvraag en verklaring worden ter inzage gelegd bij de betrokken Rijksinspecteur van het Verkeer; bezwaren kunnen bij hem ingediend worden; de Rijksverkeersinspectie adviseert de Commissie;
4. in een openbare zitting kunnen de aanvraag, verklaring en bezwaren worden toegelicht; de zitting wordt bijgewoond door een Rijksinspecteur;
5. de Commissie neemt een gemotiveerde beschikking.

Bij verlenging, overdracht en wijziging van de vergunning kan de Commissie (tot 1949: op voorstel van de Inspecteur-Generaal van het Verkeer; na 1949: de Directeur-Generaal gehoord) een verkorte procedure toepassen, zonder ter inzagelegging of openbare zitting.

Voor interlokaal groepsvervoer en de uitvoering van toerwagenritten en ongeregeld vervoer (T- en O-vervoer) vindt hoe dan ook geen ter inzagelegging en openbare zitting plaats.

De procedure voor grensoverschrijdend geregeld vervoer is ingewikkelder. Omdat het internationale overleg een onderdeel van de procedure is, is de minister, en niet de Commissie Vergunningen, de vergunningverlenende instantie (zie verder het hoofdstuk besloten busvervoer van dit rapport).<sup>78</sup>

De Inspecteur-Generaal, na 1949 de Directeur-Generaal DGV, kan tijdelijke vergunningen voor interlokaal vervoer verstrekken. Verder verstrekt de RVI toestemming voor iedere rit die krachtens een T- en O-vergunning wordt gereden.

#### Vergunningsvoorwaarden (vestigingseisen)

Vanaf de tweede helft van de jaren zeventig is aan de vergunningsverlening in het beroepspersonenvervoer een aantal voorwaarden gesteld. De voorwaarden betreffen de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, zonder welke een ondernemer, behoudens ontheffing, niet in aanmerking komt voor een vergunning. Deze vestigings- of toetredingseisen zijn neergelegd in een EG-richtlijn 74/562 (zie ook art. 9 WPV) en naderhand in de nationale regelgeving opgenomen (zie b.v. de Wijzigingswet 1973 van de WAP, Stb. 253, art. 56a). De RVI toetst de toetredingseisen, waarvan de minister (lees: de RVI) ontheffing kan verlenen. De vakbekwaamheidseis geldt niet voor het vervoer voor eigen rekening (zie UAP 1939, art. 6a).

De getuigschriften van vakbekwaamheid moeten door de minister erkend zijn.<sup>79</sup> De enige instantie die erkende getuigschriften voor ondernemers in het beroepspersonenvervoer afgeeft, is de Stichting Bureau Examens voor het Beroepspersonenvervoer over de Weg, kortweg: Stichting Examens Personenvervoer (SEP). De doelstelling van de SEP luidt: het doen houden van examens ter verkrijging van diploma's vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer over de weg met personenauto's of met autobussen. De SEP is in 1979 bij notariële akte opgericht en gevestigd in Den Haag. Het bestuur bestaat uit acht leden, die de brancheorganisaties van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en de betrokken overheden - V&W, IPO namens de provincies, VNG namens de gemeenten - vertegenwoordigen. De zetel van de VNG is inmiddels geschrapt, omdat deze organisatie hiervoor geen belangstelling meer had. V&W houdt via haar vertegenwoordiger in het stichtingsbestuur 'toezicht' op de taakuitvoering van de stichting. De SEP is een zelfstandig bestuursorgaan, dat is ingesteld vanuit een "behoefte aan een onafhankelijke oordeelsvorming op grond van specifieke deskundigheid."<sup>80</sup>

Voor het afnemen van examens voor 'werknemersdiploma's' in het personen- en goederenvervoer is er de Stichting Examenbureau Vervoer en Logistiek (EVL). De EVL heeft geen wettelijke taak.

De verklaringen omtrent het gedrag, waarmee aan de eis van betrouwbaarheid wordt voldaan, worden verstrekt door de bevoegde burgemeesters, de bewijzen van kredietwaardigheid door de bevoegde Kamers van Koophandel en Fabrieken.

*N.B. De navolgende handelingen gelden voor alle soorten van het beroepspersonenvervoer, dus ook voor het besloten busvervoer en het taxivervoer.*

(208)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het kennis nemen van mededelingen over het sluiten, wijzigen en opzeggen van aansprakelijkheidsverzekeringen van vervoerbedrijven.  
Periode: 1945-1959  
Bron: UAP 1939, art. 7-13

(209)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aan vergunninghouders verlenen van ontheffing van de plicht tot verzekering.  
Periode: 1945-1959  
Product: Beschikkingen  
Bron: UAP 1939, art. 7-13

(210)

Actor: Stichting Bureau Examens voor het Beroepspersonenvervoer over de Weg (SEP)  
Handeling: Het afgeven van getuigschriften (ondernemersdiploma's) ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid voor het verrichten van openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer.  
Periode: 1978-  
Product:

- voor besloten busvervoerondernemers: vakdiploma beroepspersonenvervoer over de weg, o.b.v. erkend diploma handelskennis en VAM-certificaat;
- voor taxi-ondernemers: vakdiploma beroepspersonenvervoer over de weg met personenauto's, o.b.v. erkend diploma handelskennis en VAM-certificaat.

Bron: Stcrt. 1978, 133 (erkenning diploma vakbekwaamheid beroepspersonenvervoer); UAP 1939, zoals gewijzigd bij amvb van 26 november 1981, Stb. 701, art. 115c; BPV 1987, art. 28; Besluit van 18 december 1987, Stcrt. 248; inl. mw. drs. M.S. van der Woude (SEP), 9 augustus 1996; Werkgroep-Taxivervoer, Advies, p. 5

(211)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het houden van toezicht op het afnemen van examens door de Stichting SEP.  
Periode: 1979-1994  
Product: Rapporten, verslagen ed.  
Bron: Inl. mw. M.S. van der Woude (SEP), 9 augustus 1996

(212)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het via een vertegenwoordiger deelnemen in het bestuur van de Stichting SEP.  
Periode: 1979-  
Product: Bijdragen o.g.v. agendastukken  
Bron: Inl. mw. M.S. van der Woude (SEP), 9 augustus 1996

(213)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het uitreiken van een verklaring van vakbekwaamheid aan vervoerders in het openbaar en besloten busvervoer die kunnen aantonen, dat zij de laatste zes jaar belast zijn geweest met het beheer van een vervoeronderneming krachtens eenzelfde vergunning van de minister als waarvoor de vervoerder nu een vergunning aanvraagt.  
Periode: 1981-  
Product: Verklaringen van praktische werkzaamheid, later van vakbekwaamheid en rapporten van vakbekwaamheidsonderzoeken  
Bron: UAP 1939, zoals gewijzigd bij amvb van 26 november 1981, Stb. 701, art. 115c; BPV 1987, art. 28, tweede en derde lid; RVI, Jaarbericht 1996, bijl. 1

(214)

Actor: Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het uitreiken van een verklaring van vakbekwaamheid aan vervoerders in het taxi-vervoer die kunnen aantonen, dat zij de laatste zes jaar belast zijn geweest met het beheer van een vervoeronderneming krachtens eenzelfde vergunning van de minister als waarvoor de vervoerder nu een vergunning aanvraagt.  
Periode: 1988  
Bron: BPV 1987, art. 28, tweede en derde lid

(215)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het, na overleg met de Minister van Binnenlandse Zaken, aan vervoersbedrijven of -diensten van de overheid afgeven van bewijzen van kredietwaardigheid of toetsen van door de Kamers van Koophandel, ten behoeve van de verlening van vervoervergunningen, afgegeven bewijzen.  
Periode: 1988-  
Opmerking: Bewijzen van kredietwaardigheid voor particuliere vervoerders worden door de Kamers van Koophandel en Fabrieken afgegeven.  
Bron: BPV 1987, art. 26

(216)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van tijdelijke of definitieve ontheffing van de toetredingseisen (vakbekwaamheid, kredietwaardigheid) als voorwaarde voor de verkrijging van een vervoervergunning voor beroepspersonenvervoer.  
Periode: 1973-  
Product: Ontheffingen vakbekwaamheid en kredietwaardigheid  
Opmerking: Ontheffing wordt verleend in geval van overlijden, wettelijke of lichamelijke onbekwaamheid van degene die op grond van het bepaalde in art. 27 BPV voldeed aan de eis van vakbekwaamheid (art. 29 BPV).  
Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd in 1973 en 1979, art. 56a; UAP, zoals gewijzigd bij amvb van 26 november 1981, Stb. 701, art. 115c-h; WPV 1987, art. 9, en BPV 1987, art. 29; Stcrt. 1981, 77 (Richtlijnen t.b.v. het verlenen van ontheffing vakbekwaamheid

taxivervoer), ingetrokken bij regeling Stcrt. 1982, 30

#### Eisen aan vervoerders, bestuurders en materieel

*NB. De handelingen met betrekking tot de eisen gesteld aan reizigersgedrag zijn opgenomen in de paragraaf facetbeleid, sociale veiligheid van dit hoofdstuk.*

De voorbereiding en het toezicht op de naleving van de voorschriften t.a.v. de registratie en veiligheid van voertuigen (kentekenbewijzen en keuringen) berust sinds ca. 1950 bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Voor de handelingen van deze dienst wordt verwezen naar het PIVOT-rapport nr. 18 (*De heilige koe geboekstaafd*).

Voorschriften die betrekking hebben op aanduidingen van bestemmingen, voorzieningen voor gehandicapten, bergruimte voor bagage e.d. in bussen, treinen en taxi's worden o.g.v. de Wegenverkeerswet en de Spoorwegwet gegeven. Voor de regelgeving op dit terrein, zie het hoofdstuk wettelijk kader van dit rapport.

(217)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het goedkeuren van programma's van - functionele - eisen waaraan voor openbaar vervoer bestemde bussen dienen te voldoen, in te dienen door gemeenten en vervoerders die een rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangen en openbaar vervoer per bus verrichten.  
Periode: 1988-ca. 1995  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: De minister heeft, op advies van de Coördinatiecommissie Autobussen Openbaar Vervoer (CAOV), in de Regeling aankoop bussen voor openbaar vervoer, Stcrt. 1987, 250 aanwijzingen gegeven t.a.v. standaards voor de aan te schaffen bussen (zie het hoofdstuk wettelijk kader van dit rapport).  
Bron: BPV 1987, art. 153; Regeling aankoop bussen voor openbaar vervoer, Stcrt. 1987, 250

(218)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het geven van aanwijzingen aan een gemeente of vervoerder die een rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer ontvangt, en die weigert een standaardbus aan te schaffen.  
Periode: 1988-ca. 1995  
Product: Beschikkingen  
Bron: BPV, art. 153, derde lid

(219)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het tot een nader geneeskundig onderzoek ongeldig verklaren van een geneeskundige verklaring van een bestuurder van een autobus of auto, dan wel het onbevoegd verklaren van een onbekwame of ongeschikte bestuurder een autobus of taxi te besturen.  
Periode: 1974-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Voor 1974 was de directeur van de RDW belast met deze taak.  
Bron: UAP 1939, gewijzigd bij amvb van 28 november 1974, Stb. 1975, 69, art. 72, derde lid, 73, 105 en NvT ad AC; BPV, art. 157

(220)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het geven van ontheffingen van de voorschriften van de Inspecteur-Generaal, vanaf 1949 de Directeur-Generaal DGV, inzake verwarming en brandbestrijding voor autobussen voor personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Ontheffingen, aangetekend op het vergunningsbewijs

Bron: WAP 1939, gewijzigd bij amvb van 28 november 1974, Stb. 1975, 731, art. 75, 78

#### Lokaal openbaar vervoer

(221)

Actor: Gedeputeerde Staten

Handeling: Het goedkeuren van regelingen, vastgesteld door een gemeenteraad, inzake aangelegenheden m.b.t. het lokale collectief vervoer waarin niet bij of krachtens de wet is voorzien.

Periode: 1949-1987

Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1949, art. 36

(222)

Actor: Commissie Vergunningen Personenvervoer

Handeling: Het verstrekken van tijdelijke vergunningen voor de uitoefening van autobusdiensten binnen één gemeente.

Periode: 1945-1947

Bron: Vierde Uitvoeringsbesluit SG Departement van Waterstaat 1 juli 1940, ingetrokken bij Wet van 22 november 1947

(223)

Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer (1939-1959)  
b. Commissie Vervoervergunningen (1959-1987)

Handeling: Het adviseren van burgemeester en wethouders over beschikkingen tot verlening, verlenging, intrekking en overdracht van vergunningen voor de uitoefening van autobusdiensten binnen één gemeente.

Periode: 1948-1987

Opmerking: De beschikkingen worden in afschrift meegedeeld aan de Commissie, de Inspecteur-Generaal (na 1949: DG DGV) en de betrokken Rijksinspecteur van het Verkeer

Bron: WAP 1939, gewijzigd 1949, art. 32, 39, 41, 46 e.v.

(224)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het voorbereiden van de intrekking of wijziging door de Kroon van door een gemeente verleende vergunningen voor de uitoefening van autobusdiensten en groepsvervoer binnen één gemeente.

Periode: 1945-1987

Product: Adviezen, mededelingen aan de CVP, sedert 1959 CVV

Opmerking: De vergunning kan ingetrokken worden, als interlokaal vervoer een betere optie is. De Raad van State wordt gehoord.

Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd bij wet van 9 april 1959, art. 33-34; UAP 1939, art. 44

#### Interlokaal openbaar vervoer over de weg

*NB. Voor grensoverschrijdend openbaar vervoer, dat met vergunninghouders voor besloten busvervoer wordt verricht, zie paragraaf besloten busvervoer.*

#### *Vergunningen o.g.v. de Wet autovervoer personen 1939*

In de periode 1940-1947 was de WAP feitelijk niet meer van kracht.<sup>81</sup> Vergunningen die voor mei 1940 waren verleend, werden bij het Vierde Uitvoeringsbesluit van de secretaris-generaal van het Departement van Waterstaat van 1 juli 1940 buiten werking gesteld. Indien de vervoerbehoefte hierom vroeg, kon de Commissie Vergunningen Personenvervoer de oude vergunningen handhaven, dan wel tijdelijke vergunningen afgeven. Bij Wet van 22 november 1947, Stb. H 386, trok de regering de gehandhaafde bezettingsmaatregelen in en verklaarde zij de WAP weer van kracht.

(225)

Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer (1939-1959)  
b. Commissie Vervoervergunningen (1959-1987)

Handeling: Het in een 'algemene' procedure op aanvraag van een ondernemer, op verzoek van een Rijksinspecteur (in geval van wijziging of intrekking) of ambtshalve besluiten over de verlening, overdracht, wijziging, verlenging en intrekking van vergunningen voor de uitoefening van autobusdiensten in meer dan één gemeente.

Periode: 1948-1987

Product: Beschikkingen o.b.v. aanvragen en verklaringen van ondernemers, ingediend bij één van de Rijksinspecteurs van het Verkeer, afschriften van ingediende bezwaren van belanghebbenden, processen-verbaal van openbare zittingen, correspondentie en mededelingen met/aan betrokken gemeenten, openbaarmakingen

Opmerking: 1. De algemene procedure omvat een ter inzagelegging en een openbare zitting.  
2. De geldigheidsduur van de vergunning is ten hoogste tien jaar.

Bron: WAP 1939, gewijzigd 1959 en 1973, art. 12-24; UAP 1939, art. 29-43

(226)

Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer (1939-1959)  
b. Commissie Vervoervergunningen (1959-1987)

Handeling: Het in een 'korte' procedure op aanvraag, verzoek en ambtshalve besluiten over de wijziging, overdracht, verlenging en intrekking van vergunningen voor de uitoefening van autobusdiensten in meer dan één gemeente.

Periode: 1948-1987

Product: Beschikkingen o.b.v. aanvragen en verklaringen van ondernemers, ingediend bij één van de Rijksinspecteurs van het Verkeer, afschriften van ingediende bezwaren van belanghebbenden, processen-verbaal van openbare zittingen, correspondentie en mededelingen met/aan betrokken gemeenten, openbaarmakingen

Opmerking: 1. De 'korte' procedure omvat geen ter inzagelegging en openbare zitting en wordt gevolgd in de gevallen dat er geen of geringe wijzigingen zijn opgetreden.  
2. De geldigheidsduur van de vergunning is ten hoogste tien jaar.

Bron: WAP 1939, gewijzigd 1959 en 1973, art. 12-24; UAP 1939, art. 29-43

(227)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het op basis van de WAP 1939 ambtelijk voorbereiden en adviseren van de CVP/CVV over besluiten over de verlening, overdracht, wijziging, verlenging en intrekking van vergunningen voor de uitoefening van autobusdiensten in meer dan één gemeente.

Periode: 1945-1987

Product: Adviezen o.b.v. aanvragen en verklaringen van de ondernemers, ingediend bij één van de Rijksinspecteurs van het Verkeer, ingediende bezwaren van belanghebbenden, processen-verbaal van openbare zittingen

Bron: WAP 1939, art. 12-24

(228)

Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer (1946-1947)  
b. Minister van V&W/Inspecteur-Generaal van Verkeer (1948-1949)  
c. Voorzitter CVP/CVV (1949-1987)

Handeling: Het op basis van de WAP 1939 en het Vierde Uitvoeringsbesluit van 1940 "in bijzondere omstandigheden" verlenen, verlengen en intrekken van tijdelijke vergunningen voor de uitoefening van autobusdiensten in meer dan één gemeente.

Periode: 1946-1987

Product: Beschikkingen o.b.v. aanvragen en verklaringen van ondernemers, ingediend bij één van de rijksinspecteurs van het Verkeer

Opmerking: De geldigheidsduur van de vergunning, die tweemaal verlengbaar is, is ten hoogste twee jaar.

Bron: WAP 1939, art. 23; Van Marle, Vervoer, pp. 52-54

(229)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het o.g.v. de WAP 1939 verstrekken van vergunningsbewijzen voor interlokaal personenvervoer voor gebruik in de auto(bus).  
 Periode: 1945-1987  
 Product: Vergunningsbewijzen  
 Bron: WAP 1939, art. 57-59; UAP 1939, art. 48-50

*Vergunningen o.g.v. de Wet personenvervoer 1987*

Criteria voor de verlening van vergunningen zijn de wenselijkheid van het vervoer en het financieel belang van het rijk, en verder de drie wettelijke eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid (de vestigingseisen, zie verder de paragraaf vergunningsvoorwaarden). De eis van kredietwaardigheid geldt niet meer voor de taxibranche.

De minister kan op verzoek zijn bevoegdheden inzake de vergunningsverlening en het vaststellen van een dienstregeling overdragen aan lagere overheden, als:

- er sprake is van zg. verlengd lokaal vervoer tussen een centrumgemeente en randgemeenten, dat een geïntegreerd onderdeel vormt van het lokale vervoer in de centrumgemeente; de minister kan zijn bevoegdheid overdragen aan B&W van die centrumgemeente (WPV, art. 21);
- gemeenten hun bevoegdheden inzake lokaal openbaar vervoer hebben overgedragen aan een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam (WPV, art. 25, lid 1-3).

Als gemeenten in een samenwerkingsgebied als bedoeld in de Kaderwet bestuur in verandering (Stb. 394, 1994) hun bevoegdheden inzake lokaal openbaar vervoer hebben overgedragen aan een regionaal openbaar lichaam als bedoeld in die wet, oefent dit lichaam de bevoegdheden uit (WPV, art. 25, zoals gewijzigd in 1994, lid 4-6).

Verantwoordelijke bestuursorganen	soorten openbaar vervoer		
	lokaal	regionaal	interlokaal
minister V&W			tot 1997
gedeputeerde staten provincies			vanaf 1998
besturen regionale openbare lichamen (Kaderwetgebieden)		vanaf 1996	
B&W gemeenten	vanaf 1939	indien bevoegdheden door minister (vanaf 1997 GS) aan de gemeente zijn overgedragen	
besturen samenwerkingslichamen gemeenten		vanaf 1994 tot 1997, m.u.v. voor 1997 ingestelde lichamen	

*Tabel 1: Bestuursverantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer*

In het kader van de decentralisatie is per 1 januari 1998 de verantwoordelijkheid voor het streekvervoer over de weg van het rijk naar de provincies verlegd. Gedeputeerde Staten zijn dan verantwoordelijk voor de afstemming en coördinatie van het openbaar vervoer in hun provincie, met uitzondering van het openbaar vervoer in de Kaderwet-regio's. Hierop vooruitlopend zijn aan de drie noordelijke provincies o.g.v. het experimenteerartikel 3 van de Wet personenvervoer in 1996 de taken, bevoegdheden en middelen voor de exploitatie van interlokaal openbaar vervoer overgedragen. Nieuwe vergunningen worden geografisch beperkt.

In bovenstaande tabel zijn de verantwoordelijkheden van de verschillende bestuurslagen voor het openbaar vervoer uitgebeeld. Dezelfde verdeling van verantwoordelijkheden geldt voor de vaststelling van de dienstregeling en van de financiële bijdrage in de exploitatie van het openbaar vervoer.

(230)

Actor: a. Minister van V&W/RWS/RD/IVV-eenheid  
 b. Gedeputeerde Staten

Handeling: Het op verzoek of ambtshalve verlenen, wijzigen en intrekken van vergunningen voor de uitoefening van interlokaal openbaar personenvervoer.

Periode: a. 1988-1996  
b. 1997-

Product: Vergunningen op basis van ingediende verklaringen van goed gedrag (sedert 1 februari 1994 eenmaal per vijf jaar te overleggen), bewijzen van kredietwaardigheid, afgegeven door de betrokken Kamer van Koophandel en Fabrieken, erkende getuigschriften van met goed gevolg afgelegde examens, adviezen van derden

Overlegkader: Gedeputeerde Staten i.g.v. vergunningen (t/m 1996)

Opmerking: 1. Tot 1993 publiceert de minister de vergunning; bij Besluit van 4 juni 1992, Stb. 422, in werking getreden per 1 januari 1994, is deze verplichting komen te vervallen.  
2. De vergunning wordt voor bepaalde of onbepaalde tijd verleend.  
3. De bevoegdheid van GS geldt niet voor interlokaal vervoer vanuit of naar enkele (centrum)gemeenten.

Bron: WPV 1987, art. 5-8, 16, 20, 24a; Ministeriële Regeling experiment decentralisatie noordelijke provincies 1996-1998; voorstel Wijzigingswet 1996, art. 16

(231)

Actor: a. Minister van V&W/RWS/RD/IVV- eenheid (tot 1997)  
b. Gedeputeerde Staten (vanaf 1997)

Handeling: Het op verzoek aan burgemeester en wethouders van een gemeente overdragen (of beëindigen van de overdracht) van de bevoegdheid tot verlening van een vergunning voor interlokaal openbaar vervoer vanuit of naar die gemeente.

Periode: a. 1988-1996  
b. 1997-

Product: Delegatiebesluiten

Overlegkader: Belanghebbende gemeenten, Gedeputeerde Staten

Opmerking: Het betreft gemeenten die een dienstregeling voor lokaal openbaar vervoer hebben vastgesteld. De overdracht geschiedt na 1996 o.g.v. de Provinciewet art. 107. De overgedragen bevoegdheden blijven na de invoering van de decentralisatie per 1 januari 1998 voorts nog van kracht, voor zolang de minister dit doelmatig acht.

Bron: WPV, art. 20, tweede lid, en art. 21; bijl. HdTK 1995-1996, 24 686, nr. 3

(232)

Actor: Gedeputeerde Staten

Handeling: Het adviseren van de Minister van V&W over de verlening, wijziging en intrekking van vergunningen voor het verrichten van interlokaal openbaar vervoer en over de voorgenomen overdracht van zijn bevoegdheden inzake interlokaal openbaar vervoer binnen de provincie.

Periode: 1988-1996

Opmerking: Het gaat om de overdracht van bevoegdheden aan gemeenten, openbare lichamen ingevolge gemeenschappelijk regeling en Kaderwetgebieden. De overgedragen bevoegdheden blijven na de invoering van de decentralisatie per 1 januari 1998 voorts nog van kracht, voor zolang de minister dit doelmatig acht.

Bron: WPV, art. 20; voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. IV

(233)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD/IVV- eenheid

Handeling: Het aan een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam of o.g.v. de Kaderwet bestuur ingesteld regionaal openbaar lichaam overdragen, wijzigen of beëindigen van de overgedragen bevoegdheid tot verlening van een vergunning voor interlokaal openbaar vervoer.

Periode: 1988-

Product: Beschikkingen

Overlegkader: Gedeputeerde Staten, vervoerders

Opmerking: 1. In het geval van overdracht van bevoegdheden aan een regionaal openbaar lichaam, "regelt de minister voor zover nodig de overgang van de bevoegdheden inzake het interlokaal openbaar vervoer naar het regionaal openbaar lichaam."



(WPV, art. 25, lid 6, zoals gewijzigd bij de Wet Stb. 1994, 396). Er is hier dus sprake van een feitelijke, niet van een formele overdracht.

2. In het kader van de bevoegdheidsoverdracht worden Gedeputeerde Staten van de betrokken provincie om advies gevraagd. De overgedragen bevoegdheden blijven na de invoering van de decentralisatie per 1 januari 1998 vooralsnog van kracht, voor zolang de minister dit doelmatig acht.

Bron: WPV, art. 20, eerste lid, en art. 25, gewijzigd bij de Wet van 21 april 1994, Stb. 396; voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. 25 en art. IV

### Interlokaal vervoer per rail

Op grond van de Reorganisatiewet spoorwegbedrijf 1937, Stb. 520, art. 6, heeft de Minister van V&W in 1937 een algemene exploitatieconcessie aan de NS verleend (Stcrt. 1937, 253). Voor de aanleg of uitbreiding van spoorwegen waren aanvullende concessies nodig (zie daarvoor het hoofdstuk infrastructuur). Voor de exploitatie van die nieuwe spoorwegen werd een aparte concessie verleend.

Naast de NS exploiteerden tot na de Tweede Wereldoorlog tal van regionale maatschappijen een interlokale tramweg. Deze konden ook goederenvervoer verzorgen, zoals b.v. de Zeeuwsch Vlaamsche Tramweg Maatschappij, die in de herfstmaanden suikerbieten vervoerde. Na de oorlog beleefden deze lijnen een korte tijd van opleving, maar vanaf 1948 werden zij vervangen door busdiensten en opgebroken.<sup>82</sup>

Na de invoering van de Wet personenvervoer in 1988 zijn alle exploitatieconcessies, die in principe voor onbepaalde tijd golden, omgezet in vergunningen voor bepaalde tijd. De aanlegconcessies gelden echter nog. Bij brief van 31 januari 1997 heeft NSR een vergunning voor onbepaalde tijd verkregen voor zowel het verrichten van interlokaal openbaar vervoer per trein als voor het verrichten van interlokaal openbaar vervoer per bus. In die brief is NSR meegedeeld dat met de verlening van die vergunning de aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen verleende concessie tot exploitatie van spoor- en tramwegen, welke was verleend ingevolge de Wet van 26 mei 1937, is vervallen, voorzover het betreft het vervoer van personen.

Nadat de NS zestig jaar lang een monopoliepositie heeft ingenomen, is er nu een tweede railvervoer-exploitant. Rederij Lovers heeft in augustus 1996 een treindienst op de lijn Amsterdam-IJmuiden geopend. In september 1996 heeft Rederij Lovers een vergunningsaanvraag bij het ministerie ingediend voor nog eens vier treindiensten op het 'NS-net'. In 1997 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de vergunning van Lovers uitgebreid met de trajecten: Amsterdam CS-Haarlem, Amsterdam CS-Lisse Keukenhof-Leiden Centraal [alleen tijdens de openstellingsperiode van de Keukenhof], Utrecht CS-Hilversum en Leiden -Den Haag CS v.v.

Voor de exploitatie van museumlijnen is geen vergunning vereist.

(234)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het o.g.v. art. 6 van de Wet spoorwegbedrijf 1937 vanwege de Kroon aan de NV Nederlandse Spoorwegen verlenen dan wel het wijzigen van een algemene exploitatieconcessie en aanvullende concessies.  
Periode: 1945-1995  
Product: o.m. Concessie 1937, Stcrt. 253  
Opmerking: Voor exploitatieconcessies uitsluitend voor goederenvervoer, zie het rapport goederenvervoer.  
Bron: Wet spoorwegbedrijf 1937, art. 6; Concessie 1937, sedertdien gewijzigd, art. 3

(235)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het o.g.v. art. 2-3 van de L.T.-wet 1900/1917 vanwege of namens de Kroon verlenen/wijzigen van concessies aan de NV Nederlandse Spoorwegen en andere vervoermaatschappijen voor de exploitatie van lokaalspoor- en tramwegen.  
Periode: 1945-1995  
Opmerking: 1. Voor exploitatieconcessies uitsluitend voor goederenvervoer, zie het deelrapport

goederenvervoer.

2. Ontheffing kan verleend worden in de gevallen waarin reeds concessie was verleend voor de inwerkingtreding in 1917 van de wettelijke eis van een door of vanwege de Kroon verleende concessie.

Bron: L.T.-wet, zoals gewijzigd bij Wet van 26 maart 1980, Stb. 192, art. 2 en 3

(236)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het o.g.v. de WPV 1987 verlenen, wijzigen, erkennen van vergunningen voor de uitoefening van interlokaal openbaar personenvervoer door:

- a. de Nederlandse Spoorwegen;
- b. andere spoorwegondernemingen dan de NS.

Periode: a. 1988-  
b. 1995-

Product: Vergunningen op basis van ingediende verklaringen van goed gedrag (sedert 1 februari 1994 eenmaal per vijf jaar te overleggen), bewijzen van kredietwaardigheid, afgegeven door de betrokken Kamer van Koophandel en Fabrieken, erkende getuigschriften van met goed gevolg afgelegde examens, adviezen van betrokken lagere overheden

Opmerking: 1. De minister publiceert de vergunning (bij Besluit van 4 juni 1992, Stb. 422, in werking getreden per 1 januari 1994, is deze verplichting komen te vervallen).  
2. Buitenlandse exploitatievergunningen worden op basis van wederkerigheid erkend

Bron: WPV 1987, art. 5-8, 16, 20, 24a; V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk; voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. 16a; bijl. HdTK 1995-1996, 23 645, nr. 27

### 3.7.9 Voorzieningen en dienstregelingen

Omdat het openbaar vervoer een maatschappelijk nutsfunctie heeft, heeft de overheid een verantwoordelijkheid voor goede openbaar vervoervoorzieningen. Deze zorg is het eerst in het trein- en tramvervoer tot uitdrukking gekomen. Zo bevat de Spoorwegwet regels over de vervoerplicht van spoorwegbedrijven. Vanaf de jaren dertig is ook het openbaar vervoer over de weg onderwerp van bestuurlijke zorg. In art. 4 van de Wet personenvervoer (WPV) is deze zorg wettelijk verankerd.

Naast en in plaats van de traditionele vervoersoorten verschijnen vanaf de tweede helft van de jaren zeventig vervoervoorzieningen die inspelen op de vraag en de behoefte van reizigers. Recentelijk spreekt men van *collectief vraagafhankelijk vervoer* (CVV). Op lokaal niveau zijn de buurt- en belbus de bekendste verschijningsvormen van CVV. Op interlokaal niveau moeten Interliners een sneller vervoer verzorgen, liefst in de plaats van individueel autovervoer.

De openbare vervoervoorzieningen worden in gedetailleerde vorm neergelegd in openbare dienstregelingen. In art. 1 van de Wet personenvervoer (WPV) wordt dienstregeling omschreven als een "voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden". De dienstregelingen vormen één van de voornaamste sturingsinstrumenten voor de overheid. De overheid keurt de dienstregelingen dan ook goed, nadat eerst uitgebreid overleg met de betrokken overheden en vervoerders en met andere belanghebbenden heeft plaats gevonden. De vervoerders moeten volgens dienstregeling hun vervoerdiensten uitvoeren (vervoerplicht!). Om behoefte en aanbod van de diensten goed op elkaar af te stemmen, zijn vanaf de jaren zeventig voor de diverse vervoersoorten normeringssystemen ontwikkeld, eerst voor het streekvervoer, daarna voor het treinvervoer en tenslotte voor het lokaal vervoer. Het betreft het Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer (NVS, 1977). Per 1 januari 1993 is het vervangen door een vervoersafhankelijk kostenormeringssysteem, het Normeringssysteem Voorzieningenniveau Treindienst (NVT) en een netnormeringssysteem voor het stadsvervoer.<sup>83</sup> De normeringssystemen worden krachtens de WPV bij ministeriële regeling vastgesteld (zie verder het hoofdstuk wet- en regelgeving van dit rapport).

Er is, zeker in de laatste jaren, een nauwe samenhang aangebracht tussen de stelsels voor normering, vervoeropbrengsten en rijksbijdragen in het openbaar vervoer (zie par. 12 en 13).

In het Geïstitutioniseerd Overleg Openbaar Vervoer (GOOV) werden de verschillende vervoerwijzen op elkaar afgestemd.

Op grond van EG-regelgeving is m.i.v. 1 juli 1992 de goedkeuring door het rijk van NS-dienstregelingen komen te vervallen.

(237)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Normeringssystemen voorzieningenniveau, bijdragen in het GOOV, rapporten in de reeks Voorzieningenniveau openbaar stadsvervoer, ca. 1980-1992  
Overlegkader: BOS, BOV; Werkgroep Voorzieningenniveau (BOS, BOV, V&W), ca. 1980  
Opmerking: Voor de - jaarlijks vastgestelde - regelingen voorzieningenniveau lokaal en interlokaal openbaar vervoer, zie hoofdstuk wet- en regelgeving.  
Bron: Jaarverslag BOS 1979, p. 5; NVS

(238)

Actor: Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het coördineren van de afstemming in het stads- en streekvervoer.  
Periode: 1998-  
Product: Aanbevelingen en commentaar gemeenten  
Opmerking: De provincie is vanaf 1998 verantwoordelijk voor de totstandkoming van het provinciaal integrale verkeer- en vervoerbeleid. Toetsingskader is het provinciaal verkeers- en vervoerplan. Gedeputeerde Staten kunnen "dringende aanbevelingen" geven aan burgemeester en wethouders van inliggende gemeenten over de essentiële onderdelen van de dienstregelingen die bij de afstemming van openbaar vervoer van belang zijn.  
Bron: Voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. 26 en MvT, par. 4

#### Lokaal vervoer

(239)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het bij algemene maatregel van bestuur vaststellen van bepalingen met betrekking tot de dienst en het gebruik van tramwegondernemingen.  
Periode: 1900-  
Product: Beschikkingen  
Bron: L.T.wet 1900, gewijzigd 1984, art. 4 en 4a

(240)

Actor: a. Minister van V&W/RWS/RD  
b. Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het bij de voorbereiding van de vast te stellen dienstregeling voeren van overleg met de gemeenten over de samenhang tussen het lokale en interlokale openbaar vervoer.  
Periode: a. 1988-1997  
b. 1998-  
Bron: WPV 1987, art. art. 14, derde lid; Wijzigingsvoorstel 1996, art. 14

(241)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vaststellen van de dienstregelingen voor lokaal openbaar personenvervoer per trein.  
Periode: 1988-1992  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: In 1992 komen de goedkeuringen van NS-dienstregelingen te vervallen op grond van EG-verordening 1893/91 en EG-richtlijn 91/440. Zie besluit 19 mei 1993 Stb. 291.  
Bron: Besluit personenvervoer 1987 Stb. 506, art. 30

## Interlokaal vervoer over de weg

### *o.g.v. de Wet autovervoer personen 1939*

(242)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het goedkeuren van de (tussentijdse wijziging van de), dan wel toestemming verlenen voor de voorlopige vaststelling van de dienstregeling van autobusdiensten en van groepsvervoer in meer dan één gemeente.  
Periode: 1945-1987  
Product: Goedkeuringsbeschikkingen o.b.v. ingediende ontwerpen, inventarisatie van wensen van belanghebbenden, adviezen provincie(s), aanwijzingen omtrent publicatie, aankondigingen in nieuwsbladen  
Opmerking: De dienstregeling van autobusdiensten heeft in de regel eenzelfde geldigheidsduur als de dienstregeling van de NS.  
Bron: UAP 1939, gewijzigd 1974, art. 56-65

(243)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het goedkeuren van afwijkingen van de dienstregeling van autobusdiensten en van groepsvervoer in meer dan één gemeente.  
Periode: 1945-1987  
Product: Beschikkingen  
Bron: UAP 1939, gewijzigd 1974, art. 60, 64

(244)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het in geval van oorlog of oorlogsgevaar en andere buitengewone omstandigheden vaststellen van een afwijkende dienstregeling van autobusdiensten en van groepsvervoer in meer dan één gemeente.  
Periode: 1945-1987  
Bron: UAP 1939, gewijzigd 1974, art. 59

(245)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het kennis nemen van maandelijks te verstrekken gegevens, in te dienen door de ondernemers van interlokaal vervoer, bij de tot goedkeuring van de dienstregeling en tarieven bevoegde Rijksinspecteur van het Verkeer.  
Periode: 1945-1959  
Product: Ingevulde formulieren  
Opmerking: Het gaat om gegevens over het aantal afgelegde ritten en de daarbij vervoerde reizigers.  
Bron: UAP 1939, art. 116-118

(246)

Actor: Officieren van justitie bij de rechtbanken  
Handeling: Het kennis nemen van door ondernemers van vervoersdiensten per vaartuig of niet-gemotoriseerd rijvoertuig in te dienen afdrukken of afschriften van aankondigingen, met een exemplaar van het nieuwsblad waarin de aankondiging is geplaatst.  
Periode: 1945-  
Bron: WOV 1926, gewijzigd 1939, art. 5

### *o.g.v. de Wet personenvervoer 1987*

Van overheidszijde zijn de bestuursorganen waaraan de vaststelling van vergunningen is opgedragen, eveneens verantwoordelijk voor de goedkeuring of vaststelling van de dienstregeling. Dit betekent dat gemeenten die op het gebied van het openbaar vervoer samenwerken in een openbaar lichaam, de bevoegdheden inzake het interlokaal vervoer uitoefenen (zie verder de toelichting in de

paragraaf vergunningsverlening interlokaal openbaar vervoer). Ten minste eenmaal per jaar moet de dienstregeling goedgekeurd/vastgesteld worden. Essentieel onderdeel van de procedure is de afstemming met andere vervoervoorzieningen.

De procedure voor de goedkeuring/vaststelling van dienstregelingen in het streekvervoer wisselde in de loop der tijden, maar ruwweg verloopt het proces tot dusverre als volgt:<sup>84</sup>

- de vervoerder stelt Gedeputeerde Staten en naburige vervoerbedrijven op de hoogte van zijn plannen voor de nieuwe dienstregeling en vraagt hen om commentaar;
- uiterlijk zes maanden voor ingang van de dienstregeling dient de vervoerder bij de minister een voorstel in, waarin de verschillen met de geldende dienstregeling duidelijk worden aangegeven en waaraan commentaren en benodigde gegevens zijn toegevoegd;
- binnen de gestelde termijn geeft de minister eventueel aanwijzingen waaraan de vervoerder bij de voorbereiding moet voldoen;
- na toetsing keurt de minister - ten minste vier weken voor ingang van de dienstregeling - de concept-dienstregeling goed en maakt hij de goedkeuring en de geldigheidsduur in de Staatscourant bekend.

Randvoorwaarden en criteria voor de toetsing van de dienstregeling zijn de financiële mogelijkheden, het (minimum)voorzieningenniveau en de vervoersparallelliteit, en de eventuele aanwijzingen van de minister (art. 38 BPV).

Vraagafhankelijk vervoer wordt beschouwd als aanvullend of vervangend vervoer, indien een minimumvoorziening in een bepaald gebied niet meer mogelijk is. Voor deze en andere vormen van interlokaal vervoer gelden aanvullende voorschriften.

Per 1 januari 1997 heeft het rijk, overeenkomstig het Verdi-convenant van 29 maart 1996, zijn bevoegdheden inzake het stads- en streekvervoer gedecentraliseerd naar de provincies, kaderwetgebieden en een aantal gemeenten. Deze zijn dan ook verantwoordelijk voor het vergunningenbeleid, de voorzieningen en dienstregelingen en voor de verdeling van de door het rijk toegekende bijdragen. Momenteel wordt de Wet personenvervoer met het oog hierop herzien.<sup>85</sup>

(247)

Actor:	a. Minister van V&W/RWS/RD b. Gedeputeerde Staten
Handeling:	Het tenminste eenmaal per jaar goedkeuren, wijzigen of vanaf 1998 vaststellen van dienstregelingen voor het verrichten van interlokaal openbaar vervoer, alsmede het bekend maken van de dienstregelingen of wijzigingen hiervan.
Periode:	a. 1988-1997 b. 1998-
Product:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Goedkeuringsbeschikkingen en bekendmakingen o.b.v. voorstellen van vervoerders voor een (wijziging van de) dienstregeling, aanwijzingen van de minister aan de vervoerders voor het opstellen van voorstellen, adviezen van Gedeputeerde Staten, commentaren van belanghebbenden;</li><li>• vrijstellings- en opheffingsbeschikkingen van een minimumvoorziening op verzoek van de vervoerder of wijzigingen ambtshalve</li></ul>
Overlegkader:	a. B&W en bestuursorganen ingesteld bij gemeenschappelijke regeling over de samenhang tussen het lokale en het interlokale openbaar vervoer of over de samenhang binnen het interlokale openbaar vervoer; Gedeputeerde Staten van betrokken provincies; b. andere provinciebesturen i.g.v. grensoverschrijdende lijnen, de Minister van V&W, andere bevoegde instanties
Opmerking:	Ook het goedkeurende orgaan kan om dringende redenen de dienstregeling tussentijds wijzigen.
Bron:	WPV, art. 14, derde lid, art. 17-20; BPV, art. 35-39, 43-44; voorstel Wijzigingswet 1996, art. 17-20; Regeling voorzieningenniveau interlokaal openbaar vervoer 1996, art. 3; Goedkeuringsbeschikking Stcrt. 1997, 84

(248)

Actor:	Gedeputeerde Staten
Handeling:	Het adviseren van de Minister van V&W over de jaarlijkse voorstellen van vervoerbe-

- drijven voor nieuwe dienstregelingen, dan wel wijzigingen hiervan, voor het verrichten van interlokaal vervoer.
- Periode: 1988-1997  
Product: Adviezen inzake dienstregelingen, o.b.v. verzoeken Minister van V&W of vervoerder  
Bron: WPV 1987, art. 20; BPV, art. 35-36
- (249)  
Actor: Minister van V&W/RWS/RD  
Handeling: Het voeren van overleg met burgemeester en wethouders, aan wie de minister de bevoegdheid tot vergunningsverlening voor het interlokale openbaar vervoer vanuit of naar een gemeente heeft overgedragen, over de samenhang met het overige interlokale openbaar vervoer, dan wel het vaststellen van de dienstregeling, indien het verplichte overleg met de belanghebbende gemeenten niet tot overeenstemming heeft geleid.
- Periode: 1988-1997  
Product: Voorstellen van vervoerders voor een dienstregeling, aanwijzingen van de minister aan de vervoerders voor het opstellen van voorstellen, adviezen van gedeputeerde staten, beschikkingen  
Bron: WPV 1987, art. 22, tweede lid, vervallen per 1 jan. 1997; BPV, art. 37-39; Ministeriële Regeling experiment decentralisatie noordelijke provincies 1996-1998, art. 5
- (250)  
Actor: Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het o.g.v. art. 107 van de Provinciewet aan burgemeester en wethouders overdragen van de bevoegdheid tot vaststelling van de dienstregeling voor interlokaal openbaar vervoer, dan wel wijzigen van het besluit tot overdracht.
- Periode: 1998-  
Bron: WPV 1987, gewijzigd 1996, art. 21
- (251)  
Actor: a. Minister van V&W/RWS/RD  
b. Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het, tot 1998 op voordracht van Gedeputeerde Staten, aanwijzen van gebieden voor buurtbusprojecten.  
Periode: a. 1988-1997;  
b. 1998-  
Product: Beschikkingen o.g.v. adviezen GS en Commissie Vervoervergunningen en ingediende, door de minister goed te keuren overeenkomsten tussen vervoerbedrijf en buurtbuscomité en begrotingen van vervoerondernemingen  
Opmerking: Een project wordt gedurende twee jaar uitgevoerd; de termijn kan worden verlengd. De toewijzing van de gelden maakt deel uit van de jaarlijkse regeling netnormering.  
Bron: Richtlijnen aanwijzing gebieden voor buurtbusprojecten 1978, Stcrt. 241, art. 2-3; Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden belbus en buurtbus 1987, Stcrt. 248, bijl. II, art. 6
- (252)  
Actor: Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het beoordelen en aan de Minister van V&W voordragen van aangemelde buurtbusprojecten.  
Periode: 1978-  
Product: Adviezen aan minister en goedkeuringsbeschikking m.b.t. de statuten van de buurtbusvereniging  
Overlegkader: Betrokken B&W en vervoeronderneming; bij grensoverschrijdend vervoer met GS van de andere betrokken provincie; Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer (tot 1988)  
Opmerking: De voordracht gaat vergezeld van een overzicht waarbij per gebied is aangegeven op welke wijze is voldaan aan de voorwaarden. Bij voordracht van meer gebieden de volgorde van voorkeur aan.  
Bron: Richtlijnen aanwijzing buurtbusprojecten 1978, art. 2-3; Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden belbus en buurtbus 1987, bijl. II

(253)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD/IVV-eenheid  
Handeling: Het beslissen op aanvragen om goedkeuring van dienstregelingen voor het verrichten van belbusprojecten.  
Periode: 1988-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Voor belbussen gelden dezelfde dienstregelings- en beroeps- en bezwaarprocedures als voor het gewone interlokale openbaar vervoer. Slechts vertrek- en aankomsttijden staan vast.  
Bron: Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden belbus en buurtbus, Stcrt. 1987, 248, bijl. I

#### *Stimulering van nieuwe voorzieningen*

Voor het bereiken van gewenste doeleinden kan de rijksoverheid onder meer stimuleringsmaatregelen nemen. Stimuleringsmaatregelen kenmerken zich door hun vaak tijdelijk en experimenteel karakter en zijn bedoeld om via positieve prikkels het gedrag van subjecten - burgers en bedrijven - te beïnvloeden. De tijdelijkheid moet lang duren of door herhaling van de experimenten een langdurig karakter krijgen. De instrumenten bestaan vooral uit financiële bijdragen en voorlichting. Er worden doorgaans twee fasen onderscheiden:

- ontwikkeling en beproeving in de praktijk,
- marktintroductie.

Daarna trekt de overheid zich, zo is de bedoeling, terug. In deze paragraaf gaat het slechts om de experimenteerprojecten. Voor de verlening van financiële bijdragen na de - geslaagde - introductie van nieuwe vormen van streekvervoer, zie men de paragraaf exploitatiebijdragen.

Vanaf de jaren zeventig heeft de rijksoverheid een groot aantal nieuwe vormen van interlokaal vervoer over de weg gestimuleerd. In 1977 begon men met buurtbusexperimenten, in 1979 gevolgd door experimenten met de belbus. Deze vormen van vervoer komen neer op de vervanging of aanvulling op bestaande vormen van openbaar vervoer, of individueel autovervoer, door vraagafhankelijk vervoer, recentelijk onder de noemer van collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) gebracht. Zowel de route als het tijdstip kunnen vraagafhankelijk zijn.

In de jaren negentig werd geëxperimenteerd met nieuwe voorzieningen die door hun kwalitatieve hoogwaardigheid de vervanging van particulier autovervoer door openbaar vervoer zouden moeten stimuleren: spits- en snelbussen en interliners. Spits- en snelbussen verbinden meestal perifere woon- en werkgebieden met elkaar; het sterlijnenproject beoogde een kwaliteitsverbetering van de voorzieningen.

*N.B Voor experimenten die het gehele openbaar vervoer betreffen, zie de subparagraaf stimulering van nieuwe openbaar vervoervoorzieningen en de paragraaf facetbeleid.*

(254)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenten ter stimulering van nieuwe voorzieningen in het streekvervoer.  
Periode: 1975-  
Product: Startnotities, verkenningsstudies e.a. onderzoeksrapporten, evaluatierapportages  
Overlegkader: Streekvervoerbedrijven, VNG, IPO  
Opmerking: Concrete projecten betroffen/betreffen:  
- bel- en buurtbussen (1977-);  
- streekbuxi (1978-);  
- spits- en snelbussen (1991-1996);  
- Zeelandbus e.a. recreatievervoer (ca. 1991);  
- interliners (1994-1995).  
Bron: Boneschansker, Stimulering, pp. 33, 38; Jaarberichten Vervoerend Nederland 1990-1996; Rijksbegroting 1979-1980, 15 800, hoofdstuk XII, nr. 2, p. 35; idem, 1980-1982, 16 400, hoofdstuk XII, nr. 2, p. 32

### Interlokaal vervoer per rail

Op basis van verdragsbepalingen en de Spoorwegwet, art. 31, jo 8, waren de Nederlandse Spoorwegen tot voor kort vervoerplichtig. Dit betekent ook dat de regering de NS kon verzoeken het vervoer op een bepaalde lijn uit te (blijven) oefenen. De vervoerplicht was ook in de altijd durende concessie vastgelegd. Gedeeltelijk kon aan de vervoerplicht ontkomen worden, wanneer op een bepaalde spoorlijn de dienst met toestemming van de minister opgeheven werd.

De procedure tot goedkeuring van de dienstregeling, die in de Nadere Regeling VRONS uit 1987 beschreven was, is naderhand opgenomen in het Besluit personenvervoer.

Op grond van EG-verordening 1893/91 en EG-richtlijn 91/440 zijn tal van in de Wet personenvervoer vervatte verplichtingen, waaronder de goedkeuring door het rijk van NS-dienstregelingen, komen te vervallen (zie Besluit 19 mei 1993, Stb. 291).<sup>86</sup>

*N.B. Zie voor de staking van de dienstregeling op grond van het staatsbelang (bij voorbeeld de Spoorwegstaking van 1944), het onderdeel crisisbeheersing van dit rapport.*

(255)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vaststellen, goedkeuren of voorschrijven van dienstregelingen en de wijzigingen hierop voor interlokaal personenvervoer per trein.  
Periode: 1945-1993  
Product: Beschikkingen o.b.v. door de minister gegeven aanwijzingen en door de NS ingediende ontwerpen en kennisgevingen  
Opmerking: M.i.v. 1 jan. 1993 is de verplichting van de NS de dienstregeling door V&W te doen goedkeuren, vervallen; wel moet de NS(Reizigers) de minister - in verband met eventueel te sluiten contracten over de inkoop van onrendabele reizigersvervoerdiensten - in kennis stellen van (wijzigingen op) dienstregelingen. Om veiligheidsredenen kan de dienstregeling voor een bepaald traject verboden worden.  
Bron: Spoorwegwet 1875, art. 26; WPV 1987, gewijzigd 19 mei 1993, Stb. 291; wetsvoorstel Aanpassing Spoorwegwet en WPV, bijl. HdTK 1994-1995, 24 042, nr. 3; ARD 1933, art. 107-108; RDHL 1977, art. 64-65, vervallen per 1 juli 1992; Besluit 19 mei 1993, Stb. 1993, 291; NRC-Handelsblad 27 mei 1996

(256)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het, al dan niet op voorstel van de NS, geven van aanwijzingen tot beëindiging van de exploitatie van een spoorlijn, dan wel de bediening van een station.  
Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen  
Bron: V&W/NS, Nadere Regeling VRONS, bijl. II

### Stimulering van nieuwe OV-voorzieningen

Eerder, in de paragraaf over het interlokaal vervoer over de weg, kwamen de stimuleringsmaatregelen en het karakter daarvan al ter sprake. In deze paragraaf gaat het om voorzieningen die voor het gehele openbaar vervoer van nut zijn, of om geheel nieuwe vervoersystemen. De eerst genoemde voorzieningen betreffen b.v. telematicatoepassingen in het openbaar vervoer, met name logistieke beheerssystemen of reizigersinformatiesystemen. 'Nieuwe' vervoersystemen zijn openbaar vervoer over water (het oudste vervoersysteem in Nederland; denk aan de trekschuiten!) en de zg. 'people mover'.

Ook in deze paragraaf gaat het slechts om de experimenteerfase van de voorzieningen. Voor dienstregelingen, tarieven, exploitatiebijdragen e.d. wordt naar de desbetreffende paragrafen verwezen.

*N.B. Voor stimuleringsmaatregelen op het gebied van sociale veiligheid, toegankelijkheid voor minder validen, milieu en energie in het openbaar vervoer, zie de paragraaf facetbeleid; voor de toepassing van chipcardtechnologie in het openbaar vervoer, zie de paragraaf tarieven; voor de ontwikkeling van een multimodaal reisinformatiesysteem voor gecombineerde informatie over openbaar vervoer, auto*



en de fiets, zie het hoofdstuk *Intergraal beleid personenvervoer van dit rapport; voor de stimulering van openbaar vervoer over water, zie paragraaf 3.10.*

(257)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenten ter stimulering van nieuwe voorzieningen in het openbaar vervoer.  
Periode: 1975-  
Product: Startnotities, verkenningsstudies e.a. onderzoeksrapporten, evaluatierapportages  
Overlegkader: Streekvervoerbedrijven, VNG, IPO  
Opmerking: Concrete projecten betroffen/betreffen:  

- sterlijnen (1991-1992);
- OV-reizigersinformatiesystemen (1991-1996)
- logistieke beheerssystemen (LBS) t.b.v. een betere beheersing van de dienstuitvoering (1991-1995);
- people mover;
- openbaar vervoer te water, b.v. trajecten Rotterdam en Dordrecht (1996).

Bron: Boneschansker, *Stimulering*, pp. 38, 43-44; V&W, *Jaarberichten Vervoerend Nederland 1990-1996*; Rijksbegroting 1979-1980, 15 800, hoofdstuk XII, nr. 2, p. 35; idem, 1980-1982, 16 400, hoofdstuk XII, nr. 2, p. 32

(258)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenten ter stimulering van nieuwe vervoersystemen in het openbaar vervoer, uitgezonderd het vervoer over water.  
Periode: 1975-  
Product: Startnotities, verkenningsstudies e.a. onderzoeksrapporten, evaluatierapportages  
Overlegkader: Streekvervoerbedrijven, VNG, IPO, gemeenten  
Opmerking: Concrete projecten betreffen b.v. people mover (ca. 1995)  
Bron: V&W, *Jaarberichten Vervoerend Nederland 1990-1996*; V&W, *Bereikbaarheid*, p. 22

### 3.7.10 Aanbesteding van concessies en contractering

In het openbaar vervoer was lange tijd niet of nauwelijks sprake van een marktsituatie. De overheid bepaalde in sterke mate de vraag, terwijl grote vervoerders, te weten de VSN-groep in het streekvervoer, de gemeentelijke vervoerbedrijven in de grote steden en de NS in het landelijke railvervoer, de vervoerdiensten leverden. De vergunningen waren 'eeuwigdurend'. Vervoer was een soort openbare dienst. In feite hadden de vervoerders het alleenrecht. Een hoge, hoewel ondoorzichtige prijs voor het vervoer was hiervan een gevolg.

In de jaren negentig is het rijk er toe overgegaan de markt meer open te stellen door op termijn een vorm van concurrentie toe te laten, dan wel af te dwingen. Het is de beleidsintentie de concurrentieprikkels ook meer toe te passen in het railvervoer, te beginnen in het regionale spoorvervoer.

Vervoerdiensten worden in de toekomst bij concessie aanbesteed, dan wel bij contract ingekocht.<sup>87</sup> De concessiemethodiek is bij het stads- en streekvervoer hetzelfde als bij het regionale spoorvervoer. In het stads- en streekvervoer worden de concessies voor het verrichten van vervoer *om de weg* of *om het net* aanbesteed. Voor het landelijk railvervoer wordt aan NS een concessie verleend voor de periode 2000-2009. Overigens is het beleid nog in ontwikkeling. Details moeten nog worden uitgewerkt.

#### Stads- en streekvervoer

In het stads- en streekvervoer wordt vanaf 1996 geleidelijk aan een beheerste vorm van concurrentie ingevoerd. De concurrentie is 'beheerst', omdat er slechts periodieke concurrentie *om de weg* is, namelijk bij de periodieke openbare aanbesteding van een concessie in een bepaald gebied. Een concessie is een uniek recht, verleend door een bestuursorgaan, tot exploitatie van het openbaar vervoer door een onderneming. De concessie geldt voor ten hoogste zes jaar. In de concessie worden in

plaats van verbindingen netwerken van verbindingen aanbesteed. Ontwikkelings- en uitvoeringsfunctie worden tegelijkertijd aanbesteed.

In 1994 werd voor twee regio's (Zuid-Limburg en Noord-Beveland) geëxperimenteerd met de aanbesteding van concessies voor openbaar vervoer. Intussen heeft het kabinet zich, naar aanleiding van het advies van de Commissie Brokx, ten gunste van het aanbestedingsinstrument uitgesproken. De rechtspositie van de werknemers van 'verliezende' concessieaanvragers is één van de op te lossen problemen.

Voor stads- en streekvervoerdiensten kunnen in de toekomst de openbare dienstverplichtingen gehandhaafd blijven. De bekostiging is gebaseerd op verliescompensatie door de rijksoverheid (zie verder de paragraaf exploitatiebijdragen).<sup>88</sup>

(259)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het openbaar aanbesteden van concessies voor lokaal en regionaal openbaar vervoer.

Periode: 1994-

Opmerking: De concessies zullen 6 jaar geldig zijn.

Bron: o.a. NRC 13 december 1994

#### Landelijk railvervoer

In het kabinetsstandpunt Verzelfstandiging NS is een vrije vervoermarkt met concurrentie op de openbare spoorwegen als uitgangspunt genomen. In een brief van 7 februari 1997 aan de Tweede Kamer heeft de Minister van V&W haar beleidsvoornemens inzake de marktordening voor het openbaar personenvervoer per spoor in het *Beleidskader inzake de toelating tot het spoorvervoer* uitgewerkt. Tegelijkertijd heeft de minister, in een brief van 11 februari 1997 aan de Kamer, haar beleidsvoornemens inzake de contractering van treindiensten naar buiten gebracht.<sup>89</sup>

Tot 2000 is de NS primair verantwoordelijk voor het voorzieningenniveau en de tarieven. Onrendabel geachte spoorlijnen kan de NS voor contractering aan het rijk aanbieden. Na beëindiging van de dienstregeling 1997/1998 kan het rijk deze onrendabele openbaar vervoerdiensten inkopen bij de NS als er geen concurrentie is, of contracteert zij de diensten via aanbesteding aan andere vervoerbedrijven. Verschillende streekvervoerbedrijven (Hermes, GADO) hebben al belangstelling getoond voor overname van NS-lijnen. Bij de beoordeling van de aanbiedingen worden ook alternatieve vervoertechnieken, zoals *light rail* en autobus, meegewogen. Op stadslinnetjes (denk b.v. aan de Zoetermeerlijn) is light rail veel goedkoper en sneller dan het huidige zware materiaal. Provinciale besturen en stadsprovincies zijn na 2000, als het rijk zich zou terugtrekken uit het regionale vervoer, de aangewezen contractpartij voor de inkoop van regionale OV-diensten.

Behalve diensten op onrendabele lijnen heeft het rijk voor een aantal jaren een aantal extra treindiensten op filegevoelige corridors bij NSR ingekocht in het kader van Samen Werken Aan Bereikbaarheid.

(260)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het, in het kader van de tweede fase verzelfstandiging NS, ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake de contractsector in het openbaar personenvervoer per spoor.

Periode: 1995-

Product: Beleidsnotities

Bron: Bijl. HdTK 1996-1997, 25 228 nr. 1 (Beleidskader spoorvervoer)

(261)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ

Handeling: Het sluiten van contracten met de NS voor het verrichten van railvervoerdiensten op onrendabele lijnen.

Periode: 1996-

Product: Openbare dienstcontracten, o.b.v. aanmeldingen NS voor de contractsector  
Opmerking: Voor de contractering van vervoerdiensten tot halverwege 1998, zie par. exploitatiebijdragen.  
Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X, art. 15-16; Rijksbegroting 1998, hoofdstuk XII, p. 108

(262)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ  
Handeling: Het sluiten van contracten met de NS of andere spoorwegexploitanten voor het verrichten van extra spitsdiensten in de Randstad.  
Periode: 1996-  
Product: Contracten  
Overlegkader: Regionale overheden en spoorwegexploitanten  
Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X, art. 15-16; Rijksbegroting 1998, hoofdstuk XII, p. 108

(263)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het stimuleren van experimenten met de aanbesteding door decentrale overheden van treindiensten op regionale, onrendabele lijnen.  
Periode: 1998-  
Product: Startnotities, verkenningsstudies e.a. onderzoeksrapporten, evaluatierapportages  
Overlegkader: NS, regionale overheden en vervoerders  
Bron: Notitie decentralisatie regionaal spoorvervoer, 1995; Rijksbegroting 1998, hoofdstuk XII, p. 108; Bijl. HdTK 1996-1997, 18 986, nr. 38 (Contractsector spoorvervoer)

### 3.7.11 Tarieven e.a. vervoersvoorwaarden

De vervoerovereenkomsten omvatten de vervoerprijzen (tarieven), de vervoerbewijzen en al het andere dat met de vervoerovereenkomst te maken heeft, zoals het meenemen van een blindengeleidehond. In principe zijn de voorwaarden een aangelegenheid tussen vervoerder en passagier. Al in de Spoorwegwet echter en later in de WAP 1939 zijn voorschriften opgenomen t.a.v. de tarieven en het vervoerbewijs in het openbaar vervoer (zie b.v. WAP 1939, gewijzigd 1975, par. 11). Deze bepaalden dat de minister de tarieven van de NS, en de Rijksverkeersinspectie de tarieven van het interlokale personenvervoer over de weg goedkeurde. Dit vervoer diende met een plaatsbewijs te geschieden (WAP 1939, art. 56 en 60). In het algemeen geldt voor het vervoer per trein een grotere civielrechtelijke vrijheid dan voor het stads- en streekvervoer.

In de jaren tachtig zijn de vervoersvoorwaarden zowel in publiekrechtelijke als civielrechtelijke zin in twee overgangswetten nader geregeld.<sup>90</sup> Het eerste aspect werd in de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer, Stb. 1984, 108, het tweede in de Wet overeenkomst binnenlands openbaar personenvervoer, Stb. 1988, 118, geregeld (zie ook het hoofdstuk wettelijk kader van dit rapport). De bepalingen uit deze twee overgangswetten zijn kort daarna opgenomen in resp. de Wet personenvervoer en het Burgerlijk Wetboek, hoofdstuk 8 (verkeersmiddelen en vervoer). Een nadere publiekrechtelijke regeling van de vervoersvoorwaarden werd om twee redenen nodig geacht.

In de eerste plaats was in de loop van de jaren zestig en zeventig een grote bemoeienis van de rijksoverheid met het prijzenbeleid in het stads- en streekvervoer ontstaan. Dit hing weer samen met de toenemende subsidiëring van het stads- en streekvervoer en de landelijke integratie van de meer dan honderd verschillende vervoerkaarten door de invoering van het Nationaal Tariefsysteem in 1980. De overall in het lokale en regionale vervoer geldende strippenkaart is van dit laatste het tastbaarste resultaat. Overheidsfinanciering van het openbaar vervoer en de kaartenintegratie lieten een al te zeer uit de band springen van de vervoerprijzen niet toe. De tarieven in het personenvervoer betreffen onder meer strippenkaarten, diverse soorten abonnementen, OV-jaarkaarten en gezelschapskaarten.

De tweede reden voor de publiekrechtelijke aanpak was het ruwer wordende gedrag van reizigers en anderen in treinen, bussen en andere voorzieningen voor het openbaar vervoer. Dit leidde tot bepalingen voor de reiziger op het punt van handhaving van de orde, rust en veiligheid (zie ook de paragraaf facetbeleid van dit hoofdstuk).

In de Wet personenvervoer (1987) werd in art. 27, lid 1 bepaald: "Onze minister stelt de tarieven en de modellen van vervoerbewijzen voor het openbaar vervoer vast." Daarnaast kan de minister volstaan met de goedkeuring van tarieven voor lokaal en interlokaal openbaar vervoer (zie de toelichting bij de volgende paragraaf). Voor interlokaal treinvervoer kan hij volstaan met vaststelling van de tariefhoogte en goedkeuring van de tarieven.

Het tariefbeleid is nadien weer gewijzigd en de desbetreffende bepalingen van de WPV en het BPV buiten toepassing gesteld. In de overgangssituatie naar de situatie waarin concessies voor het spoorvervoer worden verleend, zijn afspraken gemaakt met NS over de bandbreedte waarbinnen de tarieven kunnen stijgen. Invloed op de vervoervoorwaarden, het gebruik van abonnementen door gezinsleden, was in beginsel vrij. Inmiddels zijn ook daarover afspraken met NS gemaakt. Indien in de toekomst het hoofdrailnet aan NS wordt gegund, zullen er opnieuw afspraken worden gemaakt over de maximaal toegestane tariefstijgingen. Voor het overige openbaar vervoer stelt de minister de tarieven vast of keurt deze goed.

Over de ontwikkeling, productie, distributie, beveiliging en verkoop van vervoerbewijzen sluit V&W overeenkomsten met de vervoerbedrijfstaking (KNV, NS, overige vervoerbedrijven). De Vervoerbewijzen Nederland BV, waarvan de aandelen in handen van de bedrijfstaking zijn, treedt als uitvoerder op. Ook hiermee heeft V&W een contract.

(264)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid ten aanzien van tarieven en vervoerbewijzen in het openbaar personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Beleidsnota's, b.v. Tarievenplan openbaar vervoer, onderzoeksrapporten; contracten met bedrijfstaking, Postkantoren BV en Vervoerbewijzen Nederland BV  
Overlegkader: o.m. Begeleidingsgroep Onderzoek Tarievenplan, KNV, BOS, BOV  
Opmerking: Eind jaren negentig is de introductie van de chipcard als betaalmiddel en vervoerbewijs uiterst actueel. In Groningen wordt geëxperimenteerd met de 'knipperpas' (NRC 6 januari 1998).  
Bron: V&W, Verbetering openbaar vervoer; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X, art. 23; HdTK 1978-1979, nr. 15 572; V&W, Jaarbericht vervoerend Nederland 1996, p. 64; inl. J.A.M. Bergmans (DGV/CPV), 25 juli 1996

(265)

Actor: Studiecommissie Openbaar Vervoertarieven  
Handeling: Het adviseren over de tariefstelling in het stads- en streekvervoer.  
Periode: ca. 1980-1992  
Product: Adviezen en voorstellen  
Opmerking: Werkgroepen: Werkgroep Tarief- en Biljetintegratie met als subgroep Aanpassing wettelijke uitvoeringsvoorschriften en algemene vervoersvoorwaarden.  
Bron: MVT Wet overeenkomst binnenlands openbaar personenvervoer, bijl. HdTK 1982-1983, 17 650, nr. 3

(266)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het toestaan van afwijkingen van de Wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer t.a.v. het vervoer van of naar het buitenland of door een buitenlandse vervoerder, dan wel het verlenen van ontheffing van bepalingen t.a.v. het gebruik van bijzondere voermiddelen.  
Periode: 1984-1987  
Bron: Wet VOV 1984, art. 14

(267)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenten ter stimulering van een elektronisch betaalsysteem, tevens vervoerbewijs in het openbaar vervoer.  
Periode: 1975-

Product: Startnotities, verkenningstudies e.a. onderzoeksrapporten, evaluatierapportages  
Bron: V&W, Jaarberichten Vervoerend Nederland 1990-1996; V&W, Bereikbaarheid, p. 22

### Stads- en streekvervoer

Op grond van de WAP, art. 24a keurde de RVI de tarieven van het interlokale openbaar vervoer goed. Volgens de WPV, art. 27, lid 1 stelt de Minister van V&W sedert 1988 de tarieven van het stads- en streekvervoer bij ministeriële regeling vast. Uitgangspunt zijn - sedert begin jaren tachtig - de algemene tarieven en modellen van het (aanvullend) landelijk kaartassortiment. Met aanvullend landelijk kaartassortiment worden kaartsoorten bedoeld als combinatie-abonnementen, OV-jaarkaarten e.d.<sup>91</sup> Daarnaast kan de minister o.g.v. art. 27, lid 2 volstaan met de goedkeuring van de tarieven. Voor de gesubsidieerde sector kan de minister afwijkingen van de vastgestelde minimum- en maximumprijzen - zg. bijzondere of afwijkende tarieven - goedkeuren, b.v. ten behoeve van de stimulering van het gebruik. De afwijkende tarieven mogen geen consequenties voor de rijksbijdragen hebben. Voor de afwijkende tarieven stellen de gemeenten of vervoerders de - afwijkende - modellen van de vervoerbewijzen vast.

Voor lokaal- en regionaal personenvervoer per trein is vanaf 1993 geen ministeriële goedkeuring van de tarieven en modellen vereist.

*NB. Voor de vaststelling van tarieven per ministeriële regeling (vanaf medio 1996), zie het hoofdstuk wettelijk kader, daarbinnen de paragraaf Wet personenvervoer.*

(268)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en CPV  
Handeling: Het o.g.v. de WAP 1939 goedkeuren, dan wel intrekken van de goedgekeurde tarieven van a) autobusdiensten en b) groepsvervoer in meer dan één gemeente.  
Periode: a. 1945-1986  
b. 1945-1987  
Product: Beschikkingen, o.b.v. ingediende ontwerpen, aanwijzingen omtrent publikatie in nieuwsblad of door RVI erkende reisgids  
Opmerking: Na goedkeuring stelt de onderneming de tarieven vast. De beschikking geldt, behoudens intrekking, voor onbepaalde tijd. De rijksinspecteur kan in spoedeisende gevallen voorlopige vaststelling toestaan.  
Bron: UAP 1939, gewijzigd 1974, art. 56-65, en zoals gewijzigd bij amvb van 12 juli 1986, Stb. 397; Richtlijnen aanwijzing buurtbusprojecten 1978, toelichting art. 8

(269)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en CPV  
Handeling: Het o.g.v. de WAP 1939 verlenen van toestemming af te wijken van de aan het plaatsbewijs gestelde vormvereisten, dan wel het verlenen van ontheffing van het voorschrift slechts met een geldig plaatsbewijs in een interlokale autobusdienst te reizen.  
Periode: 1968-1987  
Bron: UAP 1939, zoals gewijzigd bij amvb van 18 april 1968, Stb. 233, art. 60 (lid 3 vervallen bij amvb Stb. 1986, 397)

(270)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en CPV  
Handeling: Het o.g.v. de WPV 1987 op verzoek goedkeuren van afwijkingen van bij ministeriële regeling vastgestelde tarieven of modellen van vervoerbewijzen van het gesubsidieerde stads- en streekvervoer, dan wel het goedkeuren van vervoertarieven van niet-gesubsidieerd stads- en streekvervoer.  
Periode: 1988-  
Product: Besluiten van algemene strekking inzake bijzondere tarieven, o.b.v. verzoeken van vervoerders, openbaarmakingen  
Opmerking: De minister verleent in ieder geval goedkeuring voor combinatie- en promotietarieven en 10 % tarieven. Ook kan de minister afwijkende tarieven t.b.v. experimenten goedkeuren.

Bron: WPV, art. 27, tweede lid; BPV, art. 45 en 47; Regeling vaststelling tarieven en modellen van vervoerbewijzen 1987, gewijzigd 1992, art. 35

(271)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het ambtshalve of op aanvraag van één of meer vervoerder(s) vaststellen of wijzigen van de zone-indeling van Nederland.  
Periode: 1988-  
Product: Besluiten van algemene strekking, o.g.v. aanvragen met bijl. van vervoerder en adviezen RVI  
Opmerking: De zone-indeling wordt overeenkomstig de zonekaart die is opgenomen als bijlage tot de Regeling vaststelling tarieven en modellen van vervoerbewijzen, vastgesteld. De beslissing wordt gepubliceerd in de Staatscourant.  
Bron: Regeling vaststelling tarieven en modellen van vervoerbewijzen 1987, Strct. 248, hoofdstuk II

## Landelijk railvervoer

### *Tarieven*

Op basis van de Spoorwegwet keurde de minister de tarieven van het vervoer per rail goed. Vanaf 1984 stelde de Minister van V&W o.g.v. de Wet VOV, art. 3, en de Wet personenvervoer, art. 27, derde lid, eerst de tariefhoogte vast, op grond waarvan de NS tariefvoorstellen aan de minister deed, die deze vervolgens goedkeurde.<sup>92</sup> Afwijkende tarieven en vervoerbewijsmodellen, zoals voor de OV-Studentenkaart of de Defensiekaart, keurde de minister bij afzonderlijke ministeriële regeling goed.<sup>93</sup> De NS keurt steeds de modellen van de vervoerbewijzen goed.

De goedkeuring van de tarieven moest misbruik van de monopoliepositie van de NS tegengaan en inzicht geven in de vervoeropbrengsten van de NS, voor zover deze gerelateerd waren aan verplicht vervoer o.g.v. de EG-verordening 1191/69. Momenteel zijn er tussen overheid en NS afspraken gemaakt over de bandbreedte waarbinnen de tarieven kunnen stijgen. Indien in de toekomst het hoofdrailnet aan NS wordt gegund, zullen er opnieuw afspraken worden gemaakt over de maximaal toegestane tariefstijgingen.

(272)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het a) vaststellen van de tariefhoogte, dan wel het b) goedkeuren van (wijzigingen van) de tarieven, of verlagen van de tarieven voor het interlokaal openbaar personenvervoer per trein.  
Periode: a. 1983-1993  
b. 1945-1993  
Product: Besluiten van algemene strekking, ministeriële regelingen, o.b.v. ingediende gegevens, openbaarmakingen  
Opmerking: 1. Als de tariefverlaging tot vermindering van de zuivere winst leidt, moet schade-loosstelling uit de rijkskas worden geboden.  
2. Sedert het begin van de Tweede Wereldoorlog tot ten minste het begin van de jaren zestig moest tevens goedkeuring van de instantie belast met de toepassing van voorschriften over prijsbeheersing verkregen worden.  
3. De procedure is in V&W/NS, Nadere Regeling VRONS, bijl. III, beschreven. De voorlopige vaststelling vindt plaats in september, de definitieve in december.  
Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 28, 29, 30, 31; Wet VOV, art. 3; BPV 1987, gewijzigd 19 mei 1993, Stb. 291, art. III; V&W/NS, Nadere Regeling VRONS, bijl. III en toelichting; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, pp. 26-33, 94-97

(273)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het toezicht houden op de nakoming van de met de NS overeengekomen tariefhoogte voor reizigersvervoer.  
Periode: 1996-1999

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X, art. 11, zoals gewijzigd

#### *Vervoerovereenkomsten*

Tot voor kort was de rechtsverhouding tussen vervoerder en reiziger geregeld in publiekrechtelijke regelingen.

In de rechtsverhouding tussen spoorweg en reiziger kon de minister o.g.v. het Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen (ARV) 1928, herzien in 1966, in een klein aantal gevallen ingrijpen.

Met het vervallen van het ARV in mei 1993 zijn de publiekrechtelijke bevoegdheden van de minister ingetrokken. Het is overigens de vraag of de minister deze bevoegdheden ooit heeft uitgeoefend.

*N.B. De handeling m.b.t. het eventueel doen staken van de vervoerdienst (ARV, art. 10, tweede lid) is in het hoofdstuk crisisbeheer van dit rapport beschreven.*

(274)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het verlenen van ontheffing aan de spoorwegexploitant van de verplichting tot openbare verkoop van gevonden, niet-opgevraagde en overbevonden goederen van reizigers.

Periode: 1966-1993

Bron: ARV 1966, art. 111, vijfde lid, aldus gewijzigd bij besluit van 25 november 1976, Stb. 644

(275)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het toestaan van afwijkingen van het ARV voor het vervoer van personen van of naar het buitenland.

Periode: 1945-1993

Product: Beschikkingen

Bron: ARV 1928, 124; ARV 1966, art. 113

(276)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het verlenen van ontheffing van de bepalingen van het ARV, indien het gebruik van bijzonder materieel dit nodig maakt.

Periode: 1945-1993

Bron: ARV 1966, art. 114

(277)

Actor: Minister van V&W/DGV/

Handeling: Het goedkeuren van de algemene voorwaarden voor reizigersvervoer.

Periode: 1993-1995

Product:

Opmerking: Vanaf 1 januari 1996 regelt de NS naar eigen inzicht de algemene voorwaarden.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X, art. 13

### **3.7.12 Toedeling van vervoeropbrengsten**

De invoering van een landelijk kaartstelsel voor stads- en streekvervoer (en op sommige verbindingen tevens voor de trein) leidde tot het vraagstuk, hoe men de opbrengsten uit de verkoop van de strippenkaarten en diverse soorten abonnementen over de belanghebbenden moest verdelen.<sup>94</sup> Belanghebbenden zijn: de openbaar vervoerbedrijven in het stads- en streekvervoer, de BOS-gemeenten, de NS en de regionale openbare lichamen in de zin van art. 92 van het BPV.

Voor een zuivere verdeling van de opbrengsten is een systeem - het *WROOV-systeem* - ontwikkeld, dat sinds 1986 wordt toegepast. Het ontleent zijn naam aan de Werkgroep ReizigersOmvang en Om-

vang Verkopen. Dit systeem verdeelt volgens bepaalde verdeelsleutels de opbrengsten over de belanghebbenden. V&W beheert het systeem en voert de eindcontrole. Het systeem draait op de gegevens die de verkooporganisaties (Postkantoren BV, NS en vervoerbedrijven) aan V&W verstrekken. Postkantoren BV verrekenet ieder kwartaal de opbrengsten met belanghebbenden.

In verband met de instelling van een nieuwe bekostigingsmethodiek op basis van vervoerprestaties, is het WROOV-systeem in 1992 uitgebreid tot het *WROOV-Plus-systeem*.<sup>95</sup> Hiermee worden dus ook de vervoerprestaties, uitgedrukt in reizigerskilometers, berekend. Deze gegevens worden gebruikt voor het vaststellen van de rijksbijdragen in de exploitatiekosten van het stads- en streekvervoer (zie volgende paragraaf).

Iedere twee à drie jaar worden in opdracht van V&W enquêtes onder reizigers gehouden, ten einde nieuw inzicht in de opbrengsten en reizigerskilometers te krijgen en de verdeelsleutels bij te stellen.

Behalve bovengenoemde belanghebbenden zijn de Ministers van OC&W en Defensie, wegens hun verantwoordelijkheid voor de Defensie- en Studenten Openbaar Vervoerkaart, bij het WROOV-systeem betrokken.

Het is op dit moment een uitgemaakte zaak, dat het WROOV-systeem in de loop van de volgende tien jaar wordt vervangen door een elektronisch kaartstelsel. De techniek is, bijvoorbeeld in de vorm van een contactloze chipkaart, voorhanden; de kosten zijn echter nog zo groot dat invoering slechts geleidelijk zal kunnen plaatsvinden.

(278)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het ontwikkelen, bijstellen en vaststellen van methodieken voor de berekening en verdeling van vervoeropbrengsten over de belanghebbenden in het stads- en streekvervoer.

Periode: 1980-

Product: WROOV-(Plus-)methodiek; overeenkomsten met belanghebbenden en verkooporganisaties; eindrapportages en verdeelsleutels o.b.v. onderzoeksuitslagen, regelingen vervoeropbrengsten

Overlegkader: BOV- en BOS-gemeenten; WROOV; Overleggroep Vervoerprestaties en Opbrengsten in het Stads- en Streekvervoer (OVOS); deelnemers: CPV, VSN, BOV, BOS, KNV, VANCOM, NS; Begeleidingscommissie WROOV-Plus (1994/95), waaronder 6 werkgroepen en projectmanagement en met NEA Transportonderzoek en -opleiding als hoofdpdrachtnemer; deelnemers: BOS, KNV, VANCOM, NS

Opmerking: Het 'WROOV-systeem' omvat enerzijds de methodieken en andere ondersteunende beleidsmaatregelen en anderzijds het informatiesysteem.

Activiteiten zijn:

- ontwikkelen en bijstellen van WROOV-methodiek;
- 'managen' van WROOV-onderzoeken;
- in het kader van WROOV-onderzoek uitvoeren en verwerken van verkooppunt-enquêtes en handtellingen, verzamelen en verwerken van hulpgegevens;
- onderzoeken periodiek bepalen van kilometerproductiefactoren, opbrengstverdeelsleutels en kilometerverdeelsleutels;
- overeenkomen van landelijke taakstellende vervoeropbrengsten;
- vaststellen van ministeriële regelingen inzake toerekening en toedeling van vervoeropbrengsten (zie hoofdstuk wet- en regelgeving).

In 1984, 1990, 1992 en 1994 werden onderzoeken gehouden.

Bron: BPV 1987, art. 83; V&W, WROOV-Plus-Jaarboek 1993; V&W, Brochure WROOV-Plus-systeem 1993; V&W, WROOV-Plus-onderzoek

(279)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /Accountantsdienst

Handeling: Het beheren en controleren van het WROOV(Plus)systeem ten behoeve van de berekening van reizigerskilometers en opbrengsten en de verdeling hiervan over de belanghebbenden in het stads- en streekvervoer.

Periode: 1986-

Product: Maandelijks mutaties o.b.v. maandelijks opgaven van verkooporganisaties inzake



- verkoopgegevens; accountantsverklaringen van OV-bedrijven; accountantsverklaringen van V&W (sinds 1991); jaarboeken en voorlichtingsmateriaal
- Opmerking: Elk kwartaal berekent het computersysteem de verdeling van de opbrengsten over de belanghebbenden.
- Bron: V&W, WROOV-Plus-Jaarboek 1993; V&W, WROOV-Plus-systeem; Ministeriële Regeling netnormering 1993, art. 6-8; Ministeriële Regeling vervoeropbrengsten 1996, bijl. VII (richtlijnen m.b.t. rapporteren aan V&W van verkopen)

### 3.7.13 Exploitatiebijdragen

(280)

- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV
- Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid t.a.v. de bekostiging van de exploitatie van het openbaar vervoer.
- Periode: 1965-
- Product: Beleidsnota's, onderzoeksrapporten, congresbijdragen
- Overlegkader: BOS, BOV, VSN-Groep NV, IPO, ROVER, werkgevers- en werknemersorganisaties in het vervoer; Commissie Volmuller ter bestudering van 'De problematiek van de bevordering van het openbaar overvoer in het westen des lands'; Werkgroep Bedrijfseconomie en Financiën (ca. 1980)
- Opmerking: Voorbeelden zijn:
  - Evaluatie 1986 openbaar vervoer vanuit het oogpunt van bezuiniging (interdepartementale werkgroep onder voorzitterschap van J.G. Kalhorn);
  - Effecten van investeringen in openbaar vervoerinfrastructuur op bekostiging openbaar vervoer.
- Bron: Zie opmerking; Van Rheenen, DGV 40 jaar, pp. 53-55

#### Stads- en streekvervoer

Vanaf het einde van de jaren zestig subsidieert het rijk het stads- en streekvervoer. De bijdragen voor de gemeenten met een eigen vervoerbedrijf hadden aanvankelijk een aanvullend karakter. Toen de gemeenten dreigden te bezwijken onder de schuldenlast, nam in 1976 het rijk alle tekorten over. De gemeenten die het stadsvervoer uitbesteedden, de BOS-gemeenten, kregen vanaf 1978 op basis van een overeenkomstige regeling een vergoeding van het rijk. Vanaf 1969 vergoedde het rijk gedeeltelijk, vanaf 1972 volledig de exploitatietekorten van de streekvervoerders.

In 1996 bedroegen de exploitatiekosten van het stads- en streekvervoer bijna drie miljard gulden. Het rijk vergoedt hiervan bijna twee miljard. De kostendekkingsgraad bedraagt 35 %.<sup>96</sup>

De financiering van het stads- en streekvervoer leidde tot een grotere greep van het rijk op de bedrijfsvoering en het openbaar vervoerbeleid van de ontvangende gemeenten en streekvervoerders. Voorwaarden voor het verkrijgen van subsidie zijn b.v. het ter goedkeuring aan de minister voorleggen van bedrijfsbegrotingen of het goedkeuring vragen voor afwijkingen van het goedgekeurde voorzieningenniveau. De gemeenten moeten bovendien door middel van verkeerscirculatieplannen aantonen, dat zij een 'positief' openbaar vervoerbeleid voeren. Door steeds stringenter voorschriften aan de methodiek van begroting en administratie van de gesubsidieerden te stellen, probeerde de minister de kosten te normeren.<sup>97</sup>

In het verleden vergoedde het rijk bijna automatisch alle kosten die de gemeenten en vervoerders niet uit de vervoeropbrengsten konden betalen. V&W stelde, althans bij het stadsvervoer, geen normen aan het voorzieningenniveau. Prikkel om de exploitatiekosten te beperken en een efficiënt beheer te voeren, ontbraken hierdoor. Bij het streekvervoer lag de situatie anders, omdat hier vanaf 1979 wél normen aan het voorzieningenniveau gesteld werden: het Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer (NVS). Aan de hand hiervan werd het aantal normbusuren per lijnsegment vastgesteld. Het NVS maakte deel uit van de Verhouding Rijksoverheid Streekvervoer (VRS).<sup>98</sup>

In de Wet personenvervoer van 1987 werd de grondslag gelegd voor een vervoersafhankelijk en genormeerd uitkeringssysteem. Na een aanloopperiode werden twee nieuwe normeringssystemen ingevoerd: de eerste voor het streekvervoer (*netnormering*), de andere voor het stadsvervoer (*stadsnormering*).

mering). De normeringssystemen kenmerken zich door a) een normering van de kosten, die b) gerelateerd wordt aan de geleverde vervoersprestatie op het gehele net. Hieronder worden beide elementen nader toegelicht.

ad a.

De normering van de exploitatiekosten is gebaseerd op de totale efficiënte kosten van het gehele stads- en streekvervoer, zoals die in 1992 in een tweetal efficiency-onderzoeken werden vastgesteld. Door de totale kostengrondslag van het basisjaar 1992, gecorrigeerd voor prijs- en loonkostenstijging, te delen door het totaal aantal reizigerskilometers, weet men hoeveel een reizigerskilometer een belanghebbende mag kosten (= normtarief). Belanghebbenden zijn gemeenten, streekvervoerbedrijven en regionale openbare lichamen in de zin van art. 92 van het BPV. In overleg met de vervoerbranche zijn vijf normtarieven vastgesteld, nl. voor de drie vervoertechnieken bus, tram en metro in het stads- en streekvervoer.

De (norm)kosten die voor vergoeding in aanmerking komen, worden berekend door de vervoersprestatie per belanghebbende te vermenigvuldigen met het toepasselijke normtarief. Het normtarief voor het stadsvervoer wordt nog vermenigvuldigd met een vast bedrag per inwoner.<sup>99</sup> Zodoende wordt een zeker minimum-voorzieningsniveau gegarandeerd, vooral in de kleine steden waar relatief weinig kilometers worden gereden. In de overgangperiode wordt het stadsvervoer voor ongeveer 30 % niet-vervoersafhankelijk bekostigd.

ad b.

In een vervoersafhankelijk uitkeringsstelsel wordt de uitkering aan het stads- en streekvervoer afhankelijk gesteld van de geleverde vervoersprestatie in reizigerskilometers. Het in de vorige paragraaf beschreven WROOV-Plus-systeem berekent voor iedere belanghebbende de geleverde prestatie.

Op basis van de zojuist beschreven normkosten en de vervoersprestatie worden vanaf 1993 de rijksbijdragen per belanghebbende berekend en vastgesteld. De uitkering die iedere bijdragegerechtigde ontvangt, bestaat uit de te vergoeden exploitatiekosten (de in aanmerking te nemen exploitatiekosten), verminderd met de toegerekende of 'taakstellende' vervoeropbrengsten. De taakstellende vervoeropbrengsten zijn gebaseerd op de reële opbrengsten van voorgaande jaren. Het basisjaar is 1991/92. Bij ministeriële regeling worden jaarlijks de in aanmerking komende exploitatiekosten en de taakstellende vervoeropbrengsten voor stads- en streekvervoer vastgesteld (zie ook het hoofdstuk wet- en regelgeving).<sup>100</sup>

In de exploitatiebijdragen worden de bezuinigingsmaatregelen, recentelijk in het kader van de Tusenbalans, verrekend. Ook structurele bijdragen met een bijzonder doel, zoals de stimulering van voorzieningen voor minder-validen in de vorm van lage vloerbussen, worden in deze begrotingspost meegenomen. Incidentele, tijdelijke bijdragen, zoals ten behoeve van de ontwikkeling van reizigersinformatiesystemen, waarvan de kosten uiteindelijk door de vervoerbranche zelf gedragen moeten worden, worden apart gefinancierd.

Overleg tussen rijk en belanghebbenden vindt plaats op ambtelijk en bestuurlijk niveau. Gesprekspartner voor V&W zijn op ambtelijk niveau de Verenigingen BOV en BOS voor het stadsvervoer (secretariaat bij de VNG) en de ESO, later de VSN-Groep NV, en de provincies voor het streekvervoer. De minister van V&W stelt de subsidies vast voor elk individueel vervoerbedrijf. Bestuurlijk overleg tussen de wethouders van de BOV- en BOS-steden enerzijds en de (plv.) directeur-generaal DGV of de minister anderzijds vindt plaats in een stuurgroep.<sup>101</sup>

Per 1 januari 1997 heeft het rijk, overeenkomstig het Verdi-convenant van 24 november 1995/29 maart 1996, zijn bevoegdheden inzake het stads- en streekvervoer gedecentraliseerd naar de provincies, kaderwetgebieden en de gemeenten die in de regeling BOV/BOS-structuur zijn aangewezen. Deze lagere overheden zijn dan ook verantwoordelijk voor vergunningenbeleid, de voorzieningen en dienstregelingen en voor de verdeling van de door het rijk toegekende bijdragen. Wat betreft het laatste hebben rijk en de lagere overheden in 1996 en 1997 met elkaar afgesproken, dat op een nieuwe bekostigingssystematiek zal worden overgestapt. Deze wordt in het vervolg gebaseerd op vervoeropbrengsten, in plaats van reizigerskilometers. Er wordt gestreefd naar hogere kostendekkingsgraad; in het streekvervoer is 50 % het doel. Een andere belangrijke wijziging betreft de definitie van exploitatie. Hieronder worden ook de onderhoudskosten van (rail)infrastructuur gerekend! In de toekomst vervalt

het onderscheid tussen lokaal en interlokaal openbaar vervoer. Met het oog op voornoemde beleidswijzigingen worden momenteel de Wet personenvervoer en de Wet infrastructuurfonds herzien.<sup>102</sup>

### *Beleid*

(281)

- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV
- Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid t.a.v. de bekostigingssystemen voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer.
- Periode: 1965-
- Product: Beleidsvisies en onderzoeksrapporten, bekostigingssystemen, regelingen met BOS-gemeenten over afdekking exploitatietekorten, meerjarenafspraken, congresbijdragen  
Voorbeelden van beleidsproducten zijn:
1. Voorwaarden voor de volledige afdekking door het rijk van de exploitatietekorten van het openbaar vervoer van BOV-steden; bijl. HdTK 1975-1976, 13 857, nr. 1 (bijlage);
  2. IOO, financiële scenario's stads- en streekvervoer (1993).
- Opmerking: Voor de jaarlijks vastgestelde regelingen kosten lokaal en interlokaal openbaar vervoer, zie het hoofdstuk wet- en regelgeving van dit rapport.
- Bron: Zie opmerking

### *Exploitatiebijdragen*

(282)

- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV
- Handeling: Het jaarlijks bij beschikking voor iedere bijdragegerechtigde vaststellen van de in aanmerking komende exploitatiekosten van het stadsvervoer van gemeenten:
- a. met een eigen vervoerbedrijf;
  - b. zonder eigen vervoerbedrijf (vanaf 1978).
- Periode: 1968-1991
- Product: Beschikkingen per rijksbijdrage-gerechtigde o.g.v. goedgekeurde exploitatiebegroting, investeringsschema, exploitatierekening e.a. in te dienen gegevens
- Overlegkader: Ambtelijk overleg met BOV- en BOS-gemeenten; topperleg in Stuurgroep Bekostiging Lokaal en Interlokaal Vervoer (opgeheven 1996); overleg met VSN.
- Opmerking: 1. Het beoordelingskader wordt gevormd door meerjarenplannen van gemeenten en rijk (zie hoofdstuk infrastructuur).  
2. Vanaf 1992 geschiedt de jaarlijkse vaststelling bij één ministeriële regeling; zie hoofdstuk wet- en regelgeving.
- Bron: WPV 1987, art. 46; bijl. HdTK 1975-1976, 13 857, nrs. 1-3: voorwaarden afdekking exploitatietekorten BOV-gemeenten; Van der Meijs, Openbaar vervoer, hoofdstuk 4; Stcrt. 1973, 66 (mededeling subsidies voor BOS-gemeenten)

(283)

- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV
- Handeling: Het jaarlijks bij beschikking voor iedere bijdragegerechtigde vaststellen van de in aanmerking komende exploitatiekosten van streekvervoerbedrijven.
- Periode: 1969-1991
- Product: Beschikkingen per rijksbijdrage-gerechtigde o.g.v. goedgekeurde exploitatiebegroting, exploitatierekening e.a. in te dienen gegevens
- Overlegkader: Ambtelijk overleg met BOV- en BOS-gemeenten; topperleg in Stuurgroep Bekostiging Lokaal en Interlokaal Vervoer (opgeheven 1996)
- Opmerking: 1. Het beoordelingskader wordt gevormd door meerjarenplannen van gemeenten en rijk (zie hoofdstuk infrastructuur).  
2. Vanaf 1992 geschiedt de jaarlijkse vaststelling bij één ministeriële regeling; zie hoofdstuk wet- en regelgeving.
- Bron: WPV 1987, art. 46; bijl. HdTK 1975-1976, 13 857, nrs. 1-3: voorwaarden afdekking exploitatietekorten BOV-gemeenten; Van der Meijs, Openbaar vervoer, hoofdstuk 4

(284)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het (eenmalig) beslissen op aanvragen van groeigemeenten met ten minste 50.000 inwoners tot verlening, wijziging of beëindiging van financiële bijdragen ter afdekking van de exploitatietekorten van lokaal openbaar vervoer.  
Periode: 1988-1996  
Product: Beschikkingen o.b.v. aanvragen en daarbij ingediende basisgegevens, zoals de jaarrekening, gegevens over de vervoeropbrengsten, gebruik van het openbaar vervoer  
Opmerking: De betaling geschiedt jaarlijks in dertien termijnen.  
Bron: WPV 1987, art. 35-36; BPV 1987, art. 68-91

(285)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het (eenmalig) beslissen op aanvragen van vervoerbedrijven die lokaal openbaar vervoer verrichten in kleine gemeenten met minder dan 50.000 inwoners, tot verlening, wijziging of beëindiging van financiële bijdragen ter afdekking van de exploitatietekorten van lokaal openbaar vervoer.  
Periode: 1988-1996  
Product: Beschikkingen o.b.v. aanvragen en daarbij ingediende basisgegevens, zoals de jaarrekening, gegevens over de vervoeropbrengsten, gebruik van het openbaar vervoer  
Opmerking: 1. Het betreft hier gemeenten die niet afzonderlijk een rijksbijdrage voor exploitatie van lokaal vervoer ontvangen.  
2. De betaling geschiedt jaarlijks in dertien termijnen.  
Bron: WPV 1987, art. 39; BPV 1987, art. 68-91

(286)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het (eenmalig) beslissen op aanvragen van door de minister aan te wijzen gemeenten tot verlening, wijziging of beëindiging van financiële bijdragen ter afdekking van de exploitatietekorten van lokaal openbaar vervoer.  
Periode: 1997-  
Product: Beschikkingen o.b.v. aanvragen en daarbij ingediende basisgegevens, zoals de jaarrekening, gegevens over de vervoeropbrengsten, gebruik van het openbaar vervoer  
Opmerking: De betaling geschiedt jaarlijks in dertien termijnen.  
Bron: Voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. 39

(287)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/CPV  
b. Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het (eenmalig) beslissen op aanvragen van formele samenwerkingverbanden van gemeenten waaraan de minister zijn bevoegdheden heeft overgedragen, tot verlening, wijziging of beëindiging van financiële bijdragen ter afdekking van de exploitatietekorten van interlokaal openbaar vervoer.  
Periode: a. 1988-  
b. 1997-  
Product: Beschikkingen o.g.v. ingediende basisgegevens en aanvragen  
Opmerking: 1. De samenwerkingsverbanden bestaan uit:  
• openbare lichamen bij gemeenschappelijke regeling ingesteld;  
• regionale openbare lichamen als bedoeld in de Kaderwet bestuur in verandering (vanaf mei 1994).  
2. Aan de bij gemeenschappelijke regeling ingestelde openbare lichamen worden na 1996 geen bevoegdheden meer overgedragen. De gemeenten en openbare lichamen die vóór 1997 bevoegdheden overgedragen hebben gekregen, blijven deze behouden, zolang als de minister dit doelmatig acht. De bestuursorganen van deze lichamen blijven dan ook exploitatiebijdragen ontvangen.  
3. De provincies kunnen o.g.v. de Provinciewet bevoegdheden overdragen aan gemeenten.  
Bron: WPV 1987, art. 35-47, gewijzigd bij Wet van 21 april 1994, Stb. 396; BPV 1987, art. 92; voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. V

(288)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het (eenmalig) beslissen op aanvragen van streekvervoerbedrijven tot verlening, wijziging of beëindiging van financiële bijdragen ter afdekking van de exploitatietekorten van interlokaal openbaar vervoer.  
Periode: 1988-1996  
Opmerking: Per 1 januari 1997 deelt de minister aan de provincies de bijdragen voor de vervoerbedrijven in die provincies toe.  
Bron: WPV 1987, art. 40; BPV 1987, art. 93 e.v.; voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. 40

(289)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het (eenmalig) beslissen op aanvragen van regionale openbare lichamen (Kaderwetgebieden) tot verlening, wijziging of beëindiging van financiële bijdragen ter afdekking van de exploitatietekorten van lokaal en interlokaal openbaar vervoer.  
Periode: 1994-  
Bron: WPV 1987, art. 42; voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. 42

(290)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het (eenmalig) beslissen op aanvragen van provincies tot verlening, wijziging of beëindiging van financiële bijdragen voor de exploitatie van interlokaal openbaar vervoer.  
Periode: 1997-  
Bron: Voorstel Wijzigingswet WPV, art. 40

(291)

Actor: Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het (eenmalig) beslissen op aanvragen van streekvervoerbedrijven en van gemeenten tot verlening, wijziging of beëindiging van financiële bijdragen ter afdekking van de exploitatietekorten van interlokaal openbaar vervoer in die provincie.  
Periode: 1997-  
Bron: WPV 1987, art. 40; voorstel Wijzigingswet WPV 1996, art. 40

(292)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het uit overwegingen van te verlenen dienstbetoon, standaardisatie of aankoopbeleid, 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.  
Periode: 1988-ca. 1995  
Product: Beschikkingen  
Bron: BPV 1987, art. 153, jo art. 95, vierde lid

#### Landelijk railvervoer

Rond 1965 kwamen de openbaar vervoerbedrijven, waaronder de NS, in de rode cijfers.<sup>103</sup> Aan de wegzuigende werking van het explosief stijgende autovervoer waren de verliezen in het personenvervoer niet uitsluitend te wijten. Ook in de goederenvervoerpoort, onder meer door de sluiting van de kolenmijnen, leed de NS verliezen. De in de concessies vastgelegde exploitatieplicht belette de NS onrendabele lijnen te sluiten. Als compensatie nam het rijk vanaf 1967 een deel van de exploitatietekorten in het reizigersvervoer over. Vanaf 1972 bood de EG-verordening nr. 1191/69, die in dat jaar in Nederland van kracht werd, de wettelijke grondslag voor de vergoeding van 'openbare dienstverplichtingen' (OD). Hieronder wordt verstaan: exploitatieplicht, vervoer- en tariefplicht. In de tussentijd (1967-1972) moest de NS het andere deel van de exploitatietekorten zelf financieren, totdat het rijk in 1976 via een balanssanering de schuld- en rentelast van de NS overnam (zie volgende paragraaf). Een en ander werd in een wet en in raamovereenkomsten met de NS (VRONS, EO RONS) nader geregeld.

Tot 1985 kende de NS een open einde vergoeding, waarbij vooraf, op basis van een raming van het te verwachten exploitatietekort, een vergoeding werd toegekend met de mogelijkheid van nacalculatie. Vanaf 1985 geldt voor de NS een taakstellende budgetteringsregeling, gekoppeld aan een globaal Normeringssysteem Voorzieningenniveau Treinvervoer (NVT) (zie hierboven, paragraaf dienstregeling). Dit betekent dat de NS rond moet komen met een vooraf vastgestelde bijdrage, inclusief bijstellingen lopende het jaar. De bijdrage is gebaseerd op de overeengekomen kosten en opbrengsten in een basisjaar. Deze worden bijgesteld om de effecten van ontwikkelingen in het sociale verzekeringsstelsel, arbeidskosten, prijsniveau of tariefhoogte op te kunnen vangen. Er vindt geen nacalculatie plaats.

De procedure voor de vaststelling van de *financiële bijdragen openbare dienstverlening* (FOD) en de daartoe benodigde informatieverstrekking door de NS is in de Nadere Regeling VRONS, bijl. V, beschreven.

Op grond van de EG-verordening nr. 1893/91, die het opleggen van openbare dienstverplichtingen verbood, werd in 1992 een contract met de NS gesloten over de financiële bijdragen van het rijk in de exploitatie (EO RONS).

De financiële bijdragen worden overeenkomstig het overgangscontract van 1995 met de NS in de periode tot 2000 geleidelijk afgebouwd. Uitgangspunt is dat de NS een commercieel opererende onderneming wordt.<sup>104</sup> Over de exploitatie van onrendabele maar maatschappelijk gewenste lijnen/diensten zal het rijk vanaf 1 juli 1998 met de NS of andere vervoerders nadere afspraken maken c.q. diensten contracteren (zie de paragraaf aanbesteding en contractering). Aangezien de onrendabele lijnen/diensten vooral in de periferie - in de regionale spoorwegverbindingen - voorkomen, zullen van af 1 januari 2000 de regionale en provinciale overheden, en niet langer het rijk, de aangewezen 'inkooppartij' zijn.

(293)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het vaststellen en lopende het budgetjaar wijzigen van financiële bijdragen in de exploitatietekorten van de Nederlandse Spoorwegen als vergoeding voor de uit de handhaving van de exploitatie- en vervoerplicht voortvloeiende economische nadelen.

Periode: 1967-1999

Product: Beschikkingen o.b.v. ingediende informatie

Opmerking: 

- Beslissende stappen in de procedure volgens de Nadere Regeling VRONS zijn:
  - indiening en overleg over meerjarenraming;
  - indiening en overleg over voorlopige raming;
  - indiening en overleg over definitieve raming en vaststelling van bijdrage OD;
  - jaarlijkse en overige bijstellingen van de financiële bijdrage OD;
  - verantwoording van het gerealiseerd resultaat.
- Wegens invoering van het Infrastructuurfonds per 1 januari 1994 is de bijdrage voor instandhouding overgebracht naar de begroting van het Infrastructuurfonds.

Bron: MvT BPV, hoofdst. IX; Beschikking van de Minister van V&W betreffende de handhaving van de exploitatie- en vervoerplicht van de NS, 30 december 1971, DGV, nr. V-1/071130, Stcrt. 1972, 4; EEG-verordeningen en richtlijnen; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. V en toelichting; V&W/NS, EO RONS; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X (openbare-dienstcontract overgangsperiode reizigersvervoer NS), art. 3; Bron e.a., Sturing personenvervoer, pp. 59-60

(294)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het onderhandelen over en sluiten van aanvullende contracten met de NS over de inkoop van onrendabele of nieuwe reizigersvervoerdiensten.

Periode: 1996-2000

Product: Afspraken, onderzoeksrapport, informatieprofiel; overeenkomsten

Opmerking: Tot 2000 zijn de contracten met de NS over de inkoop van onrendabele vervoerdiensten een aanvulling op het overgangscontract 1996-1999. Hiertoe is een bedrag van 130 miljoen gulden gereserveerd.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X (openbare-dienstcontract overgangspe-riode reizigersvervoer NS), art. 15-16; Overeenkomst met de NS tot nadere invulling van het openbare-dienstcontract overgangspe-riode reizigersvervoer NS, dec. 1995

### 3.7.14 Overige financiële bijdragen

Naast de bijdragen in de exploitatiekosten (zie vorige paragraaf), die verreweg de grootste uitgaven-post op de rijksbegroting voor openbaar vervoer vormen, steunt het rijk de vervoerondernemingen nog met andere middelen, zoals staatsgaranties op leningen, kapitaalstortingen, of overnames van opge-lopen exploitatietekorten.

Het aandeel van de Minister van Financiën in deze activiteiten is beschreven in de PIVOT-rapporten op de beleidsterreinen van Financiën en blijft hieronder achterwege.

*N.B. Voor uitgaven ten behoeve van stimuleringsmaatregelen in het collectief personenvervoer, zie par. 7.9.5. en hoofdstuk 10.*

#### Stads- en streekvervoer

Vanaf 1991 verstrekt de staat geen leningen meer aan busondernemingen. In plaats van de staat treedt de NV Verenigd Streekvervoer Nederland (VSN), voorheen NV Aandelenbezit Streekvervoer, als contractpartij op. De garantstelling van de staat loopt dus geleidelijk aan af. De staat bouwt de kapitaalpositie van VSN op, zodat deze op de markt vreemd vermogen kan aantrekken.

(295)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het, samen met de Minister van Financiën, namens de staat verstrekken van garan-ties op geldleningen aangegaan door stads- en streekvervoerondernemingen.  
Periode: 1945- (tot aflossing/overname leningen)

Bron: Rijksbegroting 1992 hoofdstuk XII, p. 184; idem 1994, p. 189

(296)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het verrichten van jaarlijkse betalingen tot sanering van schulden van de Staat aan BOV-gemeenten, ter financiering van in het verleden opgelopen en door de staat overgenomen exploitatieverliezen van deze BOV-gemeenten.  
Periode: 1974-1992  
Product: Betalingsopdrachten  
Bron: Rijksbegroting 1992, hoofdstuk XII, p. 180

(297)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het, samen met de Minister van Financiën, plaatsen van extra aandelen in het maat-schappelijk kapitaal van de NV Verenigd Streekvervoer Nederland.  
Periode: 1992-

Opmerking: Gedurende 7 jaar wordt het aandelenkapitaal van de staat jaarlijks uitgebreid. De stortingen houden verband met het ophouden van de staatsgaranties voor leningen.

Bron: Rijksbegroting 1994, hoofdstuk XII, p. 190

#### Landelijk railvervoer

Behalve met exploitatiebijdragen en investeringsbijdragen à fonds perdu in infrastructuur (zie vorige paragraaf en het hoofdstuk over de infrastructuur) financiert het rijk de NS nog door:<sup>105</sup>

- a. het uitbreiden van de staatsdeelneming in het aandelenkapitaal van de NS, b.v. ten behoeve van investeringen in materieel;
- b. het garanderen van door de NS aan te gane leningen;
- c. het overnemen van schulden van de Nederlandse Spoorwegen door rentevergoeding en aflossing.

Ad a.

Het maatschappelijk kapitaal van de NS bedroeg bij de stichting 10 miljoen gulden. Eind 1995 bedroeg het maatschappelijk kapitaal 2,5 miljard gulden. Alle geplaatste en gestorte aandelen zijn in handen van de staat. In verband met de verzelfstandiging breidt de staat zijn aandelenpakket uit. Op deze wijze wordt de financiële positie van NS Reizigers (de reizigers poot van de NS) verbeterd.<sup>106</sup>

Ad b.

In het kader van de verzelfstandiging van de NS zijn de staatsgaranties voor leningen t.b.v. van de exploitatiebedrijven (personen en goederen) per 1 januari 1994 afgeschaft. Enige uitzonderingen worden echter voor de periode tot 2000 toegestaan.<sup>107</sup>

Ad c.

Na de oorlog deden zich twee momenten voor, waarop de staat de Nederlandse Spoorwegen financieel bijspong: bij de wederopbouw van de spoorwegen na de oorlog via herstelbetalingen, en bij het overnemen van verliesfinanciering van de NS wegens exploitatietekorten in het begin van de jaren zeventig. Een en ander werd wettelijk geregeld in de Wet voorziening kapitaalbehoefte, Stb. 1951, 471, en in de Wet tot regeling van de financiële positie van de NS, Stb. 1976, 497.

(298)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ

Handeling: Het, samen met de Minister van Financiën, voorbereiden van wetten en overeenkomsten met de NS betreffende de financiering van de Nederlandse Spoorwegen, anders dan d.m.v. exploitatiebijdragen en investeringsbijdragen à fonds perdu.

Periode: 1950-

Product: 

- Wet voorziening kapitaalbehoefte, Stb. 1951, 471;
- Garantiewet 1968 en 1974, Stb. 1968, 328, en Stb. 1974, 347; Garantieovereenkomsten 1968 en 1976;
- Wet tot regeling van de financiële positie van de NS, Stb. 1976, 497; Overeenkomst van 7 maart 1977, in 1987 herzien

Opmerking: Na 1995 zijn staatsgaranties t.b.v. van reizigersvervoer slechts bij uitzondering mogelijk. (Voor staatsgaranties voor infrastructuur, zie het betreffende hoofdstuk) Een voorbeeld is de staatsgarantie voor rollend materieel voor de vervoersexploitatie-maatschappij voor de HSL-Zuid. Zie ook PIVOT-rapport Staatsdeelnemingen.

Bron: Bijl. HdTK 1991-1992, 22 300 XII, nr. 58, en 1992-1993, 22 800 XII, nr. 52; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, toelichting bijl. IV; zie verder producten; Van Marle, Vervoer na de bevrijding, pp. 29-33; Rijksbegroting 1998, hoofdstuk XII, p. 111

(299)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het, samen met de Minister van Financiën, plaatsen van extra aandelen in het maatschappelijk kapitaal van de Nederlandse Spoorwegen.

Periode: 1945-

Bron: Wet voorziening kapitaalbehoefte; Handboek VVK, B 1.3-13; bijl. HdTK 1991-1992, 22 300 XII, nr. 58, 1992-1993, 22 800 XII, nr. 52, en 1995-1996, 24 400 XII, nr. 45; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X, art. 3; Rijksbegroting 1995, hoofdstuk XII, p. 190

(300)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het op basis van de Wet voorziening kapitaalbehoefte 1951 samen met de Minister van Financiën goedkeuren van de geldleningen van de Nederlandse Spoorwegen.

Periode: 1951-

Opmerking: De Minister van Financiën garandeert de geldleningen en verstrekt zo nodig voorschotten aan de NS.

Bron: Wet voorziening kapitaalbehoefte

(301)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV



- Handeling: Het op basis van de Garantiewetten van 1968 en 1974, samen met de Minister van Financiën, verstrekken van garanties voor aflossing en rentebetaling op door de Nederlandse Spoorwegen aan te gane geldleningen.
- Periode: 1968-
- Opmerking: Het krachtens de Garantieovereenkomst 1976 uitgeoefende toezicht op de "financiële verhouding" tussen de staat en de NS behelst het vooraf goedkeuren van:
  - de voorwaarden van de te garanderen leningen;
  - het jaarlijkse investeringsplan (IPK);
  - de deelnemingen in of andere kapitaalverstrekkingen aan dochter- of andere ondernemingen;
  - het sluiten van leningen zonder garantie.
- Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8, zevende lid; bijl. HdTK 1994-1995, 23 900 hoofdstuk A (Begroting Infrastructuurfonds), nr. 2, pp. 44-45; zie ook producten
- (302)
- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV
- Handeling: Het verrichten van betalingen tot sanering van schulden van de Staat aan de Nederlandse Spoorwegen (reizigersvervoer), ter financiering van het per 31 december 1972 opgelopen exploitatieverliezen.
- Periode: 1977-2007 (2011)
- Opmerking: Het gaat om een sanering van een schuldsaldo van 1555 miljoen gulden, die de Staat van de NS in 1976 heeft overgenomen.
- Bron: Wet tot regeling van de financiële positie van de NS; Handboek VVK, B 1.3-13; Rijksbegroting 1992 hoofdstuk XII, nr. 2, pp. 182-183; Meijs, Openbaar vervoer, pp. 10-14
- (303)
- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV
- Handeling: Het goedkeuren van investeringsvoorstellen van de NS voor de aanschaf van rollend materieel.
- Periode: 1945-
- Product: Beschikkingen
- Bron: Concessie 1938, sedertdien gewijzigd, art. 3; Commissie Wijffels, Sporen voor straks, p. I-8; V&W/NS, Nadere regeling VRONNS, toelichting bijl. IV
- (304)
- Actor: Minister van V&W/DGV/CPV
- Handeling: Het o.g.v. het Eurofima-Verdrag en Eurofima-overeenkomsten verstrekken van garanties voor door de NS opgenomen Eurofima-kredieten voor de aanschaf van rollend materiaal.
- Periode: 1955-tot tijdstip van aflossing
- Product: Goedkeuringen van Eurofima-overeenkomsten
- Opmerking: De staat streeft er, overeenkomstig de Overeenkomst op hoofdlijnen met de NS, naar de garantieverplichtingen voor 2000 te beëindigen; zie verder het hoofdstuk internationaal beleid, paragraaf 6.8.2.).
- Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. III, annex Overeenkomst Eurofima

### 3.7.15 Facetbeleid

Het openbaar vervoerbeleid heeft een aantal facetten die overleg met de verantwoordelijke sectorministers nodig maken. De betrokken ministers zijn:

- de Minister van Sociale Zaken (en Werkgelegenheid) voor arbeids- en rusttijden; een bijzonder aspect hiervan is de bevordering van de verkeersveiligheid, waarvoor de Minister van V&W (eerst verantwoordelijk is,<sup>108</sup>
- de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) voor milieu-aspecten;
- de Minister van Economische Zaken (EZ) voor de economische, in het bijzonder de toeristische aspecten van het touringcarbeleid;
- de Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Sport (VWS) voor het facet van de mobiliteit van ouderen en gehandicapten.

## Milieu- en energiebeleid

### *Inleiding*

De sector verkeer en vervoer heeft een fors aandeel (14 %) in het nationale energieverbruik. Het wegverkeer neemt het grootste deel hiervan (94 %) voor zijn rekening. Luchtverontreiniging, broeikas-effect, geluidshinder en uitputting van fossiele brandstoffen zijn negatieve bijverschijnselen van het - groeiende - wegverkeer.

In drie grote nota's - SVV-II, NMP (plus) en de Nota energiebesparing - heeft de rijksoverheid de doeleinden en het pakket maatregelen geformuleerd, die de negatieve effecten van het energieverbruik beter beheersbaar moeten maken. In de sector verkeer en vervoer richt het beleid zich op het voertuig of de vervoersystemen (bronbeleid), de mate van gebruik (volumebeleid) en de wijze van gebruik (gedragsbeleid). Bij bronbeleid staat de ontwikkeling en introductie van minder vervuilende en zuiniger technieken voorop. In het collectief personenvervoer is vooral het bronbeleid van belang.

In de afgelopen jaren zijn met inbreng van het bedrijfsleven in de sector verkeer en vervoer verschillende milieuprogramma's ontwikkeld en uitgevoerd. VROM, V&W en EZ zijn de initiërende en financie-rende ministeries. VROM (Directoraat-Generaal voor het Milieu, DGM) is als eerste verantwoordelijk voor het milieubeleid, terwijl EZ dit is voor de energievoorziening. EZ is bij voorbeeld programmaleider van het meerjarenprogramma 'rationeel energiegebruik in verkeer en vervoer' (REV).<sup>109</sup> Naast de nationale programma's is er op het terrein van milieu, energievoorziening en technologie een groot aantal EG-programma's, zoals Thermie, 4e Kaderprogramma, Cost en Joule.

Van één programma in de sector verkeer en vervoer is V&W de trekker: het ministerie is programmaleider van het meerjarenprogramma 'Stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in het stedelijk gebied' (SSZ-programma). Het programma beoogt de ontwikkeling, beproeving en invoering van milieuvriendelijke en milieu-efficiënte technieken en systemen in de stedelijke omgeving te stimuleren. Het richt zich zowel op het openbaar vervoer als op het goederenvervoer.

Aan het SSZ-programma gerelateerd is de Bijdrageregeling voor 'milieuvriendelijke vervoertechnieken' (MIBU, 1992) voor autobussen in het openbaar vervoer. Deze regeling is vanaf 1997 ook voor andere categorieën - taxi's, bestelwagens, vuilniswagens - bruikbaar. In jaarlijkse bekendmakingen worden de subsidiebedragen, doelgroepen en subsidiecriteria bekendgemaakt.

Voor het gehele SSZ-programma, inclusief MIBU, is 75 miljoen gulden beschikbaar.

Het opstellen en uitvoeren van milieuprogramma's is uitbesteed aan de Nederlandse Organisatie voor Energie en Milieu BV (NOVEM) of aan het agentschap Senter, voorheen de Dienst Investeringsrekening van het Ministerie van Economische Zaken. Als programmabureaus bereiden NOVEM en Senter de jaarplannen voor, beoordelen zij de projectvoorstellen, wijzen zij namens de minister de bijdragen toe, en rapporteren zij aan de opdrachtgever(s).

Bij de beschrijving van de beleidsprocessen staat het SSZ-programma, waarvoor de Minister van V&W verantwoordelijk is, centraal. In de overige programma's levert V&W slechts een financiële en inhoudelijke bijdrage.

### *organisatie en programmering*

(305)

Actor:	Minister van V&W/DGV/CPV
Handeling:	Het, in samenwerking met VROM, EZ en brancheorganisaties, opzetten en onderhouden van een aansturings- en uitvoeringsorganisatie voor milieuprogramma's en projecten op het gebied van verkeer en vervoer, in het bijzonder het openbaar vervoer.
Periode:	1988-
Product:	Programma-overeenkomsten met uitvoeringsorganisaties (NOVEM, Senter), instellingsbesluiten, taak- en organisatiebeschrijvingen, communicatie
Opmerking:	Een voorbeeld is de programmaorganisatie SSZ, waarvan deel uitmaken:

- de programmaleiding (V&W);
- de programmacommissie SSZ (deze adviseert de Minister van V&W);
- coördinatiecommissies (deze adviseren de programmacommissie);
- de begeleidingscommissies van projecten;
- het programmabureau NOVEM.

Bron: V&W, SSZ-projectenoverzicht; V&W/VROM, Organisatie en werkwijze SSZ-Programma

(306)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van milieuprogramma's en bijdrageregelingen ter stimulering van onderzoeks-, ontwikkelings- en praktijkexperimenten op het gebied van verkeer en vervoer, in het bijzonder het openbaar vervoer.

Periode: 1988-

Product: Verkenningsonderzoeken, b.v. NEI/INNAS-onderzoek 'De milieufunctie van het openbaar vervoer in stedelijke gebieden' (1996), meerjarenprogramma's, (jaarlijkse) actieplannen en bijdrageregelingen, recentelijk Besluit mandaatverlening in het kader van subsidieregeling stiller, schoner en zuiniger, Stcrt. 1997, nr. 161

Overlegkader: Programmacommissie en Coördinatiecommissie SSZ, met ondersteuning van programmabureau

Bron: V&W/DGV, SSZ-programma; V&W/DGV, Werkplan CPV 1996, pp. 14-15

(307)

Actor: Minister van V&W/DGV/

Handeling: Het vanuit de verkeers- en vervoersector leveren van bijdragen in de vaststelling en financiering van milieuprojecten en -programma's waarvan de Minister van V&W niet de trekker is.

Periode: 1988-

Product: (o.m.) jaarlijks afstemmingsnotities m.b.t. andere programma's

Opmerking: Het gaat b.v. om programma's en bijdrageregelingen voor:

- schone en lawaaiarme vrachtwagens en touringcars (SELA, 1990); programmaleider: VROM;
- milieutechnologie; programmaleider: VROM;
- vervroegde afschrijving milieu-investeringen (VAMil); programmaleider: VROM;
- Rationeel energiegebruik verkeer en vervoer (REV); programmaleider: EZ;
- Economie, Ecologie en Technologie (EET); regie: EZ.

Bron: V&W, SSZ-V&W, SSZ-projectenoverzicht; V&W, Actieplan SSZ 1996, p. 12

### *Uitvoering en toezicht op projecten*

Het ontwikkelproces van technieken en systemen bestaat ruwweg uit drie fasen waarna, als het goed is, marktintroductie volgt:

1. (haalbaarheids)onderzoek;
2. ontwikkeling, gericht op het praktisch toepasbaar maken van een techniek of systeem;
3. praktijk- of demonstratieprojecten, dus het beproeven van een techniek of systeem.

De voor marktintroductie benodigde investeringen in milieuvriendelijke bussen worden via de MIBU-regeling gestimuleerd. Het Agentschap Senter (EZ) voert de regeling namens de Minister van V&W uit.

In het meerjarenprogramma en het Actieplan SSZ deelt men de projecten naar 'hoofdlijn' in:

- vervoersystemen
- voertuigen en componenten
- aandrijfsystemen
- energiedragers
- programmaondersteuning

Voorbeelden van de laatste hoofdlijn (e) zijn communicatie rond het programma zelf, monitoring (effectmeting) en internationale samenwerking.

In de hierna volgende handelingen is een onderscheid gemaakt tussen ontwikkelingsprojecten en bijdragen in de introductie van uitontwikkelde technieken. Verder is er een aparte handeling opgenomen voor programmaondersteuning, omdat dit programmaonderdeel integraler van karakter is dan de andere programmaonderdelen.

(308)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/CPV en FPI  
b. Namens de minister: Senter (vanaf 1997)

Handeling: Het voorbereiden van en beslissen over de verlening, wijziging of intrekking van financiële bijdragen in de kosten van ontwikkelingsprojecten van milieuvriendelijke en energiezuinige technieken en systemen in met name het openbaar vervoer.

Periode: 1990-

Product: Beschikkingen of 'contracten' o.b.v. offertes

Overlegkader: Bij het SSZ-programma: Programmacommissie en Coördinatiecommissie SSZ

Opmerking: 1. Het gaat om (deel)projecten in het kader van de volgende projecten/programma's en bijdrageregelingen:

- Experimenten- en Bijdrageregeling stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer;
- SSV-actie 'Stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer' en SSZ-programma.

2. De uitvoering van het SSZ-programma berust bij NOVEM, die vanaf 1997 namens de minister over de wijziging van projecten beslist.

(309)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/CPV;  
b. Namens de minister: Senter (vanaf 1994)

Handeling: Het beslissen over de verlening of intrekking van financiële bijdragen voor de aanschaf van (voertuigen met) milieuvriendelijke technieken in het openbaar vervoer.

Periode: 1992-

Product: Beschikkingen

Overlegkader: MIBU-Commissie

Opmerking: 1. Het gaat om projecten in het kader van de Bijdrageregeling milieuvriendelijke vervoer technieken (MIBU). Via deze regeling kan de toepassing van in SSZ-verband ontwikkelde technologie worden gestimuleerd.

2. De Dienst Investeringsrekening van het Ministerie van EZ, tegenwoordig Senter, waarbij de aanvraag ingediend moet worden, adviseert de Minister van V&W over de bijdragen (zie volgende handeling).

3. Sedert 1994 beslist Senter namens de minister over de bijdrageverlening. De minister blijft formeel verantwoordelijk. De behandeling van bezwaarschriften berust dan ook bij de minister.

Bron: V&W, SSZ-V&W, SSZ-projectenoverzicht; MIBU, art. 3

(310)

Actor: Dienst Investeringsrekening (Ministerie van EZ)

Handeling: Het adviseren over de toekenning of intrekking van financiële bijdragen ter compensatie van de meerkosten van de aanschaf van (voertuigen met) milieuvriendelijke technieken in het openbaar vervoer.

Periode: 1992-1994

Bron: MIBU, art. 3, gewijzigd bij besluit van de Minister van V&W, Stcrt. 1994, 145

(311)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het opdracht geven tot het uitvoeren van projecten ter ondersteuning van milieuprogramma's in met name het openbaar vervoer.

Periode: 1990-

Overlegkader: Bij het SSZ-programma: Programmacommissie-SSZ, Coördinatiecommissies en programmabureau

Opmerking: De programmaleiding initieert deze projecten meestal zelf en financiert deze volledig.

Bron: Inl. drs. S.J. de Groot (DGV/CPV), 18 december 1996; V&W, Actieplan SSZ 1996

(312)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het rapporteren over de voortgang en afronding van ontwikkelingsprojecten van milieuvriendelijke en energiezuinige technieken en systemen in met name in het openbaar vervoer.  
Periode: 1990-  
Product: Voortgangs- en eindrapportages, verslagen van maandelijks overleg  
Opmerking: De uitvoering van het SSZ-programma berust bij de begeleidingscommissies en NOVEM. De begeleidingscommissies rapporteren aan de programmacommissie over de goedkeuring van het eindrapport.  
Bron: V&W/VROM, Organisatie en werkwijze SSZ-Programma  
Economische effecten

Sinds kort staat de economische onderbouwing van infrastructuurprojecten voor het openbaar vervoer in de belangstelling. In onderzoeken worden positieve en negatieve effecten van te projecteren infrastructuurwerken voor een regio bestudeerd. Een ander aspect is de economische structuurversterking via investeringen in de infrastructuur. Producten daarvan zijn b.v.: economische effectrapportages (als tegenhanger van de oudere milieu-effectrapportages).<sup>110</sup>

*NB. Voor handelingen op dit terrein, zie het hoofdstuk infrastructuur.*

### Sociale veiligheid

In het kader van de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer wordt ook aandacht besteed aan de sociale veiligheid. De zorg daarvoor betreft niet alleen de reizigers, maar ook het personeel: werknemers in het openbaar vervoer raken regelmatig betrokken bij conflicten met en tussen passagiers. Uit enquêtes blijkt dat door de reizigers als belangrijkste oorzaken van de onveiligheid worden gezien:

- een gebrek aan controle en toezicht;
- de aanwezigheid van randfiguren in bussen, trams en treinen;
- de aanwezigheid van agressieve groepen van passagiers;
- stille haltes en stille stations.

De overheid en de vervoersondernemingen proberen de gevoelens van onveiligheid bij personeel en passagiers weg te nemen, o.a. door de inschakeling van extra personeel (conducteurs en controleurs) en de (bouwtechnische) verbetering van stations en halteplaatsen. Dit laatste aspect is ook van belang voor de verkeersveiligheid: gebruikers van het openbaar vervoer moeten de halteplaatsen via goede en veilige voetgangersverbindingen kunnen bereiken.

Op de begroting van het ministerie van V&W worden gelden vrijgemaakt voor verbetering van de sociale veiligheid. Samen met vakorganisaties nam het Ministerie van V&W deel aan het Project Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (1992 - 1996). Dit project beoogde 'een beteugeling van de agressie in en om het openbaar vervoer ter verbetering van de sociale veiligheid' tot stand te brengen. Daarnaast heeft het ten doel de deelnemende gemeenten en openbaar vervoerbedrijven in staat te stellen een structureel veiligheidsbeleid op te zetten. De deelnemende bedrijven moeten daartoe aandacht besteden aan:

- het verkrijgen van inzicht in de problematiek;
- de verankering van het veiligheidsbeleid in de organisatie;
- het treffen van maatregelen om de veiligheid te bevorderen.

Gemeenten en vervoerbedrijven kunnen vanaf 1993 rijksbijdragen verkrijgen voor projecten. Sinds 1994 wordt meer de nadruk gelegd op de realisering van een structureel veiligheidsbeleid. Met ingang van 1997 maken de bijdragen voor sociale veiligheid integraal onderdeel uit van de zogenaamde regiobekostigingssystematiek: het ministerie stelt een doeluitkering ter beschikking. De kaderwetgebieden, provincies en gemeenten beslissen dan hoe het beschikbare geld wordt besteed.

Naast het Ministerie van V&W leveren ook andere ministeries (Binnenlandse Zaken, Justitie) een bijdrage aan het beleid ten aanzien van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

(313)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake de sociale veiligheid van het openbaar personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Beleidsnota's en -plannen, zoals Nota controle openbaar vervoer (bijl. HdTK 1984-1985 17883, nr. 8)  
Bron: V&W, Verbetering openbaar vervoer

(314)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het verstrekken van rijksbijdragen in de uitvoering van projecten ter bevordering van de sociale veiligheid in het openbaar personenvervoer.  
Periode: 1993-1997  
Product: Subsidiebeschikkingen  
Bron: Begroting Verkeer en Waterstaat voor 1997 en andere jaren

### Gehandicapten- en ouderenbeleid

De mobiliteit van gehandicapten en ouderen is rond 1975 op de politieke agenda geplaatst. Eerst verantwoordelijke minister is de Minister belast met de zorg voor de volksgezondheid. De openbaar vervoersaspecten van de mobiliteit vallen onder de verantwoordelijkheid van de Minister van V&W.

Het onderdeel verkeer en vervoer binnen dit beleidsterrein van de overheid is erop gericht om binnen bepaalde vooral financiële mogelijkheden, "optimale reismogelijkheden voor minder-validen en ouderen te scheppen c.q. in stand te houden." In het individueel personenvervoer is dit via b.v. bijzondere parkeerregelingen en de verstrekking van invalide-voertuigen makkelijker te realiseren dan in het openbaar personenvervoer.

In het openbaar personenvervoer richt men zich voornamelijk op de vergroting van de toegankelijkheid van de openbaar vervoervoorzieningen. Zowel bij de vernieuwing van de infrastructuur als bij de aanschaf en inzet van nieuw materieel wordt met dit (kwaliteits)aspect rekening gehouden. Hetzelfde uitgangspunt wordt gehanteerd bij de aanpassing van bestaande vervoerssystemen.

De rijksoverheid gaat ervan uit dat realisering van een vergroting van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten en ouderen niet mag leiden tot specifieke tariefstijgingen voor de doelgroepen. Daarnaast moeten negatieve effecten voor huidige of potentiële reizigers worden voorkomen. Daar waar het openbaar vervoer niet tegemoet kan komen aan de mobiliteit van gehandicapten moeten speciale, meestal vraagafhankelijke en aanvullende openbaar vervoervoorzieningen in het leven worden geroepen. Deze zijn een eerste verantwoordelijkheid van de gemeenten en de vervoerbedrijven. De Wet voorzieningen gehandicapten (1993 Stb. 545) voorziet verder in de toekenning van vervoersvoorzieningen in individuele gevallen.

Het interdepartementale overleg vond aanvankelijk plaats in de Interdepartementale Stuurgroep Revalidatiebeleid<sup>111</sup>, vanaf 1986 in de Interdepartementale Stuurgroep Gehandicaptenbeleid (ISG, 1986, Stcrt. 121) en de Interdepartementale Stuurgroep Ouderen (ISO, 1987, Stcrt. 203). WVC/VWS is voorzitter. De ISG en de ISO bestaan uit vertegenwoordigers van de betrokken ministeries, lagere overheden en particuliere organisaties.<sup>112</sup>

In juni 1990 werd een Stuurgroep Mobiliteit Gehandicapten en Ouderen, ook genoemd Commissie van Leeuwen, ingesteld (1990 Stcrt. 232). Deze stuurgroep kreeg als taak een inventarisatie op te stellen van de mogelijkheden om de mobiliteitspositie van gehandicapten en ouderen te verbeteren. Daarnaast moest de commissie advies uitbrengen aan de minister inzake het door het ministerie van Verkeer en Waterstaat te voeren beleid. In het voorjaar van 1991 werden de aanbevelingen aan de Minister van V&W overhandigd, waarna de stuurgroep ophield te bestaan.

Naar aanleiding van het advies van de commissie van Leeuwen is per 1 juli 1992 de Koepelcommissie Experimenten Toegankelijkheid Openbaar Vervoer ingesteld. Deze commissie kreeg als opdracht te adviseren over experimenten in het stads- en streekvervoer. In de commissie hebben onder andere organisaties van vervoerbedrijven (BOV, VSN, NS) en belangenorganisaties als de Gehandicaptenraad en het Coördinatieorgaan Samenwerkende Ouderenorganisaties zitting. Tevens zorgt de

commissie voor de begeleiding van deze experimenten. Naar aanleiding van haar bevindingen brengt zij advies uit aan de minister (*Vervoer met een lage drempel*, september 1998). In een viertal gemeenten zijn experimenten in dit kader uitgevoerd, waarop de commissie haar bevindingen heeft gebaseerd:

- Haarlem: multibusproject
- Hoogeveen: servicelijnen aangepast aan de mobiliteitswensen van gehandicapten en ouderen
- Nieuwegein: project rolstoeltoegankelijk openbaar vervoer
- Maastricht: collectief vervoersysteem Vervoer op Maat (VOM)

Deze experimenten richten zich op de vergroting van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor licht gehandicapten, bv. door de inzet van bussen met een lage instap en aanpassing van de haltevoorzieningen. Daarnaast wordt gekeken naar de resultaten van een project in Alkmaar.

Voor de aanschaf van toegankelijker busmateriaal worden sinds 1992 via de exploitatiebijdragen aan het stadsvervoer geormerkte bijdragen verstrekt. Sinds 1993 geldt een dergelijke bijdrageregeling ook voor tram en streekbussen.

(315)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid met betrekking tot voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het openbaar vervoer.  
Periode: 1975-  
Product: Beleidsnota's, o.m. Nota gehandicaptenvervoer (1983) en voortgangsrapporten (v.a. 1985), standpunten  
Overlegkader: Interdepartementale Stuurgroep Revalidatiebeleid; Interdepartementale Stuurgroep Gehandicaptenbeleid (ISG; voorz.: WVC); de Interdepartementale Stuurgroep Ouderen (ISO; voorz.: WVC)  
Bron: Rijksbegroting hoofdstuk XII, 1979-1980, nr. 2, pp. 28-29; Staatsalmanak 1994-1995, U 39

(316)

Actor: Adviescommissies verkeer en vervoer gehandicapten  
Handeling: Het adviseren en rapporteren aan de Minister van V&W over beleidsondersteunende onderzoeken op het gebied van gehandicaptenvervoer.  
Periode: ca. 1975-  
Product: Studierapporten  
Opmerking: Het gaat om tijdelijke commissies en werkgroepen, ingesteld door de Minister van V&W, zoals:

- Subcommissie Verkeersproblemen Gehandicapten (SVG), onderdeel van de ISG, 1979-1982;
- Studiecommissie Toegankelijkheid NS, 1982-;
- Commissie-Kramer, 1982.

  
Bron: V&W, Gehandicaptenbeleid

(317)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het mede opzetten en financieren van onderzoeks- en pilotprojecten ter stimulering van voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het openbaar vervoer.  
Periode: 1975-  
Product: Subsidiebeschikkingen, rapporten  
Opmerking: Voorbeelden zijn de projecten van de werkgroep Geïntegreerd Openbaar Vervoer Almere (GOVA), experimenten met lage vloerbussen.  
Bron: Rijksbegroting hoofdstuk XII, 1982-1983, nr. 2, p. 47

(318)

Actor: Directie Nederlandse Spoorwegen  
Handeling: Het afgeven van legitimatiebewijzen voor gehandicapten, waarmee deze gratis in het openbaar vervoer kunnen reizen.  
Periode: 1986-

Bron: Besluit VOV 1986, art. 5; BPV 1987, art. 51 onder b; Regeling aanwijzing instanties afgifte legitimatiebewijs voor gehandicapten, Stcrt. 1987, 248

(319)

Actor: Stuurgroep Mobiliteit Gehandicapten en Ouderen  
Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de mogelijkheden van vergroting van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten en bejaarden.  
Periode: 1990-1991

Bron: Instellingsbesluit Stuurgroep Mobiliteit Gehandicapten en Ouderen 1990 Stcrt. 232, art. 2

(320)

Actor: Koepelcommissie Experimenten Toegankelijkheid Openbaar Vervoer  
Handeling: Het coördineren en begeleiden van experimenten op het terrein van de vergroting van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.  
Periode: 1992-

Bron: Vervoer met een lage drempel pp. 4-5

(321)

Actor: Koepelcommissie Experimenten Toegankelijkheid Openbaar Vervoer  
Handeling: Het adviseren van de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake het beleid met betrekking tot de vergroting van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten en ouderen.

Periode: 1992-

Product: Adviezen

Bron: Vervoer met een lage drempel p. 5

(322)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het toekennen van geoormerkte gelden in de exploitatiebijdragen aan openbaar vervoerondernemingen voor de aanschaf van aangepast materieel in het lokale en interlokale busvervoer en in het metrovervoer.

Periode: 1992-

Product: Exploitatiebijdragen

Bron: Begroting Verkeer en Waterstaat

(323)

Actor: Adviesdienst Verkeer en Vervoer  
Handeling: Het adviseren van de Koepelcommissie Experimenten Toegankelijkheid Openbaar Vervoer aangaande de te verwachten exploitatieve en financiële consequenties van verbeterde toegankelijkheid van vervoerbedrijven.

Periode: 1997-

Product: Advies

Bron: Vervoer met een lage drempel, p. 4

### 3.8. Besloten busvervoer

#### 3.8.1. Ontwikkelingen en beleid

Het besloten busvervoer is een definitie uit de Wet personenvervoer (1987).<sup>113</sup> Onder het regime van de Wet autovervoer personen (WAP) golden andere definities, namelijk groepsvervoer en toerwagengeregeld vervoer. Grosso modo komen de definities op hetzelfde neer. Onder besloten busvervoer dan wordt verstaan: het personenvervoer per bus, dat niet voor iedereen toegankelijk is en niet volgens een dienstregeling rijdt.



Verschijningsvormen zijn het vervoer van groepen reizigers, zoals het vervoer van kinderen naar school of naar een zwembad (zg. groepsvervoer), en het toerwagenvervoer, zoals een dagexcursie of een meerdaagse vakantiereis naar het buitenland.

Het rijk is verantwoordelijk voor de regulering van deze vervoerstak. Relevante wetgeving bestaat uit de Wet personenvervoer (voor 1988: de WAP) en niet-sectorale wetgeving, zoals de Rijtijdenwet, Wegenverkeerswet en belastingwetgeving.

Actoren op het terrein van het besloten busvervoer zijn naast de rijksoverheid (V&W en EZ) en de branche zelf, vertegenwoordigd door de Federatie van Nederlandse Ondernemingen in het Personenvervoer (FNOP) en het Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV-Busvervoer), de Stichting Toerwagen en Ongeregeld Vervoer (STO)<sup>114</sup>, de Stichting Examens Personenvervoer (SEP; zie het hoofdstuk openbaar vervoer, de paragraaf vergunningsverlening), en de touroperators (reisorganisatoren). Internationale gouvernementele actoren worden in hoofdstuk internationale samenwerking besproken. De internationale branche-organisatie is de IRU: de International Road and Transport Union.

De markt van het besloten busvervoer is vanaf de jaren dertig beschermd. Door middel van vervoervergunningen en de daaraan verbonden voorwaarden voor toetreding tot de markt (eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid) reguleert en ordent het rijk de markt. Tot 1988 had de ondernemer voor groepsvervoer en voor toerwagen- en ongeregeld vervoer een aparte vergunning nodig. In het T- en O-vervoer was bovendien per rit een ritvergunning vereist.

Na de invoering van de Wet personenvervoer in 1988 werd de marktbescherming minder rigide dan voorheen. De ritvergunning was bijvoorbeeld niet meer vereist. Wel bleef het capaciteitsregime gehandhaafd, hetgeen inhoudt dat een vergunning slechts verleend wordt aan de vervoerondernemer die kan aantonen, dat er een vervoerbehoefte van voldoende omvang en tijdsduur bestaat (zie verder de paragraaf vergunningsverlening binnenlands vervoer). Daarnaast bestaat er een zogenaamde beperkte vergunning voor eigen vervoer door organisaties die op niet beroepsmatige of commerciële wijze besloten busvervoer verrichten, zoals psychiatrische inrichtingen of toneelgezelschappen.<sup>115</sup> De huidige wettelijke term is: vervoer voor eigen rekening. Voor iedere autobus is een vergunningsbewijs nodig.

De beleidsvorming met betrekking tot het besloten busvervoer vindt in het kader van de nationale regelgeving plaats. Recentelijk is het beleid geëvalueerd in de evaluatienota Wet personenvervoer. Op grond van twee EG-verordeningen uit 1992 (zie verderop) adviseerde de Commissie Personenvervoer van de Raad voor Verkeer en Waterstaat in 1993 de capaciteitsdrempel en de voorlopige vergunning af te schaffen. De minister nam deze adviezen over, maar wees het advies tot afschaffing van de beperkte vergunning voor het niet-commerciële 'eigen' vervoer af. In de herziening van de Wet personenvervoer (1997) worden deze wijzigingen opgenomen.<sup>116</sup>

De touringcarbranche is een marginale bedrijfstak, waar op basis van prijs een scherpe concurrentiestrijd gevoerd wordt. In 1995 en 1996 vonden in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken onderzoeken plaats naar de rendementen in de sector en de mogelijkheden deze te verbeteren. Voor de besloten busvervoerondernemingen worden goede vooruitzichten voorspeld in de toeristische sector en in het voor- en navervoer van het openbaar vervoer. Bovendien kunnen besloten busvervoerondernemingen op concessies voor openbaar vervoer inschrijven. In het concept van de vervoerketen wordt het onderscheid tussen openbaar vervoer en besloten (bus)vervoer minder strak getrokken. Besloten busvervoer moet aan de SVV-doelstelling van bereikbaarheid en leefbaarheid een bijdrage leveren.

Een verbetering in de voorwaardelijke sfeer voerde de sector zelf in door instelling van het 'keurmerk busbedrijf'. De keurmerken worden verleend door de Stichting Keurmerk Busbedrijf, die in 1994 door de KNV is opgericht en als doelstelling heeft: het verbeteren van imago en kwaliteit op het terrein van veiligheid, comfort en service. De RVI verleent op verzoek van de aanvrager de resultaten van de gehouden weg- en bedrijfsonderzoeken.<sup>117</sup>

Het besloten busvervoer behoort tot de vrije sector. In beginsel verleent de overheid dus geen financiële bijdragen in de exploitatie. Wel kan het rijk stimuleringsbijdragen geven. Een recent voorbeeld is de Bijdrageregeling bedrijfsvervoer (1990), waarmee de overheid het bedrijfsvervoer van werknemers aanmoedigt (zie daarvoor hoofdstuk 6 Individueel personenvervoer van dit rapport). Een ander gat in de markt voor het besloten busvervoer is het zg. collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV).

Voor het grensoverschrijdende vervoer en het cabotagevervoer (cabotagevervoer is vervoer van personen en/of goederen in een ander land) gelden deels andere regels dan voor het binnenlandse vervoer. De regels voor internationaal vervoer in de EG zijn in de jaren 1966-1972 in een viertal verordeningen neergelegd. De basisverordening 117/66 van de Raad betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen, PbEG 1966, nr. 147, maakt een onderscheid tussen geregeld vervoer, pendelvervoer en ongeregeld vervoer en geeft een gedeeltelijke liberalisering van het ongeregeld vervoer. Tot het ongeregeld vervoer worden gerekend gesloten rondritten, brengritten en haalritten. Met twee aanvullende verordeningen is een marktordening gecreëerd voor het pendelvervoer en voor het geregeld vervoer.<sup>118</sup> Het cabotagevervoer is nagenoeg verboden.

In Richtlijn 74/562 zijn eisen aan de toegang tot het beroep van onder meer in de nationale en internationale personenvervoer gesteld. Het betreft hier de kwalitatieve voorwaarden van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid.<sup>119</sup>

Na de invoering van de Wet personenvervoer hebben in 1992 twee EG-regelingen de Europese markt van het besloten busvervoer opengelegd. Het gaat om de Verordening 684/92 voor grensoverschrijdend personenvervoer met touringcars en autobussen<sup>120</sup> en de Verordening 2454/92 voor cabotagevervoer.

Op grond van art. 4 van Verordening 684/92 mag iedere vervoerder die in de lidstaat van vestiging gemachtigd is tot vervoer en die voldoet aan de voorschriften voor toegang tot het beroep en aan de eisen van verkeersveiligheid, busvervoer in de Gemeenschap verrichten. Er is dus slechts een 'nationale' vergunning vereist. Geregeld vervoer en pendelvervoer zonder logies zijn aan een aparte, door de lidstaten af te geven vergunning onderworpen. Vervoer voor eigen rekening is op grond van door de lidstaten af te geven attesten mogelijk. In plaats van een driedeling is een feitelijk tweedeling (ongeregeld vervoer en pendelvervoer met logies/geregeld vervoer en pendelvervoer zonder logies) in de internationale vervoermarkt ontstaan. In de aanstaande EG-verordening wordt deze tweedeling geformaliseerd.

Voor het ongeregeld cabotagevervoer gelden t/m 31 december 1995 nog beperkingen.<sup>121</sup> De overige vormen van cabotagevervoer zullen door de Raad worden gezien.

Voor het vervoer met derde landen heeft de EG de Overeenkomst betreffende internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen (ASOR), Besluit 82/505, PbEG. 1982, L 230/38, vastgesteld.

Niet-sectorale regelgeving moet de uiteenlopende uitvoeringsvoorschriften in de verschillende EG-lidstaten met elkaar in harmonie brengen, zodat concurrentievervalsende voorschriften verdwijnen.

Door de liberalisering van de markt voor besloten busvervoer is het aantal vergunningen de laatste tien jaar fors toegenomen. Hadden in 1988 nog 287 bedrijven voor ca. 3750 autobussen vergunningen, in 1995 waren er 471 bedrijven die voor ca. 5465 autobussen vergunningen hadden. Tegelijkertijd stagneerden echter de prestaties, gemeten in aantallen reizigers en reizigerskilometers. Er is momenteel dus overcapaciteit.<sup>122</sup>

In de volgende paragrafen wordt de vergunningsverlening voor het binnenlandse en internationale busvervoer o.g.v. de WAP en de Wet personenvervoer behandeld.

(324)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat/Commissie Personenvervoer  
Handeling: Het adviseren van de Minister van V&W inzake het te voeren beleid voor het besloten busvervoer.  
Periode: 1992-  
Product: Adviezen, b.v. Advies besloten busvervoer (1993)  
Bron: Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat 1992, art. 3.

(325)

Actor: Permanent Overlegorgaan Personenvervoer  
Handeling: Het voeren van overleg over beleidsvoornemens van de Minister van V&W of andere

ministers inzake het besloten busvervoer.  
Periode: 1992-  
Product: Verslagen  
Opmerking: 1. De werkgroepen van het Permanent Overlegorgaan Personenvervoer hebben een ad hoc karakter.  
2. Vertegenwoordiger van de minister is de directeur CP van DGV.  
Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992; Inl. drs. J.F. Bos, adj. secretaris Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, 21 november 1994

(326)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/CPV  
b. Minister van Economische Zaken  
Handeling: Het gezamenlijk ontwikkelen, vaststellen en evalueren van het beleid inzake het besloten busvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Beleidsnota's en onderliggende onderzoeksrapporten, o.m. onderzoeksrapporten van EZ en V&W naar de perspectieven in de toeristische sector en de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse busondernemingen.  
Bron: V&W/RVI, Jaarverslag 1992, p. 39; V&W, Jaarbericht vervoerend Nederland 1996, pp. 76-77

### 3.8.2. Vergunningsverlening binnenlands vervoer

De vergunningsverlening voor lokaal vervoer is een verantwoordelijkheid van de lokale overheid. Provincie en centrale overheid zijn slechts in toezichthoudende en adviserende zin betrokken.

In deze paragraaf gaat het om de bemoeienis van de provincie, de Minister van V&W, c.q. de RVI, de Commissie Vergunningen Personenvervoer (CVP) en de Commissie Vervoervergunningen met het interlokale beroepsmatige personenvervoer. De Commissie Vervoervergunningen (1959-1987) en haar voorgangster, de CVP (1939-1959), beschikte op de aanvragen om verlening, verlenging, overdracht, wijziging of intrekking van een vergunning, met uitzondering van de tijdelijke vergunningen, die de Inspecteur-Generaal van het Verkeer, na 1949 de Voorzitter van de Commissie verleende.

*NB. Voor een toelichting op de procedure van de vergunningsverlening in het algemeen en de daarbij betrokken instanties, zie de desbetreffende paragrafen van het hoofdstuk 'openbaar vervoer'.*

*NB. Voor handhaving en bezwaar- en beroepsprocedure, zie de betreffende hoofdstukken van dit rapport.*

#### Groepsvervoer o.g.v. de WAP 1939

Groepsvervoer wordt in de WAP, art. 1 gedefinieerd als: "volgens een dienstregeling uitgeoefend, niet onder k [toerwagenritten] vallend vervoer van tot een beperkte groep behorende personen met autobussen, dan wel met personenauto's tegen vergoeding." Het betreft vooral het vervoer van werknemers. Dit type vervoer steeg na de Tweede Wereldoorlog snel. Het vergunningsbeleid is er na 1950 op gericht de vergunning in eerste instantie toe te kennen aan ondernemers van beroepspersonenvervoer, en in tweede instantie aan werkgevers die aannemelijk kunnen maken dat zij voordeel hebben bij groepsvervoer "in eigen beheer". Door de groei van het individuele personenvervoer, de introductie van flexibele werktijden en bezuinigingen in het onderwijs nam het groepsvervoer in de jaren tachtig sterk af.

Vergunningsverlening voor lokaal groepsvervoer wordt door B&W afgehandeld. Voor interlokaal vervoer is het rijk, i.c. de Commissie Vervoervergunningen het bevoegd gezag.<sup>123</sup>

In de hieronder opgenomen handelingen m.b.t. de verlening, wijziging en intrekking van vergunningen is aangegeven, dat de wijziging en intrekking op verzoek van een inspecteur van de RVI of ambtshalve kan geschieden. Wijziging of intrekking is mogelijk, "hetzij in het algemeen vervoersbelang, hetzij wegens niet-uitoefening van het vervoer of uitoefening van het vervoer in strijd met bij of krachtens deze wet gegeven voorschriften." (WAP, art. 27)

(327)

- Actor: Gedeputeerde Staten  
 Handeling: Het goedkeuren van door gemeenteraden vastgestelde regelingen inzake aangelegenheden m.b.t. het lokale collectief vervoer waarin niet bij of krachtens de wet is voorzien.  
 Periode: 1949-1987  
 Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd in 1949, art. 36
- (328)  
 Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer  
 b. Commissie Vervoervergunningen  
 Handeling: Het adviseren van burgemeester en wethouders over de verlening, verlenging, intrekking e.d. van vergunningen voor de uitvoering van lokaal groepsvervoer.  
 Periode: 1945-1987  
 Opmerking: De beschikkingen worden in afschrift meegedeeld aan de Commissie, de Inspecteur-Generaal (na 1949: de DG DGV) en de betrokken Rijksinspecteur van het Verkeer.  
 Bron: WAP 1939, gewijzigd 1949, art. 32, 39, 41, 46 e.v.
- (329)  
 Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer  
 b. Commissie Vervoervergunningen  
 Handeling: Het op aanvraag van de ondernemer, verzoek van de Rijksinspecteur (in geval van wijziging en intrekking) en ambtshalve besluiten over de verlening, overdracht, wijziging, verlenging en intrekking van vergunningen voor de uitvoering van groepsvervoer in meer dan één gemeente:  
 - op aanvraag van de ondernemer.  
 Periode: 1945-1987  
 Product: Beschikkingen o.b.v. aanvragen en verklaringen van de ondernemers, ingediend bij een van de rijksinspecteurs van het Verkeer, ingediende bezwaren, correspondentie en mededelingen met/aan betrokken gemeenten, opgaven vervoerprestaties, openbaarmakingen in een bijvoegsel tot de Stcrt.  
 Opmerking: 1. In de korte procedure (vanaf 1973) kan de Voorzitter van de Commissie art. 25, eerste lid, buiten toepassing laten.  
 2. De geldigheidsduur van de vergunning is ten hoogste vijf jaar.  
 Bron: WAP 1939, gewijzigd 1959 en 1973, art. 25-29; UAP 1939, art. 116
- (330)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het ambtelijk voorbereiden en adviseren van de CVP/CVV over de besluiten over de verlening, overdracht, wijziging, verlenging en intrekking van vergunningen voor de uitvoering van groepsvervoer in meer dan één gemeente.  
 Periode: 1945-1987  
 Product: Adviezen o.b.v. aanvragen en verklaringen van de ondernemers, ingediend bij een van de Rijksinspecteurs van het Verkeer, ingediende bezwaren van belanghebbenden, processen-verbaal van openbare zittingen  
 Bron: WAP 1939, art. 25-29; UAP 1939, art. 35-43
- (331)  
 Actor: a. Minister van V&W/Inspecteur-Generaal van het Verkeer (1946-1949);  
 b. Voorzitter van de CVV (1949-1987)  
 Handeling: Het op basis van de WAP 1939 en het Vierde Uitvoeringsbesluit van 1940 "in bijzondere omstandigheden" verlenen, verlengen en intrekken van *tijdelijke* vergunningen voor de uitvoering van groepsvervoer in meer dan één gemeente.  
 Periode: 1946-1987  
 Product: Aanvragen en verklaringen van de ondernemers, ingediend bij de Inspecteur-Generaal van het Verkeer, beschikkingen, mededelingen aan de Commissie  
 Opmerking: In de eerste naoorlogse jaren werkte het eigen vervoer zonder vergunning. De geldigheidsduur van de vergunning is tot 1949 ten hoogste een half jaar, nadien ten hoogste twee jaar. De Voorzitter kan de vergunning te allen tijde intrekken.

Bron: WAP 1939, gewijzigd 1949, art. 30; Van Marle, Vervoer, pp. 49-51

(332)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het voorbereiden van de eventuele intrekking of wijziging door de Kroon van door een gemeente verleende vergunningen voor de uitoefening van groepsvervoer binnen één gemeente.

Periode: 1945-1987

Product: Adviezen, mededelingen aan de CVP, sedert 1959 CVV

Opmerking: De vergunning kan ingetrokken worden, als interlokaal vervoer een betere optie is. De Raad van State wordt gehoord.

Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd bij wet van 9 april 1959, art. 33-34; UAP 1939, art. 44

#### Toerwagen- en ongeregeld vervoer o.g.v. de WAP 1939

In feite gaat het hierbij om ongeregeld vervoer met autobussen tegen vergoeding.

(333)

Actor: Gedeputeerde Staten

Handeling: Het goedkeuren van door gemeenteraden vastgestelde regelingen inzake aangelegenheden m.b.t. lokaal toerwagen- en ongeregeld vervoer, waarin niet bij of krachtens de wet is voorzien.

Periode: 1949-1987

Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1949, art. 45

(334)

Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer

b. Commissie Vervoervergunningen

Handeling: Het verlenen, wijzigen e.d. van vergunningen voor de uitvoering van toerwagenritten en ongeregeld vervoer per auto(bus) in meer dan één gemeente.

Periode: 1945-1987

Opmerking: Naast de exploitatievergunning zijn ook nog rittoestemmingen benodigd.

Bron: WAP 1939, gewijzigd 1949, art. 37

(335)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het op basis van de WAP 1939 adviseren van de CVP en CVV over de vergunningsverlening e.d. voor de uitvoering van toerwagenritten en ongeregeld vervoer per auto(bus) in meer dan één gemeente.

Periode: 1945-1987

Product: Adviezen o.b.v. aanvragen en verklaringen van de ondernemers, ingediend bij een van de Rijksinspecteurs van het Verkeer, adviezen aan de Commissie o.b.v. ingeleverde opgaven vervoerprestaties, afschriften van verzoeken tot wijziging of intrekking van vergunningen, (afschriften van) beschikkingen, openbaarmakingen in een bijvoegsel tot de Stcrt.

Bron: WAP 1939, gewijzigd 1949, art. 37; UAP 1939, art. 35-43

(336)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het verlenen van toestemming voor het uitvoeren van:

- één of meer bepaalde toerwagenritten of van toerwagenritten volgens een vastgesteld plan gedurende een bepaalde tijd in meer dan één gemeente;
- één of meer bepaalde ritten voor ongeregeld vervoer in meer dan één gemeente.

Periode: 1945-1987

Product: Toestemmingsbesluiten en toestemmingsbewijzen (ritvergunningen)

Opmerking: Doelstelling van de toestemmingsprocedure was: bescherming van openbaar vervoervoorzieningen, bewaking van de benutte capaciteit, bepaling van de benodigde capaciteit. Het ging om ca. 300.000 aanvragen per jaar.

Bron: WAP 1939, gewijzigd 1949, art. 42-43 en 57-59; UAP 1939, art. 48-50 en 51-55, gewijzigd bij kb van 28 november 1974, Stb. 731, art. 53-55; V&W/Bos en Co, Functi-  
oneren RVI, pp. 32-34

(337)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het controleren van vergunninghouders voor onbepaalde tijd op de benuttingsgraad van de aan hun verleende buscapaciteit.

Periode: 1945-1987

Product: Onderzoeksrapporten o.b.v. maandelijks in te leveren productiegegevens

Bron: UAP 1939, art. 116-118

### Besloten busvervoer o.g.v. WPV 1987

Onder besloten busvervoer wordt verstaan: het personenvervoer per bus, dat niet voor iedereen toegankelijk is en niet volgens een dienstregeling rijdt. De vervoerder heeft dan ook geen vervoerplicht.<sup>124</sup>

Er zijn onbeperkte en beperkte vergunningen. Voor het uitvoeren van commercieel besloten busvervoer is een *onbeperkte* vergunning nodig, die verleend wordt als de ondernemer aantoont dat:

- voldaan is aan de drie vestigingsvoorwaarden van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid (kwaliteitstoets),
- de vervoerbehoefte van voldoende omvang en tijdsduur is (capaciteitstoets).

In de overgangperiode van 1988 tot 1995 werd de vergunning voor nieuw vervoer voorlopig verleend, voor een periode van ten hoogste twee jaar. Na toetsing werd dan een 'definitieve' vergunning - een vergunning voor onbepaalde tijd - verleend.

De vergunning kan worden gewijzigd of ingetrokken, als:

- de vervoerder de wet heeft overtreden,
- zich niet aan de CAO-bepalingen heeft gehouden,
- er onvoldoende vraag blijkt te zijn naar het verrichtte vervoer; onvoldoende vraag wordt geconstateerd in de onderzoeken die de RVI eenmaal per drie jaar houdt (per 1 januari 1995 vervallen),
- de vervoerder niet langer voldoet aan de drie vestigingsvoorwaarden.

Het toezicht op de nakoming van de CAO-bepalingen ligt in eerste instantie bij de branche zelf. Deze heeft hiertoe de STO, de Stichting voor Informatie en Ordening van de Bedrijfstak Toerwagen- en Ongeregeld Vervoer en Groepsvervoer (tegenwoordig: Bedrijfstak Besloten Busvervoer), aangewezen. De STO controleert de ondernemer en spoort deze tot naleving van de CAO-bepalingen aan. In voorkomende gevallen pakt de STO een ondernemer bij recidive via een civiele procedure aan. De STO informeert de minister over de controles en maatregelen. In laatste instantie, nadat het optreden van de STO niet tot het gewenste resultaat heeft geleid, kan de minister een vergunning - in het kader van de 'bestuurlijke handhaving' - intrekken.

De STO verstrekt - sedert maart 1989 - namens de minister het zg. STO-document, dat als controle-document voor het dienstverband van een chauffeur met een ondernemer in het besloten busvervoer geldt. De STO is een civielrechtelijk controle-orgaan en valt dus niet onder de werking van de Archiefwet.<sup>125</sup>

De vervoerder hoeft, anders dan onder het stelsel van de WAP, niet meer voor iedere rit toestemming te verkrijgen.

Voor niet-commercieel besloten busvervoer gelden de zojuist genoemde voorwaarden niet. Dit soort vervoer wordt voor eigen rekening verzorgd. Het betreft b.v. vervoer van eigen werknemers. Er wordt een *beperkte* vergunning verstrekt.

De RVI heeft als vergunning verlenende instantie een handhavingsfunctie. In die functie controleert de RVI, of de vergunningsvoorschriften nog nagekomen worden. Dit gebeurt door middel van bedrijfsonderzoeken, waarbij b.v. de eis van vakbekwaamheid wordt gecontroleerd. Bij niet-nakoming van de voorschriften kan de RVI de vergunning intrekken.<sup>126</sup>

(338)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen, wijzigen e.d. van tijdelijke en definitieve onbeperkte vergunningen aan vervoerders voor het verrichten van besloten commercieel busvervoer:  
- voorlopige vergunningen (1988-1994)  
- definitieve vergunningen (1988-)  
Periode: 1988-  
Product: Vergunningen o.g.v. gemotiveerde aanvragen en bijlagen, vergunningsbewijzen  
Bron: WPV 1987, art. 50; BPV 1987, art. 17-20; V&W/RVI, Jaarverslag RVI, 1992, pp. 39-40

(339)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen, wijzigen e.d. van beperkte vergunningen aan vervoerders voor het verrichten van besloten niet-commercieel busvervoer (vervoer voor eigen rekening).  
Periode: 1988-  
Product: Vergunningen o.g.v. gemotiveerde aanvragen, vergunningsbewijzen  
Opmerking: In de periode 1988-1993 neemt het totaal aantal toe van 50 tot 250. Bij verlening van beperkte vergunningen hoeft niet te worden voldaan aan de eisen van vakbekwaamheid, kredietwaardigheid en betrouwbaarheid. Er is evenmin een capaciteitstoets.  
Bron: WPV 1987, art. 50; BPV 1987, art. 17-20; V&W/RVI, Jaarverslag RVI, 1992, pp. 39-40; Raad voor V&W, Advies besloten busvervoer, p. 3

(340)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het om de drie jaar controleren van vergunninghouders voor onbepaalde tijd op de benuttingsgraad van de aan hun verleende buscapaciteit.  
Periode: 1988-1994  
Product: Onderzoeksrapporten o.b.v. ingeleverde productiegegevens en bewijsstukken  
Overlegkader: Bedrijfstak (Koninklijk Nederlands Vervoer)  
Opmerking: De vervoernorm is vastgelegd in de Regeling norm benutting besloten busvervoer, Stcrt. 1987, 252. Vanaf 1994 vinden er geen capaciteitsonderzoeken meer plaats (zie verder inleiding).  
Bron: WPV 1987, art. 53; BPV, art. 116-117 en Regeling norm benutting besloten busvervoer; V&W/RVI, Jaarverslag RVI, 1992, p. 39

(341)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het, na overleg met organisaties van werkgevers en werknemers in het besloten busvervoer, verlenen van ontheffing van het verbod besloten busvervoer te verrichten met chauffeurs die niet bij de vervoerder in dienstbetrekking zijn.  
Periode: 1988-  
Product: Ontheffingen  
Bron: WPV 1987, art. 56, derde lid

(342)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het overleggen met en informeren van de Stichting Toerwagen en Ongeregeld Vervoer (STO) inzake de uitvoering van het toezicht door de STO op de naleving van de voor het besloten busvervoer geldende collectieve arbeidsovereenkomst.  
Periode: 1988-  
Product: Informatie van RVI over verstrekte vergunningen of ingekomen klachten van derden; brieven aan klager; onderzoeksrapporten, mededelingen en klachten STO aan RVI  
Opmerking: Voor intrekking door de RVI van de vergunning als 'uiterste' sanctiemiddel, zie hierboven.  
Bron: WPV 1987, art. 87, tweede lid; Raad voor V&W, Advies besloten busvervoer, bijl. 2

### 3.8.3. Vergunningsverlening internationaal vervoer

Internationaal vervoer bestaat, blijkens art. 64 van de WPV, uit grensoverschrijdend vervoer en cabotagevervoer. Cabotagevervoer is het verrichten van vervoer tussen twee plaatsen binnen één land door een niet-ingezetene. De Minister van V&W verleent, verlengt e.d. de vergunningen voor deze vormen van vervoer.

De internationaal rechtelijke grondslag van het vervoer- en vergunningenbeleid wordt gevormd door een aantal EG-verordeningen en richtlijnen, de ASOR-overeenkomst en verschillende bilaterale overeenkomsten, vooral met niet-EG-landen. De regelingen hebben betrekking op drie aspecten van het vervoerwezen: het bedrijf, de vervoerdiensten en de chauffeur. In de volgende twee subparagrafen worden eerst de regelingen en de verschillende soorten vervoerdiensten besproken. Daarna worden de handelingen per vervoersoort beschreven.

#### *Periode tot 1992*

De belangrijkste EG-regelingen zijn reeds eerder genoemd (zie behalve hierboven de paragraaf beleid ook de hoofdstukken wettelijk kader en internationale samenwerking). De ASOR-overeenkomst, PbEG 1982 van 5 augustus 1982, nr. L 230, tussen enerzijds de EG en anderzijds de Scandinavische landen, Turkije, Zwitserland en Oostenrijk, betreft de invoering van uniforme regels voor het internationale ongeregelde personenvervoer over de weg met autobussen op het grondgebied van de verdragsstaten. Binnen een kleiner territorium zijn nog enige beschikkingen van de Benelux van toepassing.

De internationale regelingen zijn uitgewerkt in de nationale regelgeving, voor het eerst in het wijzigingsbesluit van het Uitvoeringsbesluit autovervoer personen, recentelijk in het Besluit personenvervoer hoofdstuk 12, ter uitvoering van art. 65 van de Wet personenvervoer. In dit hoofdstuk worden o.g.v. de EG-verordening 117/66 de volgende soorten vervoer onderscheiden:

- geregeld vervoer (lijndiensten)
- een bijzondere vorm van geregeld vervoer;
- pendelvervoer;
- ongeregeld vervoer met bussen;
- vervoer van eigen werknemers;
- internationaal taxivervoer (zie volgende paragraaf).

*Geregeld vervoer* is het vervoer van reizigers met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij de reizigers op vaste stopplaatsen kunnen in- of uitstappen. Een dienstregeling is verplicht. De vervoerder heeft dan ook een vervoerplicht. Goed beschouwd is geregeld vervoer grensoverschrijdend openbaar vervoer, dat wordt uitgevoerd door vergunninghouders voor besloten busvervoer. Lijndiensten worden uitgevoerd op grote Europese steden en op overwinteringsplaatsen in Spanje.

De *bijzondere vorm* van geregeld vervoer betreft het vervoer van bepaalde categorieën reizigers (b.v. leerlingen, werknemers), met uitsluiting van andere reizigers, voor zover dit vervoer geschiedt op de wijze van geregeld vervoer. Goed beschouwd komt het neer op groepsvervoer.

*Pendelvervoer* is het vervoeren, door verscheidene heen- en terugreizen, van vooraf in groepen samengebrachte reizigers van dezelfde plaats van vertrek naar dezelfde plaats van bestemming. Anders dan bij geregeld vervoer hoeft de reisgroep niet tegelijkertijd terug te keren. Men kent pendelvervoer met logies en zonder logies.

*Ongeregeld vervoer* is het vervoer, dat geen geregeld vervoer of pendelvervoer is en bestaat uit gesloten rondritten, breng- of haalritten. Gesloten rondritten is vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt. Voorwaarden zijn onder meer: combinaties van haal- en brengritten zijn niet mogelijk, de groep dient intact te blijven.

De eerste drie vervoersoorten worden gerelateerd aan vervoer:

- van en naar *andere EG-lidstaten*
- van en naar *derde landen* (d.i. de ASOR-landen)
- van en naar *andere landen* (d.i. andere dan EG- en ASOR-landen)
- van en naar Beneluxlanden (alleen van toepassing op ongeregeld vervoer).



## Periode na 1992

Ook in het EG-vervoerbeleid is 1992 een waterscheiding. Voordien was alleen ongeregeld vervoer gedeeltelijk geliberaliseerd. Ook hier waren er echter vele belemmeringen. Zo was het niet mogelijk in twee opeenvolgende ritten een groep reizigers te brengen en een andere groep te halen. Er moest dus een lege terugrit gemaakt worden. Verder was het niet mogelijk pendelvervoer zonder verzorging te bieden, zoals bij campingvluchten, waarbij de reiziger zelf voor onderdak zorgt. De overige vervoersoorten waren aan aparte vergunningen onderworpen. Cabotage was geheel verboden. Er is in de jaren negentig veel bereikt. Begin 1991 werd nog in een interne nota van V&W geconstateerd: "Tot op heden is het binnen de EG slechts zeer ten dele gelukt om voor het busvervoer te komen tot een vrije vervoermarkt. Het systeem van vergunningen lijkt nauwelijks af te schaffen."

De verordening 684/92 voor internationaal vervoer en verordening 2454/92 voor cabotage liberaliseerden de markt. Internationaal vervoer is per 1 juni 1992 in beginsel 'vrij' van vergunning, met uitzondering van geregeld vervoer en pendelvervoer zonder logies. De vergunningsvoorwaarden zijn echter sterk versoepeld. Het cabotagevervoer is vrij voor de zg. gesloten rondritten. Het is de bedoeling het internationale vervoer met ingang van 1 januari 1998 geheel vrij te geven.

Het ASOR-verdrag werd voor de meeste ASOR-landen door het EER-verdrag, het Verdrag voor de Europese Economische Ruimte, ter zijde gesteld. Per 1 juli 1994 zijn bij besluit van het EER-comité de liberale EEG-verordeningen van 684/92, 2454/92, 1839/92 en 2944/93 van toepassing geworden in het verkeer tussen de EG-landen en de landen van de EVA, de Europese Vrijhandelsassociatie (de Scandinavische landen, Oostenrijk, IJsland en Liechtenstein).

Met de voormalige Oostbloklanden is de laatste jaren een groot aantal bilaterale afspraken gemaakt.

### Cabotagevervoer

Sinds 1994 is cabotagevervoer in de EG-landen toegestaan. Tot eind 1995 is dit vervoer beperkt tot gesloten rondritten en groepsvervoer in de grensgebieden. Nadien is cabotage toegelaten voor alle vormen van ongeregeld vervoer. Afgezien van het groepsvervoer is cabotage in geregeld vervoer vooralsnog niet toegestaan.

Internationaal rechtelijke grondslag is de EEG-verordening nr. 2454/92, PbEG nr. L 251. De EG-bepalingen zijn geïmplementeerd in een nieuw hoofdstuk 11a, art. 117a-e van het Besluit personenvervoer. Artikel 117a definieert cabotagevervoer als "het verrichten van binnenlands personenvervoer met touringcars en met autobussen over de weg in een lidstaat door een onderneming die in een andere lidstaat is gevestigd." Op het cabotagevervoer in Nederland door een niet Nederlandse vervoerder zijn de hoofdstukken I, par. 3, II, III, en VI, par. 1, van de Wet personenvervoer niet van toepassing (zie BPV, art. 117b).

Aan in Nederland gevestigde vervoerders verstrekt de RVI attesten en reisdocumenten. Aan de EG-commissie worden kwartaalgegevens verstrekt (zie hiervoor het hoofdstuk internationale samenwerking).

(343)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aan in Nederland gevestigde vervoerders ten behoeve van het cabotagevervoer afgeven en (tijdelijk of definitief) intrekken van attesten als bedoeld in artikel 5 van de EEG-verordening nr. 2454/92.  
Periode: 1994-  
Product: Attesten o.b.v. ingediende aanvragen  
Opmerking: Het attest bevestigt dat de vervoerder gemachtigd is tot het beroep van vervoerder van personen over de weg op het gebied van internationaal vervoer.  
Bron: EEG-verordening nr. 2454/92, art. 5; BPV 1987, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 oktober 1993, Stb. 568, art. 117d, eerste lid

(344)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het ten behoeve van het cabotagevervoer afgeven en waarmerken van reisbladenboekjes als bedoeld in artikel 6, vierde lid, van EEG-verordening nr. 2454/92.

Periode: 1994-  
Product: Reisbladenboekjes (reisdocumenten) o.b.v. ingediende aanvragen  
Opmerking: De gebruikte reisbladen worden teruggezonden aan de Inspecteur-Generaal van het Verkeer, zodat deze aan de Europese Commissie de verlangde kwartaalgegevens kan verstrekken (zie ook het hoofdstuk internationale samenwerking).  
Bron: EEG-verordening nr. 2454/92, art. 6 en 7; BPV 1987, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 oktober 1993, Stb. 568, art. 117d, tweede en derde lid

### Grensoverschrijdend vervoer per bus<sup>127</sup>

*NB. Vergunningen worden periodiek getoetst op de vervoersbehoefte. Hiertoe moeten de vergunninghouders jaarlijks een vervoersverslag met de kwartaalgegevens bij de Minister van V&W indienen (zie BPV, art. 125a en 130).*

*NB. Voor gegevens die aan de Europese Commissie verstrekt moeten worden, en voor geschillen die ter beslissing aan de EG-raad voorgelegd worden (zie art. 15 EG-verordening 516/72), zie hoofdstuk internationale samenwerking.*

*NB. De beroepsmogelijkheid is beperkt tot beschikkingen, waaraan geen internationaal overleg vooraf is gegaan; zie verder hoofdstuk beroep en bezwaar.*

### **Algemeen**

(345)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het waarmerken van overeenkomsten en vergunningen voor het verrichten van (inter)nationaal vervoer.  
Periode: 1975-  
Product: Afschriften van overeenkomsten en vergunningen  
Opmerking: Het 'origineel' is uiteraard ook rechtsgeldig  
Bron: UAP, zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 28 november 1974, Stb. 731, art. 13h; BPV, art. 125, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 okt. 1993, Stb. 568, art. 129

### **Geregeld vervoer**

Er worden twee typen geregeld vervoer onderscheiden.

*Geregeld vervoer* is het vervoer van reizigers met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij de reizigers op vaste stopplaatsen kunnen in- of uitstappen. Een dienstregeling is verplicht. De vervoerder heeft dan ook een vervoerplicht. Lijndiensten worden uitgevoerd op grote Europese steden en op overwinteringsplaatsen in Spanje. Er zijn b.v. lijndiensten van Amsterdam naar Lille, Rome, Göteborg-Stockholm en Wenen.

De *bijzondere vorm* van geregeld vervoer betreft het vervoer van bepaalde categorieën reizigers (b.v. leerlingen, werknemers), met uitsluiting van andere reizigers, voor zover dit vervoer geschiedt op de wijze van geregeld vervoer. Het gaat m.a.w. om groepsvervoer.

De breukjaren in de wijze van vergunningsverlening zijn 1972, wanneer EG-verordening 516/72 wordt uitgevaardigd, en 1992, wanneer de EG-verordening 684/92 wordt vastgesteld.

Tot de invoering van de EG-verordening 517/72 per 1 januari 1973 verstrekken de betrokken landen, nadat zij overeenstemming hebben bereikt, voor het deel van het traject dat over hun grondgebied loopt, een vergunning. Na 1973 verstrekt de minister, c.q. de Commissie Vervoervergunningen één EG-vergunning die voor het gehele reistraject geldt. De staat op het grondgebied waarvan het punt van vertrek van het vervoer is gelegen, verstrekt de vergunning. Daarentegen is voor het vervoer naar een derde of ander land van ieder land op het reistraject een vergunning nodig. De regeringen voeren het overleg. De Commissie Vervoervergunningen voert de beslissing via een formele beschikking uit. Bij grensoverschrijdend vervoer is de Commissie Vervoervergunningen, anders dan bij de vergunningsverlening voor binnenlands vervoer, dus niet een zelfstandig besluitende instantie.

De procedure voor de bijzondere vorm komt overeen met de procedure voor de vergunningsverlening voor geregeld vervoer.<sup>128</sup> Voor beide typen vervoer is voor Nederlandse ondernemers een nationale vergunning voor openbaar of besloten vervoer vereist. Per 1 juni 1992 vervalt de vergunningsverplichting voor de bijzondere vorm van geregeld vervoer in EG-landen.

De handelingen hieronder zijn primair geordend naar vervoerrelaties (EG/niet-EG) en vervolgens naar vervoertype (geregeld vervoer/groepsvervoer). De periode vóór 1972 betreft alle vervoerrelaties. Tot slot is er een aantal 'algemene' handelingen.

Als actor houdt de Commissie Vervoervergunningen in 1988 op te bestaan. De Minister van V&W (RVI) is dan de vergunning verlenende instantie.

#### *Alle vervoerrelaties*

(346)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/RVI  
b. Commissie Vervoervergunningen

Handeling: Het, in overeenstemming met de betrokken lidstaat, aan in Nederland gevestigde ondernemingen verlenen, wijzigen, intrekken e.d. van vergunningen voor het verrichten van grensoverschrijdend geregeld vervoer (lijndienstvervoer) van en naar het buitenland.

Periode: 1960-1972

Product: Vergunningen o.b.v. aanvragen of verzoeken en bijlagen, w.o. vergunning voor verrichten openbaar of besloten vervoer en exploitatiereglement, vervoerverslagen, onderhandelingsresultaten, bezwaren van belanghebbenden, adviezen RVI; wijzigingen ambtshalve, b.v. op basis van vervoerverslagen, en op verzoek; mededelingen aan betrokken lidstaten; vergunningsbewijzen; openbaarmakingen en mededelingen

Opmerking: Voor de onderhandelingen over de wederzijdse vervoervergunning, zie het hoofdstuk internationale samenwerking, bilateraal overleg.

Bron: UAP 1939, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 28 november 1974, Stb. 731, en van 26 november 1981, Stb. 701, art. 13b, 13c, 49a; zie ook NvT op wijzigingsbesluit van 28 november 1974, Stb. 731, art. I, ad C; Hofstra, Touring-carbranche, p. 59

(347)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/RVI  
b. Commissie Vervoervergunningen

Handeling: Het, in overeenstemming met de betrokken lidstaat, aan in Nederland gevestigde ondernemingen verlenen, wijzigen, intrekken e.d. van vergunningen voor het verrichten van een bijzondere vorm van grensoverschrijdend geregeld vervoer (groepsvervoer) van en naar het buitenland.

Periode: 1960-1972

Product: Vergunningen voor het Nederlandse deel van het traject, o.b.v. aanvragen of verzoeken en bijlagen, w.o. vergunning voor verrichten openbaar of besloten vervoer en exploitatiereglement, onderhandelingsresultaten, bezwaren van belanghebbenden, adviezen RVI; wijzigingen, b.v. op basis van vervoerverslagen, en op verzoek; mededelingen aan betrokken lidstaten; vergunningsbewijzen

Opmerking: Voor de onderhandelingen over de wederzijdse vervoervergunning, zie het hoofdstuk internationale samenwerking, bilateraal overleg.

Bron: NvT op wijzigingsbesluit van 28 november 1974, Stb. 731, art. I, ad C; Hofstra, Touring-carbranche, p. 59

(348)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het goedkeuren van tarieven, dienstregelingen e.a. vervoervoorwaarden van lijndiensten in EG-landen, zoals neergelegd in een exploitatiereglement van een vervoerder.

Periode: 1973-

Product: Goedkeuringsbeschikkingen o.b.v. exploitatiereglement

Bron: EG-verordening 117/66, art. art. 1; DGV/RVI, Jaarverslag 1992, p. 40

(349)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het adviseren van andere lidstaten over vergunningsaanvragen voor geregeld vervoer dat Nederland als bestemming heeft.  
Periode: 1973-  
Product: Adviezen  
Bron: Hofstra, Touringcarbranche, p. 59

#### EG-landen

(350)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/RVI en Commissie Vervoervergunningen  
b. Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het, in overeenstemming met de betrokken lidstaat, aan in Nederland gevestigde ondernemingen verlenen, wijzigen, intrekken e.d. van vergunningen voor het verrichten van grensoverschrijdend geregeld vervoer (lijndienstvervoer) van en naar andere EG-lidstaten.  
Periode: a. 1973-1987  
b. 1988-  
Product: Vergunningen o.b.v. aanvragen of verzoeken en bijlagen, w.o. vergunning voor verrichten openbaar of besloten vervoer en exploitatiereglement, vervoerverslagen, onderhandelingsresultaten, bezwaren van belanghebbenden, adviezen RVI; wijzigingen, b.v. op basis van vervoerverslagen, en op verzoek; mededelingen aan betrokken lidstaten; vergunningsbewijzen  
Opmerking: 1. Voor de onderhandelingen over de wederzijdse vervoervergunning, zie het hoofdstuk internationale samenwerking, bilateraal overleg.  
2. De vergunning is tot 1994 max. 7 jaar, sedert 1994 max. 5 jaar geldig.  
3. Voor bezwaren bij de Europese Commissie, zie het hoofdstuk internationale samenwerking.  
Bron: UAP 1939, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 28 november 1974, Stb. 731, en van 26 november 1981, Stb. 701, art. 13b, 49a; zie ook NvT, art. I, ad C; BPV 1987, gewijzigd bij Besluit van 27 oktober 1993, Stb. 1993, 568, art. 121-125; EG-verordening 517/73, *passim*, en 684/92, art. 5; V&W/RVI, Jaarverslag RVI 1992, pp. 40-41; V&W, Jaarbericht vervoerend Nederland 1990, p. 35; Hofstra, Touringcarbranche, p. 59

(351)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/RVI en Commissie Vervoervergunningen  
b. Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het, in overeenstemming met de betrokken lidstaat, verlenen, wijzigen e.d. van vergunningen aan in Nederland gevestigde ondernemingen voor het verrichten van een bijzondere vorm van geregeld vervoer (groepsvervoer) van en naar andere EG-lidstaten.  
Periode: a. 1973-1987;  
b. 1988-1992  
Product: Vergunningen o.b.v. aanvragen en bijlagen, b.v. vergunning voor verrichten openbaar of besloten vervoer; wijzigingen e.d. o.b.v. vervoerverslagen  
Opmerking: 1. Voor vervoer van eigen werknemers, zie verderop in deze paragraaf.  
2. De bijzondere vorm van geregeld vervoer is per 1 juli 1992 (zie EG-verordening 684/92, art. 22) niet meer vergunningplichtig.  
Bron: Algemene maatregel van bestuur van 26 november 1981, Stb. 701, art. 13c; BPV 1987, gewijzigd bij Besluit van 27 oktober 1993, Stb. 1993, 568, art. 120a-125; EG-verordening 517/73, *passim*, EG-verordening 684/92; V&W/RVI, Jaarverslag RVI 1992, pp. 40-41

(352)

Actor: Voorzitter van de Commissie Vervoervergunningen  
Handeling: Het verlenen van *voorlopige* vergunningen voor (een bijzondere vorm van) geregeld

vervoer, nadat de minister hem heeft meegedeeld dat hij met de betrokken lidstaten daarover overeenstemming heeft bereikt.

Periode: 1982-1987  
Product: Voorlopige vergunningen  
Bron: Algemene maatregel van bestuur van 26 november 1981, Stb. 701, art. 13b, lid 14, en art. 13c, lid 3

#### *Derde of andere landen*

(353)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het, in overeenstemming met de bevoegde autoriteiten in de betrokken staat, verlenen, wijzigen e.d. van vergunningen aan in Nederland gevestigde ondernemingen voor het verrichten van geregeld vervoer van en naar derde landen of andere landen.  
Periode: 1972-  
Product: Vergunningen o.b.v. aanvragen en bijlagen, b.v. vergunning voor verrichten openbaar of besloten vervoer of exploitatiereglement, vervoerverslagen; wijzigingen e.d. o.b.v. vervoerverslagen  
Opmerking: 1. Onder 'derde land' wordt verstaan: een overeenkomst sluitende partij bij de ASOR, niet zijnde de Europese Gemeenschappen of een lidstaat; onder 'ander land': land, niet zijnde een lidstaat of een derde land (zie art. BPV 1987, art. 118 onder g en h).  
2. De vergunning wordt aan een in Nederland gevestigde vervoerder slechts verleend, indien hem een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of van besloten busvervoer is verleend.  
Bron: Overeenkomst Nederland-Bulgarije betreffende het internationale wegvervoer, 21 jan. 1970, Trb. 1970, 40; BPV 1987, art. 126-130; V&W/RVI, Jaarverslag RVI 1992, pp. 40-41

(354)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het, in overeenstemming met de betrokken staat, verlenen, wijzigen e.d. van vergunningen aan in Nederland gevestigde ondernemingen voor het verrichten van een bijzondere vorm van geregeld vervoer van en naar derde landen of andere landen.  
Periode: 1998-  
Product: Vergunningen o.b.v. aanvragen en bijlagen, w.o. vergunning voor verrichten openbaar of besloten vervoer en exploitatiereglement; wijzigingen e.d. o.b.v. vervoerverslagen  
Opmerking: 1. Onder 'derde land' wordt verstaan: een overeenkomst sluitende partij bij de ASOR, niet zijnde de Europese Gemeenschappen of een lidstaat; onder 'ander land': land, niet zijnde een lidstaat of een derde land (zie art. BPV 1987, art. 118 onder g en h).  
2. De vergunning wordt aan een in Nederland gevestigde vervoerder slechts verleend, indien hem een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of van besloten busvervoer is verleend.  
Bron: BPV, gewijzigd bij Besluit Stb. 1993, 568, art. 126-130; V&W/RVI, Jaarverslag RVI 1992, pp. 40-41

(355)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het behandelen van en beslissen over aanvragen voor transitio- of andere vergunningen voor geregeld vervoer door Nederland naar een niet EG-land als eindbestemming.  
Periode: 1962-  
Product: Transitio- e.a. vergunningen  
Opmerking: Transitiovergunningen worden verleend voor vervoer met gesloten deuren; voor het opnemen van reizigers in een tussenliggend land is een andere vergunning nodig.  
Bron: Jaarverslag RVI 1992, p. 40; inl. P.B. Put (DGG/RVI), 18 december 1997

#### **Pendelvervoer**

Pendelvervoer is het vervoeren, door verscheidene heen- en terugreizen, van vooraf in groepen samengebrachte reizigers van dezelfde plaats van vertrek naar dezelfde plaats van bestemming. Er is pendelvervoer met logies en pendelvervoer zonder logies. Pendelvervoer zonder logies lijkt erg op lijndiensten en wordt bij de vergunningsaanvraag zwaar getoetst op mogelijke concurrentie met de trein en bus op min of meer hetzelfde traject. Een vergunning voor pendelvervoer zonder logies en andere afwijkingen van de 'norm' wordt pas verleend na onderhandelingen met de betrokken lidstaten.

De breukjaren in de vergunningsverplichtingen zijn 1972, wanneer EG-verordening 516/72 wordt uitgevaardigd, en 1992, wanneer de EG-verordening 684/92 wordt vastgesteld. Vanaf 1972 geldt de bepaling dat in het EG-land waar de reizigers worden opgenomen, de vergunning wordt verleend. De vergunning kan zowel aan in Nederland als in het buitenland gevestigde ondernemers worden verleend. Pendelvervoer met logies is sinds 1994 niet meer vergunningplichtig.

Voor niet EG-landen geldt wel een vergunningsplicht, tenzij een andersluidende overeenkomst met een ander land gesloten is (BPV, art. 135). Alle landen op het reistraject moeten een vervoervergunning verlenen.

De handelingen hieronder zijn primair geordend naar vervoerrelaties (EG/niet-EG) en vervolgens naar vervoertype (geregeld vervoer/groepsvervoer). Voor de EG wordt bovendien onderscheiden naar de periode vóór en na 1972.

De vergunningen worden door de Rijksverkeersinspectie verleend.

#### *Alle vervoerrelaties*

(356)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aan in het buitenland gevestigde vervoerondernemers afgeven, vernieuwen, wijzigen of intrekken van bewijzen van toelating voor pendelvervoer e.a. niet geliberaliseerde vormen van ongeregeld vervoer uit het buitenland.  
Periode: 1962-1972  
Product: Bewijzen van toelating o.b.v. aanvraag  
Bron: UAP, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 9 februari 1962, Stb. 50, en van 24 februari 1971, Stb. 148, art. 3d; NvT op algemene maatregel van bestuur van 28 november 1974, Stb 731, art. I, ad C; BPV 1987, art. 138-145

(357)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aan in Nederland gevestigde vervoerondernemers verlenen van toestemming voor pendelvervoer e.a. niet geliberaliseerde vormen van ongeregeld vervoer naar het buitenland.  
Periode: 1962-1972  
Product: Toestemmingen en toestemmingsbewijzen  
Opmerking: Daarnaast moest de Nederlandse ondernemer nog een vergunning van de buitenlandse instantie verkrijgen.  
Bron: UAP, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 9 februari 1962, Stb. 50, en van 24 februari 1971, Stb. 148, art. 3d; NvT op algemene maatregel van bestuur van 28 november 1974, Stb 731, art. I, ad C

(358)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het goedkeuren van tarieven, dienstregelingen e.a. vervoervoorwaarden van lijndiensten in EG-landen, zoals neergelegd in een exploitatiereglement van een vervoerder.  
Periode: 1973-  
Product: Goedkeuringsbeschikkingen o.b.v. exploitatiereglement  
Bron: EG-verordening 117/66, art. art. 1; DGV/RVI, Jaarverslag 1992, p. 40

(359)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het adviseren van andere lidstaten over vergunningsaanvragen voor geregeld vervoer dat Nederland als bestemming heeft.  
Periode: 1973-  
Product: Adviezen (instemming of bezwaar)  
Bron: Hofstra, Touringcarbranche, p. 59; inl. P.B. Put (DGG/RVI), 18 december 1997

#### *EG-landen*

(360)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aan vervoerondernemers verlenen, wijzigen, intrekken e.d. van vergunningen en verstrekken van pendelbewijzen voor het verrichten van pendelvervoer van en naar andere EG-lidstaten:  
a. pendelvervoer met logies (1973-1993)  
b. pendelvervoer zonder logies (1973-).  
Periode: a. 1973-1993  
b. 1973-  
Product: Pendelvergunningen en -bewijzen o.b.v. aanvragen met bijlagen, w.o. vergunning voor openbaar of besloten vervoer, documenten reisorganisator over reisroute, programma, hotel etc., adviezen van en kennisgevingen aan betrokken lidstaten inzake aanvraag en intrekking van vergunningen; openbaarmakingen  
Opmerking: De vergunning voor pendelvervoer zonder logies is max. 1 jaar, vanaf 1994 max. 2 jaar geldig.  
Bron: UAP 1939, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 28 november 1974, Stb. 731, art. 13d, 42 sub d; NvT op algemene maatregel van bestuur van 28 november 1974, Stb 731, art. I, ad C; BPV 1987, gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 oktober 1993, Stb. 568, art. 132-134; EG-verordening 516/72, *passim*, en 684/92, art. 4-5

#### *Derde en andere landen*

(361)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen, wijzigen e.d. van vergunningen en verstrekken van pendelbewijzen voor het verrichten van ongeregeld vervoer, i.h.b. pendelvervoer, van en naar derde landen en andere landen:  
a. pendelvervoer met logies (1988-1993)  
b. pendelvervoer zonder logies (1988-).  
Periode: a. 1988 of eerder -1993  
b. 1988 of eerder -  
Product: Pendelvergunningen en -bewijzen  
Opmerking: Vergunning wordt aan de in Nederland gevestigde vervoerder slechts verleend, indien hem een vergunning voor het verrichten van openbaar vervoer of van besloten busvervoer is verleend.  
Bron: BPV 1987, art. 135-137, gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 okt. 1993, Stb. 568, sub R; V&W/RVI, Jaarverslag RVI 1992, pp. 40-41

(362)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het behandelen van en beslissen over aanvragen voor transitio- of andere vergunningen voor geregeld vervoer door Nederland naar een niet EG-land als eindbestemming.  
Periode: 1962-  
Product: Transitio- e.a. vergunningen  
Opmerking: Transitiovergunningen worden verleend voor vervoer met gesloten deuren; voor het opnemen van reizigers in een tussenliggend land is een andere vergunning nodig.  
Bron: Jaarverslag RVI 1992, p. 40; inl. P.B. Put (DGG/RVI), 18 december 1997

#### **Ongeregeld vervoer**

Ongeregeld vervoer is het vervoer, dat geen geregeld vervoer of pendelvervoer is en voornamelijk bestaat uit gesloten rondritten, breng- of haalritten. Gesloten rondritten is vervoer met hetzelfde voertuig dat dezelfde groep reizigers over het gehele traject vervoert en naar de plaats van vertrek terugbrengt. Voorwaarden zijn onder meer, dat combinaties van haal- en brengritten niet mogelijk zijn en de groep intact dient te blijven.

De vergunningsverplichtingen in het EG-gebied, respectievelijk het ASOR-gebied veranderen in 1967 en 1983. Tot 1967 is bijna al het internationale ongeregeld vervoer aan een vergunning of toestemming van de RVI gebonden. Alleen gesloten rondritten zijn in EG-verband sedert 1962 vrij. Het regime voor grensoverschrijdend vervoer met autobussen uit de Benelux landen was iets liberaler.

M.i.v. 1 januari 1967 is voor ongeregeld vervoer in de EG-landen in het algemeen geen andere vervoervergunning vereist dan een vergunning van het land waar het voertuig is ingeschreven. Voor dat vervoer is de nationale vergunning (voor binnenlands openbaar of besloten vervoer) voldoende. Bij algemene maatregel van bestuur van 24 februari 1971, Stb. 148, wordt de EG-verordening 117/66 en de Beschikking van de Benelux ministers M (68) 22 in het UAP 1939 geïmplementeerd. Per 1 juni 1992 is het gehele ongeregeld vervoer in het EG-gebied ingevolge Verordening 684/92 vrij van vergunning.

Per 1 januari 1983, wanneer de ASOR-overeenkomst in werking treedt, is het internationale ongeregeld vervoer met autobussen over het grondgebied van twee of meer verdragsluitende partijen (de EEG is een van de partijen) in grote lijnen niet langer vergunningplichtig. Een nationale vergunning volstaat.<sup>129</sup>

Wel zijn er enige vereisten. Staat het voertuig in een ander land ingeschreven, dan is een bewijs van toelating vereist. Verder is een bewijs van toelating nodig voor "alle andere vormen van [ongeregeld] vervoer", tenzij aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan (zie EG-verordening 117/66, art. 3 en 5 en BPV, art. 139).<sup>130</sup>

#### *Alle vervoerrelaties*

(363)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van toestemming voor het verrichten van ongeregeld vervoer, anders dan gesloten rondritten, met bussen die in het buitenland (vanaf 1962: in andere landen dan de Benelux) geregistreerd zijn.  
Periode: 1945-1966  
Product: Toestemmingen  
Opmerking: 1. Voor gesloten rondritten is geen toestemming vereist. Na 1962 is voor Benelux-landen ook voor andere vormen van ongeregeld vervoer geen toestemming meer vereist.  
2. In plaats van 'toestemming' wordt m.i.v. 1967 'toelating' gebruikt; zie hierna handeling 349.  
Bron: UAP 1939, gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 9 febr. 1962, Stb. 50, art. 3a-c

(364)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van toestemming aan houders van een Nederlandse vergunning voor het verrichten van ongeregeld vervoer naar of van het buitenland.  
Periode: 1945-1967  
Product: Toestemmingen  
Opmerking: Het vervoer naar en van België en Luxemburg was al geliberaliseerd.  
Bron: UAP, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 24 februari 1971, Stb. 148, art. 3e.

(365)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken van controle-documenten aan vervoerders die toerwagenritten of



ongeregeld vervoer verrichten met autobussen die in België of Luxemburg geregistreerd zijn.  
Periode: 1962-1966  
Product: Controledocumenten, verstrekt o.b.v. aanvragen en controles van ingeleverde documenten  
Bron: UAP 1939, gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 9 febr. 1962, Stb. 50, art. 3a-d

#### *EG-landen*

(366)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken van bewijzen van toelating, vanaf 1 januari 1994 vergunningen voor alle niet geliberaliseerde vormen van ongeregeld vervoer in EG-gebied met bussen.  
Periode: 1967-  
Product: Bewijzen van toelating, vergunningen  
Opmerking: Het gaat hier om het zg. resterend ongeregeld vervoer  
Bron: EG-verordening 117/66, art. 5; BPV, art. 139; Verordening 684/92, art. 3.2. en 4.4

(367)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken van reisbladen(boekjes) voor het verrichten van ongeregeld vervoer met bussen die in Nederland ingeschreven zijn, naar lidstaten, derde landen en andere landen.  
Periode: 1967-  
Product: Uitgereikte controledocumenten, voor "alle andere vormen" van ongeregeld vervoer vanaf 1968  
Opmerking: Een ingevuld reisblad moet na afloop van de reis bij de RVI ingeleverd worden. Er is een EG-reisblad en een Benelux-reisblad.  
Bron: EG-verordening nr. 117/66, art. 3 en 9, en 1016/68 van 9 juli 1968, art. 2-6 en bijl. 2; UAP, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 24 februari 1971, Stb. 148, art. 3, en van 28 november 1974, art. 12; BPV 1987, art. 142-143; V&W/Bos en Co, Functioneren RVI, pp. 32-34

#### *Derde landen*

Derde landen zijn landen met wie de EG in 1982 het ASOR-verdrag heeft gesloten.

(368)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken van bewijzen van toelating, vanaf 1 januari 1994 vergunningen voor alle niet geliberaliseerde vormen van ongeregeld vervoer met bussen uit ASOR-landen.  
Periode: 1988-  
Product: Bewijzen van toelating, vergunningen  
Opmerking: Het gaat hier om het zg. resterend ongeregeld vervoer  
Bron: BPV 1987, gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 oktober 1993, Stb. 568, art. 139 sub c

(369)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken van ASOR-reisbladen(boekjes) voor het verrichten van ongeregeld vervoer met bussen die in Nederland ingeschreven zijn naar ASOR-landen.  
Periode: 1983-  
Product: Uitgereikte controledocumenten, voor "alle andere vormen" van ongeregeld vervoer vanaf 1968  
Opmerking: Een ingevuld reisblad moet na afloop van de reis bij de RVI ingeleverd worden.  
Bron: UAP 1939, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 15 juli 1985, Stb. 435, art. 7a; BPV 1987, art. 142-143

## Andere landen

(370)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken van bewijzen van toelating, vanaf 1 januari 1994 vergunningen voor ongeregeld vervoer met bussen uit andere landen.  
Periode: 1988-  
Product: Bewijzen van toelating, vergunningen  
Bron: BPV, gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van Stb. 1993, 568, art. 140 en 145

### Vervoer van eigen werknemers (voor eigen rekening)

Per 1 januari 1994 is 'vervoer van eigen werknemers' vervangen door 'vervoer voor eigen rekening'. Dit vervoer kan nu ook het vervoer van de leden van een vereniging omvatten.

(371)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken van een verklaring voor het internationaal vervoer dat een onderneming voor haar eigen werknemers verricht met in Nederland geregistreerde voertuigen.  
Periode: 1967-1993  
Product: Verklaringen met een geldigheidsduur van max. 1 jaar  
Bron: UAP, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 24 februari 1971, Stb. 148, art. 3a, en van 28 november 1974, art. 8; BPV 1987, art. 146; EG-verordening nr. nr. 117/66, art. 6, iwtr. per 1 januari 1967, en 1016/68 van 9 juli 1968, art. 1 en bijl. 1

(372)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van vergunningen of attesten aan vervoerders die van en naar andere lidstaten, derde landen of andere landen vervoer voor eigen rekening verrichten.  
Periode: 1994-  
Product: Attesten of vergunningen o.b.v. aanvraag en bijlagen  
Bron: BPV, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 oktober 1993, Stb. 568, art. 146-146c

### 3.8.4 Stimuleringsmaatregelen

Voor het bereiken van gewenste doeleinden kan de rijksoverheid onder meer stimuleringsmaatregelen nemen. Stimuleringsmaatregelen kenmerken zich door hun vaak tijdelijk en experimenteel karakter en zijn bedoeld om via positieve prikkels het gedrag van subjecten - burgers en bedrijven - te beïnvloeden. De instrumenten bestaan vooral uit financiële bijdragen en voorlichting. Er worden doorgaans twee fasen onderscheiden:

- ontwikkeling en beproeving in de praktijk,
- marktintroductie.

Uiteraard geldt dit eerder voor nieuwe technieken dan voor nieuwe organisatievormen.

(373)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van stimuleringsmaatregelen in het besloten busvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Startnotities, bijdragebeschikkingen, evaluatierapportages  
Opmerking: 1. De projecten betreffen b.v. bijdragen in de meerkosten van de aanschaf van touringcars met milieuvriendelijke technieken in het kader van de MIBU-regeling (zie verder de paragraaf facetbeleid in het hoofdstuk openbaar vervoer).  
2. Voor stimulering van bedrijfsvervoer met touringcars van werknemers (1990), zie het hoofdstuk individueel personenvervoer.

### 3.9. Taxivervoer

#### 3.9.1 Beleid

Taxivervoer omvat het vervoer per auto tegen betaling, anders dan openbaar vervoer. Het taxivervoer kent twee hoofdvormen:

1. Het contractvervoer verzorgt in opdracht van derden vervoer van individuen of kleine groepen, vooral scholieren, gehandicapten en zieken. Het groepsvervoer wordt deels betaald door de overheid, die dit soort vervoer de laatste tijd aan taxibedrijven openbaar aanbesteedt. Het contractvervoer is de kurk waarop tot voor kort het taxibedrijf dreef. In deze sector gaat bijna 2 miljard aan overheidsgeld per jaar om.
2. Het gewone 'straattaxivervoer' is direct oproepbaar en rijdt tegen vaste tarieven.

Er is nog een derde vorm van taxivervoer. Reeds vanaf eind jaren zeventig stimuleert het rijk met tussenpozen de ontwikkeling en het gebruik van de deeltaxi. In de deeltaxi verhuurt het taxibedrijf een plaats in een taxi aan een klant(opdrachtgever). Het bekendste voorbeeld is de treintaxi. De mogelijkheid de taxi per zitplaats te verhuren werd in 1975 in de wet opgenomen.<sup>131</sup>

Actoren op het terrein van het taxivervoer zijn van overheidszijde het rijk, de provincies en de gemeenten. Gemeenten en provincies zijn vergunningverlenende instanties, de eerste tot 1988, de tweede daarna. De provincies stellen tevens de tarieven vast. De provincies hebben voor een deel hun bevoegdheden overgedragen aan regionale openbare lichamen, zoals het Openbaar Lichaam Amsterdam, Zaanstreek, Amstelland en Meerlanden (AZAM). Er waren in 1995 veertig vervoergebieden. Het rijk stelt de - wettelijke - kaders, zowel in vervoerseconomische (V&W) als in strikt economische zin (EZ). Handhavingsinstanties zijn de gemeente, later provincie voor wat de vergunningenkant betreft, de Rijksdienst voor het Wegverkeer voor de voertuigtechniek, en de politie voor de controle van de Rijtijdenwet en vergunningen. De Rijksverkeersinspectie (RVI) is een nieuwkomer in de taxi-sector, maar krijgt een coördinerende functie in de toekomst.

De taxibranche is georganiseerd in het Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV Taxi) en in de grootstedelijke taxicentrales (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht). Taxibelangen Nederland, opgericht in 1990, vertegenwoordigt eveneens het grootstedelijke taxivervoer. De KNV vertegenwoordigt vooral de grotere taxibedrijven die buiten de vier grote steden gevestigd zijn.

De Stichting Examens Personenvervoer (SEP) stelt de exameneisen op voor de vakbekwaamheidseisen en verleent de ondernemersdiploma's vakbekwaamheid (zie ook het hoofdstuk openbaar vervoer, daarvan de paragraaf vergunningsverlening).

Van consumentenzijde zijn de Consumentenbond, ROVER en de Stichting Geschillencommissies van belang.

De vervoersbonden FNV en CNV vertegenwoordigen de aangesloten chauffeurs in loondienst (zie verder het hoofdstuk organisatorisch kader van dit rapport).

In de jaren negentig zijn in de taxisector ongeveer 3150 vergunninghouders werkzaam, die tezamen 18.000 à 19.000 taxi's exploiteren.<sup>132</sup> In de bedrijfstak overheerst het kleinbedrijf (het landelijk gemiddelde aantal auto's per bedrijf ligt rond de zeven). Bij grotere bedrijven is vooral het groepsvervoer, bij de kleinere het straattaxivervoer van belang. Het kleinbedrijf floreert vooral in de grote steden: 10 % van het totale aantal taxi's in 1994 wordt in de grote steden gereden, terwijl 40 % van de bedrijven hier actief is. Overigens is er een duidelijk tendens naar concentratie. Landelijk gezien is ca. 15 % van de vergunde taxi's in handen van openbaar vervoerbedrijven.

Over de diensten van de taxisector wordt in het algemeen vrij negatief geoordeeld: er zijn te weinig taxi's, ze zijn te duur, de service is gering en er is een weinig gedifferentieerd aanbod. De rendementen lijken, hoewel de beschikbare cijfers niet erg betrouwbaar zijn, laag te zijn. Buiten de taxibranche wijt men de slechte resultaten aan de beschermde marktpositie van de taxisector, waardoor concurrentie en diversificatie buiten de deur worden gehouden. Hoe gesloten de markt is, blijkt uit het terug-

lopend aantal vergunninghouders in de 'liberale' jaren negentig.<sup>133</sup> Taxivergunningen zijn dan ook in de grote steden in de handel. Het taxivervoer heeft in de totale mobiliteit een aandeel van 1 %.

Tot aan de jaren negentig had het rijk slechts een oppervlakkige relatie met het taxivervoer. De verantwoordelijkheid en bemoeienis van het rijk ging niet veel verder dan het neerzetten van de wettelijke kaders, die overigens maar zelden aanpassing behoeften. De belangrijkste aanpassing van de UAP 1939 betrof de veiligheid van taxichauffeurs, hetgeen vanaf 1976 leidde tot de wettelijk verplichte uitrusting van taxi's met beveiligingsapparatuur, o.m. een stil-alarm-installatie.

Anders dan het openbaar vervoer behoefde de taxisector niet met een financiële reddingsboei boven water gehouden te worden. Het taxibeleid berustte tot 1988 bij de gemeenten, na 1988 bij de provincies en een aantal intergemeentelijke samenwerkingsverbanden (zie hierboven). Bij deze overheden lag dan ook de bevoegdheid voor de 'lagere' regelgeving. Dit leidde tot een groot aantal gemeentelijke, later provinciale verordeningen, die ver uiteen konden lopen. Dezelfde overheden verleenden de vergunningen (zie volgende paragraaf). De handhaving van de voorschriften had geen prioriteit. Er werd na de invoering van de WPV geen handhavingsbeleid ontwikkeld. Pas vanaf 1994 voert de RVI bedrijfscontroles en fraude-onderzoeken bij taxibedrijven uit. Door de afstandelijke relatie had het rijk slechts incidenteel overleg met de KNV-taxivervoer als vertegenwoordiger van de taxibranche.

De internationale regelgeving is beperkt tot een Beschikking van de Benelux ministers, M/71/52 inzake de gemeenschappelijke uitvoerings- en controlevoorschriften voor het internationaal vervoer van personen met huurauto's en taxi's.

In de jaren negentig ging de regering zich intensiever met het taxivervoer bezig houden. Twee overwegingen lagen hieraan ten grondslag:

1. de uitvoering van het algemene Europese liberaliseringsbeleid ('meer markt, minder overheid'), en
2. het verhogen van het marktaandeel van het collectief personenvervoer, waaronder het taxivervoer, in de vervoermarkt.

In het SVV-II (1990) wordt reeds, mede n.a.v. de succesvolle experimenten met de treintaxi, voor de taxi een rol weggelegd in het voor- en natransport van het openbaar vervoer en als alternatief voor openbaar en particulier vervoer. Samen met de buurt- en belbus zou de taxi een alternatief voor het schrale openbare vervoer in landelijk gebied of de stille dagdelen moeten vormen.<sup>134</sup> Tijdens de evaluatie van de Wet personenvervoer werd de eerste stap naar een liberalere taximarkt gezet.

Na het advies van de Commissie Van Leeuwen, dat weinig politieke gevolgen had (1992), vroeg het kabinet in 1994 aan de Raad voor Verkeer en Waterstaat om advies over de mogelijkheden van een liberaler taxibeleid. De Raad adviseerde in *Advies taxibeleid* (1994) de regering onder meer het capaciteitsbeleid op termijn af te schaffen.

In vervolg op dit advies vroeg het Kabinet Kok, dat het taxibeleid intussen bij het kabinetsproject 'Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit' had ondergebracht, de interdepartementale Werkgroep Jonker om advies. Na een uitvoerige inventarisatie van alle mogelijke aspecten van het taxivervoer in binnen- en buitenland adviseerde deze werkgroep in *Taxi naar de toekomst* (juli 1995) om de regulering door lagere overheden af te schaffen en de landelijke regulering tot een minimum terug te brengen, en het capaciteitsregime op te heffen. Hierna werd de Minister van V&W belast met de uitwerking van de voorstellen van de Werkgroep Jonker.

Na frequent overleg met de gehele taxibranche, het IPO, de VNG en de vier grote steden formuleerde het kabinet in december 1996 zijn definitieve standpunt. Hoofddoelstelling van het toekomstige taxibeleid is het versterken van de rol van de taxi in het verkeers- en vervoerbeleid door bevordering van marktwerking en concurrentie en door verdere integratie van de taxi in de vervoerketen. In *Naar een klantgericht taxivervoer* nam het kabinet de meeste voorstellen van de Werkgroep Jonker over:<sup>135</sup>

- deregulering door afschaffing van de verordnungsbevoegdheid van de provinciale overheden in 2002 en tevens herziening van de Wet personenvervoer (WPV);

- verlaging van de toegangsdrempel tot de markt, door de ondernemerseisen in overeenstemming met de algemene ondernemersvaardigheden (AOV-eisen) van de Vestigingswet te brengen (bedrijfs- of vervoervergunning);
- eerst vermindering en in 2002 afschaffing van het capaciteitsregime en - eveneens in 2002 - van de vervoergebieden; het rijk/RVI wordt de enige vergunning verlenende instantie;
- eerst invoering van een landelijk geldend maximumtarief en in 2002 van volledige tariefvrijheid;
- handhaving van technische eisen aan het voertuig (kentekengebonden taxivergunning);
- intensivering van de handhaving door RVI, tezamen met justitie.

Flankerende beleidsvoorstellen bestaan uit fiscale maatregelen, telematicavoorzieningen (chipcard, boordcomputer), klachtvoorzieningen (consumentenbescherming!) en infrastructurele voorzieningen (visgraatopstelling van taxi's).

Door implementatie van de kabinetsvoorstellen zal de branche beter kunnen inspelen op veelbelovende perspectieven, zoals deeltaxisystemen, collectief vraagafhankelijk vervoer en toetreding op de openbaar vervoermarkt, waar door middel van publieke aanbestedingen van tijdelijke concessies vervoerdiensten zullen worden aanbesteed. (N.B. De voorgestane politiek kan natuurlijk ook andersom werken, namelijk dat de openbaar vervoerbedrijven meer taxiwerk gaan doen.) Het voorgestane taxi-beleid zal daarom mede in het kader van de implementatie van de adviezen van de Commissie Brox over de marktwerking in het stads- en streekvervoer worden uitgevoerd. In het aanvullend vervoer kan de taxi een belangrijke rol in het van deur-tot-deur vervoer spelen, waarbij de reiziger met een taxi naar een station of halte wordt vervoerd en daarvandaan met een taxi naar de plaats van bestemming. In een dergelijk vervoersconcept zouden grote vervoerbedrijven, zoals Treintaxi BV of VSN, als een vervoermakelaar de diverse vervoerssystemen aan elkaar kunnen koppelen.

De implementatiemaatregelen wordt van 1997 tot 2002 in fasen uitgevoerd, te beginnen met de intensivering van de controle en eindigend met de afschaffing van het capaciteitsbeleid en het tariefbeleid in 2002. De taxibranche heeft negatief op de voorstellen en de wijze van implementatie gereageerd.

Het taxivervoer behoort tot de vrije sector. In beginsel verleent de overheid dus geen financiële bijdragen in de exploitatie. Wel kan het rijk stimuleringsbijdragen t.b.v. experimenten en toepassingen van nieuwe concepten en technieken geven. Een recent voorbeeld zijn de bijdragen die het rijk drie jaar lang aan het opstarten van de treintaxi heeft verleend. Een ander gat in de markt voor het besloten busvervoer is het zg. collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV).

De taken van het rijk en de provincie in relatie tot de taxisector beperken zich tot beleid en regelgeving (voor het laatste, zie het hoofdstuk wettelijk kader van dit rapport), vergunningsverlening, tariefstelling en stimuleringsmaatregelen.

(374)

Actor: Commissie Taxivervoer  
 Handeling: Het adviseren van de Minister van V&W omtrent te nemen maatregelen ter bevordering van het gebruik van de taxi.  
 Periode: 1981-1984  
 Product: Adviezen, jaarverslagen, eindrapport  
 Opmerking: Samenstelling:

- 2 leden voorgedragen door de Federatie van Nederlandse Organisaties voor het Personenvervoer, 2 leden voorgedragen door de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen;
- 1 lid voorgedragen door de Vervoersbonden FNV, 1 lid voorgedragen door de Vervoersbond CNV;
- 1 lid voorgedragen door de Commissie Vervoervergunningen;
- 1 lid voorgedragen door het IPO, 3 leden voorgedragen door de VNG;
- 2 adviserende leden aangewezen door de minister.

De voorzitter en leden worden benoemd door de Minister van V&W, die tevens de ambtelijke secretaris aan de Commissie toevoegt.

Bron: Instellingsbesluit van de Minister van V&W van 9 december 1980, nr. A-1/V31373, Stcrt. 1980, 248; SIC, Interimrapport II

(375)

Actor: Taxicommissie Van Leeuwen  
Handeling: Het doen van aanbevelingen aan de Minister van V&W over de optimale benuttingsmogelijkheden van de taxi in het vervoer als alternatief voor het autogebruik en als aanvulling op het openbaar vervoer.  
Periode: 1991-1992  
Product: Advies en onderzoeksrapport Coopers & Lybrand  
Opmerking: Samenstelling: vertegenwoordigers van Taxivervoer Nederland (2), VSN (1), BOV (1), Vervoersbonden FNV en CNV (2), IPO (1), VNG (1), EZ (1), BiZa (1), adviseerende leden (V&W: 3) en secretaris van V&W; onafhankelijk voorz.: mw. J. van Leeuwen.  
Bron: Commissie Van Leeuwen, Advies, hoofdstuk I en bijl. I (instellingsbesluit)

(376)

Actor: MDW-Werkgroep Taxivervoer (Werkgroep Jonker)  
Handeling: Het, in het kader van de operatie Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit, adviseren van het kabinet, c.q. de ministers van V&W en Economische Zaken, over deregulering en herregulering van het taxivervoer.  
Periode: 1995-  
Product: Advies o.b.v. onderzoeksrapporten  
Overlegkader: ROVER, Kamers van Koophandel, grote taxicentrales, KNV-taxivervoer e.a., RVI, vakorganisaties  
Opmerking: 1. Na het advies van de Commissie Jonker is de aansturing en uitwerking van het deelproject taxivervoer aan de Minister van V&W toegewezen.  
2. Het secretariaat van deze interdepartementale werkgroep lag bij EZ en V&W; samenstelling: V&W, EZ, Financiën, BiZa, Justitie, IPO en VNG; onafhankelijk voorz. drs. P. Jonker.  
Bron: V&W, Informatieblad, juli 1995; Werkgroep-Taxivervoer, Advies

(377)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat/Commissie Personenvervoer  
Handeling: Het gevraagd en ongevraagd adviseren van de Minister van V&W over het te voeren taxibeleid.  
Periode: 1992-  
Product: Adviezen over o.a. marktwerking in het taxivervoer (1994)  
Overlegkader: KNV Taxivervoer Nederland, Treintaxi BV, Consumentenbond, vergunningverlenende instanties  
Bron: Raad voor V&W, Advies taxibeleid

(378)

Actor: Permanent Overlegorgaan Personenvervoer  
Handeling: Het voeren van overleg over beleidsvoornemens van de Minister van V&W of andere ministers over het te voeren taxibeleid.  
Periode: 1992-  
Product: Rapporten over o.m. concept kabinetsstandpunt 'Naar een klantgericht taxivervoer' (1996)  
Opmerking: Vertegenwoordiger van de minister is de directeur CP van DGV.  
Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992; Inl. drs. J.F. Bos, adj. secretaris Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, 21 november 1994

(379)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het, in overleg met de Minister van EZ, ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake het taxivervoer.  
Periode: 1980-  
Product: Beleidsnota's, kabinetsstandpunten, publieksvoorlichting, kamerstukken, verslagen regulier overleg met taxibranche  
Overlegkader: Taxibranche (CPV, KNV en burgemeesters grote steden) en betrokken departementen (EZ, SoZaWe), ROVER, Kamers van Koophandel, IPO en VNG  
Opmerking: Voor wetgevingsmaatregelen, zie het hoofdstuk wettelijk kader van dit rapport.  
Bron: V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer

(380)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het coördineren, aansturen en monitoren van de implementatie van de beleidsvoorstellen van het kabinetsstandpunt taxivervoer.  
Periode: 1997-2002  
Product: Uitvoeringsplan, effect- of evaluatierapportages o.b.v. bedrijfs- en chauffeursonderzoeken, enquêtes, accountantsverklaringen.  
Overlegkader: Branche, IPO, VNG, RVI, RDW, andere departementen (EZ, SoZaWe, Financiën, BiZa en Justitie), evt. uitvoeringsorganisatie  
Opmerking: 1. De beleidsvoorstellen worden via instrumenten als deregulering en herregulering, flankerende/stimuleringsmaatregelen en via handhaving geïmplementeerd. Zie het hoofdstuk wettelijk kader/WPV en BPV, het hoofdstuk handhaving en verder dit hoofdstuk, de paragraaf stimuleringsmaatregelen.  
2. Na 2002 worden de evaluatierapportages weer onderdeel van 'reguliere' handelingen, zoals wijzigingen van wetten e.d.  
Bron: V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer, hoofdstuk 5

(381)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en herzien van een modelverordening taxivervoer t.b.v. verordeningen van lagere overheden inzake het taxivervoer.  
Periode: 1988-  
Overlegkader: Werkgroep model taxiverordening; samenstelling: CPV, KNV, IPO, VNG  
Opmerking: De uitvoering van de modelverordening werd door V&W niet getoetst.  
Bron: Inl. mw. drs. J. Gooijer (DGV/CPV), 7 november 1996

### 3.9.2 Vergunningsverlening

#### Binnenlands vervoer

Tot 1988 verlenen burgemeester en wethouders de vergunning voor taxivervoer. Er waren toen ongeveer 750 vergunning verlenende instanties. Nadien verlenen Gedeputeerde Staten vergunning, tenzij de provincie haar bevoegdheden in deze heeft overgedragen aan een lichaam, ingesteld bij gemeenschappelijke regeling (art. 63, lid 1 WPV), of aan een Kaderwet-regio (art. 63a WPV). Er waren in 1995 veertig vergunning verlenende instanties. Deze kunnen aanvullende regels stellen.

Vergunningen worden voor een bepaald vervoergebied, veelal een provincie, afgegeven. Taxi's moeten daarom leeg terugrijden als zij een klant afzetten in een ander vervoergebied (situatie Amsterdam-Schiphol). Door het strakke capaciteitsbeleid hebben de bedrijfsvergunningen een marktwaarde.

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, liggen er voorstellen bij het Kabinet om de vergunnings-eisen voor het uitoefenen van een taxibedrijf te versoepelen en de marktverdeling af te schaffen.

*N.B. Voor een toelichting op de vergunningsvoorwaarden en -procedure, zie de desbetreffende paragrafen in het hoofdstuk openbaar vervoer.*

*op basis van de Wet autovervoer personen (1939-1987)*

(382)

Actor: Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het goedkeuren van door gemeenteraden vastgestelde regelingen inzake aangelegenheden m.b.t. het taxivervoer waarin niet bij of krachtens de wet is voorzien.  
Periode: 1949-1987  
Product: Goedkeuringsbesluiten o.b.v. ingediende taxiverordeningen  
Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1949, art. 51, vijfde lid

(383)

Actor: Gedeputeerde Staten

Handeling: Het nemen van besluiten inzake de aanwijzing, dan wel wijziging of intrekking van deze aanwijzing, aan gemeenten die een gemeenschappelijke regeling moeten treffen inzake het personenvervoer met taxi's.  
Periode: 1973-1987  
Product: Aanwijzingsbesluiten agglomeraties  
Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1973, art. 51a

(384)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het goedkeuren van besluiten van GS inzake door haar opgelegde gemeenschappelijke regelingen van gemeenten inzake het personenvervoer met taxi's.  
Periode: 1973-1987  
Product: Ontwerp goedkeuringsbesluit, o.b.v. advies Raad van State, Afd. Geschillen van Bestuur  
Opmerking: Het gaat om goedkeuring van de voorgaande handeling.  
Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1973, art. 51a, lid 5

(385)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het uitnodigen van Gedeputeerde Staten, dan wel opleggen, wijzigen of opheffen van een gemeenschappelijke regeling van gemeenten inzake het personenvervoer met taxi's.  
Periode: 1973-1987  
Product: Ontwerp kb's voor agglomeratievervoer, o.b.v. advies Raad van State, Afdeling Geschillen van Bestuur  
Overlegkader: Raad van State  
Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1973, art. 51a, lid 4

(386)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het, Gedeputeerde Staten gehoord, voorbereiden van kroonbesluiten inzake de aanwijzing, dan wel wijziging of intrekking van deze aanwijzing, aan gemeenten in meer dan één provincie die een gemeenschappelijke regeling moeten treffen inzake het personenvervoer met taxi's.  
Periode: 1973-1987  
Product: Ontwerp kb's voor agglomeratievervoer, o.b.v. advies Raad van State, Afdeling Geschillen van Bestuur  
Overlegkader: Raad van State  
Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1973, art. 51a, lid 3-5

(387)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het, Gedeputeerde Staten en de betrokken gemeenten gehoord, voorbereiden van kroonbesluiten inzake de overdracht van bevoegdheden van gemeenten inzake het taxivervoer aan een bij of krachtens de wet ingesteld openbaar lichaam.  
Periode: 1973-1987  
Product: Ontwerp kb's voor agglomeratievervoer, o.b.v. advies Raad van State, Afdeling Geschillen van Bestuur  
Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1973, art. 51b

(388)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het kennis nemen van inschrijvingen en doorhalingen van inschrijvingen in het gemeentelijk register van taxi's.  
Periode: 1945-1959  
Product: Mededelingen  
Bron: UAP 1939, art. 102-103

(389)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI



Handeling: Het verlenen van ontheffing, op verzoek van burgemeester en wethouders van de gemeente waar reizigers zullen worden opgenomen, van het verbod ingevolge de WAP om buiten de gemeente waar de taxi geregistreerd is, personenvervoer te bedrijven, c.q. reizigers op te nemen.

Periode: 1945-1987

Bron: WAP 1939, art. 49

(390)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het gevraagd adviseren van colleges van burgemeester en wethouders over taxi-aangelegenheden.

Periode: 1945-1987

Product: Adviezen o.b.v. verzoeken en regulier toegezonden afschriften van vergunningen en inschrijvingen

Opmerking: De RVI adviseert vanuit haar specifieke deskundigheid en heeft geen wettelijke bevoegdheid in deze. Wel vragen Gedeputeerde Staten in beroepszaken de RVI om advies.

Bron: V&W/Bos en Co, Functioneren RVI, pp. 26-27; WAP 1939, zoals gewijzigd 1973, art. 48, derde lid

*Op basis van de Wet personenvervoer (1988-)*

*N.B. Ter uitvoering van de kabinetsvoorstellen in 1996 inzake het taxivervoer wordt de WPV waarschijnlijk zodanig gewijzigd, dat de aanvraag van een chauffeurspas voorgeschreven wordt.*

(391)

Actor: Provinciale Staten

Handeling: Het vaststellen van aanvullende regels in het belang van het taxivervoer.

Periode: 1988-1999

Product: Taxiverordeningen

Opmerking: De regels vullen de regelgeving bij of krachtens de WPV aan.

Bron: BPV 1987, art. 62, 158

(392)

Actor: a. Provinciale Staten  
b. Gedeputeerde Staten

Handeling: Het overdragen van de bevoegdheden inzake de regulering, c.q. de vergunningsverlening voor het verrichten van taxivervoer aan samenwerkingsverbanden van gemeenten in de zin van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Periode: 1988-1999

Product: Besluiten

Bron: BPV 1987, art. 63

(393)

Actor: a. Gedeputeerde Staten  
b. Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het op verzoek of ambtshalve verlenen, wijzigen of intrekken van vergunningen voor het verrichten van taxivervoer binnen een bepaald vervoergebied, vanaf 2000 binnen geheel Nederland.

Periode: a. 1988-1997  
b. 2000-

Product: Vergunningen, tot 1998 o.b.v. bedrijfsplannen, na 2000 o.b.v. kwaliteitseisen

Opmerking: 1. De provinciale vergunningverlener heeft een grote beoordelingsvrijheid, omdat een inhoudelijke toetsing van capaciteitsbeleid nodig is.  
2. Per 1 januari 2000 vervallen de huidige vergunningen.

Bron: WPV 1987, art. 57-58; Werkgroep Taxivervoer, Advies, p. 42; V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer, p. 44 en 61

(394)  
Actor: a. Gedeputeerde Staten  
b. Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken en vernieuwen van vergunningsbewijzen, die in iedere taxi aanwezig moeten zijn.  
Periode: a. 1988-1999  
b. 2000-  
Product: Registratie van uitgegeven vergunningsbewijzen  
Bron: BPV 1987, art. 17-18; V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer, p. 61

(395)  
Actor: Gedeputeerde Staten  
Handeling: Het op verzoek of ambtshalve verlenen, wijzigen of intrekken van chauffeursvergunningen.  
Periode: 1988-1999

Opmerking: Deze vergunning wordt bij de aanstaande herziening van de WPV (1998) waarschijnlijk afgeschaft. De chauffeursvergunningen zijn niet landelijk verplicht gesteld, maar in de diverse aanvullende regelingen van vergunningverleners voorgeschreven.  
Bron: Werkgroep Taxivervoer, Advies, p. 6; V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer, pp. 71-72

(396)  
Actor: a. Gedeputeerde Staten  
b. Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het vaststellen en openbaar maken van de tarieven voor straattaxivervoer binnen het vervoergebied waarvoor de vergunning verleend is.  
Periode: a. 1988-1999  
b. 2000-2002 of 2004  
Product: a. Regelingen o.g.v. voorstellen en onderzoeken i.o.v. KNV Taxi; tarieflijsten  
b. Ministeriële regeling  
Opmerking: Voor contractvervoer gelden geen openbare tarieven.  
Bron: WPV 1987, art. 60; BPV, art. 155-156

(397)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verstrekken van chauffeurspassen aan taxichauffeurs.  
Periode: 1998-  
Product: Chauffeurspassen o.b.v. aanvraag en overlegde geneeskundige verklaring, rijbewijs, identiteitsbewijs, verklaring van goed gedrag  
Opmerking: De pas zal max. 3 jaar geldig zijn.  
Bron: V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer, pp. 73-75

#### Internationaal vervoer

Een Nederlandse taxi-ondernemer heeft voor grensoverschrijdend vervoer geen aparte vergunning nodig, wel moet worden voldaan aan de regels zoals die worden gesteld in de EG-verordeningen en richtlijnen. Ook voor taxivervoer in Nederland met in het buitenland (vanaf 1988: België of Luxemburg) geregistreerde auto's is geen aparte vergunning nodig.<sup>136</sup> In de gevallen dat het niet om gesloten rondritten, brengritten en haalritten met een buitenlandse bestemming gaat, is een bewijs van toelating vereist. Internationale regels inzake het taxivervoer zijn vastgesteld bij Beschikking M/71/52 van de Benelux.

(398)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het bij algemene maatregel van bestuur stellen van regels betreffende het grensoverschrijdend taxivervoer en het buiten Nederland verrichten van taxidiensten door een in Nederland gevestigde vervoerder.  
Periode: 1987-  
Opmerking: Bepalingen betreffende het internationale vervoer zijn gebaseerd op de EG-verordeningen en richtlijnen.

Bron: WPV, art. 64

(399)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het verstrekken van bewijzen van toelating voor het verrichten van ander taxivervoer dan bedoeld in artikel 147 Besluit personenvervoer 1987 met auto's die blijkens het kenteken elders dan in de Beneluxlanden zijn ingeschreven.

Periode: 1988-

Product: Bewijzen van toelating o.b.v. aanvraag en voorwaarden, w.o. een vergunning voor het verrichten van taxivervoer in het land waar de auto is ingeschreven

Opmerking: Met taxivervoer ex artikel 147 BPV wordt bedoeld: vervoer in gesloten rondritten, haalritten en brengritten met auto's die in een ander land zijn ingeschreven. Voor dit soort taxivervoer is dus noch een vergunning, noch een bewijs van toelating vereist.

Bron: BPV 1987, gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 oktober 1993, Stb. 568, art. 147-148

(400)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het verstrekken van controledocumenten voor het verrichten van haalritten met in België en Luxemburg ingeschreven taxi's naar Nederland.

Periode: 1972-1987

Product: Controledocumenten

Bron: UAP 1939, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 28 februari 1972, Stb. 163

### 3.9.3 Stimuleringsmaatregelen

Voor het bereiken van gewenste doeleinden kan de rijksoverheid onder meer stimuleringsmaatregelen nemen. Stimuleringsmaatregelen kenmerken zich door hun vaak tijdelijk en experimenteel karakter en zijn bedoeld om via positieve prikkels het gedrag van subjecten - burgers en bedrijven - te beïnvloeden. Dit gebeurt meestal met financiële instrumenten of via voorlichting.

De stimuleringsmaatregelen moeten het taxigebruik en het aandeel van het taxivervoer in de totale mobiliteit verhogen. Het gaat hierbij vooral om vervangende diensten op zg. dunne lijnen in landelijke gebieden en tijdens de stille uren in verstedelijkt gebied. Daarnaast wordt de taxi als een geschikt vervoermiddel voor het voor- en natransport op openbaar vervoer gezien. Vanaf de jaren zeventig zijn er in samenwerking met de taxibranche en de streekvervoerders tal van experimenten geweest met systemen als de bustaxi, de regiotaxi, de teletaxi of de lijntaxi.<sup>137</sup> Tegenwoordig vallen deze systemen onder het CVV, waartoe ook projecten als de bel- of buurtbus worden gerekend. De treintaxi, die niet onder het CVV valt, is het succesvolste project gebleken. In vijf jaar tijd bestrijkt deze voorziening een groot deel van het land en de bevolking.

(401)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenteerprojecten ter stimulering van nieuwe vormen van taxivervoer.

Periode: 1945-

Product: Startnotities, verkenningsstudies e.a. onderzoeksrapporten, bijdragebeschikkingen, evaluatierapportages

Overlegkader: Taxibranche, V&W, betrokken ministeries, VNG, IPO, soms NS (bij treintaxi als trekker); verder: Permanente Gespreksgroep Stimulering Taxigebruik, ingesteld in 1979; samenstelling: V&W, taxibranche, Commissie Vervoervergunningen, VNG, IPO

Opmerking: De projecten betreffen onder meer:

- deeltaxi (1975-);
- veilige taxi-auto (1982-1984)
- bustaxi (ca. 1980-1985);
- treintaxi (1990-1993);
- teletaxi (1993-1996);
- people-mover systeem (1995-).

Bron: Boneschansker, Stimulering, p. 39; Jaarberichten Vervoerend Nederland 1990-1996;

### 3.10. Beroepsmatig personenvervoer over water

*NB. Het betreft zowel openbaar als besloten personenvervoer!*

De Wet personenvervoer was aanvankelijk niet van toepassing op het personenvervoer over water. De grote overzetveren over wateren als de Westerschelde en de Waddenzee pasten niet in de systematiek van de wet, omdat zij niet alleen ten behoeve van het beroepspersonenvervoer functioneren, maar ook voor het particuliere personenvervoer en het goederenvervoer. Datzelfde geldt voor de overzetveren die in of tussen enkele gemeenten varen.

#### 3.10.1 Overzetveren/veerponten

Overzetveren worden gerekend tot de verkeersinfrastructuur. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft er op twee manieren mee te maken: als toezichthouder en als exploitant. Het toezicht is geregeld in de Verenwet. De handelingen van de Minister van verkeer en Waterstaat, i.c. het Directoraat Generaal van de Rijkswaterstaat, op dit terrein zijn beschreven in hoofdstuk 7.8 van het rapport *Waterstaat* (PIVOT-rapport nr. 28).

#### 3.10.2 Openbaar vervoer over water

Pas in de laatste jaren krijgt het personenvervoer over water meer aandacht van de overheid. Sinds 1993 zijn de mogelijkheden ervan op uitgebreide schaal onderzocht, o.a. door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. Daarbij werd vooral gekeken naar de mogelijke aantallen passagiers en de toegevoegde waarde van de verbindingen over water voor het bestaande openbaar vervoer.<sup>138</sup>

Net als bij andere vormen van openbaar vervoer geldt dat het niet de bedoeling is dat met het personenvervoer over water andere vormen van openbaar vervoer concurrentie wordt aangedaan: met waterbus en snelle veerverbindingen (fast ferries) moeten passagiers worden aangetrokken die anders gebruik maken van de auto.

Om de bereikbaarheid van economische centra en mainports ook in de toekomst te kunnen garanderen wil de rijksoverheid, mede in het licht van SVV II, NMP II en VINEX, niet alleen aandacht besteden aan een selectieve uitbreiding van het wegennet, maar ook - en vooral! - aan de beperking van de groei van het autoverkeer en de verbetering van de alternatieven voor het autogebruik. Er zullen in dat verband forse investeringen plaats vinden in de infrastructuur voor het openbaar vervoer en het goederenvervoer per spoor en over water. Daarbij is het beleid van de Minister van Verkeer en Waterstaat erop gericht om het personenvervoer over water een meer structurele positie binnen het gehele openbaar vervoersysteem te geven. Met het oog daarop wordt o.a. een wijziging van de Wet/het Besluit personenvervoer voorbereid en worden er extra middelen ter beschikking gesteld.<sup>139</sup>

De Minister van V&W heeft inmiddels bepaald dat het personenvervoer te water moet worden erkend als openbaar vervoer, waardoor het voor wat betreft de exploitatie op subsidie van de overheid kan rekenen.<sup>140</sup> De gemeentelijke overheden worden geacht een bijdrage te leveren in de vorm van aanpassingen in de infrastructuur: goede aanlegsteigers, carpoolplaatsen, parkeerterreinen en overdekte wachtruimten. Verder moet gezorgd worden voor goede aansluitingen op het overige openbaar vervoer.

Opvallend is dat in de beleidsvisies voor de middellange termijn - zie bijvoorbeeld *De rol van het collectief personenvervoer op middellange termijn (2010/2015)*, Den Haag, 1997 (ministerie van V&W) - niet of nauwelijks aandacht aan het personenvervoer over water wordt besteed. In de kaartbeelden die de beoogde regionale vervoerssystemen weergeven zijn vaarverbindingen niet opgenomen.

Voor een aantal trajecten - tussen Rotterdam en Dordrecht, tussen de Drechtsteden (Zwijndrecht, Dordrecht, Sliedrecht en Papendrecht), tussen Almere, Almere Haven en Huizen en tussen Amsterdam, Almere en Lelystad - zijn (particuliere) initiatieven in ontwikkeling die een goede kans lijken te maken. In een enkel geval - Amsterdam - IJmond - zijn dergelijke projecten in de uitvoeringsfase (sinds april 1998). In de eerste jaren levert de rijksoverheid een startbijdrage in de exploitatielasten.<sup>141</sup>

Verkeer en Waterstaat heeft voor de periode 1998 - 2001 ca. 20 miljoen uitgetrokken om het personenvervoer over water te stimuleren. Aan het eind van die periode moeten jaarlijks tenminste 20.000 mensen gebruik maken van de ingezette draagvleugelboten.<sup>142</sup>

Over deze initiatieven vindt bestuurlijk overleg plaats met de betrokkenen.

### 3.10.3 Wet- en regelgeving

Het personenvervoer met binnenschepen over binnenwateren valt - voorzover het de toelating en de registratie betreft - sinds 1992 onder de werking van de Wet vervoer binnenvaart (Wet van 12 december 1991, Stb. 711). Uitgangspunt van de wet is het bieden van randvoorwaarden ter bevordering van een in sociaal-economisch opzicht goede bedrijfsuitoefening van het vervoer van goederen en personen met binnenschepen, waarbij mede rekening wordt gehouden met de internationale ontwikkelingen op dat terrein.

De Wet vervoer binnenvaart bevat bepalingen inzake de toelating van vracht- en passagiersschepen tot de wateren als bedoeld in de (Herziene) Rijnvaartakte (Akte van Mannheim, 1868). Voor de vaart op deze wateren - waaronder een belangrijk deel van de Nederlandse - is op grond van het Aanvullend Protocol nr. 2 (1979) bij de Rijnvaartakte zowel voor het goederen- als voor het personenvervoer een zgn. Rijnvaartverklaring vereist. De wet regelt daarnaast ook de toelating van binnenschepen tot andere dan de hiervoor bedoelde wateren: vervoer daarover is alleen toegestaan wanneer de vervoerder in het bezit is van een Rijnvaartverklaring (als het gaat om in Nederland geregistreerde schepen), een door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen 'geëigend document' van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen/de Europese Unie of Zwitserland, of een bewijs van toelating (geldt met name voor schepen uit midden- en Oost-Europa) (art. 9).

Van de uitvoeringsbepalingen inzake toelating in de Wet vervoer binnenvaart zijn uitgezonderd de schepen die zijn ingericht of worden gebruikt voor het niet bedrijfsmatig vervoer van personen. Ook schepen die door hun geringe waterverplaatsing (minder dan 10 kubieke meter) slechts een beperkte functie vervullen in het vervoer van personen vallen niet onder de werking van de wet.

De Wet vervoer binnenvaart bepaalt in artikel 2, lid 3, dat bij algemene maatregel van bestuur bepaalde vormen van vervoer met binnenschepen en soorten binnenschepen kunnen worden aangewezen waarop deze wet geheel of gedeeltelijk niet van toepassing is. Dat geldt o.a. voor overzetveren in de zin van de Verenwet, voor geregelde veerdiensten op de Waddenzee en voor schepen, die zowel voor de vaart op zee als op binnenwateren kunnen worden gebruikt, voorzover zij geen vervoer verrichten tussen twee punten gelegen aan binnenwateren en, indien dat wel het geval is, dat vervoer niet geheel over de binnenwateren plaats heeft.

Gegevens met betrekking tot de toelating van binnenschepen die worden gebruikt voor het beroepsmatig vervoer van goederen of personen moeten worden geregistreerd. Met de registratie in de Centrale Registratie Binnenschepen (CRB) wordt beoogd een zo actueel mogelijk inzicht te verkrijgen in de opbouw en ontwikkeling van de Nederlandse binnenvloot ten einde de marktsituatie te kunnen beoordelen met het oog op eventueel te treffen internationaal afgestemde capaciteitsmaatregelen. Verder maakt registratie de uitvoering mogelijk van periodieke keuringsregelingen in het kader van bij voorbeeld de Binnenschepenwet. Overigens was ook in de Wet goederenvervoer binnenscheepvaart al een registratieplicht opgenomen voor Nederlandse binnenschepen die over en buiten de landsgrenzen actief waren (art. 62). Daarnaast bestond er een vrijwillige registratie van schepen die binnen Nederland vervoer verrichtten. In de Wet vervoer binnenvaart is deze laatste registratie geformaliseerd.

De binnenschepen die worden gebruikt voor personenvervoer, alsmede degenen die deze schepen besturen, moeten verder voldoen aan de nautisch/technische eisen die in de wetgeving te dien aanzien worden gesteld. Ook kredietwaardigheid en betrouwbaarheid van de vervoerders worden daarbij gewogen.

Rijnvaartverklaringen en (andere) bewijzen van toelating worden - tegen kostendekkende tarieven - afgegeven door de Minister van V&W, die deze bevoegdheid heeft gemandateerd aan de Rijks Ver-

keersinspectie/de Rijksinspectie voor het Vervoer. Deze laatste instelling is ook gemandateerd tot het voeren van de bovenbedoelde registratie.

De handelingen betreffende toelating en registratie van binnenschepen die vallen onder de werking van de Wet vervoer binnenvaart zijn beschreven in het rapport 'Goederenvervoer', hoofdstuk 'Binnenvaart, 1945 - 1996'.

(402)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenten ter stimulering van openbaar vervoer over water.  
Periode: 1995-  
Product: Startnotities, verkenningsstudies e.a. onderzoeksrapporten, evaluatierapportages  
Overlegkader: Streekvervoerbedrijven, VNG, IPO, gemeenten  
Opmerking: Het betreft o.a. projecten op trajecten over het IJsselmeer, tussen Rotterdam en Dordrecht, Amsterdam en Zaanstad.  
Bron: V&W, Jaarberichten Vervoerend Nederland 1990-1997; V&W, Bereikbaarheid, p. 22

### 3.11. Handhaving

#### 3.11.1. Organisatorisch en juridisch kader

Onder handhaving valt zowel het toezicht op de naleving van de voorschriften als de opsporing van overtredingen van strafbare feiten. Sluitstuk van de handhaving is het opleggen van bestuursrechtelijke en/of strafrechtelijke sancties.

In aanwijzing 132 van de Aanwijzingen voor de regelgeving (1993) worden de activiteiten m.b.t. toezicht en opsporing omschreven als:

- de werkzaamheden die door of namens een bestuursorgaan worden verricht om na te gaan of voorschriften worden nageleefd (toezicht);
- de werkzaamheden ter vaststelling in concrete gevallen of een strafbaar feit is gepleegd op basis van een redelijke vermoeden dat dit het geval is (opsporing).

Om de handhaving af te dwingen, zijn dwang- en strafmiddelen nodig. Tot de dwangmaatregelen behoort b.v. het aan de ketting leggen van de bus of auto waarmee de overtreding is begaan, of het intrekken van het vervoerbewijs van een reiziger. De strafmaatregelen omvatten geldboetes of inhechtenisneming. Bij de toepassing van strafsancities zijn het Openbaar Ministerie en de rechter primair verantwoordelijk.

De handhaving in het collectief personenvervoer richt zich op de Rijtijdenwet, de Wet personenvervoer (voorheen de WAP en de Wet WOV), de Wegenverkeerswet en de Wet economische delicten. In de WPV, art. 93, tweede lid, zijn de feiten genoemd die als economisch delict worden aangemerkt, zoals het verbod van vervoer zonder vergunning.

In het besloten busvervoer en het taxivervoer is de controle gericht op het waarborgen van een goede marktwerking, zonder valse concurrentie, en daarnaast op het bevorderen van veiligheid in het verkeer door via de Rijtijdenwet voor goede arbeids- en rusttijden van de chauffeurs te zorgen. Om concurrentievervalsend marktgedrag tegen te gaan, is inmiddels een sterke relatie tot stand gebracht met de Rijtijdenwet.

In het openbaar vervoer staat het toezicht op kaartbezit, orde, rust en veiligheid voorop (zie art. 30-34 Wet personenvervoer). Ook in deze sector is de handhaving van de rijtijdenwetgeving van belang. Heel wezenlijk voor de Wet personenvervoer is, dat deze niet alleen strafrechtelijke sancties voor de vervoerbedrijven bevat, maar ook voor de reizigers.<sup>143</sup>

Toezichthoudende en opsporingsorganen ontleen hun algemene bevoegdheden aan het Wetboek van Strafvordering en de Politiewet.

Toezicht en opsporing op het besloten busvervoer en het taxivervoer berusten bij de politie en bij de Rijksverkeersinspectie (RVI). In het openbaar vervoer ligt het toezicht primair bij de spoorwegpolitie

en de controleurs en in mindere mate bij de RVI. Hierbij verschillen de opsporingsbevoegdheden en de reikwijdte van het toezicht.

De gemeente- en rijkspolitie, sedert 1994 de regionale politiekorpsen en het korps landelijke politiediensten, beschikken over een algemene opsporingsbevoegdheid en worden daarom als gewone of algemene opsporingsdiensten aangemerkt. De opsporingsbevoegdheid betreft alle strafbare feiten. Daarentegen gaat het toezicht en de eventueel daaraan verbonden opsporingsbevoegdheid van de andere toezichthouders minder ver. Toezicht en opsporing zijn beperkt tot een bepaalde sector, tot de economische bedrijvigheid in het algemeen, zoals in het geval van de Economische Controledienst, of tot de vervoerssector, zoals bij de Rijksverkeersinspectie. Men spreekt daarom van bijzondere of buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) of buitengewoon opsporingsdiensten (bod's). De opsporingsambtenaren van de RVI worden o.g.v. de Wet economische delicten (Stb. 1950, 258), art. 17, aangewezen.

Bij de vervoerbedrijven is het rijdend personeel en het personeel op de perrons door de vervoerder belast met toezicht houdende taken. De handhaving beperkt zich tot de bepalingen die voor reizigers gelden, zoals zwart rijden, orde en veiligheid, o.g.v. art. 6-9 van de Wet VOV, vanaf 1988 art. 30-34 van de Wet personenvervoer. Een deel van het personeel beschikt over opsporingsbevoegdheid. Het beveiligingspersoneel van de spoorwepolitie heeft een algemene opsporingsbevoegdheid, die overigens slechts op het territorium van de Nederlandse Spoorwegen geldt. Ook hier gaat het om boa's. De toezichthouders worden door de Minister van V&W of door het vervoersbedrijf (!) aangewezen. De - buitengewoon - opsporingsambtenaren bij de vervoerbedrijven worden door de Ministers van V&W en Justitie aangewezen.

Alle opsporingsambtenaren staan bij de uitoefening van hun taak onder de bevelen van de Minister van Justitie. Deze verbindt aan de aanwijzing bekwaamheids- en betrouwbaarheidseisen. In de nieuwe Politiewet, die per 1 april 1994 in werking trad, en het daarop gebaseerde Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar, Stb. 1994, 825, kreeg de Minister van Justitie ten aanzien van de buitengewoon opsporingsambtenaren een grotere verantwoordelijkheid. De Minister van Justitie wijst voortaan de buitengewoon opsporingsambtenaren aan. De sectorale ministers, onder wie de Minister van V&W, spelen voortaan bij de aanwijzing van buitengewone opsporingsambtenaren een ondergeschikte rol. Overige taken ten opzichte van de buitengewoon opsporingsambtenaren beruisten reeds bij de Minister van Justitie en onder deze ressorterende justitiële instanties (Procureurs-generaal of Hoofdofficieren van Justitie). Hierbij kan men denken aan taken als toezicht houden, toetsing van bekwaamheid, beëdiging. De hieraan gerelateerde handelingen worden beschreven in een van de PIVOT-rapporten van de ministeries van Justitie of Binnenlandse Zaken.

De verdere indeling van dit hoofdstuk is als volgt:

- taken, organisatie en werkwijze van de Rijksverkeersinspectie; deze paragraaf geldt ook voor het goederenvervoer;
- handhaving door de RVI in het besloten busvervoer en taxivervoer;
- handhaving door de RVI in het openbaar vervoer;
- handhaving in het openbaar vervoer door andere toezichthouders en opsporingsambtenaren.

De bestuursrechtelijke handhaving is als onderdeel van de vergunningsverlening in de hoofdstukken openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer meegenomen.

### **3.11.2. Rijksverkeersinspectie**

De Rijksverkeersinspectie is bij koninklijk besluit van 12 juni 1936, Stb. 573, opgericht.<sup>144</sup> Aanvankelijk heeft de RVI een zuivere, verkeerstechnische handhavingstaak; vanaf 1939 krijgt zij ook marktorde-nende taken, eerst in het personenvervoer, later ook in het goederenvervoer. De taken van de RVI behelzen vanaf die tijd:

- het houden van toezicht op het verkeer en vervoer van goederen en personen (handhaving);
- het uitoefenen van spoorwegtoezicht (apart behandeld in het hoofdstuk spoorwegveiligheid);

- het leveren van bijdragen aan de uitvoering van beleid inzake de marktordening in het vervoerswezen, d.m.v. het verlenen van vergunningen, ontheffingen, adviezen aan de Commissie Vervoervergunningen e.d.;
- het leveren van bijdragen aan het beleid/regelgeving van de Minister van V&W en aan lagere overheden.

Onder de eerste taak, het toezicht houden op het verkeer, viel mede de keuring van voertuigen. Deze taak werd overgeheveld naar de in 1949 opgerichte Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Daarna volgden nog vele reorganisaties en taakverschuivingen. De belangrijkste veranderingen worden hier opgesomd:

1949:

De directe leiding van de RVI komt ten gevolge van het besluit Stb. 1949, J 184, bij de Directeur-generaal van het Verkeer (Vervoer) te berusten; de DG is tevens Inspecteur-generaal van het Verkeer; het spoorwegtoezicht wordt uit de RVI gehaald en bij een afdeling van DGV ondergebracht;

1950:

Naast de controle op de naleving van de Rijttijdenwet in het personenvervoer wordt ook de controle van het beroepsgoederenvervoer een taak van de RVI;

1954:

De tot dan toe zelfstandige Bevrachtingscommissariaten voor de Binnenvaart worden in de RVI opgenomen; de RVI krijgt ook voor het goederenvervoer een vergunningverlenende taak; de RVI wordt na de opheffing van de Vervoersinspectie en de Bevrachtingscommissariaten de enige buitendienst van DGV.

1980:

De RVI wordt onder de leiding van een Inspecteur-generaal van het Verkeer geplaatst, aan wie de Directeur-generaal bevoegdheden mandateert;

1983:

Reorganisatie: het aantal districten wordt teruggebracht naar zes (Ministeriële beschikking van 5 januari 1983, Stcrt. 7); instelling van staffureau;

1987:

Reorganisatie: samenvoeging van RVI met het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KCGV), belast met de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen, en met het Spoorwegtoezicht; de verenigde diensten krijgen de naam Rijksinspectie voor het Vervoer (RIV);

1988:

Door de opheffing van de Commissie Vervoervergunningen komt de vergunningsverlening in het bedrijfsvervoer in zijn geheel aan de RVI;

1991:

De 'nieuwe controlemethodiek' wordt operationeel;

1992:

Reorganisatie: integratie van de drie RIV-diensten onder de naam RVI, benevens afstoting van beleidsondersteunende taken op het gebied van verkeer en vervoer naar de regionale directies van Rijkswaterstaat, verzelfstandiging van de RVI als uitvoerende organisatie van DGV en vergunningsverlening inzake goederenvervoer afgestoten aan het NIWO;

1995:

Taakuitbreiding door controle op overbelading en Eurovignet; plannen voor externe verzelfstandiging in een ZBO gaan niet door;

1997:

Organisatorische indeling naar personen- en goederenvervoer.

In de loop van haar bestaan heeft zich binnen het takenpakket van de RVI een verschuiving voorgedaan van de marktordeningstaken naar de handhavingstaken.



Op het gebied van de marktoordening liepen de afgelopen tien jaren door liberalisering, deregulering en onderbrenging bij andere organisaties de taken terug. Markttoordening omvat nu nog:

1. vergunningsverlening t.b.v. de binnenscheepvaart en het beheer van schippersbeurzen;
2. uitvoering geven aan de sloopregeling en de centrale registratie van de binnenvaart;
3. verlening van ontheffingen van bepalingen van het Rijtijdenbesluit;
4. vergunningsverlening in het kader van het besloten busvervoer en het grensoverschrijdend personenvervoer;
5. behandeling van beroepen en bezwaarschriften.

De handhavingstaak daarentegen is zowel qua intensiteit als omvang (denk aan de gevaarlijke stoffen) uitgebreid. Steeds belangrijker wordt de veiligheidskant van de handhavingstaak. Ook de handhavingwijze is, zoals bij zoveel inspecties, de laatste jaren veranderd. Repressief toezicht heeft plaats moeten afstaan aan preventief toezicht. Controle op processen en voorlichting zijn hierbij belangrijke instrumenten. In de praktijk betekent dit een verschuiving van controle op de weg naar controle op het bedrijf.<sup>145</sup>

In de jaren zeventig kreeg de RVI beleidsondersteunende taken op het gebied van verkeers- en vervoerbeleid toebedeeld. Deze lagen vooral op het gebied van het voorzieningenniveau (materieel), infrastructuur, planologie<sup>146</sup> van lokaal en regionaal vervoer. Dergelijke taken, die samenhangen met de 'oog en oor'-functie van de RVI, werden in 1992 afgestoten naar de IVV-eenheden van de regionale directies van de Rijkswaterstaat.<sup>147</sup>

De RVI werkt bij de uitvoering van haar inspectietaken met andere opsporingsdiensten samen. Een formeel platform biedt het Platform BOD (bijzondere opsporingsdiensten). Hierin zijn de FIOD, ECD, DIA, AID, VROM en RVI verenigd. Er zijn ook regionale handhavingplatforms. Doelstelling van de platforms is het verzekeren van een goede informatie-uitwisseling en het bepalen van een gemeenschappelijke koers op de terreinen die de bijzondere opsporingsdiensten raken.

(403)

Actor: Minister van V&W/DGV/G en CPV  
Handeling: Het aansturen van de RVI door middel van aanschrijvingen e.a. sturingsinstrumenten.  
Periode: 1945-  
Product: Aanschrijvingen en richtlijnen DG DGV, managementovereenkomsten, programma's, organisatiebeschikkingen, plannen voor verzelfstandiging  
Overlegkader: In de jaren zeventig en tachtig de Beleidsgroep Controle (samenstelling: beleidsdirecties DGV en RVI); tgw. Projectgroep DGV/RVI  
Bron: Managementovereenkomst 1995 directeur-generaal DGV en directeur RVI

(404)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de ontwikkeling en programmering van het handhavingbeleid inzake goederen- en personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Beleids- en begrotingsplannen RVI, nieuwe controlemethoden en technieken, evaluatie-analyses, onderzoeksplannen en rapporten  
Overlegkader: o.m. Werkgroep Controle Rijksverkeersinspectie (1975)  
Opmerking: Een voorbeeld van de laatste categorie producten is de zgn. Nieuwe Controle Methodiek betreffende de rijtijdenwetgeving (NCM), die rond 1990 binnen de RVI is ontwikkeld en beschreven is in de brief van de Minister van V&W van 12 november 1991 (over de NCM, zie verder het PIVOT-rapport goederenvervoer).  
Bron: Bijl. HdTK 1991-1992, 22 300 XII, nr. 33; RVI, Jaarverslag 1992, pp. 9-10

(405)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het opstellen en uitbrengen van jaarverslagen.  
Periode: 1945-  
Product: Jaarverslagen  
Bron: Jaarverslagen

(406)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het voeren van regulier overleg over het opsporingsbeleid met andere opsporingsdiensten en administratiekantoren.  
Periode: 1945-  
Product: Samenwerkings- en informatie-uitwisselingsovereenkomsten, o.m. samenwerkingsovereenkomst met GAK-regiokantoor Amsterdam en met de inlichtingendienst van de FIOD; bijdragen aan rapporten en plannen  
Overlegkader: Platform BOD en daaronder ressorterende werkgroepen  
Bron: RVI, Jaarverslag 1990, p. 40, 1993, p. 35

(407)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het leveren van bijdragen in het EG/EU-overleg m.b.t. het gemeenschappelijk beleid inzake de handhaving van de sociale e.a. wet- en regelgeving in het (goederen- en) personenvervoer.  
Periode: ca. 1988-  
Opmerking: Het Controle Coördinatiepunt (CCP) te Den Haag verzorgt de contacten tussen de opsporingsdiensten. In het CCP zijn het Directoraat Generaal van de Arbeid en de RVI vertegenwoordigd. Het gaat om de uniforme toepassing van de Richtlijn van de Raad voor de Europese Gemeenschappen 88/599/EG van 23 november 1988.  
Bron: RVI, Jaarverslag 1990, pp. 40-41, 1991, p. 57, en 1993, p. 37

(408)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het geven van voorlichting aan bedrijven, personen en groepen personen over gevaarlijke stoffen en rijtijden.  
Periode: 1945  
Bron: BDO CampsObers, Onderzoek inspectietaken V&W, p. 15

#### Handhaving in het besloten busvervoer en taxivervoer

Ongeveer een kwart van de inzet van de RVI is gericht op de handhavingfunctie in het bedrijfsmatige personenvervoer. Zoals gezegd ligt hierbij de nadruk op het besloten personenvervoer. De handhaving bestaat uit het houden van:

- wegcontroles onder binnenlandse en buitenlandse vervoerders; er worden reguliere controles en speciale wegcontroles, vooral tijdens de vakantie maanden, gehouden;
- reguliere en selectieve bedrijfscontroles in het kader van de handhaving van de rijtijden- en vervoerwetgeving, vanaf 1991 grotendeels bestaande uit chauffeursonderzoeken in de bedrijven;
- fraudeonderzoeken.

Verreweg het grootste gedeelte van haar mankracht besteedt de RVI aan het toezicht op de naleving van de Rijtijdenwetgeving. Een belangrijk controlemiddel vormt de tachograaf, die in 1974 verplicht werd gesteld. Daarnaast wordt de vervoerswetgeving gecontroleerd. Er vinden *integrale* controles plaats.

Toezicht op de naleving van de Rijtijdenwetgeving is primair de verantwoordelijkheid van de Arbeidsinspectie van het Ministerie van Sociale Zaken (en Werkgelegenheid). Uit overwegingen van doelmatigheid hebben de Arbeidsinspectie, vanaf 1994 de Dienst voor Inspectie en Informatie (I-SWZ), en de RVI een werkverdeling getroffen. Hierbij houdt de RVI bedrijfscontroles in het beroepsvervoer en controleert zij het beroepsvervoer en het *eigen* vervoer op de weg.

In het taxivervoer vraagt het snordersprobleem de laatste tijd om de aandacht. De Arbeidsinspectie houdt bedrijfscontroles bij het eigen vervoer en doet geen wegcontroles.<sup>148</sup>

In het kader van de uitvoering van de Europese regelgeving werkt de RVI met andere nationale opsporingsdiensten samen en houdt men regelmatig gezamenlijke wegcontroles. Deze wegcontroles wijken echter in methodiek niet af van de andere wegcontroles.

(409)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het in het kader van de handhaving van alle relevante wetgeving houden van wegcontroles onder *Nederlandse* taxi's en besloten busvervoer in het binnenlands vervoer, resulterend in:  
- staandehoudingen zonder overtredingen;  
- overtredingen zonder proces-verbaal;  
- processen-verbaal;  
- processen-verbaal en rijverboden  
Periode: 1945-  
Product: Zie handeling  
Opmerking: In uiterste geval kan een vergunning ingetrokken worden; zie vorige hoofdstukken, par. Vergunningsverlening.  
Bron: RVI, Jaarverslag 1992, pp. 26-28

(410)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het in het kader van de handhaving van alle relevante wetgeving houden van wegcontroles onder *Nederlandse* taxi's en besloten busvervoer in het internationaal vervoer, resulterend in:  
- staandehoudingen zonder overtredingen;  
- overtredingen zonder proces-verbaal;  
- processen-verbaal;  
- processen-verbaal en rijverboden.  
Periode: 1945-  
Opmerking: In uiterste geval kan een vergunning ingetrokken worden; zie vorige hoofdstukken, par. Vergunningsverlening.  
Bron: RVI, Jaarverslag 1992, pp. 26-28, 37

(411)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het in het kader van de handhaving van alle relevante wetgeving houden van wegcontroles onder *buitenlandse* taxi's en besloten busvervoer, resulterend in:  
- staandehoudingen zonder overtredingen;  
- overtredingen zonder proces-verbaal;  
- processen-verbaal;  
- processen-verbaal en rijverboden  
Periode: 1945-  
Product: O.m. informatie- en waarschuwingsbrieven aan buitenlandse autoriteiten en ondernemers inzake in Nederland geconstateerde overtredingen vervoerswetgeving  
Opmerking: Met buitenlandse overtreeders wordt sinds 1990 een lik-op-stuk-beleid gevoerd.  
Bron: RVI, Jaarverslag 1992, pp. 26-28

(412)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het in het kader van alle relevante wetgeving verrichten van reguliere, *aselecte* bedrijfscontroles (quick-scans) in het besloten personenvervoer, resulterend in:  
- overtredingen zonder proces-verbaal;  
- processen-verbaal;  
- processen-verbaal met dwangmaatregelen;  
- herhalingsonderzoeken (zie handeling verderop).  
Periode: 1990-  
Opmerking: 1. Vanaf 1991 vormen de chauffeursonderzoeken (rij- of rusttijden, tachograaf) de belangrijkste bedrijfscontroles.

2. Herhalingsonderzoeken worden zes maanden na het verhoor van de ondernemer die een dubbele normovertreding heeft begaan, uitgevoerd.
3. In uiterste geval kan een vergunning ingetrokken worden; zie vorige hoofdstukken, par. Vergunningsverlening.

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 31; DGV/RVI, Jaarbericht 1996, pp. 29-30

(413)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het in het kader van alle relevante wetgeving verrichten van *selectieve* bedrijfsonderzoeken (quick-scans) in het besloten personenvervoer, resulterend in:

- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen;
- herhalingsonderzoeken (zie volgende handeling).

Periode: 1990-

Opmerking: 

1. Selectieve onderzoeken worden gehouden n.a.v. een klacht of signalering tijdens wegcontroles.
2. Herhalingsonderzoeken worden zes maanden na het verhoor van de ondernemer die een dubbele norm overtreding heeft begaan, uitgevoerd.
3. In uiterste geval kan een vergunning ingetrokken worden; zie vorige hoofdstukken, par. Vergunningsverlening.

Bron: RVI, Jaarverslag 1991, p. 47, en 1992, p. 31; DGV/RVI, Managementovereenkomst 1995, p. 11 B en C; inl. mr. I.J. Meesen (RVI), 11 april 1996; DGV/RVI, Jaarbericht 1996, pp. 29-30

(414)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het in het kader van bedrijfsonderzoeken houden van herhalingsonderzoeken in het besloten personenvervoer, resulterend in:

- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen.

Periode: 1990-

Product: Onderzoeksverslagen, processen-verbaal, berichten aan sector Marktordening

Opmerking: In uiterste geval kan een vergunning ingetrokken worden; zie vorige hoofdstukken, par. Vergunningsverlening.

Bron: DGV/RVI, Jaarbericht 1996, pp. 29-30

(415)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het, in samenwerking met andere opsporingsdiensten, uitvoeren van fraudeonderzoeken bij bedrijven voor besloten personenvervoer.

Periode: 1945-

Overlegkader: Arrondissements Fraude Overleg, Regionale Interdisciplinaire Fraudeteams (RIF's) e.a. samenwerkingsverbanden met Justitie, GAK, FIOD, ECD e.d.

Opmerking: Het onderzoek richt zich b.v. op het in dienst hebben van illegale chauffeurs, gebruik van vervalste diploma's, manipulatie met de tachograaf. Naast de door de RVI te handhaven wetten hebben de onderzoeken tevens betrekking op de naleving van de sociale en fiscale wetgeving.

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, pp. 34-35; DGV/RVI, Managementovereenkomst 1995, p. 11 C

(416)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het optreden als getuige-verbalisant of getuige-deskundige bij rechtbanken, gerechtshoven en rechter-commissarissen.

Periode: 1945-

(417)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van bijstand aan EG-lidstaten en het houden van gezamenlijke controlecties op het wegvervoer, alsmede het rapporteren aan de EG/EU over de uitvoering in Nederland van de sociale verordeningen in het wegvervoer.  
Periode: 1988-

Opmerking: Bij de RVI is hiertoe een Steunpunt ingericht.  
Bron: RVI, Jaarverslag 1990, p. 41, 1991, pp. 57-58

(418)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het geven van voorlichting en het verstrekken van informatie in het kader van preventief toezicht op de handhaving van de wet- en regelgeving.  
Periode: 1945-

Opmerking: Aan de Stichting Keurmerk Busvervoer verstrekt de RVI b.v. gegevens.  
Bron: V&W/RVI, Beleids- en begrotingsplan RVI 1997-2001, p. 5, 8

#### Handhaving in het openbaar vervoer

(419)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het in het kader van de handhaving van de Rijttijdenwetgeving en de Wet personenvervoer houden van wegcontroles onder autobussen voor openbaar vervoer, resulterend in:  
- staandehoudingen zonder overtredingen;  
- overtredingen zonder proces-verbaal;  
- processen-verbaal;  
- processen-verbaal en rijverboden.

Periode: 1945-

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, pp. 26-28

#### **3.11.3. Overig toezicht in het openbaar vervoer**

De eerstelijns verantwoordelijkheid voor de handhaving van de vervoervoorschriften in het openbaar vervoer berust bij de vervoerbedrijven. Bij de vervoerbedrijven is een deel van het rijdend personeel en van het personeel op de perrons door de vervoerder belast met toezicht houdende taken. De handhaving beperkt zich tot de publiekrechtelijke voorschriften die voor reizigers gelden, namelijk het in het bezit hebben van een geldig vervoerbewijs (anders: zwart rijden), en het bewaren van orde, rust en veiligheid. Art. 6-9 van de Wet VOV en art. 30-34 van de Wet personenvervoer zijn achtereenvolgens toepasselijk. Een deel van het toezichthoudend personeel beschikt over een beperkte opsporingsbevoegdheid.

Bij de Nederlandse Spoorwegen neemt de spoorwegpolitie een bijzondere positie in. De spoorwegpolitie heeft tot taak de orde, rust en veiligheid te handhaven en de criminaliteit op stations en NS-terreinen te bestrijden. De spoorwegpolitie is opgezet als recherchedienst, kreeg nog in de Tweede Wereldoorlog bewakingstaken toebedeeld en groeide in de jaren zeventig uit tot een bedrijfspolitie met een sterke beveiligingsfunctie. Deze ontwikkeling kwam tot uiting in de naamsverandering van spoorwegrecherche (1950) in spoorwegpolitie (1978). In 1990 werd de spoorwegpolitie onderdeel van de Dienst Bedrijfsbeveiliging van de NS, die in 1994 de naam NS Beveiliging Services kreeg. Volgens de laatste berichten wordt de spoorwegpolitie uit NS Beveiligingsservices gelicht en als zelfstandig onderdeel direct onder de raad van bestuur van de NS geplaatst (Parool, 23 mei 1996).

Wettelijk gezien valt de spoorwegpolitie als bedrijfsbeveiligingsdienst onder de Wet op de weerkorpsen en de particuliere beveiligingsorganisaties. Omdat de NS een publieke taak hebben en de beveiliging van/tegen het publiek kennelijk om een ruime opsporingscapaciteit vraagt, heeft een deel van de spoorwegpolitie een *algemene* opsporingsbevoegdheid. Tot de invoering van de nieuwe Politiewet in

1994 waren agenten van de spoorwegpolitie bovendien onbezoldigd ambtenaar van het Korps Rijkspolitie.

Door de algemene opsporingsbevoegdheid is de spoorwegpolitie bevoegd alle strafbare feiten op te sporen. Voorwaarde is wel dat deze feiten op het grondgebied van de NS plaats vinden, of aan de NS gerelateerd zijn. De opsporingsambtenaren van de spoorwegpolitie is bevoegd pistool en handboeien te dragen. Tevens kunnen zij politiebestanden en informatiesystemen raadplegen.

Onder meer door het verdwijnen van de controleurs in het stadsvervoer groeiden zwart- en grijsrijden en vandalisme na de jaren zestig uit tot een ernstig landelijk probleem.<sup>149</sup> Beide verschijnselen beïnvloedden het bedrijfsresultaat negatief. Ook het rijk had een probleem, omdat juist in die jaren de financiële bijdragen van het rijk snel stegen. Daardoor had het rijk ook een financieel belang bij de bestrijding van het probleem. Diverse projecten werden opgezet om het probleem te inventariseren en te bestrijden. Het rijk droeg het zijne bij door o.m. banen voor controleurs te creëren en te financieren, zoals de VIC's in de jaren tachtig,<sup>150</sup> en door het wettelijke boetebedrag fors te verhogen. In de Wet VOV en de Wet personenvervoer werden voor het gehele openbaar vervoer uniforme regels vastgesteld (zie ook het hoofdstuk wettelijk kader van dit rapport). Andere maatregelen namen de vervoerbedrijven zelf. In de bussen werd het probleem afdoende bestreden door de kaartverkoop en -controle bij de chauffeur te leggen. In de treinen bestreed de NS het orde- en betaalprobleem door extra controleurs in te zetten en door de kaartverkoop in de trein onaantrekkelijk te maken. In de metro en tram bereikten de gemeentelijke vervoerbedrijven met deels dezelfde maatregelen verschillende resultaten. Bij de openbaar vervoerbedrijven in de gemeenten is het aantal controleurs met opsporingsbevoegdheid uitgebreid, bij de NS juist teruggebracht.<sup>151</sup> De gewone politie verleent in de tweede lijn ondersteunende diensten.

(420)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV; Minister van Justitie  
Handeling: Het in onderling overleg ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake het toezicht op de naleving van voorschriften in het openbaar personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Nota's o.b.v. onderzoeksrapporten, b.v. Nota controle openbaar vervoer, Notitie controle openbaar vervoer (bijl. HdTK 1984-1985, 17 883, nr. 8), eindrapportage Interdepartementale Projectgroep Bestrijding Zwartrijden (1991), antwoorden kamervragen  
Overlegkader: Begeleidingsgroep Zwartrijden (V&W, JUS, GVB, RET, HTM en streekvervoerbedrijf West-Nederland); Interdepartementale Projectgroep Bestrijding Zwartrijden (V&W/JUS, 1990-1991)  
Opmerking: De betreffende voorschriften zijn o.m. vervat in de Wet en het Besluit VOV, de WPV en het BPV.  
Bron: NvT Besluit VOV, art. 6

(421)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het uitwerken en (doen) implementeren van maatregelen tot handhaving van de regels in het openbaar personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Overlegkader: Gemeenten, vervoerbedrijven, georganiseerd in KNVTO, i.h.b. Landelijk Overleg Controle (LOC)  
Opmerking: Te denken valt aan financiering van gesloten instapsystemen, tourniquets, scheppen van banen voor controleurs/conducteurs, maar ook aan de invoering van identificatieplicht in het openbaar vervoer.  
Bron: Eindrapport bestrijding zwartrijden, hoofdst. 6

#### Aanwijzing van toezichthouders e.d.

*NB. Voor de richtlijnen van de Minister van Verkeer en Waterstaat m.b.t. de aanwijzing door de vervoerder van personeel belast met het toezicht, zie het hoofdstuk wettelijk kader van dit rapport.*

*NB. Voor de rolverdeling tussen de Ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat, zie par. 1 van dit hoofdstuk. Voor de handelingen van de Minister van Justitie, zie de PIVOT-rapporten op de beleidsterreinen van Justitie en Politie.*

- (422)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
 Handeling: Het voorbereiden van Kroonbenoemingen van personen belast met de opsporing van overtredingen van de Wet openbare vervoermiddelen 1926, gewijzigd 1939.  
 Periode: 1945-1981  
 Product: Beschikkingen  
 Opmerking: Na 1939 is de WOV slechts toepasselijk op vervoermiddelen te water en niet gemotoriseerd wegvervoer.  
 Bron: WOV 1926, gewijzigd 1939, art. 13
- (423)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
 Handeling: Het, in overeenstemming met de Minister van Justitie, bij ministeriële regeling aanwijzen van RVI-functionarissen, per categorie of individueel, als bijzonder opsporingsambtenaar in de zin van het Wetboek van Strafvordering art. 142.  
 Periode: 1945-  
 Product: Ministeriële regelingen en beschikkingen  
 Bron: WAP 1939, art. 65, eerste lid, sub b; WPV 1987, art. 80; Aanwijzingsbesluit, Stcrt. 1988, 232
- (424)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
 Handeling: Het, in overeenstemming met de Minister van Justitie, bij ministeriële regeling aanwijzen van NS-personeel, per categorie of individueel, als bijzonder opsporingsambtenaar in de zin van Wetboek van Strafvordering art. 142.  
 Periode: 1945-1994  
 Product: Ministeriële regelingen en beschikkingen  
 Opmerking: Het gaat hier om twee categorieën:  
 a. spoorwegpolitie (bezit een algemene opsporingsbevoegdheid);  
 b. perronopzichters en (hoofd)controleurs (bezitten een beperkte opsporingsbevoegdheid).  
 Bron: Wet VOV 1984, art. 11-12; WPV 1987, art. 80-87; BPV 1987, art. 166; WSv art. 142
- (425)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
 Handeling: Het, in overeenstemming met de Minister van Justitie, aanwijzen van controleurs bij stads- en streekvervoerbedrijven, per categorie of individueel, als bijzonder opsporingsambtenaar in de zin van Wetboek van Strafvordering art. 142.  
 Periode: 1968-1994  
 Product: Ministeriële regelingen en beschikkingen  
 Opmerking: Grondslag van deze handeling is UAP, zoals gewijzigd bij Algemene Maatregel van Bestuur van 18 april 1968, Stb. 233, art. 122a. De Minister van V&W wordt in kennis gebracht van de in handen van de kantonrechter door de opsporingsambtenaar afgelegde eed of belofte.  
 Bron: WAP 1949, zoals gewijzigd bij wet van 24 november 1949, Stb. J 510, art. 65, tweede lid; UAP, zoals gewijzigd bij Algemene Maatregel van Bestuur van 18 april 1968, Stb. 233, art. 122a; Wet VOV 1984, art. 11-12; WPV 1987, art. 80-87; BPV 1987, art. 166; WSv art. 142
- (426)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
 Handeling: Het leveren van bijdragen in de categoriale of individuele aanwijzing door de Minister van Justitie van NS-personeel als buitengewoon opsporingsambtenaar in de zin van Wetboek van Strafvordering art. 142.  
 Periode: 1994-  
 Product: Ministeriële regelingen (vervallen 5 jaar na inwerkingtreding) en beschikkingen  
 Opmerking: Het gaat om twee categorieën:  
 a. personeel in dienst van de NS Beveiliging Services: spoorwegpolitie, centrale meldkamer en corporate security; dezen bezitten een algemene opsporingsbe-

voegdheid en zijn dus bevoegd tot het opsporen van alle strafbare feiten;  
b. perronopzichters en (hoofd)controleurs; dezen bezitten een beperkte opsporingsbevoegdheid.

Bron: Besluit [van de Minister van Justitie inzake] buitengewoon opsporingsambtenaar NS Beveiliging Services en Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar NS-reizigers, 16 oktober 1995

(427)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ

Handeling: Het leveren van bijdragen in de categorale of individuele aanwijzing door de Minister van Justitie, dan wel de procureurs-generaal, van controleurs openbaar vervoer als buitengewoon opsporingsambtenaar in de zin van Wetboek van Strafvordering art. 142.

Periode: 1994-

Product: Besluiten van onderscheiden PG's (vervallen 5 jaar na inwerkingtreding)

Bron: Besluit BOA, Dienst Ondersteunende Taken GVB Amsterdam, Stcrt. 1996, 42

#### Uitoefening van het toezicht

(428)

Actor: Controleurs stads- en streekvervoer

Handeling: Het toezicht houden op de nakoming, dan wel het opsporen van overtredingen van de voorschriften m.b.t. orde, veiligheid en zwartrijden in het stads- en streekvervoer:  
- overtredingen zonder proces-verbaal;  
- processen-verbaal;  
- processen-verbaal met (dwang)maatregelen;  
- dwangmaatregelen.

Periode: 1949-

Opmerking: De (dwang)maatregelen bestaan uit het geven van aanwijzingen en het weren of verwijderen van een reiziger en zijn bagage.

Bron: WAP, zoals gewijzigd 1949; Wet VOV, art. 11, eerste lid

(429)

Actor: Bijzondere opsporingsambtenaren

Handeling: Het opsporen van overtredingen van de Wet openbare vervoermiddelen 1926, gewijzigd 1939.

Periode: 1945-

Product: Beschikkingen, kennisgevingen aan officieren van justitie bij de rechtbanken van dienstregelingen van vervoersdiensten per vaartuig of niet gemotoriseerd rijvoertuig

Opmerking: 1. Na 1939 is de WOV slechts toepasselijk op vervoermiddelen te water en op niet gemotoriseerd wegvervoer.  
2. Art. 13 van de WOV noemt als opsporingsambtenaren: ambtenaren van de Provinciale Waterstaat, ambtenaren van de provinciale verkeersinspectie, ambtenaren van de toezicht op de spoorwegen.

Bron: WOV 1926, gewijzigd 1939, art. 13

(430)

Actor: NS-controleurs

Handeling: Het toezicht houden op de nakoming, dan wel het opsporen van overtredingen van de voorschriften m.b.t. orde, veiligheid en zwartrijden op het NS-grondgebied:  
- overtredingen zonder proces-verbaal;  
- processen-verbaal;  
- processen-verbaal met (dwang)maatregelen;  
- dwangmaatregelen.

Periode: 1945-

Opmerking: De (dwang)maatregelen bestaan uit het geven van aanwijzingen en het weren of verwijderen van een reiziger en zijn bagage.

Bron: Spoorwegwet, o.a. art. 65, en L.T.wet; Wet VOV, art. 11, eerste lid



- (431)  
 Actor: Spoorwegpolitie  
 Handeling: Het toezicht houden op de nakoming van de vervoersvoorschriften, dan wel het opsporen van alle (overige) strafbare feiten.  
 Periode: 1945-
- Opmerking: Het gaat om de handhaving van voorschriften inzake orde, veiligheid en zwartrijden op NS-grondgebied en om alle overige strafbare feiten. Primair richt de spoorwegpolitie zich op delicten die het bedrijfsbelang van de NS raken. Andere delicten - zedendelicten, narcoticadelicten, vreemdelingenzaken - worden door de spoorwegpolitie gesignaleerd en aan de reguliere politie doorgegeven.
- Bron: Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar NS Beveiliging Services 1995
- (432)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
 Handeling: Het eventueel vergunning verlenen aan rijksambtenaren en leden en ambtenaren van openbare besturen tot het betreden van spoorwegen en daartoe behorende werken en gebouwen voor de uitoefening van hun ambt.  
 Periode: 1945-  
 Product: Beschikkingen  
 Opmerking: Ambtenaren belast met de opsporing van strafbare feiten en politiebeambten hebben vrije toegang, art. 71 Spoorwegwet.  
 Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1886, art. 71
- (433)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het optreden als getuige-verbalisant of getuige-deskundige bij rechtbanken, gerechtshoven en rechter-commissarissen.  
 Periode: 1945-

### 3.12. Crisisbeheersing

#### 3.12.1 Algemeen

Crisisbeheersing omvat de zorg van de overheid voor het treffen van maatregelen en voorzieningen die instandhouding van de samenleving in geval van rampen, oorlogen en andere calamiteiten mogelijk moeten maken. De overheid richt zich daarbij op de realisering van een aantal doelstellingen:

1. het beschikbaar houden van adequate voorzieningen voor de ondersteuning van rampenbestrijding en hulpverlening;
2. het treffen van voorzieningen die de voortzetting van het bestuur onder buitengewone omstandigheden garanderen;
3. het treffen van voorzieningen tot instandhouding van het maatschappelijk leven;
4. het treffen van voorzieningen ter ondersteuning van de Nederlandse defensie-inspanning in bondgenootschappelijk verband.

Voor wat betreft het vervoer van goederen en personen kan crisisbeheersing worden gedefinieerd als 'het verwezenlijken van een doelmatig vervoersprogramma aan de hand van het behoefte-element en de beschikbare middelen van vervoer, daarbij rekening houdend met de feitelijke gevaren, welke het vervoer zullen bedreigen'.<sup>152</sup> Met de noodwetgeving wordt de wettelijke basis gelegd die de overheid in staat stelt zich in buitengewone omstandigheden van haar verantwoordelijkheden met betrekking tot het vervoersapparaat te kwijten.

Bepalingen met betrekking tot het collectieve personenvervoer (en het goederenvervoer) onder bijzondere omstandigheden zijn vastgelegd in een aantal (bijzondere) wetten met daarbij behorende (lagere) regelgeving:

- de Spoorwegwet (1875) en het Reglement Spoorwegen in Bijzondere Omstandigheden (1912);
- de Wet gebruik vervoermiddelen (1939; ingetrokken in 1954); deze heeft uitsluitend betrekking op het goederenvervoer, maar werkt door in het personenvervoer;

- de Vervoersnoodwet (1962).

Van recente datum - 1996 - is de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden. Deze bevat regels met betrekking tot de inwerkingtreding van (onderdelen van) meer specifieke noodwetgeving in geval van bijzondere omstandigheden.

### 3.12.2. De Spoorwegwet en het Reglement spoorwegen in oorlogstijd 1912

*NB. De Spoorwegwet c.a. heeft in een enkel geval ook betrekking op de infrastructuur. Om pragmatische redenen zijn de handelingen op dat deelterrein niet opgenomen in het hoofdstuk infrastructuur, maar hier met de handelingen op andere deelterreinen samengevoegd.*

De Spoorwegwet van 1875 bevat een aantal bepalingen die betrekking hebben op het vervoer per spoor in geval van oorlog of andere buitengewone omstandigheden. Nadere regels omtrent de aanwending van spoorwegen en spoorwegmaterieel zijn vastgelegd in het Reglement spoorwegen in oorlogstijd, vastgesteld bij Besluit van 17 september 1912, Stb. 295 (gewijzigd bij Besluit van 2 juli 1923, Stb. 338, en 13 maart 1929, Stb. 76). Dit reglement bleef tot invoering van de Vervoersnoodwet van kracht.

(434)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het om redenen van staatsbelang bij koninklijk besluit eventueel bevelen tot staking van de spoorwegdienst en het treffen van alternatieve vervoersvoorzieningen voor de stakingsduur.

Periode: 1945-

Opmerking: In het BPV is de procedure zo geworden, dat de minister "op grond van dringende redenen" het spoorwegbedrijf (of een andere vervoerder!) verzoekt een voorstel tot wijziging van de dienstregeling ter goedkeuring aan hem voor te leggen. Eventueel kunnen ook andere organen die een dienstregeling goedkeuren/vaststellen, de dienst om dringende redenen doen staken.

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 17-21; ARV 1966, art. 10, tweede lid, vervallen per 1 juli 1992; BPV 1987, art. 43

(435)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/CPV  
b. Directie Nederlandse Spoorwegen

Handeling: Het a) in het openbaar belang of b) om dringende redenen in het belang van de spoorweg staken van de spoorwegdienst en het treffen van alternatieve vervoersvoorzieningen voor de stakingsduur.

Periode: 1945-1992

Opmerking: O.g.v. art. 115 ARV kan de minister voorschriften geven en de spoorweg opdragen getroffen maatregelen op te heffen.

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 7-8; ARV 1966, art. 10, tweede lid, vervallen per 1 juli 1992.

(436)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het in geval van oorlog - bij koninklijk besluit - eventueel bevelen tot onbruikbaarmaking van de spoorweg en het verwijderen van het materieel naar door de Minister van Defensie aan te wijzen plaatsen.

Periode: 1945-

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 23-24

(437)

Actor: a. Minister van V&W/DGV  
b. Minister van Defensie of een bevelhebber van het leger (in geval van buitengewone omstandigheden)

Handeling: Het "in het belang van 's Rijks dienst" namens de Kroon tegen schadeloosstelling vorderen van het gehele of gedeeltelijke gebruik van spoorwegen en spoorwegmaterieel.

Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen  
Bron: Spoorwegwet 1875, art. 50

(438)

Actor: a. Minister van Defensie  
b. Militaire autoriteit

Handeling: Het, in overleg met de bestuurders der spoorwegdiensten, voorbereiden van de voorzieningen en maatregelen die na de vordering van spoorwegen en spoorwegmaterieel in geval van oorlog in werking moeten treden.

Periode: 1945-

Opmerking: Het gaat b.v. om de voorbereiding van dienst- en treinregelingen en ordemaatregelen op stations in oorlogstijd.

Bron: Reglement spoorwegen in oorlogstijd 1912

(439)

Actor: a. Minister van Defensie  
b. Militaire autoriteit

Handeling: Het in oorlogstijd leiding geven over het gebruik van gevorderde spoorwegwegen en -materieel.

Periode: 1945-  
Product: Beschikkingen  
Bron: Het in oorlogstijd leiding geven over het gebruik van gevorderde spoorwegwegen en -materieel.

(440)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het verlenen van medewerking aan de militaire autoriteit bij het leiding geven over het gebruik van gevorderde spoorwegwegen en -materieel.

Periode: 1945-

Bron: Reglement spoorwegen in oorlogstijd 1912, art. 7

### 3.12.3 Wet gebruik vervoermiddelen 1939

In 1939 werd een ontwerp van wet houdende regelen met betrekking tot het verzekeren in geval van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden van een doelmatig gebruik van vervoermiddelen in het belang van de volkshuishouding (de Wet gebruik vervoermiddelen 1939) aan de Staten-Generaal voorgelegd. Deze wet, die op 17 september 1939 aanvankelijk voor de tijd van een jaar in werking trad, bleef onder de Duitse bezetting 'tot nader order' van kracht. Het daartoe strekkende Besluit van de secretarissen-generaal van de Departementen van Waterstaat, van Binnenlandse Zaken, van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, en van Landbouw en Visserij van 29 augustus 1940 (Verordening nr. 123, 1940), verviel echter in 1944 door plaatsing op 'lijst' B zoals bedoeld in artikel 17 van het Besluit Bezettingsmaatregelen van 17 september 1944 (Stb. E 93).

De Wet gebruik vervoermiddelen 1939 werd bij koninklijk besluit van 21 september 1944, Stb. E 113, door de regering in Londen opnieuw voor de tijd van een jaar in werking gebracht. In 1946 werd de werking wederom verlengd: de omstandigheden waarin het vervoer op dat moment verkeerde, werden geacht nog in die mate van de normale af te wijken dat weder inwerkingtreding de regering en de Staten Generaal noodzakelijk voorkwam. Het koninklijk besluit van 10 augustus 1946, Stb. G 205 (Besluit tot weder in werking doen treden van de Wet gebruik vervoermiddelen 1939) werd vervolgens bekrachtigd bij Wet van 8 maart 1947, Stb. H 89 (Wet tot weder in werking doen treden van de Wet gebruik vervoermiddelen 1939). De termijn van werking werd daarbij gesteld op twee jaar. Uiteindelijk

bleef de wet, na een aantal hernieuwde verlengingen van de werkingsduur, tot 1954 van kracht. De wet verloor haar betekenis bij de invoering van de Vervoersnoodwet in 1962.

De Wet gebruik vervoermiddelen 1939 beoogde vooral de ontwrichting van het niet militaire vervoer tegen te gaan en te beperken. Hij schiep de basis voor het treffen van maatregelen die een zo nuttig mogelijk gebruik van het overblijvende (d.w.z. het niet ten behoeve van militaire doeleinden ingezette) gedeelte van het vervoersapparaat ten behoeve van de bevolking en de industrie verzekerden.<sup>153</sup> Daarnaast beoogde de wet het gebruik van vervoermiddelen te beperken met het oog op de in geval van bijzondere omstandigheden te verwachten schaarste aan brandstoffen en zware olie (door middel van een vergunningenstelsel). Het overbodig rijden of varen moest worden teruggebracht.

De Minister van verkeer en Waterstaat werd met de Wet gebruik vervoermiddelen in staat gesteld de vereiste voorzieningen ten aanzien van het vervoer te treffen, zo nodig of indien gewenst in overeenstemming met zijn ambtgenoten van Economische Zaken, Defensie en Binnenlandse Zaken.

De wet omvatte een stelsel waarbij tot inschrijving van vervoermiddelen kon worden overgegaan. Het hele vervoersapparaat werd op die wijze geregistreerd, waardoor er ruimte ontstond tot vrije bedrijfsuitoefening voor de houders der vervoermiddelen, zolang de toestand betrekkelijk gunstig bleef. Als de situatie verslechterde konden al die maatregelen worden getroffen, welke buitengewone omstandigheden kunnen vragen (bij voorbeeld verplicht vervoer).<sup>154</sup>

De wet droeg de registratie van voertuigen op aan de Rijksverkeersinspectie, onder leiding van de Inspecteur-Generaal van het verkeer. Deze moest regelmatig contact onderhouden met instellingen als het Centraal Distributiebureau, het Rijksbureau voor de oorlogsvoorziening in Oorlogstijd, het Bureau voor aardolieproducten, de Nederlandse Spoorwegen, etc. Ook algemene organisaties van vervoerders moesten bij dit overleg worden betrokken.

De uitvoeringsmaatregelen die de wet handen en voeten moesten geven, werden bij ministerieel besluit vastgesteld.

### 3.12.4 Distributiemaatregelen 1945-1950

*NB. Zie nog de Wet gebruik vervoermiddelen in periode 1945-1950, zie Van Marle, Binnenlands vervoer na de bevrijding, hoofdst. IV.*

In en vlak na de Tweede Wereldoorlog was er een groot tekort aan benzine en personenauto's. De distributie van benzine kon in 1946 worden opgeheven, maar voor het gebruik van personenauto's bleef een rijvergunning tot 1950 verplicht. Grondslag was aanvankelijk het Eerste Uitvoeringsbesluit van de Secretaris-Generaal van Waterstaat van 18 juni 1940, Stb. S 550, daarna de Wet van 11 december 1947, Stb. H 419. De distributiemaatregelen waren zowel van toepassing op het collectief als op het individueel personenvervoer over de weg. De rijksinspecteurs van het Verkeer traden als bevoegd gezag op.

De naoorlogse overgangstijd eindigt met het intrekken van de laatste bezettingsmaatregelen per 15 februari 1953 (Stb 1951, 584).

(441)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het geven van rijvergunningen en het nemen van andere distributiemaatregelen voor het gebruik van motorrijtuigen voor collectief personenvervoer, voor zover niet autobussen in de zin van de WAP zijnde.

Periode: 1945-1949

Opmerking: 1. Het gaat in de naoorlogse jaren om vrachtauto's voor personenvervoer en noodautobussen.

2. Met "andere distributiemaatregelen" is ondermeer bedoeld toewijzen van benzine (tot 1946) e.d.

Bron: Marle, Vervoer na de bevrijding, pp. 45-47; Wet van 11 december 1947, Stb. H 419

### 3.12.5 Vervoersnoodwet

In tijden van oorlog en andere buitengewone omstandigheden gelden andere 'wetten' dan in vredes-tijd. De vraag naar vervoer wordt dan in de eerste plaats gedictieerd door militaire behoeften, terwijl door oorlogsomstandigheden de vervoermiddelen, brandstoffen en vervoerswegen schaarser worden. Om in buitengewone omstandigheden de instandhouding van het vervoer te land en op de binnenwateren en een doelmatig gebruik der vervoermiddelen zoveel mogelijk te waarborgen, zijn in de jaren zestig een aantal noodwetten op vervoersgebied uitgevaardigd. Hiermee kwam de regering tegemoet aan de richtlijnen die in NATO-verband voor de coördinatie van het vervoer in de Europese sector van de NAVO waren gegeven.

Het relevante NAVO-overlegorgaan voor inland- of 'binnenlands' vervoer is PBEIST, de te Parijs gevestigde Planning Board for European Inland Surface Transport.

Voor luchtvervoer en zeescheepvaart zijn aparte regelingen getroffen. De Vervoersnoodwet geldt voor het vervoer over land en op de binnenwateren. Niet onder de werking van de Vervoersnoodwet vallen de vervoermiddelen die toebehoren aan de Nederlandse spoorwegen en de tramwegmaatschappijen.

Kernstuk van de Vervoersnoodwet is de mogelijkheid tot instelling van een centrale organisatie met bijzondere bevoegdheden op het terrein van het inland-vervoer. De bevoegdheden worden in hoofdstuk III van de wet omschreven en moeten in buitengewone omstandigheden bij koninklijk besluit, naderhand bekrachtigd door de Staten-Generaal, worden geactiveerd.

Het centrale gezag zal bij een klein College van Bewindvoering Binnenlands Vervoer (CBBV) berusten (ingesteld bij koninklijk besluit), dat uit drie leidinggevende ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en één vervoersdeskundige van het Ministerie van Defensie bestaat. Uitvoerende orgaan is de Centrale Directie Binnenlands Vervoer (CDBV), die geleid wordt door de Directeur Binnenlands Vervoer. Hierin zijn ook de Nederlandse Spoorwegen vertegenwoordigd. In de regio's zullen de Rijks(hoofd)inspecteurs van het Verkeer voor de uitvoering zorgen. De ministeries die enige bemoeienis hebben met inland-vervoer, zijn vertegenwoordigd in een overleg- en adviesraad, de Vervoersraad. Genoemde bestuursorganen worden ingesteld, direct nadat de regering de staat van beleg of oorlog heeft uitgeroepen. Op dat moment is de Minister van Defensie medeverantwoordelijk voor het vervoer in oorlogstijd (art. 3 Vervoersnoodwet).

Verwante wetgeving is de Wet bescherming bevolking, de Wet buitengewone bevoegdheden, de Noodwet arbeidsvoorziening en de Wet behoud scheepsruimte. Bij de toepassing van de noodwetten kunnen de gewone vervoerswetten - bij voorbeeld de Wet autovervoer goederen (WAG) - geheel of gedeeltelijk buiten werking gesteld worden.

De Vervoersnoodwet biedt de overheid verschillende mogelijkheden tot ingrijpen. Zo zal hij regelend kunnen optreden door middel van een vergunningenstelsel, hetwelk zal worden gehanteerd met het doel om niet essentieel vervoer af te kappen (verbodsbepalingen) en het essentiële vervoer, in overeenstemming met de daaraan in het publieke belang te koppelen prioriteiten (mede te bepalen door de Vervoersraad), af te wikkelen. Verder zal de overheid, indien het particulier initiatief het op bepaalde terreinen van het vervoer laat afweten, bindende aanwijzingen kunnen geven waarmee de uitvoering van bepaalde vervoersdiensten verplicht kan worden gesteld (vervoersplicht). De exploitatie van de vervoersbedrijven zal daarbij overigens niet door de overheid geschieden, maar worden overgelaten aan de normale exploitanten, op basis van het in de wet voorziene stelsel van vergunningen, aanwijzingen en verplichtingen. De overheid treedt dus uitsluitend regelend op. De overheid bepaalt verder de tarieven en de voorwaarden waaronder gedwongen vervoer plaatsvindt. Hij kan bindende voorschriften uitvaardigen met betrekking tot het onderhoud van de vervoermiddelen. Hetzelfde geldt voor het onderhoud van de infrastructuur (waterstaatswerken).

(442)

Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
Handeling: Het samen met de Minister van Defensie ambtelijk voorbereiden van de Vervoersnoodwet en de wijzigingen daarin.  
Periode: 1959-  
Product: Ontwerpen en toelichtingen  
Opmerking: De Vervoersnoodwet is per 16 januari 1963 in werking getreden.

- (443)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
 Handeling: Het, samen met de Minister van Defensie, krachtens de Vervoersnoodwet ambtelijk voorbereiden van (eventuele) algemene maatregelen van bestuur.  
 Periode: 1963-  
 Product: De amvb's betreffen:
  - de taak en werkwijze van het College van Bewindvoering Binnenlands Bestuur (art. 6 Vervoersnoodwet);
  - de vaststelling van vergoedingen of uitkeringen voor verplichte diensten (art. 18 Vervoersnoodwet);
  - de samenstelling van de Commissie van Beroep (idem).
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 6, 18
- (444)  
 Actor: Minister-president  
 Handeling: Het in geval van oorlog, oorlogsgevaar, daaraan verwante of daarmee verband houdende buitengewone omstandigheden aan de Kroon voordragen Hoofdstuk III van de Vervoersnoodwet in of buiten werking te stellen.  
 Periode: 1963-  
 Product: Concept koninklijk besluit  
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 2
- (445)  
 Actor: a. Minister van Defensie  
 b. Militaire autoriteit  
 Handeling: Het voorbereiden van een machtiging door de Kroon aan de Minister van Defensie of een door deze Minister aan te wijzen militaire autoriteit tot het geven van aanwijzingen als bedoeld in artikel 13 van de Vervoersnoodwet.  
 Periode: 1963-  
 Product: Ontwerp koninklijk besluit  
 Opmerking: Het artikel heeft betrekking op de vervoersplicht door de NS en tramwegmaatschappijen in buitengewone omstandigheden.  
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 4
- (446)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
 Handeling: Het samen met de Minister van Defensie voorbereiden van een door de Kroon in te stellen Vervoersraad, zodra en voor zolang Hoofdstuk III van de Vervoersnoodwet in werking is, alsmede het benoemen van de leden.  
 Periode: 1963-  
 Product: Concept instellingsbesluit, benoemingsvoordrachten  
 Opmerking:
  1. De Kroon kan de raad eerder instellen en langer handhaven.
  2. Samenstelling: onder meer vertegenwoordigers van de ministers van Algemene Zaken, van Binnenlandse Zaken, van Defensie, van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid, van Verkeer en Waterstaat, van Economische Zaken, van Landbouw en Visserij, van Sociale Zaken en Volksgezondheid en van Maatschappelijk Werk. De voorzitter wordt door de Kroon benoemd; de overige leden worden benoemd door de ministers van V&W en Defensie.
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 5
- (447)  
 Actor: Vervoersraad  
 Handeling: Het adviseren van de ministers van V&W en Defensie en het College van Bewindvoering Binnenlands Bestuur omtrent de uitvoering van de Vervoersnoodwet.  
 Periode: 1963-  
 Product: Adviezen  
 Opmerking: De Vervoersraad is nooit ingesteld.  
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 5

- (448)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
 Handeling: Het samen met de Minister van Defensie voorbereiden van een door de Kroon in te stellen College van Bewindvoering Binnenlands Vervoer, zodra en voor zolang Hoofdstuk III van de Vervoersnoodwet in werking is, alsmede het ter benoeming voordragen van de leden.  
 Periode: 1963-  
 Product: Concept instellingsbesluit en benoemingsvoordrachten  
 Opmerking: 1. Samenstelling: drie vertegenwoordigers van de Minister van V&W en één vertegenwoordiger van de Minister van Defensie.  
 2. De Kroon kan het College eerder instellen en langer handhaven.  
 3. Taak en de werkwijze van het College worden bij amvb geregeld.  
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 6
- (449)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
 Handeling: Het samen met de Minister van Defensie voorbereiden van aanstellingen door de Kroon van autoriteiten die in de gebieden waarmee wegens buitengewone omstandigheden het contact verbroken is, de bijzondere bevoegdheden krachtens de Vervoernoodwet uitoefenen.  
 Periode: 1963-  
 Product: Concept aanstellingsbesluiten en instructies  
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 27
- (450)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
 Handeling: Het samen met de Minister van Defensie voorbereiden van aanstellingen van opsporingsambtenaren zoals bedoeld in art. 24 en 25 van de Vervoersnoodwet.  
 Periode: 1963-  
 Product: Concept aanstellingsbesluiten en instructies  
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 24 en 25
- (451)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
 Handeling: Het samen met de Minister van Defensie voorbereiden van door de minister vast te stellen voorschriften waarmee het vervoer en de vervoermiddelen in oorlogstijd dwingend geregeld kan worden.  
 Periode: 1963-  
 Product: Voorschriften  
 De voorschriften betreffen onder meer:
  - het verstrekken van vervoervergunningen,
  - het aanwijzen van vervoermiddelen voor vervoer van bepaalde personen of goederen,
  - het geven van aanwijzingen t.a.v. het onderhoud van bepaalde vervoermiddelen,
  - de registratie van vervoermiddelen.
 Opmerking: Door of vanwege de Directeur Binnenlands Vervoer worden de voorschriften uitgevoerd.  
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 8-10, 12, 16, 17
- (452)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
 Handeling: Het samen met de Minister van Defensie voorbereiden van eventueel door het College van Bewindvoering in oorlogstijd vast te stellen voorschriften.  
 Periode: 1963-  
 Product: Voorschriften  
 Opmerking: De Directeur Binnenlands Vervoer voert de voorschriften uit. De voorschriften betreffen de vaststelling van tarieven en voorwaarden voor vervoer.  
 Bron: Vervoersnoodwet, art. 11

In 1973 besluit, bij afwezigheid van de Minister, de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, als gevolg van de energiecrisis, een rijverbod in te stellen voor alle motorvoertuigen op zondagen (Beschikking verbruiksbeperking motorbrandstoffen tijdens het weekeinde (1973, Stcrt. 211). Motorvoertuigen bedoeld voor het vervoer van personen, waaraan krachtens art. 4 van de Wet Autovervoer Personen een vergunning is verleend, vallen buiten de regeling (zie: art 2. G). Als eerste zondag valt de keuze op 4 november 1973. In De wetgevende grondslag, de Distributiewet 1939 (Stb. 633), valt onder verantwoording van het ministerie van Economische Zaken, daar het maatregelen betreft ter beperking van het gebruik van aardolie en aardolieproducten.<sup>155</sup>

(453)

Actor:	Minister van V&W/Directeur-Generaal van het Verkeer
Handeling:	Het verlenen van en het eventueel stellen van eisen aan ontheffingen op zondagen motorbrandstoffen te verbruiken en het stellen van eventuele andere maatregelen.
Periode:	1973-1974
Product:	Ontheffingen, beschikkingen
Opmerking:	<ol style="list-style-type: none"><li>1. De Directeur-Generaal wijst ambtenaren aan die bevoegd zijn ontheffingen te verlenen (Zie 1973, Stcrt. 218) .</li><li>2. Verzoeken tot ontheffing worden behandeld door Hoofdafdeling Voorlichting van het ministerie van V&amp;W.</li><li>3. Andere maatregelen betreffen ondermeer het stellen van maatregelen betreffende de rantsoenering van aardolieproducten (Zie: Distributiebeschikking aardolieproducten 1973 (Stcrt. 238).</li></ol>
Bron:	Beschikking verbruiksbeperking motorbrandstoffen tijdens het weekeinde 1973 Stcrt. 211

### 3.12.6 Coördinatiewet uitzonderingstoestanden

De wet van 3 april 1996, Stb. 365, houdende regeling met betrekking tot uitzonderingstoestanden (de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden) dient tot uitvoering van artikel 103 van de Grondwet 1983 en geeft in par. 1 bepalingen met betrekking tot de afkondiging, de opheffing en het einde van uitzonderingstoestanden. Par. 2 van die wet (artikel 7 en verder) bevat bepalingen over de inwerking- en buitenwerkingstelling van noodwetgeving gedurende een uitzonderingstoestand. De Staten-Generaal beslissen in verenigde vergadering over het voortduren van die uitzonderingstoestand. Onder de hier bedoelde noodwetgeving vallen ook de betreffende bepalingen in de Spoorwegwet en de Vervoersnoodwet.

Artikel 7 en 8 van de Coördinatiewet bepalen dat in geval van beperkte, respectievelijk algemene noodtoestand, de in bijlage A, respectievelijk B genoemde bepalingen in de verschillende noodwetten bij koninklijk besluit (op voordracht van de minister-president) van kracht kunnen worden verklaard. Deze besluiten dienen dan terstond aan de Staten-Generaal (in verenigde vergadering) te worden meegedeeld. Zodra de omstandigheden dat toelaten, worden die bepalingen - eveneens bij koninklijk besluit - weer buiten werking gesteld. De noodwettelijke bevoegdheden op het terrein van het vervoer liggen vast in de bestaande wetgeving op dit gebied. Andere dan in de voorafgaande paragraaf genoemde handelingen vloeien er uit deze wet dus niet voor.

### 3.13. Bezwaar en beroep

#### 3.13.1. Inleiding

Tegen de besluiten van een bestuursorgaan, b.v. een minister, staat voor belanghebbende(n) bezwaar en beroep open. Een *besluit* wordt in de Algemene Wet bestuursrecht (AWB), Stb. 1992, 315, dat als het wetboek voor publiekrecht geldt, omschreven als:

- een beschikking, d.w.z. een schriftelijk besluit in een concreet geval, b.v. een beslissing op een aanvraag voor een vervoervergunning;
- vanaf 1994 ook: een besluit van algemene strekking, b.v. een bestemmingsplan.



Bezwaren worden ingediend bij het bestuursorgaan dat het 'ongewenste' besluit nam. In de bezwaarschriftprocedure heroverweegt het bestuursorgaan zijn eerder genomen beslissing.

Beroepen worden ingediend bij een beroepsorgaan. Er zijn algemene beroepsorganen, de Raad van State is daarvan de bekendste, en gespecialiseerde beroepsinstanties, die slechts voor een bepaald terrein bevoegd zijn. Sedert de invoering van de AWB kan in verreweg de meeste gevallen pas na de afhandeling van een bezwaarschriftprocedure tot een beroepsprocedure overgegaan worden. Tegen een aantal besluiten, b.v. algemeen verbindende voorschriften en beleidsregels, kan men niet in beroep gaan.

Beroepen tegen beschikkingen, waaraan internationaal overleg vooraf is gegaan, zijn niet mogelijk.<sup>156</sup>

Niet alleen particulieren en bedrijven, ook overheden (provincies en gemeenten) kunnen tegen een besluit van de minister bezwaar of beroep instellen. Andersom kan een minister beroep aantekenen tegen een besluit van een lagere overheid.

De Minister van V&W kan behalve als partij ook als derde-belanghebbende bij een beroepsprocedure betrokken zijn.

### 3.13.2. Bezwaarschriftprocedure

Bezwaar kan men maken tegen *genomen* beslissingen van een bestuursorgaan. Vanaf 1984 gaat o.g.v. de gewijzigde WAP, art. 55 en 55a-b, aan een beroepsprocedure in de meeste gevallen een bezwaarschriftprocedure vooraf (zie Stb. 1983, 254). Dit geldt echter niet voor besluiten die de minister op een beroep neemt.

De bezwaarschriftprocedure moet onderscheiden worden van de mogelijkheid tijdens het *voorbereiden* van een overheidsbesluit 'bezwaar' te maken. Bij besluiten waarbij vele belanghebbenden zijn en/of waarbij grote belangen op het spel staan, is een uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure vaak wettelijk voorgeschreven. Schriftelijk of mondeling - op een hoorzitting - kunnen belanghebbenden hun zienswijze of bezwaren naar voren brengen. De behandeling van dergelijke bezwaren is een onderdeel van de besluitvormingsprocedure en staat daarom los van de bezwaarschriftprocedure, die immers na de besluitvorming plaats vindt.

In de onderstaande handelingen gaat het om de bezwaren genoemd in de eerste alinea.

(454)

Actor: a. Minister van V&W/DGV/RVI  
b. (de Voorzitter van de) Commissie Vervoervergunningen

Handeling: Het o.g.v. de vervoerswetgeving en de Algemene Wet Bestuursrecht beschikken op bezwaarschriften tegen besluiten door of namens de Minister van V&W op het gebied van het collectief personenvervoer.

Periode: 1980-

Product: Beschikkingen o.g.v. bezwaarschriften of als zodanig aangemerkte beroepsschriften, stukken en verslagen van evt. hoorprocedure; mededelingen

Opmerking: Tegenwoordig is er een Hoorcommissie bezwaarschriften RVI

Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd bij de Wet van 28 april 1983, Stb. 254, art. 55 en 55a-c; WPV 1987, art. 19 en 22, BPV 1987, art. 150-152; UAP 1939, zoals gewijzigd bij algemene maatregel van bestuur van 27 april 1982, Stb. 248, art. 121a en WPV, art. 68

(455)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het geven van aanwijzingen aan de vervoerder die de dienstregeling waarop het bezwaar betrekking heeft uitvoert, om een zodanig voorstel tot wijziging van de dienstregeling ter vaststelling of goedkeuring voor te leggen dat aan het bezwaar wordt tegemoet gekomen.

Periode: 1945-

Product: Beschikkingen o.g.v. bezwaarschrift, stukken en verslag evt. hoorprocedure

Bron: BPV 1987, art. 150-151, vervallen per 1 januari 1994; Algemene wet bestuursrecht

### 3.13.3. Beroepsprocedure

Op het punt van de beroepsprocedure zijn in de personenvervoerswetgeving drie perioden te onderscheiden: 1939-1983, 1984-1987 en 1988 tot heden.

#### 1939-1983

Tot 1984 stond tegen de beschikkingen van verschillende overheidsorganen op het gebied van het collectief personenvervoer beroep open op:

- de Kroon: voor beschikkingen van de Commissie Vergunningen Personenvervoer (CVP), later de Commissie Vervoervergunningen (CVV);
- de Minister van V&W: voor beschikkingen van de Inspecteur-Generaal, sedert 1949 de Voorzitter van de Commissie, en van de Rijksinspecteur van het Verkeer;<sup>157</sup>
- Gedeputeerde Staten: voor beschikkingen van B&W inzake collectief personenvervoer binnen één gemeente;
- de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State als beroepsinstantie in tweede aanleg.<sup>158</sup>

Tegen de besluiten van de minister o.g.v. de Wet autovervoer personen (WAP) kon men niet in beroep gaan.

#### 1984-1987

Bij de wet van 28 april 1983, Stb. 254, in werking getreden per 15 februari 1984, werd de procedure zodanig gewijzigd, dat er voor alle categorieën beschikkingen (met uitzondering van de beschikkingen van de Rijksinspecteur) een beroepsgang in twee instanties opengesteld werd, waarbij als beroepsinstantie in tweede aanleg het College van Beroep van het Bedrijfsleven (CBB) werd aangewezen. Beroep op de Kroon en de Afdeling rechtspraak van de Raad van State werd afgeschaft. Beroepsinstanties waren nu:

- de Minister van V&W: voor beschikkingen van de (Voorzitter van de) CVV en van de Rijksinspecteur van het Verkeer;
- Gedeputeerde Staten: voor beschikkingen van B&W inzake personenvervoer binnen één gemeente;
- het College van Beroep van het Bedrijfsleven als beroepsinstantie in tweede aanleg.

Het CBB, gevestigd te Den Haag, werd bij Wet administratieve rechtspraak bedrijfsorganisatie, Stb. 1954, 416, ingesteld als beroepsinstantie voor beslissingen van publiekrechtelijke bedrijfsorganisaties. Naderhand ontwikkelde het CBB zich tot dé administratieve rechter op sociaal-economische terrein. Het CBB spreekt recht in eerste en enige instantie, wat wil zeggen dat hoger beroep niet mogelijk is.

#### 1988-heden

De invoering van de Wet personenvervoer (WPV) in 1988 bracht nieuwe wijzigingen in de beroepsprocedure met zich. In een aantal gevallen - waar namelijk bestuursorganen belanghebbende partij waren - was beroep op de Kroon weer mogelijk. De beroepsmogelijkheid op Gedeputeerde Staten verviel. Beroepsinstanties in de periode vanaf 1988 zijn:

- de Kroon: voor beschikkingen genomen o.g.v. de WPV art. 21, 25, 37, juncto 38, 41-42, 63 en 102;
- het College van Beroep voor het Bedrijfsleven: voor beschikkingen o.g.v. de WPV, met uitzondering van de hierboven genoemde artikels; ook o.g.v. Wet vervoer binnenvaart, Stb. 1991, 711;
- de gemeenteraad: voor een door B&W vastgestelde dienstregeling als bedoeld in de art. 14 en 21 van de WPV (dienstregeling openbaar vervoer op lokaal niveau), vervallen per 1 januari 1997.

De invoering per 1 januari 1994 van de eerste fase van de herziening van de rechterlijke organisatie en van een nieuw stelsel van administratief procesrecht o.g.v. de AWB had weinig gevolgen voor het beroepsgang in het collectief personenvervoer.

#### Beroep o.g.v. de WAP, 1945-1983

*NB. Voor de handelingen van de Kroon, zie PIVOT-rapport nr. 17 (Raad van State).*

- (456)  
 Actor: Minister van V&W/DGV  
 Handeling: Het uitspraak doen inzake beroepen tegen beschikkingen die op grond van het Eerste Uitvoeringsbesluit van de secretaris-generaal van het Departement van Waterstaat van 18 juni 1940 en de Wet van 11 december 1947 zijn verleend.  
 Periode: 1945-1955  
 Bron: Wet van 11 december 1947, Stb. H 419
- (457)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
 Handeling: Het geven van inlichtingen en adviezen aan de Kroon, i.c. de Raad van State over concept kroonbesluiten inzake beroepen van belanghebbenden en van de betrokken Rijksinspecteurs tegen beschikkingen van de Commissie Vergunningen Personenvervoer en de Commissie Vervoervergunningen inzake (wijziging, intrekking e.d. van) vergunningen voor:  
 a. binnenlands interlokaal collectief personenvervoer;  
 b. internationaal geregeld vervoer en een bijzondere vorm van geregeld vervoer.  
 Periode: a. 1945-1984  
 b. 1973-1984  
 Product: Adviezen en inlichtingen  
 Opmerking: Het beroepsschrift wordt ingediend bij de Inspecteur-Generaal van het Verkeer (RVI).  
 Bron: WAP 1939, gewijzigd 1949, art. 52-53, gewijzigd bij wet van 28 april 1983, Stb. 254; UAP 1939, zoals gewijzigd bij amvb van 28 november 1974, Stb. 731, art. 13e, en van 1 februari 1984, Stb. 14
- (458)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
 Handeling: Het geven van inlichtingen en adviezen aan de Kroon, i.c. de Raad van State over concept kroonbesluiten inzake beroepen van betrokken gemeentebesturen tegen beschikkingen van Gedeputeerde Staten inzake (wijziging en intrekking van de) aanwijzing van gemeenten die een gemeenschappelijke regeling moeten treffen voor het personenvervoer per taxi.  
 Periode: 1973-1984  
 Product: Adviezen en inlichtingen  
 Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd 1973, art. 51a
- (459)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
 Handeling: Het beslissen op beroepen tegen beschikkingen van de Inspecteur-Generaal/Directeur Generaal voor het Vervoer, de Voorzitter van de CVP/CVV, en van de Rijksinspecteurs.  
 Periode: 1945-1984  
 Product: Mededelingen, beschikkingen, waaronder besluiten tot tijdelijke voorzieningen, o.b.v. ingediende beroepsschriften en bewijsstukken tegen vergunningen, goedkeuringen van dienstregelingen, rittentoestemmingen e.d.  
 Bron: WAP 1939, art. 54, gewijzigd bij wet van 28 april 1983, Stb. 254; UAP 1939, zoals gewijzigd bij amvb van 28 november 1974, Stb. 731, art. 13f-g, en van 27 april 1982, Stb. 248, art. 121-121a
- (460)  
 Actor: a. Commissie Vergunningen Personenvervoer  
 b. Commissie Vervoervergunningen  
 c. Minister van V&W/Rijksinspecteur van Verkeer  
 Handeling: Het instellen van beroep op Gedeputeerde Staten tegen beslissingen van burgemeester en wethouders inzake vergunningsverlening e.d. voor lokaal collectief personenvervoer binnen een gemeente.  
 Periode: 1945-1984  
 Product: Beroepsschriften

Bron: WAP 1939, art. 54-55

(461)

Actor: Gedeputeerde Staten

Handeling: Het uitspraak doen in beroepen van belanghebbende bedrijven en bestuursorganen tegen besluiten van burgemeester en wethouders inzake vergunningsverlening e.d. voor lokaal collectief personenvervoer binnen een gemeente.

Periode: 1945-1984

Product: Beschikkingen o.g.v. beroepschrift, adviezen, inlichtingen etc.

Opmerking: Zie voorgaande handeling.

Bron: WAP 1939, art. 54-55

#### Beroep o.g.v. de WAP, 1984-1987

(462)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI

Handeling: Het beslissen op beroepen tegen beschikkingen van de Commissie Vervoervergunningen en van de Voorzitter van de CVV inzake (wijziging, intrekking e.d. van) vergunningen, resp. tijdelijke vergunningen voor interlokaal openbaar vervoer (streekvervoer).

Periode: 1984-1987

Product: Uitspraken o.b.v. ingediende beroepen door belanghebbenden of betrokken Rijksinspecteurs; mededelingen en openbaarmakingen

Bron: WAP 1939, art. 54, gewijzigd bij de Wet van 28 april 1983, Stb. 254

(463)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het beslissen op beroepen tegen beschikkingen van de Rijksinspecteur op ingebrachte bezwaren tegen door hem goedgekeurde dienstregelingen voor interlokaal openbaar vervoer (streekvervoer).

Periode: 1984-1987

Product: Uitspraken o.b.v. ingediende beroepen door belanghebbenden; mededelingen en openbaarmakingen

Bron: UAP 1939, zoals gewijzigd bij amvb van 27 april 1982, Stb. 248, art. 121a, en NvT Wetswijziging, Stb. 19984, 14

(464)

Actor: Gedeputeerde Staten

Handeling: Het uitspraak doen in beroepen van belanghebbende bedrijven en bestuursorganen tegen besluiten van burgemeester en wethouders inzake vergunningsverlening e.d. voor lokaal collectief personenvervoer binnen een gemeente.

Periode: 1945-1987

Product: Beschikkingen o.g.v. beroepschrift, adviezen, inlichtingen etc.

Opmerking: Zie voorgaande handeling

Bron: WAP 1939, art. 54-55

(465)

Actor: College van Beroep van het Bedrijfsleven

Handeling: Het uitspraak doen in beroepen tegen andere beschikkingen van de (Voorzitter van de) Commissie Vervoervergunningen dan in de voorgaande handeling bedoeld en tegen beschikkingen van de Minister van V&W, de Rijksinspecteur en van Gedeputeerde Staten.

Periode: 1984-1987

Product: Uitnodigingen om beroepschriften als bezwaarschrift aan te merken; uitspraken op beroepschriften.

Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd bij de Wet van 28 april 1983, Stb. 254, art. 55-56

(466)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI

Handeling: Het voeren van verweer, dan wel geven van inlichtingen inzake beroepen die in

tweede instantie (in hoger beroep) bij het College van Beroep van het Bedrijfsleven zijn ingesteld.  
Periode: 1984-1987  
Product: Verweerschriften en openbaarmakingen van uitspraken van het CBB

(467)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het eventueel, samen met de Minister van Justitie, aan de Kroon voordragen van bijzondere leden van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven, voor zover hierin niet kan worden voorzien uit in art. 13 van de Wet administratieve rechtspraak bedrijfsorganisatie bedoelde voordrachten.  
Periode: 1984-1987

Bron: WAP 1939, zoals gewijzigd bij Wet van 28 april 1983, Stb. 254, art. 56

#### Beroep o.g.v. de WPV vanaf 1987

Ook de Wet vervoer binnenvaart, Stb. 1991, 711, die binnen zekere grenzen voor het vervoer van personen in de binnenwateren geldt, is van toepassing. Het CBB is hier als enige beroepsinstantie aangewezen.

(468)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het voeren van verweer voor het College van Beroep voor het Bedrijfsleven inzake beroepen tegen op grond van de Wet personenvervoer door de minister genomen besluiten, behoudens bepaalde besluiten die tot 1993 openstaan voor beroep op de Kroon.  
Periode: 1988-  
Product: Verweerschriften  
Opmerking: Voor besluiten die buiten de competentie van het CBB vallen, zie laatste handeling van deze par.  
Bron: WPV 1987, art. 65

(469)

Actor: College van Beroep voor het Bedrijfsleven  
Handeling: Het beslissen inzake beroepen tegen o.g.v. de Wet personenvervoer genomen besluiten van de Minister van V&W en van Gedeputeerde Staten, behoudens bepaalde besluiten die tot 1993 openstaan voor beroep op de Kroon.  
Periode: 1988-  
Product: Beschikkingen o.b.v. ingediende beroepschriften, verweerschriften, verstrekte inlichtingen  
Opmerking: Voor besluiten die buiten de competentie van het CBB vallen, zie laatste handeling van deze paragraaf.  
Bron: WPV 1987, art. 65

(470)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het als derde-belanghebbende geven van inlichtingen en adviezen aan het College van Beroep voor het Bedrijfsleven inzake beroepen tegen o.g.v. de Wet personenvervoer door andere bestuursorganen genomen besluiten.  
Periode: 1988-  
Product: Adviezen en inlichtingen  
Bron: WPV 1987, art. 65

(471)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het voeren van verweer voor de Raad van State, afdeling Geschillen van Bestuur, inzake beroepen tegen op grond van de Wet personenvervoer art. 21, 25, 37 juncto 38, 41, 42, 63 en 102 door de minister genomen besluiten.

Periode: 1988-1994  
Product: Verweerschriften  
Opmerking: Voor de handelingen van de Kroon, zie PIVOT-rapport nr. 17 (Raad van State).  
Bron: WPV 1987, art. 66, vervallen bij de Wet van 16 december 1993, Stb. 650, intr. 1 januari 1994

(472)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en /RVI  
Handeling: Het verstrekken van inlichtingen en voeren van verweer inzake beroepen tegen een o.g.v. de Wet vervoer binnenvaart genomen beschikking.  
Periode: 1990-  
Bron: Rapport Goederenvervoer, deel binnenvaart

#### Beroepen o.g.v. overige regelgeving

Er zijn nog andere wetten van toepassing buiten de WAP en de WPV. Indien deze geen regels omtrent een - bijzondere - beroepsvoorziening bevatten, vindt beroep op de Raad van State, vanaf 1994 op de sector bestuursrecht van een der rechtbanken plaats. Tegen de uitspraak van de Raad van State was geen beroep mogelijk. Tegen besluiten van de sector bestuursrecht staat wèl beroep in tweede en laatste instantie open, namelijk op de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Wet AROB, Stb. 1975, 284 was tot 1994 de wettelijke grondslag; nu is dat de Algemene Wet bestuursrecht, waarvan de eerste twee fasen op 1 januari 1994 in werking zijn getreden.

Voor de volledigheid zijn hieronder de handelingen van de Minister van V&W m.b.t. deze algemene beroepsprocedure opgenomen.

(473)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het voeren van verweer inzake beroepen die bij de Raad van State, vanaf 1994 bij de sector bestuursrecht van een rechtbank tegen besluiten van de Minister van V&W zijn ingesteld.  
Periode: 1975-  
Opmerking: Een voorbeeld zijn de beroepen tegen besluiten van de minister tot ontheffing van gestelde eisen van vakbekwaamheid en kredietwaardigheid (tot 1984).  
Bron: Bijl. HdTK 1981, 16 977, nrs. 1-3, p. 11

(474)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het als derde-belanghebbende geven van inlichtingen inzake beroepen die bij de Raad van State, vanaf 1994 bij de sector bestuursrecht van een rechtbank zijn ingesteld.  
Periode: 1975-

(475)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het voeren van verweer, dan wel geven van inlichtingen inzake beroepen die in tweede instantie (in hoger beroep) bij de Raad van State zijn ingesteld.  
Periode: 1994-

#### Civiele beroepen

(476)

Actor: Kantonrechter  
Handeling: Het beslissen in gedingen over de schadeloosstelling van verplicht door een onder-

Periode: nemer van een interlokale autobusdienst te vervoeren post.  
1945-1987  
Product: Uitspraken  
Bron: WAP 1939, art. 22, derde lid

(477)

Actor: Rechtbank  
Handeling: Het uitspraak doen inzake bezwaren tegen inbeslagneming van voertuigen waarmee een overtreding van de WAP werd begaan.  
Periode: 1945-1987  
Bron: WAP 1939, art. 67

## 4. INFRASTRUCTUUR OPENBAAR VERVOER

### 4.1. Inleiding

In de Wet Infrastructuurfonds 1993 (art. 1 onder d) wordt infrastructuur gedefinieerd als:

alle onroerende voorzieningen ten behoeve van het verkeer en vervoer van personen en goederen, met inbegrip van de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu.

Infrastructuur kan op de volgende wijze ingedeeld worden: wegen, vaarwegen, zee- en luchthavens, spoorwegen, metro- en (snel)tramwegen. Spoorwegen, metrolijnen (stadsspoorwegen) en (snel)tramlijnen vormen tezamen de railwegen.<sup>159</sup>

In dit deel wordt de bemoeienis van het rijk met de railwegen en de infrastructurele voorzieningen voor busvervoer behandeld. Naar vervoersoort onderscheiden, gaat het om infrastructuur voor openbaar (personen)vervoer en om goederenvervoer per spoor. In het railverkeer maken personen- en goederenvervoer in het algemeen gebruik van dezelfde voorzieningen.

Het hoofdstuk bevat behalve de inleiding nog twee onderdelen:

- (2) landelijke railwegen of hoofdspoorwegen;
- (3) infrastructuur voor lokaal en regionaal vervoer.

De Nederlandse Spoorwegen (NS) beheren de landelijke railwegen<sup>160</sup>; de infrastructuur voor stad- en streekvervoer wordt beheerd door de gemeentelijke vervoerbedrijven, streekvervoerders, de NS en andere particuliere vervoerders.

De onderdelen 2 en 3 zijn allebei opgebouwd uit de blokken algemeen (1), aanleg (2) en instandhouding (3). In hoofdstuk 2 volgen hierna nog paragrafen over de benutting van infrastructuur en over capaciteitsmanagement en verkeersleiding. De aanleg van (rail)infrastructuur krijgt in beide delen de meeste aandacht. De investeringen in rollend materieel worden besproken in het deel collectief personenvervoer en het PIVOT-rapport goederenvervoer. De spoorwegveiligheid komt in hoofdstuk 5 ter sprake.

### 4.2. Landelijke railwegen

#### 4.2.1 Begripsbepaling

De landelijke railinfrastructuur bestaat uit een drietal voorzieningen: primaire infrastructuur, de eigenlijke railweg, inclusief bovenleiding en elektriciteitsvoorziening, met de daarbij behorende kunstwerken (tunnels, viaducten, bruggen en open bakken); bijkomende' infrastructurele voorzieningen voor:

- in- en overstappen, laden en lossen: stations/haltes, containeruitwisselpunten of terminals intermodaal vervoer, spooraansluitingen;
- parkeren: carpoolplaatsen, fietsenstallingen;
- beveiliging, verkeersregeling en telecommunicatie;

- werken en voorzieningen die de nadelige gevolgen voor de omgeving van de railweg moeten verminderen of compenseren, zoals geluidswallen.

In het kader van de verzelfstandigingsoperatie van de Nederlandse Spoorwegen heeft men ook de commerciële functie in de definitie ingebracht. Op basis hiervan komt men tot een minder technische indeling:

- infrastructuur met een (vrijwel) volledig publieke verkeers- en vervoerfunctie;
- infrastructuur met een deels commerciële, deels publieke functie: stations(gebouwen) en telecomvoorzieningen;
- infrastructuur met een volledig commerciële functie.<sup>161</sup>

De aanleg van infrastructuur wordt in projecten uitgevoerd. (Onder aanleg valt ook verbetering van infrastructuur.)<sup>162</sup> De projecten lopen qua omvang en karakter uiteen. In dit rapport zijn de volgende projecttypen onderscheiden:<sup>163</sup>

- de aanleg van nieuwe spoorlijnen, inclusief kunstwerken en milieu-infrastructuur (de zg. lijnsgewijze projecten);
- de bouw van halten en stations;
- de bouw van laad-, los- en overslagcentra (railservicecentra);
- de bouw van spoortunnels en -bruggen;
- capaciteitsverruimende projecten, zoals de verdubbeling van bestaande spoorwegen en aanleg van vrije kruisingen;
- de realisering van programma's van projecten voor de beveiliging van het spoorwegverkeer (enig voorbeeld: het AKI-ombouwprogramma).

Op basis van de financiële en bestuurlijke complexiteit van een project kan men nog een andere indeling in projecttypen maken:

- projecten die onder de bijzondere (PKB-)procedure van de Tracéwet vallen;
- projecten die onder de procedure van de Tracéwet/milieueffectrapportage vallen;
- projecten die niet onder de procedure van de Tracéwet/milieueffectrapportage vallen, maar wel complex zijn;
- standaard-projecten (zie verder par. tracévaststelling).<sup>164</sup>

#### 4.2.2 Verantwoordelijkheid rijk/NS

##### *Vóór de verzelfstandiging van de NS*

Voor de landelijke infrastructuur - de hoofdwegen, hoofdvaarwegen en het landelijk railnet of hoofdspoorwegen<sup>165</sup> - dragen het rijk en de NS de verantwoordelijkheid. De NS is eigenaar en beheerder van het landelijke spoorwegnet; de rijksoverheid is in de eerste plaats als financier bij de railinfrastructuur betrokken. Kleine projecten, zoals de aanleg van extra wissels, worden door de NS uit eigen middelen gefinancierd. Voor dit doel werd tot voor kort een deel van de jaarlijkse exploitatiesubsidie bestemd. In voorkomende gevallen verleent Rijkswaterstaat technische ondersteuning bij de voorbereiding en bouw van spoorwegwerken (tracéverkenning, onderzoek, tunnelbouw).

(478)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het eventueel tegen schadevergoeding naasten van spoorwegen.  
 Periode: 1875-  
 Product: Beschikkingen  
 Opmerking: In het verleden heeft de staat vele malen van het naastingsrecht gebruik gemaakt. Op grond van art. 6, tweede lid van de Wet tot reorganisatie van het Spoorwegbedrijf, Stb. 1937, 520, is het naastingsrecht niet van toepassing op de diensten van de NS.  
 Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1934, art. 49

##### *Na de verzelfstandiging van de NS*

Onder meer onder invloed van Europese regelgeving veranderde in de jaren negentig de relatie tussen rijksoverheid en nationale spoorwegen op ingrijpende wijze. Na het regeringsbesluit tot verzelf-



standing van de NS (1993) werkten het Ministerie van V&W en de Nederlandse Spoorwegen aan de implementatie van de op tafel liggende voorstellen van de Commissie Wijffels. Resultaat: de Overeenkomst op hoofdlijnen tussen de Staat der Nederlanden en de NV Nederlandse Spoorwegen op (juni 1995). In de 2e fase van de verzelfstandiging (1995-1999) worden de nader te regelen onderwerpen verder uitgewerkt.

In de volgende paragrafen komen achtereenvolgens ter sprake:

- functie en sturing van de NS-taakorganisaties in het algemeen;
- eigendom van infrastructuur e.a. activa van de NS;
- functie en sturing van de afzonderlijke NS-taakorganisaties: Railned BV, NS Railinfrabeheer BV (RIB) en NS Verkeersleiding BV.

De Overeenkomst geldt tot 2000. De bepalingen bij of krachtens de Overeenkomst behoren dan in wetgeving omgezet te zijn.

Naast handelingen met een beleidsmatig karakter wordt hieronder een aantal uitvoerende handelingen geformuleerd.

#### *a. Relatie met NS-taakorganisaties*

De rijksoverheid neemt de eindverantwoordelijkheid op zich voor het capaciteitsmanagement, de infrastructuurvoorziening en de spoorwegveiligheid. Uit praktische overwegingen worden voorlopig (in ieder geval tot 2000) de beleidsvoorbereiding, de uitvoering en de beleidsevaluatie op deze terreinen aan de NS overgelaten. Hiermee worden in 1995 drie 'nieuwe' NS-organisaties belast, die in zelfstandige rechtspersonen zijn ondergebracht en als zodanig organisatorisch, boekhoudkundig en juridisch van de andere NS-onderdelen gescheiden zijn. Het gaat om Railned BV, NS Railinfrabeheer BV (RIB) en NS Verkeersleiding BV. De taakorganisaties verrichten de publieke taken die door de rijksoverheid opgedragen en bekostigd worden. De rijksoverheid is opdrachtgever, de taakorganisaties zijn opdrachtnemer. De beleidsvoorbereiding, uitvoering en evaluatie worden voor een belangrijk deel niet door de rijksoverheid zelf uitgevoerd.

Omdat de NS-taakorganisaties vooralsnog een publiekrechtelijke grondslag ontberen, vallen zij voorlopig niet onder de werking van de Archiefwet 1995.

(479)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het uitwerken en evalueren van beleidsmaatregelen ter implementatie van de verzelfstandiging van de NS 1e en 2<sup>e</sup> fase inzake de algemene sturing van de NS-taakorganisaties.

Periode: 1993-1999

Product: Beleidsnota's, afspraken en overeenkomsten

Overlegkader: MOVER-projectorganisatie

Opmerking: Activiteiten in dit kader zijn bij voorbeeld:  
uitwerking relatie RO/taakorganisaties op hoofdlijnen (voor de detaillering naar taakorganisaties, zie aldaar);  
toetsing interne NS-overeenkomsten;  
uitwerking bekostigingsstelsel en aansprakelijkheidsverdeling taakorganisaties;  
afspraken over certificering/audit taakorganisaties;  
uitwerking van wettelijke maatregelen (zie par. Regelgeving).

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. I (Sturingsnotitie); RO/NS, Aktiepuntenlijst 2e fase verzelfstandiging

(480)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ

Handeling: Het, na de beëindiging van de NS verzelfstandiging 1e fase, goedkeuren van de vereemding of bezwaring van aandelen en van wijzigingen van de statuten van de NS-taakvennootschappen.

Periode: 1996-

Opmerking: De goedkeuring van de statuten van de NS-taakorganisaties vormt een onderdeel van de verzelfstandiging

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, art. 6, bijl. I (Intentienotitie relatie RO/NS-taakorganisaties), art. 5.2 en bijl. II (Intentienotitie infrastructuur), art. 2.3.1.3a

(481)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het vergoeden van de kosten voor de beheersinspanning door de NV NS ten opzichte van de NS-taakorganisaties.

Periode: 1996-

Opmerking: Onder beheersinspanning valt b.v. de inrichting van de taakorganisaties overeenkomstig de door de rijksoverheid gestelde kaders.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. I, art. 5.2

#### *b. Eigendom van infrastructuur*

Infrastructuur met een 100 % publieke functie, de railverkeers- en vervoersinfrastructuur, valt per 1 januari 1996 geheel onder de zeggenschap van de rijksoverheid.<sup>166</sup> De juridische eigendom wordt echter geplaatst bij de NS Railinfratrust BV (RIT). De economische eigendom berust bij NS Railinfra-beheer BV. Aan NS Stations wordt tot 2005 een algemeen exclusief exploitatierecht verleend.

NS Railinfratrust is voor 100 % eigendom van NV Nederlandse Spoorwegen; de leden van de Raad van Bestuur van de NS vormen het bestuur van Railinfratrust.

Van de overige twee typen infrastructuur - gemengd commercieel/publiek en volledig commercieel - berust de economische eigendom in principe, dan wel volledig bij de marktsector van de NS.

(482)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het uitwerken en evalueren van beleidsmaatregelen ter implementatie van de verzelfstandiging van de NS 1e en 2<sup>e</sup> fase m.b.t. de zeggenschap van de rijksoverheid over de landelijk railinfrastructuur.

Periode: 1993-1999, 2005

Product: Beleidsnota's, b.v. Intentienotitie definitie en zeggenschap infrastructuur, contracten, statuten, evaluatierapportage

Overlegkader: MOVER-projectorganisatie

Opmerking: Activiteiten in dit kader zijn b.v.:

- uitwerking beroepsmogelijkheid;
- toetsing van RIT-overeenkomst inzake eigendomsoverdracht tussen NS-onderdelen;
- nadere regeling van positionering juridische en economische eigendom van de HSL en Betuwelijn;
- uitwerking van wettelijke maatregelen (zie par. Regelgeving).

Voor een overzicht van de concrete maatregelen, zie RO/NS, Aktiepuntenlijst 2e fase verzelfstandiging.

De evaluatie betreft art. 2.4 en 3.1 van bijl. II Overeenkomst op hoofdlijnen

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. II; RO/NS, Aktiepuntenlijst, V

(483)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het bekostigen en toezicht houden op de uitvoering van de overdracht van de juridische en economische eigendom aan resp. NS Railinfratrust BV en de RIB van bestaande en nieuwe infrastructuur met een 100 % publieke functie.

Periode: 1996-

Product: Aanwijzing notarissen

Bron: RO/NS, Aktiepuntenlijst 2e fase verzelfstandiging

(484)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het goedkeuren van de vervreemding of bezwaring van aandelen en van wijzigingen van de statuten van NS Railinfratrust BV.

Periode: 1996-

Opmerking: Feitelijk berust het aandelenbeheer bij NS RIB.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, art. 6 en bijl. II, art. 2.3.1.3a; inl. Mw. drs. M.M. Jongeling

(485)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het, na overleg met de voorzitter van de Raad van Bestuur van de NS, beslissen in geschillen tussen NS Stations en NS RIB waarover het Curatorium niet tot unanieme uitspraak is gekomen, over commerciële activiteiten op railverkeers- en vervoersinfrastructuur.

Periode: 1996-

Overlegkader: Topoverleg RO/NS

Opmerking: Het Curatorium bestaat uit een vertegenwoordiger van NS RIB, NS Stations en drie onafhankelijke deskundigen, waaronder een vertegenwoordiger van Railned. De materie wordt publiekrechtelijk geregeld.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. II, art. 2.4.1

### c. NS-Railinfrabeheer BV (NS-RIB)

Naar aanleiding van het advies van de Commissie Wijffels over de toekomstige verhouding rijksoverheid-NS (1992) verklaarde de regering dat de overheidsverantwoordelijkheid voor de railinfrastructuur vergelijkbaar is met die voor de weg- en waterinfrastructuur, en dat zij de politieke zorg voor de ontwikkeling, beheer en financiering van de railinfrastructuur omvat.<sup>167</sup>

In de nieuwe relatie die is ontstaan door de verzelfstandiging van de NS is de NS-taakorganisatie Railinfrabeheer BV (RIB) belast met de planning, aanleg, beheer en instandhouding van de railinfrastructuur (infrastructuurvoorziening). De rijksoverheid (DGV en RWS) is de opdrachtgever voor de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van het beleid en stelt het beleid inzake de infrastructuurvoorziening vast. Ten aanzien van de railinfrastructuur vervult de taakorganisatie een vergelijkbare functie als (de regionale directies van) Rijkswaterstaat ten aanzien van de (vaar)weginfrastructuur.

Railinfrabeheer heeft als taken:

- advisering van Railned op strategisch en tactisch niveau over infrastructuurinvesteringen;
  - programmering op operationeel niveau;
  - instandhouding;
  - plannen, voorbereiden en (doen) uitvoeren van uitbreiding en vernieuwing van railinfrastructuur;
  - in het kader hiervan voorbereiden/begeleiden van wettelijke procedures o.g.v. Wet ruimtelijke ordening, Tracéwet etc.
  - aanbesteding van opdrachten tot instandhouding en uitbreiding van railinfrastructuur;
  - innovatie en systeemontwikkeling;
  - operationeel en administratief beheer van railinfrastructuur, zoals bijhouden van kadastrale administratie;
  - voeren onteigeningsprocedures;
  - toezicht op veiligheid infrastructuur, waaronder incidentenonderzoek, in nauw overleg met Railned en NS Verkeersleiding en RO/RVI;
  - namens de minister verlenen en intrekken van vergunningen en ontheffingen o.g.v. Spoorwetgeving en toekennen van schadevergoeding;
1. advisering inzake regelgeving van de rijksoverheid.

(486)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het uitwerken van beleidsmaatregelen ter implementatie van de verzelfstandiging van de NS eerste en tweede fase m.b.t. het beheer van de landelijke railinfrastructuur.

Periode: 1993-1999

Product: Beleidsnota's, afspraken en contracten

Opmerking: Activiteiten in dit kader zijn bijvoorbeeld: sluiten van jaarcontracten met NS/RIB  
uitwerking werkwijzen RIB  
goedkeuren schadevergoedingsregeling

Bron: Bijl. HdTK 1992-1993, 18 986, nr. 4 en 6; Commissie Wijffels, Sporen voor straks, II 23-25; V&W/MOVER, Relatie DGV/NS infrastructuur

(487)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het uitwerken en evalueren van beleidsmaatregelen ter implementatie van de verzelfstandiging van de NS eerste en tweede fase m.b.t. het onderzoek en de sanering van de bodemverontreiniging van NS-percelen.

Periode: 1993-

Product: Beleidsnotities, b.v. intentieverklaring bodemverontreiniging NS-percelen, onderzoeksrapporten, convenant

Overlegkader: VROM, Landsadvocaat, Gedeputeerde Staten van de provincies, B&W van grote steden.

Opmerking: Het convenant wordt periodiek getoetst aan de doelstellingen van partijen. Het gaat om de bodemverontreiniging in de periode tot 1 januari 1995.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. IV; RO/NS, Actiepuntenlijst 2<sup>e</sup> fase verzelfstandiging NS

(488)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het, samen met de NS en de minister van VROM, financieren van en uitvoeren van toezicht op de uitvoering van het Convenant bodemsanering NS-percelen.

Periode: 1996-

Product: Saneringsprogramma, dotaties

Overlegkader: Stuurgroep

Opmerking: Voor laten uitvoeren van onderzoek en sanering van ernstig verontreinigde NS-terreinen wordt een stichting met een bestuur en raad van toezicht opgericht. De stuurgroep stelt jaarlijks het programma vast.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. IV; Volkskrant 30 maart 1996

(489)

Actor: Minister van V&W/DGV/CP en G

Handeling: Het bekostigen van de taken van de NS-taakorganisatie Railinfrabeheer, voor zover het niet om kosten gaat die bij of krachtens de Wet infrastructuurfonds vergoed worden

Periode: 1995-

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. IX

(490)

Actor: Minister van V&W/DGV/CP en WJZ

Handeling: Het goedkeuren van de samenstelling van het bestuur van de NS-taakorganisatie Railinfrabeheer.

Periode: 1995-

Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, schema 8

(491)

Actor: Minister van V&W/DGV/CP, G en WJZ

Handeling: Het deelnemen in de oprichting van vennootschappen (anders dan de NS) voor de aanleg en exploitatie van (inter)nationale railwegen.

Periode: 1993-

(492)

Actor: Minister van V&W/DGV/CP, G en WJZ

Handeling: Het uitvoeren van het aandeelhouderschap van vennootschappen (anders dan de NS) voor de aanleg en exploitatie van (inter)nationale railwegen.

Periode: 1993-

#### d. Capaciteitsmanagement

De Richtlijn van de Europese Raad van 29 juli 1991 (91/440/EEG), die per 1 januari 1993 van kracht werd, schrijft voor dat de nationale railnetten opengesteld moeten worden voor andere vervoerders dan het nationale spoorwegbedrijf.<sup>168</sup> De rijksoverheid is verantwoordelijk voor de vaststelling en toedeling aan gebruikers van de capaciteit (waaronder NS RIB). De toedeling wordt in overeenkomsten vastgelegd.

Met terugwerkende kracht is per 1 januari 1995 bij overeenkomst de waarborging van de veiligheid en het capaciteitsmanagement op het Nederlandse spoorwegnet opgedragen aan de zelfstandige NS-taakorganisatie Railned BV.<sup>169</sup> De belangrijkste taken van Railned bestaan uit:

- accountmanagement, d.w.z. het laagdrempelig maken van de spoorvervoermarkt;
- capaciteitsmanagement, waaronder vaststelling van de voor toedeling beschikbare capaciteit, toelating van gebruikers, toedeling van capaciteit aan gebruikers, integratie van dienstregelingen van diverse gebruikers, informatieverstrekking;
- waarborgen van de spoorwegveiligheid;
- advisering van de minister van V&W over strategische en tactische planning van capaciteit;
- innovatie, d.w.z. het optimaliseren van het gebruik van de capaciteit (benutting).

De toedeling van capaciteit en de voorwaarden waaronder dit geschiedt, wordt in overeenkomsten met de gebruikers vastgelegd.

Een Raad van Toezicht, bestaande uit drie onafhankelijke deskundigen, zal toezicht uitoefenen op de uitvoering van door de rijksoverheid vastgestelde regels t.a.v. de toedeling van railcapaciteit en verkeersleiding. De Raad heeft de bevoegdheid aanwijzingen te geven, maar Railned kan hiertegen bij de minister in beroep gaan. De Raad fungeert dus niet als beroepsinstantie. Belanghebbenden kunnen bezwaren tegen het besluit van de minister voorleggen aan de tijdelijk ingestelde (civielrechtelijke) Arbitragecommissie Railned. Vooralsnog beschikt Railned BV, noch waarschijnlijk de Raad van Toezicht over enige publiekrechtelijke bevoegdheden (openbaar gezag).<sup>170</sup>

Het is mogelijk dat de capaciteitstoedeling op korte termijn uit de NS-organisatie wordt gehaald en een onderdeel van de centrale overheid wordt.

(493)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het uitwerken en toetsen van beleidsmaatregelen ter implementatie van de NS verzelfstandiging 1e en 2e fase m.b.t. het capaciteitsmanagement en andere taken van Railned BV.  
Periode: 1993-1999  
Product: Notities, jaarcontracten RO/Railned  
Opmerking: Activiteiten van V&W in dit kader zijn onder meer:

- sluiten van jaarovereenkomsten met Railned;
- goedkeuring standaardovereenkomst en -voorwaarden voor toedeling railcapaciteit;
- instelling en inrichting Raad van Toezicht Railned BV;
- bekostigingsmodel;
- informatieprofiel t.b.v. begrotingsvoorbereiding en financiële verantwoording;
- toetsingskader ontwikkelopdracht aan Railned BV.

Bron: V&W/MOVER, Projectplan 1993; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VII (jaarovereenkomst RO/Railned BV 1995) en annex 3; RO/NS, Actiepuntenlijst

(494)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het bekostigen van de taken van de NS-taakorganisatie Railned BV, voor zover het niet om kosten gaat die bij of krachtens de Wet infrastructuurfonds vergoed worden.  
Periode: 1995-  
Opmerking: Zie voor bijdragen in infrastructuurprojecten het hoofdstuk infrastructuur

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VII (overeenkomst RO/Railned BV 1995)

(495)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het voeren van regulier overleg met en vragen van advies aan NS-taakorganisatie Railned (capaciteitsmanagement).

Periode: 1995-

Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, schema 1 en 8A

(496)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het benoemen van de leden van de Raad van Toezicht van de NS-taakorganisatie Railned.

Periode: 1996-

Opmerking: Samenstelling RvT: vertegenwoordigers van vervoerders en rijksoverheid, benoemd op niet bindende voordracht van belangenorganisaties; de RvT heeft een onafhankelijke voorzitter.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VII (Overeenkomst RO/Railned 1995), art. 6; V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, schema 8B

(497)

Actor: a. Raad van Toezicht Railned

b. NS Verkeersleiding

Handeling: Het uitoefenen van marginaal toezicht op de capaciteitstoedeling en verkeersleiding door de Railned, resp. NS Verkeersleiding.

Periode: 1996-

Opmerking: De RvT is bevoegd aanwijzingen aan Railned te geven omtrent de wijze van capaciteitstoedeling en verkeersleiding. De RvT is echter niet bevoegd te beslissen op concrete bezwaren van individuele vervoerders.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VII (Overeenkomst RO/Railned 1995), art. 6, en bijl. VIII, art. 5

(498)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het beslissen inzake bezwaren van Railned BV en NS Verkeersleiding tegen aanwijzingen van de Raad van Toezicht.

Periode: 1996-

Opmerking: Belanghebbenden kunnen bezwaren tegen het besluit van de minister voorleggen aan de (civielrechtelijke) Arbitragecommissie Railned.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VII (Overeenkomst RO/Railned 1995), art. 6, en bijl. VIII, art. 5

#### *e. Railverkeersleiding*

Met ingang van 1 januari 1995 is NS Verkeersleiding BV, een zelfstandige taakorganisatie binnen het NS concern, belast met een aantal publieke taken op het gebied van de verkeersregulering op het landelijke railnet. De statutaire doelstelling luidt: "het optimaal en veilig doen afwikkelen van (railgebonden) vervoersdiensten op daartoe ter beschikking staande infrastructuur ..."

- operationele beheer van de railwegen (treindienstleiding);
- verkeersleiding: operationele bijsturing van de door Railned vastgestelde dienstregeling;
- informatieverstrekking;
- kwaliteitsanalyse inzake het verloop van de treindienst;
- coördinatie van calamiteitenbestrijding;
- logistieke en technische advisering van Railned en RIB.

De Raad van Toezicht, die in de paragraaf over Railned BV al ter sprake kwam, oefent op dezelfde wijze toezicht uit op de verkeersleiding. Voor de handelingen m.b.t. de Raad van Toezicht, zie men de voorgaande paragraaf.

(499)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het uitwerken en toetsen van beleidsmaatregelen ter implementatie van de NS zelfstandiging 1e en 2e fase m.b.t. de taken van NS Verkeersleiding BV.  
Periode: 1993-1999  
Product: Nota's, procedures, contracten RO/Railned, wet- en regelgeving  
Opmerking: Activiteiten van V&W in dit kader zijn onder meer:

- sluiten van jaarovereenkomsten met NS Verkeersleiding;
- instelling en inrichting Raad van Toezicht (zie par. Railned BV);
- bekostigingsmodel;
- informatieprofiel t.b.v. begrotingsvoorbereiding en financiële verantwoording;
- toetsen van ontwikkelopdracht aan NS Verkeersleiding BV.

  
Bron: V&W/MOVER, Projectplan 1993; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VIII (jaarovereenkomst RO/NS Verkeersleiding BV 1995) en annexen; RO/NS, Actiepuntenlijst

(500)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het financieren van de taken van NS-taakorganisatie NS Verkeersleiding BV, voor zover het niet om kosten gaat die bij of krachtens de Wet infrastructuurfonds vergoed worden.  
Periode: 1995-  
Opmerking: Zie voor bijdragen in infrastructuurprojecten het hoofdstuk infrastructuur.  
Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VIII (overeenkomst RO/Verkeersleiding BV 1995), art. 6 en 7

#### 4.2.3 Investeren in spoorwegen<sup>171</sup>

Vanaf de jaren zestig van de negentiende eeuw heeft het rijk in spoorwegen geïnvesteerd. Aanvankelijk richtte de aandacht zich op de aanleg van de hoofdspoorwegen, de verbindingen tussen de belangrijke steden, na 1880 financierde de staat ook de zg. lokaalspoorwegen. Hierop mag niet harder dan 80 km. per uur gereden worden. In deze tijd ontstonden tevens de regionale en lokale tramwegen, waarvan de aanleg zo nodig door lokale overheden en het rijk gesteund werd. Rond 1930 bereikten de diverse spoor- en tramwegnetten hun grootste omvang: resp. 3677 en 2575 km.

Door de concurrentie van de vrachtauto en autobus en een restrictief overheidsbeleid werden bijna alle regionale tramwegen in de periode 1930-1950 opgeheven en grotendeels gesloopt. Pas in de jaren tachtig zouden er weer tramlijnen met een regionale functie aangelegd worden, bij voorbeeld de sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein. De aanleg van nieuwe regionale bus- en tramlijnen vindt vaak op de oude banen van de lokaalreinen plaats.

Ook het spoorwegnet nam na de jaren dertig door crisis, concurrentie, oorlog en afbraak, vooral van de lokaalspoorwegen, af. (Een van de overgebleven lokaalspoorwegen is de museumlijn Hoorn-Medemblik.) Vanaf het begin van de jaren zeventig echter begonnen de NS en het rijk weer te investeren in de railinfrastructuur. De investeringen leidden aanvankelijk vooral tot een verbetering van de secundaire infrastructuur, zoals de automatische treinbeïnvloeding (ATB), reizigersstations en beveiligde overgangen.<sup>172</sup> Na 1972 werden, te beginnen met de Zoetermeerlijn, enkele lijnen aan het net toegevoegd. Aan het einde van de jaren tachtig koos het rijk ervoor het zwaartepunt van de steunverlening van de exploitatie van het railvervoer naar de infrastructuur te verschuiven.

Voor de versnelde uitvoering van het NS-toekomstplan voor personenvervoer, 'Rail 21', is tot 2010 ca. 14 miljard beschikbaar. Hiermee worden infrastructurele werken uitgevoerd die de capaciteit en kwaliteit van het railtransport moeten verhogen. Deze uitbreiding en verbetering moet de invoering per 1996 van een drietreinensysteem, in plaats van het huidige tweetreinensysteem (snel- en stoptreinen), mogelijk maken. Het Eurocity/Intercitynet is een van de drie netten. Hiervan wordt de nieuwe

spoorlijn voor hoge snelheidstreinen van Amsterdam naar Parijs het paradepaardje. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in de infrastructuur voor goederenvervoer per rail, waarmee het marktaandeel van deze vervoerswijze verhoogd moet worden. Meer dan de helft van de rijksbijdrage is bestemd voor de aanleg van de Betuwelijn, die de haven van Rotterdam een goede aansluiting op het Duitse achterland moet geven.<sup>173</sup>

In 1992 bedroeg de totale lengte van het (geëxploiteerde) spoorwegnet van de NS 2753 km. Hiervan was 1987 km. geëlektrificeerd en 2674 van een automatische baanbeveiliging voorzien. Er waren 3.066 overwegen, zowel openbare als niet openbare, 366 stations, 57 laad- en losplaatsen en 512 particuliere spoorwegaansluitingen. Van het totaal aan investeringsuitgaven (f 1,7 miljard) droeg de overheid 712 miljoen gulden bij.<sup>174</sup>

#### 4.2.4 Regelgeving

De regelgeving t.a.v. van landelijke railinfraprojecten kent drie aspecten:

- a. de sectorale component, het verkeers- en vervoerbelang;
- b. het aspect van de ruimtelijke ordening en milieuhygiëne;
- c. de financiële component.

De aanleg van de spoorwegen is, naast andere onderwerpen, geregeld in de Spoorwegwet 1875, Stb. 67. Daarnaast is art. 3 van de concessie aan de NS (1938) van belang.

In de jaren 80 is gewerkt aan de vervanging van de Spoorwegwet, die toen al meer dan een eeuw oud was. De ontwerp-wet railwegen, waarin de aanlegconcessie, de veiligheidsaspecten van de infrastructuur, materieel en het gebruik daarvan zouden worden geregeld, werd echter door de nieuwe ontwikkelingen ingehaald. Deze hadden voornamelijk te maken met de EG-richtlijn van 29 juli 1991 (91/440/EEG) inzake de openstelling van het nationale railnet voor meerdere vervoerbedrijven en de voorstellen van de commissie Wijffels inzake de verzelfstandiging van de NS en de marktwerking in het railvervoer. Men koos ervoor de - in 1991 gereed gekomen - ontwerp-wet railwegen opzij te zetten en de Spoorwegwet aan te passen.

b. Het wettelijke kader voor de ruimtelijke planning en de milieuhygiëne is gegeven in:

- de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO), Stb. 1962, 286, gedeeltelijk herzien in 1985;
- de Wet op de milieuhygiëne (Stb. 1979, 442) en de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Stb. 1979, 442);
- de per 1 januari 1994 in werking getreden Tracéwet, Stb. 1993, 582; hierbij kreeg de informele tracévaststellingsprocedure een wettelijke basis.

De besluitvorming van grote projecten, die wel als onbeheersbaar wordt afgeschilderd, staat de laatste jaren voortdurend op de politieke agenda; de ervaringen met de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn droegen hieraan bij. Recentelijk stelde de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid voor een 'wet grote projecten' te ontwerpen.<sup>175</sup>

c. Algemene regels en procedures voor de verkrijging van rijksbijdragen voor infrastructuurprojecten zijn achtereenvolgens vastgelegd zijn in:

- de Beschikking rijksbijdragen aan gemeenten voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en het openbaar vervoer in en om de steden, 3 maart 1967, Stcrt. 1967, 52, ingetrokken bij:
- de Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen, Stcrt. 1981, nr. 200, ingetrokken bij:
- het Besluit Personenvervoer, Stb. 1987, 506, hoofdstuk 10, met ingang van 1 januari 1994 ingetrokken bij:
- de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds, Stb. 1993, 319 en 629.

Specifieke regels voor het spoorwegbedrijf zijn vastgelegd in:

- ten aanzien van het reizigersvervoer: de Nadere regeling verhouding rijksoverheid-Nederlandse Spoorwegen (VRONS, december 1987-juli 1992) betreffende de bestuurlijke en financiële verhouding tussen rijk (V&W en Financiën) en NS, in het bijzonder bijl. I en IV en de Exploitatie Overeenkomst RONS (juli 1992), in het bijzonder annex 3.3.;<sup>176</sup>
- ten aanzien van het goederenvervoer: Beschikking van de staatssecretaris van V&W en overeenkomst rijk-NS 1984, en
- de Tijdelijke Bijdrageregeling spoorwegaansluitingen, Stcrt. 1994, 245.

(501)



Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden van wijzigingen van de Spoorwegwet 1875 voor zover het railinfrastructuur betreft.  
Periode: 1945-

Bron: Bijl. HdTK 1994-1995, 24 042

(502)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden van de Wet railwegen, houdende regels inzake de aanleg van en het verkeer over de rail.  
Periode: 1981-1991

Opmerking: De ontwerp-wet is intussen ingetrokken.

Bron: S&J 32, Spoorwegwetgeving (19e druk, 1986), pp. vii-viii; VOMIL, m.e.r. transportvoorzieningen, p. 79

(503)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het in overleg met de NS opstellen van procedures ten aanzien van de aanvragen voor rijksbijdragen voor NS-projecten en de controle op de besteding van die gelden.  
Periode: 1988-  
Product: DGV, Informatieprofiel; Controleprotocol NS-infrastructuur

(504)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ en CPV  
Handeling: Het leveren van bijdragen, vanuit het taakgebied infrastructuur voor openbaar vervoer, aan de (inter)departementale voorbereiding van de totstandkoming en wijziging van regelgeving op verwante beleidsterreinen.  
Periode: 1945-  
Product: Bijdragen aan regelgeving waarvoor andere V&W-directoraten of andere ministeries eerst verantwoordelijk zijn, bij voorbeeld:

- de Nimbywet (eerste ondertekenaar: VROM)
- de Tracéwet (eerste ondertekenaar: V&W, voortouw bij RWS) en daarop berustende amvb's;
- Wet geluidshinder, Stb. 1979, 99, zoals laatstelijk gewijzigd bij KB van 26 januari 1993, Stb. 58 (eerste ondertekenaar: VROM), i.c. hoofdstuk VII;
- Ministeriële circulaire spoorweglawaaai van 1 mei 1979, vervangen door: Besluit geluidshinder spoorwegen, Stb. 1987, 122, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 26 januari 1993, Stb. 58;
- Regeling Reken- en meetvoorschrift railverkeerslawaaai, Stcrt. 1987, 122 (krachtens art. 23 BGS)

Overlegkader: RARO

Bron: Inl. Mw. C. de Vries (DGV/WJZ), 4 augustus 1994; NS, Betuweroute, dl. b, pp. 202-205

Voor de handeling met betrekking tot het vaststellen van bijdrageregelingen voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en openbaar vervoer in en om de steden, zie 6.3.

#### 4.2.5 Planning en organisatie

Het proces van aanleg van infrastructuur bestaat uit drie deelprocessen. In drie fasen (strategisch, tactisch en operationeel) wordt toegewerkt naar de concretisering en realisering van railinfrastructuurprojecten. In het Informatieprofiel NS-projecten heeft DGV in 1992 de informatiekant van het proces formeel vastgelegd.

Op 'strategisch' niveau worden lange termijnplannen met een looptijd van 20 jaar ontwikkeld. Hierin worden de mogelijkheden tot aanleg of ingrijpende wijzigingen van landelijke railwegen aangegeven. Bij de NS wordt de strategische planning uitgevoerd door een overkoepelende werkgroep, waarin de laatste tijd ook het Ministerie van V&W deelneemt. Rail 21 en Rail 21 Cargo zijn recente producten. Bij de rijksoverheid wordt de lange termijn visie verwerkt in het SVV. In concreto betekent dit dat de verantwoordelijke ministers (V&W en VROM) in het SVV de nieuwe, gecontinueerde en afgevoerde verbindingen vastleggen. Tevens wordt aangegeven voor welke projecten de tracé/m.e.r.-procedure verplicht is.

In het 'faseplan' (tactisch niveau) doet NS (Dienst Infrabeheer) voorstellen voor een gefaseerde invoering van het lange termijnplan (recentelijk Prorail '96). In principe moeten alle NS-projecten - op globale wijze - in een faseplan vastgelegd worden. Op dit niveau worden nog studieprojecten uitgevoerd. De projecten worden - na goedkeuring van het pakket - opgenomen in de meerjarenplanning van het rijk, vroeger het Meerjarenprogramma personenvervoer, tegenwoordig het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT). In het MIT wordt tevens de voortgang en het niet doorgaan van projecten verantwoord.<sup>177</sup>

De zojuist aangestipte plannen vormen, tezamen met de geldende wet- en regelgeving, het beleidskader voor DGV en NS. In mindere mate geldt hetzelfde voor de termijnplannen van provincie en gemeenten (streekplannen, beleidsnota's op het gebied van verkeer en vervoer, etc.).

Op 'operationeel' niveau worden de specifieke (deel)projecten technisch uitgewerkt, ruimtelijk ingepast en financieel onderbouwd. Per project dient NS tenslotte een subsidieaanvraag, voorzien van een pakket informatie bij DGV in. Na goedkeuring van de projectaanvraag door het rijk besteedt de NS, d.i. het Ingenieursbureau, het project aan. Het ingenieursbureau voert tevens de bouwdirectie. Alleen bij de bouw van de Willemsspoortunnel verzorgden - voor een deel van het werk - ook Rijkswaterstaat (het ingenieursbureau van de directie Sluizen en Stuwen, tegenwoordig de directie Bouwdienst) en gemeentewerken van Rotterdam de directievoering.

De financiële controle van de tijdens de uitvoering gedane bestedingen geschiedt aan de hand van het Controleprotocol NS-infrastructuur.

Behalve de NS als beheerder/initiatiefnemer en DGV als financier en beleidsverantwoordelijke instantie kunnen, afhankelijk van de plaats en zwaarte van de infrastructurale (deel)projecten, de volgende organisaties bij de aanleg van spoorwerken betrokken zijn:

vanwege het rijk:

- regering
- Ministerie van V&W
- provinciale/regionale directies en de Bouwdienst van Rijkswaterstaat, in het bijzonder de HID's
- adviesorganen: Raad van de Waterstaat, Raad voor Verkeer en Waterstaat, Commissie voor de m.e.r., RARO, Centraal Planbureau
- overlegorganen (OVI)
- externe adviseurs en adviesbureaus
- interdepartementale adviesorganen
- Ministeries van VROM, EZ, Financiën
- Raad van State;
- bij internationale projecten: buurlanden;
- lagere overheden, bij grote projecten georganiseerd in het gebundeld bestuurlijk overleg;
- ingenieurs- en bouwbedrijven of combinaties hiervan;
- belangenorganisaties van:
  - \* overheid (IPO, VNG, UVW)
  - \* bedrijfsleven
  - \* consumenten
  - \* milieubelangen e.d.
- actiegroepen.

De actiegroepen hebben, vergeleken met de belangenorganisaties, een tijdelijk en plaatselijk karakter. Meestal komen en gaan zij met bepaalde projecten die verzet oproepen. Een voorbeeld is de Vereniging Landelijk Overleg Betuweroute. Ook de overheid kan zich als actiegroep gedragen. De belan-

genorganisaties zijn voor een deel vertegenwoordigd in het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI).

Voor de voorbereiding en uitvoering van infraprojecten worden projectorganisaties ingesteld. De projectorganisatie bestaat meestal uit een stuurgroep en uit een projectgroep, bijgestaan door een projectbureau. In de projectgroep, die weer uit verscheidene werkgroepen kan bestaan, is de ambtelijke deskundigheid en specialistische kennis samengebracht. Het projectbureau wordt de laatste vijf jaar in toenemende mate bemand met extern ingehuurd personeel. De stuurgroep is het sturingsinstrument van de minister en voert het bestuurlijk overleg met de betrokken partijen. De betrokken regionale directie van Rijkswaterstaat (en vóór 1992 ook de regionale dienst van DGV) en de NS zijn de belangrijkste partijen van de stuurgroep.

(505)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het leveren van bijdragen en beoordelen van lange termijn plannen van de NS (en van buitenlandse spoorwegmaatschappijen) t.a.v. de aanleg en verbetering van infrastructuur voor personen- en goederenvervoer.  
Periode: ca. 1970-  
Product: Investeringsplannen Lange Termijn, b.v. Spoorlags 70, Rail 21, NS-goederenvervoer 2010.  
Opmerking: Voor de door V&W verlangde informatie, zie V&W, Informatieprofiel.  
Bron: Rail 21; VRONS, bijl. IV, art. 1; V&W, Informatieprofiel

(506)

Actor: Minister van V&W/DGV/G en CPV  
Handeling: Het ontwikkelen van een lange termijn visie ten aanzien van landelijke railwegen, in relatie tot andere verkeers- en vervoersystemen.  
Periode: 1975-  
Product: Bijdragen aan nationale lange termijnprogramma's, zoals SVV, VINEX, NMP2, nota's over de ruimtelijke ordening en volkshuisvesting  
Opmerking: Voor de coördinatie, zie hoofdstuk integraal verkeers- en vervoerbeleid.

(507)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het toetsen van faseplannen ('tactische' programma's) van railinfrastructuurprojecten van de NS op haalbaarheid en wenselijkheid.  
Periode: 1970-  
Product: Voorbeelden: Prorail '96, goedgekeurd 1991, getoetst in het audit-rapport Onderzoek ramingen Prorail '96 van IME-consult, Prognose 2000, indicatief investeringsplan goederenvervoer  
Opmerking: Voor de door V&W verlangde informatie, zie V&W, Informatieprofiel.  
Bron: NS, Prorail '96, p. 4

(508)

Actor: Minister van V&W/DGV/G en CPV  
Handeling: Het leveren van bijdragen, voor zover het de aanleg en verbetering van landelijke railwegen betreft, aan nationale middellange termijnprogramma's.  
Periode: 1970-  
Product: Bijdragen aan MPP en MIT  
Opmerking: Voor de coördinatie, zie hoofdstuk integraal verkeers- en vervoerbeleid.  
Bron: V&W, Informatieprofiel

(509)

Actor: Minister van V&W/RWS/regionale directies  
Handeling: Het geven van voorlichting aan lagere overheden over strategische plannen van de NS en overheid m.b.t. de railinfrastructuur.  
Periode: 1985-  
Bron: NS, Voortvarend, p. 10

- (510)  
 Actor: Werkgroep Versnelling Procedures Railinfrastructuur NS  
 Handeling: Het inventariseren van knelpunten en doen van aanbevelingen ter voorkoming/oplossing van probleemsituaties bij de voorbereiding en uitvoering van railinfrastructuurprojecten in het kader van Rail 21.  
 Periode: 1989-1990  
 Product: Rapport  
 Opmerking: De werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van VROM/RPD (1 + voorz.), VROM/DG Milieubeheer (1), V&W/DGV (3) en NS (3 + secretaris).  
 Bron: Voortvarend en zorgvuldig. Rapport van de werkgroep Versnelling Procedures Railinfrastructuur NS. VROM/RPD, DG Vervoer e.a. Utrecht
- (511)  
 Actor: Vaste Commissie Verkeersinfrastructuur  
 Handeling: Het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat aan de minister van V&W over het rijksbeleid ten aanzien van de verkeersinfrastructuur, i.c. de landelijke railwegen.  
 Periode: 1992-  
 Bron: Besluit van 18 september 1992, Stb. 503, art. 1 sub b
- (512)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/G of CPV  
 Handeling: Het instellen/goedkeuren en aanwijzen van vertegenwoordigers in projectorganisaties voor de voorbereiding en uitvoering van spoorwegwerken.  
 Periode: 1945-  
 Opmerking: Voorbeeld:  
 Projectorganisatie Willemsspoortunnel Rotterdam (voorzitter Stuurgroep: HID directie Sluizen en Stuwen van Rijkswaterstaat).  
 Projectorganisatie Betuweroute (voorzitter Stuurgroep: directeur Goederen van DGV; projectdirecteur per 1 januari 1995: de HID Bouwdienst).  
 Bron: V&W/AD, Controle Willemsspoortunnel, pp. 15-16
- (513)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/G, CPV en WJZ  
 Handeling: Het sluiten van overeenkomsten met andere overheden en de NS over de organisatie en financiering van de voorbereiding, uitvoering, het beheer en de instandhouding van spoorwegwerken.  
 Periode: 1945-  
 Opmerking: Voorbeelden:  
 de zg. drie partijenovereenkomst tussen rijk, de gemeente Rotterdam en de NS (1986);  
 de afspraak met de gemeente Rijswijk over de gezamenlijke financiering van het spoorproject in Rijswijk.  
 Bron: V&W/AD, Controle Willemsspoortunnel, pp. 13-14 en bijl. V; Bijl. HdTK 1993-1994, 23 518, nr. 4
- (514)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G en WJZ  
 Handeling: Het sluiten van raamcontracten inzake het te voeren investeringsbeleid op korte, middellange en lange termijn.  
 Periode: 1995-  
 Opmerking: De raamcontracten vormen de formele basis voor de operationele jaarcontracten; hierbij is te denken aan de managementscontracten die RWS met de regionale directies sluit.  
 Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, hoofdlijnen, p. 6; inl. drs. A.J.M. van Westerop

#### 4.2.6 Financiering

Het rijk is, zoals gezegd, in de eerste plaats als financier betrokken bij de landelijke infrastructuur. De rijksoverheid draagt op verschillende wijzen bij in de investeringen van de NS in infrastructuur, door: het uitbreiden van de staatsdeelneming in het aandelenkapitaal van de NS (de Staat heeft 100 % in handen);

- het garanderen van NS-leningen;
- het overnemen van schulden van de NS;
- financiering à fonds perdu.

De onder a-c genoemde financieringswijzen hebben echter niet alleen betrekking op investeringen, maar hebben vaak een andere of bredere bestemming. Al deze financieringsvormen worden in deel II, hoofdstuk openbaar vervoer, behandeld. Hierbij past de kanttekening dat de rijksoverheid vanaf 1994, na het inwerking treden van het Infrastructuurfonds, nog slechts leningen van de NS t.b.v. infrastructuur garandeert, en niet meer t.b.v. het reizigers- of goederenvervoer.

Resteert de financiering à fonds perdu.

Sedert 1967 financiert het rijk de investeringen in railinfrastructuur ook à fonds perdu, dus zonder terugbetaling of eigen bijdragen van de NS.

Per 1 januari 1994 zijn de rijksbijdragen voor aanleg en onderhoud van railinfrastructuur in de Wet Infrastructuurfonds geregeld. De aanlegkosten worden voor 100 % door het rijk vergoed.<sup>178</sup> Het fonds wordt gevoed uit de algemene middelen en verder - bij grote projecten van nationaal belang - uit extra aardgasbaten, private financiering en Europese subsidies. De mogelijkheid van private financiering van grote railinfraprojecten wordt onderzocht in de Stuurgroep Privatisering Railinfrastructuur (SPRI). (Voor de regels en procedures voor de verkrijging van projectbijdragen, zie par. regelgeving.)

Een belangrijk kenmerk van de Wet Infrastructuurfonds is het onderscheid dat gemaakt wordt tussen enerzijds bijdragen voor investeringen en anderzijds bijdragen in kapitaallasten (d.w.z. rente en afschrijving van geleend kapitaal) en onderhoud. De eerste worden op projectbasis toegekend, de tweede als een jaarlijks vast te stellen bijdrage (voor de Wet Infrastructuurfonds, zie verder hoofdstuk integraal verkeers- en vervoerbeleid).

De handelingen zijn ingedeeld naar:

- a. investeringsbijdragen reizigersvervoer
- b. investeringsbijdragen goederenvervoer
- c. private financiering
- d. controle grote projecten,

waarbij de handelingen onder a ingedeeld zijn naar de periode:

- 1945- 1987 (Rijksbijdrageregelingen 1967 en 1981)
- 1988- 1993 (Wet en Besluit personenvervoer)
- vanaf 1994 (Wet en Besluit Infrastructuurfonds).

Per regeling verschillen de subsidiepercentages, de subsidie-objecten en het afhandelingsregime. Voor goederenvervoer geldt tot 1994 een ander regime.

De handelingen met betrekking tot de bijdragen voor onderhoud en kapitaallasten die niet à fonds perdu gefinancierd zijn, zijn in de par. instandhouding geplaatst.

##### a. Investeringsbijdragen reizigersvervoer

*NB. In het onderhandelingsproces over de bijdragen van de rijksoverheid speelt het doelmatigheidsvraagstuk een belangrijke rol. Bij grote, dure projecten kan de minister een commissie instellen die bezuinigingsmaatregelen moet voorstellen. Een voorbeeld is de Commissie Kostenbeperking Willemsspoortunnel, ingesteld bij brief van 11 oktober 1983.*

##### *Algemeen*

(515)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het goedkeuren van het jaarlijkse Investeringsplan Korte Termijn (IPK) reizigersver-

voer.  
Periode: 1984-  
Bron: V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. IV, 3.1

*Periode 1945-1987*

(516)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's  
Handeling: Het op basis van de Rijksbijdragenregelingen 1967 en 1981 beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van projecten voor de aanleg van landelijke railwegen voor personenvervoer.  
Periode: 1967-1987  
Product: Beschikkingen  
Overlegkader: (Interdepartementale) Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoervoorzieningen (CBVV) of Interdepartementale Commissie Groeikernen en Groeisteden (ICOG)  
Opmerking: Voor de bij de aanvraag in te dienen gegevens, zie art. 11-13, resp. art. 4 van de Bijdrageregelingen.  
De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat adviseert over de aanvraag en de wijze van uitvoering.  
Bron: Beschikking rijksbijdragen ... openbaar vervoer in en om de steden, Stcrt. 1967, 52, ingetrokken bij: Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen, Stcrt. 1981, nr. 200

(517)  
Actor: Minister van V&W/DGV/FPI  
Handeling: Het betaalbaar stellen van rijksbijdragen ten behoeve van projecten voor de aanleg van landelijke railwegen voor personenvervoer.  
Periode: 1967-1987  
Product: Betalingsschema's, voortgangsrapportages en kwartaaldeclaraties NS, nacalculaties V&W  
Bron: Beschikking rijksbijdragen ... openbaar vervoer in en om de steden, Stcrt. 1967, 52, ingetrokken bij: Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen, Stcrt. 1981, nr. 200; Machtigingsbesluit aanleg Zoetermeerlijn, Stcrt. 1972, 27

(518)  
Actor: Minister van V&W/DGV/FPI  
Handeling: Het uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van rijksbijdragen ten behoeve van projecten voor de aanleg van landelijke railwegen voor personenvervoer.  
Periode: 1967-1987  
Product: Kwartaalrapportages NS, accountantantsrapporten  
Bron: Beschikking rijksbijdragen ... openbaar vervoer in en om de steden, Stcrt. 1967, 52, ingetrokken bij: Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen, Stcrt. 1981, nr. 200

*Periode 1988-1993*

(519)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's  
Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van projecten voor de bouw van NS-spoorwegstations voor personenvervoer.  
Periode: 1988-1993  
Product: Beschikkingen op basis van:  
- toelichting op de vervoerskundige noodzakelijkheid;  
- overzicht van de noodzakelijke investeringen;  
- prognose van extra-jaaropbrengsten en raming van extra-jaarkosten.  
Bron: Besluit Personenvervoer, hoofdst. 10; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. I, 1

(520)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's

Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van projecten voor de aanleg van nieuwe NS-spoorlijnen voor personenvervoer.

Periode: 1988-1993

Product: Beschikkingen op basis van:  
- toelichting op de vervoerskundige noodzakelijkheid;  
- overzicht van de planologische randvoorwaarden;  
- schatting van investeringskosten;  
- tijdsraming.

Bron: Besluit Personenvervoer, hoofdst. 10; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. I, 2

(521)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's

Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van projecten die tot capaciteitsverruiming van het NS-spoorwegnet voor personenvervoer leiden.

Periode: 1988-1993

Product: Beschikkingen op basis van:  
- toelichting op de vervoerskundige noodzakelijkheid;  
- overzicht van de planologische randvoorwaarden;  
- schatting van investeringskosten;  
- tijdsraming.

Bron: Besluit Personenvervoer, hoofdst. 10; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. I, 3

(522)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's

Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van kunstwerken die geen deel vormen van lijnprojecten.

Periode: 1988-1993

Product: Beschikkingen

Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; Nadere regeling VRONS, bijl. I, 3

(523)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's

Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen voor kleine infrastructuurprojecten voor personenvervoer, die niet uit de exploitatiemiddelen te financieren zijn.

Periode: 1988-1993

Product: Beschikkingen

Bron: Besluit Personenvervoer, hoofdst. 10; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. IV

(524)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI en /RWS/RD's

Handeling: Het betaalbaar stellen van rijksbijdragen ten behoeve van infrastructuur voor openbaar vervoer.

Periode: 1988-1993

Product: Betalingsschema's, voortgangsrapportages en kwartaaldeclaraties NS, nacalculaties V&W

Bron: Nadere regels financiële bijdrage voor infrastructuur openbaar vervoer; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. IV, 5

(525)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI

Handeling: Het uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van rijksbijdragen ten behoeve van infrastructuur voor openbaar vervoer.

Periode: 1988-1993

Product: Kwartaalrapportages NS, accountantantsrapporten

Opmerking: De IVV-units van de regionale directies controleren de technische kant van de werkzaamheden

Bron: Nadere regels financiële bijdrage voor infrastructuur openbaar vervoer; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. IV, 5

*Periode vanaf 1994*

Per 1 januari 1995 geldt ten gevolge van de verzelfstandiging van de NS een nieuwe situatie.

(526)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het via het Infrastructuurfonds garanderen van leningen t.b.v. het beheer van landelijke railinfrastructuur.  
Periode: 1995-

Bron: Rijksbegroting 1998, hoofdstuk XII, p. 111

(527)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's  
Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen uit het Infrastructuurfonds ten behoeve van projecten voor de bouw van NS-spoorwegstations voor personenvervoer.

Periode: 1994-

Product: Beschikkingen

Opmerking: Het aanvraagdossier moet bevatten:

- een beschrijving op hoofdkenmerken en het programma van eisen;
- tekeningen van het project;
- een raming van kosten en inkomsten;
- een raming van het verkeersgebruik (art. 4 Besluit Infrastructuurfonds); zie verder V&W, Informatieprofiel.

De minister van V&W oordeelt over de kosten voor de verwerving van onroerend goed, vergunningen en leges, bouwrente, etc. (zie verder art. 5 Besluit Infrastructuurfonds).

Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, p. 22-25

(528)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's  
Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van projecten voor de aanleg van nieuwe NS-spoorlijnen voor personenvervoer.

Periode: 1994-

Product: Beschikkingen

Opmerking: Zie hierboven

Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; Nadere regeling VRONS, bijl. I, 2

(529)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's  
Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van projecten die tot capaciteitsverruiming van het NS-spoorwegnet voor personenvervoer leiden.

Periode: 1994-

Product: Beschikkingen

Opmerking: Zie hierboven.

Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; Nadere regeling VRONS, bijl. I, 3

(530)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's  
Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van kunstwerken die geen deel vormen van lijnprojecten.

Periode: 1994-



Product: Beschikkingen  
Opmerking: Zie hierboven  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; Nadere regeling VRONS, bijl. I, 3

(531)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/RD's  
Handeling: Het beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van de realisering van programma's voor de beveiliging van spoorwegverkeer.  
Periode: 1990-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Zie hierboven  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; Nadere regeling VRONS, bijl. I, 3

(532)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI en /RWS/RD's  
Handeling: Het betaalbaar stellen en uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van rijksbijdragen voor landelijke railinfrastructuur.  
Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: 1. De IVV-units van de regionale directies controleren de technische kant van de werkzaamheden.  
2. M.i.v. 1 januari 1995 worden de bijdragen verleend aan de NS-taakorganisaties RIB BV en Railned BV  
Bron: Besluit Infrastructuurfonds, art. 3, lid 2, art. 13-16, 20-22, 25-27, 39-41; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VII (overeenkomst RO/Railned), annex 5

#### b. Investeringsbijdragen goederenvervoer

(533)

Actor: Minister van V&W/DGV/G  
Handeling: Het goedkeuren van het jaarlijkse Investeringsplan Korte Termijn (IPK) goederenvervoer.  
Periode: 1984-  
Bron: V&W/NS, V&W/NS, Rapport RONS-goederenvervoer, pp. 31-32, 35

(534)

Actor: Minister van V&W/DGV/G  
Handeling: Het op basis van de overeenkomsten rijk-NS goederenvervoer (1984 en 1988) beoordelen en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen ten behoeve van NS-infrastructuurprojecten voor goederenvervoer.  
Periode: 1984-1993  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: In de tweede Regeling RO/NS-goederenvervoer (1988) wordt een exploitatiebijdrage wegens concurrentienadeel t.g.v. een ongelijke infrastructuurbekostiging, vergeleken met andere vervoerwijzen, aan NS-goederenvervoer toegekend. Zie verder PIVOT-rapport Goederenvervoer.  
Bron: V&W/NS, Rapport RONS-goederenvervoer, pp. 31-35

(535)

Actor: Minister van V&W/DGV/G  
Handeling: Het beoordelen en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen uit het Infrastructuurfonds ten behoeve van NS-infrastructuurprojecten voor goederenvervoer.  
Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen

Opmerking: Behalve de in par. 1 genoemde projecten kan de verhoging van de aslasten van een verbinding een project zijn.  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; Rijksbegroting hoofdstuk A, nr. 2, p. 26-27

(536)

Actor: Minister van V&W/DGV/G  
Handeling: Het betaalbaar stellen en uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van bijdragen uit het Infrastructuurfonds en op basis van overeenkomsten voor NS-infrastructuurprojecten voor goederenvervoer.  
Periode: 1984-  
Bron: Besluit Infrastructuurfonds, art. 3, lid 2, art. 13-16, 20-22, 25-27, 39-41; V&W/NS, Rapport RONS-goederenvervoer, pp. 31-35

\* Voor spooransluitingen (raccordementen), zie III, hoofdstuk 3.

### c. Private financiering

(537)

Actor: Minister van V&W/Stuurgroep Privatisering Railinfrastructuur (SPRI)  
Handeling: Het voorbereiden van de gedeeltelijke private financiering van de Betuweroute en de Hogesnelheidslijn.  
Periode: 1992-  
Product: Onderzoeksrapporten, b.v. V&W/SPRI, Concurrerend sporen  
Opmerking: 1. De private financiering zal via de op te richten Infrastructuur Exploitatie Maatschappij verlopen.  
2. Samenstelling SPRI: Projectorganisatie HSL, Ministerie van Financiën, directie Goederenvervoer. De voorzitter rapporteert rechtstreeks aan de minister.  
3. Zie ook hoofdstuk integraal verkeers- en vervoerbeleid  
Bron: Zie product

### d. Controle grote projecten

Naar aanleiding van een aantal forse begrotingsoverschrijdingen bij infrastructuurprojecten stelde de Tweede Kamer in 1988 de procedure Controle Grote Projecten vast.<sup>179</sup> Op grond van een aantal kenmerken kan de Kamer bepaalde projecten als 'groot project' aanwijzen. Aan dergelijke projecten worden extra eisen gesteld ten aanzien van de financiële en organisatorische onderbouwing en uitvoering van de projecten. Met het toezicht zijn namens de Kamer de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat en de Commissie voor de Rijksuitgaven belast. Instrumenten zijn de halfjaarlijkse controles en voortgangsrapportages van de departementale accountantsdienst. De grote projecten vallen meestal onder de verantwoordelijkheid van de minister van V&W.

(538)

Actor: Minister van V&W/Accountantsdienst en /DGV  
Handeling: Het uitvoeren van controles en uitbrengen van voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer over de voorbereiding en uitvoering van grote infrastructuurprojecten voor verkeer en vervoer.  
Periode: 1986-  
Product: Rapporten van de Accountantsdienst, voortgangsrapporten van de minister  
Opmerking: Als grote infrastructuurprojecten zijn tot dusverre aangemerkt:

- de bouw van de WillemsSpoortunnel te Rotterdam;
- de drie projecten in het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad (zie hoofdstuk integraal verkeers- en vervoerbeleid);
- de aanleg van de Betuweroute.

  
Bron: Bijl. HdTK 1992-1993, 17 890, nr. 22

### Tracévaststelling

#### *Inleiding*

Bij de voorbereiding van railinfraprojecten moeten vele procedures doorlopen worden. Aantal en soort hangen af van de omvang van de (deel)projecten en van de aanpak die men bij de doorlopen van de procedures kiest.<sup>180</sup> Voor een groot project als de Betuweroute bij voorbeeld worden op basis van 80 verschillende wetten, verordeningen, keuren en reglementen ca. 3000 procedures doorlopen.<sup>181</sup> De voorbereiding en vaststelling van het tracé vormt een van de belangrijkste procedures. Aan de procedure worden vele plannen en ontwerpen 'opgehangen'. Een tracé is de aanduiding op een of meer kaarten van het verloop en de geografische omvang van een aan te leggen of te wijzigen 'landelijke' (vaar- of rail)weg. De laatste tien jaar vormen de maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard hiervan een vast onderdeel.<sup>182</sup> Een betrekkelijk nieuw instrument zijn de corridorstudies, waarin voor een bepaald gebied de nieuwbouwplannen voor rijkswegen, vaarwegen en spoorwegen op een geïntegreerde wijze ontwikkeld worden. De eerste 'corridorstudie, was de Corridorstudie/MER Amsterdam-Utrecht (CAU, 1993). In dergelijke projecten werken Rijkswaterstaat en de NS intensief samen.

In de paragrafen a t/m c komen eerst de landelijke tracévaststellingsprocedures ter sprake. Voor de meeste (lokale) projecten echter volstaat de bestemmingsplanprocedure. Deze procedure wordt in par. d toegelicht.

Men kent/kende de volgende tracévaststellingsprocedures:

- a. de tracéprocedure of tracé/m.e.r.- procedure (m.e.r.= milieueffectrapportage), die tot 1994 van kracht was;
- b. de tracéwetprocedure, sinds 1994 van kracht;
- c. de PKB-procedure voor projecten van nationaal belang;
- d. de bestemmingsplanprocedure.

#### De tracé-/m.e.r.-procedure

Infrastructurele projecten die een "belangrijke ingreep"<sup>183</sup> vormen, werden tot de invoering van de Tracéwet in 1994 onderworpen aan de - buitenwettelijke - tracévaststellingsprocedure. Deze zg. Raad van de Waterstaat-procedure, die in 1970 door de minister van V&W bekend werd gemaakt, gold vanaf het einde van de jaren zeventig ook voor de aanleg en wijziging van landelijke railwegen. In deze procedure was het (voor)overleg met de lagere overheden steeds belangrijker geworden. Dit hing samen met de invoering van de Wet op de ruimtelijke ordening 1962 en de nieuwe Woningwet 1965. Infrastructurele werken, óók die van het rijk, moesten nu in de bestemmingsplannen van de gemeenten ingebed worden.<sup>184</sup> Wegenplannen e.d. werden voortaan getoetst aan allerlei belangen van plaatselijke aard.

Globaal kwam de procedure voor de vaststelling van het tracé voor landelijke railwegen hierop neer:

- onderzoek over opzet van de projectnota door Rijkswaterstaat/NS in overleg met lagere overheden en andere instanties;
- opstellen projectnota door RWS/NS of DGV/NS in overleg met provincie en gemeenten; in de nota worden, naast een probleem- en doelstelling voor het traject en de oplossingen hiervoor, de alternatieve tracémogelijkheden en de tracévarianten uiteengezet;<sup>185</sup>
- adviesaanvraag Raad van de Waterstaat;
- tervisielegging van de projectnota en openbare voorlichting door RWS/NS of DGV/NS;
- openbare hoorzittingen, georganiseerd door de Commissie van Overleg voor de Wegen (COW) van de Raad van de Waterstaat, waarin instanties en particulieren hun schriftelijk ingediende standpunt nader kunnen toelichten;
- na rapportage door de COW brengt de Raad van de Waterstaat advies uit aan de minister van V&W;
- beslissing van de minister inzake de tracévaststelling en bekendmaking hiervan.<sup>186</sup>

In de jaren zeventig werd het milieubelang geleidelijk aan belangrijker. Bij tal van werken - wegen, railwegen, werken voor de energievoorziening etc. - leek het gewenst de milieueffecten reeds in de ontwikkelingsfase na te gaan. Vanaf 1987 is daarom een milieueffectrapportage of m.e.r.-procedure aan de tracéprocedure gekoppeld.

Een m.e.r. wordt uitgevoerd, als de voorgenomen activiteiten "belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu". Een tracé/m.e.r.-procedure is in de eerste plaats vereist bij de aanleg van nieuwe verbindingen waarvoor het tracé nog niet is vastgesteld, en verder bij de aanleg van een geheel nieuw spoorweglichaam op een afstand van 25 meter of meer van het bestaande profiel.<sup>187</sup>

In onderstaande tabel zijn de achtereenvolgende stappen in de tracévaststellingsprocedure weergegeven. De hier weergegeven situatie geldt voor de periode 1980-1994.<sup>188</sup>

Fase	Actor	Activiteiten
0	Initiatiefnemer (NS)	formuleren en uitdragen van toekomstplan (Rail 21 en Rail 21 Cargo) en algemeen uitvoeringsprogramma (Rail '96, Rail 2000)
0	Rijk (minister V&W/VROM)	formuleren en uitdragen van globale, indicatieve beleidsvoornemens t.a.v. de landelijke infrastructuur in SVV, NMP en nota's Ruimtelijke Ordening
0	V&W en NS	(doen) verrichten van haalbaarheidsstudies voor bepaalde verbindingen
1	V&W of NS	opstellen en bekendmaken van startnotitie m.e.r., waarin het voornemen van het rijk/NS is vastgelegd
2	burgers, Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs	inspraak en advisering over de startnotitie; advies Commissie m.e.r. over de richtlijnen
3	minister V&W	vaststelling richtlijnen voor MER
4	NS	opstellen en bekend maken tracénota/MER (projectnota); overleg met lokale en provinciale instanties
5	burgers, Commissie m.e.r. en Raad van de Waterstaat, sedert 1992 de OVI	na bekendmaking/toezending inspraak en advies door Commissie m.e.r. en Raad van de Waterstaat etc. over de tracénota/MER
6	minister V&W	vaststellen tracébesluit

Bron: NS e.a., Voortvarend, bijl. 6; Handleiding m.e.r. 1987, pp. 258-260

(539)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD's

Handeling: Het samen met de NS uitvoeren van haalbaarheidsstudies in verband met de voorgenomen aanleg of wijziging van spoorwegwerken.

Periode: 1945-1994.

Opmerking: De haalbaarheidsstudie is geen officieel document.

Bron: Inl. ir. J.B. Claus (DGV/PVI-I), 12 april 1995

(540)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV of G

Handeling: Het op basis van een haalbaarheidsstudie zo nodig wijzigen van het SVV ten einde railverbindingen een PKB-grondslag te geven.

Periode: ca. 1980-1993

Product: Onderzoeksrapporten en besluiten partiële herziening SVV

Opmerking: Voorbeeld: de SVV-haalbaarheidsstudie door V&W/DGV inzake de Zuiderzeespoorlijn/Hanzespoorlijn.

Bron: Bijl. HdTK 1993-1994, 23 661, nr. 1-2; V&W, Haalbaarheidsstudie

(541)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het opstellen van een startnotitie voor de trajectnota en MER ten behoeve van de voorbereiding van de aanleg of wijziging van spoorwegwerken.

Periode: 1987-

Product: Reacties lagere overheden en burgers, startnotitie

Bron: Inl. ir. J.B. Claus, 12 april 1995

(542)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het samen met de minister van VROM vaststellen van richtlijnen voor de inhoud van

het milieu-effectrapport, op te stellen door de initiatiefnemer/exploitant (NS) t.b.v. de aanleg en wijziging van spoorwegen.  
Periode: 1987-1993  
Product: Richtlijnen MER's  
Bron: Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6

(543)

Actor: Commissie m.e.r.; de wettelijke Adviseurs  
Handeling: Het adviseren van de minister van V&W (als het bevoegd gezag) over de richtlijnen en inhoud van het milieu-effectrapport.

Periode: 1987-1993

Product: Adviezen over richtlijnen en toetsingsadviezen

Opmerking: Als wettelijke adviseurs treden op: de regionale inspecteur volksgezondheid en milieuhygiëne (VROM) en de regionale directeur Landbouw, Natuurbehoud en Openluchtrecreatie (LNO).

Bron: Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6

(544)

Actor: Minister van V&W/RWS en DGV

Handeling: Het leveren van bijdragen aan, dan wel samen met de minister van VROM opstellen van project- of tracénota's in het kader van de voorbereiding van de tracévaststelling en milieurapportage.

Periode: 1970-1993

Product: Project- of tracénota's, corridorstudies en onderliggende onderzoeksrapporten

Opmerking:

- Vóór 1994 was de NS formeel verantwoordelijk voor het opstellen van tracénota's; in de praktijk stelde het rijk ook tracénota's op.
- Onderdeel van de tracévoorbereiding is:
  - het voeren van bestuurlijk overleg met lagere overheden (provincies, gemeenten, waterschappen) en het geven van inspraak aan belanghebbenden e.a.;
  - het (mede) doen onderzoeken van de sociaal-economische, ruimtelijke, milieu en andere effecten (voor titels van rapporten, zie de literatuurlijsten in traject- of projectnota's).
- De onderzoeksresultaten zijn deels verwerkt in de tracé- of projectnota's, MER's enz.
- Het voorstellen van maatregelen, onder meer ten behoeve van de compensatie of verzachting van nadelige milieu-effecten.
- In de inspraak kunnen derden alternatieven aandragen voor tracés en bouwwijzen. In het ontwerp-tracébesluit wordt de beoordeling van dergelijke 'inspraak' verantwoord. Uiteraard kan de Tweede Kamer om nader onderzoek vragen.
- Het toetsteam van de Bouwdienst van RWS en Lloyd's Register toetst de door NS geraamde aanlegkosten.

Bron: V&W, Almere-spoorlijn; WABM, art. 41am-41aq

(545)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het beoordelen van de aanvaardbaarheid van door de initiatiefnemer (=NS) ingediende MER's.

Periode: 1987-1993

Opmerking: De beoordeling is een formaliteit, als V&W in de werkgroep die de totstandkoming van het MER begeleidt, vertegenwoordigd is

Bron: WABM, art. 41q e.v.; PKB Hogesnelheidslijn, bijl. 4, p. 7

(546)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het voorlichten van belanghebbenden en anderen ten aanzien van voorgenomen spoorwegwerken die in een project- of tracénota zijn gepresenteerd.

Periode: 1970-1993

(547)

Actor: Raad van de Waterstaat  
Handeling: 1. Het organiseren van de inspraakprocedure voor de tracé- en milieu-effectrapportages m.b.t. de aanleg en uitbreiding van spoorwegen.  
2. Het adviseren van de minister over de tracé- of projectnota's/MER's voor de aanleg/wijziging van spoorwegwerken.  
Periode: 1980-1993  
Product: Inspraakreacties en adviezen  
Opmerking: 1. Het advies van de Raad wordt voorbereid door de COW.  
2. Tot de insprekers behoren ook de lagere overheden  
Bron: Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6, pp. 258-261

(548)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het, in overeenstemming met de minister van VROM, vaststellen van tracébesluiten voor de aanleg of uitbreiding van spoorwegen.  
Periode: 1970-1993  
Product: Tracébesluiten, reacties van lagere overheden en belanghebbenden  
Opmerking: Het tracébesluit bestaat uit bepalingen, kaartmateriaal en een toelichting.  
Bron: MvT Ontwerp-Tracéwet, art. 3 en 5; Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6; Persbericht V&W, 5 mei 1994

### De tracéwetprocedure

In deze procedure, die per 1 januari 1994 van kracht werd, zijn de tracé-/m.e.r.-procedure en de bestemmingsplanprocedure in elkaar geschoven.<sup>189</sup> Hoofddopzet van de wet is de bestemmingsplanprocedure niet 'na', maar 'tijdens' de tracévaststellingsprocedure door te lopen. Hierdoor wordt, zo is de bedoeling, het algehele besluitvormingsproces aanmerkelijk vereenvoudigd en versneld. De Tracéwet gaf tevens een wettelijke grondslag aan de tracévaststellingsprocedure. De wet is van toepassing op de landelijke (rail)wegen, die in het SVV opgenomen zijn. De tracéwetprocedure kent een algemene en een bijzondere procedure. De algemene procedure wordt hieronder, de bijzondere procedure in de volgende paragraaf behandeld.

De Tracéwet heeft betrekking op drie fasen van besluitvorming: 1) de trajectnota, 2) het tracébesluit en 3) enkele aspecten van de uitvoering van het tracébesluit. Van essentiële betekenis in de procedure is, dat alle betrokken overheden vanaf het begin verplicht zijn vanuit hun specifieke verantwoordelijkheden een bijdrage te leveren aan alle fasen van het besluitvormingsproces. De overheden binden zich hierdoor aan de gemaakte keuzen, waardoor de uitwerking van het vastgesteld tracé naar de uitvoering toe (via bestemmingsplan) wordt vergemakkelijkt.

De gang van zaken tijdens de algemene procedure, die momenteel wordt uitgewerkt in een Handleiding besluitvorming hoofdinfrastructuur, is als volgt:

- in een startnotitie formuleert de NS of de minister van V&W zijn beleidsvoornemen t.a.v. de oplossing(en) van een verkeers- en vervoerprobleem; de startnotitie dient tevens als uitgangspunt voor het onderzoek naar de milieueffecten;
- de startnotitie wordt gepubliceerd en ter inzage gelegd;
- de minister van V&W (i.c.: het secretariaat OVI) organiseert voor burgers en mede-overheden inspraak;
- in een trajectnota wordt onder verantwoordelijkheid van de minister van V&W<sup>190</sup> een (nadere) beschrijving gegeven van de problemen in een bepaald verkeers- en vervoerstraject en van de voor uitvoering vatbare oplossingen; de trajectnota bevat een voorlopige kostenraming van de verschillende vervoersalternatieven en tracévarianten, en verder beschrijft zij de effecten op milieu en ruimtelijke ordening;
- in deze fase, die ongeveer twee jaar duurt, vindt eveneens het technisch onderzoek, zoals bodem- en wateronderzoek, plaats;<sup>191</sup>
- tijdens het opstellen van de trajectnota wordt overleg gevoerd met de lagere overheden;
- tegelijkertijd wordt de m.e.r. uitgevoerd;
- trajectnota en MER worden gepubliceerd en ter inzage gelegd;

- de burgers krijgen gelegenheid tot schriftelijke als mondelinge inspraak;
- de lagere overheden brengen advies uit over hun voorkeurstracé;
- overleg van belanghebbenden in het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI);
- de ministers van V&W en VROM kiezen voor een bepaald tracé, dat tot op bestemmingsplanniveau wordt uitgewerkt in een ontwerp tracébesluit; ook is het mogelijk dat afgezien wordt van het project, of dat een tracé wordt gekozen dat niet in de trajectnota beschreven was;
- na publikatie wordt aan de burgers gelegenheid gegeven tot schriftelijke inspraak;
- de lagere overheden geven aan of zij planologische medewerking, d.w.z. aanpassing van streek- en bestemmingsplannen, willen verlenen;
- eventueel wordt n.a.v. inspraak en standpuntbepaling van de lagere overheden gekozen voor een ander tracé, in de vorm van een gewijzigd ontwerp-tracé (hierna volgt wederom een inspraakbeurt en standpuntbepaling lagere overheden);
- de ministers stellen het tracébesluit vast;
- tegelijkertijd geeft de minister van VROM aanwijzing aan de overheden die planologische medewerking weigerden of niet reageerden, tot het verlenen van medewerking;
- belanghebbenden kunnen administratief beroep indienen bij de Raad van State tegen het tracébesluit en het verlenen van planologische medewerking of tegen de besluiten van de minister van VROM inzake de aanwijzing.<sup>192</sup>

De tracévaststellingsprocedure is afgerond, als de rechter de beroepen ongegrond heeft verklaard. De gehele procedure moet ongeveer 3 1/2 à 4 jaar duren.

Sedert 1993 zijn er geen vaste adviesorganen vanuit Verkeer en Waterstaat betrokken bij advisering over infrastructuurprojecten, zoals voorheen de COW. Het secretariaat van het OVI organiseert de inspraak van de burgerij.<sup>193</sup>

In onderstaande tabel zijn de stappen van de tracéwetprocedure, vanaf het beslismoment op strategisch niveau, geschematiseerd.

<i>Fase</i>	<i>Actor</i>	<i>Activiteiten</i>
0	Initiatiefnemer (NS)	formuleren en uitdragen van toekomstplan (Rail 21 en Rail 21 Cargo) en algemeen uitvoeringsprogramma (Rail '96, Rail 2000)
0	Rijk (minister V&W/VROM)	formuleren en uitdragen van globale, indicatieve beleidsvoornemens t.a.v. de landelijke infrastructuur in SVV, NMP en nota's Ruimtelijke Ordening
1	NS als initiatiefnemer	opstellen en bekend maken van startnotitie, waarin het voornemen van de NS is vastgelegd
2	lagere bestuursorganen en burgers; Commissie m.e.r.	inspraak en advisering over de startnotitie en richtlijnen inhoud MER; advies Commissie m.e.r. over de richtlijnen inhoud MER
3	minister V&W	vaststellen richtlijnen MER
4	minister V&W, i.s.m. de NS als initiatiefnemer, i.o.m. lagere bestuursorganen; minister V&W, i.o.m. minister VROM	opstellen en bekend maken van tracénota en MER (gecombineerd in project- of tracénota) <sup>194</sup>  standpuntbepaling
5	lagere bestuursorganen en burgers; Commissie m.e.r.	reacties en inspraak over tracénota/MER; advies over MER
6	minister V&W, i.o.m. de minister VROM	vaststellen en bekend maken van (voor)ontwerp-tracébesluit, met evt. aanvulling MER
7	belanghebbenden; provincies en gemeenten	schriftelijke en mondelinge reacties; mededeling van provincies en gemeenten over 'planologische medewerking'
8	minister V&W, i.o.m.	eventueel wijzigen van ontwerp tracébesluit

	minister VROM	
9	minister V&W, i.o.m. minister VROM; minister VROM; minister V&W	vaststellen tracébesluit;  evt. geven van aanwijzingen WRO;  toezending aan St.-Generaal
10	belanghebbenden	indienen beroepen bij administratieve rechter (per 1 jan. 1994 de afd. Bestuursrechtspraak van de Raad van State)

Opmerking bij 9/10:

Na vaststelling zendt de minister van V&W het gemotiveerde besluit met een toelichting aan de Staten-Generaal, de bestuursorganen en de NS. Indien de rechter de beroepen ongegrond heeft verklaard, krijgt het tracébesluit rechtskracht. Het besluit is dan onherroepelijk geworden.

(549)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD's

Handeling: Het samen met de NS uitvoeren van haalbaarheidsstudies in verband met de voorgenomen aanleg of wijziging van spoorwegwerken.

Periode: 1994-

Opmerking: De haalbaarheidsstudie is geen officieel document.

Bron: Inl. ir. J.B. Claus (DGV/PVI-I), 12 april 1995

(550)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV of G

Handeling: Het op basis van een haalbaarheidsstudie zo nodig wijzigen van het SVV ten einde railverbindingen een PKB-grondslag te geven.

Periode: 1994-

Product: Onderzoeksrapporten en besluiten partiële herziening SVV

Overlegkader: Bestuurlijk overleg met provincies, gemeenten, waterschappen, zuiveringschappen, OVI

Bron: Bijl. HdTK 1993-1994, 23 661, nr. 1-2; V&W, SVV- Haalbaarheidsstudie

(551)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het opstellen van een startnotitie voor de trajectnota en MER ten behoeve van de voorbereiding van de aanleg of wijziging van spoorwegwerken.

Periode: 1994-

Product: Reacties lagere overheden en burgers, startnotitie

Bron: Bijl. HdTK 1992-1993, 22 500, nr. 14

(552)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het geven van richtlijnen voor de inhoud van de tracénota (tot 1994) en het milieu-effectrapport, op te stellen door de initiatiefnemer/exploitant (NS) t.b.v. de aanleg en wijziging van spoorwegen.

Periode: 1994-

Product: Richtlijnen MER's

Bron: NS, Projectnota Betuweroute, Samenvatting

(553)

Actor: Commissie m.e.r.; de wettelijke Adviseurs

Handeling: Het adviseren van de minister van V&W (als het bevoegd gezag) over de richtlijnen en inhoud van het milieu-effectrapport.

Periode: 1994-

Product: Adviezen over richtlijnen en toetsingsadviezen

Opmerking: Als wettelijke adviseurs treden op: de regionale inspecteur volksgezondheid en milieuhygiëne en de regionale directeur Landbouw, Natuurbehoud en Openluchtrecreatie (LNO).



- Bron: Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6
- (554)  
 Actor: Minister van V&W/RWS en DGV  
 Handeling: Het in overleg met de NS opstellen/aanvullen van (concept-)trajectnota's/MER's t.b.v. de voorbereiding van de tracévaststelling en milieurapportage.  
 Periode: 1994-  
 Product: Traject- of tracénota's/MER's, corridorstudies en onderliggende onderzoeksrapporten, voorlichtingsmateriaal, bijdragen en adviezen lagere overheden, verslagen hoorzittingen etc.  
 Opmerking: 1. Ingevolge de Tracéwet 1993, art. 3 e.v. is de minister van V&W verantwoordelijk voor de tracévoorbereiding; vóór 1994 was de NS formeel verantwoordelijk voor deze fase, maar in de praktijk stelde het rijk ook tracénota's op.  
 2. Voor titels van rapporten, zie de literatuurlijsten in traject- of projectnota's.  
 3. De onderzoeksresultaten zijn deels verwerkt in de tracé- of projectnota's, MER's enz.  
 4. In de inspraak kunnen derden alternatieven aandragen voor tracés en bouwwijzen. In het ontwerp tracébesluit wordt de beoordeling van dergelijke 'inspraak' verantwoord. Uiteraard kan de Tweede Kamer om nader onderzoek vragen.  
 5. Het toetsteam van de Bouwdienst van RWS en Lloyd's Register toetst de door NS geraamde aanlegkosten.
- Bron: V&W, Almere-spoorlijn; WABM, art. 41am-41aq; Tracéwet 1993, hoofdstuk 3
- (555)  
 Actor: Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)  
 Handeling: Het voeren van en rapporteren over het overleg van de in het OVI vertegenwoordigde belanghebbenden over tracénota's.  
 Periode: 1993-  
 Product: Inspraakreacties en adviezen  
 Bron: Inl. drs. H.J. Taal, adj. Secretaris overlegorganen verkeersveiligheid etc., 5 december 1994
- (556)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
 Handeling: Het beoordelen van de aanvaardbaarheid van door initiatiefnemers ingediende MER-'s.  
 Periode: 1987-  
 Opmerking: De beoordeling is een formaliteit, als V&W in de werkgroep die de totstandkoming van het MER begeleidt, vertegenwoordigd is  
 Bron: WABM, art. 41q e.v.; PKB Hogesnelheidslijn, bijl. 4, p. 7
- (557)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
 Handeling: Het, in overeenstemming met de minister van VROM, ontwerpen/wijziggen van tracébesluiten voor de aanleg of uitbreiding van spoorwegen.  
 Periode: 1994-  
 Product: (Gewijzigde) ontwerp tracébesluiten, reacties van lagere overheden en belanghebbenden, mededelingen planologische medewerking  
 Opmerking: Het (ontwerp-)tracébesluit bestaat uit bepalingen, kaartmateriaal en een toelichting.  
 Bron: MvT ontwerp Tracéwet, art. 3 en 5; Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6; Persbericht V&W, 5 mei 1994
- (558)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
 Handeling: Het, in overeenstemming met de minister van VROM, vaststellen van tracébesluiten voor de aanleg of uitbreiding van spoorwegen.  
 Periode: 1994-  
 Product: Tracébesluiten, bekendmaking en ter inzage legging  
 Opmerking: Het (ontwerp-)tracébesluit bestaat uit bepalingen, kaartmateriaal en een toelichting.

Bron: MvT ontwerp Tracéwet, art. 3 en 5; Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6; Persbericht V&W, 5 mei 1994

(559)

Actor: Minister van VROM

Handeling: Het geven van aanwijzingen aan provincies en gemeenten die geen planologische medewerking verlenen, tot het binnen een door de minister te bepalen termijn vaststellen of herzien van het streekplan, resp. bestemmingsplan.

Periode: 1985-

Product: Aanwijzingsbeschikkingen

Opmerking: De RPC wordt gehoord

Bron: Tracéwet, art. 15; WRO, art. 6 en 37; V&W, Tracéwet, p. 13

(560)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ

Handeling: Het voeren van verweer tegen beroepen, door belanghebbenden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, tegen tracébesluiten en onderliggende besluiten.

Periode: 1994-

Bron: V&W, Tracéwet, p. 12, 14

#### De PKB-procedure voor grote projecten van nationaal belang

Voor enkele nieuwe verbindingen 'van nationaal belang' is in 1992 gekozen voor een aparte procedure, de 'PKB met bijzondere status'.<sup>195</sup> De procedure is een aanvulling op art. 2a van de Wet op de ruimtelijke ordening,<sup>196</sup> en heeft tot doel het rijk een grotere verantwoordelijkheid te geven bij de voorbereiding van een groot infrastructuurproject. Hiervoor is gekozen omdat dergelijke projecten "(vrijwel) uitsluitend lasten en (vrijwel) geen lusten" voor de betrokken provincies en gemeenten met zich brengen.<sup>197</sup> Tot nu toe zijn alleen de Betuwelijn en de Hogesnelheidsspoorlijn Amsterdam-Parijs aange-merkt als grote projecten.

De wettelijke PKB-procedure verschaft het rijk, in casu de ministers van V&W en van VROM, een instrument om reeds in een vroeg stadium, in de PKB zelf, de grenzen en beperkingen van het tracé aan te geven (de zg. bandbreedte). De in de PKB neergelegde - globale - tracékeuze is bindend voor de vervolprocedure en daarbij betrokken overheden.

In deze 'zware' procedure vindt de definitieve besluitvorming over de PKB-status op het niveau van regering en Staten-Generaal plaats. De Kamer kan de PKB zijn bijzondere status ontnemen.

In de adviesronde wordt van de Raad van Advies van de Ruimtelijke Ordening (RARO) en de Commissie m.e.r. advies gevraagd.

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) rapporteert over het overleg van de daarin vertegenwoordigde belanghebbenden.

Initiatiefnemers zijn de ministers van V&W en VROM. Andere belanghebbende ministers zijn de minister van Economische Zaken en de minister van Financiën. Al deze ministers en de minister-president zijn verenigd in de zg. mini-ICES, de onderraad die de besluitvorming in de ministerraad voorbereidt.<sup>198</sup> Het bevoegde gezag voor de PKB-procedure is namelijk de ministerraad. Voor de vervolprocedure van de tracévaststelling is de minister van V&W het bevoegd gezag.

Grote projecten liggen - het is bij de Betuweroute en Hogesnelheidslijn gebleken - politiek gevoelig. Zowel tijdens als na de afronding van de PKB-procedure kunnen op binnen- of buitenlandse aandrang alternatieven onderzocht worden. Deze alternatieven kunnen betrekking hebben op de voorgestelde methoden en technieken (zie Commissie-Van Engelshoven) als op het tracévoorstel zelf (zie Commissie-Hermans).

De bijzondere procedure wijkt verder slechts af van de 'algemene procedure' in de fasen 4 en 5 (zie tabel tracéwetprocedure). De tracévaststellingsprocedure is afgerond, als de rechter de beroepen ongegrond heeft verklaard.

In de bijzondere procedure verlopen de stappen in die fasen als volgt:

Fase	Actor	Activiteiten
4a	initiatiefnemers (ministers V&W en VROM)	opstellen en bekend maken van beleidsvoornemen in ontwerp-PKB (PKB deel 1) of aparte startnotitie
5a	Raad voor de Waterstaat (s. 1992: OVI), RARO, Commissie m.e.r. en burgers	geven van adviezen, bestuurlijk overleg en inspraak (PKB deel 2)
5b	regering	vaststellen kabinetsstandpunt (PKB deel 3)
5c	St.-Generaal	goedkeuring PKB en afronding PKB-procedure (PKB deel 4)

Opmerking:

ad 4a Tegelijk met het ontwerp PKB wordt de project- of tracénota, inclusief de MER, uitgebracht.  
 ad 5c Beroepen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen concrete PKB's kunnen pas later, tegelijkertijd met die tegen het bijbehorende tracébesluit, ingediend worden.

(561)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD's  
 Handeling: Het, samen met de NS, uitvoeren van haalbaarheidsstudies in verband met de voorgenomen aanleg of wijziging van grote spoorwegprojecten.  
 Periode: 1977-  
 Product: Studies, b.v. Verkenning naar de samenhang tussen Rijksweg 15 en de doortrekking Betuweroute richting Oldenzaal.  
 Opmerking: Reeds in 1977 werd gepubliceerd: Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Amrobel. Globale verkenning van tracés voor een Hoge Snelheidslijn Amsterdam-Rotterdam-Belgische grens.  
 Bron: Bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 XII, nr. 61

(562)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
 Handeling: Het, samen met de minister van VROM, opstellen van een startnotitie voor de trajectnota/MER als opzet voor een bijzondere PKB-procedure voor grote spoorwegprojecten.  
 Periode: 1987-  
 Opmerking: De bedoeling is dat startnotitie en trajectnota in de PKB-procedure samenvallen.  
 Bron: Bijl. HdTK 1990-1991, 22 026, nrs. 4, p. 7; Bijl. HdTK 1992-1993, 22 589, nr. 2, p. 5; V&W, Tracéwet, p. 16

(563)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
 Handeling: Het opstellen van richtlijnen voor de inhoud van de tracé- of projectnota en het milieu-effectrapport (MER), op te stellen door de initiatiefnemer (V&W of NS) en exploitant (NS) t.b.v. de aanleg en wijziging van grote spoorwegprojecten.  
 Periode: 1987-  
 Product: Richtlijnen MER's  
 Bron: NS, Projectnota Betuweroute, Samenvatting; Bijl. HdTK 1990-1991, 22 026, nr. 4 (m.e.r. Nederlands deel HSL Amsterdam-Parijs).

(564)

Actor: Commissie m.e.r.; de wettelijke Adviseurs  
 Handeling: Het adviseren van de minister van V&W (als het bevoegd gezag) over de richtlijnen en inhoud van het milieu-effectrapport.  
 Periode: 1987-  
 Product: Verslagen inspraak, adviezen over richtlijnen en toetsingsadviezen  
 Opmerking: Als wettelijke adviseurs treden op: de regionale inspecteur volksgezondheid en mili-

- euhygiëne en de regionale directeur Landbouw, Natuurbehoud en Openluchtrecreatie (LNO).  
Bron: Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6
- (565)  
Actor: Minister van V&W/RWS en /DGV  
Handeling: Het samen met de minister van VROM opstellen van ontwerp-PKB's voor grote projecten, waaronder projectnota's/MER's.  
Periode: 1992-  
Product: Ontwerp-PKB deel 1 en trajectnota's/MER's en onderliggende onderzoeksrapporten, verslagen bestuurlijk overleg  
Opmerking: 1. Onderdeel van de tracévoorbereiding is het voeren van bestuurlijk overleg met lagere overheden (provincies, gemeenten, waterschappen) en het geven van inspraak aan burgers, dan wel belanghebbenden, het (mede) doen onderzoeken van de sociaal-economische, ruimtelijke, milieu en andere effecten (voor titels van rapporten, zie de literatuurlijsten in traject- of projectnota's en project-PKB's) en het voorstellen van maatregelen, onder meer ten behoeve van de compensatie of verzachting van nadelige milieu-effecten.  
2. De onderzoeksresultaten zijn deels verwerkt in de PKB's/tracé- of projectnota's/MER's (zie b.v. overzicht in bijl. 10 van PKB Betuweroute, dl. 3).  
3. In de inspraak kunnen derden alternatieven aandragen voor tracés en bouwwijzen. In het ontwerp tracébesluit of in het ontwerp PKB wordt de beoordeling van dergelijke 'inspraak' verantwoord. Uiteraard kan de Tweede Kamer om nader onderzoek vragen.  
4. De bouwkundige alternatieven voor het voorkeustracé van de Betuweroute zijn vergelijkenderwijze onderzocht door de Commissie Van Engelshoven (zie verderop).  
5. Het toetsteam van de Bouwdienst van RWS en Lloyd's Register toetst de door NS geraamde aanlegkosten  
Bron: V&W/VROM, PKB Betuweroute, dl. 3, pp. 74-75 en bijl. 1-2; V&W/VROM, PKB Betuweroute, dl. b, pp. 87-100; V&W, Almere-spoorlijn; WABM, art. 41am-41aq; PKB Betuwe, dl. 1, p. 30; V&W, Accountantsrapport Betuweroute
- (566)  
Actor: Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO)  
Handeling: Het adviseren van de ministers van V&W en VROM over ontwerp-PKB's voor grote spoorwegprojecten.  
Periode: 1992-  
Opmerking: Het advies wordt voorbereid door de vaste Commissie Infrastructuur en opgenomen in PKB deel 2.  
Bron: V&W/VROM, PKB Betuweroute, dl. 2, pp. 187-241
- (567)  
Actor: Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)  
Handeling: Het rapporteren aan de minister van V&W over het overleg met betrekking tot het tracévoorstellen voor grote spoorwegprojecten.  
Periode: 1992-  
Opmerking: 1. Het OVI is aan te merken als de opvolger van de Commissie van Overleg voor de Wegen, die onder de Raad van de Waterstaat ressorteerde en met deze per 1 oktober 1992 opgeheven werd.  
2. Het OVI organiseert tevens de inspraak op ontwerp-besluiten in het kader van de PKB- en tracéprocedure. De rapportage wordt verwerkt in PKB deel 2.  
3. Behalve de minister van V&W en de belangenorganisaties zijn ook de ministers van EZ, VROM, LNV vertegenwoordigd.  
Bron: V&W/VROM, PKB Betuweroute, dl. 2, pp. 243-315; Inspraakbrochure Tracé Betuweroute; Besluit van 18 september 1992, Stb. 503, art. 2, sub b
- (568)

- Actor: Vaste Commissie Verkeersinfrastructuur  
 Handeling: Het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat aan de minister van V&W over het rijksbeleid ten aanzien van de verkeersinfrastructuur, i.c. de landelijke railwegen.  
 Periode: 1992-  
 Bron: Besluit van 18 september 1992, Stb. 503, art. 1 sub b
- (569)  
 Actor: Minister van V&W/RWS en DGV  
 Handeling: Het, samen met de minister van VROM, mede op basis van de Kamerreacties opstellen van het kabinetsstandpunt t.a.v. grote spoorwegprojecten (PKB deel 3 en 4).  
 Periode: 1992-  
 Product: Rapportage over inspraak en advisering (gebundeld in PKB deel 2), PKB deel 3 en 4, aanvulling MER e.a. aanvullende onderzoeken.  
 Bron: Bijl. HdTK 1992-1993, 22 589, nr. 2
- (570)  
 Actor: Stuurgroep Ondergrondse Aanleg Betuweroute (Stuurgroep Van Engelshoven)  
 Handeling: Het rapporteren over de haalbaarheid van verschillende alternatieve uitvoeringsvormen van de geprojecteerde bovengrondse Betuweroute.  
 Periode: 1993-  
 Opmerking: 1. De stuurgroep onder voorzitterschap van J.M.H. van Engelshoven, voorzitter van het KIVI, werd ingesteld bij brief van de minister van V&W van 27 mei 1993, en bestond uit onafhankelijke deskundigen, afkomstig van universiteiten en bedrijfsleven. Het secretariaat berustte bij Meulenhof Advies en Interimmanagement.  
 2. Primair richtte het onderzoek zich op de toetsing van het ISDS rapport 'Betuwelijk Ondergronds', naar het idee van prof. Van der Hoorn.  
 Bron: Stuurgroep Van Engelshoven, Eindrapport
- (571)  
 Actor: Minister van V&W/DGV  
 Handeling: Het heroverwegen van grote spoorwegprojecten, waarvoor de PKB-procedure is afgerond.  
 Periode: 1992-  
 Product:
  - Onderzoeksrapporten i.o.v. V&W, b.v. Frissen en Huigen, Betuweroute;
  - adviesrapporten, b.v. advies Commissie Hermans over de financierbare alternatieven van de Betuweroute
 Opmerking: Samenstelling Commissie Hermans: voorzitter: L.M.L.H.A. Hermans, Commissaris der Koningin van Friesland; leden: afkomstig uit bedrijfsleven en universiteit; secretariaat: Twijnstra Gudde.  
 Bron: Bijl. HdTK 1994-1995, 22 589, nr. 66
- (572)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
 Handeling: Het, in overeenstemming met de minister van VROM, opstellen/wijzigen van (voor)ontwerp tracébesluiten voor de aanleg of uitbreiding van grote spoorwegprojecten.  
 Periode: 1992-  
 Product: (Voor)ontwerp tracébesluiten, reacties van lagere overheden en belanghebbenden, onderliggende onderzoeksrapporten, aanvulling MER  
 Opmerking: 1. Ten behoeve van een goede en zorgvuldige voorbereiding kan het kabinet besluiten tot een extra inspraak- en overlegronde in de vorm van een voorontwerp tracébesluit; de Algemene Wet Bestuursrecht voorziet, in tegenstelling tot de Tracéwet, via par. 3.5.6. in een dergelijke uitgebreide voorbereidingsprocedure. In deze ronde kunnen belanghebbenden inhoudelijke reacties geven.  
 2. Het (ontwerp-)tracébesluit bestaat uit bepalingen, kaartmateriaal en een toelichting.  
 Bron: MVT Ontwerp Tracéwet, art. 3 en 5; Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6; Persbericht

V&W, 5 mei 1994; V&W/VROM, Voorontwerp tracébesluit Betuweroute, p. 3; NS, Aanvulling MER Betuweroute

(573)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het, in overeenstemming met de minister van VROM, vaststellen van tracébesluiten voor de aanleg van grote spoorwegprojecten.  
Periode: 1992-  
Product: Tracébesluiten, bekendmaking en terinzagelegging  
Bron: MvT Ontwerp Tracéwet, art. 3 en 5; Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6; Persbericht V&W, 5 mei 1994

(574)

Actor: Minister van VROM  
Handeling: Het geven van aanwijzingen aan provincies en gemeenten die geen planologische medewerking verlenen, tot het binnen een door de minister te bepalen termijn vaststellen of herzien van het streekplan, resp. bestemmingsplan.  
Periode: 1985-  
Product: Aanwijzingsbeschikkingen  
Opmerking: De RPC wordt gehoord.  
Bron: Tracéwet, art. 15; WRO, art. 6 en 37; V&W, Tracéwet, p. 13

(575)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het voeren van verweer tegen beroepen, door belanghebbenden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, tegen tracébesluiten en onderliggende besluiten.  
Periode: 1992-  
Product: Verweerschrift, dossier verweerder, beroepschrift en dossier appellant, overige processtukken  
Opmerking: Indien het tracébesluit niet binnen één jaar na vaststelling van de PKB is vastgesteld, kan men ook tegen een PKB, voor zover het concrete beslissingen bevat, beroep instellen.  
Bron: Twijnstra Gudde, Toetsing PKB Betuweroute, p. 63; V&W, Tracéwet, p. 12, 14, 17

#### De bestemmingsplanprocedure

Bij de meeste projecten kan de NS volstaan met een minder zware procedure dan de landelijke tracévaststellingsprocedure. Het landelijke railnet ligt min of meer vast. De aanleg van nieuwe spoorwegen komt minder vaak voor dan de wegenbouw. Bij de meeste projecten gaat het om aanpassingen van het bestaande tracé, zoals de verdubbeling van een spoorweg of de aanleg van een vrije kruising. In zulke gevallen kan men volstaan met de procedure van de 'toelichtende nota' bij een bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. Het gemeentelijk of provinciaal bestuur is dan het bevoegd gezag. Rijkswaterstaat kan bijdragen aan de nota leveren. Daarnaast kunnen nog de Rijksplanologische Commissie en, na indiening van beroepen, de Raad van State en de Kroon bij de procedure betrokken zijn.<sup>199</sup>

(576)

Actor: Minister van V&W/RWS en /DGV  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de projectontwikkeling voor 'niet ingrijpende' spoorwerken.  
Periode: 1945-  
Product: Bijdragen aan haalbaarheidsstudies, onderzoeksrapporten, infrastructuurplannen, beleidsplannen.

(577)

Actor: Raad van State  
Handeling: Het adviseren over kroonberoepen tegen vaststelling/wijziging van bestemmingsplannen ten behoeve van de aanleg en wijziging van spoorwegwerken.

Periode: 1962-

Bron: NS e.a., Voortvarend, bijl. 6, p. 3

(578)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ

Handeling: Het geven van ambtsberichten inzake administratieve beroepen tegen (wijzigingen) van bestemmingsplannen.

Periode: 1962-

Product: Ambtsberichten en processtukken

Bron: V&W, Tracéwet, p. 14

#### 4.2.7 Internationaal overleg

De minister van V&W voert in het kader van de tracévoorbereiding internationaal overleg:

1. met de ministers van Verkeer van Duitsland en België/ Vlaanderen over de voorbereiding van grensoverschrijdende spoorwegwerken (Betuweroute, Nederlands-Duitse hogesnelheidslijn, HSL Amsterdam-Parijs);
2. in het PBKA(L)-project, in 1983 begonnen door de ministers van Verkeer van België, Duitsland en Frankrijk, over de mogelijkheden van een hogesnelheidsverbinding Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen;
3. binnen EG-verband over een intra-europees spoorwegnetwerk en financiering van aansluitingen op dit netwerk;

Ten aanzien van het Europees net van hogesnelheidsverbindingen is het in 1990 door de EG-Transportraad aanvaarde rapport van de High Level Group on the Development of a European High Speed Train Network van groot belang. Onderdeel van het overleg zijn de te gebruiken veiligheidssystemen en de interoperabiliteit van het Europese netwerk.<sup>200</sup> Ook in de CEMT (Conférence Européenne des Ministres de Transports) of European Conference of Ministers of Transport (ECMT) staat de Europese railinfrastructuur regelmatig op de agenda.

- Voor de organisatie en taken van internationale organisaties, zie deel II, hoofdstuk internationale samenwerking.

(579)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het voeren van overleg en sluiten van overeenkomsten met de ministers van Verkeer van de buurlanden België/Vlaanderen en Duitsland over de voorbereiding van grensoverschrijdende spoorwegwerken.

Periode: 1987-

Product: Bijdragen aan studies, adviezen, overeenkomsten, voortgangsrapportage

Opmerking: Voorbeelden van ambtelijke werkgroepen: de Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, de Nederlands-Belgische werkgroep HSL-Zuid.

Bron: V&W/VROM, PKB Betuweroute, dl. 2, pp. 103-104, dl. 3, p. 9, 80 en bijl. 8; V&W, Nieuwe HSL-nota: beleidsnota, pp. 7-20

(580)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het voeren van overleg en sluiten van overeenkomsten met de betrokken ministers van verkeer en spoorwegmaatschappijen over de financiering van het PBKA(L)-project.

Periode: 1984-

Product: Bijdragen aan studies, overeenkomsten

Bron: V&W, Nieuwe HSL-nota: beleidsnota, pp. 7-20; V&W/DGV, Overleggremia CPV

(581)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de (organen van de) EEG-raad en Commissie, voor zover het de ontwikkeling van railinfrastructuur betreft.

Periode: 1987-  
Bron: Richtlijn van de EG-raad van 29 juli 1991; V&W, Nieuwe HSL-nota: beleidsnota, pp. 7-20

(582)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het aanvragen bij de Europese Commissie van subsidies voor grote infrastructuurprojecten.  
Periode: 1990-

(583)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de comités, werkgroepen en Ministerraad van de CEMT voor zover het de ontwikkeling van railinfrastructuur betreft.  
Periode: 1953-

Opmerking: 1. Onder het vaste Comité voor de Coördinatie der Investeringen ressorteert het Subcomité Investeringen in de Spoorwegen.  
2. Door Eurofima worden leningen verstrekt.

(584)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen in de organen van niet gouvernementele internationale organisaties, voor zover het de ontwikkeling van railinfrastructuur betreft.  
Periode: 1953-  
Opmerking: Voorbeelden: Comité International des Transports par Chemin de Fer (CIT) en Union International des Chemins de Fer (UIC).

#### 4.2.8 Uitwerking en uitvoering

In de fase tussen het vaststellen van het tracé en de uitvoering van het project, wordt het tracébesluit uitgewerkt in concrete maatregelen van technische, financiële en procedurele aard. De ontwerp-fase overlapt met de fase van de tracévoorbereiding. De maatregelen hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- het technisch ontwerp;
- financiering van het project (al eerder in een aparte paragraaf behandeld);
- vergunningen en ontheffingen;
- verwerving van grond;
- aanbesteding en gunning van het werk;
- de opnemings- en evaluatie.

Hierna volgt de uitvoering van het werk. De bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd door (een combinatie van) aannemersbedrijven. Namens de NS (dienst Infrabeheer) houdt het Ingenieursbureau van de NS toezicht op de uitvoering (bouwdirectie). Verkeer en Waterstaat laat de uitvoering vrijwel geheel over aan de NS. Alleen als financier oefent namens de minister de betrokken regionale directie van Rijkswaterstaat (i.h.b. de IVV- eenheid)<sup>201</sup> toezicht uit op de besteding van de overheidsgelden. In een enkel geval, zoals bij de bouw van de Willemsspoortunnel, is Verkeer en Waterstaat nauwer bij een project betrokken: bij dit project voert RWS samen met de NS en Gemeentewerken van Rotterdam de bouwdirectie. Rijkswaterstaat treedt als projectcoördinator op. Bij de aanleg van de Hemptunnel trad Rijkswaterstaat als projectleider op.<sup>202</sup>



Na oplevering neemt de afdeling Spoorwegtoezicht van de Rijksverkeersinspectie (DGV) op grond van art. 7 van de Spoorwegwet de spoorweg en de daartoe behorende werken op.

De bijdragen die DGV en RWS in de uitwerkings- en uitvoeringsfase van landelijke railwegprojecten verrichten (zie handelingen), zijn in een aantal activiteiten uitgewerkt (zie bijlagen). Op onderdelen gelden de activiteiten voor ieder projecttype (zie ook het PIVOT-rapport Infrastructuur en bouw van Rijkswaterstaat, concept januari 1995). De activiteiten zijn ingedeeld naar de hierboven gegeven onderwerpen.

(585)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G en /RWS  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan het uitvoeringsklaar maken en aanleggen van landelijke railwegen van nationaal belang (Betuweroute en HSL).  
Periode: 1988-

Opmerking: Voor de uitwerking, zie bijlage van dit rapport.

(586)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G en /RWS  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan het uitvoeringsklaar maken en aanleggen van landelijke railwegen.  
Periode: 1945-

Opmerking: Voor de uitwerking, zie bijlage 1.

(587)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G en /RWS  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan het uitvoeringsklaar maken en de bouw van halten en stations.  
Periode: 1945-

Opmerking: Voor de uitwerking, zie bijlage van dit rapport.

(588)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G en /RWS  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan het uitvoeringsklaar maken en de bouw van laad-, los- en overslagcentra.  
Periode: 1945-

Opmerking: Voor de uitwerking, zie bijlage van dit rapport.

(589)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G en /RWS  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan het uitvoeringsklaar maken en de bouw van spoortunnels en -bruggen (voor zover deze geen onderdeel zijn van nieuwe spoorlijnen).  
Periode: 1945-

Opmerking: Voor de uitwerking, zie bijlage van dit rapport.

(590)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G en /RWS  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan het uitvoeringsklaar maken en de realisering van capaciteitsverruimende maatregelen.  
Periode: 1945-

Opmerking: Voor de uitwerking, zie bijlage van dit rapport

(591)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G en /RWS

Handeling: Het leveren van bijdragen aan het uitvoeringsklaar maken en de realisering van programma's voor de beveiliging van spoorwegverkeer.

Periode: 1990-

Opmerking: Voor de uitwerking, zie bijlage van dit rapport.

#### 4.2.9 Instandhouding<sup>46</sup>

Met instandhouding wordt bedoeld:

het in stand houden van de gebruikswaarde en het kwaliteitsniveau van de bestaande infrastructuur en het uitvoeren van kleine verbeteringswerken.<sup>203</sup>

Bij het onderhoud van spoorwegen gaat het zowel om het handhaven van de juiste ligging als om het onderhoud van de constructiedelen. Het onderhoud geschiedt grosso modo op twee wijzen: door herstel van plaatselijke, incidentele gebreken en door systematische herziening van een aaneengesloten spoorgedeelte. Aan de basis van het onderhoudsprogramma liggen de jaarlijkse opmetingen door de bovenbouwmeetwagens en de doorlopende schouwen van het spoor.

Tot voor kort had het rijk alleen als financier met de instandhouding van de landelijke railinfrastructuur te maken.

Onderhoud en vervanging van railinfrastructuur vormden een onderdeel van de exploitatiekosten van de NS. Via de FOD, de Financiële bijdrage openbare dienstverplichtingen (zie verder hoofdstuk collectief personenvervoer), vergoedde de rijksoverheid de uitgaven die de NS voor onderhoud en voor afschrijvingen op NS-activa (reizigersvervoer) deed. De vergoeding van de afschrijvingskosten geschiedde op basis van historische uitgaafprijzen. De hieruit voortvloeiende problematiek is in de FIMT-regeling (1993) tot een vergelijk tussen rijksoverheid-NS gebracht. Het gaat overigens niet alleen om infrastructuur, maar ook om rollend materieel, gebouwen e.d.

Per 1 januari 1994 worden de uitgaven voor de instandhouding bekostigd uit het Infrastructuurfonds (zie par. 3 van het Besluit Infrastructuurfonds). De FOR-bijdrage (de opvolger van de FOD) omvat nu nog slechts een bijdrage voor exploitatie van reizigers- en goederenvervoer. De onderhoudskosten voor infrastructuur goederenvervoer worden nu 100 % vergoed.<sup>204</sup>

In het kader van de verzelfstandiging van de NS ontwikkelt DGV sinds enkele jaren een instandhoudingsbeleid m.b.t. de landelijke railinfrastructuur. Het resultaat wordt vastgelegd en verder ontwikkeld in meerjarige raamcontracten met de beheerder.

(592)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het sluiten van een overeenkomst met de NS over de afschrijving van vervangingsinvesteringen uit vreemd vermogen ten behoeve van reizigersvervoer.

Periode: 1987-1994

Product: Overeenkomst financiering investeringen voor de middellange termijn (FIMT) 1991, per 1 januari 1994 opgenomen in exploitatie-overeenkomst RONS 1993, annex 3.1.

Bron: EO RONS 1993, annex 3.1; Commissie Wijffels, Sporen voor straks, I-8; inl. mw. drs. K.J.E. Sleeking (DGV/CPV), 19 januari 1995; Bijl. HdTK 1991-1992, 22 300 XII, nr. 58, en 1992-1993, 22 800 XII, nr. 52; Rijksbegroting 1994, hoofdstuk XII, p. 187 en 190

(593)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het, samen met de NS-taakorganisaties Railinfrabeheer en Railned, uitwerken van beleidsmaatregelen ter implementatie van de NS verzelfstandiging 2e fase m.b.t. de instandhoudingsbeleid met betrekking tot het landelijk railnet.

Periode: 1993-1999  
Product: Beleidsnotities, meerjarige raamovereenkomst  
Opmerking: Het gaat onder meer om het vaststellen van kwaliteitsniveaus, bekostigingssystematiek, overlegstructuren, marktwerking en invoering van een gebruiksheffing.  
Bron: Besluit Infrastructuurfonds, art. 22; Commissie Wijffels, Sporen voor straks, p. II-25; V&W/MOVER, Planning infra-MOVER; V&W/MOVER, Kwartaalrapportage maart 1994, pp. 16-17

(594)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het samen met de taakorganisaties Railned en Railinfrabeheer bijstellen van het instandhoudingsbeleid en sluiten van langlopende instandhoudingscontracten.

Periode: 1998-

Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, schema 2; V&W/MOVER, Relatie DGV/NS infrastructuur

(595)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vaststellen van jaarlijkse bijdragen uit het Infrastructuurfonds voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijke (NS-)railnet.

Periode: 1994-

Product: Ramingen NS, beschikkingen

Opmerking: 1. De rijksbijdrage voor kapitaallasten en onderhoud wordt, uitgaande van een basisjaar en op grond van NS-ramingen van uitgaven en inkomsten, vastgesteld vóór ingang van het 'subsidiejaar' en in maandelijkse termijnen betaald.

2. Vanaf 1995 geschiedt de toewijzing via een jaarlijks instandhoudingscontract.

Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 17-19; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, pp. 27-28; V&W, Richtingwijzer, p. 10

(596)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI  
Handeling: Het betaalbaar stellen van bijdragen uit het Infrastructuurfonds voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijke (NS-)railnet.

Periode: 1994-

Product: Beschikkingen

Bron: Besluit Infrastructuurfonds, art. 20

(597)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI  
Handeling: Het uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van de bijdragen uit het Infrastructuurfonds voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijke (NS-)railnet.

Periode: 1994-

Product: Accountantsverklaringen op basis van jaarrekening en financiële verantwoording

Bron: Besluit Infrastructuurfonds, art. 21

#### 4.2.10 Benutting

Het (landelijke) spoorwegnet wordt in vergelijking met andere Europese landen relatief intensief benut.<sup>205</sup> Om twee redenen dreigde het spoorwegnet aan het einde van de jaren tachtig nog zwaarder belast te worden: rijk en NS wilden zowel de kwaliteit van het railvervoer verbeteren als het goederenvervoer per rail bevorderen. De beheerder en de overheid kunnen de capaciteit vergroten door uitbreiding (meer spoorwegen) of betere benutting (efficiënter gebruik van bestaande spoorwegen). Deze 'benuttingsmaatregelen' zijn goedkoper en sneller te verwezenlijken dan de aanleg van spoorwegen. Twee strategieën komen in aanmerking: het benutten van reservecapaciteit en het optimaliseren van het gebruik van de capaciteit. In het eerste geval verdeelt men de bestaande hoeveelheid goederen en personen op een andere wijze over de netwerken, door bij voorbeeld het goederenvervoer 's nachts te bevorderen, in het tweede geval intensiveert men het verkeer per tijdseenheid bij gelijkblijvende infrastructuur en verhoogt men het laadvermogen. Bij een selectieve benutting bevooroordeeld

men bepaalde groepen weggebruikers: vrachtverkeer, openbaar vervoer, carpoolers. In het SVV-II wordt een betere benutting van de bestaande infrastructuur als beleidsdoel gekozen.

Voor het spoorweginet zijn er verschillende benuttingsmaatregelen voorgesteld:<sup>206</sup>

- infrastructurele maatregelen, zoals inhaalsporen of verbreding van perrons;
- verkeerstechnische maatregelen, zoals de verbetering van de railverkeersgeleiding ('elektrisch zicht') en energievoorziening, inzet van 'fellere' treinen;
- vervoertechnische maatregelen, zoals de verhoging of verlenging van treinen;
- organisatorische maatregelen, zoals de verbetering van het bedieningsregime op rail-waterkruisingen, scheiding van treintypes (b.v. snel- en stoptreinen).

DGV financiert onderzoeksprojecten van de NS(-taakorganisaties) en anderen. In het MIT 1995-1999 worden twee studieprojecten genoemd, die de railverkeersleiding en de energievoorziening betreffen.<sup>207</sup> Daarnaast is DGV betrokken bij onderzoeksprojecten die een integraal karakter hebben (zie taakgebied integraal verkeer en vervoer), of waarbij Rijkswaterstaat het voortouw heeft (zie collectief personenvervoer). De uitvoering van aanbevolen maatregelen wordt eventueel gefinancierd en begeleid op de wijze die in de paragrafen 3 en 4 geschetst is.

(598)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI

Handeling: Het in overleg met de NS(-taakorganisaties) opzetten, begeleiden en evalueren van beleidsvoorbereidend onderzoek naar benuttingsmaatregelen voor railinfrastructuur.

Periode: 1992-

Opmerking: Uitgevoerde projecten:

- project Rail-Waterkruisingen: Sporen over of onder water en Richtlijnen voor het oplossen van knelpunten bij rail-waterkruisingen;
- project Capaciteit en benutting van railinfrastructuur (opdrachtgevers: havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam, DGSM).

Bron: V&W, MIT 1995-1999, p. 45; Dijkstra, Goederenvervoer

(599)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI

Handeling: Het in samenwerking met de NS(-taakorganisaties) opzetten, begeleiden en evalueren van beleidsuitvoerend onderzoek naar benuttingsmaatregelen voor railinfrastructuur.

Periode: 1992-

Opmerking: Het onderzoek kan per traject, knelpunt of maatregel worden uitgevoerd.

### 4.3. Infrastructuur voor lokaal en regionaal vervoer

#### 4.3.1. Algemeen

##### Begripsbepaling

Het rijk subsidieert de aanleg en het onderhoud van de lokale en regionale infrastructuur voor openbaar vervoer (stads- en streekvervoer). De financiële bijdragen worden verleend voor de volgende projecten:

aanleg, wijziging en inrichting van:

- railwegen: lokale en interlokale tramwegen, lokaalspoorwegen, metro's (officieel: stadsspoorwegen);
- voor openbaar vervoer bestemde rijstroken, vooral vrije busbanen;
- voorzieningen voor openbaar vervoer op of langs bestaande wegen, bij voorbeeld bovenleiding voor trolleybussen;

aanleg en verbetering van voorzieningen ter verbetering van de regelmaat en doorstroming van openbaar vervoer, bij voorbeeld apparatuur voor verkeerslichtenbeïnvloeding of 'vehicle control systems';

de bouw en verbetering van stations, stationsvoorpleinen en halten;

aanleg van voorzieningen in de directe nabijheid van stations of halten ter verbetering van de bereikbaarheid voor het overige verkeer, bij voorbeeld lang parkeerplaatsen voor openbaar vervoer-reizigers.<sup>208</sup>

Stadsspoorwegen (metro's) en lokaalspoorwegen liggen op een eigen baan. Stadsspoorwegen moeten afgesloten zijn, lokaalspoorwegen kunnen afgesloten worden.

### Regelgeving

De regelgeving t.a.v. van infraprojecten heeft op drie belangen betrekking:

- a. het verkeers- en vervoerbelang, de sectorale component;
- b. het belang van de ruimtelijke ordening en milieuhygiëne;
- c. het financiële belang.

#### *ad a:*

De spoorwegdiensten en het gebruik van de spoorwegen vallen onder de werking van de Spoorwegwet, Stb. 1875, 67, en de Locaalspoor- en tramwegwet (L.T.wet), Stb. 1900, 118. In de wetgeving maakt men een onderscheid tussen:

- spoorwegen waarop geen ander vervoer plaats heeft dan personenvervoer binnen één gemeente (in het spraakgebruik: tramwegen), alsmede de hiermee gelijkgestelde spoorwegen;
- lokaalspoorwegen;
- stadsspoorwegen of metro's;
- tramwegen.

Op spoorwegen voor personenvervoer binnen één gemeente zijn de Spoorwegwet en de L.T.wet niet van toepassing. Op die spoorwegen zijn regelgeving en toezicht overgelaten aan de gemeentebesturen (zie verder hoofdstuk railveiligheid).

De Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen 1917, Stb. 703 beoogde de aanleg van intercommunale 'tramwegen' op niet-rijkswegen te vergemakkelijken door de juridische en financiële beletselen uit de weg te ruimen. Het gaat hierbij om railwegen waarvoor het rijk al concessie verleend heeft. Lokale railwegen vallen hier buiten. De vergunning is op uitvoering van de aanleg gericht, de concessie, die ten grondslag ligt aan de vergunning(en), is meer op de exploitatie van de aan te leggen spoorweg gericht.<sup>209</sup>

Waar de spoorwegen samenvallen met voor het openbaar verkeer openstaande wegen is ook de Wegenverkeerswet van toepassing.

#### *ad b:*

De ruimtelijke planning en de waarborging van de milieuhygiëne zijn bovenal geregeld in:

- de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO), Stb. 1962, 286, gedeeltelijk herzien in 1985;
- de Wet op de milieuhygiëne (Stb. 1979, 442) en de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Stb. 1979, 442).

Het Besluit geluidshinder spoorwegen is van toepassing op de tram- en metrowegen die vallen onder de Locaalspoor- en tramwegwet (Stb. 1900, 118). Het gaat hierbij om de metrolijnen van Amsterdam en Rotterdam en om de Nieuwegijnlijn.<sup>210</sup>

#### *ad c:*

Algemene regels en procedures voor de verkrijging van rijksbijdragen voor infrastructuurprojecten zijn achtereenvolgens vastgelegd zijn in:

1967-1981

de Beschikking rijksbijdragen aan gemeenten voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en het openbaar vervoer in en om de steden, 3 maart 1967, Stcrt. 1967, 52, ingetrokken bij:

1981-1987

de Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen, Stcrt. 1981, nr. 200, ingetrokken bij:

1988-1993

het Besluit Personenvervoer, Stb. 1987, 506, hoofdstuk 10, vervallen per 1 januari 1994, en de hierop gebaseerde Nadere regels financiële bijdrage voor infrastructuur openbaar vervoer, Stcrt. 1988, 7; 1994-heden  
de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds, Stb. 1993, 319 en 629.

(600)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden van het ontwerp en de wijzigingen van de Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen.  
Periode: 1915-

(601)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ  
Handeling: Het vaststellen en aanpassen van bijdrageregelingen voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en openbaar vervoer in en om de steden.  
Periode: 1965-1987  
Product: 

- Beschikking rijksbijdragen 1967, Stcrt. 1967, 52 (Rijkswaterstaat is medeondertekenaar);
- Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen, Stcrt. 1981, nr. 200;
- Procedureafspraken met belanghebbenden, b.v. V&W/RWS, Rapport mogelijkheden procedures

(602)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen van richtlijnen voor het opstellen van verkeerscirculatieplannen in en rondom de steden.  
Periode: 1974-  
Product: Richtlijnen voor het opstellen van circulatieplannen, Stcrt. 1974, 79, en 1981, 200 (de richtlijnen 1981 zijn voorzien van een handleiding)

(603)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en WJZ  
Handeling: Het krachtens het Besluit personenvervoer stellen van nadere regels over de verlening van financiële bijdragen voor infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer.  
Periode: 1988-1993  
Product: Nadere regels financiële bijdrage voor infrastructuur openbaar vervoer, Stcrt. 1988, 7  
Opmerking: De nadere regeling geldt niet voor de aanvragen van de NS.  
Bron: Wet personenvervoer, art. 49 (vervallen 1 jan. 1994); Besluit Personenvervoer, art. 113

(604)

Actor: Minister van V&W/DGV/G en WJZ  
Handeling: Het krachtens de Wet Infrastructuurfonds bij ministeriële regeling stellen van nadere regels inzake bijdragen voor spoorwegaansluitingen voor goederenvervoer.  
Periode: 1994-  
Product: Tijdelijke Bijdrageregeling spoorwegaansluitingen, Stcrt. 1994, 245  
Bron: Besluit Infrastructuurfonds, art. 9, lid 5

- Voor de jaarlijkse ministeriële regelingen waarbij de bijdragen voor kapitaallasten en onderhoud van regionale en lokale railinfrastructuur worden vastgesteld, zie par. instandhouding.

#### 4.3.2. Aanleg en vernieuwing

##### Beleidskader

Voor het rijk zijn de lange en middellange termijnplannen richtsnoer bij de beoordeling van planningsinstrumenten van lagere overheden. Tot het beleidskader behoren:

- voor de lange termijn: de rijksnota's over verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieu (recentelijk SVV II, VINEX en NMP);
- voor de middellange termijn: het Meerjarenplan personenvervoer (MPP), daarna het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) en het Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR).

In de jaren zeventig werden bij de gemeenten en provincies planningsinstrumenten voor het verkeers- en vervoerbeleid ontwikkeld of van rijkswege verplicht gesteld.

Voor de middellange termijn wees de minister van V&W in 1974 het verkeerscirculatieplan (VCP) als planningsinstrument voor de steden aan. Het VCP was een voorwaarde voor het verkrijgen van rijks-subsidies voor verkeers- en vervoervoorzieningen en afdekking van exploitatietekorten van het lokale openbaar vervoer. In zijn standpuntbepaling gaf de minister aan, welke onderdelen van het VCP voor rijksbijdragen in aanmerking konden komen.

De lange termijnplanning van gemeenten, door middel van een verkeers- en vervoerplan (VVP), bleek lange tijd moeilijk te realiseren te zijn.

Een VVP bevat plannen voor de aanleg en uitbreiding van infrastructuur; een VCP gaat uit van de bestaande stratennet en parkeervoorzieningen.

Bij de provincies werden vanaf het begin van de jaren tachtig provinciale verkeers- en vervoerplannen (PVVP's) vastgesteld. In dezelfde jaren begonnen de vervoerregio's regionale verkeers- en vervoerplannen (RVVP's) op te stellen.<sup>211</sup> Vleugelplannen bestrijken het verkeers- en vervoerbeleid van twee of meer provincies (zie verder hoofdstuk integraal verkeers- en vervoerbeleid).

Alle planningsvormen bestaan voor een deel uit beleidsdoelstellingen en voor een ander deel uit een uitvoeringsprogramma.

Over de diverse plannen voeren de lagere overheden overleg met de regionale vertegenwoordiger van Verkeer en Waterstaat, de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat (voorheen de rijkshoofdinspecteur van het Verkeer), en met vertegenwoordigers van de Ministeries van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en Economische Zaken.

Keerzijde van de verkeers- en vervoerplannen zijn de ruimtelijke termijnplannen van provincie, regio en gemeente: streekplannen, structuurplannen, bestemmingsplannen e.d.

(605)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het overleggen en adviseren over het ontwerp en toetsen van vastgestelde gemeentelijke en provinciale verkeers- en vervoerplannen, verkeerscirculatieplannen of andere meerjarenprogramma's.  
Periode: 1965-  
Product: Overlegbijdragen, adviezen, standpuntbepalingen op basis van VCP en raadsbesluit  
Bron: MPP 1984-1988, pp. 8-9; Ministeriële regeling verkeerscirculatieplan 1981

(606)

Actor: Minister van V&W/DGV/G en CP  
Handeling: Het leveren van bijdragen, voor zover het de aanleg van infrastructuur voor het regionaal en lokaal vervoer betreft, aan nationale lange termijnprogramma's.  
Periode: 1975-

Opmerking: Bijdragen aan SVV, VINEX, NMP2, nota's over de ruimtelijke ordening en volkshuisvesting.

(607)

Actor: Minister van V&W/DGV/G en CP  
Handeling: Het leveren van bijdragen, voor zover het de aanleg van infrastructuur voor het regionaal en lokaal vervoer betreft, ten behoeve van de middellange termijnplanning van het rijk ten aanzien van het verkeers- en vervoerbeleid.  
Periode: 1970-  
Product: Bijdragen aan MPP en MIT

- Voor de handelingen met betrekking tot de termijnplanning, zie rapport integraal verkeers- en vervoerbeleid.

### Planning van projecten

Bij de ontwikkeling en uitvoering van projecten kan men drie fasen onderscheiden:

1. de oriëntatie- en studiefase
2. de ontwikkelings- en ontwerp-fase
3. de uitvoeringsfase.

De eerste fase wordt afgesloten met de standpuntbepaling van de bestuurlijk betrokkenen ten aanzien van de noodzaak van een nieuwe verbinding: al of niet doorgaan. In fase 2 worden de plannen in ruimtelijk, technisch, financieel en juridisch opzicht uitgewerkt. In concreto betekent dit:

- het planologisch voorbereiden van de werken, dat wil zeggen het voorbereiden en vaststellen van een tracé en het daartoe aanpassen/uitwerken van streekplannen, gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen en RVVP's;
- het in technische zin uitvoeringsgereed maken, d.w.z. het ontwerpen en bestekklaar maken van het project, tevens het bouwrijp maken van de locatie(s);
- het financieel 'rondkrijgen' van het project, onder meer door bij het rijk de benodigde gelden los te krijgen (zie par. financiering van projecten);
- het aanbesteden van het werk.

Bij de planning van niet landelijke infrastructuurprojecten heeft het rijk in de meeste gevallen vooral een vervoerspolitieke en financiële inbreng. Voor deze infrastructuur zijn namelijk de provincies, gemeenten en vervoerregio's (in oprichting) verantwoordelijk. Daarnaast maken enkele wettelijke bepalingen vooroverleg met het rijk noodzakelijk, bij voorbeeld aangaande de aanwijzing van de halten of stations. Om deze redenen kunnen vertegenwoordigers van de rijksoverheid (RWS en VROM) in de planningsorganisatie van vooral grote projecten opgenomen worden.

De tracés van sneltram en metrolijnen worden in het kader van een ruimtelijk plan vastgesteld. Hieraan kan sinds 1987 in bepaalde gevallen een milieueffectrapportage (m.e.r.) gekoppeld worden. Dit is het geval als de railverbinding zich 5 km of meer buiten de bebouwde uitstrekt. In de praktijk vinden er echter geen m.e.r.'s plaats, omdat de infrastructuur van stads- en streekvervoer gebundeld wordt met bestaande wegen of spoorwegen, of omdat de nieuwe infrastructuur op oudere tracés wordt gelegd. Beide procedures zijn een aangelegenheid van gemeente, provincie en VROM. Tegen de ruimtelijke plannen staat kroonberoep open.<sup>212</sup>

(608)

Actor: Minister van V&W/RWS en /DGV  
 Handeling: Het leveren van bijdragen aan de projectontwikkeling van sneltram- en metroverbindingen.  
 Periode: 1975-  
 Product: Bijdragen aan haalbaarheidsstudies, onderzoeksrapporten, infrastructuurplannen, beleidsplannen  
 Opmerking: Voorbeelden van recente projecten: Zuid-Tangent ten westen en zuiden van Amsterdam, Infrastructuur IJ, Project 3 metrotracés in de vervoerregio Rotterdam.  
 Bron: Diverse studies

(609)

Actor: Minister van V&W/RWS en /DGV  
 Handeling: Het vaststellen van tracébesluiten voor de aanleg of uitbreiding van metro- en sneltramlijnen en het in verband hiermee begeleiden van de m.e.r.  
 Periode: 1975-  
 Product: Tracébesluiten, richtlijnen voor de Commissie m.e.r., reacties van lagere overheden en belanghebbenden  
 Opmerking: In de praktijk maakt de minister van deze bevoegdheid geen gebruik.  
 Bron: Handleiding m.e.r., pp. 200, 258-260

(610)



Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het geven van ambtsberichten inzake kroonberoepen tegen bestemmings- en streekplannen ten behoeve van de aanleg en wijziging van infrastructuur voor stads- en streekvervoer.

Periode: 1962-  
Product: Ambtsberichten en andere processtukken  
Bron: V&W, Tracéwet, p. 14

(611)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ en RWS/HW  
Handeling: Het voorbereiden van een koninklijk besluit voor de onteigening van gronden ten behoeve van infrastructuur voor stads- en streekvervoer.

Periode: 1945-

Opmerking: Het koninklijk besluit wordt in de Staatscourant gepubliceerd.

Bron: Onteigeningswet; Quee, Grondverwerving, pp. 47-48

(612)

Actor: Minister van V&W/RWS  
Handeling: Het verlenen van vergunningen en andere beschikkingen benodigd voor de uitvoering van de infrastructuur voor stads- en streekvervoer.

Periode: 1945-

Product: Vergunningen Wet oppervlaktewater, Afvalstoffenwet, Wet bodembescherming e.d.

Opmerking: Voor vergunning- en ontheffingverlening door de RVI, zie hoofdstuk railveiligheid

(613)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het aanwijzen van de plaatsen van halten en stations voor interlokale trams.

Periode: 1875-

Product: Beschikkingen

Bron: Spoorwegwet 1875, art. 25; Exploitatieconcessie sneltram Utrecht 1983, art. II, lid 2

(614)

Actor: Minister van VROM e.a. ministers  
Handeling: Het, in overleg met de minister van V&W,<sup>213</sup> verlenen van vergunningen en ontheffingen benodigd voor de realisering van infrastructuur voor stads- en streekvervoer.

Periode: 1945-

Product: Vergunningen, ontheffingen

Opmerking: Het gaat om vergunningen en ontheffingen die bij de desbetreffende minister aangevraagd zijn krachtens de:

- Natuurbeschermingswet: minister van LNV;
- Monumentenwet: minister van WVC
- Boswet: directeur Staatsbosbeheer.

Bron: Tracéwet, art. 20

(615)

Actor: Minister van V&W/RWS  
Handeling: Het adviseren van andere ministers en lagere overheden bij het verlenen van vergunningen, ontheffingen e.d. bij de aanleg van metro- en sneltramlijnen.

Periode: 1945-

Product: Adviezen t.b.v. beschikkingen

Opmerking: Te denken valt aan adviezen van de minister van V&W i.v.m. de ontheffing door de minister van VROM van de vereisten krachtens de Wet geluidshinder.

Bron: Besluit geluidshinder spoorwegen, art. 24

(616)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het vanwege de Kroon verlenen van concessies voor de aanleg/uitbreiding van spoorwegen

Periode: 1900-1988  
Product: Beschikkingen  
Overlegkader: Gedeputeerde Staten  
Bron: L.T.wet 1900, gewijzigd 1980, art. 2; Machtigingswet spoorwegbedrijf 1937, art. 6; Concessie NS 1938; Concessie uitoefening dienst havenspoorweg Rotterdam Linker Maasoever 1979, art. 4; Exploitatieconcessie sneltram Utrecht 1983

(617)

Actor: Minister van V&W/RWS  
Handeling: Het voeren van overleg met Gedeputeerde Staten over de ontwerp-vergunning door GS tot aanleg en/of instandhouding van spoorwegen op niet-rijkswegen waarvoor van rijkswege concessie verleend is.

Periode: 1917-

Opmerking: RWS, voorheen ook de RVI, is vertegenwoordigd in de Hoorcommissie uit Gedeputeerde Staten.

Bron: Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen 1917, art. 2

(618)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het behandelen van kroonberoepen tegen beschikkingen van Gedeputeerde Staten op aanvragen om vergunning tot aanleg en/of instandhouding van spoorwegen waarvoor van rijkswege concessie verleend is, op niet-rijkswegen.

Periode: 1917-

Product: Ambtsberichten

Bron: Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen 1917, art. 3

(619)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD's  
Handeling: Het opsporen van overtredingen van de Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen.

Periode: 1925-

Opmerking: Bevoegde ambtenaren zijn: de hoofdingenieurs, ingenieurs, adj.-ingenieurs, hoofd-opzichters en opzichters van de provinciale waterstaat.

Bron: Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen 1917, gewijzigd 1925, art. 9

(620)

Actor: Minister van V&W/DGV en /RWS/RD's  
Handeling: Het goedkeuren van bestek en aanbestedingsvorm van de werken, leveringen en dienstverlening voor spoorwegprojecten.

Periode: 1945-

Bron: Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen 1981, art. 11; De Hoo, Besluitvorming, pp. 79-80 en bijl. VI; V&W, Informatieprofiel

### Financiering van projecten

De bijdragen worden tot 1988 toegekend aan de gemeenten en (na 1981) ook aan de provincies. Vanaf 1988 worden rijksbijdragen verstrekt aan gemeenten, provincies, openbare lichamen van een gemeenschappelijke regeling, andere openbare lichamen en aan openbaar vervoerbedrijven.

De procedure voor de afzonderlijk projectaanvragen verloopt na 1975 in grote lijnen als volgt:<sup>214</sup>

- aanvraag gemeente etc. aan de minister;
- adviesaanvraag bij de HID Rijkswaterstaat, voorheen de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer in de betrokken regio;
- in de periode 1975-1985: opstellen preadviezen door de Hoofddirectie Rijkswaterstaat en DGV-centraal voor behandeling in de Commissie;
- in de periode 1975-1985: behandeling in de Commissie en advisering minister;
- sedert 1988: bij interlokale projecten adviesaanvraag bij Gedeputeerde Staten;

- benodigd overleg RVI (later RWS/IVV-eenheid) en DGV-centraal in de Steungroep Infrastructuur (SIS): standpuntbepaling DGV-centraal;
- nadere beoordeling en beslissing minister.

De aanvragen worden sedert 1992 gewoonlijk in eerste aanleg behandeld door de zg. IVV-eenheden bij de regionale directies van Rijkswaterstaat. Deze eenheden (voorheen de districten van de RVI) behartigen na de afronding van het deconcentratieproces binnen Verkeer en Waterstaat de regionale taken en belangen van DGV. Bij grote projecten is DGV/CPV met het oog op budgettaire consequenties reeds in een vroeg stadium bij de behandeling betrokken.

De interne procedure voor de behandeling, beoordeling en begeleiding van rijksbijdragen voor OV-infrastructuur, in het bijzonder het stads- en streekvervoer, is circa 1990 vastgelegd in de Handleiding infrastructuur bijdragen openbaar vervoer (HIBOV). Hierin zijn bij voorbeeld de afspraken met Rijkswaterstaat over de toe- en berekening van kosten van OV-voorzieningen op rijkswegen opgenomen. De projecten worden getoetst op inpasbaarheid in het beleidskader en op een aantal criteria.<sup>215</sup>

Bij de toekenning van rijksbijdragen voor lokaal en regionaal vervoer genieten de vervoerregio's bedoeld in de Kaderwet bestuur in verandering (Stb. 1994, 396), bepaalde voorrechten. De voorkeursbehandeling geldt onder meer bij subsidieaanvragen voor zg. kleine projecten: projecten die (ieder) minder dan 25 miljoen gulden bedragen. In zo'n geval kan de minister voor een aantal kleine projecten een gebundelde doeluitkering (GDU) van ten hoogste 25 miljoen gulden geven. Deze GDU heeft verschillende voordelen. De GDU is overigens niet alleen voor openbaar vervoer, maar ook voor de fiets en de verkeersveiligheid bestemd. Bovendien genieten grote projecten die ingekaderd zijn in een regionaal verkeers- en vervoerplan, voorrang boven de projecten van niet vervoerregio's. Het is de bedoeling dat in de toekomst de aanvragen voor bijdragen aan lokale en regionale infrastructuur via de vervoerregio's zullen verlopen.<sup>216</sup> Het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) en de Stadsregio Rotterdam zullen het eerst als vervoerregio erkend worden.

Subsidiëring van rijksbijdragen in verkeers- en vervoervoorzieningen geschiedt zoveel mogelijk in overleg met de minister van VROM, die beslist in aanvragen voor subsidies voor stadssanering en stadsvernieuwing en - vanaf de jaren zeventig - voor maatregelen tegen geluidshinder. Voor aansluitingen van het openbaar vervoer op nieuwe bouwlocaties, al dan niet geïntegreerd met het railnet van de Nederlandse Spoorwegen, is eveneens afstemming met VROM vereist; recentelijk gebeurt dit in de vorm van VINEX-afspraken (zie verder hoofdstuk integraal verkeers- en vervoerbeleid). Projecten met een hoog milieugehalte kunnen eveneens door VROM medegefinancierd worden, zo bij voorbeeld de trolleyficatie van een lijn in Arnhem.

Ambtelijke (interdepartementale) overleg- en advieskaders zijn:

- de Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoervoorzieningen (CBVV);
- Coördinatiecommissie Stadsvernieuwing (CCSV), ingesteld bij de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing, Sbt. 1984, 406;
- Interdepartementale Commissie Groeikernen en Groeisteden (ICOG), ingesteld bij Besluit van 25 maart 1977, Stcrt. 79.

De eerste commissie valt onder de minister van V&W (zie ook handeling), de twee andere onder die van de minister van VROM.

Met de belangenorganisaties (BOV, BOS, ESO) vindt regelmatig overleg plaats over de behoefte aan middelen voor infrastructuur bij streekvervoer (MPP 1988-1992, p. 21).

De handelingen zijn in drie perioden ingedeeld:

- 1987 (Rijksbijdrageregelingen 1967 en 1981)
- 1993 (Wet en Besluit personenvervoer)
- vanaf 1994 (Wet en besluit Infrastructuurfonds).

De handelingen met betrekking tot de bijdragen voor onderhoud en kapitaallasten die niet à fonds perdu gefinancierd zijn, zijn in het deel instandhouding geplaatst.

#### a. Algemeen

(621)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het maken van afspraken met RWS over de toe- en verrekening van kosten voor

OV-voorzieningen op rijkswegen.  
Periode: 1950-  
Product: Aanschrijvingen aan de HID's van regionale directies  
Bron: HIBOV, bijl. 2.1.1.A

(622)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het adviseren over bij Rijkswaterstaat ingediende aanvragen voor rijksbijdragen in wegverkeersvoorzieningen die raken aan OV-voorzieningen.  
Periode: 1950-  
Bron: V&W, HIBOV, p. 4.5-1

(623)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opstellen en bijhouden van beleidsregels (criteria, procedures) voor de behandeling, beoordeling en begeleiding van rijksbijdragen voor infrastructuurprojecten voor lokaal en regionaal openbaar vervoer.  
Periode: 1988-  
Product: '4x2'-rapport, (losbladige) Handleiding infrastructuur bijdragen openbaar vervoer (HIBOV 1991), en ondersteunende instrumenten, b.v. de rapportage over prioriteiten-systeem openbaar vervoer (PIOV) en FPI-checklists  
Opmerking: In 1994/95 wordt versie 2 van HIBOV voorbereid.  
Bron: Inl. drs. B.L.J. Eijbergen (DGV/CPV-I), 16 februari 1995; V&W, HIBOV

(624)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het opzetten en bijhouden van een projectadministratiesysteem voor de planning en voortgangscntrole van projecten voor openbaar vervoer en goederenvervoer.  
Periode: 1990-  
Product: Handboek infraplanner versie 1.5.  
Opmerking: 1. "De infraplanner is een informatiesysteem waarmee zowel "centraal" als "in de regio" projecten kunnen worden gepland en gevolgd, zowel in de voorbereidings- als in de uitvoeringsfase."  
2. Tot nog toe zijn alle mutaties in de database oproepbaar.  
Bron: Inl. H. Kemper (DGV/CPV-I), 16 februari 1995

#### b. Periode 1945-1987

(625)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op basis van de Rijksbijdragenregeling 1967 beoordelen van en beslissen over aanvragen voor subsidies voor het opstellen van verkeers- en vervoersplannen.  
Periode: 1967-1987  
Product: Beschikkingen op grond van ingediend plan voor onderzoeksmethodiek, kaart en kostenraming  
Bron: Rijksbijdragenregeling 1967, art. 11

(626)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op basis van de Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981 beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van sneltram- en metrolijnen.  
Periode: 1967-1987  
Product: Beschikkingen op grond van ingediende stukken, zoals plan, kostenraming, uitvoeringsschema etc., verkeers- en vervoersplan (tot 1981 voorgeschreven), verkeerscirculatieplan  
Bron: Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981

(627)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op basis van de Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981 beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van tramlijnen en vrije busbanen.

Periode: 1967-1987  
Product: Zie hierboven  
Bron: Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981

(628)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op basis van de Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981 beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de bouw van voor het openbaar vervoer bestemde (delen van) kunstwerken.

Periode: 1967-1987  
Product: Zie hierboven

(629)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op basis van de Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981 beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van voorzieningen ter verbetering van de regelmaat en doorstroming van openbaar vervoer.

Periode: 1967-1987  
Product: Zie hierboven  
Bron: Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981

(630)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op basis van de Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981 beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de bouw van stations, stationsvoorzieningen en halten.

Periode: 1967-1987  
Product: Zie hierboven  
Bron: Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981

(631)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op basis van de Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981 beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van parkeer- en reisvoorzieningen in de directe nabijheid van stations of halten.

Periode: 1967-1987  
Product: Zie hierboven  
Bron: Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981

(632)

Actor: Commissie (interdepartementale) Bijdragen Verkeers- en Vervoervoorzieningen (CBVV)  
Handeling: Het afstemmen tussen de verantwoordelijke diensten en (gevraagd) adviseren van de minister van V&W over de verlening van rijksbijdragen in verkeers- en vervoervoorzieningen van provincies en gemeenten.

Periode: 1975-ca. 1990  
Product: Adviezen over subsidieverzoeken  
Opmerking: Ingesteld bij beschikking van de minister van V&W van 1 september 1975.  
Samenstelling:  
- voorzitter: voorzitter van de Stuurgroep Verkeer en Vervoer (V&W);  
- secretaris: mdw. DGV;  
- leden: 3 V&W, 3 VROM, 1 BiZa.

Bron: SIC, Interimrapport II, 2, p. 102

(633)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI en /RWS  
Handeling: Het betaalbaar stellen van rijksbijdragen ten behoeve van infrastructuur voor stads- en streekvervoer.  
Periode: 1967-1987  
Product: Betalingsopdrachten op basis van betalingsschema's, voortgangsrapportages en kwartaaldeclaraties NS, nacalculaties V&W  
Bron: Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981

(634)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI  
Handeling: Het uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van rijksbijdragen ten behoeve van infrastructuur voor stads- en streekvervoer.  
Periode: 1967-1987  
Product: Betalingsopdrachten en controlerapporten op basis van kwartaalrapportages, accountantantsrapporten  
Bron: Rijksbijdragenregeling 1967 en 1981

(635)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het behandelen van bezwaarschriften en leveren van bijdragen in de beroepschriftenprocedure voor de Raad van State.  
Periode: 1967-1987

### c. Periode 1988-1993

(636)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit personenvervoer beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van sneltram- en metrolijnen.  
Periode: 1988-1993  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: WPV 1987, art. 48; Besluit Personenvervoer, hoofdstuk 10, art. 106

(637)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit Infrastructuurfonds beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van tramlijnen en vrije busbanen.  
Periode: 1988-1993  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, pp. 38-41

(638)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit personenvervoer beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in gebiedsgewijs aangepakte projecten t.b.v. de ontsluiting van grote werkgelegenheden centra.  
Periode: 1988-1993  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Opmerking: Voorbeelden: Gebiedsgewijze Aanpak Schiphol (GAS) en Gebiedsgewijze Aanpak [Amsterdam] Zuidoost (GAZO)  
Bron: WPV 1987, art. 48; Besluit Personenvervoer, hoofdstuk 10, art. 106; V&W, MIT 1993-1997, p. 50

(639)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit personenvervoer beoordelen van en beslissen over

aanvragen voor investeringsbijdragen in de bouw van voor het openbaar vervoer bestemde (delen van) kunstwerken.

Periode: 1988-1993  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)

(640)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit personenvervoer beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van voorzieningen ter verbetering van de regelmaat en doorstroming van openbaar vervoer.

Periode: 1988-1993  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Opmerking: Een voorbeeld is het Haagse project Doorstroming, Regelmaat en Stiptheid.  
Bron: WPV 1987, art. 48; Besluit Personenvervoer, hoofdstuk 10, art. 106; V&W, MIT 1993-1997, p. 50

(641)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit personenvervoer beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de bouw van stations, stationsvoorpleinen en halten.

Periode: 1988-1993  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: WPV 1987, art. 48; Besluit Personenvervoer, hoofdstuk 10, art. 106

(642)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit personenvervoer beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van parkeer- en reisvoorzieningen in de directe nabijheid van stations of halten.

Periode: 1988-1993  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: WPV 1987, art. 48; Besluit Personenvervoer, hoofdstuk 10, art. 106

(643)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI  
Handeling: Het betaalbaar stellen en uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van rijksbijdragen ten behoeve van infrastructuur voor openbaar vervoer.

Periode: 1988-1993  
Product: Betalingsopdrachten en controlerapporten op basis van declaraties, betalings-schema's, kwartaalrapportages  
Bron: Nadere regels financiële bijdrage voor infrastructuur openbaar vervoer; V&W, HI-BOV, p. 4.2

(644)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het behandelen van bezwaarschriften en leveren van bijdragen in de beroepschriftenprocedure voor de Raad van State.

Periode: 1988-1993  
Bron: V&W, HIBOV, p. 6.0-1

\* Zie ook rapport integraal verkeers- en vervoerbeleid: par. Bereikbaarheidsplan Randstad.

#### d. Periode vanaf 1994

(645)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit Infrastructuurfonds beoordelen van en beslissen

over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van sneltram- en metrolijnen.  
Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, pp. 38-41

(646)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit Infrastructuurfonds beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van tramlijnen en vrije busbanen.  
Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, pp. 38-41

(647)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit Infrastructuurfonds beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in gebiedsgewijs aangepakte projecten t.b.v. de ontsluiting van grote werkgelegenheidscentra.  
Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Opmerking: Voor voorbeelden, zie periode 1988-1993  
Bron: V&W, MIT 1993-1997, p. 50

(648)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit Infrastructuurfonds beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de bouw van voor het openbaar vervoer bestemde (delen van) kunstwerken.  
Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; V&W, MIT 1994-1998, p. 59

(649)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit Infrastructuurfonds beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van voorzieningen ter verbetering van de regelmaat en doorstroming van openbaar vervoer.  
Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, pp. 38-41

(650)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit Infrastructuurfonds beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de bouw en verbetering van stations, stationsvoorpleinen en halten.  
Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, pp. 38-41

(651)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op grond van de Wet/Besluit Infrastructuurfonds beoordelen van en beslissen over aanvragen voor investeringsbijdragen in de aanleg van parkeer- en reisvoorzie-



- ningen in de directe nabijheid van stations of halten.
- Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 4-16; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, pp. 38-41
- (652)  
Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het beoordelen en beslissen over aanvragen voor bijdragen aangevraagd door vervoerregio's ten laste van het Infrastructuurfonds, voor de versnelde uitvoering van VINEX/RVVP-projecten.
- Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 29-41
- (653)  
Actor: Minister van V&W/DGV/SP  
Handeling: Het beoordelen en beslissen over aanvragen voor bijdragen aangevraagd door vervoerregio's ten laste van het Infrastructuurfonds, voor gebundelde investeringsprojecten met een gezamenlijke waarde van ten hoogste 25 miljoen gulden (zg. doeluitkeringen) of voor eigen bijdragen in 'grote' investeringsprojecten.
- Periode: 1994-  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende stukken (zie toelichting)  
Opmerking: 1. De doeluitkering heeft een looptijd van 4 jaar.  
2. De GDU's worden voorlopig ook via de provincies uitgekeerd aan de gemeenten in niet-BON-gebieden.
- Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 29-41; Bijl. HDTK 1994-1995, 23 198, nr. 5
- (654)  
Actor: Minister van V&W/DGV/G  
Handeling: Het beoordelen en beslissen over aanvragen voor bijdragen uit het Infrastructuurfonds voor spoorwegaansluitingen op/naar bedrijfsterreinen of havengebieden ten behoeve van het goederenvervoer.
- Periode: 1995-2000  
Product: Beschikkingen op basis van ingediende gegevens betreffende:  
- onderbouwing van het project;  
- overzicht van de financiering van het project;  
- vervoergarantie tussen vervoerder en verlader;  
- overzicht van alle voorbereidende (planologische) maatregelen;  
- gegevens en bescheiden art. 4 Besluit Infrastructuurfonds
- Opmerking: De aanvraag wordt ingediend door tussenkomst van de HID van Rijkswaterstaat in de betrokken regio.
- Bron: Besluit Infrastructuurfonds, art. 9, lid 5; Tijdelijke bijdrageregeling spoorwegaansluitingen 1994
- (655)  
Actor: Minister van V&W/DGV/FPI  
Handeling: Het betaalbaar stellen en uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van rijksbijdragen ten behoeve van infrastructuur voor lokaal en regionaal openbaar vervoer.
- Periode: 1994-  
Product: Betalingsopdrachten en controlerapporten op basis van betalingschema's, kwartaalrapportages, accountantsverklaringen e.d.
- Bron: Besluit Infrastructuurfonds, art. 9, lid 5, art. 13-16, 39-40; Tijdelijke bijdrageregeling spoorwegaansluitingen 1994
- (656)  
Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het behandelen van bezwaarschriften en leveren van bijdragen in de beroepschrijf-

tenprocedure voor de Raad van State.  
Periode: 1967-

### Evaluatie van projecten

(657)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en/RWS  
Handeling: Het opzetten en begeleiden van evaluatieonderzoeken naar de effecten van OV-  
infrastructuurprojecten.

Periode: 1990-

Opmerking: 1. Voorbeelden: evaluatieonderzoeken naar de Zuidtak van de ringspoorlijn bij Am-  
sterdam, de Buitenveldert-tramlijn en de sneltram Capelle.  
2. De onderzoeken worden begeleid door DGV, AVV en de betrokken vervoerbedrij-  
ven en gemeenten.

Bron: Inl. mr. P.L.J. Cornelissen (DGV/CPV/CPV-I), 22 februari 1995; HIBOV, hoofdstuk 5

### **4.3.3. Instandhouding**

In de jaren zeventig en tachtig kregen gemeenten en streekvervoerbedrijven steeds meer uitsluitend voor openbaar vervoer bestemde infrastructuur in beheer (tunnels, busbanen e.d.). Tot eind 1994 drukten de beheerskosten hiervan (onderhoud en afschrijving eigen investeringen) op de exploitatie van de vervoerbedrijven. Ongeveer 1 % van de rijksbijdragen voor exploitatie van het openbaar ver-  
voer was bestemd voor de financiering van kleine infraprojecten en dekking van onderhoudskosten.<sup>217</sup>

Sinds 1994 zijn de onderhoudskosten op grond van het Besluit Infrastructuurfonds 1994 van de ex-  
ploitatiekosten afgescheiden. De bijdragen worden jaarlijks bij ministeriële regeling vastgesteld. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt naar tram en naar metro/sneltram. De onderhoudskosten van de  
sneltram Utrecht-Nieuwegijn (SUN), waarvan de lijn door de NS beheerd wordt, vallen niet onder deze  
regeling.

(658)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het bij ministeriële regeling per gemeente of regionaal openbaar lichaam vaststellen  
van jaarlijkse bijdragen uit het Infrastructuurfonds voor het onderhoud van regionale  
en lokale railinfrastructuur voor trams, sneltrams en metro's.

Periode: 1994-

Product: Ministeriële regelingen met bijlagen, jaarlijks vast te stellen: b.v. Regeling onderhoud  
... infrastructuur 1995

Opmerking: Onder metro of sneltram vallen de railverbindingen:  
- Amsterdam CS-Gein/Gaasperdam en Amstelveen-Zuid;  
- Rotterdam CS-Spijkenisse;  
- Rotterdam Marconiplein-Ommoord, Zevenkamp en Capelle a/d IJssel.

Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 23-26, 38; bijl.  
HdTK 1993-1994, 23 400 hoofdstuk A, nr. 2, pp. 41-42; zie verder onder producten

(659)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het vaststellen van jaarlijkse bijdragen uit het Infrastructuurfonds voor de afkoop van  
'oude' kapitaallasten van regionale en lokale railinfrastructuur voor tram of metro.

Periode: 1995-

Opmerking: Per 23 februari 1995 was er nog geen aparte regeling voor de afkoop van oude ka-  
pitaallasten vastgesteld.

Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 27, zoals gewijzigd  
bij Besluit van 18 augustus 1994; Regeling onderhoud ... infrastructuur 1995, NvT,  
punt 2.

(660)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het vaststellen van jaarlijkse bijdragen uit het Infrastructuurfonds voor de afkoop van 'oude' kapitaallasten van infrastructuur voor trolleybussen.

Periode: 1995-

Opmerking: Per 23 februari 1995 was er nog geen aparte regeling voor de afkoop van oude kapitaallasten vastgesteld.

Bron: Wet Infrastructuurfonds, art. 8-10; Besluit Infrastructuurfonds, art. 27, zoals gewijzigd bij Besluit van 18 augustus 1994; Regeling kosten ... openbaar vervoer 1995, NvT, punt 1.2; Regeling onderhoud ... infrastructuur 1995

(661)

Actor: Minister van V&W/DGV/FPI

Handeling: Het betaalbaar stellen en uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van rijksbijdragen voor het onderhoud van lokale en regionale infrastructuur en ten behoeve van oude kapitaallasten.

Periode: 1994-

Bron: Infrastructuurfonds, art. 24-27

## 5. SPOORWEGVEILIGHEID

### 5.1. Inleiding

Onder 'spoorwegveiligheid' wordt in dit hoofdstuk de technische veiligheid van het railverkeerssysteem verstaan. De 'vervoersveiligheid' (b.v. sociale veiligheid, vervoer van gevaarlijke stoffen) wordt in andere hoofdstukken behandeld.<sup>218</sup> Gezien de verantwoordelijkheid van het rijk gaat het primair om de spoorwegveiligheid van het landelijke en regionale railverkeerssysteem. Voor de lokale railwegen berust de zorg in de praktijk bij de lokale overheden en vervoerbedrijven. Wel wordt er de laatste tijd overwogen op rijksniveau veiligheidsvoorschriften aan het lokale railsysteem te stellen. Buiten beschouwing blijven verder de weggebonden openbaar vervoerssystemen (taxi, stads- en streekbussen). Deze vervoersvormen vallen onder de algemene wegenverkeerswetgeving. De aanleg van veiligheidsvoorzieningen in de infrastructuur is behandeld in het deel III (infrastructuur).

De kaders voor de hierboven omschreven spoorwegveiligheid worden achtereenvolgens bepaald door het beleid en voorschriften van de rijksoverheid, de taakverdeling tussen overheid en vervoerbedrijven, en tenslotte door de interne voorschriften van de vervoerbedrijven. Deze onderwerpen komen ter sprake in de paragrafen over het beleids- en organisatorisch kader en over de regelgeving. Omdat de regelgeving samenhangt met de verschillende categorieën spoorwegen, is hiervan een typologie gegeven. De handhaving van de voorschriften van de rijksoverheid komt ter sprake in de paragraaf spoorwegtoezicht rijksoverheid. Daarop volgen paragrafen over het ongevallenonderzoek door de Spoorwegongevallenraad, en de internationale samenwerking op het gebied van de spoorwegveiligheid.

### 5.2. Beleids- en organisatorisch kader<sup>219</sup>

Het beleid inzake de verkeersveiligheid is een primaire verantwoordelijkheid van de minister van V&W. Hierin wordt de minister sinds 1977 geadviseerd door (Voorlopige) de Raad voor de Verkeersveiligheid. De verantwoordelijkheid van de minister raakt op bepaalde deelterreinen aan die van andere ministers: zo is de minister van Justitie verantwoordelijk voor de handhaving van de verkeerswetgeving, de minister van Sociale Zaken is eerst verantwoordelijk voor de Arbeidswetgeving en de uitvoering daarvan, en de minister van VROM komt op voor de facetten ruimtelijke ordening en milieubeheer.

Binnen Verkeer en Waterstaat berust het beleid inzake de verkeersveiligheid bij de hoofdafdeling Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat. Het gaat hierbij om het algemene beleid en het weggebonden verkeer. De keuring van voertuigen, waaronder de veiligheidskeuring van autobussen, berust bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

De minister van V&W, namens deze de directeur-generaal voor het Vervoer, stelt het beleid inzake de spoorwegveiligheid vast. Als doelstelling van het beleid is kort geleden geformuleerd: een "optimaal veilig spoorwegsysteem en veilig railvervoer tegen aanvaardbare kosten."<sup>220</sup> De beleidsmatige kant van de spoorwegveiligheid wordt sedert 1993 door de directie Collectief Personenvervoer behartigd. Het rijkstoezicht op de spoorwegen, dat in 1860 werd ingesteld, valt sinds 1936 onder de Rijksverkeersinspectie (zie par. spoorwegtoezicht). Hoofd hiervan is een directeur, die onder het gezag van de directeur-generaal voor het Vervoer valt. De 'dagelijkse' zorg voor de spoorwegveiligheid is sinds 1923 in belangrijke mate gedelegeerd aan de spoorwegbedrijven. De Spoorwegongevallenraad (SOR) stelt onafhankelijke onderzoeken in naar spoorwegongevallen. De hulpverlening bij ernstige ongelukken (rampen) is een primaire verantwoordelijkheid van de lokale overheden.

ACTOREN	ORGANISATIE	TAAK
Rijksoverheid	V&W/DGV/CPV	beleidsplanning en evaluatie, sturing en normering
Rijksoverheid	V&W/RVI/Spoorwegtoezicht	advisering DGV/CPV; toezicht op spoorwegbedrijven, incl. Railned-SV
Rijksoverheid	Spoorwegongevallenraad	onderzoek ongevallen e.a. incidenten
NS-Taakorganisatie Railinfra-beheer		advisering Railned-SV; uitvoering beleid RO
NS-Taakorganisatie Capaciteitsmanagement (Railned)	Spoorwegveiligheid (SV)	beleidsvoorbereiding; uitvoering beleid RO
NS-Taakorganisatie Verkeersleiding	NS-Verkeersleiding	advisering Railned-SV; uitvoering beleid RO
Vervoerbedrijven e.a. verkeersdeelnemers	NS e.a. vervoersbedrijven; onderhoudsbedrijven	uitvoering beleid RO en SV

Door de verzelfstandiging zal de aansturing van de landelijke spoorwegveiligheid anders worden (zie par. regelgeving en spoorwegtoezicht).

Recente ontwikkelingen, zoals de EG-richtlijnen betreffende het beheer en de toegankelijkheid van de landelijke railnetten en de daaruit voortvloeiende ontvlechting van rijksoverheid en de NS, hebben in 1995 geleid tot een herschikking van de verantwoordelijkheden op het gebied van beheer, vervoermanagement en beveiliging van spoorwegen. Hoewel de besluitvorming op enkele onderdelen nog niet rond is, ziet de taakverdeling en organisatie van de spoorwegveiligheid er in de naaste toekomst als in het schema hierboven wordt uitgebeeld. Hierbij is voor de NS-taakorganisaties (deel III (infrastructuur) een belangrijke rol weggelegd bij de voorbereiding, programmering en uitvoering van het beleid.

(662)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
 Handeling: Het formuleren en evalueren van algemeen veiligheidsbeleid voor de niet weggebonden openbaar vervoerssystemen.  
 Periode: 1945-  
 Product: PvA en beleidsnota Veiligheid collectief personenvervoer, 1996; V&W/RVI, Veiligheid op de rails  
 Overlegkader: RWS, hoofdafd. Verkeersveiligheid, RVI/spoorwegtoezicht, DGV-coördinatiepunt voor internationale betrekkingen  
 Opmerking: RVI is v.a. 1993 beleidsondersteunend  
 Bron: V&W/MOVER, PvA MOVER-veiligheid; SAVE, Tussenrapportage MOVER-Veiligheid; zie verder producten

(663)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
 Handeling: Het uitwerken van beleidsmaatregelen ter implementatie van de verzelfstandiging van de NS 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase m.b.t. de spoorwegveiligheid.  
 Periode: 1993-1999  
 Product: Beleidsnota's  
 Opmerking: Het gaat vooral om de sturingsrelatie RO/Spoorwegveiligheid

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. IV

(664)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI

Handeling: Het leveren van bijdragen aan de ontwikkeling van algemeen, V&W-breed verkeersveiligheidsbeleid.

Periode: 1945-

Overlegkader: RWS, hoofdafd. Verkeersveiligheid, RVI/spoorwegtoezicht, DGV-coördinatiepunt voor internationale betrekkingen

Opmerking: Voorbeeld: de instelling van integrale adviesraden, b.v. de Raad voor de Transportveiligheid, waarin de bestaande veiligheidsraden, zoals de Spoorwegongevallenraad, gebundeld kunnen worden.

Bron: Bijl. HdEK 1992-1993, 21 199, nr. 303

### 5.3 Regelgeving

De hoofdzaken van de spoorwegveiligheid zijn, krachtens art. 27 en 33 van de Spoorwegwet 1875 en art. 4, 4a en 5 van de Locaalspoor- en Tramwegwet, Stb. 1900, 118, geregeld in een aantal algemene maatregelen van bestuur:

- het Algemeen reglement voor de dienst op de spoorwegen (ARD), Stb. 1933, 277, ingetrokken bij het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL), Stb. 1977, 152;
- het Algemeen reglement voor de dienst op de locaalspoorwegen (ARDL), Stb. 1935, 142, dat grotendeels gelijkkluidend is aan het ARD, eveneens ingetrokken bij:
- het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL), Stb. 1977, 152;
- het Tramwegreglement (TwR), Stb. 1920, 85, inmiddels sterk verouderd en aan herziening toe; het TwR is van toepassing op de interlokale tramwegen.
- het Algemeen reglement voor de stadsspoorwegen of Metroreglement (MR), Stb. 1981, 700.

Naast de algemene regelingen zijn nog een aantal 'bijzondere' regelingen van belang:

- de Wet en het Besluit zwerfstroomen, resp. Stb. 1924, 498, en Stb. 1925, 29;
- krachtens art. 6 van het Locaalspoor- en Tramwegwet: het Reglement op de raccordementen, Stb. 1966, 200;
- diverse Besluiten spoorwegbruggen, 1940, 1962 en 1988.

Aanvullende voorschriften op het gebied van de spoorwegveiligheid worden gegeven in de - in art. 6 van de Spoorwegwet bedoelde - dienstreglementen: b.v. het Seinreglement en het Trein- en rangeerdienstreglement. Deze interne reglementen van de NS behoeven de goedkeuring van de minister.

Verder gelden nog de bij koninklijk besluit van 17 november 1948, Stb. 1948, I, 503, bekendgemaakte voorschriften betreffende de "Technische eenheid der spoorwegen, tekst 1938". Deze voorschriften, te Bern op 18 mei 1907 vastgesteld door de Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), de Internationale Unie van Spoorwegen, en voor de eerste maal in 1909 in Nederland ingevoerd, betreffen de constructie, het onderhoud en de belading van voertuigen.

Er zijn niet veel ministeriële regelingen op het terrein van de spoorwegveiligheid tot stand gekomen. De voorschriften die de minister en de directeur-generaal o.g.v. het RDHL en het Reglement op de raccordementen kunnen geven, kunnen naar plaats en geadresseerde geconcretiseerd worden en zijn daarom te beschouwen als beschikkingen (zie verderop onder par. spoorwegtoezicht).

#### 5.3.1. Internationale voorschriften

(665)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en WJZ

Handeling: Het invoeren van (wijzigingen van) technische voorschriften van de Internationale Unie van Spoorwegen.

Periode: 1938-

Product: KB tot invoering van de voorschriften betreffende de Technische eenheid der spoorwegen.

Bron: Stb. 1948, I 503; RDHL 1977, art. 32

### 5.3.2 Spoorwegwet en Locaalspoor- en Tramwegwet

De Locaalspoor- en Tramwegwet (L.T.wet), Stb. 1900, 118, ingrijpend gewijzigd bij de wet van 15 december 1917, Stb. 701,<sup>221</sup> geeft een aantal van de Spoorwegwet afwijkende regels voor lokaal-spoor- en tramwegen en schept tevens de mogelijkheid voor het geven van afwijkende voorschriften bij algemene maatregel van bestuur. Voor lokaalspoorwegen kan bij amvb van enkele bepalingen van de Spoorwegwet afgeweken worden; voor (interlokale) tramwegen gelden slechts enkele bepalingen van de Spoorwegwet. De Spoorwegwet is niet van toepassing op lokale spoorwegen voor personenvervoer (stadstrams) en niet openbare spoorwegen. De amvb's zijn meestal ook op de Spoorwegwet gebaseerd, zoals bij voorbeeld het RDHL. Vandaar dat deze twee wetten hier tezamen behandeld worden.

Het Reglement op de raccordementen, Stb. 1953, 454, herzien bij Stb. 1966, 200, is een amvb die uitsluitend op de L.T.wet gebaseerd is. Het reglement moet de veiligheid op de niet openbare spoorwegen die aansluiten op openbare lokaalspoor- en tramwegen (zg. raccordementen), waarborgen. Het reglement vertoont een sterke mate van gelijkenis met het Tramwegreglement.

Voor de raccordementen waarop de Nederlandse Spoorwegen de dienst verzorgt, oefent de directie van de NS de in het reglement aan de DG Verkeer (nu: Vervoer) opgedragen bevoegdheid uit voor- schriften vast te stellen of aanwijzingen te doen (zie art. 14).

De Locaalspoor- en Tramwegwet heeft, evenals de Spoorwegwet, niet alleen betrekking op de spoorwegveiligheid. Om praktische redenen echter is de wet in dit hoofdstuk geplaatst. De regels betreffende het vervoer zijn in deel II (collectief personenvervoer) behandeld en worden hier buiten beschouwing gelaten.

(666)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI, CPV en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden van wijzigingen van de Spoorwegwet, voor zover het de spoorweg-  
veiligheid betreft.  
Periode: 1945-

Opmerking: Voor de ontwerp-wet Railwegen, zie deel III (infrastructuur), paragraaf 4.2.4.  
Bron: Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 68

(667)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI, CPV en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden van de wijzigingen van de Locaalspoor- en Tramwegwet, Stb.  
1900, 118.  
Periode: 1945-

Bron: L.T.wet

(668)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI, CPV en WJZ  
Handeling: Het op grond van de Spoorwegwet en de Locaalspoor- en Tramwegwet bij algemene  
maatregel van bestuur geven van voorschriften inzake de spoorwegveiligheid.  
Periode: 1922-

Product:

- Algemeen reglement voor de dienst op de spoorwegen (ARD), Stb. 1933, 277, en Algemeen reglement voor de dienst op de lokaalspoorwegen (ARDL), Stb. 1935, 142, ingetrokken bij:
- Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL), Stb. 1977, 152;
- Algemeen reglement voor de stadsspoorwegen of Metroreglement (MR), Stb. 1981, 700;
- Besluit van 9 augustus 1922, Stb. 490, betreffende de wijze van afsluiting der spoorwegen, ingetrokken bij RDHL, Stb. 1977, 152;
- diverse reglementen voor de scheepvaart ter beveiliging van de spoorwegbruggen, 1940, 1962 en 1988

Bron: Spoorwegwet 1875, art. 10, 27, 33; L.T.wet, 4, 4a

(669)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI, CPV en WJZ

Handeling: Het uitsluitend o.g.v. de Locaalspoor- en Tramwegwet voorbereiden van algemene maatregelen van bestuur inzake de spoorwegveiligheid e.a. onderwerpen.  
Periode: 1917-  
Product: 

- Reglement op de raccordementen, Stb. 1953, 454, en Stb. 1966, 200;
- het Tramwegreglement (TwR), Stb. 1920, 85

  
Bron: L.T.wet 1900, gewijzigd 1917 en 1980, art. 6

(670)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI, CPV en WJZ  
Handeling: Het vaststellen van ministeriële regelingen of leveren van bijdragen aan de vaststelling daarvan door andere ministers.  
Periode: 1945-  
Product: b.v. Richtlijn brandveiligheidseisen stations (eerst verantwoordelijke minister: BiZa)  
Bron: V&W/DGV, PvA veiligheidsbeleid CP, p. 13

(671)

Actor: Provinciaal bestuur  
Handeling: Het eventueel geven van voorschriften omtrent de dienst en het gebruik van (interlokale) tramwegen voor spoorweggedeelten op openbare wegen aangelegd, voor zover hierin niet bij regelingen van het rijk is voorzien.  
Periode: 1917-  
Bron: L.T.wet, art. 7

(672)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden van de koninklijke goedkeuring van aanvullende plaatselijke voorschriften omtrent de dienst en het gebruik van lokaalspoor- en tramwegen, voor zover aangelegd op openbare wegen.  
Periode: 1917-  
Opmerking: Daar de lokaalspoorwegen op openbare wegen slechts sporadisch voorkomen, is deze bepaling van weinig betekenis.  
Bron: L.T.wet 1900, gewijzigd 1917 en 1980, art. 7, tweede lid; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 56

### 5.3.3. Wet en Besluit zwerfstroomen

Wet en Besluit Zwerfstroomen, resp. Stb. 1924, 498, en Stb. 1925, 29, schrijven de maatregelen voor die spoor- en tramwegmaatschappijen moeten nemen om de hinder en schade die door de grondlopende zwerfstroomen, afkomstig van de spoorstaven van elektrische spoor- en tramwegen, aan metalen voorwerpen veroorzaken, te voorkomen of te beperken.

(673)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI, CPV en WJZ  
Handeling: Het voorbereiden van de Wet zwerfstroomen en bij amvb geven van voorschriften betreffende de samenstelling van de bovenbouw van spoor- en tramwegen en tegen de afvloeiing van de elektrische stroom naar de bodem.  
Periode: 1924-  
Product: Wet en Reglement zwerfstroomen, 1924, 1925  
Bron: Wet zwerfstroomen 1924, art. 1

### 5.4. Typologie van de spoorwegen

In de wet- en regelgeving en in de praktijk worden de spoorwegen onderverdeeld in een aantal categorieën.<sup>222</sup> Fundamenteel is het onderscheid tussen spoorwegen voor openbaar en niet openbaar vervoer. In het laatste geval vindt het spoorvervoer plaats op bedrijfsterreinen van fabrieken, havenbedrijven en steenkolenmijnen (vóór 1970). Een vooral technisch onderscheid bestaat er tussen de hoofdspoorwegen, waarop met hoge snelheid gereden mag worden, en de lokaalspoor- en tramwegen waarop slechts met beperkte snelheid gereden kan worden. Tramwegen in de zin van de wet zijn

interlokale tramwegen (L.T.wet, art. 8, eerste lid). Per categorie zijn in de tabel de voornaamste kenmerken aangegeven.

<i>Categorieën</i>	<i>Kenmerken</i>
a) hoofdspoorwegen	hoge snelheid blokstelsel op instrumenten rijden eigen baan afsluiting beveiligde overgangen
b) lokaalspoorwegen	beperkte snelheid blokstelsel op instrumenten rijden meestal eigen baan niet-afsluiting regel beveiligde overwegen
c) stadsspoorwegen of metro's	beperkte snelheid blokstelsel op instrumenten rijden in het algemeen een eigen baan (in of langs openbare weg) afsluiting geen overgangen
d) spoorwegen voor personenvervoer binnen één gemeente - in het spraakgebruik: tramwegen - en hiermee gelijkgestelde spoorwegen	beperkte snelheid geen blokstelsel op zicht rijden geen eigen baan Spoorwegwet n.v.t.
e) interlokale tramwegen	beperkte snelheid eigen baan of in of langs openbare weg afsluiting naar keuze geen blokstelsel op zicht rijden
f) particuliere, niet openbare spoorwegen voor goederenvervoer	Spoorwegwet n.v.t. beperkte snelheid geen blokstelsel op zicht rijden meestal geen eigen baan
g) raccordementen, d.w.z. particuliere spoorwegen die aansluiten op het openbare railnet	beperkte snelheid geen blokstelsel op zicht rijden

Op de spoorwegen d en f is de Spoorwegwetgeving *niet* van toepassing. Wel zijn de Wet zwerfstroom en het Reglement op de raccordementen toepasselijk. Verder is de regelgeving en het toezicht overgelaten aan de gemeentebesturen. Het onderscheid tussen 'gewone' en goederenlokaal-spoorwegen is sedert de invoering van het RDHL opgeheven.

## 5.5. Adviesorganen

De Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid is in 1977 ingesteld; de Raad voor de Verkeersveiligheid is bij wet van 16 april 1981, Stb. 209, ingesteld.<sup>223</sup> Ingevolge de Herzieningswet adviesstelsel is de Raad per 1 januari 1997 opgeheven. De Raad voor Verkeer en Waterstaat neemt de adviesfunctie over.<sup>224</sup> Een enkele maal adviseert de Spoorwegongevallenraad (SOR) ook over aangelegenheden die niet direct met spoorwegongevallen te maken hebben.

(674)

Actor: Raad voor de Verkeersveiligheid  
Handeling: Het (samen met de Spoorwegongevallenraad) gevraagd en ongevraagd adviseren over de verkeersveiligheid van het collectief personenvervoer.



Periode: 1977-  
Product: Adviezen op basis van onderzoeken  
Opmerking: De Raad heeft tot nu toe eenmaal geadviseerd over spoorveiligheid; zie ook 'case study' van J. Stoop over veiligheid Betuweroute  
Bron: RVV, Veiligheid spoor; NRC 27 mrt. 1995, p. 7

(675)

Actor: Spoorwegongevallenraad  
Handeling: Het adviseren van de minister van V&W inzake de spoorwegveiligheid.  
Periode: 1956-1995  
Product: Adviezen, o.m. over taakuitbreiding van SOR  
Opmerking: Van de adviezen zijn te onderscheiden de rapportages aan de minister over ongevallenonderzoeken. Binnenkort wordt de SOR een van de Kamers van de Transportongevallenraad (zie par. Onderzoek van ongevallen).  
Bron: RVV, Veiligheid spoor; V&W/MOVER, PvA MOVER-Veiligheid, p. 3; V&W, Goede raad, p. 29

## 5.6. Spoorwegtoezicht<sup>225</sup>

### 5.6.1. Inleiding

Voor de uitvoering en handhaving van de spoorwegveiligheidsvoorschriften zijn vier instanties bevoegd:

- de minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze de directeur-generaal van het Verkeer (Vervoer) en de onder zijn leiding staande Rijksverkeersinspectie;
- de directeur-generaal van het Verkeer (Vervoer) en ambtenaren van de RVI, voor zover deze bij of krachtens de wet eigen bevoegdheden zijn toegekend;
- de directies van de spoorwegdiensten, in de eerste plaats de Nederlandse Spoorwegen, per 1 januari 1995 vervangen door:
- de NS-taakorganisaties Capaciteitsmanagement (Railned) en Verkeersleiding. Railned wordt de primaire opdrachtnemer van de rijksoverheid voor o.m. spoorwegveiligheid. Railned-SV bewaakt de veiligheid op het NS-net en alle bedrijven die daarop opereren.

Bij koninklijk besluit van 12 juni 1936, Stb. 573, is het toezicht op de spoorwegen opgedragen aan de afdeling Spoorwegtoezicht van de Rijksverkeersinspectie (RVI). De RVI kwam bij KB van 23 april 1949, Stb. J 184, onder de leiding van de directeur-generaal van het Verkeer (Vervoer) te staan en werd hierdoor een departementale dienst. Het Spoorwegtoezicht is in Den Haag gevestigd.

De grondslag voor de huidige organisatie van het spoorwegtoezicht is in 1923 gelegd. Door wijziging van de Spoorwegwet, Stb. 1923, 285, werd de Raad van Toezicht, die vanaf 1860 het spoorwegtoezicht had uitgeoefend, afgeschaft en vervangen door het Rijkstoezicht onder de eenhoofdige leiding van een (hoofd)inspecteur-generaal der Spoor- en Tramwegen (tot 1949). De reden hiervoor was dat de staat in 1920 een overwegende belang in de twee overgebleven spoorwegmaatschappijen verkregen had.

In 1923 werd het personeel van het spoorwegtoezicht teruggebracht van 120 man tot ca. tien inspecteurs. De wijze van toezicht veranderde tegelijkertijd. Het preventieve toezicht, zoals de keuring vooraf van werken en rollend materieel, werd afgeschaft. Wat bleef was een repressief toezicht in afgezwakte vorm.

Het Spoorwegtoezicht oefent drie belangrijke taken uit:

1. Het toezicht houden op de naleving van de spoorwegwetgeving;
2. het meewerken aan de uitvoering van de spoorwegwetgeving d.m.v. het afgeven van beschikkingen (onthefingen, aanwijzingen, verklaringen van geen bezwaar), grotendeels ter beveiliging van overwegen en spoorwegbruggen;
3. het adviseren van de minister over beleidsaangelegenheden, zoals wet- en regelgeving en beleidsplannen.

ad 1. Feitelijk houdt dit toezicht in: het uitoefenen van toezicht op het 'dagelijkse' spoorwegtoezicht, dat o.g.v. van de diverse spoorwegreglementen (ARD, RDHL) aan de spoorwegbedrijven (de NS in de eerste plaats) is gedelegeerd.<sup>226</sup> Het rijkstoezicht houdt daarom in hoofdzaak in: het toetsen van de

wijze waarop de spoorwegbedrijven de aan hun over- en opgedragen verantwoordelijkheid inzake de spoorwegveiligheid uitoefenen. Naar aanleiding van door spoorwegbedrijven aangemelde ongevallen en onregelmatigheden voert Spoorwegtoezicht overleg met de spoorwegbedrijven en initieert het maatregelen ter voorkoming van toekomstige ongevallen. Art. 12, 13, 16 en 22 van de Spoorwegwet biedt het Spoorwegtoezicht voldoende (sanctie)mogelijkheden de spoorwegdirecties in de gewenste richting te sturen.<sup>227</sup> Deels resulteert het overleg in:

ad 2. In vaststellen van type en lay-out van overwegen en het vaststellen van openingsregimes voor spoorbruggen steekt het Spoorwegtoezicht zeker de helft van zijn tijd. Het gaat hierbij om kruisingen van spoorwegverkeer met wegverkeer en scheepvaart. Er zijn grote belangen in het spel en de kosten zijn hoog (de ombouw van gelijkvloerse naar ongelijkvloerse kruisingen kost bij voorbeeld 3,5 miljard gulden). Uitvoering van het overheidsbeleid m.b.t. overwegen botst nogal eens met de financiële mogelijkheden van de rijksoverheid (de minister van V&W), op wie de NS de kosten verhaalt.

Het rijkstoezicht strekt zich uit tot:

- het landelijke railnet van de Nederlandse Spoorwegen, sinds half 1995 namens de minister van V&W beheerd door de NS-taakorganisatie Railinfrabeheer (RIB);
- een aantal museumlijnen, b.v. de Elektrische Museumtram Amsterdam (EMA) en de Stoomtram Hoorn-Medemblik (SHM);
- de Amsterdamse en Rotterdamse metrolijnen;
- de sneltramlijnen tussen Amsterdam en Amstelveen en van Utrecht naar Nieuwegein en IJsselstein,
- de interlokale tramlijnen van Den Haag naar Delft en Voorburg;
- de Bentheimer Eisenbahn op het Nederlandse traject bij Coevorden; de lijn is uitsluitend in gebruik voor goederenvervoer.

In de praktijk komt Spoorwegtoezicht niet toe aan de raccordementen.

Na 1995 verandert het spoorwegtoezicht, door de verzelfstandiging van de NS en de toegang van andere spoorwegondernemingen, van karakter. De NS-taakorganisatie zal het dagelijkse toezicht gaan uitoefenen (zie hoofdstuk beleidskader). Het is wel zeker dat het preventieve toezicht belangrijker wordt. Hierin passen instrumenten als vergunningsverlening, bedrijfserkenningen, certificaties e.d. De normering van de veiligheidszorg en de wijze van borging moeten in de volgende jaren vastgesteld worden.<sup>228</sup>

Omdat het spoorwegtoezicht in belangrijke mate gedelegeerd is aan de spoorwegondernemingen, zijn tal van bevoegdheden overgedragen zijn aan de spoorwegondernemingen. Meestal echter kan men deze bevoegdheden slechts in zoverre als 'publiekrechtelijk' betitelen, dat zij alleen het spoorwegpersoneel in zijn rechtspositie treft.<sup>229</sup> In de handelingen hieronder zijn echter slechts in de gevallen waar het openbaar gezag derden raakt, de directies als overheidsorgaan in de zin van de Archiefwet aangemerkt. In art. 15 RDHL is sprake van mandatering van publiekrechtelijke bevoegdheid.

De handelingen van de rijksoverheid m.b.t. de drie NS-taakorganisaties en de handelingen van deze organisaties zelf zijn opgenomen in deel III: infrastructuur.

### 5.6.2. Algemeen

(676)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het naar aanleiding van spoorwegongevallen en andere voorvallen voeren van overleg met de spoorwegondernemingen en initiëren van maatregelen ter voorkoming van toekomstige voorvallen.

Periode: 1923-

Opmerking: Voor zover het Spoorwegtoezicht betrokken is bij de uitvoering van de afgesproken maatregelen, vindt men de activiteiten onder de desbetreffende handelingen.

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1923, art. 10-16; Besluit RVI 1936, art. 9; inl. ir. W. Walta (DGV/RVI), 9 augustus 1995

(677)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het opsporen van overtredingen van de spoorwegwetgeving m.b.t. de spoorwegveiligheid, voor zover dit aanleiding geeft tot strafrechtelijk optreden.  
Periode: 1917-  
Product: Processen-verbaal, mededelingen aan Justitie  
Opmerking: In de praktijk vindt geen strafrechtelijk optreden plaats, m.u.v. justitieel onderzoek inzake spoorwegongevallen.  
Bron: L.T.wet, art. 10

(678)

Actor: Directie Nederlandse Spoorwegen  
Handeling: Het eventueel verwijderen van in strijd met art. 36-38 opgerichte gebouwen e.d. binnen bepaalde afstanden van een spoorweg.  
Periode: 1875-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Bij (interlokale) tramwegen is voorafgaande machtiging van de minister verplicht.  
Bron: Spoorwegwet 1875, art. 41; TR 1920, art. 14, vierde lid

(679)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en G  
Handeling: Het o.g.v. de L.T.wet aanwijzen van spoorwegen die als lokaalspoorwegen, stads-spoorwegen en tramwegen beschouwd worden.  
Periode: 1931-  
Product: Beschikking, b.v. van 24 november 1958, nr. V-1/0116890 of van 11 november 1958, nr. V-011691  
Opmerking: De minister kan, de bestuurders van de spoorwegdienst gehoord, de als tramwegen beschouwde spoorwegen die uitsluitend voor goederenvervoer bestemd zijn, ten dele gelijkstellen met lokaalspoorwegen.  
Bron: L.T.wet 1900, gewijzigd 1931 en 1980, art. 1; MR 1981, art. 3; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 54 en 57

(680)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het voorbereiden van koninklijke besluiten waarbij intercommunale tramwegen met alleen personenvervoer of die om andere redenen geen bijzondere betekenis hebben voor het doorgaand verkeer gelijkgesteld worden aan lokale spoorwegen voor personenvervoer.  
Periode: 1917-  
Opmerking: Metrowegen zijn uitgezonderd. Enige voorbeeld is de Rotterdamse Elektrische Tram, die een deel van het net in de gemeente Rotterdam heeft.  
Bron: L.T.wet, art. 8; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 61

(681)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aanwijzen van raccordementen of gedeelten hiervan waarop het Reglement op de raccordementen van toepassing, dan wel (sedert 1966) niet van toepassing is.  
Periode: 1953-  
Product: Beschikkingen  
Bron: RRac 1953, art. 2; RRac 1966, art. 2, onder c

(682)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van algemene ontheffingen en afwijkingen van de bepalingen van het RDHL voor hoofd- en lokaalspoorwegen.  
Periode: 1933-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Het gaat om ontheffingen voor:

- buitenlandse spoorwegdiensten;

- grensdienstbaanvakken;
- voor spoorwegen, waar de hoogste toegelaten snelheid niet meer dan 40 km/h bedraagt;
- voor proefnemingen met betrekking tot het gebruik, de inspectie, het onderhoud alsmede de inrichting en de bediening van het rollend materieel en het gebruik, de inspectie en het onderhoud van technische systemen en hulpmiddelen voor de uitoefening van de dienst op de spoorweg (v.a. 1969).

Bron: ARD 1933, art. 6, eerste lid, 118a; RDHL 1977, art. 6 en 7, derde lid, art. 8; MR 1981, art. 5; TR 1920, art. 97

(683)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het verlenen van algemene ontheffingen en afwijkingen van de bepalingen van het Metroreglement voor proefnemingen met het gebruik van rollend materieel en van technische systemen en hulpmiddelen.

Periode: 1981-

Product: Beschikkingen

Bron: MR 1981, art. 5

(684)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het verlenen van algemene ontheffingen en afwijkingen van de bepalingen van het RDHL voor lokaalspoorwegen uitsluitend bestemd voor goederenvervoer.

Periode: 1933-

Product: Beschikkingen

Bron: ARDL 1935, art. 16; RDHL 1977, art. 7, tweede lid

(685)

Actor: NS-Railned Spoorwegveiligheid of  
Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het afgeven van veiligheidsattesten aan spoorwegondernemingen als voorwaarde tot toelating op het landelijke railnet.

Periode: 1995-

Product: Beschikkingen

Opmerking: De verlening van veiligheidsattesten wordt publiekrechtelijk verankerd. Momenteel is nog onduidelijk wie de attesten zal verlenen.

Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, hoofdstuk 6, schema 7; inl. van E.J.M. Poublon (DGV/RVI/Spoorwegtoezicht), brief van 26 april 1996

(686)

Actor: College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB)

Handeling: Het beslissen over beroepen tegen beslissingen van NS-Railned Spoorwegveiligheid, of de minister van V&W inzake de verlening van veiligheidscertificaten.

Periode: 1995-

Opmerking: Zie voorgaande handeling.

Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, schema 7

### 5.6.3. Spoorbaan: afsluiting en overwegen<sup>230</sup>

*NB. Zie ook par. typologie van de spoorwegen.*

Hoofdspoorwegen en stadsspoorwegen (= metro's) *moeten* met een hek, sloot e.d. afgesloten worden; lokaalspoorwegen *kunnen* op aanschrijving van de minister van V&W afgesloten worden. De minister bepaalt in een aantal gevallen tevens de wijze van uitvoering. Bij metro's komen geen overwegen voor. Bij andere soorten spoorwegen zijn overwegen toegestaan.

Er waren in 1992 3424 overwegen, waarvan 3317 in het spoorwegnet van de NS en 80 op de interlokale tramwegen.

Voor elke overweg in de hoofdspoorwegen stelt de minister de wijze van beveiliging vast. Bij overwegen in lokaalspoorwegen, op eigen baan liggende tramwegen en raccordementen *kan* de minister tot beveiliging besluiten en de daartoe beste wijze van beveiliging vaststellen. Hierbij beoordeelt de afdeling Spoorwegtoezicht de verkeerstechnische situatie rond een overweg.

Overwegen kunnen worden beveiligd door onder meer sluitbomen, AKI's (automatische knipperlicht installaties) of AHOB's (automatische halve overwegbomen). De AKI's werden vanaf de jaren dertig ingevoerd, de AHOB's vanaf de jaren vijftig. Onmisbaar voor een veilige verkeerssituatie bij overwegen zijn de maatregelen die de wegbeheerder van toeleidende wegen - in overleg met de NS - moet nemen.

Jaarlijks geeft Spoorwegtoezicht tientallen beschikkingen af ter vaststelling van de beveiliging van overwegen. De laatste tien jaar is er van vele zijden grote aandacht voor het veiligheidsproblematiek van de overwegen. Nederland heeft een relatief hoog aantal dodelijke slachtoffers op overwegen. Op grond van de beleidsnota beveiliging overwegen (1990) is het algemeen beleid van de minister er op gericht bij aanleg of verdubbeling van spoorwegen gelijkvloerse overwegen te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Dit is zonder meer verplicht bij de aanleg van nieuwe spoorwegen waarop harder dan 160 kil. gereden wordt. Verder is er een ombouwprogramma van AKI'S naar AHOB'S. Daarnaast worden ad hoc maatregelen genomen naar aanleiding van ongevallen op overwegen (zie par. onderzoek van ongevallen).

Bij de bouw van ongelijkvloerse kruisingen wordt de bestemmingsplanprocedure gevolgd, waarbij de minister niet betrokken is (zie verder deel III: infrastructuur).

### Algemeen

(687)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI en RWS/DVV  
Handeling: Het formuleren van specifiek beleid ten aanzien van de beveiliging van overwegen.  
Periode: 1985-  
Product: Onderzoeksrapporten, bij voorbeeld V&W/SAVE, Overwegen, beleidsnota's, zoals V&W, Beleidsnota beveiligen openbare overwegen  
Opmerking: In 1985 is - in het kader van het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid - de verkeersveiligheid op overwegen onderwerp van intradepartementaal beraad geweest. Overlegkader: Stuurgroep Veiligheid Overwegen; samenstelling: directeur-generaal van het Verkeer, directeur Verkeersveiligheid, NS, provincies en gemeenten als wegbeheerders, SWOV; secretariaat: directie Verkeersveiligheid.  
Bron: Microfiche V&W/BIDOC 17144 MIN (1985); V&W/SAVE, Overwegen; De Geer, Overwegen, p. 37

(688)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het goedkeuren van overeenkomsten tussen de spoorwegondernemer en eigenaren of gebruikers van percelen die aan een spoorweg grenzen, over het recht van uitweg over die spoorweg.  
Periode: 1875-  
Product: Beschikkingen, overeenkomsten  
Opmerking: Het gaat hier om particuliere overwegen vanuit percelen die *niet* door een spoorweg van een openbare weg of vaart worden gescheiden.  
Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 34; RDHL 1977, art. 7, eerste lid; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, pp. 168-170

### Afsluiting hoofdspoorwegen

(689)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van ontheffing van de verplichting tot afsluiting van de hoofdspoorwegen.  
Periode: 1977-  
Product: Beschikkingen  
Bron: RDHL 1977, art. 18, lid 1

(690)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het geven van nadere voorschriften inzake de inrichting van afsluitingen van hoofdspoorwegen.  
Periode: 1922-  
Product: Beschikkingen  
Bron: amvb 1922, Stb 490, art. 1, derde lid; RDHL 1977, art. 19, tweede lid

#### Afsluiting regionale spoorwegen

(691)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aanwijzen van de gedeelten van de lokaalspoorwegen en (interlokale) tramwegen die voor afsluiting in aanmerking komen.  
Periode: 1933-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Tot 1977 bepaalt de minister de wijze van afsluiting.  
Bron: ARDL 1935, art. 2; RDHL 1977, art. 18, lid 2, art. 19; TR 1920, art. 7; Heus, Spoorwegtoezicht, p. 35

(692)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het geven van aanwijzingen voor de inrichting van de afsluitingen in metrowegen, en in bijzondere gevallen voorschrijven of toestaan van andere afmetingen.  
Periode: 1981-  
Product: Beschikkingen  
Bron: MR 1981, art. 16

(693)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aanwijzen van de gedeelten van de raccordementen die voor afsluiting in aanmerking komen, en voorschrijven van de wijze van afsluiting.  
Periode: 1953-  
Product: Beschikkingen o.g.v. adviezen directies en wegbeheerder  
Bron: RRac 1953 en 1966, art. 3

#### Overwegen hoofdspoorwegen

(694)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van ontheffing van de verplichting tot beveiliging van overwegen van de hoofdspoorwegen.  
Periode: 1977-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Voor 1977 was op grond van het Besluit van 9 augustus 1922 regel dat openbare overwegen met hele afsluitbomen afgesloten werden, en dat voor andere vormen van beveiliging, zoals en aki's ahob's, ontheffing van de verplichting werd gevraagd; NvT RDHL 1977  
Bron: Besluit 1922, art. 2, vierde lid, en 3; RDHL 1977, art. 18, lid 3

(695)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het voorschrijven van de wijze van beveiliging, alsmede het goedkeuren van de wijze van uitvoering van de voorzieningen ter beveiliging van de overwegen in hoofdspoorwegen.  
Periode: 1933-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: De beveiligingsvoorzieningen volgens RDHL 1977 zijn:  
1. sluitbomen  
2. halve-overwegbomen gecombineerd met rode knipperlichten (AHOB's), voor het eerst geplaatst in 1950;  
3. rode knipperlichten (AKI's), voor het eerst geplaatst in 1936;

4. hekken, die zodanig zijn ingericht, dat zij niet naar de zijde van de spoorweg opengaan;
5. personeel dat een rode vlag of rood knipperlicht, dan wel een snel op en neer bewogen rood licht toont.

Bron: amvb 1922, art. 3; ARD 1933, gewijzigd 1966, art. 8; RDHL 1977, art. 20, derde en vierde lid; Heus en Walta, Spoorwegovergangen, p. 454

#### Overwegen regionale spoorwegen

(696)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het aanwijzen van de overwegen in lokaalspoorwegen en op eigen baan liggende tramwegen die voor beveiliging in aanmerking komen, alsmede het bepalen van de wijze van uitvoering van de beveiligingsvoorzieningen.

Periode: 1953-

Product: Beschikkingen

Opmerking: Behalve beveiligingsvoorzieningen (sluitbomen etc.) zijn ook beveiligingsmaatregelen mogelijk.

Bron: ARDL 1935, zoals gewijzigd 1953, art. 2, tweede lid; RDHL 1977, art. 18, vierde lid, en art. 20, vierde lid

(697)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het eventueel voorschrijven van andere dan in het RDHL genoemde maatregelen of voorzieningen ter beveiliging van overwegen in hoofd- en lokaalspoorwegen.

Periode: 1977-

Product: Ministeriële regelingen of beschikkingen

Bron: RDHL 1977, art. 20, vijfde lid

(698)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het goedkeuren of voorschrijven van voorzieningen en maatregelen, dan wel verlenen van ontheffingen van bepalingen m.b.t. de bediening van sluitbomen, de plaatsing van verkeerstekens en de verlichting van overwegen van hoofd- en lokaalspoorwegen.

Periode: 1977-

Product: Beschikkingen van de minister of de directeur-generaal van DGV

Opmerking: De bediening op afstand van sluitbomen vindt sinds 1990 nergens meer plaats.

Bron: ARD 1933, gewijzigd 1966, art. 8-10, 12 en 78, eerste lid; RDHL 1977, art. 21-23

(699)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het aanwijzen van de overwegen waar beveiligingsmaatregelen getroffen moeten worden (tot 1966), alsmede het goedkeuren van beveiligingsmaatregelen van directies van vervoerdiensten op raccordementen.

Periode: 1953-

Product: Beschikkingen o.g.v. adviezen belanghebbenden

Opmerking: 1. Voor de raccordementen waarop de NS de dienst verzorgt, is de NS-directie i.p.v. de directeur-generaal bevoegd.  
2. Op overwegen waar Andreaskruisen of hekken zijn geplaatst, is RDHL 1977, art. 20-22 en 23, tweede t/m vierde lid van toepassing.

Bron: RRac 1953, art. 3, en RRac 1966, art. 8

(700)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van de verbod van gelijkvloerse kruisingen van metrowegen met openbare of niet openbare wegen of paden.

Periode: 1981-

Product: Beschikkingen

Bron: MR 1981, art. 17

(701)  
Actor: Directie Nederlandse Spoorwegen  
Handeling: Het toestemming verlenen gebruik te maken van overwegen en van openbare wegen waarin een lokaalspoorweg is gelegen op momenten dat de beveiligingsvoorzieningen in werking zijn of anderszins de veiligheid in gevaar gebracht wordt.  
Periode: 1977-  
Product: Beschikkingen  
Bron: RDHL 1977, art. 24, derde lid

#### 5.6.4. Spoorbaan: profielen, rechten van derden

(702)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het in afwijking van RDHL 1977 voorschrijven of toestaan van andere profielen van vrije ruimte voor aan te wijzen hoofd- en lokaalspoorwegen.  
Periode: 1977-  
Product: Beschikkingen  
Bron: RDHL 1977, art. 14, tweede lid

(703)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het vaststellen van de profielen van vrije ruimte voor metrowegen en (interlokale) tramwegen die niet door de NS geëxploiteerd worden.  
Periode: 1920-  
Product: Beschikkingen  
Bron: TR 1920, art. 5; MR 1981, art. 12

(704)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het geven van aanwijzingen, dan wel toestaan van afwijkingen van het wettelijk bepaalde inzake de bouw en inrichting van metrotunnels.  
Periode: 1981-  
Product: Beschikkingen  
Bron: MR 1981, art. 10

(705)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aanwijzen van spoorwegen of gedeelten daarvan, waar de spoorwegdirecties voorzieningen moeten treffen om het overslaan van brand naar aangrenzende eigendommen te verhinderen.  
Periode: 1882-  
Product: Beschikkingen  
Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1882 en 1926, art. 33; TR 1920, art. 13

(706)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van ontheffing van bouw- en plantverboden e.d. binnen bepaalde afstanden van spoorwegen.  
Periode: 1875-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Bij (interlokale) tramwegen is de directie bevoegd; de NS is gemachtigd de ontheffingen te verlenen.  
Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1922 en 1926, art. 36-40; TR 1920, art. 5 en 14, derde lid; Vermeulen, Spoorwegwetgeving, p. 170-171

(707)  
Actor: Directie Nederlandse Spoorwegen  
Handeling: Het namens de minister van V&W verlenen van vergunningen aan derden voor het (doen) aanbrengen of hebben van voorzieningen en werken op, in, boven of onder



de hoofd-, lokaal- en metrospoorwegen.  
Periode: 1977-  
Product: Vergunningen, privaatrechtelijke overeenkomsten  
Opmerking: De mandatering geldt niet voor rijkswerken.  
Bron: RDHL 1977, art. 15; MR 1981, art. 15; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 175

### 5.6.5. Stations en emplacements

(708)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het op grond van het RDHL 1977 en MR 1981 geven van nadere voorschriften inzake de technische inrichting van stations en halten langs hoofd- en lokaalspoorwegen en metrowegen.  
Periode: 1977-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: De minister heeft de bevoegdheid nooit toegepast; inl. mr. A. Wedzinga (NS-Railned)  
Bron: RDHL 1977, art. 11, lid 7; MR 1981, art. 8, twaalfde en dertiende lid

(709)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van bijstand aan spoorwegondernemingen bij de verkrijging van vergunningen o.g.v. de Hinderwet voor goederenemplacementen.  
Periode: 1945-  
Overlegkader: VROM, lagere overheden  
Bron: V&W/DGV (SAVE), Tussenrapportage MOVER-Veiligheid, p. 8

### 5.6.6. Spoorwegbruggen en tunnels

Op grond van art. 27 van de Spoorwegwet en art. 4-6 van de Locaalspoor- en Tramwegwet zijn ter beveiliging van de spoorwegbruggen enkele algemene reglementen voor de scheepvaart vastgesteld:

- Algemeen Reglement voor de scheepvaart ter beveiliging van de beweegbare spoorwegbruggen, gelegen in de door de NV Nederlandsche Spoorwegen geëxploiteerde spoorwegen, welke geen tramwegen zijn, vastgesteld bij koninklijk besluit van 16 februari 1940, Stb. 565,<sup>231</sup> ingetrokken bij:
- Reglement spoorwegbruggen van 14 maart 1962, Stb. 86, ingetrokken bij:
- het thans geldende Besluit spoorwegbruggen van 15 februari 1988, Stb. 60.

De reglementen sluiten nauw aan bij het Binnenvaartpolitierglement, Stb 1983, 682. Naast de algemene reglementen golden nog enkele bijzondere reglementen voor afzonderlijke (groepen van) bruggen, zoals tot 1988 de spoorwegbrug over de Koningshaven in Rotterdam.

Voor een vlotte en veilige doorstroom van het scheepvaartverkeer onder de beweegbare spoorwegbruggen (aantal in 1993: 71) stelt de minister jaarlijks van iedere beweegbare spoorbrug de status vast. Hierin wordt geregeld dat de brug óf vaste tijden krijgt óf openingstijden op verzoek óf openstaat voor de scheepvaart. Tevens wordt dan vastgelegd in welke groep (A, B of C) de seingeving aan de scheepvaart moet vallen met eventueel aanvullende bepalingen.

Voor bruggen met vaste tijden worden de openingstijden per dienstregeling en per wijziging daarop vastgesteld. De regelingen van openingstijden op verzoek worden per brug goedgekeurd en daarna per wijziging op deze regeling.<sup>232</sup>

(710)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aanwijzen van de beweegbare spoorwegbruggen waarvoor een van de drie openingsregimes van toepassing zijn, of (vanaf 1988) waarvoor nader voor te schrijven beveiligingsmaatregelen nodig zijn.  
Periode: 1933-  
Product: Ministeriële regelingen houdende lijsten van beweegbare bruggen die op verzoek geopend worden, of vaste openingstijden hebben, b.v. ministeriële beschikking 5 april 1954, Stcrt. 71  
Opmerking: Er zijn drie openingsregimes:

- bruggen waarvoor door of vanwege de minister vaste openingstijden worden vastgesteld;
  - bruggen die als regel gesloten zijn en alleen op verzoek geopend worden;
  - bruggen die als regel geopend zijn en alleen op verzoek gesloten worden.
- Vanaf 1988 kan de minister tevens bruggen aanwijzen:
- waar door hem voor te schrijven communicatiemiddelen t.b.v. de scheepvaart aanwezig moeten zijn;
  - ten aanzien waarvan nadere regels nodig kunnen zijn voor schepen met grotere afmetingen.

Bron: ARD 1933, vervallen 1966, art. 14; Besluit spoorwegbruggen 1962 en 1988, art. 2; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, p. 70

(711)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het jaarlijks vaststellen van nadere voorschriften inzake de opening en beveiliging van beweegbare spoorwegbruggen.  
 Periode: 1933-  
 Product: Beschikkingen per spoorwegbrug, o.g.v. adviezen en ontwerpen van spoorwegbestuurders en overleg met vaarwegbeheerders  
 Bron: ARD 1933, vervallen 1966, art. 14; Besluit spoorwegbruggen 1962 en 1988, art. 2 e.v.

(712)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het wijzigen van - buiten het algemene Reglement spoorwegbruggen - vallende bijzondere reglementen voor de scheepvaart ter beveiliging van de spoorwegbruggen.  
 Periode: 1945-  
 Opmerking: Voorbeelden:
 

- spoorwegbrug over het Noordzeekanaal bij Zaandam (Hembrug); KB van 8 juli 1907, Stb. 178, laatstelijk gewijzigd bij KB van 8 februari 1960, Stb. 67;
- spoorwegbrug over het kanaal Gent-Terneuzen; Stb. 1912, 17, ingetrokken Stb. 1976, 189.

 Bron: Zie producten

(713)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het in bijzondere gevallen ontheffing verlenen van het verbod beweegbare bruggen in metrowegen te hebben.  
 Periode: 1981-  
 Product: Beschikkingen  
 Bron: MR 1981, art. 11

(714)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het geven van aanwijzingen, dan wel toestaan van afwijkingen van het wettelijk bepaalde inzake de bouw en inrichting van metrotunnels.  
 Periode: 1981-  
 Product: Beschikkingen  
 Bron: MR 1981, art. 10

### 5.6.7. Beveiliging

Het gangbare beveiligingssysteem - automatische treinbeïnvloeding (ATB) - is na de grote treinramp bij Harmelen (1962) ingevoerd. Het is echter niet overal operationeel. Door middel van cabinesignalen geeft het systeem per baanvak informatie aan de machinist over de toegestane maximumsnelheden en seinen. Als de machinist de signalen niet opvolgt, grijpt het systeem in en brengt de trein met een snelremming tot stilstand. Het ATB werkt echter niet bij snelheden onder de 40 kil. en boven de 140 kil., noch bij tijdelijke snelheidsbeperkingen. Nieuwe systemen zijn de ATB nieuwe generatie (ATBNG), die de mankementen van de oude ATB niet heeft, en het in ontwikkeling zijnde European

Train Control System (ETCS), dat signalen geeft via GSM-zendapparatuur en een betere benutting van de spoorwegcapaciteit mogelijk maakt.<sup>233</sup>

(715)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en RVI  
Handeling: Het formuleren van specifiek beleid ten aanzien van de beveiliging van het spoorwegnet.  
Periode: 1945-  
Product: Onderzoeksrapporten, beleidsnota's, kamervragen  
Bron: Bijl. HdTK 1995-1996, 24 4000 XII, nr. 49

(716)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van ontheffing van wettelijke, dan wel geven van nadere voorschriften inzake de beveiliging met seinen van wissels en kruisingen van lokaalspoorwegen, (interlokale) tramwegen die niet door de NS beheerd worden, en metrowegen.  
Periode: 1920-  
Bron: TR 1920, art. 10; RDHL 1977, art. 26, zesde lid, art. 29, vierde lid; MR 1981, art. 21

(717)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het goedkeuren van de seinen die bij de uitoefening van de dienst op de raccorderementen kunnen worden gegeven.  
Periode: 1966-  
Opmerking: Voor de raccorderementen waarop de NS de dienst verzorgt, is de NS-directie i.p.v. de directeur-generaal bevoegd.  
Bron: RRac 1953, art. 9; RRac 1966, art. 9

(718)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het goedkeuren van systeem en invoering van automatische treinbeïnvloeding (ATB).  
Periode: 1966-1977  
Bron: ARD 1933, gewijzigd 1966, art. 67a

(719)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van ontheffing van wettelijke, dan wel geven van nadere voorschriften inzake de voorziening van (baanvakken van) hoofdspoorwegen waarop harder dan met 100 km. gereden mag worden, met apparatuur voor automatische treinbeïnvloeding (ATB).  
Periode: 1977-  
Opmerking: De minister kan voorschrijven, dat ook andere dan de in het eerste lid bedoelde baanvakken met de daar genoemde apparatuur worden uitgerust.  
Bron: RDHL 1977, art. 31

(720)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van ontheffing van wettelijke, dan wel geven van nadere voorschriften inzake de voorziening van metrowegen met apparatuur voor ATB of automatische treinbesturing (ATO).  
Periode: 1981-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: De minister keurt het ATB- of ATO-systeem goed  
Bron: MR 1981, art. 20 en 43, tweede lid onder d

(721)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het geven van nadere voorschriften m.b.t. het gebruik van telecommunicatievoorzieningen in metrorijtuigen.  
Periode: 1981-  
Product: Beschikkingen  
Bron: MR 1981, art. 26

#### 5.6.8. Onderhoud infrastructuur

(722)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van ontheffing van wettelijke, dan wel geven van nadere voorschriften inzake de schouw van hoofd- en lokaalspoorwegen en metrowegen met hun vaste voorzieningen.  
Periode: 1977-  
Opmerking: Tot 1977 was o.g.v. art. 118 ARD de directie van de NS, i.p.v. de inspecteur-generaal, bevoegd.  
Bron: ARD 1933, gewijzigd 1966, art. 2, vierde lid; RDHL 1977, art. 17, lid 6-7; MR 1981, art. 14

#### 5.6.9. Materieel

(723)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het verlenen van ontheffing van wettelijke, dan wel stellen van nadere voorschriften aan de constructie, inrichting en toelating van krachtvoertuigen (locomotieven en treinstellen) op hoofd-, lokaal- en metrospoorwegen.  
Periode: 1933-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Tot 1977 was de NS-directie bevoegd buitenlandse krachtvoertuigen krachtens vergunning toe te laten.  
Bron: ARD 1933, art. 49; RDHL 1977, art. 33, derde t/m zevende lid; MR 1981, art. 41, 43, tiende lid, art. 44; TR 1920, art. 30

(724)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het goedkeuren van de wijze van constructie en inrichting van krachtvoertuigen en rijtuigen van metro's en interlokale trams.  
Periode: 1981-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: In de praktijk vinden er geen keuringen van rollend materieel van tramwegmaatschappijen plaats.  
Bron: MR 1981, art. 45, vierde lid; TR 1920, art. 15, 19-28

(725)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het vaststellen of toestaan van (andere) omgrenzingsprofielen voor rollend materieel op hoofd-, lokaal- en metrowegen.  
Periode: 1977-  
Bron: RDHL 1977, art. 41, vijfde lid; MR 1981, art. 28

(726)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het goedkeuren van het gebruik van rollend materieel dat niet aan de metro toebehoort, m.u.v. materieel t.b.v. werkzaamheden op de metroweg.  
Periode: 1981-  
Product: Beschikkingen

Bron: MR 1981, art. 41

(727)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het om bijzondere redenen afwijkingen toestaan van het bepalingen van het Metro-reglement 1981 inzake het rollend materieel.

Periode: 1981-

Product: Beschikkingen

Bron: MR 1981, art. 42

(728)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het goedkeuren van de plaats en inrichting van de lichten op de treinen op a) raccordementen en b) (interlokale) spoorwegen.

Periode: a) 1953-1956; b) 1920-

Opmerking: Voor de raccordementen waarop de NS de dienst verzorgt, is de NS-directie i.p.v. de directeur-generaal bevoegd.

Bron: TR 1920, art. 9; RRac 1953, art. 8

### 5.6.10. Dienstregeling en verkeersregels

Op de hoofdspoorwegen en de lokaalspoorwegen is het blokstelsel dwingend voorgeschreven. Dit betekent dat de spoorweg in blokken verdeeld is, waarop slechts één trein tegelijk mag rijden. Door vaste seinen wordt de toegang tot ieder blok geregeld. In verband met de hoge snelheden en de lengte van de remwegen kan men op deze spoorwegen niet op zicht rijden.

(729)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het goedkeuren (van wijzigingen) van o.g.v. art. 6 Spoorwegwet door de spoorweg-bedrijven op te stellen dienstreglementen.

Periode: 1875-

Opmerking: 1. Het gaat om de volgende dienstreglementen:

- NS-Seinreglement;
- NS-Trein- en rangeerdienstreglement;
- reglementen van de metrodiensten;
- Inspectiedienst SZW: Reglement voor de uitvoering van werkzaamheden (RUW).

2. Na 1995 moeten ook andere vervoermaatschappijen op het landelijke railnet dienstreglementen ter goedkeuring aanbieden.

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 6, juncto art. 5, lid 6, 67; L.T.wet; RDHL 1977, art. 27; MR 1981, art. 22; HdTK 1994-1995, Aanhangel, 934

(730)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het om redenen van veiligheid verbieden van de dienstregeling voor een bepaald traject.

Periode: 1945-

Bron: NRC-handelsblad 27 mei 1996

(731)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het vaststellen/goedkeuren van remtabellen, dan wel geven van nadere voorschriften ten aanzien van de beremming van treinen op hoofd- en lokaalspoorwegen.

Periode: 1962-

Bron: ARD 1933, zoals gewijzigd 1962 en 1969, art. 67 en 118; RDHL 1977, art. 53

- (732)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het geven, dan wel kennis nemen van nadere voorschriften ten aanzien van de beremming van treinen op raccordementen.  
 Periode: 1953-  
 Opmerking: Voor de raccordementen waarop de NS de dienst verzorgt, is de NS-directie i.p.v. de directeur-generaal bevoegd.  
 Bron: RRac 1953 en 1966, art. 5
- (733)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het vaststellen van de rijsnelheden op de lokaalspoorwegen (per spoorweg of gedeelte hiervan).  
 Periode: 1933-  
 Opmerking: Voor de hoofdspoorwegen stelt binnen de maximumsnelheid in beginsel de NS-directie de snelheid vast. De minister kan echter voor reizigersvervoer op bepaalde baanvakken een hogere maximumsnelheid vaststellen.  
 Bron: ARD 1933, gewijzigd 1966, art. 67a, tweede lid; ARDL 1935, art. 10 en 15; RDHL 1977, art. 54
- (734)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het aanwijzen van voor reizigersvervoer bestemde lokaalspoorwegen of gedeelten daarvan die slechts na toestemming bereden kunnen worden.  
 Periode: 1977-  
 Opmerking: De overige spoorwegen zijn d.m.v. een zelfwerkend of bediend blokstelsel beveiligd.  
 Bron: RDHL 1977, art. 58
- (735)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het vaststellen van maximumsnelheden, dan wel het vaststellen van afwijkingen van de maximumsnelheden op (gedeelten) van raccordementen.  
 Periode: 1953-  
 Opmerking: Ingevolge RRac 1966, art. 14 is aan de NS-directie de bevoegdheid van de directeur-generaal toegekend.  
 Bron: RRac 1953, art. 6; RRac 1966, art. 4
- (736)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het per spoorweg of zo nodig per spoorweggedeelte vaststellen van de maximumsnelheid van metrotreinen en (interlokale) tramwegen.  
 Periode: 1981-  
 Opmerking: De directeur-generaal van Verkeer kan voor aan te wijzen baanvakken nadere voorschriften treffen.  
 Bron: MR 1981, art. 53; TR 1920, gewijzigd 1926, art. 56
- (737)  
 Actor: Provinciaal bestuur  
 Handeling: Het adviseren over voorschriften van de minister van V&W t.a.v. de snelheid op spoorwegen op de openbare weg.  
 Periode: 1935-  
 Bron: ARDL 1935, art. 10, vijfde lid; RDHL 1977, art. 54, zevende lid
- (738)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het, na de directie te hebben gehoord, eventueel bepalen, op welke tijden niet mag worden gerangeerd over door hem aan te wijzen overwegen.  
Periode: 1933-  
Bron: ARD 1933, art. 75, derde lid; RDHL 1977, art. 61, derde lid

(739)

Actor: Directie Nederlandse Spoorwegen  
Handeling: Het nemen van aanvullende maatregelen en voorzieningen terwille van de verkeersveiligheid op raccordementsgedeelten die gelegen zijn in voor het openbaar verkeer openstaande wegen.  
Periode: 1966-  
Opmerking: In overleg met het bevoegde gezag en de wegbeheerder.  
Bron: RRac 1966, art. 6

### 5.6.11. Arbeidsomstandigheden

*NB. Voor de dienstvoorwaarden, zie het hoofdstuk over collectief personenvervoer.*

De Arbeidsomstandighedenwet of Arbowet geldt sinds 1 januari 1992 ook voor het werk in treinen, metro's en trams. De Arbowet verplicht werkgevers en werknemers om samen de gezondheid, veiligheid en het welzijn op het werk te optimaliseren. Uitvoeringsregelingen zijn de Arbeidsomstandighedenregeling Vervoermiddelen en het Veiligheidsbesluit restgroepen (VBR), mits na 1992 tot stand gekomen. De Dienst voor Inspectie en Informatie (voorheen Arbeidsinspectie) van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid ziet toe op de naleving van de Arbowet. Waar het aangelegenheden van spoorwegveiligheid betreft, gebeurt dit in overleg met het Spoorwegtoezicht van de RVI. De laatste tijd staat de onveiligheid van de baanwerkers, die een veel hoger ongevalsrisico hebben dan bouwvakkers, sterk in de belangstelling. Een deel hiervan is niet in dienst van de NS.<sup>234</sup>

(740)

Actor: Minister van V&W/DGV  
Handeling: Het verlenen van ontheffing aan NS-personeel van de verplichting de Nederlandse nationaliteit, later die van een der lidstaten van de Europese Gemeenschappen te bezitten.  
Periode: 1938-  
Bron: NS-concessie 1937, art. 6

(741)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het vorderen van ontslag door bestuurders van de spoorwegdienst van spoorwegpersoneel dat naar het oordeel van de minister ongeschikt is om de opgedragen betrekking te vervullen.  
Periode: 1933-1977  
Bron: ARD 1933, art. 77, tweede lid

(742)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het aanwijzen van de functies die in verband staan met de spoorwegveiligheid en die voor vrouwen openstaan.  
Periode: 1933-1977  
Opmerking: De bevoegdheid van de Inspecteur-Generaal is gedelegeerd aan de NS-directie. De bewaking van de spoorwegovergangen staat in principe open voor vrouwen.  
Bron: ARD 1933, art. 78, tweede lid; RDHL 1977, art. 72

- (743)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het verlenen van ontheffing van de verplichting het op de treinen op lokaalspoorwegen benodigde personeel te houden.  
 Periode: 1935-1977  
 Product: Beschikkingen  
 Bron: ARDL 1935, art. 11
- (744)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het stellen van afwijkende of aanvullende eisen inzake de leeftijd en vakbekwaamheid van bestuurders van krachtvoertuigen op hoofd-, lokaal- en metrowegen.  
 Periode: 1933-  
 Opmerking: De directies zijn eveneens bevoegd.  
 Bron: ARD 1933, art. 81; MR 1981, art. 70
- (745)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het geven van beschikkingen, en uitvoeren van inspecties op de naleving van regelgeving, inzake arbeids- en rusttijden van spoorwegpersoneel.  
 Periode: 1933-  
 Opmerking: Het gaat onder meer om:
  - buiten of van toepassing verklaren van de bepalingen van het ARD en RDHL t.a.v. bepaalde categorieën NS-personeel;
  - verkorting of verlenging arbeids- en rusttijden;
  - kennisneming van verplichte meldingen van toegelaten afwijkingen (in 1994: 19.000 meldingen!);
  - goedkeuring van bepalingen arbeids- en rusttijden van metropersoneel (na overleg met de minister van Sociale Zaken);
  - uitvoeren van inspecties.
 Bron: ARD 1933, art. 86-103; RDHL 1977, art. 82-92; MR 1981, art. 77; RVI, Jaarverslag 1996, p. 20
- (746)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het geven van nadere voorschriften inzake arbeids- en rusttijden van spoorwegpersoneel.  
 Periode: 1933-  
 Product: Ministeriële regelingen  
 Bron: ARD; RDHL; TR
- (747)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het, in het kader van de uitvoering van de Arbeidsomstandighedenwet, voeren van regulier overleg met de Arbeidsinspectie (Ministerie van Sociale Zaken) over de aangelegenheden van spoorwegveiligheid.  
 Periode: 1992-  
 Product: Samenwerkingsprotocol, agenda's, verslagen, afspraken  
 Overlegkader: CAS-overleg (CAS: Coördinatie Arbeidsinspectie Spoorwegtoezicht)  
 Opmerking: Overleg over bijzondere handelingen wordt onder de desbetreffende handelingen geplaatst.  
 Bron: Brochure Arbowed vervoer-railvervoer, 1994
- (748)  
 Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
 Handeling: Het goedkeuren van de aanwijzingen van rattachementsbeambten door de directies van de vervoerondernemingen op de rattachementen.  
 Periode: 1966-



Product: Beschikkingen  
Opmerking: 1. De rattachementsbeambte wordt in RRac 1966, art. 1 gedefinieerd als een personeelslid van een der vervoersondernemingen die de dienst op het rattachement verzorgen, die belast is met werkzaamheden die in enig opzicht van invloed kunnen zijn op het veilig gebruik van het rattachement.  
2. Voor de rattachementen waarop de NS de dienst verzorgt, is de NS-directie i.p.v. de directeur-generaal bevoegd.  
Bron: RRac 1953 en 1966, art. 11

#### 5.6.12. Zwerfstromen

De Spoorweginspectie is belast met de uitvoering. Er zijn plannen om het schadeverhaal uit de spoorwegwetgeving te halen en via het Burgerlijk Wetboek te regelen.

(749)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het uitvoeren van de Wet en het reglement zwerfstromen.  
Periode: 1925-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: De uitvoering omvat:

- beslissen bij geschillen tussen ondernemers over de verdeling van kosten voor voorzieningen;
- beoordelen van aan te brengen werken;
- verlenen van ontheffing van bepalingen van het Reglement zwerfstromen.

  
Bron: Wet en reglement zwerfstromen

(750)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het opsporen van en nemen van administratiefrechtelijke maatregelen wegens overtredingen krachtens de Wet zwerfstromen.  
Periode: 1925-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Bevoegd zijn: de "aan het toezicht op de spoorwegen verbonden rijksingenieurs, rijksinspecteurs, adjunt-ingenieurs, de hoofdingenieur-directeur der Telegrafie" en onder deze dienstdoende ambtenaren.  
Bron: Wet zwerfstromen, art. 9

#### 5.6.13. Opneming van infrastructuur en materieel

(751)  
Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het inspecteren van spoorwegmaterieel en vervolgens machtigen tot de opening of hervatting van een spoorwegdienst.  
Periode: 1875-  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: 1. Ingeval van staking van de dienst wegens staatsbelang geeft de regering, i.c. de minister van V&W, toestemming tot hervatting.  
2. De opening van een dienst wordt geregeld in een concessie aan de onderneming.  
3. Voor de opneming van in exploitatie te nemen spoorwegen, zie bijl. 1, par. 6.  
Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 7, 20-21

#### 5.7. Onderzoek van ongevallen: de Spoorwegongevallenraad

De Spoorwegongevallenraad (SOR) is op aandringen van de volksvertegenwoordiging bij wijziging van de Spoorwegwet, Stb. 1956, 26 (zie art. 27a-d), ingesteld. Voordien kon de minister - krachtens art. 27 van de in 1915 gewijzigde Spoorwegwet - van geval tot geval een onderzoekcommissie instellen. Dergelijke onderzoeken vonden vier maal plaats, alle vóór de Tweede Wereldoorlog.<sup>235</sup> De Raad wordt beschouwd als een zelfstandig bestuursorgaan. In de optiek van de Archiefwet 1995 wordt de SOR echter niet beschouwd als een zorgdrager (dat is de minister van V&W).<sup>236</sup>

De Raad heeft, blijkens RDHL art. 68, als taak kennis te nemen van "alle voorvallen op de spoorweg die hetzij de veiligheid of de regelmatigheid van het spoorwegverkeer, hetzij de veiligheid van personen in gevaar hebben gebracht." Bij ernstige spoorwegongevallen kan de SOR een onderzoek instellen. De bevoegdheden van de SOR strekken zich uit tot de hoofd- en lokaalspoorwegen en de twee metro's. De Raad heeft geen tuchtrechtelijke bevoegdheden.

Jaarlijks meldt de NS een groot aantal ongevallen aan de minister en de SOR (in 1993: 2150 meldingen). De Raad ontvangt de rapporten van de interne NS-onderzoeken die een C-status hebben, toegezonden. De C-onderzoeken, thans klasse 1 en 2 rapporten van Railed-Spoorwegveiligheid, hebben betrekking op voorvallen waarbij de veiligheid van het spoorwegverkeer of personen ernstig in gevaar is gebracht. Het betreft meestal het rijden door 'stoptonend' sein, botsingen tussen treinen en ontsporingen. Op basis van de aangemelde incidenten houdt de SOR twee typen onderzoeken:

- interne onderzoeken, jaarlijks 20 à 25 gevallen;
- openbare onderzoeken naar voorvallen met een grote materiële schade of persoonlijk letsel, gemiddeld één onderzoek in de twee jaar.

Bij zijn onderzoek baseert de SOR zich hoofdzakelijk op de onderzoeken van de NS en justitiële onderzoeken. De SOR beschikt niet over een intern reglement met regels of criteria; wel is er een in de loop der jaren gegroeide praktijk.<sup>237</sup>

Het eerste type onderzoek kan uitmonden in aanbevelingen aan de NS. De openbare onderzoeken resulteren in een rapportage aan de minister en aanbevelingen ter verbetering van de spoorwegveiligheid. De minister publiceert in de Staatscourant het verslag en de aanbevelingen van de Raad en zijn reactie hierop, of zendt de Tweede Kamer het rapport.

Het secretariaat van de SOR werd tot 1982 vervuld door medewerkers van het Spoorwegtoezicht. Van 1982 tot 1992 beruiste het secretariaat bij de juridische afdeling van DGV. Sindsdien neemt het secretariaat van de Raad voor de Verkeersveiligheid (RVV) het secretariaat waar.

De Spoorwegongevallenraad wordt, evenals de overige ongevallenraden op het gebied van verkeer en vervoer, in 1997 onderdeel van de in te stellen Transportongevallenraad (TOR). De TOR bestaat uit vier kamers, die onderzoek instellen naar (bijna) ongevallen in het lucht-, water-, railverkeer en wegverkeer, en die geen tuchtrechtelijke bevoegdheden hebben. NS-Railed blijft waarschijnlijk in de toekomst het (technische) vooronderzoek doen, met dien verstande dat de TOR dan de verantwoordelijke instantie zal zijn.<sup>238</sup>

(752)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het registreren van door de spoorwegbedrijven gemelde spoorwegongevallen e.a. onregelmatigheden, alsmede het bijwonen van NS-onderzoeken naar voorvallen "waarbij de veiligheid van het spoorwegverkeer in ernstige mate in gevaar is gebracht".  
Periode: 1933-  
Product: Registraties kennisgevingen, statistieken, onderzoeksverslagen  
Opmerking: 1. De RVI stelt jaarlijkse overzichten van spoorwegongevallen en onregelmatigheden samen. Vanaf 1992 verschijnt er jaarlijks een Statistiek van ongevallen en onregelmatigheden op spoorwegen.  
2. Ongevallen op de (interlokale) tramwegen worden eveneens gemeld en gerapporteerd.  
Bron: ARD 1933, art. 114; RDHL 1977, art. 68; Jongerius, Spoorwegongevallen, p. 14; RRac 1953 en 1966, art. 10; TR 1920, art. 72; RVI, Jaarverslag 1994, p. 36

(753)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het voorbereiden van de kroonbenoemingen (voor een periode van 4 jaar) en het beëdigden van de vijf (plaatsvervangende) leden en secretaris van de Spoorwegongevallenraad.  
Periode: 1956-1995  
Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1956, art. 27a-c

(754)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het als waarnemer bijwonen van de vergaderingen van de Spoorwegongevallenraad.  
Periode: 1956-1995  
Product: Kennisgevingen, onderzoeksverslagen  
Bron: RDHL 1977, art. 66-69

(755)

Actor: Spoorwegongevallenraad  
Handeling: Het opstellen en uitbrengen van een jaarverslag.  
Periode: 1992-

Bron: SOR, Verslag 1992-1994

(756)

Actor: Spoorwegongevallenraad  
Handeling: Het kennis nemen van door de spoorwegbedrijven gemelde voorvallen in het spoorwegverkeer en het hieruit selecteren van ongevallen voor intern en openbaar onderzoek.  
Periode: 1956-1995  
Product: Registraties in het informatiesysteem (database) SORinci en SORbase (v.a. 1993)  
Bron: V&W/KPMG, Goede raad, p. 32; SOR, Verslag 1992-1994, p. 51

(757)

Actor: Spoorwegongevallenraad  
Handeling: Het uitvoeren van interne onderzoeken naar minder ernstige ongevallen en doen van aanbevelingen aan de NS, dan wel de minister van V&W omtrent maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de spoorweg.  
Periode: 1956-1995

Opmerking: Jaarlijks vinden 20 à 25 niet openbare onderzoeken plaats. Het gaat hierbij om onderzoeken waarbij niet de oorzaak van het ongeval, maar de mogelijk herhaling centraal staat.

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1956, art. 27a-d; V&W/KPMG, Goede raad, p. 32; SOR, Verslag 1992-1994, p. 19

(758)

Actor: Spoorwegongevallenraad  
Handeling: Het instellen van openbare onderzoeken naar ernstige spoorwegongevallen en het doen van voorstellen aan de minister omtrent maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de spoorweg.  
Periode: 1956-1995

Opmerking: Van 1956 tot 1992 hield de SOR 16 openbare onderzoeken naar spoorwegongevallen (dus geen metro-ongevallen). Een onderzoekscommissie doet het vooronderzoek. Voor een overzicht van de onderzoeksrapporten, zie V&W/KPMG, Goede raad, bijl. 5, en SOR, Verslag 1992-1994, bijl. 3

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1956, art. 27a-d; V&W/KPMG, Goede raad, pp. 32-33

(759)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het beschikken op de aanbevelingen van de Spoorwegongevallenraad, de bestuurders van de spoorwegdienst gehoord, ter verbetering van de verkeersveiligheid op de spoorweg.

Periode: 1956-1995

Product: Beschikkingen

Opmerking: De beschikking van de minister kunnen voorschriften aan de spoorwegmaatschappij bevatten.

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1956, art. 27a-d

(760)

Actor: Spoorwegongevallenraad  
Handeling: Het via de voorzitter leggen en onderhouden van contacten met buitenlandse instanties, voor zover niet plaats vindende in het kader van de onderzoeken.  
Periode: 1956-1995  
Bron: V&W/KPMG, Goede raad, p. 32

## 5.8. Internationale samenwerking

De laatste jaren is er internationale samenwerking met betrekking tot nieuwe veiligheidssystemen en interoperabiliteit. Over interoperabiliteit is een EG-richtlijn in de maak. Hiermee wordt standaardisatie van het Europese railverkeer beoogd. De werkzaamheden worden verricht in het kader van de Europese netwerk voor hogesnelheidslijnen. De handelingen zijn in deel III (Infrastructuur), onder internationaal overleg beschreven. In voorkomende gevallen neemt een vertegenwoordiger van Spoorwegtoezicht als waarnemer deel aan overleg van niet gouvernementele organisaties, zoals de Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) en de Conférence Internationale pour l'Unité technique des Chemins de Fer (UT).

(761)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het incidenteel als waarnemer deelnemen aan overleg van niet gouvernementele organisaties (UIC, UT), voor zover het de spoorwegveiligheid betreft.  
Periode: 1945-  
Product: Verslagen  
Bron: Inl. ir. W. Walta (DGV/RVI), 9 augustus 1995

# 6. Individueel Personenvervoer

## 6.1 Inleiding

Onder het individueel personenverkeer vatten we niet alleen het daadwerkelijke vervoer over de weg van individuele mensen in/op hun eigen voertuig, maar staan we voornamelijk stil bij de rol die de overheid speelt om dit vervoer, als onderdeel van het totale verkeers- en vervoerbeleid, in goede banen te leiden en te reguleren. Het individueel personenverkeer kan in twee categorieën worden verdeeld: het woon-werkverkeer en het vrijetijdsverkeer. Het beleid richt zich vrijwel uitsluitend op het woon-werkverkeer. Dit verkeer zorgt immers dagelijks problemen met betrekking tot de bereikbaarheid en het milieu.

Bijna 85% van de verplaatsingen van personen heeft betrekking op het individuele verkeer. Net als in de afgelopen decennia wordt voor de komende jaren een forse stijging verwacht. Door de toenemende drukte ontstaan problemen en worden de grenzen van de mogelijkheden zichtbaar. Er treden conflicten op met diverse andere maatschappelijke behoeften, zoals verkeersveiligheid, milieu, natuur, ruimtelijke ordening, bereikbaarheid en andere economische factoren. Het is de politieke wens te komen tot een regulering van voornamelijk het individueel autogebruik.

Door de grote vrijheid voor mensen, die het autorijden biedt, is het politiek nagenoeg onhaalbaar om dwingende maatregelen op te leggen. Uiteindelijk wordt de politiek gestuurd door de wensen van de meerderheid. Ingrepen zijn zodoende alleen mogelijk indien er ruim voldoende steun bestaat binnen de samenleving om te komen tot gedragsveranderingen. Verkeersbeleid wordt meer en meer een multidisciplinaire aangelegenheid. Een veelvoud van instrumenten, zoals communicatie met doelgroepen, is nodig om de gewenste beïnvloeding en geleiding te kunnen bewerkstelligen. De overheid heeft als taak een juiste mix aan instrumenten te bieden met betrekking tot zowel het beheersen en beïnvloeden van mobiliteit, als het faciliteren van de aanwezige mobiliteit.

Binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat behartigt het Directoraat Generaal voor het Vervoer de belangen van het individueel personenvervoer. Vanaf 1975 houdt de directie personenvervoer zich hiermee bezig. Als gevolg van de reorganisatie op basis van het project *Optimalisering IVV-taken* wordt in 1992 de directie Individueel Personenverkeer (IP) ingesteld. Deze directie houdt zich speci-

fiek bezig met de problemen van het individueel personenvervoer. Door de in 1997 doorgevoerde reorganisatie bestaat er tegenwoordig een Directoraat Generaal voor het Personenvervoer (DGP), waarvan de verschillende directies zich bezighouden met het individueel personenvervoer. Een aantal strategische taken, alsmede de coördinatie van het internationale beleid ressorteren sedertdien onder de centrale directie Strategie en Coördinatie (S&C).

De doorwerking van een groot deel van het beleid ten aanzien van de mobiliteitsgeleiding van het individueel personenvervoer vindt plaats op regionale schaal. Dit beleid wordt verwerkt in regionale verkeers- en vervoerplannen (zie rapport *Integraal beleid verkeer en vervoer*). De regionale directies spelen hierbij een belangrijke rol als stimulator en initiator van de lagere overheden en bedrijven.

### 6.1.2 Een korte voorgeschiedenis tot 1973

In Nederland verschijnen de eerste auto's rond 1900. Aanvankelijk zijn zij het speeltje van de enkeling, die het zich kan veroorloven. Pas na de Eerste Wereldoorlog is een behoorlijke groei van het aantal personenauto's waar te nemen. In 1920 zijn er al zo'n 11 duizend personenauto's in het land. De meestal massief rubberen banden van zowel personenauto's als vrachtwagens en bussen zorgen voor aanzienlijke slijtage aan de wegen. De overheid begint het belang in te zien van een goed onderhouden wegennet. De aanzet hiertoe wordt gegeven door de ANWB. In september 1920 wordt in Den Haag het Eerste Nederlandse Wegencongres gehouden. Het congres stelt ondermeer een ontwerp op van een wegennet. Dit ontwerp wordt door de regering gebruikt als grondslag voor de periodieke wegenplannen. Een wettelijke basis voor de financiering hiervan wordt gevormd door de Wegenbelastingwet (1926, Stb. 464), welke voorziet in de instelling van een Wegenfonds, met als oogmerk financiële middelen te reserveren voor aanleg en onderhoud van wegen. In 1934 wordt het Wegenfonds omgezet in een Verkeersfonds.

Na de Tweede Wereldoorlog groeit het aantal personenauto's enorm. Tussen 1950-1967 vertwaalfvoudigt het bezit. De magische grens van 1 miljoen personenauto's wordt gepasseerd. Door de krappe overheidskas is in 1945 het Verkeersfonds buiten werking gesteld. Grote investeringen in de wegenbouw blijven uit. In de jaren 50 en 60 ontstaat door de enorme groei enerzijds en het uitblijven van grote projecten anderzijds, een toenemende discrepantie tussen de groeiende mobiliteit en de bestaande infrastructuur. Uitbreiding van het wegennet is noodzakelijk. Om over meer gelden te kunnen beschikken, wordt in 1965 het Rijkswegenfonds (1965, Stb. 30) van kracht, dat ten doel heeft de financiering van de noodzakelijke aanleg en uitbreiding van de autosnelwegen zeker te stellen.

Tot halverwege de jaren zestig is er geen aandacht voor het individueel personenvervoer. De gestaag toenemende welvaart in de jaren zestig zorgt ervoor dat het welvaartsgoederen bij uitstek, de auto en een mooi huis, voor vrijwel iedereen bereikbaar worden. Mensen trekken weg uit de grote steden om landelijker te kunnen wonen, bovendien biedt de auto een veel grotere bewegingsvrijheid. Nieuwe steden en nieuwe wegen schieten als paddestoelen uit de grond. De groei van het autopark en de spreiding van de bevolking worden als positief, als een verworven recht, beschouwd. Het beleid van de overheid volgt de vraag. Het autobezit en -gebruik wordt door de overheid voornamelijk opgevangen door uitbreiding van het wegennet.

Rond het midden van de jaren 60 breekt echter door de toenemende congestie in bepaalde stedelijke gebieden ook het besef door dat ongeremde uitbreiding van het wegennet in de congestiegebieden niet het enige antwoord kan zijn op de steeds vaker voorkomende verkeersverstoppingen. Het stedelijk milieu dreigt in de verdrukking te raken. Natuur en landschap worden in toenemende mate bedreigd. Het verkeers- en vervoerbeleid wordt gekoppeld aan het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening (*Tweede Nota Ruimtelijke Ordening 1966*). Tevens is een intensivering van de overheidsbemoeienis met het openbaar vervoer wenselijk om dit soort ruimtelijke problemen op te lossen.

Voor het eerst wordt in de *Rijksbegroting voor het dienstjaar 1966* door de toenmalige minister Suurhoff onderscheid gemaakt tussen het openbaar vervoer en het 'particulier vervoer'. Onder particulier vervoer vallen: auto's, motorrijwielen, scooters, brommers en fietsen). Het particuliere vervoer verruimt de menselijke vrijheid en ontplooiingsmogelijkheden, doordat het *de geestelijke horizon verwijdt, in staat stelt in contact te komen met familie en vrienden, maar ook met andere landen, volkeren en culturen*. Ondanks deze lofzang wordt gesteld dat de voortgaande particuliere motorisering van het verkeer zorgen baart. Er kan niet onbegrensd baan worden gegeven aan de ontwikkeling van het

particuliere vervoer omdat dan andere essentiële belangen en een vlotte afwikkeling van het verkeer in gevaar worden gebracht.

Vooral de situatie in en om de steden verontrust de minister. Te grote omvang van het particuliere autobezit heeft nadelige gevolgen voor de leefbaarheid binnen de stadsgewestelijke gebieden en op het functioneren van de binnensteden. Een beeld van verstopte binnensteden die hun economische, sociaal-culturele functie, maar ook hun woonfunctie hierdoor zouden gaan verliezen, is een doomsce-nario waartegen moet worden opgetreden. Echter niet alleen in de steden maar ook direct daarbuiten loopt het verkeer vast. De verkeers- en vervoersproblemen in en om de steden worden onderwerp van een gericht beleid.

Het verkeers- en vervoersbeleid wordt er niet uitsluitend op zijn gericht het gemotoriseerde particuliere verkeer vlot af te wikkelen. Met name in en rond de grote steden in de Randstad zou het niet mogelijk zijn geheel tegemoet te komen aan het verlangen van eenvoudige verplaatsing met de eigen auto. Voorgesteld wordt om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en het particulier vervoer *in die gevallen, waarin zulks irrationeel en oneconomisch is, minder aantrekkelijk te maken*. In 1967 maken de Nederlandse Spoorwegen voor het eerst verlies en draagt de overheid bij aan een deel van de exploitatietekorten. Twee jaar later, in 1969, gaat de Minister van Verkeer en Waterstaat de exploitatie van bussen en treinen subsidiëren (Zie rapport Collectief Personenvervoer).

Het reguleren van het autogebruik door selectieve keuzen van de autogebruiker te bevorderen wordt enerzijds gezocht in het opleggen van fysieke beperkingen aan het autoverkeer (verboden) en anderzijds in het opleggen van zwaardere lasten op het particuliere gemotoriseerde vervoer. Om een vermindering van het gebruik van de auto in het stedelijk verkeer te bewerkstelligen wordt een aantal instrumenten voorgesteld:

- planning van de infrastructuur;
- versterking van de positie van het openbaar vervoer in de steden;
- een actief parkeerbeleid;
- verkeersmaatregelen.

Aangezien het voornamelijk om stedelijke gebieden gaat, dient het voortouw om tot deze maatregelen te komen te worden genomen door de gemeentebesturen. De rijksoverheid speelt hierin slechts een coördinerende en stimulerende rol. In dat kader wordt veel verwacht van gemeentelijke en gewestelijke verkeers- en vervoersplannen. Deze plannen bieden de mogelijkheid om met een samenstel van maatregelen en voorzieningen op het gebied van parkeren, de verkeerscirculatie, het openbaar vervoer en de infrastructurele voorzieningen de afwikkeling van de vervoersstromen in steden en stadsgewesten zodanig te laten geschieden dat de toegankelijkheid van de betrokken gebieden wordt gewaarborgd en de leefbaarheid behouden blijft (Rijksbijdragen aan gemeenten voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en het openbaar vervoer in en om de steden 1967, Stcrt. 52). Sinds 1967 stimuleert de rijksoverheid bovendien de totstandkoming van verkeers- en vervoersplannen door toekenning van financiële bijdragen (Zie PIVOT-rapport "Waterstaat").

Met de voortgaande groei van het verkeer groeit tegen het einde van de jaren 60 ook de maatschappelijke weerstand tegen de negatieve gevolgen die het autoverkeer met zich meebrengt. Te noemen zijn: onveiligheid, ruimtebeslag van infrastructuur, geluidshinder en aantasting van natuur- en recreatiegebieden. Langzamerhand krijgen deze problemen politieke erkenning. Het leefmilieu krijgt een belangrijke plaats in het beleid. Het verschijnen van het rapport van de *Club van Rome* (1972) maakt de wereld duidelijk dat er grenzen zijn aan de groei. De energiecrisis van 1973 maakt dit voor iedereen tastbaar. Bovendien wordt een nieuwe dimensie toegevoegd aan het beleid: energiebesparing.

### **6.1.3 Naar een beleid individueel personenvervoer (1973-1996)**

Na de oliecrisis van 1973 lijkt de rijksoverheid meer greep op de verkeersproblematiek als gevolg van het toegenomen autobezit en -gebruik te krijgen. De bestrijding van de negatieve effecten krijgt binnen het beleid een gelijkwaardige plaats naast het scheppen van verplaatsingsmogelijkheden. Het beleid volgt voortaan niet meer de vraag. Het rijk wil een stimulerend beleid voeren. Voor het beleid in en om de steden stelt de rijksoverheid vast dat de actieve medewerking van de gemeentelijke overheden noodzakelijk is. De centrale overheid verschaft de gemeenten het instrumentarium om een in het algemeen een zo aantrekkelijk mogelijk vervoerssysteem te bieden. De rijksoverheid doet dat door de exploitatietekorten van het openbaar vervoer af te dekken, door subsidies voor verbetering van het

stedelijk hoofdwegennet, voor de aanleg van infrastructuur van het openbaar vervoer en fietsroutes te geven, door regels ten aanzien van het gebruik van deze voorzieningen te geven en door in het kader van de gemeentelijke verkeerscirculatieplannen op een integrale, planmatige aanpak aan te dringen die is afgestemd op het rijksbeleid.

In de jaren hierna wordt dit beleid ook daadwerkelijk uitgevoerd: in de aanleg van snelwegen wordt terughoudendheid betracht en er wordt gestudeerd op maatregelen om de verkeers- en vervoersstromen gedurende de spitsuren af te vlakken: congestieheffing, spreiding van werktijden en carpooling. Op de aanleg van snelwegen heeft de rijksoverheid zelf directe invloed aangezien de aanleg daarvan wordt bekostigd uit het Rijkswegenfonds. De uitgaven voor de aanleg van snelwegen worden sinds 1975 verminderd, die voor de aanleg van fietspaden verhoogd.

Besloten wordt om dit beleid te sturen door een uitgebreid stelsel van planfiguren en een besluitvormingsprocedure over die plannen in te stellen, waarin ruim aandacht wordt besteed aan inspraak, advisering en overleg: de Planologische Kernbeslissing (PKB). Deze PKB-procedure wordt steeds gevolgd bij de vaststelling van beleidsbeslissingen. Als eerste verschijnt het Meerjarenplan voor het Personenvervoer 1976-1980 (Naar een beheerst verkeer, TK zitting 1975-1976, 13711, nrs. 1-3). Van groter belang is het Structuurschema Verkeer en Vervoer (TK zitting 1978-1979, 14390), dat in tegenstelling tot het MPP volgens de PKB is vastgesteld. De inhoud van beide plannen is ongeveer gelijklopend. Het beschreven beleid is gericht op waar mogelijk verminderen van de verplaatsingsafstanden, het beperken van het autogebruik waar en wanneer dit veel hinder geeft en waar nodig het treffen van voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Er wordt gesproken over de mogelijkheden van congestieheffing, het verhogen van de door de overheid beïnvloedbare autokosten en zal het snelwegenprogramma niet meer automatisch aan de verwachte behoefte worden aangepast.

Het tweede Meerjarenplan voor het Personenvervoer 1980-1984 (TK zitting 1979-1980, 15885, nr. 2) bestrijkt eveneens een periode van vijf jaar. In tegenstelling tot het eerste Meerjarenplan wordt bij de totstandkoming van het tweede Meerjarenplan een aantal gemeenten betrokken, alsmede de VNG, IPO en NS. Ook voor deze planperiode blijft het beleid gericht op bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en het fietsen. Goede voorzieningen voor het autoverkeer zijn noodzakelijk uit economisch oogpunt en vanuit het perspectief van individuele ontplooiing. Er is echter sprake van terughoudendheid als het gaat om aanleg van nieuwe, grootschalige infrastructuur.

Vanaf 1983 verschijnen er geen aparte meerjarenplannen personenvervoer meer, maar vormen zij een onderdeel van de memorie van toelichting op de rijksbegroting. Het meerjarenplan wordt vanaf dan genoemd meerjarenprogramma. Het meerjarenprogramma geeft een vooruitblik op de uitvoeringsplannen en projecten die in de aankomende vijf jaren zullen worden aangepakt. Daarnaast wordt een doorkijk gegeven op de voorbereiding van het beleid in de periode erna.

In de eerste helft van de jaren tachtig herstelt de economie zich en dalen de benzineprijzen. Hierdoor neemt het autoverkeer na 1982 beduidend toe. Files komen steeds frequenter voor. Bovendien worden ze langer en hardnekkiger. Met name de Randstad lijkt dicht te slibben. Om een blijvende bereikbaarheid van de economische centra voor het goederenverkeer en het zakelijk verkeer te waarborgen moet het beleid worden herzien.

Om de belangrijke verkeersknelpunten op te ruimen wordt gezocht naar mogelijkheden om meer geld uit te trekken voor de infrastructuur. Om een beeld te krijgen van de andere instrumenten om de problemen samenhangend met toenemende automobiliteit te bestrijden wordt door McKinsey een onderzoek verricht. In het rapport *Afrekenen met files* (1986) wordt geadviseerd om naast aanleg van nieuwe wegeninfrastructuur en beter gebruik van de bestaande infrastructuur, oplossingen te zoeken in maatregelen op het vlak van de automobiliteit en de keus van het vervoermiddel. Als effectieve instrumenten om de automobiliteit te beperken worden genoemd het verhogen van de variabele autokosten (bijvoorbeeld de brandstofkosten) en het voeren van een stringent parkeerbeleid. Een en ander zou de aantrekkelijkheid van autogebruik tegengaan en kunnen leiden tot een verschuiving naar het openbaar vervoer.

Een eerste aanzet tot een geïntegreerde aanpak van de problematiek is het Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR), dat in het kader van het Bestuurlijk Overleg Randstad (BOR) door de Projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad (PMR) wordt opgesteld. Het doel is om op korte termijn een fundamentele aanpak te vinden voor de oplossing van de verkeersproblematiek in de Randstad. Op 2 juli 1988 presenteert de PMR het Bereikbaarheidsplan. De conclusie luidt, dat in de eerste plaats alle betrok-

ken overheden bereid moeten zijn een zwaarder accent te leggen op de verbetering van infrastructuur. Voorts zijn aanvullende maatregelen gewenst, zoals maatregelen voor het openbaar vervoer en beperking van de automobiliteit.

Het Bereikbaarheidsplan wordt wel beschouwd als een op de korte termijn gerichte voorloper van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), dat de procedure van de PKB moet doorlopen. In het SVV II wordt met betrekking tot het individueel personenvervoer een duidelijk beleid gesteld. Door een pakket van maatregelen dat in het bijzonder is gericht op het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto zal in de sterk verstedelijkte gebieden de groei van het autoverkeer in sterke mate worden beperkt. De belangrijkste maatregelen zijn: concentratie van wonen en werken in het algemeen en bij knooppunten van het openbaar vervoer in het bijzonder, een naar tijd en plaats gedifferentieerde kostenverhoging van het personenautogebruik en een stringent parkeerbeleid.

Vanaf 1991 wordt jaarlijks de voortgang en uitvoering van het beleid getoetst in de beleidseffectrapportage (BER). Eventueel kan het beleid worden bijgestuurd. De jaarlijks bijgestelde plannen worden vanaf 1990 gevat in een Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). In het MIT wordt het oude Meerjarenprogramma Personenvervoer geïntegreerd.

De bereikbaarheidsdoelen van het SVV II blijken onder grote druk te staan. Vooral de slechte bereikbaarheid in het westen van het land is een serieuze bedreiging voor de economische centra. Een aangescherpt beleid wordt aangegeven in de in 1996 verschenen nota *Samen Werken aan Bereikbaarheid* (SWAB). Gezamenlijk met de lagere overheden, zoals stadsgewesten, wordt het probleem aangepakt. Hiervoor is ingezet op drie clusters:

1. vermindering van de groei van het solistisch autogebruik door het bevorderen en verbeteren van alternatieven, zoals fietsen, carpoolen, vervoermanagement, prijsbeleid, openbaar vervoer en dergelijke;
2. verkeersbeheersing van het wegennet door het beter benutten van de bestaande wegcapaciteit;
3. wijziging van de bestaande infrastructuur

Naast het selectief uitbreiden en verbeteren van het wegennet wordt ingezet op het terugdringen en verspreiden van de automobiliteit. Automobilisten worden ontmoedigd om in de auto te stappen door het autorijden duur en dus minder interessant te maken. Aan de andere kant worden automobilisten beloond wanneer met meerdere inzittenden wordt gereisd. Daarnaast wordt geprobeerd de drukte op de wegen te spreiden door ondermeer het telewerken te bevorderen. Al deze onderwerpen worden in aparte hoofdstukjes onder de loep genomen.

Ten tweede wordt het beleid gericht op een beter en effectiever gebruik van de wegcapaciteit. Om dit te bereiken wordt tijdens de spitsuren op wegdelen rond de grote steden ingezet op een zo effectief mogelijke combinatie van verschillende instrumenten:

- dynamische verlaging van de maximum snelheid
- toeritdoseringen
- doelgroepstroken
- spits- en wisselstroken
- dynamische verkeersinformatie
- inhaalverboden voor vrachtwagens in de spits

De instrumenten om de vraag naar automobiliteit te beïnvloeden zijn veelal in handen van lagere overheden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vervult een regierol bij de uitvoering van dergelijke beleidsinstrumenten. Het ministerie schept voorwaarden, brengt partijen samen en spreekt aan op verantwoordelijkheden. Eventueel kan het ministerie wettelijke maatregelen treffen.

## **6.2. Integraal beleid**

### **6.2.1 Algemeen beleid**

In dit hoofdstuk zijn de handelingen opgenomen die samenhangen met de algemene ontwikkeling van het beleid met betrekking tot het individueel personenvervoer. In het *hoofdstuk Individueel personenvervoer* is de ontwikkeling van het beleid beschreven. Het beleidsterrein is voornamelijk gericht op twee van de hoofddoelstellingen van het SVV II: leefbaarheid en bereikbaarheid. De doelstellingen van het beleid moeten worden bereikt door een sturende en stimulerende rol van de landelijke over-



heid in combinatie met een maximale inzet van andere overheden, belangenorganisaties en het bedrijfsleven.

(762)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede-)vaststellen, coördineren en evalueren van het beleid op het terrein van individuele mobiliteit.  
Periode: 1945-  
Product: beleidsnota's, beleidsnotities, rapporten, adviezen, evaluaties

(763)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan met individuele mobiliteit gerelateerde beleidsterreinen.  
Periode: 1945-

Opmerking: Vooral vanaf het begin der jaren zeventig werd verkeer en vervoer in samenhang gezien met andere beleidsterreinen, met name met het ruimtelijke ordeningsbeleid (waaronder groeikernenbeleid, stadsvernieuwingsbeleid

Bron: MMP, rijksbegroting

(764)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden van de totstandkoming, wijziging en intrekking van wet- en regelgeving inzake individueel personenvervoer.  
Periode: 1945-  
Product: Wet- en regelgeving

(765)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het formuleren van beleidsmaatregelen op het terrein van individuele mobiliteit.  
Periode: 1945-

Opmerking: Deze maatregelen worden steeds in een aparte paragraaf behandeld.

(766)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek op het terrein van individuele mobiliteit.  
Periode: 1945-

(767)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het leveren van bijdragen betreffende het individuele personenvervoer aan meerjarenvisies en beleidsevaluaties.

Periode: 1976-

Product: Notities, brieven.

Opmerking: Hieronder behoren:

- Structuurschema's Verkeer en Vervoer
- Meerjarenplannen en programma's Personenvervoer
- Meerjarenprogramma's Infrastructuur en Transport
- Beleidseffectrapportages

Bron: Directieplan IP 1994-1998, p. 11

(768)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het inbrengen van de belangen van het individueel personenverkeer in de algehele V&W strategie met betrekking tot het integrale beleid verkeer en vervoer.  
Periode: 1945-

Bron: Directieplan IP 1994-1998, p. 3

(769)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het ondersteunen en adviseren van regionale diensten en directies van onderdelen van het ministerie van V&W betreffende regionale projecten op het gebied van individueel personenvervoer.  
Periode: 1976-

Opmerking: Ondersteuning vindt plaats op alle gebieden. Op financieel gebied geschiedt dit op basis van het functieplanproces.

Bron: Directieplan IP 1994-1998, p. 17

(770)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voeren van overleg met belangenorganisaties en het bedrijfsleven met betrekking tot het individuele personenvervoer.  
Periode: 1976-

Opmerking: Hiertoe behoren tal van organisaties opererend op verschillende niveaus. Te noemen zijn de ANWB, de BOVAG en het LOVV (Landelijk Overleg Verkeer en Vervoer).

Bron: Organisatieplan DGP, p. 6

(771)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het verstrekken van financiële bijdragen aan personen, bedrijven en instellingen die actief zijn op het gebied van het individueel personenvervoer.  
Periode: 1967-  
Product: Beschikkingen  
Bron: Organisatieplan DGP, p. 6

### 6.2.2 Internationaal beleid

Op het beleidsterrein individueel personenvervoer zijn in Europa twee internationale beleidsmakers actief, de ECE (Economic Commission for Europe) en de EU (Europese Unie). Het hoofddoel dat beide organisaties met hun bemoeienis met personenvervoer beogen is het opheffen van handelsbelemmeringen. Nederland neemt actief deel aan vergaderingen, werkgroepen en commissies van beide organisaties.

De ECE is een regionale commissie van de Verenigde Naties, gevestigd te Genève. Zij houdt zich op het gebied van individueel personenvervoer bezig met het keuren van voertuigen. Voor een uitgebreide beschrijving zie de PIVOT-onderzoeken over de RDW en het 'Integraal beleid verkeer en vervoer' en de paragraaf 'Voertuigbeleid' van dit onderzoek.

Één van de doelstellingen van het EG-verdrag (1957) is vrij verkeer voor iedereen. Titel IV van het verdrag is in zijn geheel gewijd aan het vervoerbeleid. De aandacht gaat vrijwel geheel uit naar het vervoer van goederen. Een uitgebreide beschrijving over het functioneren van de EU is te vinden in het rapport 'Integraal beleid verkeer en vervoer'.

Voor het individueel personenvervoer bestaat tot de jaren 70 weinig belangstelling op Europees niveau. De interesse beperkt zich tot de technische eisen aan voertuigen. Vanaf 1958 is de ECE actief op dit gebied als de *'Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval for motor vehicle equipments and parts'* tot stand komt. Na 1970 is ook de EU actief op dit gebied, voornamelijk om een harmonisatie van de technische eisen door te voeren binnen de Unie.

In het begin van de jaren 70 wordt in de gehele wereld meer en meer kritisch gekeken naar de toenemende milieuproblematiek. Het vervoer wordt gezien als één van de belangrijkste oorzaken. Naar aanleiding van de Europese Top van Parijs in oktober 1972 wordt een actieprogramma opgezet op het gebied van milieu. Voor de vervoersector wordt voornamelijk ingezet op technische verbeteringen in verband met de geluids- en gasemissies van motorvoertuigen. Deze actieprogramma's worden steeds bijgesteld en aangepast aan de veranderende ontwikkelingen.

Het laatste decennium is de Europese belangstelling voor het individueel personenvervoer toegenomen. De steeds drukker wordende wegen en de toenemende fileproblematiek zorgen niet alleen voor een milieuprobleem, maar minimaal zo belangrijk voor een belemmering van het vrachtverkeer en een verslechterde bereikbaarheid van de economische centra. De actieprogramma's maken plaats voor een *'Groenboek Transport en Milieu'* en een *'Witboek Transport'*, waarin een algemene en samenhangende strategie voor de vervoersector is opgesteld. Deze rapporten lijken op het in Nederland gebruikte Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het doel van beide rapporten is het op gang brengen van een Europese discussie over het verkeer en vervoer, aan de hand waarvan op lokaal of regionaal niveau oplossingen moeten worden gezocht door de lidstaten zelf.

(772)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het formuleren en uitdragen van standpunten op het gebied van individuele mobiliteit op internationaal niveau.  
Periode: 1957-  
Product: Notities, brieven.

(773)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede-)voorbereiden van het vaststellen, wijzigen en intrekken van internationale regelingen inzake individueel personenvervoer en het presenteren van Nederlandse standpunten in intergouvernementele organisaties.  
Periode: 1957-  
Product: Internationale regelingen, nota's, notities, rapporten.

(774)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede-)voorbereiden van de Nederlandse inbreng op het gebied van individueel personenvervoer door deelname in departementale en interdepartementale fora en gremia.  
Periode: 1957-  
Product: Notities, brieven.  
Opmerking: Voorbeelden zijn de Adviescommissie voor Europese vervoeraangelegenheden en het Departementaal Overleg Europa (DOE)  
Bron: Directieplan IP 1994-1998, p. 15

### 6.2.3 Advies en overleg

Voor het beleidsterrein Verkeer en Vervoer - en dus ook het individueel personenvervoer - wordt in afwachting van de Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat een Voorlopige Raad voor het Vervoer (1987 Stb. 26) en een Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat (1986 Stb. 344) ingesteld. De Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat wordt ingesteld bij KB van 12 maart 1992 (Stb. 146). Een uitgebreide beschrijving wordt gegeven in het rapport 'Integraal beleid verkeer en vervoer'.

(775)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer  
Handeling: Het gevraagd en ongevraagd adviseren van de minister of leden van de beide Kamers der Staten Generaal inzake aangelegenheden die betrekking hebben op het individueel personenvervoer.  
Periode: 1987-1992

Product: Adviezen, rapporten, verslagen.  
Bron: Besluit Voorlopige Raad voor het Vervoer 1987 Stb. 26, art. 3 eerste lid

(776)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer  
Handeling: Het coördineren van adviezen die door andere adviescommissies op het gebied van het individueel personenvervoer worden uitgebracht.  
Periode: 1987-1992

Bron: Besluit Voorlopige Raad voor het Vervoer 1987, art. 3 eerste lid

(777)

Actor: a. Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat  
b. Raad voor Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het gevraagd of ongevraagd adviseren van de minister van Verkeer en Waterstaat, andere ministers of de leden van de beide Kamers der Staten Generaal betreffende aangelegenheden die betrekking hebben op het individueel personenvervoer.  
Periode: 1987-  
Product: Adviezen, rapporten, verslagen.  
Bron: Besluit Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat 1986 Stb. 344 en Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat 1992 Stb. 146, art. 51

(778)

Actor: Vaste commissie personenvervoer  
Handeling: Het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Vervoer die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van het individueel personenvervoer.  
Periode: 1992-

Bron: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat 1992 Stb. 503, art 1d

In het Permanent Overlegorgaan Personenvervoer wordt overleg gevoerd over het beleid ten aanzien van het personenvervoer. Hoewel er geen apart deelorgaan voor het individueel personenvervoer is, kan het overleg beleidsaangelegenheden met betrekking tot het individueel personenvervoer betreffen.

(779)

Actor: Permanent Overlegorgaan Personenvervoer  
Handeling: Het voeren van overleg over beleidsaangelegenheden voor zover deze betrekking hebben op het deelterrein individueel personenvervoer.  
Periode: 1992-  
Product: Rapporten.  
Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992

Sinds 1993 bestaat de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV). Deze dienst is een onderdeel van Rijkswaterstaat (zie rapport 'Waterstaat'). Haar taak is om de ministeries, andere overheden en belangenorganisaties door het plegen van onderzoek te adviseren op het gebied van het bevorderen van de leefbaarheid en bereikbaarheid in relatie tot het verkeer en vervoer.

(780)

Actor: Adviesdienst Verkeer en Vervoer  
Handeling: Het adviseren van en het leveren van informatie aan de minister, andere overheden en belangenorganisaties met betrekking tot het individueel personenvervoer.  
Periode: 1993-  
Product: Adviezen, onderzoeken, rapporten.  
Bron: Staatsalmanak

#### 6.2.4 Crisisbeheersing

In het rapport *Integraal beleid verkeer en vervoer* wordt uitgebreid aandacht besteed aan de crisisbeheersing in het verkeer en vervoer.

Wat betreft het individuele personenvervoer is in de loop der jaren een aantal regelingen van toepassing geweest om het vervoer in bijzondere omstandigheden te reguleren. Ten eerste heerst er tijdens en vlak na de oorlog een groot gebrek aan benzine en aan personenauto's. Tot 1946 geldt een distributieregeling voor benzine (1940 Stb. S 550). In 1947 verschijnt een nieuwe wet ter vervanging van het Eerste Uitvoeringsbesluit. In deze wet (1947 Stb. H 419) wordt nog steeds, zij het ter geleidelijke buitenwerkingtreding, een vergunning verplicht voor het gebruik van motorrijwielen en motorrijtuigen ter bevordering van een zo economisch mogelijk gebruik daarvan. Per 1 januari 1950 komt ook deze wet te vervallen.

(781)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het verlenen van rijvergunningen voor het gebruik van een motorrijwiel of motorrijtuig bedoeld voor het vervoer van personen anders dan met autobussen zoals omschreven in de Wet Autovervoer.  
Periode: 1945-1949  
Product: Vergunningen  
Opmerking: Een vergunning wordt in principe verleend voor onbepaalde tijd. Een vergunning verleend volgens het Uitvoeringsbesluit wordt in de Wet tijdelijke regeling personenvervoer gezien als een volgens de Wet verleende vergunning.  
Bron: Eerste Uitvoeringsbesluit 1940 Stb. S 550 en Wet tijdelijke regeling personenvervoer (1947 H 419)

(782)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het beslissen beroepen, ingesteld tegen een op grond van het uitvoeringsbesluit of de Wet tijdelijke regeling personenvervoer genomen beschikking.  
Periode: 1945-1949  
Product: Beschikkingen  
Opmerking: Lopende beroepszaken tegen een beslissing op grond van Uitvoeringsbesluit worden in de Wet behandeld als vallen zij onder de wet.  
Bron: Eerste Uitvoeringsbesluit 1940 Stb. S 550 en Wet tijdelijke regeling personenvervoer

In 1973 besluit, bij afwezigheid van de Minister, de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, als gevolg van de energiecrisis, over te gaan tot het instellen van een rijverbod voor alle motorvoertuigen op zondagen. Als eerste zondag valt de keuze op 4 november 1973. De wetgevende grondslag sorteert onder het ministerie van Economische Zaken en bestaat uit de *Distributiewet 1939* (Stb. 633), daar het maatregelen betreft ter beperking van aardolie en aardolieproducten. Zie hiervoor het rapport betreffende het energiebeleid (in voorbereiding).

(783)

Actor: Directeur-Generaal van het Verkeer  
Handeling: Het verlenen van en het eventueel stellen van eisen aan ontheffingen op zondagen motorbrandstoffen te verbruiken en het stellen van eventuele andere maatregelen.  
Periode: 1973-1974  
Product: Ontheffingen  
Opmerking: De Directeur-Generaal wijst ambtenaren aan die bevoegd zijn ontheffingen te verlenen. Verzoeken tot ontheffing worden behandeld door Hoofdafdeling Voorlichting van het ministerie van V&W.  
Bron: Beschikking verbruiksbeperking motorbrandstoffen tijdens het weekeinde 1973 Stcrt. 211

### 6.2.5 Congestiebeleid

Dagelijks komen miljoenen mensen in Nederland in de file terecht. Onze belangrijke economische centra blijken steeds moeilijker bereikbaar, de wegen rond de grote steden zijn dagelijks verstopt. De economische schade is ondertussen opgelopen tot zo'n anderhalf miljard gulden in 1995.

Het begrip file is moeilijk te omschrijven. Er is sprake van een file wanneer de verkeersstroom over een langere afstand langzamer dan 20 kilometer rijdt of tot stilstand komt. Het tellen van een file is

echter mensenwerk. Waar de file precies staat en hoe lang de file is, blijft een schatting. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen drie soorten files. Ongeveer een derde deel van de files betreft incidentele files ten gevolge van ongevallen, wegwerkzaamheden en andere tijdelijke verstoringen op het hoofdwegennet. Het tweede type file is de dagelijks terugkerende file bij de bottlenecks in het wegennet, zowel in de Randstad als daarbuiten. De derde soort zijn de dagelijkse files rond de grote steden. Deze files manifesteren zich als een ring van congestie rond de economische centra.

Files hebben tal van negatieve bijeffecten. Het belangrijkste gevolg van congestie omvat een minder goede bereikbaarheid van de economische centra, waardoor de positie van Nederland op de internationale markt kan worden geschaad. Bovendien zorgen files voor een toename van het energiegebruik en van de door het gebruik van voertuigen veroorzaakte verontreiniging en een inefficiënt gebruik van tijd. Voor de weggebruiker kan congestie van invloed zijn op het persoonlijk welzijn, inkomstendaling, productievermindering en verlies van vrije tijd.

Een goede oplossing op korte termijn voor de fileproblematiek is niet eenvoudig. Verkeer en congestie zijn nauw met elkaar verbonden. Wijzigingen van de verkeersomvang en de infrastructuur hebben een duidelijke invloed op de congestie. Minder verkeer op de weg leidt tot minder files en een betere of uitgebreidere infrastructuur leidt tot minder knelpunten. Infrastructurele oplossingen zijn zeker in ons kleine en dicht bevolkte land beperkt. Het beleid richt zich dan ook voornamelijk op het terugbrengen van het verkeer. Hiervoor zijn tal van oplossingen uitgedacht, die ertoe moeten leiden het aantal files en de lengte van die files terug te dringen. Deze maatregelen, die meestal slechts nut hebben bij een brede maatschappelijke steun, worden in de volgende paragrafen behandeld.

Vrijwel alle aandacht is gericht op het terugdringen van de automobilititeit in het woon-werkverkeer. Toch worden in Nederland veel meer kilometers gereden bij bezoeken aan familie en kennissen, bij dagjes uit en vakantie, en bij dagelijkse bezigheden zoals boodschappen doen en kinderen naar de crèche en naar school brengen. Jaarlijks worden hieraan vele miljarden kilometers besteed. Omdat het vrijetijdverkeer voornamelijk 's avonds en in de weekeinden plaatsvindt, is het nauwelijks van invloed op een verslechterde bereikbaarheid. Op regionale en lokale schaal kunnen wel problemen ontstaan, bijvoorbeeld door toeristisch verkeer en speciale evenementen. Voor dit beleid is de plaatselijke overheid verantwoordelijk.

(784)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, coördineren en evalueren van het beleid ten aanzien van de fileproblematiek.  
Periode: 1976-  
Product: Beleidsnota's, beleidsnotities, rapporten en evaluaties

(785)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden, formuleren en evalueren van beleidsmaatregelen met betrekking op de fileproblematiek.  
Periode: 1976-  
Product: Beleidsmaatregelen

(786)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voeren van overleg met andere overheden betreffende de aanpak van files en de verbetering van de bereikbaarheid.  
Periode: 1994-  
Product: Overleggen, afspraken, convenanten.  
Opmerking: Voornamelijk vindt overleg plaats met gemeenten en stadsregio's

(787)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en verspreiden van voorlichtingsmateriaal met betrekking tot de filepro-

blematiek.  
Periode: 1976-  
Product: Brochures, posters, reclamespotjes.  
Opmerking: Voorlichting gebeurt in samenwerking met belangenorganisaties, Postbus 51 en de directie DVO (tot 1994 VDB).

(788)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het, in samenwerking met belangenorganisaties, organiseren van prijsvragen in het kader van het filebeleid.  
Periode: 1993-  
Product: Prijsvragen.  
Bron: File, wat doen we eraan, p. 15

### 6.3. Stedelijk verkeer

#### 6.3.1 Algemeen

De onstuimige groei van het particuliere autopark doet zich halverwege de jaren zestig het eerst gevoelen in de steden. De te grote omvang van het particuliere autobezit blijken nadelige gevolgen voor de leefbaarheid binnen de stadsgewestelijke gebieden en op het functioneren van de binnensteden te hebben. In de Memorie van Toelichting op de Rijksbegroting van 1965-1966 stelt de minister van Verkeer en Waterstaat dat:

*De voortgaande motorisering van het verkeer baart nogal enige zorgen. Het zal veel moeite kosten om, in het bijzonder in en nabij de grote stedelijke agglomeraties, de verkeersspanningen binnen redelijke grenzen te houden.*

En:

*Het vervoer in en rond de stedelijke agglomeraties begint een minder gunstig beeld te vertonen. De toeneming van het particuliere gemotoriseerde vervoer heeft, althans in de spitsuren tot gevolg dat de wegen naar en in de stedelijke agglomeraties overbelast raken<sup>239</sup>.*

Een beeld van verstopte binnensteden die hun economische, sociaal-culturele en woonfunctie hierdoor zouden gaan verliezen is een doemscenario waartegen moet worden opgetreden.

Terwijl buiten de steden verkeerscongestie kan worden opgevangen door de aanleg van meer wegen, kan de stad slechts over een beperkte ruimte beschikken. De oude ruimtelijke structuren en de moderne eisen aan verkeer en vervoer laten zich hier niet eenvoudig verenigen.

Het beleid ten aanzien van steden en stadsgewesten richt zich derhalve op het gebruik van de auto voor die verplaatsingen waarvoor het minder noodzakelijk is terug te dringen ten gunste van het openbaar vervoer en het langzame verkeer (voetgangers en (brom)fietsers). De verdeling van de vervoersstromen over de verschillende verplaatsingstechnieken, te weten openbaar vervoer, personenauto's, fiets, bromfiets en voetgangersverkeer, dient zodanig te worden beïnvloed dat een vermindering van het gebruik van de personenauto in het stedelijk verkeer wordt bereikt. Als instrumenten worden aangereikt<sup>240</sup>:

- een goede integrale planning van de voor het verkeer en het openbaar vervoer vereiste infrastructuur in samenhang met een stedenbouwkundige planning die tevens rekening houdt met de invloed van de verdeling van woon- en werkplaatsen en recreatiegebieden op de vervoersstromen;
- een versterking van de positie van het openbaar vervoer in en om de steden teneinde dit als volwaardig alternatief voor de personenauto te kunnen hanteren;
- een actie, doelgericht parkeerbeleid;
- het nemen van verkeersmaatregelen (eenrichtingsverkeer, busstroken, voetgangersgebieden).

De vormgeving en uitvoering van het integrale verkeers- en vervoersbeleid in de stedelijke gebieden is primair een gemeentelijke aangelegenheid. Het rijk en de provincies zijn hier echter wel nauw bij betrokken. De rijksoverheid legt soms een deel van de infrastructuur aan en geeft financiële bijdragen aan gemeenten voor de aanleg van (infra)voorzieningen via enkele elkaar opvolgende bijdragerege-

lingen. De rijksoverheid is ook op andere wijze betrokken bij de vormgeving en de uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeenten. De rijksoverheid draagt bij tot de beleidsvorming door het opdragen of subsidiëren van fundamenteel of toegepast onderzoek en van experimenten, demonstratie- en stimuleringsprojecten. Voor de uitvoering van hun taak verschaft de rijksoverheid aan de gemeentebesturen instrumenten voor de uitvoering van hun taken, bijvoorbeeld benodigde wetgeving.

De in het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer geformuleerde hoofddoelstellingen voor het verkeer en vervoerbeleid, worden voor het personenvervoer uitgewerkt in het eerste Meerjarenplan voor het Personenvervoer (1976-1980)<sup>241</sup>. Het toekomstige beleid dient te leiden tot:

- beperking van de groei van de mobiliteit in reizigerskilometers, met de nadruk op de beperking van het autogebruik, met name in de stedelijke gebieden en in de spitsuren (woon-werkverkeer);
- relatieve toeneming van het gebruik van ander vervoerwijzen: (brom)fiets en openbaar vervoer.

Bij de uitwerking zal worden gestreefd naar evenwicht tussen de beperking van het autogebruik en bevordering van het gebruik van fiets en het openbaar vervoer. De doelstellingen moeten ertoe leiden dat voor de stedelijke gebieden de bestaande bebouwing intact blijft, de stedelijke intimiteit wordt bevorderd, de geluidshinder en de luchtverontreiniging worden teruggedrongen, de veiligheid van met name het langzame verkeer moet verbeteren en de doorstroming van het openbaar vervoer wordt verbeterd.

Een wijze waarop aan dat beleid gestalte wordt gegeven is het herindelen van de openbare ruimte in het stedelijk gebied in verkeersruimten en in verblijfsgebieden, waar andere dan de verkeersfunctie voorrang hebben<sup>242</sup>. Hiermee wordt gestreefd naar realisering van grotere verkeersveiligheid en verbetering van het woon- en leefmilieu. Het terugdringen van geluidshinder en luchtverontreiniging, maar vooral ook het bevorderen van de verkeersveiligheid zal in woon- en andere verblijfsgebieden worden gerealiseerd door het autoverkeer te concentreren op door de gemeente in het verkeerscirculatieplan aangewezen stedelijke hoofdwegennet en het omleiden van het doorgaande autoverkeer om het stedelijk gebied. De hoofdinfrastructuur wordt op deze wijze doelmatiger gebruikt en de overige gebieden kunnen beter verkeersluw worden gemaakt. Van rijkswege is bij deze herstructurering van de stedelijke ruimte in eerste plaats de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening betrokken en daarnaast de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. De Minister van Verkeer en Waterstaat is betrokken vanuit het oogpunt van verkeersveiligheidsbeleid. Om kennis en ervaring op dit terrein worden proefprojecten opgezet. Met dit doel worden gedurende de eerste helft van de jaren tachtig in Winschoten, Eindhoven en Rijswijk stedelijke herstructureringsprojecten opgezet en uitgevoerd.

Door het terugdringen van het doorgaande verkeer uit verblijfsgebieden en het verzamelen van dit verkeer in verkeersruimten zouden problemen kunnen ontstaan met de beperkte ruimten. Om de bereikbaarheid in stand te houden moeten keuzen worden gemaakt ten aanzien van de vervoerswijzen. Gekozen wordt voor het bevorderen van die vervoerswijzen die weinig ruimte in beslag namen en veilig waren. Dat houdt in dat het autoverkeer wordt teruggedrongen en dat tegelijkertijd voorzieningen voor openbaar vervoer en fiets worden verbeterd. Het bevorderen van fiets en openbaar vervoer gebeurt door het aanleggen van vrije busbanen, aparte fietspaden en aangepaste verkeersregelingen. Als belangrijk hulpmiddel in het terugdringen van het autogebruik wordt het parkeerbeleid aangewezen. Dat dit alles ingrijpend zou zijn wordt in het Meerjarenplan op verschillende plaatsen vastgesteld. Bovendien zijn de reacties en de gevolgen van het beleid niet duidelijk. De regering staat daarom een voorzichtige stap-voor-stap-benadering voor.

In de tweede Meerjarenplan Personenvervoer (1980-1984)<sup>243</sup> wordt nog eens vastgesteld dat de vormgeving en uitvoering van het integrale verkeers- en vervoersbeleid in de stedelijke gebieden primair een gemeentelijke taak is, maar dat het Rijk en de provincies er wel bij betrokken zijn. De rijksoverheid draagt immers zorg voor het afdekken van de tekorten van het openbaar vervoer en legt soms een deel van de infrastructuur in stedelijke gebieden aan en draagt bij in de kosten van aanleg van stedelijke infrastructuur. De Minister van Verkeer en Waterstaat doet dat via Bijdrageregelingen, de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening subsidieert in de hoofdwegeninfrastructuur in de nieuwe uitleggebieden (gebieden buiten de bebouwde kom) van groeikernen en groeisteden, de Minister van Economische Zaken stelt ook gelden beschikbaar voor de verbetering van de infrastructuur ter stimulering van de economische ontwikkelingen. Ten slotte worden door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gelden ter beschikking gesteld voor ondermeer infrastructuurprojecten. De beleidsplannen van de verschillende overheden zijn van belang voor de beleidsafstemming:



de Structuurschema's Verkeer en Vervoer en Meerjarenplannen Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, streekplannen en verkeers- en vervoersplannen van de provincies en de verkeers- en vervoersplannen en verkeerscirculatieplannen van de gemeenten.

Het beleid met betrekking tot het personenvervoer per auto in de stedelijke gebieden richt zich op:

- het verkleinen van de noodzaak tot personenverplaatsingen in de stad per auto door het bieden van goed alternatief vervoer, met name openbaar vervoer en fietsvoorzieningen;
- het door middel van verkeersmaatregelen en door de parkeerordering tegengaan van onnodig autogebruik en het bevorderen van selectief autogebruik;
- het concentreren van het autoverkeer tussen de stadsdelen en -wijken op een grofmazig net van hoofdwegen;
- het bevorderen van een doelmatig gebruik van de bestaande infrastructuur, onder meer door scheiding van verkeerssoorten, ingrepen in de verkeerscirculatie en invoering van verkeersbeheerssystemen.

De rijksoverheid dringt er bij de gemeenten op aan een dusdanige infrastructuur aan te leggen dat de stad zelf zo weinig mogelijk hinder van het verkeer van ondervindt. Onder meer door de aanleg van rondwegen wordt het verkeer zo veel mogelijk buiten het stedelijk wegennet gedrongen. De rondwegen leiden het verkeer om de steden heen en doseren het binnenkomende verkeer in die zin dat de kortst mogelijke route door de stedelijke agglomeratie moet worden gekozen. De gemeenten kunnen via het verkeerscirculatieplan en het verkeers- en vervoersplan dergelijke projecten in aanmerking laten komen voor subsidiëring door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Alvorens met een bijdrage te komen worden de gemeentelijke plannen door de Minister getoetst of deze passen in het rijksbeleid.

Voor het systematisch verzamelen en uitdragen van concreet toepasbare kennis wordt op 1 januari 1983 met rijksbijdrage bij het Studiecentrum Verkeerstechiek (SVT) het project Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV) opgestart. Hierin werken rijk, provincies, gemeenten, ingenieursbureaus en ontwerpers samen om de aanwezige kennis op het terrein van het stedelijk verkeer en toepasbare oplossingen te bundelen en voor alle instanties die op dit terrein werken bruikbaar te maken.

In de eerste helft van de jaren tachtig herstelt de economie zich en daalde de benzineprijzen. Hierdoor neemt de omvang van het autoverkeer na 1982 snel toe. Dit gaat in toenemende mate leiden tot een problematische afwikkeling van het verkeer op het hoofdwegennet rond de grote steden en op het stedelijk wegennet. De bereikbaarheid van de economische centra in de Randstad komt hierdoor steeds verder in het gedrang. De oplossing moet volgens de Minister van Verkeer en Waterstaat komen van een geïntegreerde aanpak door het Rijk en de gemeenten. Verbetering kan worden bereikt door de aanleg van infrastructuur en verkeersbeheersing, een gericht ruimtelijk orderingsbeleid en door het nastreven van een zo groot mogelijk aandeel van andere vervoerswijzen, met name in het woon-werkverkeer.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer worden de concepten uit de voorgaande decennia voortgezet. De aanleg en uitbreiding van *infrastructuur* dient terughoudend te worden toegepast, gelet op de negatieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu. Het doel van (geavanceerde) *verkeersbeheersingssystemen* is het creëren van een evenwichtiger verdeling van het verkeer over het stedelijk wegennet en het hoofdwegennet, hetgeen tot een beter gebruik van de beschikbare ruimte zou kunnen bijdragen. Beperkte ingrepen zijn mogelijk via toeritdosering en routebeïnvloeding. Door de keuze van bouwlocaties kan op langere termijn de *ruimtelijke ordening* een bijdrage leveren aan het voorkomen van congestie (de compacte stad). Er moet gebouwd worden aan bestaande infrastructuur en daar waar het gebruik van openbaar vervoer en fiets mogelijk is. In het *woon-werkverkeer* moet een verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer verder worden gestimuleerd. Enerzijds door verbetering van het openbaar vervoer (capaciteitsverhogende maatregelen), anderzijds door de gemeenten die in hun beleid algemene voorwaarden scheppen die het gebruik van openbaar vervoer bevorderen, zoals parkeerbeleid, verbetering van voor- en natransport en het inrichten van parkeergelegenheid aan de stadsrand met aansluiting op het lokale openbaar vervoer.

De auto moet zoveel mogelijk uit de (binnen)steden worden geweerd (autoluwe stad) en de kwaliteit van het openbaar vervoer en voor het fietsverkeer worden verbeterd. Stedelijke herinrichting is een van de instrumenten waarmee kan worden bereikt. Het hoge aantal autoverplaatsingen wordt mede

veroorzaakt doordat in het verleden de stedelijke ruimtelijke structuur en voorzieningen goed bereikbaar zijn gemaakt voor autoverkeer. Het veranderen van die structuur biedt de mogelijkheid om het gebruik van de auto te beperken. Het geven van impulsen aan de autoluwe stedelijke inrichting gebeurt in samenwerking met ondermeer de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, en de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne en Economische Zaken.

De primaire verantwoordelijkheid voor het autoluw maken van steden berust bij de gemeenten en de vervoerregio's. De rijksoverheid wil hierbij een faciliterende rol vervullen door:

- het ontwikkelen van kennis en instrumenten om te komen tot stedelijke (her)inrichting;
- het stimuleren van voorbeeldplannen en lokaal/regionaal onderzoek
- communicatie.

De hierbij behorende activiteiten zijn ondergebracht bij het programma SVV-Stad.

(789)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het, in samenwerking met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de Minister van Economische Zaken en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten ontwikkelen, vormgeven en evalueren van beleid betreffende het stedelijk verkeer.  
Periode: 1967-  
Product: Nota's  
Bron: Structuurschema's Verkeer en Vervoer, Meerjarenplannen Personenvervoer Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken

(790)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek betreffende het stedelijk verkeer.  
Periode: 1967-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.  
Bron: Structuurschema's Verkeer en Vervoer, Meerjarenplannen Personenvervoer Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken

(791)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het formuleren van wettelijk regelingen gericht op stedelijk verkeer.  
Periode: 1975-  
Product: Regelingen.  
Bron: Meerjarenplannen Personenvervoer

(792)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het besluiten tot het verlenen van financiële bijdragen aan lagere overheden voor het aanleggen van infrastructurele voorzieningen.  
Periode: 1967-  
Product: Subsidiebesluiten.  
Opmerking: Waterstaat handeling 480  
Bron: Bijdrageregelingen, Mobiliteitsfonds

(793)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opzetten, financieren en begeleiden van experimenten betreffende stedelijk verkeer.  
Periode: 1967-  
Product: Rapportages.  
Bron: Structuurschema's Verkeer en Vervoer, Meerjarenplannen Personenvervoer Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken

(794)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, samen met andere Ministers, ontwikkelen, opstellen en verspreiden van voorlichtingsmateriaal betreffende stedelijk verkeer voor overheden en bedrijven.  
Periode: 1967-  
Product: Brochurereeksen, ondermeer:  
'Ontwerp-ideeën voor de inrichting van openbaar vervoer- en fietsvriendelijke woonwijken  
Bron: Structuurschema's Verkeer en Vervoer, Meerjarenplannen Personenvervoer Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken

(795)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het organiseren van congressen, symposia, e.d. betreffende stedelijke verkeer.  
Periode: 1975-

Bron: Directieplan 1994-1998 Directie IP

(796)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het participeren in overleg met vertegenwoordigers van andere overheden en bedrijfsleven over stedelijk verkeer.  
Periode: 1975-

Opmerking: Voorbeeld is het Platform voor Duurzaam Stadsverkeer. Vaste deelnemers hieraan zijn gemeenten en de ministeries van VROM en V&W. Het secretariaat wordt gevoerd door CROW. Het Platform fungeert als centrum voor de ontwikkeling en uitwisseling van kennis, ideeën en ervaringen voor en tussen gemeenten.

Bron: Structuurschema's Verkeer en Vervoer, Meerjarenplannen Personenvervoer Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken

### 6.3.2 Parkeerbeleid

Een van de eerste thema's waarop wordt geconcentreerd om het stedelijk verkeer te reguleren is het parkeren. In de Memorie van Toelichting op de Rijksbegroting 1968 (TK zitting 1967-1968, 9300) stelt de minister dat de gemeenten de laatste jaren in toenemende mate worden gesteld voor problemen met betrekking tot het parkeren. De ruimtelijke structuur van de steden en de ruimtebehoefte om de auto te parkeren botsen met elkaar. De gemeentelijke verkeersproblemen dient in de eerste plaats door de gemeentebesturen zelf te worden opgelost. Parkeervoorzieningen dient te passen in de gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen en de stedenbouwkundige plannen. De minister stelt vast dat de genomen maatregelen van gemeente tot gemeente kunnen verschillen en vaak incidenteel van aard zijn. Er zijn parkeerverboden, er worden plekken aangelegd waar geheel vrij kan worden geparkeerd en er worden maatregelen genomen waarbij het parkeren wordt gebonden aan een tarief en soms een tijdsduur (parkeergarages, parkeermeters en parkeerterreinen). De minister stelt vast dat het parkeerprobleem dient te worden aangepakt door toepassing van een heffingenbeleid. Parkeer-ruimte is een schaars goed en daar horen gedifferentieerde tarieven bij, die afhankelijk zijn van plaats, tijdsduur en tijdstip.

Na 1973 stelt de rijksoverheid zich actiever op ten aanzien van de stedelijke en gewestelijke verkeers- en vervoersplannen. Het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid dient te worden onderbouwd en zichtbaar te worden gemaakt in een verkeerscirculatieplan, waarin ondermeer het parkeerbeleid is opgenomen. Het gemeentelijk beleid ten aanzien van de afwikkeling van de vervoersstromen moet, in de visie van de minister, worden gekenmerkt door de bevordering van een selectief autogebruik door een actief parkeerbeleid, alsmede het bevorderen van het openbaar vervoer en het gebruik van andere vervoermiddelen (fiets, bromfiets en lopen). Een actief parkeerbeleid wordt gezien als belangrijke instrument voor een betere verkeersbeheersing. Door het parkeerbeleid kan een selectief autogebruik in en naar stadscentra worden bewerkstelligd.

Met de Nota Parkeerbeleid (1975) beoogt de Minister afstemming te krijgen tussen het door de gemeenten gewenste parkeerbeleid en het door de overheid gevoerde integrale verkeers- en vervoersbeleid. De Nota geeft een opsomming van het instrumentarium dat de gemeenten ten dienste staat om tot een effectief parkeerbeleid te komen, tevens worden suggesties gedaan voor aanvullingen

daarop. De gemeentelijke verkeerscirculatieplannen annex parkeerplannen dienen onderwerp te zijn van geregeld overleg tussen gemeenten en rijk. De rijksoverheid heeft aan de gemeenten richtlijnen gegeven ten behoeve van het opstellen van verkeerscirculatieplannen. Bij het verlenen van subsidies voor stedelijke verkeers- en vervoerinfrastructuur wordt mede in de beschouwing betrokken in hoeverre het gemeentelijk verkeerscirculatieplan is afgestemd op het rijksbeleid<sup>244</sup>. Rijksrichtlijnen, overleg en het subsidie-instrument zorgen ervoor dat het rijksbeleid (integraal verkeers- en vervoersbeleid) en gemeentelijk beleid op elkaar worden afgestemd.

In het Nota Parkeerbeleid (1975) en het tweede Meerjarenplan Personenvervoer (1980-1984) wordt gesteld dat het parkeerbeleid in opzet en uitvoering een zaak van de gemeenten is. Ook in de nota *Een schuyt die tegen de stroom wordt opgeroeyt* (1982)<sup>245</sup>, waarin de gemeenten ondermeer de parkeerproblematiek naar voren brengen, benadrukt de rijksoverheid dat parkeren primair een gemeentelijke aangelegenheid is. Het rijk beperkt zich tot het voeren van een voorwaardenscheppend beleid. De rijksoverheid is erbij betrokken in tweeërlei opzicht:

- door het verschaffen van het instrumentarium aan de gemeentebesturen om parkeerbeleid te kunnen voeren, en
- gezien de gevolgen van het parkeerbeleid in de grote stadsgewesten voor het beleid ten aanzien van de voorzieningen voor het autoverkeer en het openbaar vervoer in deze stadsgewesten.

Daarnaast is de rijksoverheid als grootste werkgever en beheerder van gebouwen gehouden om mee te werken aan het parkeerbeleid in de gemeenten waar de rijksdiensten zijn gevestigd.

Het rijksbeleid spitst zich begin jaren tachtig toe op het aanpassen en verbeteren van het juridisch instrumentarium, het initiëren, stimuleren en begeleiden van wenselijk geachte ontwikkelingen en kennisvergaring door middel van onderzoek. Ook de verspreiding van kennis was een belangrijk punt in het beleid. Het instrumentarium waarmee parkeerbeleid gevoerd moet worden bestaat in de visie van de minister in hoofdzaak uit de volgende elementen:

- tarieven van heffingen
- aanbod van capaciteit en de plaats van de voorziening
- vergunningen voor gebruikers
- informatieverschaffing
- beperking van de parkeerduur
- handhaving van de parkeervoorschriften

De Minister stelt vast dat er weloverwogen te werk moet worden gegaan. In dat kader neemt het ministerie deel aan vele studies en projecten. De keuze van aantal, soort en situering van de parkeerplaatsen moet leiden tot vermindering van de hinder door het stilstaande en rijdende verkeer ten voordele van de afwikkeling van de verkeersstromen, de veiligheid en de erffuncties van woon- en winkelstraten. Het functioneren van het stadscentrum dient daarbij niet in gevaar gebracht te worden en het centrum moet bereikbaar blijven voor essentieel verkeer. Het parkeerbeleid moet alle parkeergelegenheid omvatten en zich uitstrekken tot een samenhangend beleid voor de gehele stad of agglomeratie. Het is noodzakelijk dat de gemeentebesturen ten behoeve van de uitvoering van hun beleidsplannen, invloed kunnen uitoefenen op de inrichting en het gebruik van het parkeerareaal. Daarvoor moeten de gemeentebesturen instrumenten in handen worden gegeven.

In de sfeer van regelgeving wordt nagegaan hoeverre de bestaande regelgeving, met name de Wegenverkeerswet, zodanig kan worden gebruikt dat gemeenten instrumenten in handen krijgen. In het kader daarvan wordt het per 1 januari 1984 voor de gemeenten mogelijk om zoneborden te plaatsen die gebiedsgewijze aangeven waar een parkeerverbod geldt. Een andere mogelijkheid die wordt geopperd is het in een hand brengen van parkeeraccomodatatie in een stad of stadsgewest in een orgaan parkeerbeheer of parkeerschap. In zo'n schap of orgaan moeten de gemeente en andere belanghebbenden samenwerken in het beheren van de beschikbare parkeerruimte in een vast te stellen gebied. Begin jaren tachtig is in Enschede onderzoek verricht naar mogelijkheden voor een beheersmodel voor het parkeren in de vorm van een parkeerschap.

Vooraf voor de grotere steden is het probleem van parkeren van auto's in woonwijken met een hoge dichtheid nijpend. In overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de vier grote steden wordt op initiatief van de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in interdepartementaal verband onderzocht op welke wijze een oplossing voor het vraagstuk van parkeervoorzieningen in dergelijke wijken kan worden gevonden. In stadsvernieuwingsgebieden worden parkeervoorzieningen gebouwd met financiële steun van de rijksoverheid op grond van de interim-saldoregeling en de lokatiesubsidie. De Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft sinds het begin van

de jaren tachtig een *Interimregeling voor het parkeren bij het wonen in plannen met hoge dichtheid*, een financieringsregeling voor de aanleg van parkeervoorzieningen in gebieden die binnen het bereik van de interimsaldoregeling vallen en bij nieuwbouw. Deze subsidieregelingen worden door het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan gemeenten verstrekt indien voor locaties hoge grondkosten moeten worden gemaakt.

In dat overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de vier grote steden komt ook de bereikbaarheid van het kernwinkelapparaat aan de orde. Hier wordt vooral gedacht aan het bouwen van een stelsel van parkeergarages. Met subsidie van de Minister van Economische Zaken zijn reeds in aan aantal steden parkeergarages aangelegd (subsidiëring aanleg parkeeraccomodaties voor winkelconcentraties, Stcrt. 1975, 126)<sup>246</sup>. Deze minister levert ook een financiële bijdrage aan een aantal studies met betrekking tot parkeren.

Zowel uit evaluaties van het gemeentelijk parkeerbeleid als uit onderzoek is gebleken dat in de (grote) steden de parkeerordering nog veel te wensen overlaat. Parkeerordering heeft betrekking op de verdeling van schaarse ruimte over de diverse categorieën van gebruikers van parkeergelegenheden. Veel aandacht wordt gegeven aan het juridisch instrumentarium, het justitiële en politieke handhavingsproces van de parkeerordering. Het is de taak van de rijksoverheid om er voor te zorgen dat de gemeenten over de nodige bevoegdheden kunnen beschikken (parkeercontroleurs, bekorting afdoening, wielklemmen, wegsleepregeling). In het beleid met betrekking tot de handhaving van de parkeerordering ligt er behalve bij de Minister van Verkeer en Waterstaat een grote verantwoordelijkheid bij de Ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken. Samen met deze Ministers streeft de Minister van Verkeer en Waterstaat naar verhoging van de effectiviteit van de handhaving<sup>247</sup>.

Het wettelijk instrumentarium is tot eind jaren tachtig gebrekkig omdat handhaving uitsluitend kan plaatsvinden binnen het strafrechtelijk kader. Voor lichte verkeersovertredingen is dit geen goed aanknopingspunt, bovendien zijn de gemeenten te afhankelijk van opsporings- en vervolgingsmogelijkheden van politie en openbaar ministerie. In januari 1984 besluit het kabinet dat de gemeenten in staat moeten worden gesteld om bepaalde parkeergedragingen uit de strafrechtelijke sfeer naar de belastingssfeer over te hevelen. De gemeenten krijgen daarmee de mogelijkheid om de parkeerboetes om te zetten in fiscale heffingen voor de gemeentelijke kas. Voor de daadwerkelijke aanleg van parkeervoorzieningen trekt de rijksoverheid geen geld uit. De kosten voor parkeervoorzieningen moeten door de gemeenten worden betaald uit de opbrengsten van het parkeren. Met het fiscaliseren van het betaalde parkeren (Wet van 15 juni 1990, Stb. 426) krijgen de gemeenten meer mogelijkheden tot het uitvoeren van een integraal parkeerbeleid. Kostendekkend en gebruikmakend van effectieve invorderingsmiddelen kunnen de gemeenten de handhaving in eigen hand houden. Daarnaast kan met de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder) sinds 1989 de handhaving van lichte verkeersovertredingen van het strafrecht naar het administratieve recht worden overgeheveld.

Om na te gaan op welke manier de parkeerordering kan worden verbeterd, werd in 1982 in Utrecht het proefproject Parkeerordering gestart. Daarbij worden de effecten onderzocht van allerlei mogelijke maatregelen, zoals de inzet van meer parkeercontroleurs, het aanbrengen van fysieke belemmeringen tegen fout-parkeren, het geven van voorlichting en het verbeteren van de politieke en justitiële afdoening van parkeerovertredingen.

Vanaf het begin van de jaren negentig is het volgende, voorwaardenscheppende parkeerbeleid door het rijk verlaten en vervuld voor een sturend parkeerbeleid. Bedrijven hebben steeds met de gemeenten kunnen onderhandelen over de parkeernormen, maar sinds de Vierde nota ruimtelijke ordening Extra (Vinex) uit 1990 stelt het rijk de normen vast. In het verlengde hiervan wordt in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer hoog ingezet op het parkeerbeleid. Het Rijk is van mening dat de gemeente de normen voor de parkeercapaciteit niet meer moeten baseren op de groei van het autoverkeer, maar het aantal parkeerplaatsen moesten beperken. Voor bedrijven wordt het aantal parkeerplaatsen aan een maximum gebonden. Uitgangspunt hierbij is: hoe dichtbij een groot station hoe minder parkeerplaatsen. Per stad of vervoerregio moeten A- en B-lokaties en bijbehorende parkeernormen worden vastgesteld en in de streek- en bestemmingsplannen hun beslag krijgen. De A-lokaties liggen dichtbij knooppunten van openbaar vervoer, waar ondermeer intercitytreinen stoppen, B-lokaties kenmerken zich door ligging aan een snelweg en minder belangrijke stations, terwijl C-lokaties slecht bereikbaar zijn per openbaar vervoer.

Naast het fysiek beperken van de ruimte waar kan worden geparkeerd dienen de parkeertarieven daar waar deze te laag zijn te worden verhoogd. Flankerende maatregelen zijn parkeer-informatiesystemen die de automobilist via de kortste weg naar nog vrije parkeerplaatsen leidt en het via systemen van bewonersparkeren voorkomen dat de parkeerdruk zich gaat uitbreiden naar woonwijken.

In de Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid (1991) wordt dit beleid uitgewerkt. De Uitvoeringsnotitie bouwt voort op de in de tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra uitgezette beleidslijnen. De Uitvoeringsnotitie is tot stand gekomen tegen de achtergrond van het bestuursakkoord tussen de VNG en de regering. De nota wil een basis vormen voor het vormgeven van parkeerbeleid in provincies, gemeenten en vervoerregio's. Het doel van de nota is aangeven op welke verschillende wijzen een invulling van parkeerbeleid mogelijk is. De hoofduitgangspunten worden als volgt gedefinieerd:

- Het parkeerbeleid is gericht op het beperken van de groei en waar mogelijk terugdringen van de onnodige automobiliteit;
- met het sturend parkeerbeleid moet de vervoerkeuze zo worden beïnvloed dat een bewuste keuze tussen het gebruik van de auto en een ander vervoeralternatief wordt gemaakt;
- voor de A- en B-lokaties moet een stringent parkeerbeleid worden gevoerd;
- schaarste en prijs van de parkeerplaats zijn de voornaamste middelen om vervoersalternatieven (openbaar vervoer, fiets, carpoolen, lopen) in een concurrerende positie ten opzichte van de auto te brengen;
- het sturend parkeerbeleid wordt ondersteund door verbeteren van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen en door het stimuleren van carpoolen en bedrijfsvervoer.

Met het sturend parkeerbeleid wil de rijksoverheid een rol op zich nemen die niet uitsluitend voorwaardenscheppend is, maar richtinggevend, ondersteunend en toetsend. Echter ook hier: *voor alles was parkeerbeleid een gemeentelijke verantwoordelijkheid*. De rijksoverheid ziet de rol van de verschillende bestuurslagen in het parkeerbeleid als volgt:

De gemeente heeft een vormgevende en uitvoerende rol, dat wil zeggen het reguleren en handhaven van aanbod, prijs en gebruik van parkeervoorzieningen. Een belangrijke rol is weggelegd voor de vervoerregio's, die de verschillende activiteiten coördineren en op elkaar afstemmen. Tevens vindt er overleg plaats met het bedrijfsleven. De provincie heeft een richtinggevende en toetsende rol door in de streekplannen mobiliteitsdoelstellingen op te nemen en gemeentelijke (bestemmings)plannen hieraan te toetsen. De rijksoverheid geeft aan de richtinggevende rol invulling door op hoofdlijnen aan te geven wat de voorgestane beleidslijn is. Voorwaardenscheppend te werken door zorg te dragen voor de benodigde wetgeving en inzet van financiële middelen. Ondersteunend door het bevorderen van experimenten voor het regionaal en gemeentelijk parkeerbeleid. Toetsend door bij het verstrekken van rijksbijdragen voor verkeer en vervoer rekening te houden met de nationale mobiliteitsdoelstellingen en toetsing van ruimtelijke ordeningsplannen. Sleutelbegrippen in de taak die het rijk voor zichzelf ziet zijn: kennisoverdracht, communicatie en instrumentontwikkeling.

Alhoewel in 1993, uitgaande van de streefcijfers van het SVV, moeten al flinke vorderingen zijn gemaakt met het terugdringen van het parkeren, is een en ander nog lang niet gerealiseerd. Vooruitgang wordt geboekt in de grote steden, waar het aantal parkeerplaatsen zich stabiliseert, de parkeerdruk wordt beperkt en een goed handhavingssysteem is opgezet. Het grote probleem ligt bij de bedrijfsgebonden parkeerplaatsen op eigen terrein: hierin wordt een forse groei geconstateerd. Het streefbeeld van het sturend parkeerbeleid heeft echter stringente parkeernormen opgenomen als maximum voor het parkeerareaal ten behoeve van bedrijven en voorzieningen op A- en B-lokaties. Uit de in 1994 gehouden evaluatie blijkt dat gemeenten en provincies terughoudend zijn in de doorberekening van de SVV-parkeernormen in het parkeren op eigen terrein. Als reactie hierop wordt eind 1996 overleg gevoerd met de VNG, het IPO en het georganiseerde bedrijfsleven. Algemeen is het bezwaar dat de SVV-parkeernormen te rigide zijn en geen ruimte laten voor het als nodig geachte maatwerk. De minister houdt echter vast aan het door het rijk vast stellen van uniforme parkeernormen voor A- en B-lokaties. Alleen voor buiten de Randstad kan gebruik worden gemaakt van een surplus boven de norm.

(797)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het ontwikkelen, vormgeven en evalueren van het parkeerbeleid.

Periode: 1968-  
Product: Nota inzake het Parkeerbeleid 1975 (TK 1975-1976, 13600, nr. 6)  
Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid 1991 (TK 1991-1992, 22383, nr. 1)  
Evaluatienota (TK 1994-1995, 22383, nr. 3)  
Bron: Structuurschema' Verkeer en Vervoer, Meerjarenplannen Personenvervoer, Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken

(798)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek ten aanzien van parkeerbeleid.

Periode: 1967-

Product: (onderzoeks)Rapportages.

Bron: Structuurschema' Verkeer en Vervoer, Meerjarenplannen Personenvervoer, Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken

(799)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opzetten, financieren en begeleiden van proef- en voorbeeldprojecten.

Periode: 1975-

Product: Ondermeer:  
- proefproject parkeerordering Utrecht

Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's inzake het parkeerbeleid

(800)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, samen met de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieu en de Minister van Economische Zaken, ontwikkelen, opstellen en verspreiden van voorlichtingsmateriaal voor overheden en bedrijven.

Periode: 1975-

Product: Brochurereeksen, ondermeer: Parkeren en Mobiliteit

Opmerking: Het ging om kennisoverdracht van de diverse maatregelen op parkeergebied en hun effecten gebaseerd op praktijkvoorbeelden uit Nederlandse en andere Westeuropese steden.

Bron: nota's inzake het parkeerbeleid

(801)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het organiseren van congressen, symposia, e.d. betreffende parkeerbeleid.

Periode: 1970-

Bron: Nota inzake het Parkeerbeleid 1975, Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid 1991  
Evaluatienota

(802)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het leveren van een bijdrage aan het overleg tussen vertegenwoordigers van overheden ( Rijk, VNG, IPO) en bedrijfsleven over parkeerbeleid.

Periode: 1975-

Opmerking: Begin jaren negentig werd de bestaande klankbordgroep uitgebreid tot het Platform Parkeren en Mobiliteit. Hierbinnen werden visies afgestemd.

Bron: Nota Parkeerbeleid 1975, Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984, Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid 1991

(803)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het met de Minister van VROM, formuleren en vaststellen van parkeernormen bij bedrijventerreinen (A- en B-lokatie).

Periode: 1990-

Bron: Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (1990); Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990)

(804)

Actor: Stuurgroep Verkeer en Vervoer

Handeling: Het adviseren van de rijksgebouwendienst over de parkeeraccommodatie bij nieuwbouw en verbouw van rijksgebouwen.

Periode: 1973-

Bron: Tweede Kamer, vergaderjaar 1984-1985, 18600, nr. 2, p. 59

(805)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het (laten) verrichten van onderzoeken met betrekking tot handhaving van parkeervoorschriften.

Periode: 1975-

Bron: Meerjarenplannen Personenvervoer, Toelichting Rijksbegroting

(806)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voeren van interdepartementaal overleg ten behoeve van controle en handhaving van parkeervoorschriften.

Periode: 1975-

Opmerking: Dit overleg werd gevoerd met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken. Onderwerpen waren ondermeer het controleren van de naleving van parkeervoorschriften geheel in handen leggen van gemeentelijke parkeercontroleurs, bekorting van de justitiële afdoening, de sancties, e.d.

Bron: MMP, Toelichting Rijksbegroting

(807)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, in overleg met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken, voorbereiden van wetgeving en wetwijzigingen ten behoeve van het parkeerbeleid.

Periode: 1975-

Product: Wet- en regelgeving, ondermeer:

Wet van 15 juli 1990 (Stb. 1990, 426), fiscalisering van parkeerovertredingen

Wet van 3 juli 1989, houdende administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder)

Opmerking: Het voorbereiden en aanpassen van de wet- en regelgeving vond vooral plaats ten behoeve van de handhaving van de parkeervoorschriften.

Bron: MMP, Toelichting Rijksbegroting

### 6.3.3 Ketenmobiliteit en transferpunten

Het selectief gebruik van de auto en bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer in stedelijke gebieden, kan een koppeling tussen beide vereisen. In die gevallen kan een combinatie van auto of fiets met trein, bus of tram oplossing bieden. Ketenmobiliteit is een verzamelterm voor het combineren van de verschillende vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer en auto) om zich van A naar B te verplaatsen. Door het combineren van verschillende vervoersmodaliteiten kan de reiziger zelf de reis samenstellen. Het is ook mogelijk dat een dienstverlener voor de reiziger een reis regisseert. In de nota *Milieu en Economie* (1996) wordt afgesproken dat een aantal kernpunten samen met ondernemers, belangenorganisaties en overheden worden uitgewerkt. Een van die kernpunten is ketenmobiliteit. Uitwerking hiervan gebeurt in een programma bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Minister stimuleert daartoe de infrastructuur en technologie die bijdragen in het bevorderen van ketenmobiliteit.

Het *actieplan Reisinformatie* gaat onderdeel uitmaken van de ketenbenadering. Ook de transferia (zie onder) worden onder deze noemer gebracht.



Een vorm van ketenbenadering wordt in 1992 in Rotterdam georganiseerd in de vorm van de praktijkproef P+R Leasepas. Grondgedachte is dat leasemaatschappijen vervoersovereenkomsten afsloten met openbaar vervoerbedrijven en de consument keuzevrijheid wordt geboden bij selectief autobebruik. Een recent volwaardig ketenproduct is TransVision. Met de Odessey-reispas kan de zakelijke reiziger een aantal vervoersmodaliteiten gecombineerd gebruiken: taxi, huurauto en trein.

In de recente nota *Dienstverlening en ketenmobiliteit. Invulling boegbeeld ketenmobiliteit* (1997) wordt een actieprogramma gepresenteerd waarmee de ketenmobiliteit tot ontwikkeling gebracht kan worden:

- het opdoen van ervaring door proefprojecten;
- het aanpassen van het fiscaal regime ter stimuleren van ketenmobiliteit;
- het experimenteren met vraagsubsidiën, dat is het geven van een financiële (niet fiscale) bijdrage aan de reiziger;
- het opzetten van een stimuleringsprogramma rond ketenmobiliteit;
- het samenwerken in het verbreden van de dienstverlening op transferia;
- het verrichten van economische verkenningen en het opzetten van een kennissteunpunt ketenmobiliteit;
- het integreren van het actieplan Reisinformatie in de ketenbenadering.

(808)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het, in samenwerking met organisaties binnen en buiten de overheid, formuleren van beleid betreffende ketenmobiliteit.  
Periode: 1996-  
Product: Beleidsnota Dienstverlening en ketenmobiliteit. Invulling boegbeeld ketenmobiliteit (1997)  
Bron: Nota Milieu en Economie

(809)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek betreffende ketenmobiliteit.  
Periode: 1996-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.  
Bron: Dienstverlening en ketenmobiliteit. Invulling boegbeeld ketenmobiliteit (1997)

(810)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en verspreiden van publieksvoorlichting betreffende ketenmobiliteit.  
Periode: 1996-  
Product: Brochures, posters, (TV-)spotjes.  
Bron: Dienstverlening en ketenmobiliteit. Invulling boegbeeld ketenmobiliteit (1997)

(811)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opzetten, financieren en begeleiden van proef- en voorbeeldprojecten.  
Periode: 1996-  
Bron: Dienstverlening en ketenmobiliteit. Invulling boegbeeld ketenmobiliteit (1997)

(812)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden en vaststellen van regelingen ter stimulering van ketenmobiliteit.  
Periode: 1996-  
Product: kaderregeling Personenvervoer van deur tot deur en op maat  
Bron: Dienstverlening en ketenmobiliteit. Invulling boegbeeld ketenmobiliteit (1997)

(813)

Actor:	Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling:	Het, in overleg met de Minister van Financiën, leveren van een bijdrage aan het fiscaal stimuleren van ketenmobiliteit.
Periode:	1996-
Product:	fiscale maatregelen, wetswijzigingen
Opmerking:	Het fiscaal stimuleren van ketenmobiliteit past in het programma van ecologisering van het belastingstelsel. Bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot uitdrukking gebracht in met werkgroep Vergroening van het Fiscaal Regime.
Bron:	Dienstverlening en ketenmobiliteit. Invulling boegbeeld ketenmobiliteit (1997)

### 6.3.4 Parkeer en reis (P+R)

Een belangrijk scharnierpunt in de ketenmobiliteit wordt gevormd door transferpunten: waar de reiziger overstapt van de ene vervoersmodaliteit op de andere. De transferpunten, zoals P + R-faciliteiten en transferia, verbeteren de overstapmogelijkheden van het eigen vervoer naar openbaar vervoer. Andere voorzieningen die de vervoersketen verbeteren zijn de treintaxi, teletaxi en fietsvoorzieningen bij stations.

P + R-voorzieningen zijn de parkeervoorzieningen bij stations en halten van openbaar vervoer, die dienen ter stimulering van het gebruik van dit vervoer: de auto wordt gebruikt als voor- en natransport bij een reis met het openbaar vervoer. Met behulp van deze voorzieningen wordt beoogd het de automobilist aantrekkelijker te maken over te stappen op openbaar vervoer. De gewenste gedragsverandering wordt nagestreefd door het realiseren van een landelijk gespreid net van gemakkelijk bereikbare parkeerplaatsen van goede kwaliteit.

In Nederland is de ANWB initiatiefnemer tot het systematisch bevorderen van het parkeren bij NS-stations. In 1977 brengt de ANWB de ideeën hieromtrent naar buiten in de nota *P + R Park-and-Ride. Naar een beter gebruik van het openbaar vervoer*, als bijdrage aan het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV I). Het Ministerie van V&W en de NS zijn hierop ingegaan en deze drie instanties hebben het project ter hand genomen.

Ter stimulering van het parkeren bij stations wordt gezorgd voor goed over het land verspreide locaties met gemakkelijke overstapmogelijkheden van auto op openbaar vervoer. De betrokken instanties hebben de volgende afspraken gemaakt:

- Waar mogelijk stelt de NS het terrein gratis beschikbaar.
- De NS propageert de P + R-gedachte bij de gemeenten en stimuleert deze tot meewerken.
- De gemeenten en de NS maken gezamenlijk een plan voor de aanleg en ontsluiting van het benodigd geachte aantal parkeerplaatsen. De P + R-projecten worden opgesteld in overleg met de gemeenten of door de gemeenten en moeten passen in het gemeentelijk parkeerbeleid.
- De gemeente dient het werk te financieren en kan daarvoor subsidie krijgen van het Ministerie. Via de Beschikking bijdragen verkeers- en vervoersvoorzieningen (Stcrt. 1981, 200) wordt een rijksbijdrage verschaft in de aanlegkosten van P + R-voorzieningen. Een bijdrageregeling voor de aanleg van dit soort voorziening geldt reeds vanaf halverwege de jaren zeventig.
- De ANWB maakt in overleg met de wegbeheerders een bewegwijzeringsplan met bijbehorende kostenraming.
- De wegbeheerders nemen de kosten van de bewegwijzering voor hun rekening. Een speciaal verkeersbord wordt ontworpen en in het RVV (Stb. 1980, 400) opgenomen. De eerste twaalf projecten ontvangen bij wijze van uitzondering een (rijks)bijdrage.
- De kwaliteitswaarborg voor de parkeervoorzieningen ligt in handen bij de ANWB, die daarvoor een toetingslijst hanteert die in onderling overleg is vastgesteld. Bij een gunstige uitslag van de toetsing wordt aan de voorziening het P + R-predikaat toegekend door plaatsing van een P + R-zuil door en voor rekening van de ANWB.

Het Ministerie spreekt zich regelmatig uit dat het principe van parkeer en reis en de aanleg van voorzieningen actief gesteund zouden worden. Reeds in het eerste Meerjarenplan Personenvervoer (1980-1984) spreekt de regering zich uit voor stimuleren van dit principe onder de noemer van 'parkeer en laat je rijden'. In het bevorderen van selectief autogebruik en het vergroten van de toepasselijkheid van het openbaar vervoer worden de P + R voorzieningen beschouwd als een belangrijk hulpmiddel. In het tweede Meerjarenplan Personenvervoer verschijnt het actiepunten Nationaal plan voor parkeren bij openbaar vervoer. Gedurende de planperiode wordt ernaar gestreefd om een lande-

lijk netwerk van voorzieningen op te zetten. Met betrokken gemeenten wordt overleg op gang gebracht en onderzoeken worden gestart. De keuze van de reeds in het netwerk opgenomen haltes, is gebeurd in samenspraak met NS en ANWB. In 1986 worden de P + R voorzieningen als actiepoint afgevoerd van het meerjarenprogramma. Het blijft echter wel het streven om hoogwaardige parkeergelegenheden bij stations aan te leggen en in stand te houden. Het wordt een aangelegenheid die met name speelt tussen de NS en de betrokken gemeente.

Met de opgang van het begrip ketenbenadering, komen de P+ R voorzieningen weer in beeld. De NS werkt aan vernieuwing van de P + R voorzieningen. Met de transferia, parkeergarages en dergelijke, worden deze overstappunten omgebouwd tot 'hoogwaardige infrastructurele voorzieningen' met servicepunten, e.d.

(814)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het in samenwerking met andere organisaties opstellen en evalueren van P + R plannen.  
Periode: 1977-

Opmerking: De organisaties waarmee werd samengewerkt waren NS en ANWB.  
Bron: Tweede Meerjarenplan Personenvervoer

(815)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek ten aanzien van P + R.  
Periode: 1980-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegrotingen, tweede Meerjarenplan Personenvervoer

(816)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en verspreiden van publieksvoorlichting om gebruik van P + R-voorzieningen te bevorderen.  
Periode: 1977-  
Product: Brochures, posters, (TV-)spotjes.  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegrotingen, tweede Meerjarenplan Personenvervoer

(817)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voeren van bestuurlijk en ambtelijk overleg met gemeentelijke overheden over P + R.  
Periode: 1975-  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting

(818)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het organiseren van congressen, symposia, e.d. betreffende P + R.  
Periode: 1979-  
Bron: Tweede Meerjarenplan Personenvervoer

(819)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het besluiten tot het verlenen van financiële bijdragen aan lagere overheden voor het aanleggen van P + R voorzieningen.  
Periode: 1975-  
Product: Subsidiebesluiten  
Opmerking: Waterstaat handeling 480  
Bron: Bijdrageregelingen

### 6.3.5 Transferia

In het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt het beleid van stimuleren van aansluiting tussen auto en openbaar vervoer voortgezet. Het nieuwe concept van de transferia wordt geïntroduceerd. Een transferium is een (grootschalig) overstappunt van de auto op openbaar vervoer en bevindt zich op een logische en eenvoudig bereikbare locatie tussen vertrekplaats en bestemming. Met de transferia wordt beoogd een hoogwaardig alternatief voor het autogebruik woon-werkverkeer te bieden. De P + R-terreinen worden in het SVV II gedefinieerd als kleinschalige transferia. Zij blijken vooral succesvol bij landelijk gelegen stations, waar de automobilist dichtbij woont. De grootschalige transferia moeten met name worden opgetrokken aan de randen van de steden.

Om te onderzoeken hoe dergelijke plekken ingericht kunnen worden schrijft het ministerie begin jaren negentig een prijsvraag uit. Hier komen echter geen bruikbare ontwerpen uit voort. Het Ministerie van V & W geeft opdracht aan de Bouwdienst van Rijkswaterstaat om de mogelijkheden van vestiging voor transferia verder uit te werken. De Bouwdienst stelt hiertoe de projectgroep Transferia samen. Deze bestaat uit vertegenwoordigers van betrokken instanties, zoals het ministerie, de NS, openbaar vervoer bedrijven en de ANWB. Door de projectgroep wordt een plankaart van kansrijke locaties voor de vestiging van transferia samengesteld. Tevens worden eisen vastgesteld waaraan transferia moesten voldoen en worden toetsingscriteria ontwikkeld om te meten of aan de geformuleerde eisen wordt voldaan. Om ervaring op te doen dienen er pilot-transferia te worden opgezet. Op geselecteerde locaties worden haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd door de regionale directies van Rijkswaterstaat welke locaties uiteindelijk in aanmerking komen.

Met de opgang van het begrip ketenmobiliteit worden ook de transferia in dat kader geplaatst. Transferia zijn niet meer uitsluitend punten waar van de ene vervoerwijze kan worden overgestapt op de volgende, maar er is een heel dienstenpakket ondergebracht, zoals winkels, ontspanning, vergadercentra, e.d. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stimuleert en ondersteunt deze ontwikkeling waarin private partners een belangrijke rol moeten spelen in de exploitatie.

(820)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het formuleren van beleid over transferia.  
Periode: 1990-  
Product: Beleidsnotities, ondermeer:  
Samen werken aan transferia  
Bron: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, Kamerstukken

(821)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het organiseren van prijsvragen voor het ontwerpen van transferia.  
Periode: 1990-  
Product: Ontwerpen, rapport, e.d.

(822)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Projectgroep Transferia  
Handeling: Het voorbereiden van de aanleg van transferia.  
Periode: 1990-  
Product: Haalbaarheidsonderzoeken, rapportages.  
Bron: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, Kamerstukken

(823)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het organiseren van congressen, symposia, e.d. betreffende transferia.  
Periode: 1990-  
Bron: Projectplan Transferia (juli 1995)

(824)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het initiëren en leveren van bijdragen aan overleg tussen belanghebbende partijen over transferia.  
Periode: 1990-

Opmerking: De groep belanghebbenden wordt ruim genomen en omvat (inter)gemeentelijke overheden, de NS, busmaatschappijen, de ANWB, milieu groeperingen, e.d.  
Bron: Projectplan Transferia (juli 1995)

(825)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het besluiten tot het aanleggen van (pilot)transferia.  
Periode: 1995-

Opmerking: De realisatie van de transferia werd uitgevoerd door de regionale directies van RWS. De Projectgroep Transferia stuurde aan (bewaking voortgang, inrichtingseisen, afstemming).  
Bron: Projectplan Transferia (juli 1995)

(826)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het leveren van financiële bijdrage in de exploitatie van transferia.  
Periode: 1990-  
Product: Subsidiebesluit  
Opmerking: De Minister zou eventuele verliezen in de aanloopkosten van de transferia dekken.  
Bron: Projectplan Transferia (juli 1995)

(827)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Projectgroep Transferia  
Handeling: Het structureren en stimuleren van communicatie rond transferia.  
Periode: 1990-  
Product: Communicatieplannen, gebruikersonderzoeken, symposia, brochures, periodieken.  
Bron: Projectplan Transferia (juli 1995)

(828)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Projectgroep Transferia  
Handeling: Het evalueren van gerealiseerde pilot-transferia  
Periode: 1995-  
Product: Rapportages  
Bron: Projectplan Transferia (juli 1995)

## 6.4. Fietsbeleid

### 6.4.1 Inleiding

Het verkeers- en vervoersbeleid is gericht op het waar mogelijk verminderen van de verplaatsingsafstanden, het beperken van het autogebruik waar en wanneer dit te veel hinder geeft en het waar nodig treffen van voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Het langzaam verkeer omvat voetgangers en (brom)fietsers). Het is het fietsbeleid dat speciale aandacht heeft gekregen. Het fietsbeleid vormt een integraal onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid, zoals dit is neergelegd in ondermeer het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV).

Het massale gebruik van de fiets dateert uit de twintiger jaren, wanneer de fiets voor veel mensen financieel bereikbaar wordt. Zowel de overheid als particuliere organisaties spelen een stimulerende rol door de aanleg van fietspaden en andere voorzieningen. Tot het begin van de jaren zestig is de fiets het vervoermiddel: tot 1960 leggen de Nederlanders meer kilometers per fiets af dan per auto. Gedurende de jaren zestig daalt het gebruik van de fiets: in 1974 is het fietsgebruik terug op het niveau van 1950. De toenemende welvaart en de ermee samenhangende veranderende levensgewoonten maken na 1960 de auto voor grote groepen bereikbaar. De welvaartsverwachtingen zijn zodanig dat wordt verwacht dat binnen afzienbare tijd het fietsverkeer, zeker in het woon-werkverkeer

door de suburbanisatie, tot een te verwaarlozen aandeel zal teruglopen ten gunste van het autoverkeer. Het door massaal particulier autobezit en -gebruik dichtslibben van de binnensteden, de energiecrisis, en de discussie over het milieu in de jaren zeventig zorgen voor een ommekeer: tussen 1975 en 1990 neemt het gebruik van de fiets weer toe. Sinds 1990 is het gebruik gestabiliseerd.

In tegenstelling tot het schommelende fietsgebruik heeft het fietsbezit in Nederland een constante groei laten zien. Het aantal fietsen is in Nederland op dit moment gelijk aan het aantal inwoners en 85 % van de huishoudens heeft de beschikking over een fiets.

#### 6.4.2 Beleid

Tot het begin van de jaren zeventig is de aandacht voor het fietsverkeer bij de rijksoverheid minimaal. Onder invloed van de toename van autoverkeer neemt de ruimte die voor het fietsverkeer beschikbaar was tussen 1960 en 1975 af. Langs veel regionale wegen ontbreken fietspaden voor een veilige afwikkeling van het fietsverkeer. Voor 1975 wordt de aanleg van fietspaden langs niet-rijkswegen gefinancierd via de Wet Uitkering Wegen (Stb. 1966, 367). De Beschikking bijdragen voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en het openbaar vervoer in en om de steden (Stcrt. 1967, 52), is primair gericht op het gemotoriseerde wegverkeer en wordt slechts in sporadische gevallen aangevend voor de aanleg van specifieke fietsvoorzieningen. Na 1975 worden meer en meer speciale infrastructuurle voorzieningen voor het fietsverkeer gerealiseerd, onder meer door een gericht subsidiebeleid. Sinds 1976 wordt de aanleg van fietspaden langs rijkswegen gefinancierd uit het Rijkswegenfonds.

In 1975 wordt het eerste Meerjarenplan voor het Personenvervoer 1976-1980 gepresenteerd. De aandacht voor het fietsverkeer in het verkeers- en vervoersbeleid is met dit Meerjarenplan vergroot. De rijksoverheid wil een inspanning leveren om het gebruik van de fiets (en de bromfiets) voor de korte afstand te bevorderen. Het beleid ten aanzien van het langzame verkeer is erop gericht het gebruik van de fiets en de verkeersveiligheid van het fietsverkeer te vergroten. De verkeersveiligheid vormt bij het fietsverkeer een belangrijke factor. Het bevorderen van het fietsgebruik dient gepaard te gaan met maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid. Het beleid ten aanzien van het fietsverkeer is verweven met het beleidsterreinen verkeersveiligheid en infrastructuur (zie hiervoor: *Waterstaat* PIVOT-rapport nummer 28).

De doelstelling van het fietsbeleid is het bevorderen van het gebruik van de fiets met gelijktijdige vergroting van de veiligheid en aantrekkelijkheid van het fietsgebruik. De fiets wordt een rol toegedacht in het oplossen van verkeers- en vervoersproblemen in de steden. Aan gemeenten worden subsidies in het vooruitzicht gesteld voor de aanleg van infrastructuurle voorzieningen voor fietsers (fietspaden, tunnels, bruggen, e.d.). Tevens worden in samenwerking met de betrokken gemeenten (Tilburg en Den Haag) fietsdemonstratieroutes aangelegd.

De lijn die in het eerste Meerjarenplan voor het Personenvervoer wordt aangegeven, wordt in het eerste en het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en in het tweede Meerjarenplan (1980-1984) voortgezet. Tot een goed stelsel van fietsvoorzieningen behoort volgens het tweede Meerjarenplan een netwerk van hoogwaardige fietsroutes dat de centra van wonen, werken en winkelen met elkaar verbindt. Stations en andere concentratieplaatsen van openbaar vervoer, scholen en veel publiek aantrekkende gebouwen, moeten dan eveneens door fietsroutes zijn verbonden. De fietsroutes die dat netwerk moeten vormen dienen een zo direct mogelijke verbinding te vormen en te zijn opgenomen in een beschutte, aantrekkelijke omgeving. Bovendien moet worden gestreefd om in het kader van de verkeersveiligheid, aparte fietsroutes aan te leggen.

Belangrijke actiepunten uit het tweede Meerjarenplan zijn de aanleg van fietspaden buiten de bebouwde kom en de verbetering van de bereikbaarheid van NS stations voor fietsers.

Uit onderzoek blijkt dat veel reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer de fiets als voo- en natransport gebruiken. Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren is een goede bereikbaarheid voor fietsers van de stations en goede stallingsmogelijkheden voor de fiets bij stations van belang. Om het gebruik van zowel de fiets als het openbaar vervoer te stimuleren wordt vanaf de jaren zeventig begonnen met inventarisaties van knelpunten voor het langzame verkeer in de directe stationsomgeving (inventarisatie van de bereikbaarheidskwaliteit). Ook wordt door het uitvoeren van projecten onderzocht met welke maatregelen beoogde verbeteringen kunnen worden bereikt.

In de Nota Fietsverkeer uit 1983 wordt als uitgangspunt gesteld dat de uitvoering van het fietsbeleid in hoofdzaak een taak is voor de beheerders van wegen waarover zich het fietsverkeer afwikkelde. Dit betekent dat de primaire verantwoordelijkheid voor de besluitvorming over en de financiering van fietsvoorzieningen ligt bij de gemeenten en provincies. De betrokkenheid van het Rijk richt zich op:

- het verschaffen van het instrumentarium (regelgevend, financieel) zodat de lagere overheden het beleid op adequate wijze konden uitvoeren;
- de verantwoordelijkheid voor het verkeers- en vervoersbeleid in algemene zin (toetsing van gemeentelijk plannen);
- de taak als wegbeheerder;
- het verrichten van onderzoek naar de voorwaarden waaronder het fietsverkeer kan worden bevorderd en de verkeersveiligheid voor fietsers kan worden vergroot en het uitdragen van de resultaten ervan;
- het bevorderen van de recreatieve mogelijkheden.

De discussie over milieu en mobiliteit brengt de fiets eind jaren tachtig weer in de schijnwerpers van het regeringsbeleid. Het Nationaal Milieubeleids Plan Plus bepleit een ommezwaai van auto naar onder meer de fiets. In het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is daartoe een reeks van maatregelen uitgewerkt. De rol van de fiets in het mobiliteitsbeleid geschetst in het tweede Structuurschema (spoor 15) wordt uitgewerkt in het project Masterplan Fiets (1990). Via dit project heeft de rijksoverheid tot 1997 het fietsbeleid in Nederland gestimuleerd. Het beleid wordt vastgelegd in de beleidsnotitie Masterplan Fiets, de uitvoering ervan is in handen van de projectgroep Masterplan Fiets binnen het Directoraat-Generaal voor het Personenvervoer.

Zoals in Nota Fietsverkeer uit 1983 reeds wordt gesteld, is ook in het Masterplan Fiets uitgangspunt dat voorbereiding, coördinatie en uitvoering van fietsvoorzieningen moet gebeuren door gemeenten, provincies en vervoerregio's. De invloed van de rijksoverheid is beperkt, bevoegdheden, financiën en realiseringmogelijkheden liggen vooral bij de andere overheden waardoor het rijksbeleid bestaat uit faciliteren door kennis, argumenten en instrumenten te ontwikkelen en te verspreiden. In het Masterplan Fiets worden vier speerpunten voor het beleid geformuleerd:

- overstap van auto naar fiets
- overstap van auto naar openbaar vervoer en fiets
- veiligheid voor fietsers
- diefstalpreventie en fietsparkeervoorzieningen

Binnen deze speerpunten worden in totaal 112 projecten uitgevoerd.

Per speerpunt worden vier projecttypen onderscheiden:

- Onderzoeksprojecten. De onderzoeksprojecten beogen een helder en bruikbaar antwoord te geven op een onderzoeksvraag. De onderzoeken worden uitgevoerd omdat er behoefte was aan kennis.
- Proef- en voorbeeldprojecten. Via proef- en voorbeeldprojecten worden argumenten en instrumenten ontwikkeld (uitproberen, bewijzen). Door voorbeeldprojecten wordt door het Rijk gedemonstreerd welke samenhangende pakketten voorzieningen nodig zijn om het fietsverkeer te bevorderen. Proefprojecten zijn bedoeld om innovatieve ontwerpen te toetsen aan de praktijk en de effecten daarvan te onderzoeken. De rijksoverheid stimuleert de uitvoering van deze projecten door inbreng van kennis, overleg en voorlichting en financiële bijdragen. Reeds in 1976 worden degelijke demonstratieprojecten gestart in Tilburg en Den Haag, waar samen met de betrokken gemeenten, fietspaden worden aangelegd.
- Instrumentontwikkeling en informatie-uitwisseling. De instrumentontwikkeling en informatie-uitwisseling is gericht op de verspreiding van inhoudelijke resultaten naar doelgroepen. Bij instrumentontwikkeling ligt het accent op verspreiding van kennis en instrumenten, bij informatie-uitwisseling op verspreiding van kennis en argumenten. De kennis, argumenten en instrumenten die projecten opleveren worden verspreid via brochures, handboeken, videofilms, het kwartaalblad Fietsverkeer, artikelen in vakbladen, workshops, onderwijsactiviteiten en in een groot aantal lezingen op studiedagen en congressen.

Als apart beleidsinstrument zijn de bijdrageregelingen van de rijksoverheid te noemen waarmee de voorzieningen voor fietsers konden worden verbeterd. De rijksoverheid verstrekt al jaren financiële bijdragen aan gemeenten en provincies voor de uitbreiding en verbetering van infrastructurele voorzieningen voor ondermeer het fietsverkeer. Sinds 1967 is in werking de Beschikking bijdragen voor

voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en het openbaar vervoer in en om de steden (Stcrt. 1967, 52). Vooruitlopend op de wijziging van de bijdrageregeling uit 1967 wordt per 1 januari 1975 de mogelijkheid geopend een bijdrage te verstrekken voor gemeentelijke fietsvoorzieningen. Tevens wordt het bijdragepercentage verhoogd. Door wie de bijdrage werd verleend hangt af van de soort weg: de ministers van Verkeer en Waterstaat (secundaire en tertiaire wegen), van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (quartaire en overige plattelandswegen) en Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (recreatieve fietsvoorzieningen). In 1981 wordt de Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen (Stcrt. 1981, 200) van kracht. De fondsen worden aan de hand van vijfjarige uitvoeringsprogramma's over de provincies verdeeld. De provincies dragen zorg voor de verdere toewijzing van de gelden aan de verschillende projecten. In 1985 worden in het kader van de decentralisatie de gelden overgeheveld naar de middelen van het Gemeentefonds en het Provinciefonds. Vanaf 1988 is er met de Bijdrageregeling Wegverkeersvoorzieningen (Stcrt. 1988, 215) weer een aparte regeling van kracht voor fietsvoorzieningen. Deze uitgaven voor het fietsbeleid zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en worden verdeeld door de regionale directies van Rijkswaterstaat. Per 1 januari 1994 gaat deze bijdrageregeling op in de Algemene Maatregel van Bestuur Infrafonds (art. 04.01.02). Per 1 januari 1996 is het fietsbudget opgegaan in de Gebundelde Doeluitkering aan provincies en kaderwetgebieden. Met deze ingrijpende aanpassing van de financiële relatie tussen het rijk en de andere overheden wordt het budget voor fietsvoorzieningen gedecentraliseerd. Voor het stellen van prioriteiten bij de toekenning van bijdragen, worden in het kader van het Masterplan Fiets landelijke toetsingscriteria vastgesteld.

(974)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het formuleren en evalueren van het rijksbeleid ten aanzien van het fietsverkeer  
Periode: 1975-  
Product: beleidsnota's, rapporten. Ondermeer:

- Nota Fietsverkeer (1983)
- Integratie fiets en openbaar vervoer (1985)
- Beleidsnotitie Masterplan Fiets (1990)
- Evaluatierapport Masterplan Fiets (1997)

  
Opmerking: Het rijksbeleid werd mede vastgelegd in meer omvattende documenten zoals de meerjarenplannen voor het Personenvervoer, de structuurschema's Verkeer en Vervoer, de toelichtingen op de Rijksbegroting, e.d.  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken

(829)

Actor: Minister van Verkeer en Vervoer  
Handeling: Het meewerken aan internationale projecten ter stimulering van het gebruik van de fiets.  
Periode: 1990-  
Bron: 'Mobiliteit en Milieu' (1996), p. 13

(830)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en evaluerend onderzoek ten behoeve van het fietsbeleid.  
Periode: 1975-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.  
Opmerking: Veel onderzoeken zijn uitgevoerd door de SWOV en de CROW.  
Zie ook: *Waterstaat*, handeling 27  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's

(831)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opzetten, financieren en begeleiden van proef- en voorbeeldprojecten.  
Periode: 1975-  
Opmerking: Zie: *Waterstaat*, handeling 77  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's



- (832)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het ontwikkelen en verspreiden van instrumentele en technische hulpmiddelen voor uitvoering van fietsbeleid  
 Periode: 1975-  
 Product: Beleidsaanbevelingen, beleidsvoorbeelden. Ondermeer: Brochure Werken met de fiets (1992)  
 Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's
- (833)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het, samen met de Minister van Justitie, aanpassen en wijzigen van wet- en regelgeving ten behoeve van het fietsverkeer.  
 Periode: 1975-  
 Product: Wetswijzigingen en wetsaanpassingen.  
 Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's
- (834)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het organiseren van prijsvragen en ideeënwedstrijden om het fietsgebruik te stimuleren.  
 Periode: 1975-  
 Product: Ontwerpen, rapporten, e.d.  
 Opmerking: In 1976 werd een wedstrijd uitgeschreven om de fietskleding te verbeteren. In 1983 werd een ideeënwedstrijd uitgeschreven ten behoeve van het tegengaan van fiet-sendiefstal.  
 Bron: Nota Fietsverkeer (1983), p. 36; Tweede Kamer, vergaderjaar 1984-1985, 18600, nr. 2, p. 57
- (835)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het opstellen en verspreiden van publieksvoorlichting om gebruik van de fiets te bevorderen.  
 Periode: 1975-  
 Product: Brochures, posters, (TV-)spotjes.  
 Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's
- (836)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het organiseren van congressen, symposia, e.d. betreffende fietsbeleid.  
 Periode: 1975-  
 Bron: Nota Fietsverkeer (1983), Beleidsnotitie Masterplan Fiets (1990)
- (837)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het besluiten tot aanleggen van fietspaden, fietsbruggen en fietstunnels bij rijkswe-gen.  
 Periode: 1976-  
 Bron: Wet op het Rijkswegenfonds (1967, Stb. 30)
- (838)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het tezamen met provinciale overheden aanwijzen en uitvoeren van projecten ten behoeve van fietspaden buiten de bebouwde kom.  
 Periode: 1981-  
 Bron: Tweede Meerjarenplan Personenvervoer, Toelichting Rijksbegroting 1981-1982,

17100, nr. 2

(839)

Actor: Commissie Richtlijnen Ontwerp Niet Autosnelwegen  
Handeling: Het formuleren van richtlijnen voor de aanleg van fietspaden.  
Periode: 1976-  
Product: RONA-richtlijnen  
Opmerking: Zie: *Waterstaat*, handeling 530  
Bron: Nota Fietsbeleid (1983)

(840)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het leveren van een bijdrage aan het landelijk platform voor overleg over uitvoering van het fietsbeleid.  
Periode: 1990-

Opmerking: Het overleg vond plaats in een Klankbordgroep en werd gecoördineerd door Rijkswaterstaat. In de Klankbordgroep hadden zitting IPO, VNG, NS, Verenigd Streekvervoer Nederland, Stichting Fiets, RAI, organisaties van handel en industrie, ANWB, Fietsersbond ENFB, Veilig Verkeer Nederland, en de Stichting Landelijk Fietsplatform.

Bron: Masterplan Fiets

(841)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voeren van interdepartementaal overleg over het fietsbeleid.  
Periode: 1990-

Opmerking: Doel van dit overleg was het bereiken van afstemming op andere beleidsterreinen, zoals recreatieve fietsvoorzieningen (LNV), diefstal (Justitie), regelingen van vergoeding van reiskosten (BiZa)

Bron: Masterplan Fiets

(842)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het, in overleg met de Minister van Financiën, leveren van een bijdrage aan het fiscaal stimuleren van fietsgebruik.  
Periode: 1990-  
Product: Fiscale maatregelen, wetswijzigingen.  
Opmerking: Het fiscaal stimuleren van fietsgebruik past in het programma van ecologisering van het belastingstelsel. Bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot uitdrukking gebracht met werkgroep Vergroening van het Fiscaal Regime.  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's

#### *Bijdrageregelingen*

(843)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen van rijksbijdrageregelingen voor het aanleggen van fietsvoorzieningen.  
Periode: 1975 -  
Product: Bijdrageregelingen, zoals:  
Bijdrageregeling voor de aanleg van fietspaden langs secundaire en tertiaire wegen  
Bijdrageregeling verkeers- en vervoervoorzieningen (Stcrt. 1981, 200)  
Bijdrageregeling wegverkeersvoorzieningen (Stcrt. 1988, 215)  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's

(844)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het ontwikkelen van een methodiek voor prioriteitstelling bij beoordeling van subsidie-aanvragen door lagere overheden voor het aanleggen van fietsvoorzieningen.

Periode: 1975-

Opmerking: Zie: *Waterstaat*, handeling 72  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's

(845)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het besluiten tot het verlenen van financiële bijdragen aan lagere overheden voor het aanleggen van fietsvoorzieningen.

Periode: 1966-

Product: Subsidiebesluiten.

Opmerking: Zie: *Waterstaat*, handeling 480

Bron: Wet Uitkering Wegen (1966, Stb. 367), Wet op het Rijkswegenfonds (1967, Stb. 30), Bijdrageregelingen

(846)

Actor: Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij  
Handeling: Het opstellen van bijdrageregelingen voor het aanleggen van fietsvoorzieningen.

Periode: 1975-1985

Product: Bijdrageregeling voor de aanleg van fietspaden langs quartaire en overige plattelandswegen

Bron: Nota fietsbeleid (1983)

(847)

Actor: Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij  
Handeling: Het besluiten tot het verlenen van subsidie aan lagere overheden voor de aanleggen van fietsvoorzieningen langs quartaire en overige plattelandswegen.

Periode: 1976-1985

Product: Subsidiebesluiten.

Opmerking: De verzoeken werden be- en afgehandeld door de Landinrichtingsdienst.

Bron: Bijdrageregeling voor de aanleg van fietspaden langs quartaire en overige plattelandswegen.

(848)

Actor: a. Minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (1976-198?)  
b. Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (198?-1985)

Handeling: Het opstellen van bijdrageregelingen voor het aanleggen van fietsvoorzieningen.

Periode: 1976-1985

Product: Bijdragemogelijkheid voor de aanleg van recreatieve fietsvoorzieningen

Opmerking: De Bijdrageregeling werd uitgevoerd door de Directie Openluchtrecreatie deze werd in 1985 van het ministerie van CRM overgehield naar het ministerie van LNV.

Bron: Nota fietsbeleid (1983)

#### *Bereikbaarheid NS-stations*

(849)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het formuleren van beleid ten aanzien van bereikbaarheid voor fietsers van en fietsvoorzieningen bij stations.

Periode: 1975-

Opmerking: Voor de uitvoering van de bouw, het onderhoud en de instandhouding van de voorzieningen zijn sinds 1995 NS Railinfrabeheer (RIB), Railned en NS Stations verantwoordelijk en houden zij zich aan de voorwaarden van de Minister van Verkeer en Waterstaat

Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, nota's

(850)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het verrichten van onderzoek naar bereikbaarheid voor fietsers van en fietsvoorzie-

ningen bij stations.  
Periode: 1975-  
Product: Inventarisaties, rapportages.  
Bron: Tweede Kamer vergaderjaar 1981-1982, 17100 nr. 2; Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984, p. 72; Tweede Kamer vergaderjaar 1997-1998, 25 600 nr. 39

(851)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het vaststellen van inrichtingseisen aan fietsparkeervoorzieningen bij stations.  
Periode: 1997-  
Product: Voorwaarden, ook in de brochure *Met de fiets naar de trein*.  
Bron: Tweede Kamer vergaderjaar 1997-1998, 25 600 nr. 39  
Opmerking: De voorwaarden moeten worden toegepast om voor financiering door het Rijk in aanmerking te kunnen komen. De voorwaarden zijn opgesteld door een werkgroep waarin zitting hadden ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en een aantal bedrijfsonderdelen van de Nederlandse Spoorwegen.

In 1995 hebben de NS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat een contract afgesloten over de verzelfstandiging van de NS. Daarin heeft het rijk de verantwoordelijkheid op zich genomen voor alle fietsparkeervoorzieningen bij de stations gerekend tot de infrastructuur die het ministerie van Verkeer en Waterstaat uit het Infrafonds financiert via NS RIB. Eind 1997 zijn definitieve afspraken gemaakt tussen NS RIB en NS Stations over kwantitatieve en kwalitatieve voorwaarden die aan de voorzieningen kunnen worden gesteld. De NS verplicht zich in deze afspraken om op elk station kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen aan te bieden met een capaciteit die voldoet aan de vraag van de reizigers. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat verplicht zich de aanleg en het onderhoud van die voorzieningen vrijwel volledig te financieren. De afspraken zijn direct van toepassing op nieuwe stations en grootschalige verbouwingen. Voor bestaande stations inventariseert NS RIB wat er nog aan fietsparkeervoorzieningen ontbreekt en wat aanpassingen moeten gaan kosten.

## 6.5. Vervoermanagement

Als gevolg van de economische groei neemt de mobiliteit toe. Het wordt drukker en drukker op de weg. De dagelijkse files kosten de samenleving handen vol geld en leveren bovendien een bijdrage aan de luchtvervuiling. In het kader van het SVV II heeft de overheid ervoor gekozen om samen met het bedrijfsleven deze problematiek aan te pakken. Dit gebeurt onder de noemer vervoermanagement. Vervoermanagement is de zorg die de leiding van bedrijven, instellingen en overheden heeft voor het personenverkeer en -vervoer in het kader van de bedrijfsvoering. Hieronder worden alle activiteiten verstaan die een bedrijf zelf onderneemt om het niet noodzakelijke autogebruik terug te dringen. Daarbij gaat het zowel om het woon-werkverkeer als om het zakelijk verkeer.

Vooruitlopend op de presentatie van het vervoermanagement in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) wordt in 1989 in het kader van het Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR) een proefproject gestart met als doel de mobiliteit via een bedrijfsgerichte aanpak te beheersen. In zeven geselecteerde werkgebieden in de Randstad wordt gewerkt aan de beheersing van de stromen personenauto's in het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer. Uit de resultaten blijkt het vervoermanagement aan te slaan. Een structurele aanpak moet duidelijkheid bieden met betrekking tot de werkwijze, de organisatie en de eventuele financiering.

In het SVV II worden duidelijke doelen gesteld (Luik 4, Spoor 30) met betrekking tot het vervoermanagement. Het streefbeeld is dat in 1995 alle instellingen met meer dan 50 werknemers een bedrijfsvervoersplan hebben. Het aantal autokilometers in het woon-werkverkeer zal bij bedrijven met vervoermanagement met twintig procent verminderen. Via de zogenaamde beleidsmonitor vervoermanagement, bestaande uit telefonische enquêtes bij bedrijven en instellingen, worden de ontwikkelingen gevolgd. Het blijkt, dat het streefbeeld in 1995 niet is bereikt. In 1996 heeft ongeveer 14% van de bedrijven een vervoerplan. Hoewel het streefbeeld voor 1995 niet is gerealiseerd, is het nog steeds uitgangspunt voor het beleid. Er worden nieuwe doelen gesteld voor het jaar 2000:

- 80% van de bedrijven met meer dan 500 werknemers heeft een vervoersplan;
- 50% van de bedrijven met tussen de 100 en 500 werknemers heeft een vervoersplan;
- 30% van de bedrijven met tussen de 50 en 100 werknemers heeft een vervoersplan.

Om dit doel te bereiken heeft de overheid tot het jaar 2000 37,2 miljoen beschikbaar gesteld.

Ondernemingen hebben met hun economische bedrijvigheid rechtstreeks invloed op de vervoersstromen. In het verleden werden veel werknemers met een bedrijfsbus naar het werk en weer thuis gebracht of woonden ze dicht in de buurt van het bedrijf. Nu heeft bijna iedere werknemer de beschikking over een eigen vervoermiddel. De rol van de werkgever lijkt zo beperkt tot het geven van vergoedingen, het aanleggen van parkeerplaatsen en het eventueel beschikbaar stellen van een lease-auto.

Het woon-werkverkeer van een bedrijf of bedrijfsgebied kan door het opstellen van een bedrijfsvervoersplan in kaart gebracht worden. Op basis van zo'n plan wordt aangegeven welke wijze van vervoer voor de individuele werknemers de beste is uit oogpunt van kostenbesparing, duur van de reistijd en beoogde kilometerreductie. Waar mogelijk kan ook het zakelijk verkeer worden betrokken. Alle voorzieningen in het verkeer (carpooling, bedrijfsvervoer, openbaar vervoer, de fiets en ook de eigen auto) kunnen in het bedrijfsvervoersplan worden opgenomen.

In eerste instantie is vervoermanagement een zaak van de bedrijven zelf. Het bedrijfsleven heeft immers economische belangen bij een goede bereikbaarheid en een soepel verlopende bedrijfsvoering. De verantwoordelijkheid voor de implementatie van vervoermanagement ligt bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hiervoor is het projectteam vervoermanagement van DGV/IP ingesteld. Op regionaal niveau vervullen de directies van Rijkswaterstaat een coördinerende rol. Op allerlei plaatsen in het land zijn, dankzij de bemoeienis van de regionale directies van Rijkswaterstaat, vervoerscoördinatiecentra (VCC's) opgericht. Deze VCC's dienen door middel van het creëren van een constructieve samenwerking tussen overheden, bedrijven en aanbieders van vervoer zorg te dragen voor het samenstellen en realiseren van (gemeenschappelijke) vervoerplannen.

(852)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek te aanzien van vervoermanagement.  
Periode: 1988-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.

(853)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, coördineren en evalueren van het beleid betreffende het vervoermanagement.  
Periode: 1988-  
Product: Nota's, notities, voortgangsrapportages.

(854)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en verspreiden van voorlichtingsmateriaal om het vervoermanagement te bevorderen.  
Periode: 1990-  
Product: Brochures, posters, video.  
Opmerking: Dit gebeurt in samenwerking met directie DVO (tot 1994 VBD)

(855)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen om het vervoermanagement te stimuleren.  
Periode: 1990-  
Product: Financiële bijdragen.  
Bron: Uitgekiend, Nota Vervoermanagement, p. 9

(856)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het organiseren van congressen en symposia over vervoermanagement.  
Periode: 1989-

- Bron: Nota vervoermanagement 1994, p. 8
- (857)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het samenwerken met de betrokken overheden bij het stimuleren van bedrijfsvervoersplannen.  
 Periode: 1989-  
 Product: Overeenkomsten, convenanten.  
 Opmerking: Aanvankelijk was het de bedoeling de stimulering van de bedrijfsgerichte aanpak neer te leggen bij de in te stellen vervoerregio's.  
 Bron: SVV II Luik 4 Spoor 30, p. 100
- (858)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het voeren van overleg met werkgevers- en werknemersorganisaties en belangenverenigingen inzake de implementatie van het vervoermanagement.  
 Periode: 1989-  
 Opmerking: Tot 1994 vindt dit overleg plaats in het Carpool Topberaad. Na 1994 wordt dit overleg het Vervoermanagement Topberaad genoemd. Het doel is het bedrijfsleven meer directe verantwoordelijkheid te geven. Daarnaast vindt overleg plaats in het Commissie van Aanbeveling Vervoermanagement.  
 Bron: Nota Vervoermanagement 1994, p. 8-9
- (859)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het voorbereiden, coördineren en evalueren van de proeftrajecten in het kader van de introductie van vervoermanagement  
 Periode: 1989-  
 Opmerking: Binnen de directie IP is een projectteam vervoermanagement geformeerd.  
 Bron: Introductie vervoermanagement, p. 18
- (860)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/ Regionale directies Rijkswaterstaat  
 Handeling: Het begeleiden en ondersteunen van individuele projecten binnen het proefproject vervoermanagement.  
 Periode: 1989-  
 Bron: Introductie vervoermanagement, p. 18
- (861)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen in de operationele kosten voor de eerste twee/drie jaar van een vervoercoördinatiecentrum.  
 Periode: 1990-  
 Opmerking: De bijdrage bedraagt 50%. De rest wordt bijgedragen door bedrijven en/of lokale overheden.  
 Bron: Werkplan vervoermanagement 1994-1995, p. 5
- (862)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het (laten) ontwikkelen, testen en implementeren van een monitoringsysteem in het kader van vervoermanagement.  
 Periode: 1990-  
 Opmerking: Hieronder valt het monitoringsysteem REMOVE  
 Bron: Projectenoverzicht Vervoermanagement 1993, p. 6

(863)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) ontwikkelen, testen en implementeren van een toepasbare vorm van normering met betrekking tot vervoermanagement bij bedrijven en instellingen.  
Periode: 1990-

Bron: Projectenoverzicht Vervoermanagement 1993, p. 7

(864)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) ontwikkelen van een softwarepakket voor bedrijven voor het opzetten van een systeem van vervoermanagement.

Periode: 1990-

Product: Softwarepakket

Bron: Projectenoverzicht Vervoermanagement 1993, p. 9

(865)  
Actor: Minister van Financiën/Belastingdienst  
Handeling: Het stellen van regels betreffende het verlenen van fiscale voordelen ter stimulering van het vervoermanagement.

Periode: 1990-

Opmerking: Fiscale voordelen gelden voor zowel de werkgever als de werknemer

Bron: Vervoermanagement en Fiscus, p. 5

In het kader van de proef met het opstellen van vervoersplannen bij individuele bedrijven en groepen van bedrijven wordt in 1990 een beperkte subsidieregeling opgesteld: Regeling Vaststelling Financiële Vergoedingen Vervoersplannen 1990 (Stcrt. 241). Het doel is te bepalen op welke wijze bedrijven het meest doelmatig te werk kunnen gaan om vervoersplannen te introduceren. Wanneer deze proef een succes blijkt te zijn, kan worden overgegaan het opstellen van een vergelijkbare algemene regeling.

(866)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Projectgroep Vervoermanagement  
Handeling: Het voorbereiden en opstellen van een bijdrageregeling in het kader van het proeftraject vervoermanagement.

Periode: 1989-

Product: Regeling Vaststelling financiële vergoedingen.

Bron: Introductie vervoermanagement, p. 18

(867)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het selecteren en werven van representatieve bedrijven en instellingen in het kader van de Regeling vaststelling financiële vergoedingen.

Periode: 1989-

Opmerking: De bedrijven en instellingen worden geselecteerd op basis van omvang van het aantal werknemers en geografische ligging.

Bron: Introductie vervoermanagement, p. 11-13

(868)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het ter beschikking stellen van een bedrag ten behoeve van een proef met het opstellen van vervoersplannen door bedrijven en instellingen.

Periode: 1990-

Opmerking: In totaal wordt een bedrag van 5 miljoen gulden ter beschikking gesteld.

Bron: Regeling vaststelling financiële vergoedingen vervoersplannen 1990, Stcrt. 241, art. 1

(869)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het afsluiten van contracten met bedrijven, waarin nadere afspraken over de financiële vergoeding zijn vastgelegd, inzake het opstellen van een vervoerplan.  
Periode: 1990-  
Product: Contracten.  
Opmerking: De financiële vergoeding is afhankelijk van het aantal werknemers bij dat bedrijf of die instelling.  
Bron: Regeling vaststelling financiële vergoedingen vervoerplannen 1990, art. 2

Naast de subsidie voor het opstellen van een bedrijfsvervoersplan wordt een Bijdrageregeling Bedrijfsvervoer (1990, Stcrt. 188) ingesteld. Deze regeling heeft als doel het collectief vervoer van werknemers georganiseerd door de werkgever van en naar de werkplaats te stimuleren, zodat het individueel gebruik van de auto in het woon-werkverkeer wordt teruggedrongen. De werkgever kan voor dit vervoer gebruik maken van eigen als van ingehuurd vervoermiddelen.

(870)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer  
b. Minister van Verkeer en Waterstaat/Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat  
Handeling: Het beslissen op aanvragen om verlening en wijziging en van aanvragen om een financiële bijdrage en beëindiging van de bijdrage in het kader van de bijdrageregeling bedrijfsvervoer.  
Periode: a. 1990-1995  
b. 1995-  
Product: Bijdragebesluiten.  
Opmerking: De financiële bijdrage wordt slechts verleend indien er sprake is van bedrijfsvervoer dat ten minste een periode van een jaar omvat en betrekking heeft op minimaal 24 personen in vervoermiddelen met minimaal 8 passagiers.  
De aanvraag voor een bijdrage dient te geschieden bij de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer van het district en na 1995 de HID van Rijkswaterstaat waarin het bedrijf is gevestigd. De aanvraag dient vergezeld te gaan van een uitgewerkt vervoersplan, een eventueel contract met de vervoerder en bij inschrijving bij de Kamer van Koophandel een uittreksel uit het handelsregister. De betaling geschiedt op basis van het aantal gerealiseerde reizigerskilometers. Ieder half jaar dient de werkgever hiervan opgave te doen.  
Ieder jaar wordt de hoogte van het totaal vrijgemaakte bedrag voor deze regeling bepaald en gepubliceerd de Staatscourant.  
Bron: Bijdrageregeling Bedrijfsvervoer 1990 Stcrt. 188 en 1995 Stcrt. 237, sedertdien gewijzigd.

(871)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren die zijn belast met de controle op het bedrijfsvervoer.  
Periode: 1990-  
Opmerking: In principe wordt hiervoor de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer (na 1995 de HID) aangewezen. Eventueel kunnen andere ambtenaren worden aangewezen.  
Bron: Bijdrageregeling Bedrijfsvervoer, art. 12

In 1991 wordt door de ministerraad besloten dat elk departement een vervoerplan moet opstellen teneinde het autogebruik in het woon-werkverkeer en voor zakelijke dienstreizen terug te dringen. De departementen moeten streven naar een reductie van 20%. Een aantal malen wordt uitstel verleend. In februari 1994 wordt in de ministerraad bepaald, dat op uiterlijk 1 mei 1994 de vervoerplannen gereed moeten zijn. De minister van Binnenlandse Zaken krijgt een coördinerende rol bij het opstellen en implementeren van de vervoerplannen door de departementen.

(872)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken  
Handeling: Het coördineren van het opstellen, de implementatie en de evaluatie van vervoerplannen bij de verschillende ministeries.  
Periode: 1991-



Bron: Vervoermanagement (TK 1996-1997, 23 653 nr. 3), p. 1

(873)

Actor: Vakministers

Handeling: Het opstellen, implementeren en evalueren van een vervoerplan bij het betreffende ministerie.

Periode: 1991-

Product: Vervoerplannen

Opmerking: Hiertoe wordt op ieder ministerie een vervoercoördinator aangesteld

(874)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken

Handeling: Het aanstellen van een centrale vervoercoördinator.

Periode: 1991-

Bron: Vervoermanagement, p. 1

(875)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken

Handeling: Het instellen van het Interdepartementaal Platform Vervoercoördinatoren (IPV)

Periode: 1991-

Opmerking: In dit platform komen de vervoercoördinatoren bijeen.

Bron: Vervoermanagement, p. 1

(876)

Actor: Minister van Binnenlandse Zaken

Handeling: Het informeren van de Tweede Kamer over de actuele stand van zaken met betrekking tot het opstellen en invoeren van vervoerplannen binnen de rijksdienst.

Periode: 1994-

Bron: Evaluatie Departementale vervoersplannen, p. 1

## 6.6. Carpoolen

Met name in de ochtendspits wordt het steeds drukker op de weg. Lange files zijn een dagelijks terugkerend verschijnsel. Al dat oponthoud leidt tot ergernis en kost het bedrijfsleven jaarlijks veel geld. Betere benutting van de infrastructuur biedt een goede oplossing. Door de bezettingsgraad van de auto's te verhogen kan de capaciteit van het wegennet enorm worden vergroot. Carpoolen wordt in dit kader gezien als een van de beste methoden om het aantal auto's op de weg te doen verminderen.

Met carpoolen wordt bedoeld het regelmatig gezamenlijk gebruik maken van een personenauto of een minibus, waardoor het aantal ritten in het dagelijkse woon-werkverkeer, hetzij met de auto, hetzij met andere vervoermiddelen, vermindert. Het begrip is uit de Verenigde Staten komen overwaaien. In de Tweede Wereldoorlog wordt het carpoolen daar gepropageerd als een middel om de beperkte beschikbaarheid van brandstof het hoofd te bieden. De oliecrisis van 1973-1974 laat een hernieuwde belangstelling zien. Ook de Europese landen tonen interesse.

In Nederland wordt carpooling in het meerjarenplan Personenvervoer 1976-1980 opgenomen als een van de actiepunten. Het wordt gezien als een van de mogelijkheden om de stedelijke verkeers- en vervoerproblemen, zeker tijdens de spits, te verminderen. Een verhoging van de bezettingsgraad van auto's kan leiden tot minder milieuverontreiniging, minder beslag op ruimte voor wegen en parkeerplaatsen en minder energiegebruik. Tot het einde van de jaren 80 wordt geprobeerd het carpoolen te bevorderen door middel van diverse demonstratieprojecten en publiciteitscampagnes. Daarnaast worden carpoolpleinen aangelegd en wordt een Landelijk Carpoolregister (LCR) ingesteld. Ondanks deze initiatieven blijft succes echter uit. Blijkbaar zijn de te behalen persoonlijke voordelen te gering.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt het probleem anders aangepakt. Als doel wordt gesteld de bezettingsgraad van auto's in het woon-werkverkeer te laten toenemen tot 1,6 in het jaar 2010. Om dit doel te bereiken worden nieuwe maatregelen ingezet:

- voordelen ten opzichte van de alleenrijder in de vorm van kortere reistijd, fiscale voordelen en parkeerplaatsgarantie
- effectieve matching van partners door een bedrijfsgerichte aanpak
- algemene bewustwording en voorlichting

Carpoolen wordt in een nieuw licht gesteld. Niet langer is carpoolen een op zich staand geheel, maar maakt het deel uit van het beleid vervoersmanagement. Dit betekent, dat carpoolen is nu een van de middelen is om de fileproblematiek het hoofd te bieden en de bereikbaarheid te vergroten. Samenwerking met belangenverenigingen en werkgevers staat centraal. Er wordt een Carpool-topberaad gevormd, waarin belangenorganisaties participeren en dat wordt voorgezeten door de minister van Verkeer en Waterstaat. In dit topberaad worden de hindernissen voor verdere verbreiding van het carpoolen gesignaleerd. In werkgroepen pakken zij problemen aan als het wegnemen van fiscale beperkingen, het vergroten van draagvlak en het onderzoeken van de commerciële mogelijkheden van carpoolen. Vanaf 1994 heet dit beraad het Vervoermanagement topberaad.

Door een intensief en stimulerend beleid naar zowel werkgevers als werknemers, denk bijvoorbeeld aan de campagne 'Vul die lege stoelen, ga poolen' is het carpoolen in korte tijd een algemeen bekend fenomeen geworden, dat volledig geïntegreerd is in het Nederlandse verkeer. Op een doordeweekse dag worden meer dan 300 duizend auto's gebruikt om te carpoolen. Ongeveer 770 duizend mensen maken gebruik van deze wijze van vervoer.

(877)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek ten aanzien van carpoolen.  
Periode: 1975-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.

(878)

Actor: Stuurgroep Verkeer en Vervoer  
Handeling: Het coördineren van activiteiten in het departement van verkeer en waterstaat in het kader van het bevorderen van carpooling in Nederland.  
Periode: 1975-

Opmerking: Tot de activiteiten van het ministerie behoren:

- het opzetten en doen begeleiden en evalueren van demonstratieprojecten;
- het verzamelen en voor verspreiding geschikt maken van documentatie.

Bron: Stuurgroep verkeer en vervoer, p. 19

(879)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opzetten, financieren, begeleiden en evalueren van proef- en voorbeeldprojecten in het kader van carpoolen.  
Periode: 1975-

Opmerking: Voorbeeld hiervoor zijn de carpoolwisselstrook op de A1/A6 en het Landelijk Carpool Register (LCR).

Bron: Rijksbegroting 1976, 13 600 hoofdstuk XII, NR. 2

(880)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en verspreiden van publieksvoorlichting om carpoolen te bevorderen.  
Periode: 1975-  
Product: Brochures, posters, (tv-)spotjes.  
Opmerking: Dit gebeurt in samenwerking met directie DVO (tot 1994 VBD)

- (881)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het organiseren van congressen en symposia met als onderwerp carpoolen.  
 Periode: 1975-  
 Bron: Kamerstukken.
- (882)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het voeren van overleg met werkgevers- en werknemersorganisaties en belangenverenigingen betreffende carpoolen.  
 Periode: 1990-  
 Opmerking: Overleg vindt onder meer plaats in het Carpool Topberaad. Na 1994 wordt het be-  
 raad opgenomen in het Vervoermanagement Topberaad.  
 Bron: Rijksbegrotingen.
- (883)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het vormen van samenwerkingsverbanden met organisaties, die vanuit hun doelstel-  
 lingen de carpool-boodschap kunnen uitdragen.  
 Periode: 1992-  
 Product: Samenwerkingsverbanden.  
 Opmerking: Hiertoe behoren: Stichting Natuur en Milieu, NIBUD en Veilig Verkeer Nederland  
 Bron: Beleidseffectrapportage 1996, p. 105
- (884)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het sluiten van convenanten met werkgevers omtrent het stimuleren van carpoolen.  
 Periode: 1992-  
 Product: Convenanten.  
 Bron: Directieplan IP 1994-1998, p. 44
- (885)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het verlenen van subsidies aan instanties en initiatieven met de bedoeling het car-  
 poolen te bevorderen.  
 Periode: 1992-  
 Product: Financiële bijdragen.  
 Bron: Rijksbegrotingen
- (886)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/ Regionale directies Rijkswaterstaat  
 Handeling: Het begeleiden en coördineren van carpoolprojecten bij gemeenten.  
 Periode: 1992-  
 Bron: Rijksbegrotingen

Onder carpoolmatching wordt verstaan de hulp bij het vinden van carpoolkandidaten door een externe partij. In 1985 wordt hiertoe het Landelijk Carpool Register (LCR) ingesteld. Het LCR is een bemiddelingsbureau voor potentiële carpoolers. Aspirant carpoolers kunnen, indien zij dat willen, zich inschrijven in het register. Het aantal inschrijvingen blijft echter ver achter bij de verwachtingen. De taken van het LCR worden vanaf 1989 overgenomen door de Vervoer Coördinatie Centra (VCC). Ook bedrijven zelf gaan een belangrijke rol spelen bij carpoolmatching, daar zij dichterbij de potentiële carpoolers staan en er zelf directe voordelen van ondervinden. De overheid speelt slechts de rol van geldschieter. Voor geïnteresseerde bedrijven is een softwareprogramma ontwikkeld.

- (887)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het in samenwerking met de ANWB en de Sven (Stichting Voorlichting Energiebe-  
 sparing Nederland) oprichten van het samenwerkingsverband Landelijk Carpool Re-

Periode: gister.  
1985

Bron: Rijksbegroting XII, 2 1985-1986, p. 53

(888)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het implementeren en evalueren van verschillende carpoolmatchingsystemen ten behoeve van vervoermanagement bij bedrijven.

Periode: 1992-

Bron: SVV Actieboek 1992 Spoor 16

(889)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het ontwikkelen van een softwareprogramma voor bedrijven voor het opzetten van een match-systeem om carpoolers bij elkaar te brengen.

Product: Softwarepakket.

Opmerking: De diskette ("Het Carpool Programma") is gratis verkrijgbaar bij het ministerie van verkeer en waterstaat.

Bron: Werkgevers en carpoolen, p. 11

(890)

Actor: Minister van Financiële Zaken/Belastingdienst

Handeling: Het stellen van regelen betreffende het verlenen van fiscale voordelen ter bevordering van het carpoolen.

Periode: 1993-

Product: Carpoolregeling

Bron: Vervoersmanagement en fiscus, p. 13-15; zie tevens: Ambtenarenwet 1993 Stb. 144, art. 12

Naast een regulerend en stimulerend takenpakket ten aanzien van carpoolen vormt de aanleg van carpoolvoorzieningen een belangrijk deel van het beleid. Langs de grote wegen zijn speciale parkeerplaatsen voor carpoolers aangelegd, de zogenaamde carpoolpleinen. Tevens is geëxperimenteerd met een carpoolstrook bij Diemen. Dit experiment is niet geslaagd. In de toekomst zullen carpoolers wel gebruik kunnen maken van doelgroepstroken, zoals busbanen. De taak voor de aanleg van infrastructurale projecten ligt bij Rijkswaterstaat. De hierbij behorende handelingen zijn reeds opgenomen in het hoofdstuk Infrastructuur van het rapport Waterstaat.

(891)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het ontwikkelen en evalueren van beleid ten aanzien van de ontwikkeling en aanleg van carpoolvoorzieningen.

Periode: 1975-

(892)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen aan andere overheden te behoeve van carpoolvoorzieningen.

Periode: 1975-

Bron: Beleidseffectrapportage 1992, p. 77

## 6.7. Flexibilisering

Nieuw in het beleidsterrein is het systeem van flexibilisering. Flexibilisering houdt in: het beïnvloeden van de plaats en tijd van arbeid. Flexibilisering is nauw verbonden met het vervoermanagement. Één van de redenen voor een ochtend- en een avondspits is dat vele bedrijven dezelfde werktijden en

werkcultuur kennen. Door flexibilisering kan een gunstiger patroon van de mobiliteit worden gecreëerd. Dit kan worden bereikt door:

- variabele werktijden;
- spreiding van werktijden;
- ingedikte werktijden en
- telewerken.

Ook al kan flexibilisering in aanzienlijke mate bijdragen tot reductie van de verkeersintensiteit tijdens de spitsuren, is het in eerste instantie niet een onderdeel van beleid waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat het voortouw heeft. Deze taak rust bij andere ministeries zoals Sociale Zaken en Werkgelegenheid, waar het gaat om ondermeer scheppende voorwaarden en de inrichting van een werkplek (zie rapport *Ter bevordering van menswaardige arbeid*, nr. 24), en Economische Zaken. Daarnaast spelen uiteraard de werkgevers- en werknemersorganisaties een belangrijke rol. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat speelt slechts mee waar het gaat om de aanpak van de vervoersproblematiek. Het hierin gevoerde beleid heeft slechts een sturend en stimulerend karakter.

De geschiedenis van flexibilisering is nog jong. Het rapport *Benutten naast bouwen* van McKinsey & Company berekent dat jaarlijks zo'n 200 miljoen gulden kan worden bespaard op filekosten wanneer één op de twee bedrijven flexibeler omgaat met arbeidstijden. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt ingezet op tele-activiteiten (Luik 2, spoor 10) en op de spreiding van werk- en openingstijden (Luik 2, spoor 11) om de drukte tijdens spitsuren af te vlakken.

In het kader van discussies over aanpassing van de winkelsluitingswet in het begin van de jaren 90 zegt de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat een nota toe over werktijden en openingstijden van scholen en winkels. Hiertoe is de cluster Plaats- en tijdbeleid ingesteld. Deze groep presenteert in het voorjaar van 1995 de brochure *Allemaal tegelijk onderweg of spreiding van verkeer in de tijd?* Het doel van deze brochure is inzicht over flexibilisering te leveren in de hoop dat dit leidt tot het nemen van initiatieven door werkgevers en maatschappelijke organisaties.

Flexibilisering lijkt een belangrijk onderdeel van beleid te worden waar het gaat om het terugdringen van files. De laatste jaren gaat er vanuit de overheid steeds meer aandacht naar uit.

(893)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek ten aanzien van flexibilisering.  
Periode: 1986-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.

(894)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, coördineren en evalueren van beleid betreffende flexibilisering.  
Periode: 1986-  
Product: Nota's, notities, voortgangsrapportages.

(895)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het in samenwerking met andere overheden en belangenorganisaties opstellen en verspreiden van voorlichtingsmateriaal ter stimulering van flexibilisering.  
Periode: 1986-  
Product: Brochures, affiches.  
Bron: Zoeff, december 1995, p.16

(896)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het organiseren van congressen en symposia over flexibilisering.  
Periode: 1986-

Bron: Zoeff, december 1995, p. 16

(897)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voeren van overleg met andere ministers, overheidsinstanties en belangenorganisaties om de flexibilisering te stimuleren.

Periode: 1986-

Product: Verslagen, rapportages

Opmerking: In dit kader bestaat tevens een Platform Telewerken Nederland, dat van 1992 tot 1995 heeft bestaan.

Bron: Zoeff, december 1995, p. 16

(898)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het (laten) ontwikkelen van een meetinstrument waarmee eventuele effecten van flexibilisering kunnen worden gemeten.

Periode: 1992-

Product: Kosten-batenanalyse van nieuwe arbeidstijpatronen.

Opmerking: Deze kosten-batenanalyse is ontwikkeld voor het management van bedrijven.

Bron: Allemaal tegelijk onderweg, p. 7

Bij de verschillende dienstonderdelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is vanaf het midden van de jaren 80, als voortrekker en grote werkgever, geëxperimenteerd met telewerken en een ingedikte werkweek. De reacties zijn over het algemeen positief. In 1992 wordt dan ook besloten om telewerken bij alle diensten mogelijk te maken en wordt een Steunpunt Telewerken opgericht. In 1994 neemt de minister van Binnenlandse Zaken als beleidsmaker voor alle ambtenaren het vaandel over.

(899)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden, uitvoeren en evalueren van experimenten in het kader van de invoering van flexibilisering.

Periode: 1986-

Product: Verslagen, rapportages.

Opmerking: Binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat is ondermeer geëxperimenteerd met een ingedikte werkweek (4x9 uur werken) en telewerken.

Bron: Allemaal tegelijk onderweg, p. 10

## 6.8. Gedeeld autogebruik

Een van de kernpunten van het in het SVV II gepresenteerde beleid is het verantwoord gebruik van mobiliteit. Het autobezit op zich staat niet ter discussie; wel het gebruik van de auto en de ruimte die een auto inneemt wanneer hij al dan niet wordt gebruikt. Een van de oplossingen is gedeeld autogebruik. In de Nota Milieu en Economie is het opgenomen als boegbeeld.

Gedeeld autogebruik is een nieuwe mobiliteitsvorm, in tegenstelling tot met name het carpoolen gericht op het sociaal-recreatieve verkeer, waarbij het in bezit hebben van een eigen auto niet langer meer nodig is. Het bezit en gebruik van de auto wordt gedeeld met anderen. Dit kan zijn in de vorm van een maatschap met familie, vrienden of burens, maar ook door tussenkomst van een organisatie, zoals de BOVAG en de ANWB. Op deze manier zijn verschillende concepten ontstaan: Auto-op-Afroep (ANWB), Greenwheels, Autodelen, Call-a-Car (BOVAG), H2O (Hertz) en Snelweg-Plan (Budget). Om het geheel voor de consument herkenbaar te houden wordt vanaf 1 juli 1997 de paraplu-naam autodata gebruikt.

De deelnemer krijgt de garantie dat men binnen een bepaalde tijd over een auto kan beschikken. In sommige gevallen kan de auto zelfs worden voorgereden. Bovendien wordt een auto op maat geleverd, afhankelijk van het doel en het motief van de reis. Het gemak en het ontbreken van zorgen over onderhoud, schade en parkeren, en het ontbreken van openbaar vervoer op bepaalde tijd en plaats, alsmede het feit dat het een stuk goedkoper is, zijn redenen om eraan mee te doen. Het doel is steeds dat bewuster wordt omgegaan met het gebruik van de auto, zodat de korte - en meestal meest

vervuilende - ritten voor een belangrijk deel achterwege blijven. In dit kader worden maatregelen uitgewerkt die het gedeeld autogebruik voor de aanbieders, de consumenten en de gemeenten aantrekkelijker maken.

In 25 gemeenten in het land is het ministerie van V&W gestart met projecten op dit gebied, ondersteund door een deskundige projectcoördinator. Het initiatief ligt echt steeds bij de dealers, verhuurders en/of de gemeenten. Om het gedeeld autogebruik verder van de grond te krijgen, is op 22 september 1995 de Stichting voor Gedeeld autogebruik opgericht. Tot haar taken behoren ondermeer het informeren en stimuleren van de initiatiefnemers, het uitdragen van kennis en het coördineren van de activiteiten op dit terrein.

(900)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend, en -evaluerend onderzoek op het gebied van gedeeld autogebruik.  
Periode: 1992-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.

(901)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen van een strategie om het gedeeld autogebruik sneller, breder en grootschaliger van de grond te krijgen.  
Periode: 1992-

Bron: Nota Energie en Economie, p. 138

(902)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede-)opzetten, financieren, begeleiden en evalueren van voorbeeldprojecten om het gedeeld autogebruik te bevorderen.  
Periode: 1992-

(903)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voeren van overleg met belangenorganisaties om het invoeren van gedeeld autogebruik te bevorderen.  
Periode: 1992-

Opmerking: Overleg vindt plaats met de BOVAG en de ANWB en andere lokale of regionale instanties.

Bron: Gedeeld autogebruik, van idee tot werkelijkheid, p. 8

(904)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het maken van afspraken met gemeenten over de wijze waarop gedeeld autogebruik integraal deel uitmaakt van het lokaal (of regionaal) verkeers- en vervoerbeleid.  
Periode: 1992-

Bron: Nota Milieu en Economie, p. 138

(905)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede)formuleren van beleidsmaatregelen gericht op de stimulering van gedeeld autogebruik.  
Periode: 1992-

Bron: Directieplan IP 1994-1998, p. 43

(906)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen om het gedeeld autogebruik te bevorderen.  
Periode: 1995-

Opmerking: Een voorbeeld is de Stichting voor Gedeeld Autogebruik.

(907)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het organiseren van congressen en symposia betreffende het gedeeld autogebruik.  
Periode: 1992-

Bron: Rijksbegrotingen

(908)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/ Regionale directies Rijkswaterstaat  
Handeling: Het begeleiden en coördineren van lokale en regionale initiatieven om het gedeeld autogebruik te bevorderen.  
Periode: 1992-

Bron: Gedeeld autogebruik, van idee tot werkelijkheid, p. 9

(909)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en verspreiden van publieksvoorlichting om het gedeeld autogebruik te bevorderen.  
Periode: 1992-  
Product: Brochures, posters.  
Opmerking: Dit gebeurt in samenwerking met de branchevertegenwoordigers en de directie DVO.

## 6.9. Voertuigbeleid

### 6.9.1 Algemeen

Met de groei van het verkeer wordt de vraag om aandacht voor de kwaliteit van de verkeersveiligheid en met name het milieu steeds groter. In Nederland overlijden jaarlijks zo'n 1200 mensen in het verkeer. Het wegverkeer is verantwoordelijk voor 15% van de CO<sub>2</sub>-belasting, 40% van de Vluchtige Organische Stoffen (VOS) en 60% van de NO<sub>x</sub>. De schade als gevolg van ongevallen en vervuiling beloopt in Nederland al meer dan 10 miljard gulden per jaar.

Tot het einde van de jaren 80 is er nauwelijks sprake van een eenduidig voertuigbeleid. Verspreid over verschillende departementen worden eisen voor voertuigen opgesteld en worden de ontwikkelingen gevolgd met name op het gebied van verkeersveiligheid en milieu. Voorbeelden hiervoor zijn de invoering van veiligheidsgordel, de katalysator en ongelode benzine. In drie nota's, te weten: SVV II, NMP(plus) en de Nota Energiebesparing, wordt een omvangrijk pakket van maatregelen gepresenteerd om de negatieve effecten van het verkeer en vervoer te beperken. De centrale thema's zijn bereikbaarheid en leefbaarheid. Als een van de onderdelen van het pakket maatregelen wordt het voertuigbeleid genoemd.

Voertuigbeleid richt zich op de constructie en uitrusting van voertuigen die gebruikt worden voor verplaatsing van personen en goederen over de openbare weg, met als doel het bevorderen van zodanige voertuigtechnische aanpassingen dat een concrete bijdrage wordt verleend aan een betere benutting van bestaande infrastructuur, het milieu en de verkeersveiligheid.

Binnen de overheid zijn afspraken gemaakt betreffende het voertuigbeleid. De ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM en Economische Zaken houden zich direct bezig met het voertuigbeleid. De verdeling is als volgt:



Het ministerie van V&W heeft het voortouw bij:

- integreren van het voertuig in het verkeers- en vervoerssysteem; ontwikkeling van voertuig-wal en voertuig-voertuig communicatie;
- normering en Europese regelgeving van veiligheidseisen;
- V&W prioriteiten voor milieu en energiebesparing, zoals de ontwikkeling van het elektrische en hybride voertuig, KZRZ en SSZ.

Het ministerie van VROM heeft het voortouw bij:

- normering en Europese regelgeving voor voertuigemissies;
- stimulering van het gebruik van alternatieve brandstoffen;
- industriële ondersteuning van kansrijke milieu-technologische voertuigopties;
- vermindering van vermogens en prestaties.

Het ministerie van EZ is actief bij:

- ondersteuning van de Nederlandse voertuigindustrie en met de versterking van de voertuigen-  
nisinfrastructuur;
- het energiebesparingsbeleid; dit beleid gaat in het verkeer en vervoer samen met de reductie van CO<sub>2</sub>;
- beleidsontwikkeling brandstofmix.

Daarnaast hebben branche-organisaties en andere belangenorganisaties, afhankelijk van het soort voertuig waarom het gaat, een belangrijke rol. Hierbij kan worden gedacht aan de RAI, BOVAG, NOB, VVN en ANWB. Op het ogenblik is een kadernota voertuigbeleid in voorbereiding. Deze nota moet samen met de nota 'Voertuigtechniek en Brandstoffen' van het ministerie van VROM en de voertuig-  
paragraaf uit de 'Derde Energienota' van het ministerie van Economische Zaken het rijksbeleid op het gebied van voertuigen gaan vormen.

(910)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede-)voorbereiden, vaststellen, coördineren en evalueren van het voertuigbeleid.  
Periode: 1985-  
Product: Beleidsnota's, beleidsnotities, rapporten en evaluaties

(911)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het leveren van bijdragen aan het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake voertuigbeleid, dat niet binnen Verkeer en Waterstaat wordt geformuleerd.  
Periode: 1990-  
Opmerking: Hieronder vallen de milieu-aspecten en de economische en fiscale aspecten van het voertuigbeleid.

(912)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voorbereiden en begeleiden van (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het voertuigbeleid.  
Periode: 1985-  
Product: Nota's, notities en onderzoeksrapporten

(913)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het samenstellen van een maatregelenpakket dat vanuit criteria van bereikbaarheid, veiligheid, milieu en transportefficiency een zo optimaal mogelijke bijdrage levert aan de in SVV II gestelde doelen betreffende het voertuigbeleid.  
Periode: 1992-

(914)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het afstemmen van beleid betreffende het voertuigbeleid met het ministerie van VROM.  
Periode: 1996-

Opmerking: Het beleid wordt afgestemd in het Coördinatieberaad Voertuigen.  
Bron: Jaarboek vervoerend Nederland 1996, p. 88

(915)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het plegen van overleg met het ministerie van VROM en het bedrijfsleven met als doel implementatie van technologische maatregelen te versnellen.  
Periode: 1990-  
Bron: Jaarboek vervoerend Nederland 1995, p. 84

(916)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het op grond van ministeriële verantwoordelijkheid aansturen van ZBO's betreffende het voertuigbeleid.  
Periode: 1990-  
Bron: Organisatieplan DGP, p. 25

(917)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het vaststellen en uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het terrein van het voertuigbeleid.  
Periode: 1990-  
Product: Voorlichtingsplannen, voorlichtingsmateriaal.

## 6.9.2 Technische en technologische eisen

Al sinds 1949 voert de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) keuringen van voertuigen en onderdelen uit. Voor handelingen betreffende de organisatie van de RDW, het verrichten van keuringen en het verlenen van goedkeuringen, zie het PIVOT-rapport "De heilige koe geboekstaafd" (rapport nr. 18). Sinds 1 juli 1996 bestaat de RDW als zelfstandig bestuursorgaan onder de naam RDW Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie. Voor deze periode zie het rapport "Het blik waardig keuren".

Aan voertuigen worden tal van technische en technologische eisen gesteld. Ieder type voertuig of onderdeel van een voertuig wordt voor het op de weg verschijnt gekeurd aan de hand van de toelatingseisen. Gedurende de levensduur van een voertuig moet een voertuig blijven voldoen aan de eisen voor veiligheid en uitstoot, de permanente eisen. Ook aan brandstoffen worden steeds nieuwe en strengere eisen gesteld. Gedwongen door eerst de oliecrisis (1973) en later het drukker wordende verkeer en de veranderende publieke opinie dwingen tot het verbeteren van de bestaande techniek en technologie en nieuwe ontwikkelingen in dit veld.

Het voertuigbeleid kent een heel scala aan mogelijkheden voor een veiliger, zuiniger en milieuvriendelijker voertuig. Onderwerpen waarop kan worden bijgedragen aan oplossingen zijn:

- automobilititeit: kilometer-reductie en spreiding van ritten over tijd en plaats met behulp van routegeleiding, navigatie, volgafstand-systemen en co-pilot; tevens is er aandacht voor automatische registratie in verband met beheersing van verkeersstromen en het voorspellen van reistijden, reisalternatieven en filebeheersing;
- motoren en brandstoffen: vermogen, energie en alternatieve brandstoffen/tractie, schonere en kleinere motoren, katalysatoren en andere emissie reducerende technieken, mede als mogelijk alternatief voor volume maatregelen;
- verkeersgedrag: snelheidsbeheersing/beperving al dan niet dynamisch per zone geregeld;
- voertuigconstructie: met name aandacht voor de actieve en passieve veiligheid niet alleen voor inzittenden maar ook voor andere weggebruikers, afmetingen en gewichten in verband met eisen te stellen aan infrastructuur;

- overige milieu aspecten: geluidshinder (stille motor, banden).

(918)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het ontwikkelen en coördineren van beleid op het gebied van de functionele eisen van (onderdelen van) het voertuig.  
 Periode: 1945-

Opmerking: Deze eisen gelden voor zowel de technische eisen van het voertuig als voor de toepassingsmogelijkheden voor de gebruiker. Ingezet wordt op de technologische vernieuwing van voertuigen en op de botsveiligheid.

Bron: Organisatieplan DGP, p. 24

(919)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het stellen van technische eisen aan voertuigen uit het oogpunt van het voertuigbeleid.  
 Periode: 1995-

Opmerking: Een voertuig dat voldoet aan de gestelde technische eisen moet binnen de werkingssfeer vallen van de internationaal gestelde Reglementen of Richtlijnen.

(920)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het bevorderen van de ontwikkeling van technische maatregelen om het snelheids- en rijgedrag te beïnvloeden.  
 Periode: 1990-

Opmerking: Tot deze technieken behoren cruise-control, snelheidsbegrenzers en het intelligent gaspedaal.

Bron: SVV II, Luik 1, Spoor 2, p. 17

(921)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het leveren van bijdragen aan verbeteringen van de botsveiligheid en voor alle soorten verkeersdeelnemers een zo laag mogelijke letselkans.  
 Periode: 1990-

(922)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het leveren van bijdragen aan het realiseren van de in NMP(plus) en Nota Voertuig-techniek en Brandstoffen vastgestelde milieudoelen en brongerichte maatregelen ter vermindering van de emissies en het energieverbruik van het wegverkeer.  
 Periode: 1990-

Opmerking: Hiertoe behoren alle vormen van fossiele brandstoffen, alternatieve brandstoffen en andere energiebronnen.

(923)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het, in samenwerking met de ministeries van VROM en EZ, opstellen van een ontwikkelingstraject betreffende de ontwikkeling van elektrische en hybride voertuigen.  
 Periode: 1996-

Opmerking: Hiertoe is een instrumentarium beoogd bestaande uit een mix van technology-push, bijdragen aan het verminderen van risico bij marktintroductie, fiscale bevoordeling en

serviceverlening.

### 6.9.3 Internationaal beleid

De auto-industrie is internationaal georganiseerd. De afzet vindt wereldwijd plaats. De technische en technologische eisen die worden gesteld aan voertuigen en het toelatingsregime hebben een Europees karakter. In Europa worden dergelijke eisen opgesteld door:

- de Europese Commissie voor Europa (ECE), een onderdeel van de Verenigde Naties;
- de Europese Unie.

Met betrekking tot de eisen is er sprake van een tendens naar wereldwijde harmonisatie. De Nederlandse overheid speelt op internationaal niveau mee door te participeren in het internationale overleg met andere Europese overheden en met de branche-organisaties (in Europa: ACEA).

Nederland heeft zich verplicht de internationale eisen van beide organisaties in te passen in de nationale wet- en regelgeving. In het kader van de ECE heeft Nederland in 1958 een verdrag ondertekend, waarin wordt geregeld dat Europese reglementen worden geïmplementeerd wanneer ze door Nederland zijn aanvaard. Van eenmaal aanvaarde voorschriften mag niet worden afgeweken. Eveneens in 1958 heeft Nederland het EEG-verdrag getekend waarin onder andere wordt verplicht technische eisen aan wegvoertuigen in de Gemeenschap te harmoniseren.

De RDW neemt deel aan de vergaderingen van zowel de ECE als de EU voor wat betreft technische eisen aan voertuigen en eisen waaraan testprocedures moeten voldoen. Handelingen van betreffende vertegenwoordigingen zijn te vinden in de PIVOT-onderzoeken betreffende de RDW: *De heilige koe geboekstaafd. Een institutioneel onderzoek naar het handelen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer, 1951-1994*, PIVOT rapport 18 (1994); *Het blik waardig keuren. Een institutioneel onderzoek naar het takenpakket van de RDW Centrum voor voertuigtechniek en informatie, 1996- (1998)*. Sedert de verzelfstandiging van de RDW in 1996 is in het internationale overleg de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor de inbreng op beleidsmatige aspecten.

(924)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voeren van internationaal overleg met andere Europese overheden en met de branche-organisaties inzake het voertuigbeleid.  
Periode: 1995-

Opmerking: Het betreft de EU, ECE en als branche-organisatie de ACEA.

### 6.9.4 Stimulering

Door middel van stimuleringsmaatregelen probeert de overheid de doelstellingen van het uitgestippelde beleid te realiseren. In het kader van het voertuigbeleid gebeurt dit door fiscale vergroeningsmaatregelen en door technologieprogramma's. De stimuleringsmaatregelen zijn gericht op emissiereducties in het verkeer en vervoer.

Fiscale vergroeningsmaatregelen zijn bedoeld om het gebruik van schonere brandstoffen en schonere voertuigen te bevorderen. Het brandstofverbruik speelt in het aankoop- en rijgedrag van veel personenautogebruikers nog een te kleine rol. Fiscaal instrumentarium kan op dit terrein een belangrijke stimulans in de goede richting betekenen en zo bijdragen tot de reductie van de uitstoot van in het bijzonder CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>. De verantwoording voor dit beleidsterrein ligt bij het ministerie van VROM. De handelingen worden behandeld in het PIVOT-onderzoek betreffende het milieubeleid.

(925)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede) voorbereiden en vaststellen van wet- en regelgeving betreffende het verlenen van fiscale voordelen ter stimulering van het voertuigbeleid.  
Periode: 1985-  
Product: Vergroeningsmaatregelen.  
Bron: Besluit houdende voorwaarden schone en beperkt schone personenauto's 1986, Stb.

In het kader van het voertuigbeleid is een drietal technologieprogramma's gestart:

- programma Rationeel Energiegebruik in het Verkeer (REV): dit programma wordt uitgevoerd door NOVEM in opdracht van de ministeries van Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat en VROM
- programma Stiller, Schoner en Zuiniger Verkeer in stedelijk gebied (SSZ), uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat
- programma Energie, Ecologie en Technologie (EET)

Het programma Stiller, Schoner en Zuiniger (SSZ) wordt behandeld in het rapport collectief personenvervoer. Een onderdeel van het programma Rationeel Energiegebruik in het Verkeer (REV) is het programma "Koop zuinig, Rij zuinig (KZRZ), dat op 11 december 1992 is gestart. Dit programma is gericht op gedragsverandering bij automobilisten. Het via een planmatige aanpak (potentiële) automobilisten te motiveren tot het energiebewust aanschaffen en gebruiken van personenauto's. Om dat te bereiken worden allerlei acties gerealiseerd, variërend van cursusontwikkeling en communicatiecampagnes tot bijvoorbeeld het doen van proeven met econometers. In het kader van dit programma zijn in de afgelopen jaren al vele projecten bij diverse organisaties gerealiseerd.

Het beheer van het programma is in handen gegeven van de Nederlandse onderneming voor energie en milieu (Novem). Novem zorgt ervoor dat de programma's een effectieve en efficiënte bijdrage leveren aan de realisatie van het overheidsbeleid op het gebied van verkeer en vervoer. Hiertoe worden de deelnemende organisaties ondersteund met expertise, kennis en financiële middelen en zorgt Novem voor de coördinatie en het beheer van de activiteiten.

(926)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het, in samenwerking met VROM, EZ en branche-organisaties, voorbereiden, vaststellen, evalueren van programma's ter stimulering van de emissiereductie van NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> en VOS.  
 Periode: 1992-  
 Product:
 

- programma Rationeel Energiegebruik in het Verkeer (REV)
- programma Stiller, Schoner en Zuiniger Verkeer in stedelijk gebied (SSZ)
- programma Energie, Ecologie en Technologie (EET)

 Opmerking: Er zijn verschillende mogelijkheden om de reductie van emissies te realiseren:
 

1. reductie door technische verbetering van voertuigen en verbetering van brandstoffen
2. reductie door vermindering van het aantal voertuigkilometers
3. reductie door verbetering van het rijgedrag van bestuurders

 Bron: Nota Voertuigtechniek en Brandstoffen

(927)

Actor: Nederlandse onderneming voor energie en milieu (Novem)  
 Handeling: Het behandelen van aanvragen tot financiële bijdragen aan projecten in het kader van het programma 'Koop zuinig, Rij zuinig'  
 Periode: 1992-  
 Product: Financiële bijdragen.  
 Bron: Energie en milieu in verkeer en vervoer 1995, p. 3

(928)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen aan projecten in het kader van het programma 'Koop zuinig, Rij zuinig'.  
 Periode: 1992-  
 Bron: Directieplan IP 1994-1999, p. 70

(929)

Actor: Nederlandse onderneming voor energie en milieu (Novem)  
 Handeling: Het beheren en coördineren van projecten in het kader van het programma 'Koop zuinig, Rij zuinig'.

Periode: 1992-

Bron: Programma Koop zuinig rij zuinig

## 6.10. Prijsbeleid

### 6.10.1 Algemeen

In de loop der jaren is het aantal files steeds groter geworden. Bovendien worden zij steeds langer en hardnekkiger. De belangrijkste economische centra blijken steeds moeilijker bereikbaar. De economische schade door files en langzaam rijdend autoverkeer loopt steeds op. In 1995 bedraagt die schade anderhalf miljard gulden. Verwacht wordt, dat deze schade zal oplopen tot zo'n twee miljard gulden in het jaar 2000. Structurele maatregelen zijn dringend gewenst, omdat naar verwachting ook in de komende decennia de vraag naar vervoer zal blijven groeien. De internationale concurrentiepositie van de economische centra mag hieronder niet te lijden hebben.

Prijsbeleid is een onmisbaar beleidselement om de doelstellingen van het beleid inzake bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen verwezenlijken. Het vormt echter geen afzonderlijk item, maar moet steeds worden gezien in de context van het totale beleid en als onderdeel van de afzonderlijke projecten. De hoofddoelstelling van het prijsbeleid is het beïnvloeden van de mobiliteit, naar omvang, tijd en plaats en naar vervoerswijze. Dit gebeurt op zo'n manier, dat een essentiële bijdrage wordt geleverd aan de reductie van de groei van de mobiliteit, de gewenste verschuiving naar de milieuvriendelijke vervoerswijzen plaats vindt, en de daarvoor noodzakelijke (prijs)maatregelen politiek-bestuurlijk en maatschappelijk aanvaardbaar zijn.

Prijsbeleid biedt verschillende mogelijkheden:

- verhoging variabele autokosten: hieronder vallen accijnsverhogingen en systemen van tolheffing, spitstoeslag en rekeningrijden
- interessant maken van de tarieven van het openbaar vervoer te opzichte van het autorijden
- maatregelen in de fiscale sfeer

Vooraf heffingen blijken effectieve instrumenten om het gedrag van de gebruiker positief te beïnvloeden. Meestal werken ze beter dan een systeem van beloningen. Net als de stelregel in het milieu "de vervuiler betaalt", zal ook het gebruik van de infrastructuur geld gaan kosten. Degenen die er veel gebruik van maken betalen meer. Het gekozen beleid kan via het "prijsmechanisch rijden" zo worden vorm gegeven dat daar waar de opstopping het grootst is, remmende prijsmaatregelen het meest direct worden ingezet.

De mogelijkheden van het prijsbeleid worden beperkt door doelstellingen van het sociaal-economisch beleid met betrekking tot de collectieve lastendruk en door Europese afspraken over de harmonisatie van accijnzen en belastingen. Zie voor Europees beleid het rapport Integraal Beleid Verkeer en Vervoer.

(930)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, coördineren en evalueren van het (overkoepelend) prijsbeleid.

Periode: 1980-

(931)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het leveren van bijdragen aan het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake prijsbeleid, dat niet binnen Verkeer en Waterstaat wordt geformuleerd.

Periode: 1980-

Opmerking: Hieronder vallen bijvoorbeeld de problematiek van de lease/zakenauto en wijzigingen in het reiskostenforfait.

Bron: Directieplan IP 1994-1999, p. 23

(932)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede)formuleren van beleidsmaatregelen gericht op de uitvoering van het prijsbeleid.  
Periode: 1980-

(933)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het voeren van overleg met andere ministeries en belangenorganisaties betreffende het prijsbeleid.  
Periode: 1980-

Bron: Directieplan IP 1994-1999, p. 23

(934)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (in samenwerking met de minister van Financiën en andere betrokken ministers) voorbereiden en ontwerpen van fiscale maatregelen om het autogebruik te vermindere-  
ren en alternatieve vervoerwijzen voor het woon-werkverkeer te stimuleren.  
Periode: 1980-

Opmerking: Hieronder vallen maatregelen gericht op dichter bij het werk gaan wonen, vergroting van het gebruik van het openbaar vervoer en het stimuleren van telewerken, car-poolen en verschillende vormen van bedrijfsvervoer.

Bron: Samen werken aan Bereikbaarheid, p. 24-25

(935)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het ontwikkelen van beleid met als doel de prijsverhouding openbaar vervoer versus auto te verbeteren ten gunste van het openbaar vervoer.  
Periode: 1992-

Bron: Beleidseffectrapportage 1992, p. 78

### 6.10.2 Variabilisatie autokosten

Variabilisatie van autokosten is het geheel of gedeeltelijk omzetten van vaste kosten in variabele kosten. Variabilisatie gebeurt door de prijs van de benzine, diesel en LPG te verhogen en de Motorrijtuigenbelasting te verlagen. In dit systeem wordt het laten staan van de auto goedkoper en wordt het rijden met de auto juist duurder. Op deze manier kan tevens de concurrentiepositie van het openbaar vervoer en het langzame verkeer worden versterkt.

Al bij de voorbereiding van de Wegenbelastingwet in het begin van de jaren 20 is het alternatief van een (extra) belasting op benzine bestudeerd. Ook na invoering van de wegenbelasting blijft de discussie bestaan. Zo wordt in 1936 een commissie (Commissie de Wolff) in het leven geroepen om de voor- en nadelen van een verhoging van de accijnzen op de benzine te onderzoeken. De commissie geeft een negatief advies en tot werkelijke invoering van variabilisatie komt het niet. De wens blijft echter bestaan om de gebruiker te laten betalen voor het gebruik van de infrastructuur.

In 1979 komt de discussie over het variabel maken van de motorrijtuigenbelasting opnieuw op gang. Nu wordt besloten onderzoek te doen naar de mogelijkheden. Er wordt een interdepartementale werkgroep ingesteld die de mogelijkheden bestudeert. In november 1981 publiceert de werkgroep haar bevindingen in het rapport "Variabilisatie autokosten". Dit rapport beperkt zich tot benzine-autokosten. De conclusie luidt, dat variabilisatie overwegend een wenselijke maatregel zal zijn. Het gevolg is de instelling van een interdepartementale stuurgroep, die een regeringsstandpunt moet voorbereiden met betrekking tot variabilisatie van autokosten. Deze stuurgroep geeft in september 1983 haar eindoordeel: variabilisatie is op dat moment geen oplossing, omdat de angst bestaat voor te veel schommelingen in de opbrengst door accijnsverhogingen en steeds wijzigende benzineprijzen.

Jaarlijks zal in het kader van het Meerjarenprogramma Personenvervoer worden gezien of en in hoeverre de invoering van variabelisatie mogelijk is.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt variabelisatie als een van de concrete maatregelen voor het prijsbeleid genoemd. De voorkeur gaat uit naar een Europese aanpak. In het kader van Europese afspraken over de harmonisatie van belastingen en accijnzen maakt Nederland zich dan ook sterk voor variabelisatie in Europees verband. Om beperking van de groei van het autoverkeer te verwezenlijken is omzetting van de motorrijtuigenbelasting in accijnzen achter niet voldoende, maar zullen de accijnzen verder moeten worden verhoogd. Feitelijk is een substantiële verhoging van de prijzen noodzakelijk. Dit is echter alleen mogelijk in Europees verband.

In de nota "Samen werken aan Bereikbaarheid" wordt voor de korte termijn zwaar ingezet op variabelisatie van de autokosten als overbrugging naar het rekening rijden, dat pas in 2001 zal worden gerealiseerd. Op 1 juli 1997 zijn het kader van de variabelisatie de brandstofprijzen omhoog en de Motorrijtuigenbelasting omlaag gegaan.

(936)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend, en -evaluerend onderzoek ten aanzien van variabelisatie van autokosten.  
Periode: 1980-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.

(937)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het in samenwerking met de ministers van Economische Zaken, Financiën en van VROM instellen van de interdepartementale stuurgroep variabelisatie van autokosten.  
Periode: 1980-  
Product: Interdepartementale stuurgroep.  
Bron: Nota variabelisatie autokosten, p. 4

(938)

Actor: Stuurgroep variabelisatie van autokosten  
Handeling: Het voorbereiden van een regeringsstandpunt met betrekking tot variabelisatie van autokosten.  
Periode: 1982-1983  
Bron: Nota variabelisatie van autokosten, p. 4

(939)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het jaarlijks toetsen van het regeringsstandpunt ten aanzien van variabelisatie aan de dan heersende of te voorziene situatie.  
Periode: 1983-  
Opmerking: Uiteindelijke invoering of wijzigingen vinden plaats na toetsing van een aantal randvoorwaarden zoals accijnsverhogingen in de ons omringende landen, en de harmonisatie van accijnzen en belastingen in Europa.  
Bron: Rijksbegroting 1984-1985 XII, nr. 2, p. 36

(940)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het mede voorbereiden en ontwerpen van een financieel instrumentarium in het kader van variabelisatie van de autokosten.  
Periode: 1992-  
Bron: Directieplan IP 1994-1998, p. 16

(941)



Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de Werkgroep Verkeer en Vervoer van de Commissie van de EU inzake variabilisatie van de autokosten.  
Periode: 1988-  
Product: Bijdragen, afspraken.  
Opmerking: De inspanningen in het Europees kader zijn voornamelijk gericht op een verhoging van de verplichte minimum accijnsniveaus en het verhogen van de pompprijzen in de ons omringende landen.  
Bron: MIT 1998-2002, p. 55

(942)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het in overleg met de bedrijfstak vaststellen van een compensatie voor zware vrachtwagens ten aanzien van verlaging van de motorrijtuigenbelasting.  
Periode: 1996-  
Opmerking: Compensatie is noodzakelijk omdat verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor zware vrachtwagens niet mogelijk is.  
Bron: Samen Werken aan Bereikbaarheid, p.19

### 6.10.3 Rekeningrijden

Rekeningrijden is het variabel maken van de autokosten naar tijd en plaats. Het is een soort belasting die bedoeld is om het verkeer te reguleren. Dit houdt in dat de automobilist gaat betalen voor het gebruik van wegen, weggedeelten, bruggen of tunnels op een bepaald moment, bij voorkeur tijdens de ochtendspits in de Randstad. Rekeningrijden is bedoeld om via het prijsmechanisme het autogebruik terug te dringen zonder het autobezit aan te tasten. De doelstelling van rekeningrijden is: het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische centra in de Randstad. De automobilist kan van tevoren berekenen wat een bepaalde rit kost. Betaling zal geschieden middels een geautomatiseerd systeem van chipkaarten. De opbrengst zal worden teruggegeven in de vorm van een lastenverschuiving.

In december 1987 wordt het rekeningrijden voor het eerst ten tonele gevoerd als financieringsbron voor maatregelen die de bereikbaarheid van de Randstad moeten bevorderen. Rekeningrijden wordt de hoeksteen van het beleidsvoornemen zoals wordt gesteld in het SVV II (deel a, luik 2, spoor 10). Rekeningrijden moet verschillende doelen dienen:

- het afremmen van de automobiliteit in de spits
- het tegengaan van de belasting van het milieu
- het verwerven van inkomsten voor de bekostiging van investeringen in de infrastructuur.

Het systeem van rekeningrijden wordt uitgewerkt door het Projectteam Rekeningrijden, dat in augustus 1988 is geformeerd binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het krijgt de opdracht een systeem van elektronische tolheffing te ontwikkelen en te realiseren, dat politiek gedragen kan worden en maatschappelijk te aanvaarden is. De belangstelling voor het systeem van rekeningrijden is groot. Er is aandacht voor in:

- Vierde nota Ruimtelijke Ordening (VROM 1988)
- Nota Verkeer en Milieu (VROM en V&W 1988)
- Meerjarenprogramma Personenvervoer (V&W 1988)
- Milieuprogramma 1989-1993 (VROM 1988)

De inhoud is steeds dezelfde: rekeningrijden richt zich op een regulering van het autoverkeer en als gevolg daarvan een vermindering van het spitsverkeer en een verbeterde bereikbaarheid in de Randstad.

Na drie voortgangsrapportages wordt, gezien de politieke en maatschappelijke weerstand, in mei 1990 besloten geen begin te maken met de uitvoering van de onderzochte en voorgestelde maatregelen. Het kabinet kiest voor het introduceren van meer traditionele vormen van tolheffing in combinatie met het meer generieke en specifieke instrument van benzineaccijns en tolheffing. Wel wordt voortgegaan met de ontwikkeling van sommige technische componenten van het rekeningrijden.

(943)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek ten aanzien van systemen van tolheffing.  
Periode: 1986-  
Product: (onderzoeks)Rapportages.  
Opmerking: Hieronder vallen: rekeningrijden, tolheffing, spitsbijdrage en andere vormen van betaald rijden zoals betaalstroken.

(944)  
Actor: Projectgroep Mobiliteitsplan Randstad  
Handeling: Het adviseren van de minister inzake de ontwikkeling en realisatie van een systeem van rekeningrijden.  
Periode: 1988-1990  
Product: Adviezen, voortgangsrapportages.  
Bron: Rapport inzake de beoordeling van het project rekeningrijden, p. 9

(945)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Projectteam Rekeningrijden  
Handeling: Het (laten) ontwikkelen, toetsen en realiseren van een systeem voor rekeningrijden.  
Periode: 1988-  
Bron: PBR-advies over het rekeningrijden, p. 7

(946)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het ontwikkelen, toetsen en implementeren van een betaalsysteem ten behoeve van het rekeningrijden.  
Periode: 1988-

(947)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het uitvoeren van en meewerken aan internationale projecten op het gebied van de implementatie en standaardisatie van systemen voor rekeningrijden.  
Periode: 1986-  
Opmerking: Zie hiervoor o.a. het MOVE-it project, DRIVE-project en het AUTOL-project. Het doel van deze projecten is een systeem te ontwikkelen dat in alle landen van Europa bruikbaar is.  
Bron: Rekeningrijden, p13

Tijdens de vergadering van de beleidsraad 9 mei 1990 wordt het besloten het Projectteam Rekeningrijden onder de naam Projectgroep Tolheffing (PROTOL) opdracht te geven een systeem van tolheffing te realiseren. Tolheffing blijkt beleidsmatig moeilijk te onderbouwen. Bovendien zou tolheffing onvoldoende middelen opleveren en zou een lang traject van wijziging van bestemmingsplannen en vergunningen moeten worden afgelegd. Uiteindelijk laat men in mei 1992 het idee van tolheffing varen ten gunste van het project Spitsbijdrage.

(948)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het plegen van overleg met andere overheden inzake het invoeren van een systeem van tolheffing.  
Periode: 1990-1992  
Bron: Brief SVV II, TK 1991-1992, 20 922, nr. 117, p. 2

(949)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Projectteam Tolheffing  
Handeling: Het ontwikkelen van een systeem van fysieke en/of elektronische tolheffing.  
Periode: 1990-1992

Bron: Projectplan ontwikkeling rekeningrijden, p. 9

(950)  
Actor: Landsadvocaat  
Handeling: Het op verzoek adviseren van de minister inzake de beleidsmatige onderbouwing van de beoogde wijze van tolheffing.  
Periode: 1990-  
Product: Adviezen.  
Bron: Projectplan ontwikkeling rekeningrijden, p. 8

Onder verantwoordings van de Directeur Individueel Personenvervoer van het DGV wordt het project Spitsbijdrage uitgewerkt door de projectgroep Spitsbijdrage. De spitsbijdrage is te omschrijven als: het op werkdagen in de ochtendspits op een bepaald aantal wegen naar de Randstad betalen van een bepaald bedrag per dag of bij abonnement per kwartaal. Tijdens de formatie van het Kabinet Kok I in de zomer van 1994 is besloten af te zien van invoering van het systeem van spitsbijdrage. Voor de langere termijn, mede op grond van de ontwikkelingen in Europa wordt gekozen voor rekeningrijden.

(951)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Projectgroep Spitsbijdrage  
Handeling: Het voorbereiden en voorstellen van de totstandkoming van het wetsvoorstel spitsbijdrage.  
Periode: 1992-1994  
Product: Wetsvoorstel.  
Bron: Projectplan ontwikkeling rekeningrijden, p. 10

Na de bovengenoemde mislukte poging tot invoering van het rekeningrijden wordt tijdens de behandeling van de begroting voor het jaar 1995 een nieuwe poging gedaan. Er wordt een motie ingediend gericht op zo spoedig mogelijke totstandkoming van een systeem van rekeningrijden. Met het openbaar worden van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1995-1999 wordt voor het eerst de keuze voor het rekeningrijden bekend gemaakt. Inmiddels ligt er een wetsvoorstel rekeningrijden bij de Kamers.

Momenteel wordt onderzocht of rekeningrijden te combineren is met een systeem van "Betaal- en rij filevrij"-stroken. Het gaat hierbij om (in principe nieuw aan te leggen) gereserveerde stroken op autosnelwegen waar (in de spitsuren) een zodanig tarief geldt, dat het verkeer op deze strook een garantie heeft op doorstroming. Het verkeer op deze strook rijdt langs het overige verkeer, dat op basis van eigen keuze in de file staat.

(952)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (mede-)voorbereiden van de totstandkoming van wet- en regelgeving op het gebied van rekeningrijden.  
Periode: 1995 -

Opmerking: Het wetgevingstraject is gesplitst in een Wet op het Rekeningrijden en een Invoeringswet Rekeningrijden.

(953)  
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en verspreiden van publieksvoorlichting betreffende rekeningrijden.  
Periode: 1995-  
Product: Brochures.  
Opmerking: Dit gebeurt in samenwerking met directie DVO.

- (954)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het voeren van overleg met andere overheden in de Randstad over de heffingspunten en de aanvullende maatregelen op het overige wegennet.  
 Periode: 1995-  
 Bron: Contouren van invoering van rekeningrijden, p. 4
- (955)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het op grond van de beschikking van de Raad van 21 maart 1962 ter kennis brengen aan de Europese Commissie van de voornemens tot het vaststellen van wettelijke maatregelen betreffende het rekeningrijden.  
 Periode: 1995-  
 Bron: Wet op het Rekeningrijden, Memorie van Toelichting TK 1997-1998, 25 816, nr. 3, p. 15
- (956)  
 Actor: Landsadvocaat  
 Handeling: Het op verzoek van de regering adviseren in hoeverre in Europees rechtelijke zin sprake zou kunnen zijn van ontoelaatbare directe of indirecte discriminatie in het beoogde systeem van rekeningrijden.  
 Periode: 1996-  
 Bron: Wet op het Rekeningrijden, MvT, p. 15
- (957)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het opstellen van een evaluatieprogramma om de haalbaarheid en betrouwbaarheid van de ontwikkelde systemen voor rekeningrijden te toetsen.  
 Periode: 1995-  
 Bron: Wet op het Rekeningrijden, MvT, p.16
- (958)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het opstellen van een kosten-baten analyse van de verschillende systemen van rekeningrijden.  
 Periode: 1995-  
 Bron: Wet op het Rekeningrijden, MvT, p. 22
- (959)  
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het afstemmen van technologie-ontwikkeling en standaardisering betreffende het rekeningrijden met de andere landen van Europa.  
 Periode: 1995-  
 Bron: Projectplan ontwikkeling rekeningrijden, p. 20

## 6.11. Reisinformatie

Een van de doelstellingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat is het bestrijden van congestie. Een van de mogelijkheden die daartoe ter beschikking staat, is het verstrekken van actuele en betrouwbare verkeersinformatie aan de gebruikers van het wegennet.

Reisinformatie is het geheel van route- en verkeersinformatie. Route-informatie is actuele en betrouwbare informatie over de te kiezen route, tijdstip en vervoerswijze. Verkeersinformatie is actuele en

dynamische informatie over de toestand van en op de wegen, het openbaar vervoer en informatie over andere verkeersrelevante zaken als de weersgesteldheid, omleidingen, P + R en dergelijke. Door betrouwbare verkeers- en reisinformatie worden automobilisten in staat gesteld om hun reisroute en tijdstip van vertrek aan te passen aan de situatie op de weg. Door deze informatie te combineren met informatie betreffende het collectieve vervoer, is het mogelijk om de vervoerswijze adequaat te kiezen. Ook voor het economisch belangrijke verkeer is betrouwbare wegverkeersinformatie van belang met het oog op de planning van reistijden.

De waarde hiervan wordt halverwege de jaren '80 ingezien en er wordt een inventarisatie gedaan naar de elektronica en mogelijkheden ervan voor de ontwikkeling van reisinformatiesystemen. De inzet van informatiesystemen om de logistieke keten soepeler te laten draaien wordt gedurende de jaren negentig een belangrijk item, zowel in het goederenvervoer als in het personenvervoer. In 1990 wordt het Platform Reizigersinformatie opgericht waarin de Nederlandse Spoorwegen, stads- en streekvervoer, KLM, ANWB, de Minister van Economische Zaken en de Minister van Verkeer en Waterstaat participeren. Later treedt ook de NV Luchthaven Schiphol toe. Het Platform moet een informatiesysteem ontwikkelen dat actuele informatie biedt over vervoerwijzen, routes, prijzen en reistijden. Dit op het openbaar vervoer gerichte systeem is behandeld in het rapport op het beleidsterrein openbaar vervoer. De algehele inzet van informatie (telematica) wordt in een apart hoofdstuk behandeld in het onderzoek Intergraal beleid. Hieronder wordt ingegaan op specifieke informatie voor de individuele reiziger, met name wegverkeersinformatie.

Volgens de *Nota Meer benutting, minder files* (1994) betekent inzet van geavanceerde reisinformatiesystemen een bijdragen aan effectief en efficiënt wegbeheer, aan doorstroming en verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Hiervoor zijn wel geavanceerde reisinformatiesystemen noodzakelijk. In de *Nota Reisinformatie* (1996) stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat als doel om te komen tot actuele en betrouwbare reisinformatie. De inspanningen moeten zijn gericht op de kwaliteit van de reisinformatie door verbeteringen op het gebied van inwinning, bewerking en distributie. In het *Actieprogramma Reisinformatie* (1997) geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan welke initiatieven worden ontwikkeld om multimodale reisinformatie te ondersteunen. In de *Nota Telematica Verkeer en Vervoer III (1998-2003)*, zet het ministerie zich ervoor in dat in 2000 een compleet netwerk voor verkeersmonitoring en verkeerssignalering op het hoofdwegennet zal worden opgeleverd. Met deze informatie kan de wegbeheerder de weggebruiker adviseren over routes en reisalternatieven.

Voor een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer houdt het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich sinds langere tijd bezig met het inwinnen van verkeersgegevens en het verschaffen van verkeersinformatie. De verkeersberichten die via de radio werden uitgezonden waren in de jaren zeventig al een onderwerp voor terugblik: de gegevens voor de radioinformatie werd sinds jaar en dag geleverd door de Algemene Verkeersdienst in Driebergen. Nog steeds winnen de het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) en de ANWB gegevens in, bewerken deze en distribueren de gegevens als verkeersinformatie. Er zijn al veel vormen van statische reisinformatie beschikbaar, maar de dynamisch informatie is nog gebrekkig. Dit geldt voor de reiziger, de wegbeheerder, de beleidsmaker en de beheerder van infrastructuur. De gegevens worden vaak handmatig ingewonnen. De kwaliteit ervan wordt begrensd door de huidige methoden van monitoring, de vorm en inhoud van de distributie moet worden afgestemd. Rijkswaterstaat wint als wegbeheerder met behulp van weggebonden monitoringssystemen verkeersgegevens in op het hoofdwegennet. De provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor het inwinnen van gegevens omtrent de door hun beheerde wegennetten. Deze zogeheten walgebonden inwinning van gegevens wordt de laatste jaren door de voortschrijdende telematica aangevuld met zogeheten voertuiggebonden inwinning, in-car systemen, Floating Car Data. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zet sinds de jaren negentig hoog in op het verbeteren van de kwaliteit van de reisinformatie, ondermeer met de Dynamische Route Informatie Panelen, het verbeteren van de radioverkeersinformatie (RDS/TMC), systemen in de verkeersinformatiecentrales en monitoring van het netwerk.

Inmiddels zijn er diverse partijen (wegbeheerders, openbaar vervoerbedrijven, service providers) die zich bezighouden met het ontwikkelen en aanbieden van (dynamische) reisinformatie. Deze informatie kan zowel thuis, langs de weg en in het voertuig worden aangeboden. De verkeersinformatie wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in ieder geval verstrekt via Dynamische Route Informatie Panelen (DRIPS). De wegbeheerders kunnen de verkeersgegevens die zij inwinnen om de verkeersbeheersingssystemen aan te sturen goed gebruiken om actuele en betrouwbare verkeersinformatie de wereld in te sturen. Dezelfde informatie kan door of in samenhang met anderen worden benut voor slagvaardige maatregelen bij incidentele gebeurtenissen (bijvoorbeeld verkeersongevallen).

Om te voorkomen dat er tegenstrijdige verkeersinformatie wordt verspreid hebben KLPD, ANWB en rijkswaterstaat het initiatief genomen to het oprichten van een Traffic Information Centre. Het Traffic Information Centre verzamelt en bewerkt de ingewonnen verkeersgegevens, gegevens over weersgesteldheid en over wegwerkzaamheden. De gegevens worden in de vorm van verkeersinformatie beschikbaar gesteld aan wegbeheerders, politiediensten en commerciële dienstverleners.

De distributie van reisinformatie is een zaak voor de service providers (bijvoorbeeld de ANWB). Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil marktontwikkeling in de distributie van reisinformatie stimuleren, ondermeer door reisinformatie aan distributeurs ter beschikking te stellen. Het beleid van het ministerie is erop gericht de markt aantrekkelijk te maken voor commerciële partijen.

(960)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het in Europees verband deelnemen aan projecten met betrekking tot reisinformatie.  
Periode: 1990-  
Product: Rapporten, verslagen.  
Bron: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

(961)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten in Europees verband over technische aspecten van reisinformatie.  
Periode: 1990-

Bron: Nota Telematica Verkeer en Vervoer III 1998-2003

(962)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het leveren van een bijdrage aan het formuleren van Europese regelgeving op het terrein van reisinformatie.  
Periode: 1990-  
Product: Standaardisatierichtlijnen.  
Bron: Nota Telematica Verkeer en Vervoer III 1998-2003

(963)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het ontwikkelen, vormgeven en evalueren van beleid omtrent reisinformatie.  
Periode: 1985-  
Product: Beleidsnotities, plannen van aanpak:  
Beleidsnota Reisinformatie  
Actieprogramma Reisinformatie  
Bron: Toelichtingen op de Rijksbegroting, Kamerstukken, Directieplan 1994-1998 Directie IP (1993)

(964)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het (laten) verrichten van beleidsvoorbereidend, -bepalend en -evaluerend onderzoek inzake reisinformatie.  
Periode: 1985-  
Product: (onderzoeks)Rapportages  
Bron: directieplannen IP, beleidsnotities

(965)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
Handeling: Het opzetten, financieren en begeleiden van proef- en voorbeeldprojecten.  
Periode: 1990-  
Product: Rapportages, ondermeer Rijn-corridor, Wegwijs-Amsterdam  
Bron: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, beleidsnotities

(966)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het leveren van financiële bijdragen ter stimulering van de ontwikkeling van reisinformatiesystemen.  
 Periode: 1990-  
 Product: Subsidiebesluiten  
 Bron: Beleidsnotities

(967)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het formuleren en uitvoeren van programma's en projecten gericht op het inwinnen van (basis)verkeersgegevens.  
 Periode: 1975-  
 Product: Notities, studies, rapporten.  
 Bron: Beleidsnotities

(968)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het (mede) ontwikkelingen en inzetten van reisinformatiesystemen.  
 Periode: 1985-  
 Product: Distributiesystemen zoals, DRIP's, in-car navigatie, Radio Data System-Traffic Management Channel (TDS/TMC).  
 Bron: Beleidsnotities

(969)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het tot stand brengen van samenwerking tussen diverse wegbeheerders en vervoerssystemen.  
 Periode: 1995-  
 Product: Instelling van Traffic Control Centres en Traffic Information Centre.  
 Bron: Beleidsnotities

(970)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het participeren in overleg met vertegenwoordigers van andere overheden en bedrijfsleven over reisinformatie.  
 Periode: 1990-  
 Bron: Beleidsnotities

(971)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het aangaan van samenwerkingsverbanden met particuliere organisaties in het kader van distributie van reisinformatie.  
 Periode: 1995-  
 Product: Overeenkomsten  
 Bron: Beleidsnotities

(972)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het ontwikkelen, opstellen en verspreiden van voorlichtingsmateriaal over reisinformatie voor overheden, bedrijven en particulieren.  
 Periode: 1995-  
 Product: Brochures, folders  
 Bron: Beleidsnotities

(973)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat  
 Handeling: Het organiseren van congressen, symposia, e.d. betreffende reisinformatie.  
 Periode: 1995-

Bron: Beleidsnotities



## BIJLAGEN

## **Bijlage 1:      Activiteiten bij de uitvoering van spoorwegwerken**

### 1. Technische ontwerpen

Tijdens de tracévoorbereiding worden allerlei ontwerpen voorgesteld en beproefd. Deze ontwerpen worden steeds gedetailleerder, naarmate de verschillende procedures verder doorlopen worden. De ontwerpen hebben betrekking op het materieel, de spoorbaan, de kunstwerken, de waterkeringen, de instandhouding van de spoorbaan en de beveiliging, energievoorziening en telecommunicatie. Naast het baanontwerp worden ook ontwerpen ontwikkeld voor de 'inpassingsmaatregelen'. Deze dienen de negatieve gevolgen van de aanleg, vooral in de gebruiksfase, te voorkomen, te beperken of te compenseren. Het betreft een complex van werken en voorzieningen van infrastructurele, landschappelijke, sociale, akoestische en ecologische aard, bij voorbeeld geluidsschermen, voorzien van een in het landschap passende begroeiing.<sup>248</sup>

Bij de ontwerpen vormen functionele, omgevingseisen en technische eisen het uitgangspunt en toetsingskader. Algemene technische eisen zijn vastgelegd in de 'Verzameling van technische gegevens' of VTG (meerdere delen) en de 'Algemene Bepalingen van de NV Nederlandse Spoorwegen voor de uitvoering van werken (ABW)'. Bijzondere technische eisen worden per project vastgelegd in het (technische) programma van eisen. Voor het veiligheidsbeleid draagt de Rijksverkeersinspectie, unit Spoorwegtoezicht, de eindverantwoordelijkheid.<sup>249</sup>

Technisch en bouwkundig onderzoek wordt merendeels uitgevoerd door de NS, en verder bij het Centrum van Technisch Onderzoek (CTO), de Bouwdienst van Rijkswaterstaat, het European Railway Research Institute (ERRI), de Technische Universiteit Delft, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Aannemersbedrijven (Volker Stevin, Grootint) presenteren ook onderzoeksresultaten. De laatste jaren staat ondergronds bouwen sterk in de belangstelling. Onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep Ondergrondse Vervoersinfrastructuur (SOVI) zijn de mogelijkheden en voordelen van ondergronds bouwen onderzocht (1992-1993). Het programma wordt aan de hand van een drietal rail- en rail-/wegprojecten uitgewerkt.<sup>250</sup>

Terwijl de planologische inpassing en de verwerving van grond nog aan de gang is, worden de werken bestekklaar gemaakt. Op dat moment moet de financiering rond zijn. Bij medefinanciering door het rijk heeft de minister dan een beschikking afgegeven. Het bestek beantwoordt aan de technische eisen, die deel vormen van de hierboven genoemde ABW 1986. Hierin wordt verwezen naar de aanvullende normen van de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut, NS-keuringsvoorschriften, NS-leveringsvoorwaarden etc.<sup>251</sup> Het bestekklaar maken vindt in een enkel geval op onderdelen in overleg met Rijkswaterstaat of Gemeentewerken van de betrokken gemeenten plaats.

(a)

Actor:            Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling:       Het in uitwerkingsnota's stellen van (rand)voorwaarden aan de veiligheid van spoorwegprojecten.  
Periode:          1945-

(b)

Actor:            Minister van V&W/RWS/Bouwdienst  
Handeling:       Het verlenen van regionale en specialistische bijstand in de uitwerkingsfase van landelijke spoorwegprojecten (waarover RWS niet de directie voert).  
Periode:          1945-  
Produkt:          Studierapporten  
Opmerking:       Het gaat vooral om bijdragen aan het ontwerp en de toetsing van spoortunnelwerken. Hieronder zijn ook de projecten in het kader van Ondergrondse Vervoerinfrastructuur te rekenen.  
Bron:             V&W, Nieuwe HSL-nota: Spoorbaanconcepten (deelrapport 18), p. 123, pp. 151-152; V&W, PKB Betuweroute, dl. 3, p. 69; V&W/AD, Controle Willemsspoortunnel, p. 6.

(c)

Actor:            Minister van V&W/RWS/RD's

Handeling: Het opstellen van bestekken en anderszins bestekgereed maken van die onderdelen van de spoorwegwerken waarover Rijkswaterstaat de directie voert.

Periode: 1945-

Opmerking: Onder het bestekgereed maken valt:  
- maken van voorlopige en definitieve ontwerpen;  
- maken van bestekstekeningen en berekeningen;  
- schrijven van bestekken;  
- maken van begrotingen;  
- maken van werktekeningen ten behoeve van de uitvoering.  
Bestek en bestektekeningen behoren tot de aanbestedingsstukken; zie verderop onder par. aanbesteding en gunning

Bron: V&W/AD, Controle Willemspoortunnel, p. 17.

## 2. Financiering

In de fase van de tracévoorbereiding zijn de investeringskosten begroot en de financieringswijze vastgesteld. In de uitwerkingsfase moet de financiering gerealiseerd worden.

(d)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het financieren van bepaalde landelijke railinfrastructuurprojecten uit het budget voor stad- en streekvervoer.

Periode: 1970-

Bron: Rijksbegroting 1992 hoofdstuk XII, nr. 2, p. 196.

(e)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het overleggen en verkrijgen van de minister van VROM e.a. ministers van bijdragen aan de NS voor het treffen van voorzieningen bij de realisering van spoorwegwerken.

Periode: 1945-

Produkt: 1. afspraken/convenanten met ministers over de uitvoering van regelingen en plannen, b.v. overeenkomst V&W/VROM over uitvoering bijdrageregeling spoorweglawaai;  
2. beschikkingen voor subsidies

Bron: Bijdrageregeling spoorweglawaai bestaande woningen, 20 maart 1985, Stcrt. 1985, 61; Rijksbegroting 1994 hoofdstuk A, nr. 2.

\* Zie verder par. financiering.

## 3. Vergunningen en ontheffingen

Als ontwerp en inpassingsmaatregelen vastgesteld zijn, moeten krachtens tal van wetten (zie par. regelgeving) vergunningen, ontheffingen en vrijstellingen verleend worden.<sup>252</sup> Voor een deel geschiedt dit via de planologische inpassing in streek- en bestemmingsplannen. Hiertoe dienen de betrokken provincies en gemeenten 'planologische medewerking' te verlenen. Op deze wijze wordt het tracé geïntegreerd in een van de bestemmingsplannen. Zo moeten de colleges van burgemeester en wethouders de aangevraagde bouw- en aanlegvergunningen verlenen en binnen één jaar een aangepast bestemmingsplan vaststellen. Gedeputeerde Staten dienen de streekplannen aan te passen. Zo nodig kan de verantwoordelijke minister (meestal de minister van VROM) ingrijpen, als de lagere bestuursorganen onwillig zijn medewerking te verlenen.<sup>253</sup>

De minister van V&W verleent vanuit zijn specifieke verantwoordelijkheden een groot aantal vergunningen. Namens de minister verleent Rijkswaterstaat bij voorbeeld vergunning voor de winning van zand, grind, klei e.d. (voor de handelingen, zie PIVOT-rapporten Rijkswaterstaat). De Rijksverkeersinspectie, unit Spoorwegtoezicht (DGV), verleent ontheffingen van de maximum snelheid, of van de verplichting binnen de spoorzone alle spoorwegwerken te bouwen (zie deel IV: spoorwegveiligheid).

De opdrachtgever (meestal de NS) vraagt de benodigde vergunningen en ontheffingen aan. In de toekomst zal de (NS-)taakorganisatie Railinfrabeheer dit doen.

(f)

Actor: Minister van V&W/DGV/CV en G  
Handeling: Het ambtshalve of op verzoek van de exploitant aanvragen of adviseren over vergunningen en ontheffingen bij andere ministers en bij lagere overheden t.b.v. de realisering van spoorwegwerken.  
Periode: 1994-  
Produkt: Aanvragen en beschikkingen  
Opmerking: 1. Ingevolge de Tracéwet (1994) dient de minister van V&W of de exploitant van de railweg de aanvraag bij de bevoegde instanties in.  
2. De (eerst verantwoordelijke) minister kan krachtens de Tracéwet in de plaats van een in gebreke blijvend lager overheidsorgaan een vergunning verlenen.  
3. Vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd krachtens de volgende wetten:  
- Afvalstoffenwet;  
- Arbeidsomstandighedenwet  
- Boswet  
- Grondwaterwet;  
- Hinderwet;  
- Ontgrondingenwet;  
- Rijkswegenwet;  
- Wet algemene bepalingen milieuhygiëne;  
- Wet bodembescherming;  
- Wet chemische afvalstoffen;  
- Wet geluidhinder;  
- Wet milieubeheer;- Monumentenwet  
- Natuurbeschermingswet  
- Wet op de ruimtelijke ordening;  
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;  
- Woningwet;  
- provinciale, gemeentelijke en waterschapsverordeningen  
Bron: BGS, art. 14; Tracéwet, art. 20; NS, Projectnota Betuweroute, dl. B, bijl. 2.2; Besluit geluidshinder spoorwegen, art. 17 en 24

(g)

Actor: Minister van V&W/RWS/HW/JWZ  
Handeling: Het op grond van art. 4 Spoorwegwet opstellen van overeenkomsten inzake de samenwerking en vergoeding bij de aanraking van rijks- en spoorwegen.  
Periode: 1950-  
Produkt: • Brieven van de minister van V&W aan de NS van 14 april 1950 e.v. jaren (zie Algemene Overeenkomst) en daarop gebaseerde modelovereenkomsten en handleiding voor de berekening van kosten;  
• Algemene Overeenkomst NS en de Staat der Nederlanden inzake de aanraking van infrastructuur, met bijlagen.  
Opmerking: 1. De overeenkomst 1988 betreft de samenwerking bij aanraking, de taakverdeling bij de uitvoering van werken, berekening en verrekening van kosten, geschillenbeslechting e.d. Geschillen kunnen aan de minister (directie Juridisch Zaken) of aan de burgerlijke rechter voorgelegd worden.  
2. Voor de uitvoering, zie verderop.  
Bron: Inl. mw. mr. M.E. Gootjes (RWS/HW-BJZ); zie produkten

(h)

Actor: Minister van V&W/RWS/HW/BJZ  
Handeling: Het beslissen in geschillen over de aansluiting of doorkruising van spoorwegen door niet-spoorwegwerken van derden.  
Periode: 1945-  
Opmerking: 1. Indien partijen niet tot overeenstemming kunnen komen, kan de minister van V&W

beslissen.

2. Met 'andere' werken is bedoeld: wegen en kanalen niet in beheer bij Rijkswaterstaat, waterleidingen e.d. Als deze werken met vergunning of op last van de minister plaats vinden, zorgt deze voor compenserende maatregelen;
3. De rechter beslist over de schadeloosstelling (Spoorwegwet 1875, art. 5).

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 4, juncto art. 4 Concessie NS

(i)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV

Handeling: Het, op grond van art. 25 van de Spoorwegwet, aanwijzen van halten en stations.

Periode: 1945-1996

Produkt: Beschikkingen

Bron: ARD 1933, art. 29; Spoorwegwet 1875, art. 25, vervallen bij wijziging van ... 1996 (?) (zie wijzigingsvoorstel Bijl. HdTK 1994-1995, 24 042, nr. 3)

(j)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI

Handeling: Het verlenen van machtiging voor de uitvoering van nieuwe spoorwegwerken, waaronder werken tot wijziging, verbetering of uitbreiding.

Periode: 1937-

Produkt: Beschikkingen, gepubliceerd in de Staatscourant.

Bron: Concessie 1937, sedertdien gewijzigd, art. 3; Machtiging aanleg Zoetermeerlijn, 3 febr. 1972, DGV, nr. V-1/V 20568; Stcrt. 1972, nr. 27

In de fase van de planologische inpassing moeten nog enkele procedures afgerond worden. Zo moet men de uitslag afwachten van de 'beperkte' beroepen die ingesteld zijn tegen besluiten die *niet* voortvloeien uit het project-PKB of tracébesluit.

(k)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ

Handeling: Het als belanghebbende deelnemen aan beroepszaken voor de Raad van State tegen beschikkingen en bestemmingsplannen die geen deel van tracébesluiten uitmaken.

Periode: 1994-

Produkt: Ambtsberichten op basis van beroepsschrift en dossier appellant, verweerschrift en dossier verweerder, overige processtukken.

Bron: V&W, Tracéwet, p. 14

#### 4. Grondverwerving

De spoorwegen van de NS liggen bijna geheel op eigen grond. Voor de aanleg en verbetering van spoorwegwerken verwerft de NS zo nodig grond, door koop of ruil. Alleen bij de aanleg van de hogesnelheidslijn zal de staat (namens deze: Rijkswaterstaat) en niet de NS de benodigde grond verwerven.<sup>254</sup> Per 1 januari 1995 berust het economische eigendom van grond onder de railverkeers- en vervoersinfrastructuur bij NS Railinfrabeheer.

Nog voor de formele vaststelling van het tracébesluit beginnen NS of RWS de benodigde gronden, gebouwen en zakelijke rechten aan te kopen of te ruilen. Dit geschiedt in eerste instantie bij zg. minnelijke overeenkomst (art. 17 Ontheingingswet). Als dat niet lukt, gaat het rijk, na de vaststelling van het tracébesluit, tot ontheinging over. Hierbij is het van belang dat het ontheingingsplan niet in strijd is met het vastgestelde of in procedure zijnde bestemmingsplan.

Bij de ontheinging worden twee procedures gevolgd, die respectievelijk op titel IIa en titel IV van de Ontheingingswet berusten, voor:

a. de aanleg van specifieke wegen, spoorwegen etc. (art. 72a);

b. de ruimtelijke ontwikkeling in het algemeen (art. 77 e.v.).

Een groot deel van de ontheingingsprocedure wordt op grond van art. 72a gevoerd. Voor de ontheinging van gronden die nodig zijn voor de uitvoering van mitigerende maatregelen verloopt de procedure volgens titel IV van de Ontheingingswet (art. 77 e.v.).<sup>255</sup>

Bij de onteigening van gronden zijn drie staatsorganen betrokken: de minister van V&W, de arrondissementsrechtbank en - in geval van beroepen - de Raad van State.

De procedure kent een administratief gedeelte, waarbij de te onteigenen percelen aangewezen worden, en een daarop volgende gerechtelijke procedure, waarvan de prijsbepaling het belangrijkste element vormt. De grondverwervingsprocedure verloopt als volgt:

Administratieve procedure:

- in de grondbalans stelt de NS of RWS (regionale directie, afdeling Grondzaken) de grenzen en omvang van de te onteigenen percelen vast;
- door NS of RWS aangestelde taxateurs stellen de waarde en schadeloosstelling van de te onteigenen grond vast;<sup>256</sup>
- een vertegenwoordiger van de NS of RWS onderhandelt over het in der minne verwerven van de percelen e.d.; aldus wordt het grootste deel van de grond verkregen;
- de NS of RWS stelt een onteigeningsplan op voor de overige, te onteigenen percelen;
- via de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat wordt de minister van V&W verzocht om een koninklijk besluit voor de ter onteigening voorgedragen percelen te ontwerpen;
- aan de vaststelling gaat een inspraakprocedure vooraf: belanghebbenden kunnen bezwaren indienen tegen de onteigeningsplannen bij een hoorcommissie, die Gedeputeerde Staten uit hun midden benoemen; de hoorcommissie wordt bijgestaan door een deskundige van NS of RWS;
- de hoorcommissie maakt proces-verbaal op en stuurt dit, voorzien van haar commentaar, naar de minister van V&W;
- de Raad van State adviseert aan de minister van V&W in de vorm van een ontwerp-koninklijk besluit.

Gerechtelijke procedure:

- indien de minister conform het advies besluit, moet de onteigenaar (opnieuw) onderhandelen over het in de minne verwerven van de in het KB aangewezen gronden;
- uiteindelijk worden via een rechtsgeding voor de arrondissementsrechtbank de resterende gronden onteigend; drie deskundigen, benoemd door de rechtbank, stellen de schadeloosstelling vast.

Naast schadeloosstelling voor grondverwerving kent men verschillende andere vormen van schadecompensatie, namelijk voor:

- bouw- of projectschade: schade direct veroorzaakt door de aanlegwerkzaamheden aan gebouwen en grond;
- planschade: waardedaling van onroerend goed door wijziging van bestemmingsplan; art. 49 WRO voorziet in deze schade;
- andere schadegevallen, b.v. economische schade door verplaatsing van bedrijven of waardevermindering van nabij het tracé gelegen huizen (nadeelcompensatie).

Indien hierin niet door de wet is voorzien, ontwerpt men algemene of bijzondere, voor een bepaald project geldende schadecompensatieregelingen. Een algemene regeling is de in ontwerp zijnde Regeling nadeelcompensatie spoorwegwerken. Verantwoordelijk voor de regeling en afhandeling van planschade is de gemeente. Voor andere vormen van schadecompensatie zijn, al naar gelang de omstandigheden, de NS en de minister van V&W verantwoordelijk. De minister betaalt in laatste instantie.

(l)

Actor: Minister van V&W/DGV en RWS/RD's  
Handeling: Het overleggen met NS RIB en NS Vastgoed over de eventuele knelpunten die zich bij de implementatie van afspraken over bestemming en ontwikkeling van gronden t.b.v. verkeers- en vervoerinfrastructuuruitbreidingen kunnen voordoen.  
Periode: 1995-2005  
Opmerking: Er wordt gerapporteerd aan de minister van V&W en aan de voorzitter van de Raad van Bestuur van NS.  
Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl, annex 2.

(m)

Actor: Minister van V&W/DGV en /RWS/RD's  
Handeling: Het bepalen van de omvang en taxeren van de prijs van de percelen, erfdienstbaarheden en andere zakelijke rechten die voor de aanleg van de HSL benodigd zijn.  
Periode: 1994-  
Produkt: Grondbalans, taxatierapporten.  
Bron: V&W en VROM, Grondverwerving; Onteigeningswet; De Hoo, Besluitvorming, pp. 74-76

(n)

Actor: Minister van V&W/DGV en /RWS/RD's  
Handeling: Het bij minnelijke overeenkomst verwerven van percelen, erfdienstbaarheden en andere zakelijke rechten die voor de aanleg van de HSL benodigd zijn.  
Periode: 1994-  
Produkt: Koopovereenkomsten.  
Bron: V&W en VROM, Grondverwerving; Onteigeningswet; De Hoo, Besluitvorming, pp. 74-76

(o)

Actor: Minister van V&W/DGV en /RWS/RD's  
Handeling: Het via een onteigeningsprocedure verwerven van percelen, erfdienstbaarheden en andere zakelijke rechten die voor de aanleg van de HSL benodigd zijn.  
Periode: 1994-  
Produkt: Onteigeningsplannen, adviezen Raad van State, koninklijke besluiten tot aanwijzing van te onteigenen percelen etc.  
Bron: V&W en VROM, Grondverwerving; Onteigeningswet; De Hoo, Besluitvorming, pp. 74-76

(p)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV en /RWS/HW  
Handeling: Het voorbereiden van een koninklijk besluit voor de onteigening van gronden voor spoorwegwerken.  
Periode: 1945-  
Opmerking: Het koninklijk besluit wordt in de Staatscourant gepubliceerd.  
Bron: Onteigeningswet; Quee, Grondverwerving, pp. 47-48

(q)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD's  
Handeling: Het, samen met NS, opstellen van schadevergoedingsregelingen voor de aanleg van spoorwegen.  
Periode: 1945-  
Produkt: Algemene regelingen; regelingen per project  
Opmerking: 1. Ontwerpregeling nadeelcompensatie spoorwegwerken op basis van de Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat (Stcrt. 1991, 251).  
2. Een door de minister van V&W ingestelde commissie van onafhankelijke deskundigen kan de minister adviseren.  
Bron: V&W/VROM, Brochure grondverwerving HSL; V&W/VROM, PKB Betuweroute, dl. 4, pp. 135-136; V&W/AD, Controle Willemsspoortunnel, pp. 20-21, bijl. IX

(r)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD's  
Handeling: Het vóór de bouw inventariseren van de staat van onroerend goed (zg. nul-situatie) dat in de risicozone van de bouwwerkzaamheden ligt, ten behoeve van de eventuele schadevergoeding wegens uitvoeringsschade.  
Periode: 1975-  
Opmerking: Onderdeel van de inventarisatie zijn bouwkundige opnames en opmetingen van grondwaterstanden.  
Bron: V&W/VROM, Brochure grondverwerving HSL

- (s)  
 Actor: Minister van V&W/RWS  
 Handeling: Het benoemen en instrueren van de leden van commissies die adviseren over de regeling en toewijzing van schadeloosstellingen in verband met de uitvoering van spoorwegwerken.  
 Periode: 1975-  
 Bron: V&W/AD, Controle Willemsspoortunnel, bijl. VIII en IX
- (t)  
 Actor: Minister van V&W/RWS/RD's  
 Handeling: Het beschikken op aanvragen voor vergoeding van bouwschade.  
 Periode: 1975-  
 Produkt: Beschikkingen, adviezen.  
 Opmerking: Een door de minister van V&W ingestelde commissie van onafhankelijke deskundigen kan de minister adviseren.  
 Bron: V&W/VROM, PKB Betuweroute, dl. 3, 135-136; V&W/AD, Controle Willemsspoortunnel, bijl. VIII.
- (u)  
 Actor: Minister van V&W/RWS/RD's  
 Handeling: Het beschikken op aanvragen voor schadecompensatie.  
 Periode: 1975-  
 Produkt: Beschikkingen, adviezen.  
 Opmerking: Een door de minister van V&W ingestelde commissie van onafhankelijke deskundigen kan de minister adviseren.  
 Bron: V&W/VROM, PKB Betuweroute, dl. 4, pp. 75 en 135-136; V&W/AD, Controle Willemsspoortunnel, pp. 20-21, bijl. IX; inl. B.J. van Berkel (CPV/HSL), 18 juli 1994; inl. drs. J.J.A. van Dongen (RWS/HW/Infrastructuur en Algemeen Bestuurlijke zaken).
- (v)  
 Actor: Minister van V&W/RWS  
 Handeling: Het voeren van verweer in bezwaarschrift- en beroepsprocedures bij de administratieve rechter tegen beschikkingen van de minister van V&W op verzoeken om bouwschade en nadeelcompensatie.  
 Periode: 1975-  
 Bron: V&W/VROM, Brochure grondverwerving HSL
- (w)  
 Actor: Arrondissementsrechtbanken  
 Handeling: Het behandelen van rechtsvorderingen inzake de onteigening van gronden e.d. benodigd voor de aanleg van spoorwegwerken.  
 Periode: 1945-  
 Bron: Onteigeningswet, art. 17 e.v.
- (x)  
 Actor: Minister van V&W/RWS/RD's  
 Handeling: Het geven van juridisch advies aan de NS bij de grondverwerving (onteigening) en schadevergoeding ten gevolge van de aanleg van railinfrastructuur.  
 Periode: 1970-

## 5. Aanbesteding en uitvoering

De Nederlandse Spoorwegen voeren een deel van de voorbereiding (engineering) en uitvoering van spoorwegwerken zelf uit. In toenemende mate wordt echter het werk uitbesteed aan ingenieursbureaus en aannemers.



De aanbesteding van werken, diensten en produkten geschiedt overeenkomstig de Administratieve bepalingen van de NS. Deze vormen de eerste katern van de eerder genoemde ABW. Zij zijn vrijwel identiek aan de Uniforme administratieve voorwaarden voor de uitvoering van werken 1989 (UAV 1989) en het Uniform aanbestedingsreglement 1986 (UAR 1986), die beide door de drie bouwministers zijn vastgesteld.<sup>257</sup>

Van belang is verder:

- a. het Besluit aanbesteding van werken (BAW) 1973, Stb. 202, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 6 april 1993, Stb. 214;
- b. het Besluit aanbestedingen nutssector, Stb. 1993, 214,

ad a:

Bij wijziging van 3 maart 1988, Stb. 78, is het BAW niet alleen toepasselijk op de werken en leveringen die door het rijk aanbesteed worden, maar ook op de aanbestedingen door privaatrechtelijke rechtspersonen die een bouwsubsidie van het rijk of een exploitatiesubsidie van meer dan 50 % jaarlijks ontvangen (zie art. 6a). De NS vallen dus onder deze bepaling.

ad b:

Het tweede besluit voert de EG-Richtlijn nutssectoren (90/531/EEG, PbEG L297) uit en regelt de procedures voor de aanbestedingen op het gebied van openbaar vervoer, telecommunicatie, water- en energiebedrijven. Dienstverlening is vooralsnog uitgezonderd. Het besluit is van toepassing op de Nederlandse Spoorwegen.<sup>258</sup>

Er zijn vier procedures van aanbesteding:

- de openbare procedure;
- de niet-openbare procedure;
- de onderhandelingsprocedure na voorafgaande publikatie;
- de onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande publikatie.<sup>259</sup>

Omdat de minister als financier optreedt, kan de minister een stem in de wijze en inhoud van aanbesteding hebben: de minister keurt dan de bestekken, de wijze van aanbesteding en het voorstel tot opdrachtverlening en gunning goed. Overigens komt dit bij de aanleg van landelijke railinfrastructuur bijna nooit voor.

(y)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV, G en WJZ  
Handeling: Het goedkeuren van aanbesteding en opdrachtverlening aan aannemersbedrijven voor de realisering van spoorwegwerken.  
Periode: 1945-

Bron: V&W/AD, Controle Willemsspoortunnel, pp. 21 e.v.; Bijl. HdTK 1988-1989, 17 890, nr. 12

(z)

Actor: Minister van V&W/DGV/WJZ  
Handeling: Het verantwoorden van het aanbestedingsbeleid in geval van geschillenprocedures of rechtsgedingen.  
Periode: 1975-

Opmerking: Instanties waaraan een geschil voorgelegd kan worden, zijn de Raad van Arbitrage voor de Bouwbedrijven, de Nederlandse rechter, het Europese Hof van Justitie en de Europese Commissie.

Bron: Brochure Projectgroep Overheidsopdrachten; UAR 1986, art. 67

(aa)

Actor: Minister van V&W/RWS/directie Sluizen en Stuwen (= directie Bouwdienst)  
Handeling: Het (samen met de NS) directie voeren over de bouw van onderdelen van spoorwegwerken.  
Periode: 1945-

Opmerking: Het betreft de bouw van de Willemspoortunnel te Rotterdam en de Hemtunnel  
Bron: V&W/AD, Controle Willemspoortunnel, pp. 16-17

(ab)

Actor: Minister van V&W/RWS/RD's en specialistische diensten  
Handeling: Het aanpassen van waterstaatswerken of verlenen van specialistische medewerking bij de uitvoering van spoorwegwerken en inpassingsmaatregelen.  
Periode: 1945-

Opmerking: 1. Het gaat om samenwerking bij 'aanraking' van waterstaatswerken (rijks(vaar)wegen, waterhuishouding, waterkeringen) met aan te leggen spoorwegen, of om het beschikbaar stellen van uitrusting, zoals een bouwdok.  
2. Voor de raamovereenkomst, zie hierboven.

Bron: V&W/VROM, Voorontwerp-Tracébesluit Betuweroute, dl. A

## 6. Opneming en evaluatie

(ac)

Actor: Minister van V&W/DGV/RVI  
Handeling: Het opnemen van een nieuwe spoorweg en van de daartoe behorende werken vóór de ingebruikneming van die spoorweg.  
Periode: 1875-

Opmerking: De opneming geschiedt niet bij spoorwegverdubbeling; inl. ir. W. Walta (DGV/RVI), 9 augustus 1995. Voor de opneming van spoorwegmaterieel, zie deel IV (spoorwegveiligheid).

Bron: Spoorwegwet 1875, gewijzigd 1988, art. 7

(ad)

Actor: Minister van V&W/DGV/CPV  
Handeling: Het op basis van een door de m.e.r.-commissie vastgesteld evaluatieprogramma evalueren van de milieu-effecten na de uitvoering van een spoorwegwerk.  
Periode: 1987-

Bron: V&W/NS, Startnotitie corridor Amsterdam-Utrecht (1990), p. 30

## **Bijlage 2:      Literatuur**

- Barentsen, P. e.a. Waterbouwkunde, II: Grondwerken, transport- en hulpmiddelen, gewone wegen, spoorwegen. Amsterdam, 1968.
- Ministerie van Binnenlandse Zaken. Bestuur op niveau deel 3. Beleidsnotitie vernieuwing bestuurlijke organisatie. 's-Gravenhage, 1993
- Bogaarts, J. Rapport van een institutioneel onderzoek naar het overheidshandelen op het beleidsterrein waterstaat over de periode 1945-1994. Pivot-rapport nr. 28. 's-Gravenhage, 1995
- Boneschansker, E. e.a. Stimulering met effect. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven. 's-Gravenhage, 1991
- Boxum, J.L., Ridder, J. de en Scheltema, M. Zelfstandige bestuursorganen in soorten. Verslag naar een onderzoek naar de praktijk van zelfstandige bestuursorganen, in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Deventer, 1989
- Brabers, G.A.L.M. en Ottenheim, G.C.J.J. Wordingsgeschiedenis en ontwikkeling van het Departement van Verkeer en Waterstaat. 's-Gravenhage, z.j.
- Bron, K. en Kolk, H.L. van der. Sturing van personenvervoer. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, onderzoeksreeks nr. 24. 's-Gravenhage, 1988
- Cleton, R. Hoofdlijnen van het vervoerrecht. Groningen, 1994.
- Nederlandse Spoorwegen. Sporen voor straks. Advies over de toekomstige relatie tussen overheid en Nederlandse Spoorwegen. z.p., 1992
- Concessie tot exploitatie van spoor- en tramwegen ingaande 1 januari 1938 verleend aan de NV Nederlandsche Spoorwegen, Stcrt. 1937, 253.
- Dijksterhuis, R. Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland. Historische analyse van een wisselwerking, de eerste eeuw: 1840-1940. 2 dln. Dissertatie TH Delft, 1984
- Edens, D.F. Op weg naar de Tracéwet, in: S.B. Boelens, Th.G. Drupsteen e.a., red. Waterstaatswetgeving, verleden, heden en toekomst. Bundel ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de Staatscommissie voor de Waterstaatswetgeving (Zwolle, 1992) pp. 239-253.
- Faber, J.A., red. Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland. Utrecht/Amsterdam, 1989
- Handboek voor transporterend Nederland, II. Vught, z.j
- Handboek Verkeers- en vervoerkunde. 3 banden. 's-Gravenhage, 1982-
- Heer, J.M. de. Verkeer en Waterstaat. Profiel van een ministerie. Departementale studies nr. 2. 's-Gravenhage (VUGA Uitgeverij BV), 1990.
- Heus, R.W. Spoorwegtoezicht door het rijk: een taak met onbekende aspecten. Openbaar Vervoer 18 (1985), pp. 35-37
- Heus, R.W. en Walta, W. Inrichting en waarneembaarheid van spoorwegovergangen. Verkeerskunde 37 (1986), pp. 453-454
- Hoo, S.C. de. Besluitvorming en rijkswegenaanleg. Analyse van het besluitvormingsproces over rijks-wegenprojecten. Leiden, 1982.
- Commissie-Houben. Openbaar vervoer: naar een geïntegreerde regionale opzet. 2 dln. 's-Gravenhage, 1990.

Interdepartementale Werkgroep Evaluatie Openbaar Vervoer. Evaluatierapport Openbaar Vervoer 1986. Rapport nr. 89 Directie Voorlichting Ministerie van Financiën. 's-Gravenhage, 1986

Jongerius, R.T. Spoorwegongevallen in Nederland, 1839-1993. Haarlem, 1993

Kolk, H.L. van der, en Poppelaars, J.A.A. Openbaar vervoer: rekenen met resultaat. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, onderzoeksreeks nr. 29. 's-Gravenhage, 1990

Kolk, H.L. van der, en Looijer, F.A.N.M. de. Economische betekenis van het openbaar vervoer. De haalbaarheid van het onderzoek. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, memorandum nr. 20. 's-Gravenhage, 1988

KPMG Klynveld Management Consultants. Financiële regeling stedelijk openbaar vervoer. Interimrapportage. Utrecht, 1991

Kuipers, R.I.J.M. Verzelfstandiging bij de rijksoverheid, in: H. de Groot en C.G.M. van Oosteren, red. De toekomst van de publieke sector ('s-Gravenhage, 1994), pp. 171-183

A.J.M. van Laarhoven, Wegbeheer en het zicht op overweginrichtingen. Wegen (1987), pp. 855-85-90

Mantel, J. en J. de Weerd, Vrucht op de rails. Schoonhoven 1992.

Marle, Th.M.B. van. Het binnenlands vervoer na de bevrijding 1944/45-1952. Monografie Nederlands Verkeersinstituut, nr. 7. 's-Gravenhage, 1953

Masterplan fiets.

Meerhaeghe, M.A.G. van. International economic institutions. Dordrecht/Boston/Lancaster, 1985

Meijs, A.G.M. van der. Openbaar vervoer op weg naar 1990. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, onderzoeksreeks, nr. 1. 's-Gravenhage, 1981

Meulen, J.H. van der. De Nederlandse spoorwegwetgeving. Utrecht, 1960

Ministerie van Binnenlandse Zaken. Rapportage doorlichting zelfstandige bestuursorganen. 2 dln. Intern rapport. 's-Gravenhage, 1997

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Nota ten behoeve van de vaststelling van het tracé van de Almere-spoorlijn op het nieuwe land (Flevoland). 's-Gravenhage, 1977

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Eerste rapportage over de nadere invulling van de nieuwe planningstructuur verkeer en vervoer. 's-Gravenhage, 1980

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Interimrapport van de Werkgroep VRONS: verhouding rijksoverheid-NS. 's-Gravenhage, 1982

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Nota inzake het beleid van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van het gehandicaptenvervoer. 's-Gravenhage, [1983

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Werkgroep Advies- en Overlegfunctie V&W. Notitie inzake de huidige en toekomstige advies- en overlegfunctie op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Interne nota. 's-Gravenhage, 1987.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Nederlandse Spoorwegen. Overeenkomst tussen de staat der Nederlanden en de NV Nederlandse Spoorwegen ter nadere regeling van hun onderlinge verhoudingen met betrekking tot het reizigersvervoer. Utrecht/'s-Gravenhage, 1987

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Jaarbericht vervoerend Nederland. Diverse jaargangen. 's-Gravenhage, 1990-1996.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Handleiding infrastructuur bijdragen openbaar vervoer (HIBOV). Intern rapport. 's-Gravenhage, 1991.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/Projectgroep Vervoerregio's). Discussiebundel vervoerregio's ten behoeve van de studiedag vervoerregio's, 3 december 1992. Intern rapport. 2 dln. 's-Gravenhage, 1992

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/RVI). Veiligheid in het verkeer is onze zorg. Brochure. 's-Gravenhage, 1992

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Organisatiegids 1992.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/RWS). Richtlijnen voor het oplossen van knelpunten bij rail-waterkruisingen (Bureau voor Toegepaste Economische en Ruimtelijke Planning BV). Amersfoort, 1992

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/RVI). Veiligheid op de rails i.p.v. veiligheid in regels. Taakontwikkeling van de afdeling Spoorwegtoezicht. Intern rapport. 's-Gravenhage, 1992

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Informatieprofiel NS-projecten. Interne notitie. 's-Gravenhage, 1992.

Meerjarenprogramma stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in het stedelijk gebied, 1993-1997. 's-Gravenhage,

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Jaarverslagen Rijksverkeersinspectie 1986, 1992-1994, Jaarbericht 1996. 's-Gravenhage, 1997

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en N.V. Nederlandse Spoorwegen. Exploitatieovereenkomst RONS: Openbaar dienstcontract tussen de Staat der Nederlanden en de NV Nederlandse Spoorwegen ter nadere regeling van hun onderlinge verhoudingen met betrekking tot het reizigersvervoer. 's-Gravenhage/Utrecht, 1993

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/MOVER). Projectplan Markt overheid railvervoer (MOVER/Twijnstra Gudde). 's-Gravenhage, 1993.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). De hogesnelheidslijn in Nederland. Grondverwerving, schade- en compensatieregelingen. Brochure. 's-Gravenhage, 1994

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/MOVER). Concept-voorstellen met betrekking tot juridisch bouwwerk MOVER. Interne nota. 's-Gravenhage, 1994.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/MOVER). Inrichting en instrumenten voor de nieuwe aansturing van het openbaar spoorwegvervoer in Nederland. 's-Gravenhage, 1995

DGV/RVI, Managementovereenkomst 1995

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/RVI). Beleids- en begrotingsplan 1997-2001 Rijksverkeersinspectie. 's-Gravenhage, 1995

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Projectgroep Inspectietaken). Handhaven met beleid bij V&W. Eindrapport van de Projectgroep Inspectietaken. 's-Gravenhage, 1995

V&W, Verstedelijking en mobiliteit:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Visie op verstedelijking en mobiliteit. Een bouwsteen voor de actualisering van het ruimtelijk beleid na 2005. 's-Gravenhage, 1995

Organisatie en werkwijze Programma stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in het stedelijk gebied. 's-Gravenhage, 1995

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). WROOV-Plus-wegwijzer. Brochure. 's-Gravenhage, 1996

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Kabinetsstandpunt "Naar een klantgericht taxivervoer". 's-Gravenhage, 1996

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV). Stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in het stedelijk gebied. Overzicht van lopende en afgeronde projecten 1992-1995. 's-Gravenhage, 1996

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGV/NOVEM). Actieplan Stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in het stedelijk gebied 1996. 's-Gravenhage, 1996

Moor, A.P.G. de e.a. Financiële scenario's voor stads- en streekvervoer. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, onderzoeksreeks nr. 54. 's-Gravenhage, 1993

NAVO Voorlichtingsdienst. De Noordatlantische Verdragorganisatie. Feiten en cijfers. Brussel, 1991

Nederlandsch Economisch-Historisch Archief (NEHA). Spoorwegen en wegvervoer. Een geschiedenis en bronnenoverzicht. Historische bedrijfsarchieven nr. 11. Amsterdam, 1993

Statuten N.V. Nederlandse Spoorwegen 1937, 1975, 1993 en 1995

Jaarverslag Nederlandse Spoorwegen 1989-1993

Nederlandse Spoorwegen. Rail 21. Sporen naar een nieuwe eeuw. Utrecht, 1988

Nederlandse Spoorwegen. Bestuur en beleid NS in het kort. Utrecht, 1991

Oosterwijk, J.W. en Pilgram, P.N.M. Bekostiging van het openbaar vervoer, in: H. de Groot en C.G.M. van Oosteren, red. De toekomst van de publieke sector ('s-Gravenhage, 1994), pp. 239-249

Overeenkomst op hoofdlijnen tussen de Staat der Nederlanden en de N.V. Nederlandse Spoorwegen, met bijlagen. 's-Gravenhage, 1995

Rijksarchiefdienst/PIVOT en Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ter bevordering van menswaardige arbeid. Rapport institutioneel onderzoek op het beleidsterrein arbeidsomstandigheden, 1940-1993. PIVOT-rapport nr. 24. 's-Gravenhage, 1994.

Plan van aanpak van de uitvoeringsnotitie parkeerbeleid.

Polak, J.B. en Mulder, F.A.P., red. Nederland en het EG-vervoerbeleid. Een verkenning van de positie van Nederland in de Europese Gemeenschap en het in de jaren negentig te voeren beleid. 's-Gravenhage (SER), 1991

Projektgroep Bereikbaarheidsplan Randstad. Rekeningrijden of niet (rekening-) rijden. 's-Gravenhage, 1989

Quee, H. Grondverwerving ten behoeve van de spoorweginfrastructuur, in: Weg en Werken Vereniging, 35 jaar Weg en Werken Vereniging (Utrecht, 1989), pp. 40-48

Raad voor Verkeer en Waterstaat. Advies besloten busvervoer. 's-Gravenhage, 1993

Raad voor Verkeer en Waterstaat. Advies taxibeleid. 's-Gravenhage, 1994

Rheenen, G.H. van. Overheid en vervoer door de eeuwen heen. 's-Gravenhage, 1985

Rheenen, G.H. van. DGV 40 jaar in beweging, uitgegeven ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan van het Directoraat-Generaal van het Verkeer. 's-Gravenhage, 1986

Rheenen, G.H. van, m.m.v. H. van Tongeren en G. van Kesteren. Verkeer en vervoer. Beleid in beweging. Leiden (Stichting Burgerschapskunde, Nederlands Centrum voor Politieke Vorming), 1989

Ru, H.J. de. Staatsbedrijven en staatsdeelnemingen. Juridische aspecten en de gevolgen daarvan voor het economisch beleid. Diss. Nijmegen, 1981

Sociaal-Economische Raad. Advies inzake voorstellen voor een gemeenschappelijk spoorwegbeleid. 's-Gravenhage, 1990

Spoorwegongevallenraad. Verslag periode 1 januari 1992-30 juni 1994. 's-Gravenhage, 1994

Staatsalmanak, 1945-1990

Tol, J. van. Institutioneel onderzoek voor het project Historisch Archief NS: studie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen in de nationale context, 1937-1980. Concept juli 1980.

Tromm, J.J.M. Juridische aspecten van het communautair vervoerbeleid. Diss. KUB. 's-Gravenhage, 1990

Vervoersrecht. Juridisch studentenblad *Ars Aequi*, 42 (1993), nr. 5. Nijmegen 1993

VUGA, Systematisch Register op Staatsblad en Staatscourant. 4 dln. 's-Gravenhage, 1953-1991

Werkgroep-Taxivervoer (Werkgroep-Jonker), Advies taxi naar de toekomst. 's-Gravenhage, 1995

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Zelfstandige bestuursorganen. Verslag van een studiedag op 12 november 1985. Voorstudies en achtergronden V54 1986. 's-Gravenhage, 1986

### **Bijlage 3: Geïnterviewde personen**

J.A.M. Bergmans (DGV/CPV), hoofdafd. Vervoerbeleid, hoofd afd. vervoeropbrengsten, voorm. plv. hoofd afd. bekostiging;  
drs. J.F. Bos, adj. secretaris Overlegorganen Verkeer en Waterstaat;  
ir. J.B. Claus (DGV/CPV), beleidsmdw. hoofdafd. Infrastructuurbeleid;  
mr. P.L.J. Cornelissen (DGV/CPV), beleidsmdw. hoofdafd. Infrastructuurbeleid;  
drs. B.L.J. Eijbergen (DGV/CPV), voorm. beleidsmdw. hoofdafd. Infrastructuurbeleid;  
mw. drs. J. Gooijer (DGV/CPV), hoofdafd. Vervoerbeleid, senior projectleider mededingingsbeleid;  
mw. mr. M.E. Gootjes (RWS/HW-BJZ);  
A.G.Th. Hablé (DGV/IP), voorheen secretaris RSBR;  
drs. I. Heller (DGV/SP), medewerker hoofdafd. Beleidsprogrammering;  
drs. A.L.W. van Herk (DGV/CPV), beleidsmdw. hoofdafd. Vervoerbeleid, touringcarvervoer;  
drs. S.J. de Groot (DGV/CPV), beleidsmdw. hoofdafd. Algemeen Beleid, programmaleiding SSZ;  
drs. H.L. van der Kolk (DGV/DSP/BP), coördinator Infrastructuurfonds;  
mw. mr. J. Kuijper-Smit (DGV/WJZ), hoofd WJZ;  
drs. D.J. Leij (DGV/CPV), voorm. beleidsmdw. hoofdafd. Algemeen Beleid, coördinator veiligheid collectief vervoer;  
P.B. Lut (DGP/RVI), internationaal vervoerkundige  
mr. I.J. Meesen (DGV/RVI), hoofd stafafd. Beleid en Bestuur;  
mw. mr. H.C. Mosselman (DGV/JWZ), juridisch medewerker;  
drs. P.N.M. Pilgram (DGV/CPV), senior beleidsmdw. hoofdafd. Algemeen Beleid;  
drs. J.H. Pongers (RVV), secretaris Spoorwegongevallenraad;  
E.J.M. Poublon (DGV/RVI), inspecteur Spoorwegtoezicht;  
drs. H.W.A.A. Schuurmans (DGV/SP), voorm. projectleider vervoerregio's;  
mw. mr. drs. A. van der Staaij-Hogeling (DGV/SP), voorm. plv. projectleider vervoerregio's;  
mr. W.W. Timmer (DGV/WJZ), juridisch medewerker;  
ir. D. Walta (DGV/RVI), hoofdinspecteur Spoorwegtoezicht;  
mr. A. Wedzinga (NS-Railned), juridisch medewerker;  
drs. A.J.M. van Westerop (DGV/CPV), projectleider MOVER-infrastructuur;  
mw. drs. M.S. van der Woude, secretaris Stichting Examens Personenvervoer (SEP);  
mw. ir. M.A. Zuurbier, plv. hoofd hoofdafd. Algemeen Beleid, collectief personenvervoer internationaal;  
drs. H.H.P. van Zwam (DGV/CPV), projectleider MOVER.



**Bijlage 4: Afkortingen**

ABW	Algemene bepalingen van de N.V. Nederlandse Spoorwegen voor de uitvoering van werken
AD	Accountantsdienst (V&W)
AKI	Automatische knipperlichtinstallatie
AHOB	Automatische halve overwegbomen
Amvb	Algemene maatregel van bestuur
AOW	Algemene Ouderdomswet
ARD	Algemeen reglement voor de dienst op de spoorwegen
ASOR	Accord relatif aux Services Occasionels Internationaux de voyageurs par Route effectués par autocars ou par autobus (Overeenkomst betreffende internationaal onge-regeld personenvervoer over de weg met autobussen)
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer (V&W)
BAW	Besluit aanbesteding van werken
BBP	Beleids- en begrotingsplan
BER	Beleids-effectrapportage
B&M	Bereikbaarheid en mobiliteit
BEM V&V	Beleids-effectmeting verkeer en vervoer
BG	Bevoegd Gezag
BGS	Besluit geluidhinder spoorwegen
BiZa	Binnenlandse Zaken
BJZ	Bestuurlijke en Juridische Zaken (Rijkswaterstaat)
BOA	Bijzondere opsporingsambtenaar
BOD	Bijzondere opsporingsdiensten
BoN	Bestuur op niveau
BOR	Bestuurlijk Overleg Randstad
BOS	Beleidsorgaan Subsidiërende Gemeenten
BOV	Beleidsorgaan Openbaar Vervoer
BP	Beleidsprogrammering
BPR	Bereikbaarheidsplan Randstad
BW	Burgerlijk Wetboek
CAOV	Coördinatiecommissie Autobussen Openbaar Vervoer
CAU	Corridorstudie/MER Amsterdam-Utrecht
CBB	College van Beroep voor het Bedrijfsleven
CBVV	Commissie Bijdragen Verkeers- en Vervoervoorzieningen
CDO	Coördinatiegroep Duurzame Ontwikkeling (V&W)
CEIA	Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen
CIM	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises
CIV	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages
CNV	Christelijk Nationaal Vakverbond
CoCo	Coördinatiecommissie (= CEIA)
COIB	Coördinatie Internationale Betrekkingen
Coreper	Comité des Représentants Permanents (EG)
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
COW	Commissie van Overleg voor de Wegen
CP	Collectief Personenvervoer (DGV)
CPV-I	Collectief Personenvervoer Infrastructuur (DGV)
CVP	Commissie Vergunningen Personenvervoer
CVV	Commissie Vervoervergunningen
dg	Directeur-generaal
DGE	Directoraat-Generaal Energievoorziening (EZ)
DGG	Directoraat-Generaal Goederenvervoer (V&W)
DGM	Directoraat-Generaal Milieubeheer (VROM)
DGS	Directoraat-Generaal Scheepvaart (V&W)
DGSM	Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (V&W)
DGP	Directoraat-Generaal Personenvervoer (V&W)

DGV	Directoraat-Generaal voor Vervoer (V&W)
DOE	Departementaal Overleg Europa (V&W)
DP	Directieplan
DPC	Defensie Planning Comité (NAVO)
DSP	Directie Strategie en Planning (DGV)
DVV	Directie Verkeersveiligheid (Rijkswaterstaat)
ECD	Economische Controledienst
ECOSOC	Economisch en Sociaal Comité (EG)
EEG	Europese Economische Gemeenschap
EG	Europese Gemeenschappen
EO RONS	Exploitatieovereenkomst rijksoverheid-NS
ESO	Vereniging van Exploitanten van Streekvervoerondernemingen (thans Verenigd Streekvervoer Nederland)
EZ	Economische Zaken
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FEZ	Financieel-economische Zaken
FIMT	Financiering investeringen voor de middellange termijn
FNV	Federatie Nederlandse Vakbeweging
FOD	Financiële bijdrage openbare dienstverplichtingen
FOR	Financiële bijdrage openbaar railvervoer
FPI	Financiën, planning en informatiemanagement (DGV)
G	Goederen (DGV)
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GDU	Gebundelde doeluitkering
GS	Gedeputeerde Staten
GSM	Global System for Mobile Communication
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf
HdEK	Handelingen der Eerste Kamer
HdTK	Handelingen der Tweede Kamer
HW	Hoofddirectie van Rijkswaterstaat
HDTP	Hoofddirectie Telecommunicatie en Post (V&W)
HIBOV	Handleiding infrastructuur bijdragen openbaar vervoer
HID	Hoofdingenieur-directeur (Rijkswaterstaat)
HSL	Hoge Snelheidslijn
ICES	Interdepartementale Commissie voor het Economisch Structuurbeleid
ICOG	Interdepartementale Commissie Groeikernen en Groeisteden
i.h.b.	In het bijzonder
IOO	Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven
IP	Individueel personenverkeer (DGV)
IPK	Investeringsplan korte termijn
IPO	Interprovinciaal Overleg
IRU	International Road and Transport Union
ISDS	International System Development and Support (Stichting)
IVV	Integraal verkeer en vervoer
JUS	Justitie (Ministerie van -)
KB	Koninklijk besluit
KIVI	Koninklijk Instituut van Ingenieurs
KNV	Koninklijk Nederlands Vervoer
LNO	Landbouw, Natuurbehoud en Openluchtrecreatie
LOC	Landelijk Overleg Controle
L.T.wet	Locaalspoor- en tramwegwet
m.e.r.	Milieu-effectrapportage
MER	Milieu-effectrapport
MIBU	Milieuvriendelijke bussen (Regeling voor)
MIT	Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MOVER	Markt Overheid en Railvervoer
MPP	Meerjarenprogramma personenvervoer
mr	Ministeriële regeling
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NEA	Nederlands Economisch Adviesbureau

NEI	Nederlands Economisch Instituut
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan
NOVEM	Nederlandse Onderneming voor Energie en Milieu BV
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSC	NS Cargo NV
NSR	NS-Reizigers
NVS	Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer
NvT	Nota van toelichting
NVT	Normeringssysteem Voorzieningenniveau Treinvervoer
OD	Openbare dienstverplichtingen
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OTB	Onderzoeksinstituut voor Technische Bestuurskunde
OTIF	Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer
OV	Openbaar vervoer
OVOS	Overleggroep Vervoerprestaties en -Opbrengsten in het Stads- en Streekvervoer
OVRO	Overleg Voortgang Reizigers Onderwerpen
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur
PbEG	Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen
PBEIST	Planning Board for European Inland Surface Transport (NAVO)
PBOS	Planning Board for Ocean Shipping (NAVO)
PBR	Projectgroep Bereikbaarheidsplan Randstad
PG	Projectgroep
PIOV	Prioriteitenmodel infrastructuur openbaar vervoer
PIVOT	Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn (RAD)
PKB	Planologische kernbeslissing
plv.	Plaatsvervangend
PV	Permanente Vertegenwoordiger
PvA	Plan van aanpak
PVVP	Provinciale verkeers- en vervoerplan
RAD	Rijksarchiefdienst
RARO	Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening
RD	Regionale directie (Rijkswaterstaat)
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
RIB	Railinfrastructuurbedrijf (NS)
RIF's	Regionale Interdisciplinaire Fraudeteams
RIT	NS Railinfratrust BV
RDHL	Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen
RDV	Reglement dienstvoorwaarden
RO	Rijksoverheid
ROA	Regionaal Orgaan Amsterdam
RONs	Rijksoverheid-Nederlandse Spoorwegen
ROVER	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer
RPC	Rijksplanologische Commissie
RPD	Rijksplanologische Dienst
RRac	Reglement op de raccordementen
RRONS	Relatie rijksoverheid/NS
RSR	Regionale Stuurgroep Randstad
RVI	Rijksverkeersinspectie (DGV)
RvT	Raad van Toezicht
RVV	Raad voor de Verkeersveiligheid; Regie Verkeer en Vervoer (DGV)
RVVP	Regionaal verkeers- en vervoerplan
RVW	Raad voor Verkeer en Waterstaat
RWS	Rijkswaterstaat
SDO	Stuurgroep Duurzame Ontwikkeling
SEP	Stichting Bureau Examens voor het Beroepspersonenvervoer over de Weg
SG	Secretaris-generaal
SIC	Sanering Interdepartementale Commissies
SIS	Steungroep Infrastructuur (DGV)
SOVI	Stuurgroep Ondergrondse Vervoersinfrastructuur

SP	Strategie en Programmering integraal Verkeer en Vervoer (DGV)
SPF	Spoorwegpensioenfonds
SPI	Stuurgroep Projecten Infrastructuur
SPRI	Stuurgroep Privatisering Railinfrastructuur
SSZ	Stiller, schoner en zuiniger (stimuleringsprogramma)
Stas	Staatssecretaris
Stb.	Staatsblad
Stcrt.	Staatscourant
ST&O	Stichting Toerwagen en Ongeregeld Vervoer (tgw.: (STO)
SUN	Sneltram Utrecht-Nieuwegijn
SV	Spoorwegveiligheid
SVV	Structuurschema verkeer en vervoer
SW	Spoorwegwet
SZW	Sociale Zaken en Werkgelegenheid
THD	Technische Hogeschool Delft
TLN	Toekomst van de luchtvaart in Nederland
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
T- en O	Toerwagenritten en ongeregeld vervoer
TOR	Transportongevallenraad
TR	Tramwegreglement
TRB	Traktatenblad
TUD	Technische Universiteit Delft
UAR	Uniform aanbestedingsreglement
UAV	Uniforme administratieve voorwaarden voor de uitvoering van werken
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer
UNCTAD	United Nations Conference for Trade Development
VCP	Verkeerscirculatieplan
Verdi	Verkeer en Vervoer: regionaal, decentraal, integraal (convenant)
V&W	Verkeer en Waterstaat
VIC	Veiligheid, Informatie en Controle
VINEX	Vierde Nota over de ruimtelijke ordening extra
VN	Verenigde Naties
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VOMIL	Volksgesondheid en Milieuhygiëne
VOV	(Wet) vervoersvoorwaarden openbaar vervoer
VRO	Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VRONS	Verhouding rijksoverheid-Nederlandse Spoorwegen
VRVW	Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat
VSN	Verenigd Streekvervoer Nederland
VVK	Verkeers- en vervoerkunde
WABM	Wet algemene bepalingen milieuhygiëne
WAP	Wet autovervoer personen
Wgr	Wet gemeenschappelijke regeling
WMO	World Meteorological Organisation
WOV	Wet openbare vervoermiddelen
WPV	Wet personenvervoer
WRO	Wet op de ruimtelijke ordening
WROOV	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
WRR	Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid
WVC	Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur
WW	Wet Werkeloosheidsvoorziening

<sup>1</sup> De twee Directoraten-Generaal zijn bij besluit van 28 april 1997, Stcrt. 81 ingesteld.

<sup>2</sup> DGV 40 jaar, p. 69; Staatsalmanak, 1980-1995. Bij wijziging van de UAP in 1974, Stb. 1975, 69, is de functie van Inspecteur-Generaal voor wat de UAP betreft vervallen.

<sup>3</sup> V&W/RVI, Beleids- en begrotingsplan 1997-2001 RVI (1995)

<sup>4</sup> Zie voor deze onderwerpen de PIVOT-rapporten nrs. 26 en 21: burgerluchtvaart en scheepvaart en maritieme zaken

<sup>5</sup> Zie: ministerie van Verkeer en Waterstaat, Kerntakennotitie

- 
- <sup>6</sup> Sinds kort bestaat hiervoor zelfs een directie, de Directie Individueel Personenvervoer (IP).
- <sup>7</sup> BBP DGV 1992-1997, p. 41
- <sup>8</sup> Handboek VVK dl. C, p. 7.1-1
- <sup>9</sup> Echter: tot 1950 is aan de RVI, de buitendienst van het DGV, de keuring van rollend materieel en de kentekenregistratie opgedragen.
- <sup>10</sup> Zie hiervoor PIVOT-rapport 21, 'De stuurlied aan wal' hoofdstuk 2 en 8.
- <sup>11</sup> Zie V&W, Verstedelijking en mobiliteit
- <sup>12</sup> Zie de rapportages van de Projectgroep Sanering Interdepartementale Commissies (1984-1986)
- <sup>13</sup> Zie rapportages van de Projectgroep Externe Adviesorganen (1983-1984).
- <sup>14</sup> Voor dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van: Handboek verkeers- en vervoerkunde, dl. K, hoofdstuk vervoerwetgeving; van der Meulen, spoorwegwetgeving, hoofdstuk IV; de parlementaire toelichtingen op wetsvoorstellen.
- <sup>15</sup> Voor lokaalspoorwegen kan bij amvb van enkele bepalingen van de Spoorwegwet afgeweken worden; voor (interlokale) tramwegen gelden slechts enkele bepalingen van de Spoorwegwet. De Spoorwegwet is niet van toepassing op lokale spoorwegen voor personenvervoer (stadstrams) en niet openbare spoorwegen.
- <sup>16</sup> Zie MvT ontwerp-wet VOV, bijl. HdTK 1982-1983, 17 813, nrs. 1-3; Wet VOV, Stb. 1986, 108; Besluit VOV en NVT, Stb. 1986, 396
- <sup>17</sup> Het geven van keuringsvoorschriften is onderdeel van het PIVOT-rapport nr. 18 (RDW); zie par. 4.1. De ministeriële regeling wordt voorbereid door de RDW en door DGW/WJZ.
- <sup>18</sup> Zie verder hoofdstuk openbaar vervoer
- <sup>19</sup> Bijlagen HdTK 1982-1983, 17 650, nr. 3.
- <sup>20</sup> Voor de officiële Nederlandse vertaling en de inwerkingtreding zie resp. Trb. 1981, 211 en 1985, 12.
- <sup>21</sup> Voor deze paragraaf, zie Kapteyn en VerLoren van Themaat, inleiding, pp. 693-714, Tromm, Communautair vervoerbeleid, hoofdstuk 5.2.7 en 7, en idem, Europese integratie in hoofdlijnen, hoofdstuk 11
- <sup>22</sup> PbEG. 1974, L308/23, gewijzigd bij Richtlijn 85/579, PbEG 1995, L 372/35
- <sup>23</sup> Deze verordening, PbEG.1992 L 74/1, trekt ook de vroegere verordeningen 516/72 en 517/72 in.
- <sup>24</sup> PbEG van 28 juni 1969, L 156, o.m. gewijzigd door verordening (EEG) nr. 1893/91 van de Raad van 20 juni 1991, PbEG van 26 juni 1991, nr. L 169/1
- <sup>25</sup> Trb. 1956, 10 en Trb. 1959, 75; Tromm, Communautair vervoerbeleid, p. 53
- <sup>26</sup> Van Rheenen, DGV 40 jaar, pp. 45-49
- <sup>27</sup> Zie wijziging van Regeling coördinatie internationaal beleid, DJZ 94/10905
- <sup>28</sup> Art. 2 Fusieverdrag
- <sup>29</sup> Overeenkomst betreffende bepaalde instellingen welke de Europese Gemeenschappen gemeen hebben van 24 maart 1957, Trb. 76,93 en 251
- <sup>30</sup> Verdrag tot instelling van één Commissie van de Europese Gemeenschappen van 8 april 1965, Trb. 130 en Trb. 1967, 97.
- <sup>31</sup> Art. 8 van het EEG-verdrag
- <sup>32</sup> K. van Miert, De toekomstige ontwikkeling van het EG-vervoerbeleid, in: Polak en Mulder, EG-vervoerbeleid, pp. 17-22 en J.R.H. Maij-Weggen, in: idem, pp. 23-27
- <sup>33</sup> Uitgebreid hierover: Tromm, Communautair vervoerbeleid, hoofdstuk 7
- <sup>34</sup> ABC van de Europese Unie 1996-1997, pp. 355-357; Witboek 1996, Summary
- <sup>35</sup> Voor het volgende, zie H.E. Runia, Het beroepsgoederenvervoer per bus in het toekomstige Europa, in: Polak en Mulder, EG-vervoerbeleid, pp. 123-131 en bijl. HdTK, 1993-1994/1996-1997, 21 502-09 (Transportraad), en Kapteyn en VerLoren van Themaat, pp. 706-707
- <sup>36</sup> Voor het volgende is ruim gebruik gemaakt van PIVOT-rapport nr. 28 (Waterstaat), pp. 129-136; zie verder Bekkers e.a. Brussel en Nederland, pp. 64-80
- <sup>37</sup> Voor het volgende: Mahler, Totstandkoming richtlijnen; zie ook concept PIVOT-rapport Buitenlands beleid, ontwikkelingssamenwerking en Ministerie van Buitenlandse Zaken, hoofdstuk 5.2.9
- <sup>38</sup> Zie EEG-verdrag art. 145, derde streepje
- <sup>39</sup> Zie ook Tromm, Communautair vervoerbeleid, pp. 108-114 en 271-273
- <sup>40</sup> Zie besluit 87/373/EEG van de Raad. De beheers- en reglementeringscomitéprocedures kennen enkele subtiele varianten die hier verder niet van belang zijn.
- <sup>41</sup> Naar artikel 3 van het protocol van 1953
- <sup>42</sup> Yearbook international organisations, p. 1298; De Maar, Energierecht, p. 75; PIVOT-rapport nr. 28 (Waterstaat), pp. 137-140
- <sup>43</sup> Voor de officiële Nederlandse vertaling, zie Trb. 1981, 211 en Trb. 1985, 12. Protocol inzake wijziging verdrag, 1990, Trb. 202

- <sup>45</sup> RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. III, annex Overeenkomst Eurofima
- <sup>46</sup> Voor het volgende: inl. drs P.N.M. Pilgram (DGV/CPV) 19 september 1996
- <sup>47</sup> Bron e.a.: Sturing personenvervoer, pp. 30-31, 81-82
- <sup>48</sup> V&W, SVV II, deel d, pp. 44-51
- <sup>49</sup> Voor het volgende: Oosterwijk en Pilgram, Bekostiging openbaar vervoer.
- <sup>50</sup> Voor het volgende: van Marle, Vervoer na de bevrijding, pp. 49-64.
- <sup>51</sup> Voor het volgende: De Ru, Staatsdeelnemingen, pp. 137-143; Faber, 150 jaar spoorwegen, pp. 238-240; van der Meijs, Openbaar vervoer, hoofdstuk 3.
- <sup>52</sup> Voor het volgende: Munnike e.a., Centrale overheid, II, pp. 128-130; bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 XII, nr. 59; NRC 29 september 1995
- <sup>53</sup> Ontwerp-statuten NS, art. 2; zie ook Commissie Wijffels, Sporen voor straks, p. 3 en II-26 e.v.
- <sup>54</sup> Voor de volgende alinea's, zie De Ru, Staatsdeelneming, pp. 161-171.
- <sup>55</sup> Onder het kernteam waren 7 werkgroepen werkzaam met taken op het gebied van reizigersvervoer, goederenvervoer, infrabeheer, capaciteitsmanagement, vermogenstoedeling en financiën, juridische zaken en communicatie. MOVER/RONS is in 1996 omgezet in het Concernoverleg.
- <sup>56</sup> Algemene nota's zijn: V&W/MOVER, Projectplan MOVER, en MOVER-visie (1993).
- <sup>57</sup> RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VI (Memorandum NS-concernstructuur), annex 2.
- <sup>58</sup> Zie bijl. HdTK 1993-1995, 23 645 nr. 2, en 1996-1997, 25088, nr. 2
- <sup>59</sup> Bijl. HdTK 1996-1997, 25 088, nr. 2, p. 145; voor het vervolg zie par. 10
- <sup>60</sup> AVR-NS, art. 22; Stichting Geschillencommissie voor Consumentenzaken, Jaarverslag 1993.
- <sup>61</sup> Voor het volgende: Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, hoofdstuk 8; Thissen, Rechtspositie NS-er
- <sup>62</sup> In 1979 herkrepen de spoorwegbonden, na uitspraak van de rechtbank van Utrecht dat stakingen door spoorwegpersoneel niet per se verboden waren, het stakingsrecht; Faber, 150 jaar spoorwegen, pp. 242-243
- <sup>63</sup> Een niet wettelijk instrument is het personeelsreglement (PER) van de NS.
- <sup>64</sup> Brabers en Ottenheym, Wordingsgeschiedenis V&W, p. 8.
- <sup>65</sup> NS, jaarverslag 1993, p. 33
- <sup>66</sup> Voor het volgende, zie Roest, NS-tuchtrechtspraak
- <sup>67</sup> Besluit overdracht departementale taak Spoorwegpensioenwet, Stb. 1993, 619, in werking getreden per 1 juni 1993.
- <sup>68</sup> Voor het volgende, zie ondermeer MvT Spoorwegpensioenwet 1967, art. B5, hoofdstuk L.
- <sup>69</sup> Voor pensioenvoorzieningen voor Nederlandse ambtenaren in de voormalige koloniën, zie PIVOT-rapport 'Geld(t) voor overzee', concept april 1995.
- <sup>70</sup> Voor het volgende: MvT Wet privatisering Spoorwegpensioenfonds en Convenant verzelfstandiging Spoorwegpensioenfonds; bijl. HdTK 1990-1991, 21 800 XII. Nr. 58, en 1992-1994, 23 305, nr. 3.
- <sup>71</sup> Voor het volgende: Boxum, Zelfstandige bestuursorganen, hoofdstuk 7 (De Commissie Vervoersvergunningen)
- <sup>72</sup> Bijl. HdTK 1995-1996, 24 686, nrs. 1-2: voorstel wetswijziging WPV, passim.
- <sup>73</sup> UAP 1939, zoals gewijzigd bij kb van 28 november 1974, Stb. 731, par. 5, i.h.b. art. 23; PG externe advisering, Derde Interimrapport, p. 125; UAP 1939, art. 21-28
- <sup>74</sup> Bij wet van 9 april 1959, Stb. 143, werd de Commissie Vergunningen Personenvervoer met de Commissie Vergunningen Goederenvervoer samengevoegd tot de Commissie Vervoervergunningen.
- <sup>75</sup> Bij amvb van 29 april 1959, Stb. 171, werd bepaald dat de Commissie ondersteund zou worden door ambtenaren, door de minister aan te wijzen (art. 15 UAP).
- <sup>76</sup> Zie richtlijnen voor CPV, vervat in kb van 23 augustus 1950, Stb. K373.
- <sup>77</sup> Voor het volgende: WAP 1939, par. 3-6 en UAP 1939, gewijzigd bij kb van 28 november 1974, Stb. 731, par. 6
- <sup>78</sup> Zie i.h.b. UAP 1939, zoals gewijzigd bij amvb van 26 november 1981, Stb. 701.
- <sup>79</sup> Voor vervoer in eigen beheer is de eis van vakbekwaamheid vanaf 1982 niet meer van toepassing: Stb. 1981, 701, art. 6a. Voor het volgende: BPV 1978, hoofdstuk 4, en brief van secretaris SEP van 16 augustus 1996, SEPM.96\021 aan ARA/B&T
- <sup>80</sup> BiZa, ZBO's, pp. 184-185
- <sup>81</sup> Voor het volgende, zie Van Marle, Vervoer na de bevrijding, pp. 44-64.
- <sup>82</sup> Van Marle, Vervoer na de bevrijding, pp. 34-38
- <sup>83</sup> Het netnormeringssysteem is - in grote mate of geheel - gebaseerd op de vervoerprestatie per reizigerskilometer; zie Ministeriële Regeling netnormering 1993 en verderop, par. Exploitatiebijdragen.

- <sup>84</sup> Zie BPV, hoofdstuk 5, en de procedure vastgesteld bij de Regeling procedure dienstregeling interlokaal openbaar vervoer 1988 en bij de Ministeriële Regeling voorzieningenniveau streekvervoer 1996.
- <sup>85</sup> Rijksbegroting 1997, hoofdstuk XII, p. 183
- <sup>86</sup> Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, pp. 97-99
- <sup>87</sup> Bijl. HdTK 1994-1996 23 645, nr. 1-2: Kabinetsstandpunt advies Commissie Brokx
- <sup>88</sup> Besluit van 19 mei 1993, Stb. 292, NVT algemeen gedeelte; bijl. HdTK 1994-1995, nr. 3: wetsvoorstel aanpassing Spoorwegwet en Wet personenvervoer
- <sup>89</sup> Zie bijl. HdTK 1996-1997 en 1997-1998, 25 228 nr. 1 en 41, en idem, 18 986, nr 38 en 41. Zie verder: DGV/MOVER, spoor 2000, i.h.b. par. 2.6, Overeenkomst tussen staat en NS tot nadere invulling van het openbare dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS (december 1995) en NRC 12 december 1995 en 22 augustus 1996.
- <sup>90</sup> Voor het volgende, zie toelichtingen op ontwerp-wet vervoersvoorwaarden openbaar vervoer, bijl. HdTK 1982-1983, 17 813, nrs. 1-3, en op het Besluit personenvervoer, hoofdstuk 6.
- <sup>91</sup> Zoals vastgesteld in: Regeling vaststelling tarieven en modellen van vervoerbewijzen, Stcrt. 1987, 248, sedertdien gewijzigd; zie hoofdstuk wettelijk kader.
- <sup>92</sup> Zie SW, art. 28, WPV, art. 27, derde lid, en BPV, art. 46, en verder NvT BPV, hoofdstuk 6, onder treintarieven, en amvb van 19 mei 1993, Stb. 291.
- <sup>93</sup> Zie b.v. Regeling studentenkaart, Stcrt. 1990, 251, sedertdien gewijzigd.
- <sup>94</sup> Folder WROOV-systeem, 1990; V&W, WROOV-Plus jaarboek 1993, hoofdstuk 1.
- <sup>95</sup> Zie V&W, diverse WROOV-Plus brochures
- <sup>96</sup> Van der Meijs, Openbaar vervoer, hoofdstuk 4; V&W, Financiële gegevens 1996.
- <sup>97</sup> Zie o.m. van Rheenen, DGV 40 jaar, pp. 55-57.
- <sup>98</sup> Het NVS wordt beschreven in Bron e.a.: Sturing personenvervoer, pp. 57-58; zie ook Rijksbegroting 1992, hoofdstuk XII, p. 181. Voor het volgende, zie V&W, WROOV-Plus-systeem, diverse ministeriële regelingen inzake kosten en vervoersopbrengsten lokaal en interlokaal openbaar vervoer, en Rijksbegroting 1994, hoofdstuk XII, pp. 186-87.
- <sup>99</sup> De normtarieven zijn gebaseerd op de efficiënte exploitatiekosten van 1992, die uit de organisatieonderzoeken van McKinsey en Bakkenist afgeleid konden worden, per vervoertechniek gedeeld door reizigerskilometers.
- <sup>100</sup> In 1995 is een ondersteunend informatiesysteem, IROV, ingevoerd.
- <sup>101</sup> Na 1996 komen hier de provinciale gedeputeerden, belast met de zorg voor verkeer en vervoer, bij.
- <sup>102</sup> Rijksbegroting 1997, hoofdstuk XII, p. 183, idem 1998, p. 107
- <sup>103</sup> Voor het volgende, zie: Beschikking handhaving exploitatie- en vervoerplicht NS, Stcrt. 1972, 4; V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. II en V; V&W/NS, EO RONS; RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X; zie ook: Handboek VVK, K 7.3-1/K7.4-4, Meijs, Openbaar vervoer, pp. 5-14, Bron e.a.: Sturing personenvervoer, pp. 59-60, en Rijksbegroting 1992, hoofdstuk XII, pp. 181-182.
- <sup>104</sup> Zie Overeenkomst met de NS tot nadere invulling van het openbare dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS; DGV/MOVER, Spoor 2000. Het eerste openbare dienstcontract, de exploitatie Overeenkomst RONS, werd in maart 1993 gesloten. Dit contract voorziet echter ook in een financiële vergoeding van rendabele lijnen/diensten; zie bijl. HdTK 1994-1995, 24 042, nr. 6, p. 4.
- <sup>105</sup> Voor het volgende, zie Meijs, Openbaar vervoer, pp. 10-14
- <sup>106</sup> NS, Jaarverslag 1995, p. 57
- <sup>107</sup> Bijl. HdTK 1993-1994, 18 986, nr. 9; Rijksbegroting 1997 hoofdstuk XII, p. 190.
- <sup>108</sup> Wat de betrokken ministers aan beleid ontwikkelen en in wet- en regelgeving vastleggen, is in de handelingen in het PIVOT-rapport nr. 24 (Arbeidomstandigheden), par. 5.5.2 beschreven. Binnen V&W is Rijkswaterstaat eerst verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid. In 1997 gaan beleid en aansturing hiervan naar een van de - in te stellen - Directoraten-Generaal Personenvervoer of Goederenvervoer
- <sup>109</sup> Zie de PIVOT-rapporten over energievoorziening, deelrapport energiebesparing en duurzame energie (EZ) en milieubeleid (VROM), beide in voorbereiding.
- <sup>110</sup> Inl. drs P.N.M. Pilgram (DGV/CPV), 19 september 1996.
- <sup>111</sup> Zie hiervoor besluit nr. 170316 van 9 januari 1970 van de Staatssecretaris van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur.
- <sup>112</sup> Rijksbegroting hoofdstuk XII 1979-1980 en 1980-1981, nr. 2; Instellingsbeschikkingen ISG (1986, Stcrt. 121) en ISO (1987, Stcrt. 203)
- <sup>113</sup> Voor het volgende is gebruikt: de WAP en de Wet Personenvervoer; V&W, Jaarbericht vervoerend Nederland, jng. 1990-1997; Raad voor V&W, Advies besloten busvervoer; verder inl. drs A.L.W. van Herk (DGV/CPV), 6 november 1996.

- 
- <sup>114</sup> Voluit: Stichting voor Informatie en Ordening van de Bedrijfstaking Besloten Busvervoer (voorheen: Roerwagenritten, Ongeregeld en Groepsvervoer.
- <sup>115</sup> Beperkt vervoer wil hier zeggen: onder beperkingen betreffende de aard van het te verrichten vervoer. Zie: WPV, art. 53.
- <sup>116</sup> Zie bijl. HdTK 1993-1994, 23 400 XII, nr. 47.
- <sup>117</sup> RVI, jaarbericht 1996, p. 28; Pyttersen's Almanak, 1996-1997.
- <sup>118</sup> Zie verordening 516/72 van de Raad, PbEG 1972, L 67, en verordening 517/72 PbEG 1972, L 67.
- <sup>119</sup> Zie PbEG 1974, L 308/23, gewijzigd bij Richtlijn 85/579, PbEG 1995, L 372/35.
- <sup>120</sup> Deze verordening, PbEG 1992, L 74/1 trekt ook de vroegere verordeningen 516/72 en 517/72 in.
- <sup>121</sup> Er is vrijheid voor gesloten rondritten en voor bepaalde categorieën van bijzonder geregeld vervoer.
- <sup>122</sup> Zie tabel 4.8 in V&W, Jaarbericht vervoerend Nederland 1995, p. 74.
- <sup>123</sup> Zie richtlijnen voor de commissie Vergunningen Personenvervoer, Stb. K 373, titel C (groepsvervoer), en Hofstra, Tourinbranche, p. 12.
- <sup>124</sup> Voor het volgende is gebruikt: de Wet Personenvervoer; Raad voor V&W, Advies besloten busvervoer; V&W/RVI, Beleids- en begrotingsplan RVI 1997-2001, p.12.
- <sup>125</sup> Zie ook Aanwijzing controledocument besloten busvervoer ex art. 87.1 WPV, Stcrt. 1989, 36.
- <sup>126</sup> V&W/RVI, Jaarverslag RVI 1992, pp. 39-40, 1994, p.28
- <sup>127</sup> De heer P.B. Lut (DGP/RVI) verstreekte mij over diverse aspecten van het vergunningenbeleid internationaal vervoer inlichtingen, 18 december 1997.
- <sup>128</sup> NvT op UAP 1939, zoals gewijzigd bij amvb van 28 november 1974, Stb. 731, art. I, ad C, en van 26 november 1981, Stb. 701, art. 13c.
- <sup>129</sup> NvT op Wijzigingenbesluit Stb. 1985, 435 van UAP 1939.
- <sup>130</sup> Zie commentaar Vermande uitgave op BPV, hoofdstuk 13, par. 5.
- <sup>131</sup> Rijksbegroting 1976-1977, hoofdstuk XII, nr. 2, p. 16 en idem 1979-1980 hoofdstuk XII, nr. 2, p. 45.
- <sup>132</sup> Voor het volgende: inl. mw. Drs J. Gooijer (DGV/CPV), 7 november 1996; Raad voor V&W, Advies taxibeleid; MDW-werkgroep Taxivervoer, Advies; V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer; bijl. HdTK 1993-1994 23 400 XII, nr. 47.
- <sup>133</sup> Zie rapport Werkgroep Jonker, in: V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer, bijl. 7, hoofdstuk 4.
- <sup>134</sup> V&W, SVV II, deel d, p. 49.
- <sup>135</sup> Zie V&W, Kabinetsstandpunt taxivervoer, hoofdstuk 2-4.
- <sup>136</sup> Zie b.v. UAP (1974), art. 13 en 13a en BPV, art. 147, lid 2.
- <sup>137</sup> In Groningen rijden lijntaxi's in opdracht van GADO; de dienst wordt uitgevoerd door een taxibedrijf. Het aantal ritten is met 20% uitgebreid.
- <sup>138</sup> Jaarbericht vervoerend Nederland 1995, p. 63
- <sup>139</sup> Rijksbegroting 1998 hoofdstuk XII, nr. 2, p. 23; Nota samen werken aan bereikbaarheid, p. 22
- <sup>140</sup> Perspectief 20 maart 1998, p. 5
- <sup>141</sup> MIT 1998-2002, pp. 58-59
- <sup>142</sup> Nieuwsbrief samen werken aan bereikbaarheid nr. 4 mei 1998, p. 2
- <sup>143</sup> Voor het volgende, zie: toelichting Wet Personenvervoer, hoofdstuk 14, Vermande editie, en Elzinga, Politierecht, par. 3.5.
- <sup>144</sup> Voor het volgende: Instellingsbesluit van de RVI 1936, Stb. 573; Van Rheenen, DGV 40 jaar, passim; V&W/Projectgroep Inspectietaken, Eindrapport; V&W, Rijksverkeersinspectie bestaat 50 jaar, Persbulletin nr. 3518 (1 mei 1986); RVI, Jubileumboek RVI 50 jaar (1986); Spaans, Rijksverkeersinspectie.
- <sup>145</sup> V&W/RVI, Beleids- en begrotingsplan RVI 1997-2001. In V&W/Projectgroep Inspectietaken, Eindrapport pp. 75-77 wordt opgemerkt dat in de handhaving van de RVI het strafrechtelijke element een opmerkelijk grote rol speelt, meer dan bij andere V&W-inspecties het geval is.
- <sup>146</sup> Blijkens het jaarverslag 1986, bijl. 4 bracht de RVI in 1986 ca. 215 planologische adviezen uit; zie verder het deelrapport Infrastructuur.
- <sup>147</sup> Voor voorbeelden, zie V&W/RVI Jaarverslag RVI 1992, p. 52.
- <sup>148</sup> Inl. mr I.J. Meesen, 11 april 1996
- <sup>149</sup> Bijl. HdTK 1984-1985 17 883, nr. 8: Notitie controle openbaar vervoer.
- <sup>150</sup> VIC = Veiligheid, Informatie en Controle
- <sup>151</sup> In 1995 verloren 14.000 van de 18.000 NS-ers die een beperkte opsporingsbevoegdheid hadden, deze bevoegdheid. Zie besluit buitengewoon opsporingsambtenaar NS Beveiliging Services, 16 oktober 1995, nr. 519800/595/NE, en Koppeling 17 maart 1995.
- <sup>152</sup> Zie de MvT op de Vervoersnoodwet 1962, p. 5
- <sup>153</sup> Wet gebruik vervoermiddelen 1939, MvT, p. 1



---

<sup>154</sup> Wet gebruik vervoermiddelen 1939, MvT, p. 2

<sup>155</sup> Zie voor handelingen betreffende het energiegebruik het PIVOT-rapport Energiebeleid (in voorbereiding).

<sup>156</sup> Zie NvT wijzigingsbesluit UAP, Stb. 1974, 731, art. 13e

<sup>157</sup> Tegen beschikkingen van de minister inzake ontheffing van de gestelde eisen van vakbekwaamheid en kredietwaardigheid stond tot 1984 beroep op de Afdeling rechtspraak van de Raad van State open.

<sup>158</sup> Zie ontwerp-wet wijziging WAP, WAG en We goederenvervoer binnenscheepvaart en MvT; bijl. HdTK 1981, 16 977, nrs. 1-3.

<sup>159</sup> Besluit personenvervoer, Stb. 1987, 506, NvT art. 108.

<sup>160</sup> De landelijke railwegen zijn aangegeven op de kaarten die bij het Structuurschema verkeer en vervoer behoren.

<sup>161</sup> RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. II (Intentienota definitie en zeggenschap infrastructuur).

<sup>162</sup> Van 'verbetering' is sprake, als de effectieve capaciteit of de verkeersveiligheid van de infrastructuur wordt vergroot of de milieubelasting wordt verminderd; zie art. 1, eerste lid van de Wet Infrastructuurfonds.

<sup>163</sup> Voor het volgende, zie V&W/VROM, Voorontwerp-Tracébesluit Betuweroute, pp. 13-43, V&W/NS, Nadere regeling VRONS, bijl. I en IV, en V&W/NS, EO RONS, annex 3.3; inl. drs. B.L.J. Eijbergen (DGV/CPV-I), 10 februari 1995. Voor een gedetailleerder overzicht, zie bijlage 2.

<sup>164</sup> V&W/MOVER, Relatie DGV/NS infrastructuur, pp. 21-22.

<sup>165</sup> Als zodanig worden de spoorwegen aangemerkt die niet ingevolge art. 1 van de L.T.wet als lokaalspoorwegen worden beschouwd of daarmee gelijkgesteld; L.T.wet 1977, art. 4.

<sup>166</sup> RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. II, i.h.b. annex 1 (objectenlijst).

<sup>167</sup> Bijl. HdTK 1992-1993, 18 986 nr. 4; voor het volgende, zie: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. I en IX.

<sup>168</sup> Voor het volgende, zie i.h.b. RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VII (Overeenkomst RO/Railned BV 1995).

<sup>169</sup> Statuten Railned, versie mei 1995, art. 2; voor de verankering in de wet, zie voorstel van wet tot aanpassing van de Spoorwegwet, bijl. HdTK 1994-1996, 24 042, nrs. 1-7.

<sup>170</sup> Zie ook bijl. HdTK 1992-1993 18 986, nr. 4, pp. 7-8.

<sup>171</sup> Handboek VVK, hoofdstuk B 1.2, B 1.3, K 4.3; Van Marle, Vervoer, hoofdstuk 1; NS, Jaarverslag 1992, p. 47.

<sup>172</sup> Het geëxploiteerde net, dat in 1948 met 3200 km zijn maximale lengte na de oorlog bereikte, is tussen 1980 en 1992 nauwelijks toegenomen (1992: 2753 km.).

<sup>173</sup> SVV II, dl. d, pp. 44-51 en 70-72.

<sup>174</sup> NS, Algemene bedrijfsgegevens (1993).

---

<sup>175</sup> Zie WRR, Grote projecten, i.h.b. hoofdstuk 5 en 6.

<sup>176</sup> De Nadere regeling VRONS is onderdeel van de (wettelijke) Regeling vaststelling onderlinge verhoudingen Staat-NV Nederlandse Spoorwegen, 22 januari 1988, WJZ/V 820102, Stcr. 1988, 22.

<sup>177</sup> Zie verder Wet Infrastructuurfonds, art. 4.

<sup>178</sup> Bijl. HdTK 18 986 nr. 6, p. 15.

<sup>179</sup> Bijl. HdTK 1987-1988, 18 963, nr. 8; Bakker, Controle.

<sup>180</sup> Zo kan men besluiten voor een bepaald traject een en dezelfde procedure te volgen, ook al is voor bepaalde onderdelen van dat traject de procedure niet verplicht; zie Werkgroep Versnelling, Voortvarend, p. 14.

<sup>181</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Betuweroute: feiten en cijfers. Folder. 's-Gravenhage, 1994.

<sup>182</sup> Zie Tracéwet 1993, art. 1, onder h.

<sup>183</sup> SVV II, dl. d, p. 134; zie verder: Edens, Tracéwet; Handleiding m.e.r. 1987, bijl. 6.

<sup>184</sup> Tracébesluiten hebben, anders dan bestemmingsplannen, niet het karakter van een planologische regeling. De planologisch-juridische inpassing van een project kan alleen worden gewaarborgd door de inpassing van het tracébesluit in streek- en bestemmingsplannen; V&W/VRM, Voorontwerp-Tracébesluit Betuweroute, p. 45.

<sup>185</sup> Het opstellen van projectnota's binnen Verkeer en Waterstaat geschiedt onder meer aan de hand van V&W, Handleiding projectnota's, binnenkort te vervangen door Handleiding besluitvorming rijksinfrastructuur.

<sup>186</sup> Bijl. HdTK 1991-1992, 22 500, nr. 3, bijl. 1.

<sup>187</sup> Handleiding m.e.r. 1987, pp. 258-261. Bij het nieuwe Besluit m.e.r., dat per 1 april 1994 in werking trad, is de m.e.r.-plichtigheid uitgebreid tot bepaalde railinfrastructuur die in zg. gevoelige gebieden (b.v. natuurmonumenten) geprojecteerd is; vgl. Besluit van 16 september 1994; Stb. 745.

<sup>188</sup> Bijl. HdTK 1991-1992, 22 500, nr. 3, bijl. 3.

<sup>189</sup> Voor het volgende, zie Edens, Tracéwet, p. 244-253; Bijl. HdTK 1991-1992/1992-1993, 22 500 (Tracéwet), in het bijzonder nr. 14, bijlage.

<sup>190</sup> Voorheen was de NS verantwoordelijk voor het opstellen van de tracé- of projectnota.

<sup>191</sup> De grondgegevens worden ontleend aan de archieven van de NS, Rijkswaterstaat DWW, Grondmechanica Delft en DHV Milieu en Infrastructuur BV.

<sup>192</sup> Tegen aanpassing van de bestemmingsplannen en vergunningsverlening die uit het tracébesluit voortvloeien, kan geen beroep aangetekend worden!

<sup>193</sup> Inl. drs. H.J. Taal, adj. secretaris Overlegorganen Verkeersveiligheid etc., 5 december 1994.

- 
- <sup>194</sup> De Tracéwet van 16 september 1993, Stb. 582, spreekt van trajectnota.
- <sup>195</sup> Voor het volgende, zie vooral de nota van wijziging Tracéwet van 25 mei 1992; Bijl. HdTK 1991-1992, 22 500, nr. 4.
- <sup>196</sup> Zie art. 31 van de Tracéwet en art. 41a van de Wet op de ruimtelijke ordening.
- <sup>197</sup> Bijl. HdTK 1992-1993, 22 500, nr. 4, p. 12.
- <sup>198</sup> De mini-ICES is de ministeriële tegenhanger van de Interdepartementale Commissie Economische Structuren (ICES).
- <sup>199</sup> SVV II, dl. d, pp. 136-137; NS, Voortvarend, bijl. 6, pp. 3-5.
- <sup>200</sup> V&W, Nieuwe HSL-nota: Beleidsnota, pp. 13-20; Bijl. HdTK 1994-1995, 21 501-09, nr. 41, p. 4.
- <sup>201</sup> De IVV-eenheid treedt als uitvoeringsorganisatie voor DGV op in de regio; voor een overzicht van de IVV-eenheden.
- <sup>202</sup> Bijl. HdTK 1983-1984, 17 890, nr. 7; inl. drs. D.J. Leij (DGV/CPV-I), 15 februari 1994.
- <sup>203</sup> Ter onderscheiding: werken die de "effectieve capaciteit of de verkeersveiligheid vergroten of de milieubelasting verminderen", vallen onder aanleg; Wet Infrastructuurfonds, art. 1 onder e en f.
- <sup>204</sup> Bijl. HdTK 1994-1995, 24 015, nr. 2.
- <sup>205</sup> Voor het volgende: Kreutzberger, Capaciteit, hoofdstuk R2 en R3, Dijkstra, Goederenvervoer, hfst. 1 en 2, Bogaarts, Infrastructuur Rijkswaterstaat, pp. 80-82, V&W, Benutten, V&W, Meer benutting, in het bijzonder: hdst. I en II, V&W, SVV-II, dl. d, p. 55.
- <sup>206</sup> V&W, Benutten naast bouwen, en Dijkstra, Goederenvervoer, hfst. 4 en 5.
- <sup>207</sup> Aldaar p. 45 en 94.
- <sup>208</sup> Besluit personenvervoer, art. 108; V&W, HIBOV, p. 2.7-1/5.
- <sup>209</sup> Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen, MvT.
- <sup>210</sup> NvT BGS van 25 maart 1987, Stb. 122, onder A.
- <sup>211</sup> Het eerste RVVP is in 1978 door de Raad van het openbaar lichaam Rijnmond vastgesteld.
- <sup>212</sup> Handleiding m.e.r., pp. 199, 258-260 en 266-275.
- <sup>213</sup> Namens de minister van V&W treedt de rijkshoofdinspecteur van het Verkeer, hoofd van het betrokken district van de RVI, op; zie b.v. art. 17 BGS.
- <sup>214</sup> Ministeriële regeling verkeerscirculatieplan 1974 en 1981; MPP 1984-1988, pp. 8-9; V&W, Richtingwijzer, p. 1; V&W/RWS, Rapport mogelijkheden procedures, pp. 7-8; voor de huidige procedure, zie HIBOV, bijl. 4.1.A.

---

<sup>215</sup> Zie V&W, HIBOV, hoofdstuk 3 en 4.

<sup>216</sup> V&W, Richtingwijzer, p. 12; NvT Besluit Infrastructuurfonds, Stb. 1993, 629, pp. 23-27.

<sup>217</sup> Besluit personenvervoer, hoofdstuk VII, i.h.b. art. 78 en 79; vgl. V&W, HIBOV, p. 3.2-6. Voor de ministeriële regelingen, zie hoofdstuk collectief personenvervoer.

<sup>218</sup> Gevaarlijke stoffen in het PIVOT-rapport goederenvervoer, sociale veiligheid in deel II (collectief personenvervoer).

<sup>219</sup> Zie: V&W/DGV, PvA veiligheidsbeleid CP; RVV, Veiligheid spoor.

<sup>220</sup> RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. 1, p. 13/22.

<sup>221</sup> Voor het volgende, zie Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, pp. 54-62, 76.

<sup>222</sup> Voor het volgende, zie: Van der Meulen, Spoorwegtoezicht, hoofdst. III; Heus, Spoorwegtoezicht.

<sup>223</sup> Voor de algemene adviesfunctie van de Raad voor de Verkeersveiligheid, zie verder J. Bogaarts, PIVOT-rapport nr. 28 (Waterstaat), hoofdstuk 2.

<sup>224</sup> Zie bijl. HdTK 1995-1996, 23 725, nr. 14.

<sup>225</sup> Zie: V&W/RVI, Veiligheid op de rails; Heus, Spoorwegtoezicht; RDHL 1933, art. 118, RDHL 1977, art. 10, Metroreglement, art. 7, en Tramwegreglement, art. 95A; V&W/RVI, Jaarverslag RVI 1992, pp. 49-51; verder: inl. ir. W. Walta (DGV/RVI/Spoorwegtoezicht), 9 augustus 1995, E.J.M. Poublon (DGV/RVI/Spoorwegtoezicht), 16 juni 1994, en mr. A.A. Wedzinga (NS/Railned), 16 augustus 1994.

<sup>226</sup> Zie V&W/MOVER, Plan van aanpak MOVER-veiligheid, p. 4. De delegatie vindt overigens geen wettelijke grondslag in de Spoorwegwet.

<sup>227</sup> Onbeperkte toegang tot het spoorwegbedrijf, recht op informatievervalsing door vervoerbedrijven, doen van aanbevelingen tot het treffen van werken en voorzieningen, staken van de dienst, bestuursdwang; zie ook RDHL, art. 10, en Racc. 1966, art. 14.

<sup>228</sup> Zie V&W/DGV (SAVE), Tussenrapportage MOVER-Veiligheid, en RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. VII, art. 4, lid 8, en annex 3 sub E.

<sup>229</sup> Zie b.v. de bepaling RDHL, art. 11, dat de "Directie voorschriften [geeft] omtrent het schouwen van de bovenleiding en de elektrische verbindingen aan spoorstaven."

<sup>230</sup> Voor het volgende, zie: RDHL 1977, art. 18-20; Van Laarhoven, Zicht op overweginrichtingen; Heus, Spoorwegtoezicht; De Geer, Overwegen; V&W/RVI, Jaarverslag RVI 1992, pp. 49-51.

<sup>231</sup> Bij dit Besluit werden 34 reglementen voor de scheepvaart ter beveiliging van met name genoemde spoorwegbruggen ingetrokken.

<sup>232</sup> Inl. van E.J.M. Poublon (DGV/RVI/Spoorwegtoezicht), bij brief van 26 april 1996.

<sup>233</sup> NRC Handelsblad, 8 december 1994.

---

<sup>234</sup> Zie NRC Handelsblad, 16 augustus 1995, ten aanzien van het zojuist uitgebrachte rapport van NS-Railned over de veiligheid van baanwerkers.

<sup>235</sup> ARD, art. 115; voor het volgende, zie: V&W/KPMG, Goede raad, pp. 27-38; SOR, Verslag 1992-1994, hoofdstuk 2; Jongerius, Spoowegongevallen, hoofdstuk 1; bijl. HdTK 1993-1994, 23 674, nr. 1; RDHL 1977, art. 68-69.

<sup>236</sup> Aanwijzingsbesluit bestuursorganen Wob en WNo, Stb. 1993, 535, zoals laatstelijk gewijzigd bij Stb. 1995, 340 en 341.

<sup>237</sup> Inl. drs. J.H. Pongers (RVV) bij brief van 26 april 1996.

<sup>238</sup> Bijl. HdTK 23 674, nr. 2.

<sup>239</sup> Memorie van Toelichting Rijksbegroting 1965-1966, 8300, nr. 2, p. 2

<sup>240</sup> Memorie van Toelichting Rijksbegroting 1972-1973, 21000, nr. 2, p. 6

<sup>241</sup> Meerjarenplan voor het Personenvervoer (1976-1980). 'Naar een beheerst verkeer', Tweede Kamer, zitting 1975-1976, 13711, nr. 2

<sup>242</sup> Zie hiervoor PIVOT-rapport nummer 28 Waterstaat. Rapport van een institutioneel onderzoek naar het overheidshandelen op het beleidsterrein waterstaat over de periode 1945-1994 (1995)

<sup>243</sup> Meerjarenplan Personenvervoer (1980-1984), Tweede Kamer, zitting 1979-1980, 15885, nr. 2

<sup>244</sup> De subsidies aan lagere overheden werden verstrekt op basis van de verschillende Rijksbijdrage-regelingen. Zie *Waterstaat*, handelingen 71, 72 en 73.

<sup>245</sup> *Een schuyt, die tegen de stroom wordt opgeroeyt*: advies bestuurlijk-organisatorische aspecten grote stedenproblematiek / gemengde werkgroep grote steden, Ministerie van Binnenlandse Zaken, 1982

<sup>246</sup> De regeling maakte onderdeel uit van een geheel van regeringsmaatregelen voor het mkb en toerisme dat was aangekondigd in de Nota inzake de Werkgelegenheid (1975). De behandeling van deze regelingen zal gebeuren in het institutioneel onderzoek op het terrein werkgelegenheidsbeleid vanuit Economische Zaken.

<sup>247</sup> Coördinatie en intergratie van beleid op het gebied van handhaving van verkeersvoorschriften vond plaats in het handhaving Verkeersvoorschriften Overleg, een contact op niveau van directeuren-generaal van de departementen van Verkeer & Waterstaat, Justitie en Binnenlandse Zaken. Hiermee was verbonden een regelmatig overleg op bestuurlijk en ambtelijk niveau tussen deze departementen, de grote gemeenten en de VNG, een en ander in relatie met het zogenaamde Agenda-overleg Rijk-VierGrote Gemeenten en de VNG. Resultaten en initiatieven vanuit deze samenwerking hebben vooral betrekking op het parkeerbeleid.

<sup>Noot 248</sup> Zie bij voorbeeld: V&W/VROM, Voorontwerp-Tracébesluit Betuweroute: Toelichting algemeen deel en bepalingen.

<sup>Noot 249</sup> V&W, Nieuwe HSL-nota: Tracé-ontwerpen ten noorden van Rotterdam (deelrapport 7) en Spoorbaanconcepten (deelrapport 18), p. 111 e.v. CRMH.

<sup>Noot 250</sup> Bouwdienst Magazine 3 (1993), pp. 23-24.

<sup>Noot 251</sup> De ABW zijn gedeponereerd en geregistreerd zijn bij de Griffie van de Arrondissementsrechtbank te Utrecht.

<sup>Noot 252</sup> Voor een overzicht, zie NS, Voortvarend, bijl. 7, en NS, Projectnota Betuweroute, dl. B, pp. 134-135.

<sup>Noot 253</sup> Bijl. HdTK 1992-1993, 22 589, nr. 2.

<sup>Noot 254</sup> V&W en VROM, Grondverwerving; voor het volgende, zie in het bijzonder Quee, Grondverwerving, en De Hoo, Besluitvorming, pp. 74-76.

---

Noot <sup>255</sup> V&W/VROM, Voorontwerp-Tracébesluit Betuweroute, p. 47.

Noot <sup>256</sup> Zie ook Handboek kaders en normen grondverwerving t.b.v. de Betuweroute.

Noot <sup>257</sup> Namelijk de ministers van V&W, VROM en Defensie; zie de besluiten van respectievelijk 25 augustus 1989, nr. MJZ 25889007, en 2 juni 1986, nr. MJZ 0266001.

Noot <sup>258</sup> Richtlijn 90/531/EEG van de EG-Raad, in het bijzonder bijl. VI en Besluit aanbestedingen nutssector, Stb. 1993, 214; zie Van der Bercken, Aanbestedingen, p. XXII e.v., pp. 147-168 en 511-587.

Noot <sup>259</sup> Meer hierover in het PIVOT-rapport nr. 28 (Waterstaat), hoofdstuk infrastructuur en bijl. 1.