

# Besluit VOV per 1 augustus van kracht

**Hoewel lang verwacht is toch nog vrij plotseling in het Staatsblad het Besluit Vervoersvoorwaarden Openbaar Vervoer verschenen. Twee dagen daarna, op 1 augustus 1986, trad het meteen in werking. Door middel van dit besluit - het besluit VOV - zijn tevens de resterende artikelen van de wet Vervoersvoorwaarden Openbaar Vervoer (de wet VOV) per 1 augustus jl. in werking getreden. Daarmee is dan eindelijk voorzien in de leemte, die ontstond, nadat in 1980 het nationaal tariefsysteem, de strippenkaart, werd ingevoerd.**

Met de invoering van die strippenkaart werd niet alleen uniformering van de tarieven en modellen, maar ook van de vervoersvoorwaarden beoogd. Sedert de inwerkingtreding van een aantal artikelen van de wet Vervoersvoorwaarden per 1 april 1984 mogen tarieven en modellen van vervoerbewijzen alleen nog maar worden vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat. Thans zijn door het besluit VOV alle vervoersvoorwaarden voor tram, bus en metro in de uitoefening van het openbaar vervoer bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld. Sinds 1984 verscheen jaarlijks reeds in de Staatscourant de regeling vaststelling tarieven en modellen vervoerbewijzen, gebaseerd op art. 3, 3e en 4e lid van de wet VOV. Andere tarieven en modellen van vervoerbewijzen mochten door de vervoerder niet zonder toestemming van de minister worden ge-

hanteerd. Evenwel is bij besluit Verlening goedkeuring aan afwijkende tarieven openbaar vervoer - dat op 24 juli 1986 in de Staatscourant is verschenen aan de vervoerbedrijven enige vrijheid verleend om van de vastgestelde tarieven en modellen af te wijken, mits de rijksbijdragen voor het openbaar vervoer daardoor niet worden verhoogd. Dit geldt met name ten aanzien van het hanteren van gecombineerde tarieven voor openbaar vervoer en andere activiteiten en voor activiteiten op het gebied van het bevorderen en stimuleren van het openbaar vervoer bij de reiziger. Voor de NV Nederlandse Spoorwegen stelt de minister op grond van de wet VOV alleen de tariefhoogte vast. De tarieven zelf behoeven op grond van art. 28 van de spoorwegwet de goedkeuring van de minister van V&W.

## KNVTO-VOORWAARDEN

Wet VOV en Besluit VOV vormen één geheel, aldus ter vervanging van de diversiteit aan vervoersvoorwaarden, zoals die voor de verschillende vervoersmethodieken waren terug te vinden in het Uitvoeringsbesluit Autovervoer Personen, het Tramwegreglement, het Metroreglement, het Algemeen Reglement Vervoer en de algemene voorwaarden van de KNVTO, gedeponeerd op 14 april 1981. Naast uniformering van de verschillende bepalingen, kenmerkt de nieuwe regeling zich ook en vooral door haar publiekrechtelijk karakter, zulks in tegenstelling tot laatstgenoemde algemene voorwaarden van de KNVTO. Niet-naleving van de in de regeling opgenomen gebods- en verbodsbepalingen wordt strafrechtelijk gesanctioneerd. De naamgeving Vervoersvoorwaarden Openbaar Vervoer doet dit publiekrechtelijk karakter wellicht niet vermoeden juist omdat vervoersvoorwaarden doorgaans van privaatrechtelijke aard plegen te zijn en met name een regeling inhouden op het gebied van verdeling der aansprakelijkheid voor veroorzaakte schade, verjaringstermijn etc. De privaatrechtelijke vervoersvoorwaarden zijn als zodanig nog steeds terug te vinden in de algemene voorwaarden van de KNVTO en zullen dan ook als aanvulling op het regime van de Wet Overeenkomst Wegver-

*Vervoerplicht alleen dan wanneer er een zit- of staanplaats is*



voer (WOW) en op de toekomstige Wet Overeenkomst Binnenlands Openbaar Personenvervoer (WOBOP) worden gehanteerd.

### CENTRALE VERVOERSINSTANTIE

Nu de gehele wet VOV in werking is getreden bestaat voor de reiziger ook de mogelijkheid een rechtsvordering in te stellen tegen een centrale vervoersinstantie, indien de reiziger niet meer precies weet wie de desbetreffende vervoerder is geweest. De rol van deze centrale vervoersinstantie zal blijken uit mededelingen van de minister tijdens de behandeling van het wetsontwerp in de 2e Kamer worden vervuld door de KNVTO als overkoepelende werkgeversorganisatie in het openbaar vervoer. De rechtsvordering tegen de KNVTO zal vervallen indien de claim niet binnen 3 maanden duidelijk omschreven bij de KNVTO is ingediend en indien binnen 6 maanden aan de indiener een schriftelijke verklaring is verstrekt, waarin de desbetreffende vervoerder zijn verantwoordelijkheid aanvaardt. Indien aldus door de vele overstapfaciliteiten de reiziger niet meer exact kan vaststellen wie de vervoerder is geweest die hij aansprakelijk moet stellen voor de door hem geleden schade, zal de KNVTO ten behoeve van deze reiziger namens de openbaar vervoerbedrijven deze bufferfunctie gaan vervullen. De KNVTO moet nog wel formeel als centrale instantie door de minister worden aangegeven.

### BESLUIT VOV

In het besluit VOV is met name een tweetal hoofdstukken van belang. Het hoofdstuk 'Vervoerprijs en Vervoerbewijs' gaat ervan uit, dat een ieder die van het openbaar vervoer gebruik maakt een vervoerprijs moet betalen. Kleine kinderen en begeleiders van gehandicapten zijn geen vervoerprijs verschuldigd, evenmin is dat het geval ten aanzien van politie-ambtenaren bij de uitoefening van hun werkzaamheden in het kader van de wet. De reiziger die zonder geldig vervoerbewijs in bus of tram zit, moet de vervoerprijs betalen van het vertrekpunt tot het eindpunt van het traject van het vervoermiddel, tenzij hij zelf meedeelt, dat hij eerder wil uitstappen, één en ander verhoogd met een bedrag van f 25,-. Indien dit bedrag niet direct contant of binnen 7 dagen wordt voldaan, kan hij



*Zonder geldig vervoerbewijs in bus of tram? Dan vervoerprijs betalen van vertrek- tot eindpunt van traject, plus boete*

nog verdere strafvervolgning voorkomen door binnen 21 dagen de trajectprijs verhoogd met f 40,- te voldoen. Voorts is van belang de bepaling in het besluit VOV, dat ondanks de vervoerplicht van de vervoerder de reiziger alleen recht heeft op openbaar vervoer, indien voor hem een zitplaats of staanplaats beschikbaar is. Een ander hoofdstuk in het besluit VOV betreft de orde, rust, veiligheid of goede bedrijfsgang in het openbaar vervoer. In art. 8 van de wet staat, dat het verboden is zich in een vervoermiddel in een zodanige toestand te bevinden, zich zodanig te gedragen of zodanige handbagage mee te nemen, dat orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang wordt of kan worden verstoord. In het besluit VOV worden enkele van die overtredingen genoemd. Zo zal men ook niet meer van het openbaar vervoer gebruik mogen maken, indien men in kennelijke staat van dronkenschap verkeert, zeer duidelijk onder invloed is van verdovende middelen, of überhaupt in het vervoermiddel rookt waar dat niet is toegestaan. Ook het meenemen van gevaarlijke stoffen of dieren en het misbruik maken van de noodrem etc. zijn hier strafbaar gestelde overtredingen.

### TOEZICHT EN OPSPORING

Met het toezicht op de naleving van alle vorengenoemde bepalingen zijn de door de vervoerder aangewezen functionarissen belast. Hoewel deze met controle belaste functionarissen geen opsporingsbevoegdheid hebben, zijn zij wel bevoegd om aanwijzingen terzake van orde, rust, veiligheid of een goede bedrijfsgang te geven en reizigers die bepaalde overtredingen begaan uit vervoermiddelen te weren of te verwijderen en hun vervoerbewijs in te trekken. Tevens zijn zij bevoegd onder bepaalde omstandigheden tot inzage in de meegevoerde bagage. Met de opsporing van de bij de wet VOV strafbaar gestelde feiten zijn belast alle ambtenaren van gemeente of rijkspolitie en de speciaal door de minister van Verkeer en Waterstaat hiervoor aangewezen functionarissen. Deze functionarissen zijn bevoegd tot het opmaken van een proces-verbaal en worden op grond van de wet VOV beëdigd. Zij handelen op basis van een door de minister op te stellen ambtsinstructie. Helaas is evenwel deze ambtsinstructie thans nog niet beschikbaar gekomen. Teneinde nu te voorkomen, dat alle opsporingsambtenaren in het openbaar vervoer opnieuw beëdigd moeten worden, is in de wet de overgangsbepaling opgenomen, dat de functionarissen van de vervoerder die op het tijdstip van de in werking treding van de wet VOV zijn beëdigd op grond van de Spoorwegwet of op grond van de Wet Autovervoer Personen, geacht worden ook beëdigd te zijn op grond van de wet VOV. De gehele huidige regelgeving van publiekrechtelijke aard, zoals de wet en het besluit VOV, de Wet Autovervoer Personen en het UAP, zullen worden opgenomen in de Wet en het Besluit Personenvervoer. De privaatrechtelijke regeling op het gebied van het openbaar vervoer, thans nog opgenomen in de Wet Overeenkomst Wegvervoer en binnenkort in de WOBOP, zal in de toekomst deel gaan uitmaken van boek 8 van het Nieuw Burgerlijk Wetboek. De algemene voorwaarden van de KNVTO, gedeponeerd op 7 april 1981, zullen voor wat betreft het civielrechtelijk aansprakelijkheidsgedeelte (art. 1, 2, 3, 9, 17, 23 en 25) op het openbaar vervoer per bus, tram of metro van toepassing blijven.

Mr. H.C. van den Akker