

(42. 4.)

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG.

(Ingezonden bij brief van 9/10 Mei 1917.)

De overweging van het Verslag heeft er toe geleid de bij schrijven van 28 Februari/17 Maart j.l. ingediende Nota van Wijziging te vervangen door eene nieuwe, welke in het onderstaande voor zooveel noodig wordt toegelicht.

De eerste ondergeteekende is gaarne bereid rekening te houden met den wensch der Commissie van Rapporteurs, dat het concessie-voorschrift een eenigszins anderen vorm erlange en meer voorop worde gesteld. Naar zijne meening behoort het artikel gesplitst te worden in twee, waarvan het eerste den administratieven regel geeft, dat concessie is vereischt, het tweede de verbodsbepaling tegen het exploiteeren zonder concessie bevat. Deze bepalingen kunnen als artikelen 1*b* en 1*c* volgen op artikel 1*a*, doch moeten, naar de eerste ondergeteekende meent, niet daaraan voorafgaan. Invloed op de redactie van dit artikel toch hebben zij niet, daar artikel 1*a* niet van concessie spreekt. Omgekeerd echter heeft artikel 1*a* invloed op de redactie van de concessiebepalingen. Immers indien concessie wordt geeischt voor locaalspoorwegen en voor tramwegen, dient omschreven te zijn, wat men daaronder verstaat. Artikel 1*a*, dat de omschrijving geeft, behoort dus vooraf te gaan. Herinnerd zij, dat evenzoo de Telegraaf- en Telefoonwet 1904 (*Staatsblad* n^o. 7) in het eerste artikel de telegrafien en telefonen omschrijft en in het tweede het concessie-voorschrift geeft.

De eerste ondergeteekende acht het minder gewenscht elders in een afzonderlijk artikel te plaatsen hetgeen omtrent de personeelbelangen wordt voorgeschreven. Aan het voorschrift, dat concessie vereischt is, kan eene bepaling omtrent den inhoud der concessie toch gevoegelijk worden gepaard. Evenzoo vereenigt de Telegraaf- en Telefoonwet 1904 (*Staatsblad* n^o. 7) in artikel 2 den concessie-eisch met bepaling van den inhoud, ook wat betreft de personeelzaken. De meest juiste volgorde schijnt aldus verkregen, dat artikel 1*a* de noodige definities geeft, de artikelen 1*b* en 1*c* de concessieregeling, de artikelen 1, 2, 2*bis*, 3 en 4 aanduiden, welke de verhouding is van de spoorwegwetgeving en van de lagere besturen tot de spoorwegen, die geen hoofdspoorwegen zijn, waarna de straf- en verdere uitvoeringsbepalingen volgen.

Vermelding van aanleg naast uitoefening van dienst geeft, naar het den eersten ondergeteekende voorkomt, geen genoegzame aanleiding om ook den considerans en het intitulé der wet van 1900 in denzelfden geest aan te vullen. Bemoeiing met uitoefening van den dienst onderstelt toch van zelve voorschriften omtrent deugdelijken aanleg. Bedacht worde ook, dat een voorname taak der wet blijft de spoorwegwet van 1875 aan te passen aan de spoorwegen met beperkte snelheid. Dit karakter van aanpassingswet blijve in overeenkomst van considerans tot uiting komen. Terwijl dan ook van de voorafgegane wetten die van 11 October 1878 (*Staatsblad* n^o. 124) in haren considerans ook aanleg noemde, bepaalde de wet van 28 October 1889 (*Staatsblad* n^o. 146) zich weder tot dienst en gebruik. Ware het bovendien wel juist te verklaren, dat het noodig is den aanleg „nader” te regelen?

Tegen wijziging van het vroegere artikel 2*bis* (thans artikel 1*b*), vierde lid, zoodanig, dat het concessie-beginsel voor buitenlandsche lijnen, die Nederlandsch gebied raken, wordt gehandhaafd, heeft de ondergeteekende geen bezwaar. Voor de redactie is een der inmiddels ingekomen amendementen van den heer VISSER VAN IJZENDOORN in hoofdzaak gevolgd.

Een ander deel dier amendementen wordt gaarne overgenomen in de thans nader voorgestelde vereenvoudiging van artikel 1*a*, waartoe de eerste ondergeteekende bereids het voornemen

had opgevat naar aanleiding van eene bij het mondeling overleg gemaakte opmerking, welke het eenigszins ingewikkelde van het laatste lid in het licht stelde. Deze bepaling, die beoogde in bijzondere gevallen de maximum-snelheid voor tramwegen te doen opvoeren tot 45 K.M., had aanvankelijk meer beteekenis tegenover het uniforme maximum van 30 K.M. volgens het oorspronkelijk wetsontwerp. Sedert echter in het gewijzigd ontwerp het bepalen van het maximum voor elken tramweg afzonderlijk binnen de grens van 35 K.M. werd opgedragen aan den Minister, zal zijn verrichting bij toepassing van de hoofdbepaling volkomen dezelfde zijn als bij gebruikmaking van het laatste lid. In beide gevallen zal de keuze van het maximum zich gronden op de overweging, dat de tramweg daarvoor deugdelijk is ingericht. De eerste ondergeteekende meent daarom, dat aan een afzonderlijk voorschrift als van het laatste lid geen genoegzame behoefte meer bestaat. Samen-smelting met letter *b* van het eerste lid wordt derhalve voorgesteld, hetgeen de aldaar en in het tweede lid genoemde grens van 35 op 45 K.M. doet brengen, terwijl letter *a* van van het eerste lid overeenkomstige wijziging ondergaat. Dit laatste schijnt zonder bezwaar te kunnen geschieden, nu de afscheiding tusschen locaalspoorwegen en tramwegen door toevoeging van de letters *b* en *c* aan het laatste lid van artikel 2 minder scherp is geworden dan te voren.

Nadat in de Memorie van Toelichting (bladz. 2) melding was gemaakt van het onmiskenbare feit, dat de benamingen „locaalspoorwegen” en „tramwegen” burgerrecht hebben, verkregen, verklaarde het Voorloopig Verslag (bladz. 5), dat men zich met opneming van deze benamingen in de wet vrij algemeen kon vereenigen. Het heeft daarom den eersten ondergeteekende eenigszins bevreemd thans steun te zien verleend aan den wensch der Nederlandsche Vereeniging voor Locaalspoorwegen en Tramwegen, dat intercommunale tramwegen voortaan „buurtspoorweg” zouden heeten, ten einde den naam „tramweg” alleen voor stadstrams te behouden, waarbij dan de trams binnen ééne gemeente, die niet alleen personen, maar ook goederen vervoeren, en dientengevolge niet met stadstrams worden gelijkgesteld, eveneens „buurtspoorwegen” zouden zijn. De Vereeniging vreest, blijkens haar schrijven van 3 Juni 1915 (bladz. 3), dat het gebruiken van denzelfden naam voor intercommunale en stadstrams van invloed zal zijn op de te treffen regelingen. Deze vrees zou, naar de eerste ondergeteekende meent, eenigszins begrijpelijker zijn, als het geven van regels voor beiderlei soort tramwegen ware opgedragen aan een en hetzelfde gezag, hetgeen echter niet het geval is. Bovendien had de vrees, ware zij gegrond, reeds lang moeten zijn bewaarheid, daar de gewraakte benaming immers in de reglementen ter uitvoering van de wet van 1900 is toegepast. Nimmer echter is de klacht vernomen, dat de benaming invloed zou hebben gehad op den inhoud van het Tramwegreglement 1902. Wezenlijk nut van de begeerde verandering is dan ook niet aangetoond, en zij zou ingaan tegen ons taalgebruik, dat zich nu eenmaal door geen wetsduiding laat dwingen.

Erkend kan worden, dat niet alle intercommunale tramwegen van gelijke beteekenis zijn. Er zijn enkele grootere, voor welke de benaming „buurtspoorweg” wellicht niet zou misstaan. Andere daarentegen behooren niet meer dan „tramweg” genoemd te worden. Mocht men dus wenschen de benaming tweeledig („buurtspoorwegen of tramwegen”) te maken, dan zou daartegen bij den eersten ondergeteekende geen bedenking zijn.

Gaarne wordt voldaan aan den wensch, dat in de letters *b* en *c* van artikel 2, laatste lid, de woorden „in hoeverre en op welke wijze” worden vervangen door „de wijze, waarop”.

De beschouwing der Commissie omtrent vestiging van het bouwverbod van de artikelen 36 e.v. der Spoorwegwet op niet ter onteigening aangewezen gronden leidt tot de opmerking, dat de vraag, of hierin al dan niet eene onbillijkheid is gelegen, niet beperkt is tot de Spoorwegwet. Zij doet zich in het algemeen voor, zoo dikwijls eene politiebepaling van wet of verordening, al dan niet in verband met den aanleg van

eenig werk, den eigenaar meer dan te voren in zijn vrij genot komt beperken. De Regeering meent derhalve thans zich haar oordeel omtrent dit punt te moeten voorbehouden.

De eerste ondergeteekende meent, dat de aangelegenheid, die de Commissie onder artikel VII zou willen regelen door aanvulling van artikel 5, laatste lid, beter dan in de wet voorziening kan vinden in het Tramwegreglement. Wordt aldaar niet alleen het aanleggen, maar ook het hebben van beplanting binnen het profiel van vrije ruimte verboden, dan behoeft geen moeilijkheid gevreesd te worden. Deze oplossing verdient ook daarom de voorkeur, omdat het niet raadzaam ware af te wijken van ettelijke gelijklopende wetsbepalingen, zooals artikel 3 der wet van 28 Februari 1891 (*Staatsblad* n^o. 69) op de Rijkswaterstaatswerken, artikel 14 der Keurenwet van 1895 (*Staatsblad* n^o. 139), artikel 44 der algemeene Waterstaatswet van 1900 (*Staatsblad* n^o. 176), artikel 1, punt 3, der Bevoegdhedenwet van 1902 (*Staatsblad* n^o. 54), artikel 22 der Motor- en Rijwielwet (hetzelfde korter geformuleerd in artikel 180 der gemeentewet en artikel 46, eerste lid, der Woningwet). Bij deze bepalingen deed de ervaring de gevreesde leemte niet kennen.

De vragen, welke de Commissie ten slotte stelt omtrent de gevolgen, die het wetsvoorstel zal hebben voor de tegenwoordige vereenvoudigde locaalspoorwegen, schijnen reeds niet meer geheel te passen bij den inhoud van het wetsontwerp, zooals dit kwam te luiden ingevolge de vorige Nota van Wijziging. Op grond van het aanvankelijk voorstel, en ook nog van het gewijzigd ontwerp van wet, welke beide rekening hielden met van vroeger bekende inzichten der belanghebbende ondernemingen, kon inderdaad worden gezegd, dat voor bedoelde spoorwegen belangrijke verandering *zal* komen, doordien zij ten deele tot de gewone tramwegen *zullen* overgaan. Nu echter belanghebbenden het van rechtswege intreden van die verandering niet meer bleken te begeeren en veeleer de mogelijkheid om het bestaande te behouden verkiezen, is bij het thans aangeboden nader gewijzigd wetsontwerp een andere weg ingeslagen. Letter *b* van het nieuwe laatste lid, dat aan artikel 2 zal worden toegevoegd, zal gelegenheid geven voor ondernemingen, die dit wenschen, een vervoersrecht in den geest van het Vereenvoudigd Locaalspoorwegreglement 1902 te doen gelden. Het is dus allerminst zeker, dat bestaande lijnen van karakter *zullen* veranderen.

Afgezien van eenige lijnen, die door hoofdspoorwegondernemingen worden geëxploiteerd en waarvoor dus reeds daarom het vraagstuk van minder belang was ¹⁾, vindt genoemd reglement thans toepassing ten aanzien van de lijnen op de Zuidhollandsche en Zeeuwsche eilanden der Rotterdamsche Tramwegmaatschappij, de lijnen in het Westland van de Westlandsche Stoomtramwegmaatschappij, de lijnen Middelburg—Domburg en Koudekerke—Vlissingen der Maatschappij „Stoomtram Walcheren”, de lijn Amsterdam—Haarlem—Zandvoort, geëxploiteerd door de Electriche Spoorwegmaatschappij, de lijn Nijmegen—Venlo der Maatschappij „Maasbuurtspoorweg” en het net in Zeeuwsch-Vlaanderen, voor zoover voltooid, van de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramwegmaatschappij. De wenschen, door de betrokken vereeniging in den laatsten tijd geuit, doen verwachten, dat deze ondernemingen elke voor zich handhaving van den bestaanden toestand zullen begeeren.

Is dus wezenlijke verandering in bestaande toestanden minder dan te voren waarschijnlijk, het wetsontwerp blijft niettemin ook op dit punt praktisch nut brengen, en de eerste ondergeteekende grijpt gaarne de gelegenheid aan dit, aan de hand van de voornaamste verschilpunten tusschen vereenvoudigde locaalspoorwegen en tramwegen, nader uiteen te zetten, daarbij voor zooveel noodig verwijzende naar den meermalen genoemden arbeid van den heer GERLINGS.

¹⁾ Dit zijn de lijnen Egmond—Alkmaar—Bergen, Alkmaar—Zijpe—Schagen, Wognum—Schagen, van Ewijcksluis—Schagen, Denekamp—Oldenzaal—grens, alle bij H.S.M., Gouda—Schoonhoven bij S.S. en Nunspeet—Hattem (met zijtak Wezep—Zande) bij N.C.S.

Verhooging van de maximum-snelheid op een tramweg boven 20 K.M. doet dezen tot dusverre verhuizen van artikel 2 naar artikel 1 der wet van 1900, en doet in beginsel ettelijke artikelen der Spoorwegwet van 1875 van toepassing worden, behoudens mogelijkheid van afwijking voor sommige dezer.

Volgens artikel 3 in verband met artikel 27 der wet van 1875 bestaat op hoofdspoorwegen geen vrijheid voor de ondernemers om bij regeling van de voorwaarden van het vervoer en de verantwoordelijkheid voor verlies, vertraagde bezorging of beschadiging van goederen naar eigen inzichten te handelen, doch zijn zij gebonden aan regeling bij algemeenen maatregel van bestuur. Daar afwijking van artikel 3 niet is toegelaten, zijn dus de ondernemers op vereenvoudigde locaalspoorwegen in zake verantwoordelijkheid voor goederenvervoer gebonden, terwijl krachtens artikel 27 eene regeling van vervoersvoorwaarden, zij het met afwijking van die der hoofdspoorwegen, eveneens moest worden gegeven. Voor tramwegen daarentegen bestaat vrijheid in zake vaststelling van vervoersvoorwaarden, en wordt de verantwoordelijkheid beheerscht door het gemeene recht.

Aan de artikelen 13—15 der wet van 1875 ontleent het Rijkstoezicht strenge bevoegdheden in zake het geven en doen nakomen van bevelen tot herstelling en vernieuwing van werken en materieel. Deze gelden onverminderd voor vereenvoudigde locaalspoorwegen. Voor tramwegen zijn deze artikelen niet van toepassing, en werd enkel krachtens artikel 2, laatste lid, der wet van 1900, op uitteraard eenvoudiger wijze, het veilig verkeer verzekerd.

Volgens artikel 28 der wet van 1875, waarvan afwijking niet is toegelaten, zijn de tarieven der vereenvoudigde locaalspoorwegen onderworpen aan ministerieele goedkeuring. Voor tramwegen stelt de wet dezen eisch niet.

Bij artikel 31 der wet van 1875, hetwelk inhoudt de algemeene verplichting tot vervoer volgens de vastgestelde voorwaarden en goedgekeurde tarieven, en de daarnevens toegelaten verlagingen doet gelden voor iedereen, is weliswaar afwijking toegelaten, doch de voor vereenvoudigde locaalspoorwegen toe gepaste tempering kon zich uitteraard niet uitstreken tot het doorgaand vervoer tusschen deze spoorwegen eenerzijds en de hoofdspoorwegen anderzijds. Voor tramwegen bestaat bedoelde onbegrensde verplichting niet, en laat de wet vrijheid de vrachtprijzen naar behoefte te regelen.

Op gelijke wijze als bij artikel 31 moesten de verplichtingen omtrent doorgaand verkeer, bedoeld in artikel 32 der wet van 1875, voor de vereenvoudigde locaalspoorwegen gehandhaafd worden ter wille van doorgaand verkeer met hoofdspoorwegen.

Moet derhalve tot dusverre verhooging van de wettelijke maximum-snelheid voor een tramweg leiden tot ingrijpende administratieve gevolgen, het voorstel bedoelt dezen band te verbreken. De technische vraag van verhooging van maximum-snelheid tot de nieuwe wettelijke grens zal voortaan op grond van zuiver technische overwegingen beslissing kunnen vinden. Omgekeerd zal wijziging van het samenstel van administratieve regelen in aanmerking kunnen komen los van de snelheidsvraag. Wijzigingen op beide punten tegelijk zullen als tot dusverre gepaard kunnen, maar niet meer moeten gaan. Aldus zal, naar de eerste ondergeteekende meent, beter dan tevoren gelegenheid bestaan om op elken tramweg den dienst zooveel mogelijk te doen beantwoorden aan de eigenaardige behoeften van de doorsneden streek.

Nevens de nadere Nota van Wijziging, welke die, ingezonden bij brief van 28 Februari/17 Maart j.l., vervangt, worden een nader gewijzigd wetsontwerp en de gevraagde bijlagen hierbij overgelegd.

De Minister van Waterstaat,
C. LELY.

De Minister van Justitie,
B. ORT.