

Vergaderjaar 2011–2012

33 324

Regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Wet lokaal spoor)

Nr. 4

ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State d.d. 7 juli 2011 en het nader rapport d.d. 26 juni 2012, aangeboden aan de Koningin door de minister van Infrastructuur en Milieu. Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 7 juli 2011, no. 11.001640, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet houdende regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen (Wet lokaal spoor), met memorie van toelichting.

Het voorstel beoogt één geharmoniseerde wettelijke regeling voor de verschillende lokale en regionale spoorwegen, zoals trams, metro's en light-rail, in het leven te roepen die de verouderde en versnipperde regelingen op dit gebied vervangt.

De Afdeling advisering van de Raad van State onderschrijft de strekking van het wetsvoorstel, maar maakt een aantal opmerkingen over de EU-spoorwegrichtlijnen, de afwijkingen van de Belemmeringenwet privaatrecht en de strafbepalingen. Zij is van oordeel dat in verband daarmee enige aanpassing van het voorstel wenselijk is.

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 7 juli 2011, nr. 11.001640, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 28 november 2011, nr. W14.11.0250/IV, bied ik U hierbij aan.

De Afdeling advisering van de Raad van State onderschrijft de strekking van het wetsvoorstel, maar maakt een aantal opmerkingen. Op die opmerkingen ga ik hierna in.

1. Verhouding van het wetsvoorstel tot de EU-spoorwegrichtlijnen

Het wetsvoorstel is van toepassing op bij koninklijk besluit aangewezen lokale spoorwegen. Deze spoorwegen zijn uitgezonderd van het toepassingsgebied van de Europese spoorwegrichtlijnen.¹ Als gevolg hiervan behoeven zij niet te voldoen aan de voorwaarden die in de richtlijnen zijn neergelegd.

De Afdeling merkt op dat de uitzonderingsbepalingen van de spoorwegrichtlijnen veelal restrictief zijn geformuleerd.² Zo kunnen ingevolge artikel 2, tweede lid, van richtlijn 2004/49/EG, de lidstaten de maatregelen ter uitvoering van deze richtlijn niet van toepassing verklaren op:

- a. *metro's, trams en andere lightrailssystemen;*
- b. *netten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem, en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten, alsook spoorwegondernemingen die uitsluitend op deze netten opereren.*

Richtlijn 2004/49/EG geeft echter geen uitsluitel over de vraag wanneer er sprake is van een functionele scheiding. De toelichting bij het wetsvoorstel doet dit evenmin. Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen lijken rails met elkaar te kunnen delen.³ Dat kan tot gevolg hebben dat de Wet lokaal spoor van toepassing wordt verklaard op hoofdspoorwegen die infrastructuur met lokale spoorwegen delen.

De Afdeling adviseert in de toelichting uiteen te zetten hoe wordt vastgesteld dat spoorwegen die als lokale spoorweg worden aangewezen, voldoen aan de uitzonderingsbepalingen van de spoorwegrichtlijnen.

1. Verhouding van het wetsvoorstel tot de EU-spoorwegrichtlijnen

De Afdeling merkt op dat het wetsvoorstel lokale spoorwegen uitzondert van het toepassingsgebied van de Europese spoorrichtlijnen. De Afdeling adviseert in de toelichting uiteen te zetten hoe wordt vastgesteld dat spoorwegen die als lokale spoorweg worden aangewezen, voldoen aan de uitzonderingsbepalingen van de spoorrichtlijnen.

Mede naar aanleiding van het advies van de Afdeling is ervoor gekozen om door aanpassing van de artikelen 2 en 3 van het wetsvoorstel mogelijk te maken dat spoorwegen die wel onder de werkingssfeer van de EU-richtlijnen vallen toch aangewezen kunnen worden als lokale spoorweg. Zo wordt bereikt dat spoorlijnen die niet van het toepassingsgebied van een of meer richtlijnen kunnen worden uitgezonderd, maar die wel een lokale of interlokale functie hebben op grond van dit wetsvoorstel toch onder decentrale verantwoordelijkheid van de provincie of van de plusregio kunnen vallen. Achtergrond van deze keuze is dat er in de markt steeds meer initiatieven komen die het midden houden tussen hoofdspoor en lokaal spoor. Steeds vaker komen provincies en plusregio's bijvoorbeeld met ideeën om trajecten zowel te berijden met metro's of trams als met goederentreinen.

Met het gewijzigde wetsvoorstel wordt mogelijk om deze initiatieven toch onder de Wet lokaal spoor en daarmee onder decentrale verantwoordelijkheid te laten vallen. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld over spoorlijnen die wel onder de werkingssfeer van de richtlijnen vallen. Ook met de gewijzigde bepalingen in het wetsvoorstel blijft het nodig om vast te stellen of een spoorweg al dan niet kan worden uitgezonderd van het toepassingsgebied van de EU-richtlijnen. In hoofdstuk 3 van het algemeen deel is uiteen gezet dat dit per geval zal moeten worden bezien. De vraag of spoorlijnen onder het toepassingsgebied van de richtlijnen vallen is moeilijk in generieke zin te

¹ Respectievelijk richtlijn nr. 95/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (PbEG L 143), richtlijn nr. 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuur en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEG L 75), richtlijn nr. 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van richtlijn nr. 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van richtlijn nr. 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PbEU L 220), richtlijn nr. 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PbEU L 315) en richtlijn nr. 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PbEU L 191).

² Zie in die zin ook het advies van de Nederlandse Mededingingsautoriteit van 11 augustus 2010.

³ In paragraaf 2.2. van de memorie van toelichting wordt verwezen naar de RijnGouwewijn waarbij tram en trein op dezelfde rails kunnen rijden.

beantwoorden. Het gaat om een situatiegebonden vraag en het antwoord hangt af van de omstandigheden van het geval. Om absolute helderheid te scheppen over het al dan niet onder de werkingssfeer van de richtlijnen vallen is ervoor gekozen om in artikel 3, vierde lid, de verplichting vast te leggen om in het koninklijk besluit tot aanwijzing van lokale spoorwegen aan te duiden onder welk regime de lokale spoorweg valt. Anders dan de Afdeling stelt kan een spoorweg nooit tegelijkertijd worden aangewezen als hoofdspoor en als lokaal spoor. De Afdeling verwijst naar paragraaf 2.2 van de memorie van toelichting waarin wordt gerefereerd aan de RijnGouwelijn waarbij tram en trein op dezelfde rails kunnen rijden. In het geval van de RijnGouwelijn is sprake van een hoofdspoorweg waarbij alle eisen uit de Spoorwegwet ook gelden voor het trammaterieel. In artikel 2 van het wetsvoorstel is vastgelegd dat een spoorweg alleen als lokale spoorweg kan worden aangewezen als een spoorweg geen hoofdspoorweg is in de zin van de Spoorwegwet. Op een spoorweg is slechts één regime van toepassing: er is of sprake van een lokale spoorweg of van een hoofdspoorweg. Een spoorweg kan niet in meerdere categorieën vallen. De verwijzing naar de RijnGouwelijn in paragraaf 2.2 van de toelichting is om verdere verwarring te voorkomen verwijderd aangezien de provincie Zuid-Holland besloten heeft om de RijnGouwelijn niet te realiseren.

2. Afwijkingen van de Belemmeringenwet Privaatrecht

Het voorgestelde artikel 7 merkt lokale spoorweginfrastructuur aan als openbare werken van algemeen nut. Dat maakt dat de Belemmeringenwet Privaatrecht van toepassing is op de aanleg en instandhouding van lokale spoorweginfrastructuur. In het voorgestelde tweede lid van artikel 7 is een aantal afwijkingen van de Belemmeringenwet Privaatrecht opgenomen. Over deze afwijkingen merkt de Afdeling het volgende op.

a. Beslistermijn

In het tweede lid, onder c, van het voorgestelde artikel 7, wordt bepaald dat tegen een besluit alleen rechtstreeks beroep openstaat bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ingevolge het derde lid van dit artikel beslist de Afdeling bestuursrechtspraak binnen twaalf weken na ontvangst van de desbetreffende verweerschriften. Volgens de memorie van toelichting wordt hierbij aansluiting gezocht bij artikel 20a van de Tracéwet en artikel 15 van de Spoedwet Wegverbreding.¹ Zo wordt bereikt dat er snel duidelijkheid komt over de vraag of een gedoogplicht kan worden opgelegd.

De Afdeling wijst erop dat in het Nederlandse rechtsstelsel het stellen van dwingende regels over de voortgang van zaken aan rechtsprekende instanties een uitzonderlijk gegeven is, waaraan slechts in enkele gevallen door de wetgever vorm is gegeven. Naar het oordeel van de Afdeling is dit een juist uitgangspunt, omdat de rechterlijke macht in beginsel volledige vrijheid moet bezitten ten aanzien van de wijze van de behandeling van geschillen en de verschillende procesrechtelijke modaliteiten, daaronder begrepen de prioriteitstelling van de zaken die aan haar worden voorgelegd. Belangen van andere aard mogen daarop naar het oordeel van de Afdeling slechts in zeer uitzonderlijke situaties inbreuk maken. Dat geldt in het bijzonder voor het stellen van termijnen, omdat daarmee de rechter de mogelijkheid ontnomen wordt om in voorkomende gevallen het belang van een zorgvuldige rechtsgang zwaarder te laten wegen dan het op zich gerechtvaardigde belang van de beheerder van de lokale spoorweg bij een snel besluit.

¹ Zie de toelichting bij het voorgestelde artikel 7.

Het enige, in de toelichting gegeven argument voor een dwingende termijn is de wens om snel duidelijkheid te krijgen. De Afdeling acht deze motivering onvoldoende om af te wijken van het algemene uitgangspunt van rechterlijke vrijheid bij de behandeling van geschillen en aan de behandeling van het beroep tegen een gedoogplicht een vrijwel absolute voorrang te verlenen. Artikel 20a van de Tracéwet bevat geen beslistermijn voor de Afdeling. Artikel 15, derde lid, van de Spoedwet wegverbreding, bevat wel een beslistermijn van 12 weken na ontvangst van het verweerschrift. Het betreft hier echter een wet die tot doel heeft de realisatie van bepaalde projecten te versnellen. Bij het opleggen van een gedoogplicht zal in veel gevallen van spoed geen sprake zijn. Wanneer dit nodig is kan een verzoek worden gedaan om de zaak versneld te behandelen.

De Afdeling adviseert geen beslistermijn in het voorstel op te nemen.

b. Opschorting gedoogplicht

De Afdeling constateert voorts dat het voorgestelde artikel 7 geen bepaling bevat op grond waarvan de werking van de gedoogplicht wordt opgeschort totdat de termijn voor het indienen van een beroepschrift verstreken is. Ingevolge artikel 20a van de Tracéwet en artikel 15 van de Spoedwet wegverbreding wordt de werking van het betreffende besluit wel opgeschort totdat de termijn voor het indienen van het beroepschrift is verstreken.¹ Dat zou betekenen dat de gedoogplicht onmiddellijk na de bekendmaking van het besluit in werking treedt.

Naar het oordeel van de Afdeling verdient het de voorkeur om aan te sluiten bij artikel 15 van de Spoedwet wegverbreding en artikel 20a van de Tracéwet. Dit betekent dat de werking van het besluit wordt opgeschort totdat de beroepstermijn verstreken is.

De Afdeling adviseert de werking van de gedoogplicht op te schorten totdat de termijn voor het indienen van een beroepschrift verstreken is.

2. Afwijkingen van de Belemmeringenwet Privaatrecht

Het voorgestelde artikel 7 merkt lokale spoorweginfrastructuur aan als openbare werken van algemeen nut. Dat maakt dat de Belemmeringenwet privaatrecht op de aanleg en instandhouding van lokale spoorweginfrastructuur van toepassing wordt. In het wetsvoorstel zijn tevens een aantal afwijkingen van de Belemmeringenwet privaatrecht opgenomen.

a. Beslistermijn

De Afdeling merkt op dat artikel 7, derde lid, regelt dat in afwijking van de Belemmeringenwet binnen twaalf weken na ontvangst van de verweerschriften moet worden beslist door de Afdeling bestuursrechtspraak. De Afdeling adviseert om in het wetsvoorstel geen beslistermijn op te nemen. Het voorgestelde derde lid is gelet op het advies van de Afdeling geschrapt.

b. Opschorting gedoogplicht

Voorts adviseert de Afdeling om in het voorgestelde artikel 7 een bepaling op te nemen op grond waarvan de werking van de gedoogplicht wordt opgeschort totdat de termijn voor het indienen van een beroepschrift verstreken is. Het advies van de Afdeling is overgenomen door opname van een bepaling tot opschorting van de gedoogplicht in het voorgestelde tweede lid.

¹ Artikel 3.36a van de Wro bevat een soortgelijke bepaling.

3. Samenhang met strafbepalingen in andere wetten

In artikel 46 wordt overtreding van een aantal bepalingen uit het wetsvoorstel strafbaar gesteld. Deze hebben onder andere betrekking op het gebruik van alcohol en vergelijkbare stoffen in veiligheidsfuncties, het niet meewerken aan een alcoholonderzoek en vernieling van lokale spoorweginfrastructuur. Volgens de toelichting wordt aangesloten bij de bepalingen in de Spoorwegwet en in de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de WVV 1994). De Afdeling maakt hierover de volgende opmerkingen.

a. Afwijkingen van de WVV 1994

Ingevolge artikel 46, eerste lid, juncto artikel 41, vierde lid, staat op het niet meewerken aan een voorlopige ademtest een hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie. De Spoorwegwet bevat eenzelfde regeling.¹ Ingevolge artikel 8, juncto 163, en 176, derde lid, van de WVV 1994, staat op het niet meewerken aan een ademtest of een bloedonderzoek een maximum van 3 maanden gevangenisstraf of een geldboete van de derde categorie. Het overtreden van de bepalingen uit het wetsvoorstel of de Spoorwegwet zijn overtredingen, terwijl het overtreden van de vergelijkbare bepalingen in de WVV 1994 een misdrijf oplevert. Voorts is in artikel 41, vijfde lid, van het voorstel de regel opgenomen dat deze bepalingen niet gelden, indien artikel 8 van de WVV 1994 van toepassing is.²

Uit de memorie van toelichting valt niet op te maken waarom gekozen is voor een lager strafmaximum dan in de vergelijkbare strafbepalingen in de WVV 1994. Bij het besturen van spoorvoertuigen kan overmatig alcoholgebruik even ernstige gevolgen hebben als in het wegverkeer.³

De Afdeling adviseert de gekozen kwalificering en strafmaat nader toe te lichten en het voorstel zo nodig aan te passen.

b. Verhouding tot het commune strafrecht

Ingevolge artikel 46, tweede lid, juncto artikel 15, eerste lid, onderdeel b, wordt het verwijderen, beschadigen en wijzigen van de lokale spoorweginfrastructuur bestraft met drie maanden hechtenis of geldboete van de derde categorie. Het delict wordt gekwalificeerd als een overtreding. Ook de Spoorwegwet kent eenzelfde strafbepaling.⁴ Ingevolge artikel 351 van het Wetboek van Strafrecht (hierna: WvSr) wordt het opzettelijk en wederrechtelijk vernielen, beschadigen, onklaar maken en weg maken van spoorwegwerken bestraft met drie jaar gevangenisstraf of een geldboete van de vierde categorie. In artikel 351bis van het WvSr staat voorts op de schuldvariant van dit delict drie maanden hechtenis of een boete van de tweede categorie.

Uit de memorie van toelichting wordt niet duidelijk wat het voorgestelde artikel 46, tweede lid, juncto artikel 15, eerste lid, onderdeel b, nog toevoegt aan de strafbaarstellingen in het WvSr. Voorts bevat artikel 46, anders dan artikel 41, geen bepaling waarin is geregeld wanneer dit artikel van toepassing is en wanneer de artikelen 351 en 351bis van het WvSr.

De Afdeling adviseert het bovenstaande nader toe te lichten en het voorstel zo nodig aan te passen.

¹ Spoorwegwet artikel, 4, vierde lid, en artikel 87, eerste en zesde lid.

² Zie ook artikel 4, vijfde lid, van de Spoorwegwet.

³ Zie de memorie van toelichting bij de Spoorwegwet, paragraaf 5.4, Kamerstukken II 2000/01, 27 482, nr. 3, blz. 19.

⁴ Artikelen 22 en 87 van de Spoorwegwet.

3. Samenhang met strafbepalingen in andere wetten

a. Afwijkingen van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV 1994)

De Afdeling merkt op dat artikel 46, eerste lid afwijkt van het bepaalde in de WVV 1994. Op het niet meewerken aan een voorlopige ademtest of een bloedonderzoek staat ingevolge de WVV 1994 een maximale gevangenisstraf van drie maanden of een geldboete van de derde categorie terwijl in het wetsvoorstel een hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie is opgenomen. De Afdeling adviseert om de gekozen kwalificering en strafmaat nader toe te lichten en het voorstel zo nodig aan te passen. Het advies van de Afdeling is aanleiding om de kwalificering en strafmaat aan te passen en in lijn te brengen met de WVV. Op lokale spoorwegen wordt het vervoer verricht door beroepsbestuurders. Gelet daarop acht ik het redelijk dat voor deze beroepsbestuurders dezelfde strafmaat geldt als voor reguliere weggebruikers. Artikel 46 is daarom aangepast. Het niet meewerken aan een voorlopige ademtest of een bloedonderzoek wordt aldus ingevolge het nieuw voorgestelde artikel 46, tweede lid, gestraft met een hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de derde categorie.

b. Verhouding tot het commune strafrecht

De Afdeling constateert ten aanzien van de strafbaarstelling van de overtreding van artikel 15, eerste lid, onderdeel b (het verwijderen, beschadigen en wijzigen van de lokale spoorweginfrastructuur) dat er sprake is van een dubbeling van artikel 46, tweede lid, van dit wetsvoorstel met artikel 351 van het Wetboek van Strafrecht. In artikel 351 van het Wetboek van Strafrecht wordt het opzettelijk en wederrechtelijk vernielen, beschadigen, onklaar maken en weg maken van spoorwegwerken strafbaar gesteld. Ik onderschrijf de constatering van de Afdeling dat de strafbaarstelling al afdoende geregeld is in artikel 351 van het Wetboek van Strafrecht. Gelet daarop is de strafbaarstelling van artikel 15, eerste lid, onderdeel b, in artikel 46, tweede lid, komen te vervallen.

4. Redactionele kanttekeningen

Voor redactionele kanttekeningen verwijst de Afdeling naar de bij het advies behorende bijlage.

4. Redactionele kanttekeningen

De redactionele kanttekeningen van de Afdeling zijn overgenomen, met uitzondering van de kanttekening ten aanzien van artikel 35, eerste lid. Door de woorden «is onderhouden» te gebruiken wordt tot uitdrukking gebracht dat het onderhoud van het materieel niet verplicht door de vervoerder hoeft te worden gedaan. Op de vervoerder rust de verplichting om met goed onderhouden materieel vervoer te verrichten, maar het onderhoud kan worden uitgevoerd door een derde (een leasemaatschappij bijvoorbeeld). Verwezen zij ook naar de toelichting bij artikel 35.

Voorts maak ik van de gelegenheid gebruik om bij dit nader rapport nog een aantal kleine wijzigingen in het wetsvoorstel aan te brengen. De voorgestelde artikelen 4, 28, 42, 44 en 58 zijn gewijzigd in verband met een aantal foutieve verwijzingen. Artikel 6 is in lijn gebracht met het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in verband met het vaststellen van een veiligheidsnorm en het stellen van regels omtrent het gebruik van gestandaardiseerde uitrustingen en in verband met wijzigingen in het totstandkomingsproces van wegtunnels (Kamerstuk II, 2011/12, 33 324, nr. 2).

In de artikelen 9, 10, 18, 27, 32, 33, 34 is de status van de schriftelijke verklaring die door de ingevolge artikel 42 aangewezen personen wordt verstrekt nader verduidelijkt. De schriftelijke verklaring houdt slechts een verklaring in over de staat van de infrastructuur en het materieel. Het betreft geen goedkeuringsverklaring. Gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur van de plusregio nemen mede op grond van de afgegeven verklaring een besluit over de vergunningverlening. Daarnaast is in de genoemde artikelen consequent gekozen voor de term «indienststelling» in plaats van ingebruikname. Het wetsvoorstel is zo meer in lijn met hetgeen in de Spoorwegwet voor hoofdspoor geregeld is. In het voorgestelde artikel 14 is nader verduidelijkt wie verantwoordelijk is voor de toegankelijkheid van stations en gebouwen voor reizigers met een functiebeperking. Daarbij is meer dan het geval was aansluiting gezocht bij de terminologie van het Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer. Als gevolg van voornoemde wijziging is in de artikelen 9, 11 en 20 de verwijzing naar artikel 14 geschrapt.

De in het voorgestelde artikel 22 opgenomen zorgplicht voor de beheerder tot het veilig uitvoeren van werkzaamheden is verbreed tot een zorgplicht voor baanwerkers. In het voorgestelde artikel 25 is helder gemaakt dat de regels die op grond van dit artikel kunnen worden gesteld in het belang van de verkeersveiligheid ook een verplichting in kunnen houden voor gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur van de plusregio om zelf regels te stellen.

Tenslotte is in de artikelen 63 en 64 tevens een verwijzing opgenomen naar de Spoorwegwet om zo te voorkomen dat onnodige administratieve lasten worden opgeworpen bij het in dienst stellen van voormalige hoofdspoorwegen als lokale spoorweg. Het gewijzigde artikel 63 regelt dat voor spoorweginfrastructuur die al in dienst is gesteld op grond van de Spoorwegwet niet een nieuwe vergunning voor indienststelling op grond van de Wet lokaal spoor vereist is. Daarnaast geldt op grond van het voorgestelde artikel 64 dat vergunningen die op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet zijn verleend voor het uitvoeren van werkzaamheden, of het plaatsen van zaken, hun werking behouden indien een voormalige hoofdspoorweg na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt aangewezen als lokale spoorweg.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De vice-president van de Raad van State,
H. D. Tjeenk Willink*

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no. W14.11.0250/IV met redactionele kanttekeningen die de Afdeling in overweging geeft.

- Artikel 10, eerste lid, als volgt formuleren: Het is de beheerder verboden om een aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur in gebruik te nemen zonder
- In artikel 18, achtste lid, onder b, de woorden «aan artikel 19» vervangen door: de in artikel 19 bedoelde eisen.
- In artikel 35, eerste lid, de woorden «is onderhouden» vervangen door: wordt onderhouden.
- In artikel 38, derde lid, de woorden «een bedrijfspas» vervangen door: de in het eerste lid bedoelde bedrijfspas.
- In artikel 42, vierde lid, een spatie tussen de woorden lid en genoemde plaatsen.
- In artikel 44, eerste lid, de verwijzing naar het vijfde lid van artikel 33 schrappen.
- In artikel 59, na de woorden «Boek 8» invoegen: van het burgerlijk wetboek.
- In artikel 60, de opname van de Wet lokaal spoor in de bijlage bij de Wet bestuursrechtspraak bedrijfsorganisatie een ander nummer geven, nu deze bijlage al tot nummer 21 loopt,¹ en verschillende wetten in die bijlage hetzelfde nummer hebben.

¹ Zie artikel IV van de Wet van 7 oktober 2010 tot wijziging van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek ter uitvoering van het op 23 maart 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001, (Trb. 2005, 329), Stbl. 2010, 280.