

204. 1.

KONINKLIJKE BOODSCHAP.

*Aan**de Tweede Kamer der Staten-Generaal.*

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet tot wijziging van de Locaalspoor- en Tramwegwet.

De toelichtende memorie, die het wetsontwerp vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.

En hiermede bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

Het Loo, den 8 Juli 1922.

WILHELMINA.

204. 2.

ONTWERP VAN WET.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat wijziging van de Locaalspoor- en Tramwegwet wenschelijk is;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedgevonden en verstaan bij deze:

Eenig artikel.

Het tweede lid van artikel 8 der Locaalspoor- en Tramwegwet wordt gelezen als volgt:

„(2) Met die spoorwegen kunnen door Ons, den Raad van State gehoord, worden gelijk gesteld spoorwegen of spoorweggedeelten, waarop in hoofdzaak geen ander dan zoodanig vervoer plaats heeft, of welke uit anderen hoofde niet van aanmerkelijke beteekenis zijn voor het doorgaand verkeer.”

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven,

De Minister van Waterstaat,

204. 3.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

De in en na den oorlogstijd ontstane omstandigheden hebben instandhouding van paardentramwegen bemoeilijkt, vooral omdat de kosten van aanschaffing en onderhoud van de trekkracht hoog werden. In den laatsten tijd hebben twee ondernemingen, de Tramwegmaatschappij Groningen—Paterswolde—Eelde en de Amsterdamsche gemeentetram voor de lijn Amsterdam—Sloten, de paardentrekkracht vervangen door autotractie om aldus de houdbaarheid van het bedrijf te verzekeren.

De voor de tramrijtuigen gespannen vrachtautomobiel heeft gewone wielen en is niet door radkransen gebonden aan rijden uitsluitend op de spoorstaven. Zoolang dit trekvoertuig los van de tramrijtuigen wordt voortbewogen, zijn daarop volgens art. 1, onder 1^o, van de Motor- en Rijwielwet deze wet en het Motor- en Rijwielreglement van toepassing. Zoodra het echter aan de tramrijtuigen is gekoppeld, kan het, al loopen zijne wielen bij gebreke van radkransen niet in of op de spoorstaven, niet anders dan langs de spoorstaven worden voortbewogen. Daar genoemde wetsbepaling onder motorrijtuigen bepaaldelijk verstaat die, welke bestemd zijn om „anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen”, zal het trekvoertuig, zoolang het zijne bestemming vervult om met de tramrijtuigen langs spoorstaven te worden voortbewogen, niet zijn onderworpen aan de wetgeving op motorrijtuigen, doch met die rijtuigen vormen een trein op een spoorweg in den zin der spoorwegwetgeving.

De vervanging van dierlijke door mechanische trekkracht heeft dus dit gevolg, dat zulk eene onderneming niet meer als paardentramweg beheerscht blijft door de wet op de openbare middelen van vervoer van 23 April 1880 (*Staatsblad* n^o. 67), en aan de spoorwegwetgeving, die voor vervoer langs spoorstaven met mechanische kracht geschreven is, onttrokken blijft, maar voortaan aan deze laatste onderworpen zal zijn.

Wegens de toegepaste maximum-snelheid moeten zulke spoorwegen dan beschouwd worden als tramwegen volgens artikel 1 (1), letter *b*, der Locaalspoor- en Tramwegwet (tekst in *Staatsblad* n^o. 99 van 1918). Deze wet had reeds in haar vorigen vorm van 1900 als voornaam doel de spoorwegwet van 1875, welke volle toepasselijkheid te zwaar op tramwegen zou drukken, aan deze eenvoudiger vervoermiddelen aan te passen door het scheppen van een geheel van mildere bepalingen mogelijk te maken. Al mag dit doel voor de tramwegen in het algemeen sedert 1900 bereikt worden geacht, het valt niet te ontkennen, dat het onderworpen zijn aan Rijkswetgeving en Rijkstoezicht deze uit paardentrams voortgekomen zeer eenvoudige trambedrijven te zwaar zou vallen. In het bijzonder zouden de velerlei technische eischen van het Tramwegreglement, die nu eenmaal voor tramwegen van hooger orde zijn gedacht, moeilijkheid kunnen geven. Voor de veiligheid is onderwerping aan die eischen ook niet noodig, daar de zorg voor dit belang in deze eenvoudige gevallen aan provinciaal of plaatselijk gezag kan worden overgelaten.

Voor de lijn Amsterdam—Sloten was intusschen de oplossing van deze moeilijkheid bij voorbaat reeds gegeven door artikel 8 der Locaalspoor- en Tramwegwet. Daar op deze lijn geen ander vervoer plaats heeft dan personenvervoer binnen de gemeente Amsterdam, onttrekt het eerste lid van dat artikel haar aan toepasselijkheid van de spoorwegwetgeving.

Met de plaatselijke, door dit eerste lid aan die wetgeving onttrokken spoorwegen kunnen volgens het tweede lid door de Kroon worden gelijkgesteld spoorwegen of gedeelten daarvan, waarop in hoofdzaak geen ander dan personenvervoer binnen ééne gemeente plaats heeft. Hierbij is voornamelijk gedacht aan plaatselijke spoorwegen, die daarnevens ook eenig goederenvervoer bedienen, of waarvan een „uitlooper” de gemeentegrens overschrijdt. Deze bijkomende omstandigheden brengen geen wijziging in het eigenlijk karakter van zulke spoorwegen, daar zij ondanks die bijkomstigheden geen genoegzame beteekenis voor het doorgaand verkeer hebben om voor toepasselijkheid van de spoorwegwetgeving in aanmerking te komen. Dit rechtvaardigde het mogelijk maken van gelijkstelling met zuiver plaatselijke spoorwegen.

De vraag was nu, of het lijntje Groningen—Paterswolde—Eelde voor deze gelijkstelling in aanmerking zou kunnen komen. Ofschoon daarbij van doorgaand verkeer in den gewonen zin nauwelijks gesproken kan worden, zou toepassing van artikel 8 (2) op deze verbinding toch ietwat gewrongen zijn, daar

zij in drie gemeenten en in twee provinciën ligt, en dus in letterlijken zin niet voldoet aan den eisch, dat het karakter in hoofdzaak plaatselijk zij. Daar bovendien nu en dan soortgelijke gevallen zich zouden kunnen voordoen, acht de ondergeteekende het wenschelijk het kenmerk voor gelijkstelling eenigszins te verruimen. Worden aan het tweede lid van artikel 8, dat gelijkstelling met spoorwegen voor plaatselijk personenvervoer mogelijk maakt voor lijnen „waarop in hoofdzaak geen ander dan zoodanig vervoer plaats heeft”, toegevoegd de woorden: „of welke uit anderen hoofde niet van aanmerkelijke beteekenis zijn voor het doorgaand verkeer”, dan erlangt de Kroon de bevoegdheid om kleine ondernemingen, die wegens den aard van haar verkeer beneden het peil der aan Rijkswetgeving onderworpen spoorwegen blijven, te brengen in een bij haar karakter passenden rechtstoestand. Hiertoe strekt het eenig artikel.

De Minister van Waterstaat,

A. A. H. W. KÖNIG.