

Aan : Gemeente Maastricht
Van : MuConsult
CC : Marijke Terpstra, gemeente Maastricht
Datum : 22 januari 2019
Betreft : Toelichting juridische status internationaal geregeld vervoer

Huidige regelgeving

Internationale lijnbussen worden binnen Europese wetgeving (1073/2009/EG) aangeduid als internationale passagiersvervoerdiensten als zijnde “geregeld vervoer”:

„geregeld vervoer”: vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of afgezet;

Deze definitie is gelijk aan die van openbaar vervoer, zoals gedefinieerd in de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000, [HTTPS://WETTEN.OVERHEID.NL/BWBR0011470/2019-01-01](https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2019-01-01)):

openbaar vervoer: ‘voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.’

Door deze gelijke definitie valt internationaal geregeld vervoer binnen de definitie van “Lijnbus” zoals beschreven in de Regeling Verkeerregels en Verkeerstekens die verwijst naar de WP2000. Daarmee mogen internationale lijnbussen in principe gebruik maken van alle bushaltes met een L3b-bord, zie figuur 1 en alle businfrastructuur. Het busstation aan de centrumzijde en alle bushaltes zijn daarmee vrij toegankelijk voor internationale bussen.



Figuur 1: Verkeersbord L3b

Voor het uitvoeren van internationaal geregeld vervoer is een vergunning verplicht. In Nederland wordt deze vergunning afgegeven door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, die deze taak heeft gedelegeerd aan het KIWA. Het is niet mogelijk om voorwaarden te stellen aan de vergunning, bijvoorbeeld door specifieke haltelocaties voor internationale lijnbussen voor te schrijven.

Herzieningsvoorstel 1073/2009/EG

De Europese Commissie heeft onlangs een voorstel gedaan om Verordening 1073/2009 te herzien, teneinde de markt voor (geregeld) busvervoer verder te openen. Deze herziening is nog niet van kracht en is mogelijk nog aan verandering onderhevig.

In het herzieningsvoorstel is opgenomen dat elke busvervoerder toegangsrechten krijgt tot busterminals met een omvang van meer dan 600m². Dat betekent dat ook internationale busvervoerders toegang kunnen vragen voor een busstation. Als er onvoldoende capaciteit is op het busstation, dan moet de beheerder een ‘vanuit economisch oogpunt haalbaar alternatief’ voorstellen.

Het huidige busstation voor het stads- en streekvervoer in Maastricht is groter dan 600m². Dat betekent dat (internationale) busvervoerders toegang zouden mogen krijgen tot het dit stads- en streekbusstation, maar daar is onvoldoende capaciteit voor internationale lijnbussen. Het nieuw te realiseren internationaal lijnbusstation aan de Meerssenerweg is te beschouwen als een ‘economisch haalbaar alternatief’ voor het reguliere busstation. In die zin anticipeert Maastricht op de implementatie van het herzieningsvoorstel en kiest daarmee op dit aspect voor een toekomstvast oplossing.

De begrippen in het herzieningsvoorstel laten nog veel ruimte voor interpretatie. Begrippen als busterminal, oppervlakte, economisch haalbaar alternatief zijn niet helder gedefinieerd, zie ook de kamerbrief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer¹. Mocht dit herzieningsvoorstel worden geïmplementeerd, wat op dit moment overigens niet zeker is, dan wordt genoemde bepaling relevant voor Maastricht.

¹ Kamerbrief over impactanalyse over de herziening van Verordening gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt touringcar- en autobusdiensten, Rijksoverheid (2018)