

# 35 jaar vervoersvoorwaarden openbaar vervoer

In een voorgaand nummer van Nederlands Transport (nr. 8, 14 april 1984) is melding gemaakt van de gedeeltelijke inwerkingtreding van de Wet Vervoersvoorwaarden Openbaar Vervoer, nl. het gedeelte, dat betrekking heeft op de vaststelling door de Minister van Verkeer en Waterstaat van de tarieven en modellen voor het openbaar vervoer. Na verloop van tijd zal ook het gedeelte in werking gaan treden, dat regels stelt ten aanzien van de eigenlijke vervoersvoorwaarden.

Daarmee zal een periode van circa 35 jaar worden afgesloten, waarin in de juridische leemte is voorzien door algemene voorwaarden, die ten behoeve van de openbare vervoerbedrijven door de KNVTO zijn opgesteld en gedeponeerd. Reden om de historische ontwikkeling, die tot deze wettelijke regeling heeft geleid, nog eens de revue te laten passeren, samen met mr. A. J. M. van den Toorn, tot 1 oktober 1983 chef van de Algemene Dienst van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf te Amsterdam, maar daarnaast bovenal jurist, die in de bedrijfstak deze ont-



Mr. A. J. M. van den Toorn

wikkeling bijna vanaf het begin in z'n geheel van zeer nabij heeft meegeemaakt.

De heer Van der Toorn vertelt dat hij, nadat hij enige jaren in de advocatuur werkzaam is geweest, in 1956 als bedrijfsjurist bij het GVB in dienst is getreden en sedert de tweede helft der zestiger jaren steeds meer betrokken werd bij het juridische werk in de bedrijfstak, naast de specifieke taken als bedrijfsjurist binnen het bedrijf, zoals het redigeren van contracten in het kader van de aanleg van de metro, het regelen van schadegevallen, waarbij voertuigen van het bedrijf waren be-

trokken en het redigeren van intern genomen strafmaatregelen jegens personeelsleden en van uitspraken van de beroepscommissie binnen het GVB.

Op het moment van zijn indiensttreding waren reeds Algemene Vervoersvoorwaarden (AVV) van de KNVTO gedeponeerd, vastgesteld op 4 juli 1979 en later gewijzigd op 13 maart 1956. Deze voorwaarden, alleen van toepassing op het vervoer per autobus en niet op dat per tram, werden het meest gehanteerd door de streekvervoerbedrijven. Enkele gemeenten hadden bepalingen opgenomen in de lokale algemene politieverordening, terwijl elders vaak nog helemaal geen voorwaarden golden voor het openbaar vervoer en ook nauwelijks van een wettelijke regeling sprake was. Er heerste toen ook nog concurrentie tussen stads- en streekvervoerbedrijven. In oude vergunningen was vaak nog een vervoersverbod te vinden. Bij bepaalde haltes mochten geen passagiers worden opgenomen van de concurrent. Naarmate later enkele bedrijven in de rode cijfers kwamen, ontwikkelden zich de eerste gedachten om te komen tot vormen van integratie. Er ontstonden overeenkomsten tussen stads- en streekvervoerbedrijven met betrekking tot het verrichten van streekvervoer op bepaalde lijnen tot het centrum van de stad.

Passagiers werden geteld en via ingewikkelde formules vond verrekening plaats. Dit was de aanloop tot de latere tariefintegratie. De AVV van de KNVTO van 1956 werden door die ontwikkelingen reeds ca. 10 jaar na deponering als sterk verouderd ervaren en werden daardoor steeds minder door de bedrijven geaccepteerd.

Uit de afdeling gemeentevervoerbedrijven werd een werkcommissie ingesteld onder voorzitterschap van ir. P. Brouwer, waaruit medio 1966 een ontwerp voor herziening van de AVV voortkwam, welk ontwerp evenwel op weerstand stuitte in het streekvervoer.

Van de hand van een werkcommissie in het streekvervoer onder leiding van mr. W. H. Dollekamp, verscheen een tegenontwerp, dat weer in november 1967 tal van vragen opriep bij het stadsvervoer. De heren Brouwer, Dollekamp en Fritschy gingen op 22 februari 1968 rond de tafel zitten en werden het erover eens, dat er uniforme voorwaarden voor stads- en streekvervoer moesten komen. Nadat daarbij op advies van het algemeen bestuur van de KNVTO ook mr. E. Van der Brugghen, hoofd juridische afdeling NS werd geraadpleegd, is een aantal richtlijnen geformuleerd, waarbij het privaatrechtelijke karakter van die voorwaarden werd benadrukt.

Parallel aan deze ontwikkeling vonden op het Ministerie van Justitie besprekingen plaats onder leiding van Prof. Mr. H. Schadee, aan wie is opgedragen het boek 8 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek op te stellen, waarin ook de overeenkomst van personenvervoer wordt geregeld. Aan die besprekingen namen deel de mrs. Van der Brugghen, Cohen Stuart, Van den Toorn, alsmede Ir. P. Brouwer en later ook mr. W. R. Engelberts. Deze besprekingen werden in 1967 gestaakt en rond 1976 voortgezet in het kader van het opstellen van het ontwerp Wet Overeenkomst Binnenlands Openbaar Personenvervoer (WOBOP), welk

ontwerp thans bij de Tweede Kamer in behandeling is.

In 1971 verscheen een arrest van de Hoge Raad (NJ.1971/270), waarin de gemeente Rotterdam werd veroordeeld tot vergoeding van de schade veroorzaakt tengevolge van een ongeval, waarbij een passagier in een tramwagen van lijn 10 van de RET kwam te vallen en ernstig werd gewond. Wegens het ontbreken van een wettelijke regeling en vervoersvoorwaarden voor het vervoer per tram, sloot de Hoge Raad aan bij onder meer de strekking van artikel 8 van de WAP, welke wet echter evenmin op het tramvervoer van toepassing was.

In datzelfde jaar 1971 werden de werkzaamheden aan de herziening van de AVV voortgezet en rond 1975 werd een eerste concept aan prof. mr. H. Schadee voor commentaar aangeboden, welk concept tevens ten grondslag lag aan het hoofdstuk personenvervoer in boek 8 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek.

Inmiddels had mr. H. B. Blommers in de werkcommissie de plaats van Mr. J. W. Th. Cohen Stuart overgenomen, die met pensioen ging en werd gestart met de consultaties van de Consumentenbond en de leden van de KNVTO, waaruit veel reacties op het nieuwe concept naar voren zijn gekomen. Deze consultaties hebben daardoor een

lange tijd in beslag genomen, alvorens een definitief concept door de KNVTO kon worden vastgesteld en gedeponereerd in 1981.

De heer Van den Toorn, die aldus betrokken was bij zowel de herziening van de AVV van de KNVTO als bij de opstelling van het hierboven genoemde ontwerp WOBOP, werd eind 1977 gevraagd ook zitting te nemen in een subgroep wettelijke aanpassingen van de werkgroep tarief- en biljet-integratie, die weer was ingesteld door de studietoelichting openbaar vervoertarieven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Immers, de ontwikkeling van het openbaar vervoer had niet stilgestaan. De noodzaak tot verdergaande integratie deed zich voor, hetgeen bleek uit het Tarievenplan Openbaar Vervoer van 1978/1979, dat aanleiding was tot invoering van een uniform tariefsysteem (de nationale strippenkaart) in 1980. Daaruit kwam ook de behoefte aan een wettelijke regeling van de vervoersvoorwaarden voort. Immers, de bedrijven konden zich enerzijds nog distantiëren van de door de KNVTO inmiddels gedeponereerde nieuwe algemene voorwaarden en anderzijds konden zij door middel van die algemene voorwaarden nooit bevoegd worden zelf zaken strafbaar te stellen en straffen op te leggen, aange-

zien zulks is voorbehouden aan de overheid.

In deze subgroep, ook wel de werkgroep Scholtens genoemd naar haar voorzitter mr. H. Scholtens, hoofd van de afdeling wetgeving van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is gewerkt aan de zojuist gedeeltelijk in werking getreden Wet Vervoersvoorwaarden Openbaar Vervoer en de daarbij behorende uitvoeringsbesluiten. Nu voor een landelijk uniform vervoerbewijs een basis is gelegd, is het, gelet op de eenheidsgedachte, ongewenst dat waar nu nog wordt verwezen naar de bedrijfsvoorwaarden, de mogelijkheid zou blijven bestaan, dat per stad al naar gelang het een andere vervoerder is die vervoert, andere voorwaarden van toepassing zouden kunnen zijn, op vervoer, dat als een eenheid moet worden gezien.

Mr. A. J. M. van den Toorn, die reeds op 1 oktober 1983, gebruik makend van de VUT-regeling, het GVB Amsterdam heeft verlaten zal, nadat binnenkort ook zijn werkzaamheden binnen de subgroep zijn voltooid, kunnen terugzien op een langdurige en gewaardeerde bijdrage aan de juridische kant van het openbaar vervoer in Nederland.

Mr. H. C. van den Akker

## Stockholm geeft order aan Volvo Bus

Een omvangrijke bestelling op buschassis verwierf Volvo bus Corporation van Storstockholms Lokaltrafik, het openbaar vervoerbedrijf van de gemeente Groot Stockholm, Zweden. Het gaat hier om een order, die totaal 206 buschassis van het type B10M met middenmotor omvat. Dit totaal werd verdeeld over 126 chassis B10M voor de gelede bus en 80 chassis B10M als twee-asser. Al deze chassis zijn rondom luchtgeveerd.

Storstockholms Lokaltrafik heeft reeds vele jaren ervaring met Volvo en 68% van het in totaal 1.865 bussen omvattende wagenpark rijdt onder deze merknaam. Daaronder zijn 389 gelede bussen van Volvo begrepen. De nieuw bestelde bussen, waarvan de aflevering in 1985 begint, zullen alle worden gecarrosseerd door Säfte Karosseri AB, een volledig dochterbedrijf van Volvo Bus Corporation.

## VAD werkt met marketing- en public relationsplan

Weer kunnen wij een bedrijfs- en werkplan van een van onze leden in het kort bespreken en wel dat van de N.V. Verenigde Autobus Diensten VAD. Het betreft plannen voor de periode 1984-1988. De directie van de VAD spreekt zich in het bedrijfsplan uit voor een systeem van taakstellende begrotingen. Maar dan wel onder voorwaarde dat er voldoende speelruimte zal zijn voor het management.

Voor de toekomst staat haar voor ogen een maatschappelijk aanvaardbaar en verantwoord hoogwaardig vervoerssysteem, waarin welzijn en werkgelegenheid van alle medewerkers aandacht moet hebben en waarin de belangen van de reizigers optimaal worden gediend.

In het bedrijfsplan worden geen cijfers genoemd met betrekking tot de om-

vang van het personeelsbestand. Wel ten aanzien van het wagenpark. Verwacht wordt dat in die periode van 5 jaar 20 streekbussen, 8 stadsbussen, 2 semitoerbussen en 2 buurtbussen zullen worden aangeschaft.

De directie van de VAD geeft in het bedrijfsplan blijk zeer grote betekenis toe te kennen aan een samenhangend en in het totale beleid geïntegreerd marketing- en public relationsbeleid. De directie van de VAD waarschuwt dat dit beleid meer moet zijn dan wat incidentele succesjes. Zij baseert zich dan ook op een marketing- en public relationsplan.