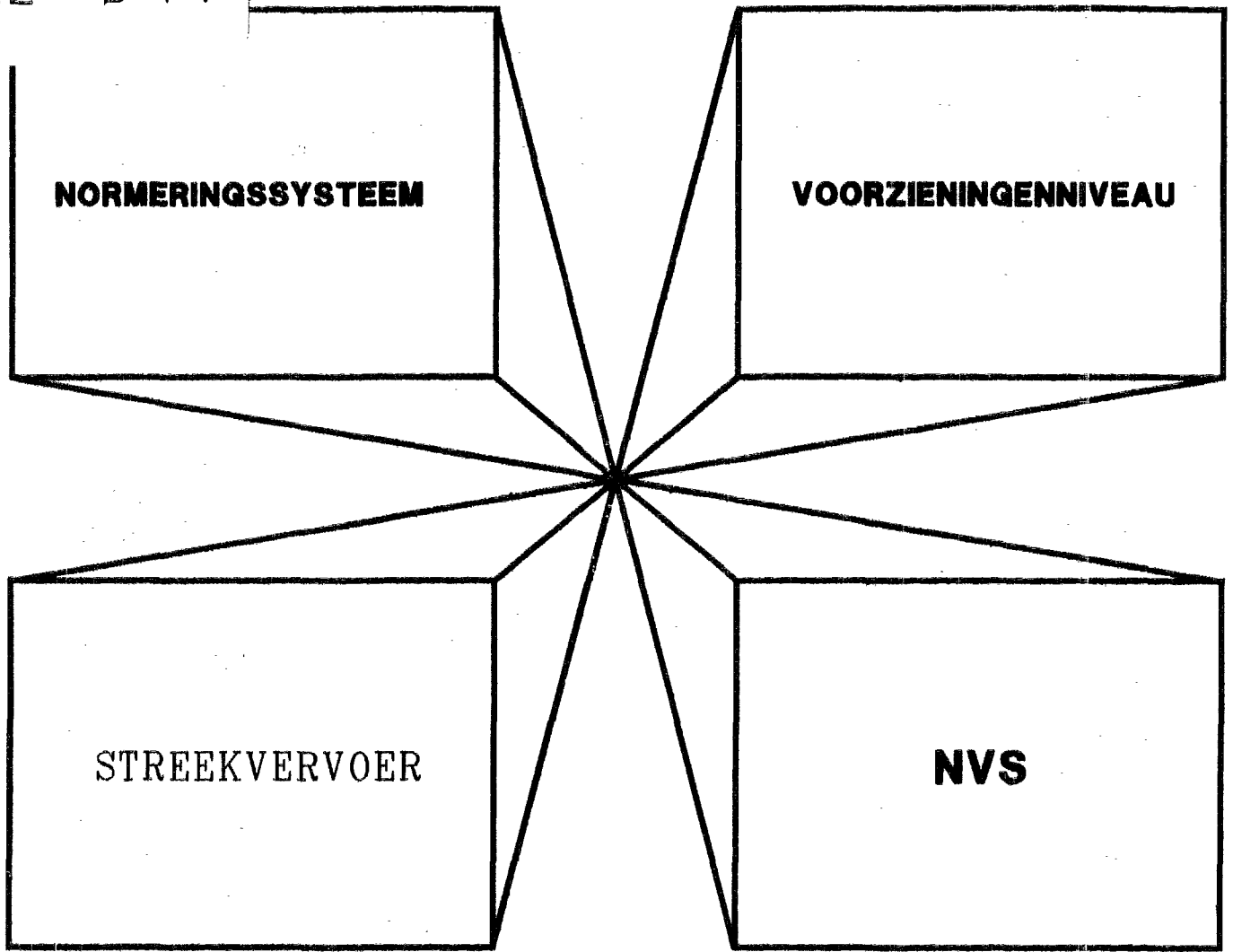


Z22 - b 77^{7e}



juni 1990

DIRECTORAAT-GENERAAL VOOR HET VERVOER

nr.: WJZ/V 020757

Regeling vaststelling
normeringssysteem
voorzieningenniveau
streekvervoer (NVS)
(geplaatst Staatscourant 55,
19 maart 1990)



de minister van verkeer en waterstaat

Gelet op de artikelen 32 en 33 van het Besluit personenvervoer (Stb.1987, 506);

Besluit:

Artikel 1

Het Normeringssysteem voorzieningenniveau streekvervoer (NVS) wordt vastgesteld overeenkomstig de bijlage die is opgenomen bij deze regeling.

Artikel 2

De Regeling vaststelling Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer (NVS) van 18 december 1987, nr. WJZ/V 726994 (Stcrt.1987, 248) wordt ingetrokken.

Artikel 3

Deze regeling treedt in werking met ingang van 27 mei 1990.

Artikel 4

Deze regeling kan worden aangehaald als : Regeling vaststelling Normeringssysteem voorzieningenniveau streekvervoer (NVS).

Deze regeling zal zonder de bijlage in de Staatscourant worden geplaatst. De bijlage ligt ter inzage ten kantore van de Directeur-Generaal voor het Vervoer.

's-Gravenhage, 5 maart 1990.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.R.H. Maij-Weggen.

Bijlage behorende bij de regeling van de Minister van Verkeer en Water-
staat van 5 maart 1990 , nr. WJZ/V 020757, Directoraat-Generaal
voor het Vervoer.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.R.H. Maij-Weggen.



NORMERINGSSYSTEEM VOORZIENINGENNIVEAU STREEKVERVOER (NVS)

Regels over de afstemming en vergoeding van het aanbod van interlokaal openbaar vervoer op het gebruik van dit vervoer.

HOOFDSTUK 1. Definities en toepassingsbereik

par. 1.1. Definities

Art.1. In deze regeling wordt verstaan onder:

absolute vervoerbreek: vervoerbreek groter dan 1

belbus: openbaar- vervoersysteem waarbij alleen een openbaar vervoerit wordt geboden indien tenminste één reiziger vantevoren heeft aangegeven daarvan gebruik te willen maken of zich bij een vaste halte meldt.

bundel: twee of meer lijnen of delen van lijnen die dezelfde relatie bedienen, tot uiting komend in het hebben van tenminste twee gezamenlijke halten met daartussen een gewogen gemiddelde dienstregelingstijd van tenminste 15 minuten over de betrokken lijnen. Onder een gezamenlijke halte wordt verstaan halten van twee of meer lijnen in elkaars onmiddellijke omgeving, waarbij in ieder geval een goede overstapmogelijkheid tussen die lijnen geboden kan worden.

Een lijn maakt geen deel uit van een bundel in de volgende gevallen:

- a. de lijn dient één of meer halten te hebben die meer dan 500 meter loopafstand van de dichtstbijzijnde halte van de andere lijn of lijnen zijn verwijderd, en over deze halte(n) dient zich een absolute vervoerbreek voor te doen.**
- b. het aandeel van het vervoer, afkomstig van alle halten van de lijn die meer dan 500 meter loopafstand van de dichtstbijzijnde halte van de andere lijn of lijnen van de bundel zijn verwijderd, bedraagt op het drukste punt van de bundel minimaal 75% van het totale vervoer op dat punt van de lijn.**

bundeleinde: einde van een bundel

dalperiode: de uren buiten de spitsperiode

daluur: klokuur liggend in een dalperiode

frequentie: het geboden voorzieningenniveau, uitgedrukt in het aantal ritten per tijdseenheid

frequentiebreek: verschil in frequentie tussen twee opeenvolgende klokuren

gemeenschappelijk vervoer: vervoer op twee of meer lijnen tussen alle halten van die lijnen die op niet meer dan 500 meter onderlinge loopafstand liggen

getalsnorm: de kwantitatieve relatie tussen de hoogste gesommeerde bezetting per lijnsegment en het tenminste te bieden aantal ritten (NVS-rit) c.g. het voor een rijksbijdrage in aanmerking komend aantal ritten (normrit)

klokuur: periode van 60 minuten beginnend op het hele uur

Koninginnedag: feestdag waarop een voorzieningenniveau in overeenstemming met de NVS-tabellen van art. 11 geboden dient te worden. Voor de vergoeding wordt deze dag beschouwd als een zaterdag.

lijn: openbaar vervoersdienst met in een dienstregeling gepubliceerde route en tijdschema. Lijnen die slechts een deel van de route van een andere lijn volgen (korte en lange slagen) worden als afzonderlijke lijnen beschouwd wanneer 4 of meer keer per dag wordt gereden. Dit wordt per richting bepaald.

lijnsegment: onderdeel van een lijn of bundel bepaald op vervoerkundige gronden teneinde daarop de getalsnorm toe te kunnen passen

middagspits: de voor elk lijnsegment afzonderlijk bepaalde periode van drie aaneengesloten klokuren tussen 12 en 19 uur met de hoogste bezetting in de drukste richting op een werkdag

normrit: rit die volgens de norm voor vergoeding in aanmerking komt

normtabel: tabel waarin de getalsnorm voor normritten wordt gegeven

nvs-rit: rit die volgens de norm in de dienstregeling moet zijn opgenomen

nvs-tabel: tabel waarin de getalsnorm voor nvs-ritten wordt gegeven

ochtendspits: de voor elk lijnsegment afzonderlijk bepaalde periode van twee aaneengesloten klokuren voor 12 uur met de hoogste bezetting in de drukste richting op een werkdag

regelmaat: het bieden van een hogere en of lagere frequentie in sommige klokuren dan op grond van de nvs-tabel gerechtvaardigd is met als doel de verschillen in frequentie te minimaliseren.

regelmaatperiode: periode waarin de bepalingen over de regelmaat van toepassing zijn

spitsperiode: ochtendspits, middagspits of zaterdagspitsen

spitsuur: klokuur liggend in een spitsperiode

tijddigging: de vertrektijden van elke rit binnen de periode waaraan deze is toegewezen

vervoerbreek: verhouding per lijn tussen het aantal in- en uitstappers enerzijds en het aantal doorgaande reizigers anderzijds in een vantevoren afgebakend geografisch gebied.

voorzieningenniveau: het aantal busritten dat voor reizigersvervoer openstaat

werkdag: maandag, dinsdag, woensdag, donderdag of vrijdag

zaterdagspits: de per lijnsegment en per richting bepaalde drie aaneengesloten klokuren op zaterdag voor 19 uur met de hoogste bezetting

zomerdienst: lijn die alleen binnen de zomerperiode (gedefinieerd als april tot en met oktober) rijdt

zondag: zondag plus de daaraan gelijkgestelde feestdagen, te weten: Nieuwjaarsdag, 2e Paasdag, Hemelvaartsdag, 2e Pinksterdag, 1e en 2e Kerstdag

par. 1.2. Toepassingsbereik

Art. 2

- a. deze regeling is van toepassing op het interlokale openbaar vervoer waarvoor dat door de Minister expliciet is aangegeven.
- b. deze regeling is in ieder geval niet van toepassing op het vervoer per trein en per buurtbus.
- c. de regeling is van toepassing op lokaal openbaar vervoer zoals bedoeld in artikel 39 van de Wet personenvervoer, tenzij door de Minister anders wordt bepaald.
- d. de Minister kan voorwaarden stellen voor het opnemen van interlokaal vervoer in deze regeling.
- e. indien op grond van een goedgekeurd wijzigingsvoorstel het voorzieningenniveau van het interlokale openbaar vervoer wordt aangepast wordt deze regeling voor het eerst toegepast op basis van de telgegevens uit het jaar volgend op het jaar van de wijziging, tenzij op basis van punt d. anders wordt bepaald.

HOOFDSTUK 2. Vaststelling lijnsegmenten voor lijndiensten en belbussen

par.2.1. Lijndiensten

Art.3.

- a. Voor de vaststelling van de lijnsegmenten moet de volgende procedure worden gevolgd:
1. bepaal de bundels.
 2. bepaal per lijn c.q. bundel per afgebakend geografisch gebied of er sprake is van een absolute vervoerbreek. In afgebakende geografische gebieden waarin lijnen beginnen of eindigen wordt per voortschrijdend traject van 500 meter bepaald of er sprake is van een absolute vervoerbreek. In dergelijke gebieden kan geen absolute vervoerbreek optreden in de eerste c.q. laatste 4 halten.
 3. de absolute vervoerbreken en begin- en eindpunten van lijnen en bundels leveren lijnsegmentgrenzen op. Bij absolute vervoerbreken is de halte in het betreffende afgebakende geografische gebied of het onder 2 bedoelde traject met het grootste aantal in- en uitstappers de bepalende halte voor de lijnsegmentgrens.
 4. landsgrenzen zijn ook lijnsegmentgrenzen. Bij grensoverschrijdende lijnen worden op het Nederlandse deel op bovenomschreven wijze lijnsegmentgrenzen bepaald. Op het buitenlandse deel wordt nog één lijnsegment bepaald tussen de grens en de eerste absolute vervoerbreek.
 5. van lijnsegmenten met een rijtijd van maximaal 10 minuten mag, indien één van de lijnsegmentgrenzen slechts gevormd wordt door een absolute vervoerbreek, deze lijnsegmentgrens vervallen; indien beide lijnsegmentgrenzen slechts gevormd worden door absolute vervoersbreken mag de lijnsegmentgrens met de kleinste vervoersbreek vervallen.
 6. indien lijnsegmenten zijn ontstaan met een rijtijd van meer dan 54 minuten worden deze lijnsegmenten gesplitst in het tussenliggende afgebakende geografische gebied met de grootste vervoerbreek, zodanig dat de rijtijden tussen de opeenvolgende lijnsegmentgrenzen meer dan 10 minuten en minder dan 54 minuten bedragen.
 7. tenminste eenmaal in de vijf jaar wordt de lijnsegmentindeling getoetst met behulp van recente vervoergegevens.
- b. op grond van exploitatieve redenen mag van de onder a. bepaalde lijnsegmentindeling worden afgeweken. De afwijking bedraagt maximaal 2 kilometer.
- c. de lijnsegmentindeling dient door het rijk goedgekeurd te worden.

par.2.2. Belbussen

Art.4. De lengte van een lijnsegment van een belbus is gelijk aan de rijtijd van het langste traject, met een maximum van 54 minuten. Indien het maximum van 54 minuten wordt overschreden, dan wordt een lijnsegmentgrens gelegd naar het inzicht van de vervoerder, waarbij geen lijnsegment van minder dan 10 minuten rijtijd mag ontstaan.

HOOFDSTUK 3. Tellingen voor lijndiensten en belbussen

par.3.1. Lijndiensten

Art.5.

- a. Op elk lijnsegment wordt geteld. Dit gebeurt in oktober/november gedurende 10 werkdagen buiten de herfstvacantie en 4 weekeinden.
- b. Het plan voor de tellingen van lijndiensten dient door het rijk goedgekeurd te worden.

Art.6. Per rit per lijnsegment wordt de hoogste bezetting vastgesteld. Deze bezettingen worden per uur gesommeerd. Voor buitenlandse lijnsegmenten is de bezetting op de grens maatgevend.

Art.7. Voor een uniforme toedeling van de ritten aan de klokuren wordt uitgegaan van het tijdstip waarop van de eerste halte binnen het lijnsegment volgens dienstregeling wordt vertrokken.

par.3.2. Belbussen

Art.8.

- a. Op elk lijnsegment wordt per rit het aantal reizigers vastgesteld. Dit gebeurt in oktober/november gedurende 10 werkdagen buiten de herfstvacantie en 4 weekeinden.
- b. Het plan voor de tellingen van belbussen dient door het rijk goedgekeurd te worden.

Art.9. Voor belbussen is het in artikel 7 bepaalde van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 4. Normering van het voorzieningenniveau van lijndiensten en belbussen

par.4.1. NVS-tabellen

Art.10. De NVS-tabellen worden toegepast per lijnsegment per dagsoort per richting. Bepalend voor de lijnsegmentindeling is het gestelde bij art. 3. Mede bepalend voor de in de NVS-tabellen gehanteerde getalsnormen is het gestelde bij artikel 5 en 8.

Art.11.a. In spitsperioden worden voor de vaststelling van het voorzieningenniveau in beide richtingen de volgende getalsnormen gehanteerd:

NVS-TABEL SPITSPERIODEN

som hoogste bezettingen c.q. aantal reizigers per uur per lijnsegment	tenminste te bieden aantal ritten per uur
8 - 34	1
35 - 134	2
135 - en meer	3 of 4

Art.11.b. In dalperioden worden voor de vaststelling van het voorzieningenniveau in beide richtingen de volgende getalsnormen gehanteerd:

NVS-TABEL DALPERIODEN

som hoogste bezettingen c.q. aantal reizigers per uur per lijnsegment	tenminste te bieden aantal ritten per uur
8 - 24	1
25 - 79	2
80 - en meer	3 of 4

Art.12. Bij een belbus wordt de normering toegepast op het totaal aantal in een klokuur op een lijnsegment vervoerde reizigers. Dat wil zeggen, op het eerste segment wordt de normering toegepast op het aantal instappers, op de volgende segmenten op het aantal instappers op dat segment plus de bezetting op het moment van binnenrijden van het betreffende lijnsegment.

Art.13.

- a. Voor toepassing van de tabellen in artikel 11 moeten, indien in enig klokuur het minimum van 8 reizigers niet wordt gehaald, de reizigersaantallen over dat uur en elk volgend uur worden gesommeerd tot het aantal van tenminste 8 reizigers is gehaald. In de periode gevormd door de betrokken uren is de normering van toepassing. De vervoerder beslist in welk uur van deze periode de rit wordt geboden. Voor de volgende klokuren moet, indien van toepassing, opnieuw begonnen worden met sommeren.
- b. Indien toepassing van de nvs-tabellen voor een klokuur leidt tot 1 of meer ritten per uur mag dit aantal ritten niet verhoogd worden door toepassing van artikel 13a.

Art.14. Als aanvullende voorwaarden bij artikel 11 gelden:

- a. in de daluren dient elke reiziger in principe een zitplaats te hebben
- b. zowel in de daluren als in de spitsperioden dient elke reiziger onder te voorziene omstandigheden een plaats te hebben.

par.4.2. Vroege ochtendritten en late avondritten**Art.15.**

- a. In afwijking van de tabellen in artikel 11 geldt voor de eerste rit per dag, dat deze gereden moet worden indien er tenminste 4 reizigers zijn geteld en als er in het betreffende klokuur geen andere rit wordt geboden.
- b. het bepaalde in artikel 13.a. en 13.b. is van overeenkomstige toepassing.

Art.16.

- a. In afwijking van de tabellen in artikel 11 geldt voor de laatste rit per dag, dat deze gereden moet worden indien er tenminste 4 reizigers zijn geteld en als er in het betreffende klokuur geen andere rit wordt geboden.
- b. Indien het aantal van 4 reizigers in het onder a. bedoelde klokuur niet wordt gehaald moeten de reizigersaantallen over dat en elk vorig uur worden gesommeerd tot een aantal van tenminste 4 reizigers is gehaald. In de periode gevormd door de betrokken uren moet dan een rit geboden worden. De vervoerder beslist in welk uur van deze periode de rit wordt geboden.
- c. Het gestelde in artikel 13.b. is van overeenkomstige toepassing.
- d. Artikel 16.a,b en c. zijn op werkdagen van toepassing in de periode tussen de middagspits en het einde van de dienst, en op zaterdag en zondagen.

par.4.3. Regelmaat

Art.17.

- a. wanneer toepassing van de tabellen van artikel 11 leidt tot tot een lagere frequentie in een spitsuur dan in een aansluitend daluur wordt, in afwijking van art. 11, in het betreffende spitsuur de frequentie verhoogd tot de frequentie van dat daluur is bereikt.
- b. wanneer de frequentie in de middelste klokuren van de middagen en zaterdagspits lager is dan de frequentie in de beide aanliggende klokuren wordt de frequentie in deze uren verhoogd tot de laagste frequentie van de aansluitende uren is bereikt. Uitgangspunt hierbij zijn de frequenties na toepassing van artikel 17.a.
- c. toepassing van artikel 17.a. en 17.b. is slechts toegestaan wanneer hierdoor het aantal frequentiebreuken vermindert.

Art. 18.

- a. uitgangspunt voor de bepalingen omtrent de regelmaat is het minimaal te bieden voorzieningenniveau na toepassing van artikel 10 t/m 17, met dien verstande dat waar de NVS-tabel 3 of 4 ritten per uur aangeeft uit wordt gegaan van 4 ritten.
- b. het aantal in frequentie te verhogen of verlagen klokuren is afhankelijk van de lengte van de regelmaatperiode. Maximaal mag dit aantal de helft bedragen van het aantal uren waaruit de regelmaatperiode bestaat.
- c. de frequentie van de betreffende klokuren wordt verhoogd tot dezelfde frequentie is bereikt als de laagste van de twee aansluitende klokuren of verlaagd worden tot dezelfde frequentie is bereikt als de hoogste van de twee aansluitende klokuren.
- d. het verhogen en of verlagen van de frequentie zoals onder b. beschreven is slechts toegestaan onder de volgende voorwaarden:
 - door het in frequentie verhogen en of verlagen van de klokuren dient het aantal frequentiebreuken gedurende de gehele exploitatieperiode te verminderen.
 - de lengte van de regelmaatsperiode dient minimaal 2 uur te bedragen.
 - maximaal mogen er 2 aansluitende klokuren in frequentie worden verhoogd of verlaagd.
 - de regelmaatperiode dient minimaal het volgende aantal uren met minimaal een uurdienst te hebben:
 - * bij een regelmaatperiode korter dan 6 uren: de lengte van de regelmaatperiode minus 1.
 - * bij een langere regelmaatperiode: de lengte van de regelmaatperiode minus 2.
- e. wanneer regelmaat in de dienstregeling, met inachtnaam van art. 18b. en c. door verschillende combinaties van in frequentie verhogen en of verlagen van uren kan worden bereikt wordt een keuze gemaakt door deze combinaties achtereenvolgens te toetsen op de volgende criteria:

1. grootste vermindering van het aantal frequentiebreuken
 2. kleinste wijziging in het aantal te bieden ritten in de regelmaatperiode
 3. verhogen van frequentie gaat boven verlagen.
- f. de bepalingen omtrent de regelmaat gelden voor de volgende perioden:
- op werkdagen: * tussen de ochtend- en de middagspits
* na de middagspits tot 19 uur.
 - op zaterdagen: * van 8 uur tot de aanvang van de spitsperiode
* tussen de spitsperioden
* na de spitsperiode tot 19 uur
 - op zondagen van aanvang dienst tot 13 uur en van 13 uur tot 19 uur.
- g. 's avonds na 19 uur wordt de frequentie van een klokuur verlaagd tot de hoogste frequentie van de aansluitende uren is bereikt, met dien verstande dat:
- de frequentie niet lager mag worden dan eenmaal per uur, en
 - maximaal 2 aansluitende klokuren in frequentie worden verlaagd.

Art.19. Toepassing van artikel 17 en 18 is slechts toegestaan wanneer de in frequentie te verhogen klokuren een bezetting van minimaal 4 reizigers kennen.

par. 4.4. Tijdigging en spreiding van de ritten

Art.20. Binnen een aantal voorwaarden is de vervoerder vrij de tijdigging te bepalen van de ritten waarin de rit volgens toepassing van de procedure tot nu toe moet worden uitgevoerd. De voorwaarden zijn:

- a. indien 1 rit per uur geboden moet worden, mag het interval tussen de ritten niet minder dan 30 en niet meer dan 90 minuten bedragen;
- b. indien 2 ritten per uur geboden moeten worden, mag het interval tussen de ritten niet minder dan 15 en niet meer dan 60 minuten bedragen;
- c. indien 3 of 4 ritten per uur geboden moeten worden, mag het interval tussen de ritten niet minder dan 10 en niet meer dan 30 minuten zijn.
- d. toepassing van voorwaarden a t/m c mag niet tot gevolg hebben dat er in totaal minder ritten worden geboden dan uit de nvs-tabellen van art. 11 volgt.
- e. voor de periode na 19 uur geldt dat toepassing van voorwaarden a t/m c niet tot gevolg mag hebben dat ritten in een ander klokuur worden geboden dan waarin ze volgens de nvs-tabellen van art. 11 geboden dienen te worden.

Art.21. Van het bepaalde in artikel 20.b. en 20.c. kan op verzoek van de vervoerder worden afgeweken wanneer:

- reeds geboden ritten een bezetting kennen van minder dan 8 reizigers, of
- de vervoerder aannemelijk maakt dat spreiding van de ritten over het uur geen 8 of meer reizigers per nieuw te bieden rit

- oplevert, of
- als gevolg van de toepassing van art 20.b. resp. 20.c. -
uitgaande van de inzet van standaardmaterieel - meer ritten
gereden moeten worden dan cf. art. 23 voor vergoeding in
aanmerking komen, of
 - toepassing van artikel 20.b. en 20.c. tot gevolg zou hebben dat
ritten op het gehele lijnsegment zouden samenvallen met reeds
op een andere lijn geboden ritten.

Hoofdstuk 5. Normering van lijnsegmenten met lage frequentie

Art.22. Indien toepassing van artikel 10 tot en met 19 heeft geleid tot een aantal ritten van minder dan 7 per richting op een dag, moeten om het werkelijk te bieden aantal ritten te bepalen de volgende stappen worden genomen:

- a. verlaag in de nvs-tabellen van artikel 11 de minimumnorm voor 1 rit per uur van 8 naar 4 reizigers;
- b. bepaal het aantal ritten dat volgens de nu ontstane tabellen inclusief de sommeringsbepaling (art. 13) de regelmaatbepaling (art. 18) per dag geboden zouden moeten worden.
- c. pas de volgende tabel toe:

som hoogste bezettingen c.q. aantal reizigers per dag per lijnsegment per richting	tenminste te bieden aantal ritten per dag per richting
< 12	0
12 - 24	4
25 - 40	5
41 - 48	6
49 of meer	7

- d. het aantal ritten dat volgt uit toepassing van artikel 22 c. is bepalend voor het te bieden voorzieningenniveau, tenzij het aantal ritten dat volgt uit toepassing van artikel 22 b. 3 of meer ritten kleiner is dan het aantal ritten volgend uit artikel 22 c. In dat geval dient het aantal ritten volgend uit artikel b. geboden te worden.
- e. voor de verdeling van de ritten geldt de volgende periode-indeling:

aanvang dienst	-	19 uur
19 uur	-	einde dienst.

De verdeling van de ritten over de perioden en de tijdligging binnen een periode kunnen door de vervoerder worden bepaald onder de volgende voorwaarden:

- indien in een periode een rit een bezetting heeft van tenminste 4 reizigers moet in die periode een rit geboden worden;
- ritten met een bezetting van 8 reizigers of meer mogen niet naar een ander klokuur worden verschoven.

HOOFDSTUK 6. Vergoeding voor het te bieden voorzieningenniveau

par. 6.1. Normtabellen

Art.23. Basis voor de vergoeding voor het te bieden voorzieningenniveau zijn de hieronder weergegeven tabellen die per lijnsegment, dagsoort en richting worden toegepast. Bepalend voor de lijnsegmentindeling is hierbij het gestelde onder art. 3. Mede bepalend voor de in de normtabellen gehanteerde getalsnormen is het gestelde bij artikel 5 en 8.

a. **NORMTABEL SPITSPERIODEN**

som hoogste bezettingen c.q. aantal reizigers per uur per lijnsegment	aantal door het rijk vergoede ritten per uur
8 - 34	1
35 - 84	2
85 - 134	3
135 - 179	4
180 - 224	5
225 - 269	6
270 - 314	7
315 - 359	8
360 - 404	9
405 - 449	10
etc.	

b. **NORMTABEL DALPERIODEN**

som hoogste bezettingen c.q. aantal reizigers per uur per lijnsegment	aantal door het rijk vergoede ritten per uur
8 - 24	1
25 - 49	2
50 - 79	3
80 - 109	4
110 - 139	5
140 - 174	6
175 - 209	7
210 - 244	8
245 - 279	9
280 - 314	10
etc.	

Art.24.

De ritten die op basis van art. 13 t/m 21 extra gereden dienen te worden ten opzichte van de situatie waarin alleen de nvs-tabel volgens artikel 11 wordt toegepast, komen voor vergoeding in aanmerking.

par. 6.2. Vergoeding van lijnsegmenten met lage frequentie

Art.25.

a. wanneer bij artikel 22.d. blijkt dat het aantal ritten dat volgt uit de toepassing van artikel 22.c. bepalend is voor het te bieden voorzieningenniveau geldt voor de vergoeding de volgende tabel:

som hoogste bezettingen c.q. aantal reizigers per dag per lijnsegment	aantal door het rijk vergoede ritten per dag
4 - 7	1 *
8 - 11	2 *
12 - 24	4
25 - 40	5
41 - 48	6
49 en meer	7

* deze vergoeding wordt alleen verstrekt wanneer er een vervoervoorziening wordt geboden.

b. wanneer bij artikel 22.d. blijkt dat het aantal ritten dat volgt uit toepassing van artikel 22.b. bepalend is voor het te bieden voorzieningenniveau gelden de normtabellen van art. 23.

HOOFDSTUK 7. Overige bepalingen

par.7.1. Dienstregelingen geldig voor minder dan één jaar

Art.26.

- a. Een dienstregeling geldig voor minder dan één jaar moet worden bepaald aan de hand van bezettingscijfers van de periode waarin de dienstregeling zal gelden. Deze cijfers dienen het gemiddelde beeld weer te geven van de bezetting gedurende de geldigheidsperiode van de dienstregeling.
- b. Het plan voor de tellingen van dienstregelingen geldig voor minder dan één jaar dient door het rijk goedgekeurd te worden.

Art.27. Het gestelde onder artikel 10 t/m 22 is ook van toepassing voor dienstregelingen geldig voor minder dan één jaar.

Art.28. Voor de vergoeding van dienstregelingen geldig voor minder dan één jaar geldt het volgende:

- de volgens art. 23 t/m 25 vastgestelde vergoeding wordt niet aangepast wanneer de dienstregeling langer dan 9 maanden geldig is;
- voor zomerdiensten wordt de vergoeding vastgesteld volgens art. 23 t/m 25, rekening houdend met de geldigheidsperiode van de dienstregeling.

par.7.2. Tijdschema toepassing normering

Art.29. Het tijdschema voor de toepassing van de normering ten behoeve van de dienstregeling is opgenomen in het tijdschema voor de vaststelling en goedkeuring van de dienstregeling.

