Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2001–2002

27 216 Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)

B ADVIES RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Raad van State d.d. 21 november 2001 en het nader rapport d.d. 17 december 2001 inzake de tweede nota van wijziging (nr. 10), aangeboden aan de Koningin door de minister van Verkeer en Waterstaat. Het advies van de Raad van State is cursief afgedrukt.

Bij Kabinetsmissive van 18 september 2001, no. 01.004464, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt de tweede nota van wijziging op het voorstel van wet houdende aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein), met toelichting.

De nota van wijziging op het voorstel Concessiewet personenvervoer per trein (kamerstukken II 1999/2000, 27 216) betreft het versterken van de positie van consumentenorganisaties, het vergemakkelijken van de overgang van productiemiddelen bij overgang van de concessie en in dat verband een regeling die het mogelijk maakt het management van die overgang uit te zonderen. Voorts heeft de nota van wijziging betrekking op een aantal elementen dat samenhangt met de vierde nota van wijziging inzake het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet (kamerstukken II 2000/2001, 27 482), bij de Raad van State aanhangig onder no. W09.01.0487/V.

De Raad van State heeft bij de onderscheiden onderdelen een aantal opmerkingen, die strekken tot heroverweging of aanpassing van enkele bepalingen en tot aanvulling van de toelichting.

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 18 september 2001, nr. 01.004464, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 21 november 2001, bied ik U hierbij aan.

1. Overgang productiemiddelen
De verplichte overgang van de oude naar de nieuwe concessiehouder van het materieel dat deze laatste nodig heeft om de concessie uit te voeren, vormt een belangrijk onderdeel van de nota van wijziging. De regeling alsook de toelichting daarbij zijn geschreven vanuit het streven te voorkomen dat de potentiële nieuwe concessiehouder reeds op een moment dat hij nog niet weet of de concessie hem zal worden toegewezen, de beschikking moet verwerven over het voor de uitvoering daarvan benodigde materieel en voorzieningen. Daartoe wordt de oude concessiehouder verplicht om, zo dit in zijn concessie

KST58537
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2002

wordt bepaald, de rechten met betrekking tot bepaald materieel aan de nieuwe concessiehouder over te dragen. Deze laatste is verplicht dit materieel over te nemen tegen een nader te bepalen waarde. Deze regeling geeft de Raad aanleiding tot de volgende opmerkingen.

a. Vanuit het probleem dat de toelichting schetst is de regeling begrijpelijk. Maar er kunnen zich ook andere situaties voordoen. Niet ondenkbaar is dat de concurrentie om het spoor vooral plaats zal vinden tussen spoorweg-ondernemingen die zelf al over materieel beschikken en waarvoor de plicht om het materieel over te nemen een belemmering kan vormen om in te schrijven op de concessie. De mogelijkheid om bij onderlinge overeenstemming tussen oude en nieuwe concessiehouder af te wijken van de wettelijke regeling biedt dan slechts soelaas indien de oude concessiehouder niet van zijn materieel af wil. Een andere denkbare situatie is dat de oude concessie ten dele wordt ingetrokken omdat de houder onvoldoende materieel heeft om aan zijn verplichtingen te voldoen. De voorgestelde regeling komt dan neer op behoud van ellende, omdat met de gedeeltelijke concessie ook het deel van het materieel dat nodig is om dit uit te voeren zal overgaan. Een nog weer andere situatie is dat oude en nieuwe concessie niet overeenkomen. In al die gevallen – en mogelijk andere – krijgt de regeling die met het oog op één situatie geschreven is, ongewenste effecten.

Een ander mogelijk effect van de voorgestelde regeling is dat het materieel «het kind van de rekening» wordt. Wanneer een nieuwe concessiehouder immers verplicht is het materieel over te nemen, heeft de oude concessie-houder de zekerheid dat hij wat er ook gebeurt een koper zal hebben voor zijn materieel. Het betekent voorts dat het minder zinvol zal zijn om een concessie in te trekken omdat een concessiehouder slecht materieel gebruikt. Intrekking heeft dan geen zin, omdat de opvolger hetzelfde materieel krijgt.

De Raad meent dat in de toelichting moet worden ingegaan op de werking van de voorgestelde regeling in de verschillende denkbare situaties. Naar de mening van het college is de voorgestelde regeling te ongenuanceerd om in alle gevallen te worden toegepast. Voorts zal de toelichting moeten ingaan op de verenigbaarheid van de verplichte overgang van materieel met de bepalingen inzake de bescherming van eigendom in het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en het Eerste Protocol daarbij. De oude concessiehouder verliest immers de eigendom over het materieel, hetgeen beschouwd zou kunnen worden als een vorm van onteigening. In het geval het materieel geleased is van derden zou de overgang het onmogelijke gevolg kunnen hebben dat hij buiten zijn medewerking een andere contractspartner krijgt. Te bezien ware tegen die achtergrond of de voorgestelde verplichte overgang niet vervangen kan worden door een regeling die meer recht doet aan de verschillende mogelijke situaties, bijvoorbeeld in het kader van het «concours» voor een nieuwe concessie. Voorzover de voorgestelde regeling van artikel 43a echter is bedoeld om slechts te worden toegepast in bepaalde situaties, zoals bijvoor-beeld voor de gevallen waarin een concessie tussentijds (gedeeltelijk) wordt ingetrokken en voor het desbetreffende gedeelte wordt verleend aan een nieuwe concessiehouder die zekerheid wil hebben omtrent het beschikbare materieel, dan verdient het aanbeveling die reikwijdte uitdrukkelijk in artikel 43a tot uitdrukking te brengen.

b. Ingevolge het in te voegen artikel 43b, eerste lid, vindt de overdracht van rechten ten aanzien van de productiemiddelen plaats op het tijdstip van de overgang van de concessie. In het derde lid van dat artikel wordt bepaald dat de voormalige concessiehouder, voorzover hij daartoe rechtens bevoegd is, de nieuwe concessiehouder op het tijdstip van overgang van de concessie de feitelijke macht over de over te dragen productiemiddelen dient te verschaffen. In de toelichting op artikel 43b wordt erop gewezen dat de overdracht van feitelijke beschikkingsmacht aangewezen is in die gevallen waarin de overdracht van de eigendom van de verschillende onderdelen, waaronder wellicht ook registergoederen, niet precies op dat tijdstip kan plaatsvinden.

Naar de mening van de Raad staat de bijzondere regeling van het derde lid op gespannen voet met het eerste lid, waarin wordt uitgegaan van de overdracht

van alle productiemiddelen op het tijdstip van de overgang van de concessie. Artikel 43b ware in verband daarmee te heroverwegen.

1. a. De productiemiddelen, in het bijzonder het materieel, zijn essentieel voor de uitvoering van een concessie. In alle gevallen is de levensduur van materieel (aanzienlijk) langer dan de duur van een concessie. Vaak is sprake van «dedicated» materieel dat alleen geschikt is in Nederland of zelfs alleen geschikt is voor bepaalde infrastructuur. De materieelmarkt is krap en van een markt in tweedehands materieel is nog nauwelijks sprake. De regering verwacht dan ook dat het in het belang is van zowel de vorige concessiehouder als de nieuwe concessiehouder dat is geregeld dat het materieel met de concessie mee overgaat. Het belang van de concessieverlener is nog groter. Continuïteit van openbaar vervoer per trein dient gegarandeerd te zijn bij de overgang van een concessie. Dit is van groot publiek belang. Het systeem van aanbesteding van concessies en zelfs van concessieverlening voor personenvervoer per trein in het algemeen komt in het gedrang, indien de continuïteit van vervoer bij de overgang van een concessie niet is gegarandeerd.

In overeenstemming met het advies van de Raad is de toelichting aangepast. De werking van de regelingen is toegelicht in de verschillende denkbare situaties. Toegelicht wordt dat het stelsel genuanceerd toegepast kan worden, ook in situaties die nu nog niet kunnen worden voorzien. Er kan de algemene regeling van art 43a worden toegepast. Indien dit niet doelmatig is dan bestaat de mogelijkheid van een maatwerkregeling op grond van artikel 43c. In beide gevallen hebben de oude en de nieuwe concessiehouder de mogelijkheid om in onderlinge overeenstemming een andere regeling te treffen.

Voorts wordt in de toelichting onderbouwd dat artikel 43a niet, zoals de Raad zich afvraagt, slechts in bepaalde gevallen zal worden toegepast, maar dat deze regeling in veel gevallen de basis zal bieden voor de garantie van continuïteit van het vervoer bij overgang van de concessie. De reikwijdte van artikel 43a is om deze reden niet aangepast.

b. Ogenschijnlijk lijkt er een discrepantie te bestaan tussen de teksten van het eerste en derde lid van artikel 43b. Dit is echter niet het geval. Het derde lid is een extra bescherming om de continuïteit van het vervoer bij de overgang van de concessie te waarborgen. De bepaling regelt dat indien de juridische overdracht van de productiemiddelen om welke reden dan ook niet op het juiste moment kan geschieden, de feitelijke beschikkingsmacht over de productiemiddelen al wel overgaat op de nieuwe concessiehouder. De artikelsgewijze toelichting is uitgebreid om dit te onderbouwen. Het advies van de Raad om artikel 43b te heroverwegen wordt om deze reden niet gevolgd.

2. Overgang management
Zoals de toelichting opmerkt wordt de overgang van het personeel van de oude naar de nieuwe concessiehouder niet door de voorliggende wijziging geregeld omdat die reeds besloten ligt in de oorspronkelijk voorgestelde regeling (artikel 37). Wel bevat de voorgestelde wijziging een bijzondere regeling om overgang van topmanagement te voorkomen, althans te ontmoedigen (de artikelen 32b en 43b, zesde lid). Deze regeling geeft de Raad aanleiding voor de volgende opmerkingen.

a. De in artikel 32b voorgestelde voorziening is disproportioneel ten opzichte van het daarmee beoogde doel. Het voorstel komt er op neer dat om te voorkomen dat «falend management» eventueel na verloop van tijd over zou gaan bij overgang van de concessie, vanaf het begin van de concessie bepaald zou kunnen worden dat het management nooit op basis van arbeidsovereenkomst mag werken. Een dergelijke regeling vormt een drastische beperking van de contractvrijheid en grijpt diep in de rechtspositie van betrokkenen. In het licht daarvan zou verwacht mogen worden dat uit de toelichting blijkt dat ook de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid bij de nota van wijziging is betrokken.

Naar de mening van de Raad is de voorgestelde regeling niet nodig indien slechts beoogd wordt om te voorkomen dat «falend» management overgaat bij overdracht van de concessie. In alle gevallen houdt de regeling een

afwijking in van de wettelijke bepalingen inzake de positie van de directie binnen een onderneming en de bevoegdheden terzake van de Raad van Commissarissen. Dit kan niet aan de minister ter regeling in de concessie worden overgelaten, maar behoeft regeling in de wet.

b. Ingevolge de voorgestelde regeling zullen de personen wie het aangaat in de concessie worden aangewezen. Onduidelijk is vooralsnog om welke personen het gaat. In paragraaf 4 van de toelichting wordt enerzijds gesproken van «topmanagement» en elders van falend management of personen die met de «feitelijke leiding» zijn belast. Beide laatste begrippen omvatten mede het leidinggeven in de operationele sfeer. Bovendien is het aan de minister overgelaten om in het kader van de afzonderlijke concessies te bepalen of een eventuele uitzondering van toepassing is.

Gegeven de aard van de materie en het feit dat het een afwijking van een wettelijke regeling betreft, is de Raad van mening dat de regeling van deze materie niet aan de concessieverlener dient te worden gedelegeerd om bij de concessie naar believen in te vullen, maar dat zij bij of krachtens de wet moet worden vastgesteld waarbij de categorie functies waarvoor zij geldt duidelijk wordt afgebakend. Daarvoor pleit ook dat regeling per concessie met zich brengt dat in voorkomende gevallen reeds vanaf het begin van de concessie een wantrouwen wordt uitgesproken jegens de betrokken functionarissen. Dit wordt voorkomen bij een algemene regeling.

c. De voorgestelde regeling resulteert in een fundamentele wijziging van de notie van concurrentie. Het karakter van wat genoemd wordt: de concurrentie om het spoor, wordt daardoor beperkt tot een concurrentie van management teams. Onderneming – personeel en materieel – en concessie worden voor het overige aan elkaar geklonken. Uit de toelichting blijkt niet op welke visie op concurrentie dit berust en op welke wijze de consequenties hiervan worden opgevangen. Zo vergt een dergelijke benadering in het bijzonder ook waarborgen tegen de mogelijkheid dat een managementteam, in de wetenschap dat het zelf niet over zal gaan bij een eventueel verlies van de concessie, deze positie zoveel mogelijk ten eigen voordele te gelde zal maken in de tijd dat de concessie loopt.

d. De gedachte achter de in artikel 32b voorgestelde mogelijkheid om het management bij overgang van een concessie af te laten vloeien, is kennelijk ingegeven door de gedachte dat deze personen verantwoordelijk zijn voor het eerdere falen van de oude concessiehouder en diens verlies van de concessie, en dat het niet aangaat het management van de nieuwe concessiehouder op te zadelen met de leidinggevenden van het oude bedrijf. Niet duidelijk is echter waarom eenzelfde mogelijkheid niet wordt voorgesteld voor andere disfunctionerende personeelsleden van de oude concessiehouder. In de toelichting ware uiteen te zetten waarom de ene categorie wel en de andere niet moet worden overgenomen.

e. In artikel 43b, zesde lid, wordt voorgesteld dat de voormalige concessiehouder jegens de nieuwe concessiehouder gehouden is de kosten te vergoeden die gemaakt worden om de arbeidsovereenkomst te beëindigen van personen die ingevolge artikel 32b niet dienen over te gaan bij de overgang van het personeel. Daarenboven zal per geval een forfaitaire boete aan de nieuwe concessiehouder moeten worden betaald van 100 000 euro.

De toelichting gaat weliswaar in op de werking van deze regeling, maar niet op de ratio ervan. Verwezen wordt naar de toepassing van deze regeling op falend topmanagement, dat over zou gaan en vervolgens ontslagen zou moeten worden. Indien, zoals onder a aanbevolen, zou worden gekozen voor een uitzondering van de overgang van leden van het management van rechtswege is deze regeling niet nodig. Indien onder zo'n stelsel de nieuwe concessiehouder het personeel dat niet van rechtswege overgaat, desondanks in dienst heeft genomen, heeft hij dit aan zichzelf te wijten en ligt het niet voor de hand dat de oude concessiehouder alsnog voor de kosten van beëindiging van de arbeidsovereenkomst wordt aangesproken en een forfaitaire boete wordt verbeurd.

Op grond van deze overwegingen en bezwaren meent de Raad dat de voorgestelde bepaling heroverweging verdient.

2. De toelichting over de regeling omtrent de overgang van management is geheel herschreven. Gebleken is dat de toelichting die aan de Raad ter advisering is voorgelegd een misverstand heeft opgeroepen. Het hoofdmotief van de regeling is namelijk niet het voorkomen van de overgang van «falend management». Het is wel een bijkomend en rechtvaardig gevolg van de regeling. Het hoofdmotief is dat vooraf, in de concessie, duidelijkheid wordt gecreëerd over een regeling die in het bedrijfsleven zeer gebruikelijk is. Namelijk de regeling dat bij overdracht van een onderneming of van een deel van de onderneming het strategisch management bij de moederorganisatie blijft en dat het operationele personeel mee overgaat. De moederorganisatie draagt hiermee zorg voor de loopbaanmogelijkheden en de rechtspositie van het strategisch personeel terwijl, op grond van de regelingen in het Burgerlijk Wetboek en voor deze concessies in de Wet personenvervoer 2000, de wetgever de rechtspositie van het operationele personeel heeft gegarandeerd.

a. De redenen voor regeling van de overgang van management in de concessie in plaats van in de wet zijn zodoende nader onderbouwd in de toelichting.

b. Zie onder a.

c. Anders dan de Raad meent resulteert de regeling niet in een fundamentele wijziging van de notie van concurrentie. De Concessiewet personenvervoer per trein introduceert de concurrentie om het spoor. In de toelichting is de algemene redenering over de werking van het concessiestelsel gememoreerd, zodat de regeling over overgang van management alsmede de regeling omtrent de overgang van productiemiddelen, die beide zijn bedoeld om de concurrentie om het spoor beter te laten werken, duidelijker in hun context kunnen worden geplaatst. Het is in het belang van de concessiehouder om te voorkomen dat het management zich kan verrijken. De concessiehouder zal daarvoor voorzieningen treffen. Naar het oordeel van de regering is de voorgestelde regeling niet van invloed op dit element van de rechtsverhouding tussen de concessiehouder en zijn management.

d. Anders dan de Raad meent is de gedachte achter artikel 32b niet ingegeven door noties omtrent falen van management. De toelichting is aangepast om de gedachten achter artikel 32b volledig en in zijn nuance weer te geven.

e. Naar de mening van de regering is de forfaitaire boete noodzakelijk om de mogelijkheid van ontduiking van de regeling te bestraffen. In overeenstemming met het advies van de Raad is de toelichting aangepast, zodat de ratio van de regeling wordt weergeven.

3. Positie consumentenorganisaties
Een derde onderdeel van de nota van wijziging wordt gevormd door wijzigingen in de regeling van de betrokkenheid van consumentenorganisaties bij de besluitvorming over de uitvoering van het personenvervoer. Naar aanleiding van kritiek van consumentenorganisaties dat hun formele positie om het belang van reizigers te behartigen niet sterk genoeg is, wordt met de nota van wijziging de concessiehouder verplicht om te motiveren waarom een advies niet is overgenomen en om daarover met de organisaties in overleg te treden. De voorgestelde wijzigingen geven de Raad aanleiding tot de volgende opmerkingen.

a. In de toelichting op de voorgestelde wijziging ontbreekt een motivering voor de noodzaak van versterking. In paragraaf 2 wordt in het algemeen ingegaan op wensen uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal en het verschijnsel van «mondigheid» van burgers. Vervolgens wordt vastgesteld dat de consumentenorganisaties van mening zijn dat hun formele positie onvoldoende is, waarna wordt meegedeeld dat het kabinet (aangenomen moet worden dat dit orgaan wordt bedoeld en niet de regering) zich heeft beraden om daarop te laten volgen dat de positie van bedoelde organisaties beter, duidelijker en sterker kan worden geregeld. Zonder toelichting op wat wordt

beoogd en wat als uitgangspunt geldt, valt de meerwaarde en betekenis van de voorgestelde aanvulling op het oorspronkelijke wetsvoorstel, moeilijk te beoordelen.

De Raad beveelt aan de toelichting op dit punt aan te vullen en uiteen te zetten wat van de betrokkenheid van de consumentenorganisaties wordt verwacht en op welke wijze dit wordt bevorderd met de nu voorgestelde wijziging.

b. De voorgestelde bepalingen veronderstellen dat de betrokkenheid van de consumentenorganisaties uitmondt in een eensluidend advies. Blijkens artikel 27, eerste lid, onderscheidenlijk artikel 31, eerste lid, is het mogelijk dat er diverse consumentenorganisaties tegelijk bestaan wier advies moet worden gevraagd en waarmee moet worden overlegd. Het is dus niet uitgesloten dat de concessiehouder wordt geconfronteerd met uiteenlopende adviezen, waaraan niet tegelijkertijd voldaan kan worden. In die situatie dreigt de regeling van artikel 31, vijfde lid, een langgerekt proces te worden. Aangezien de ervaring heeft geleerd dat de concessiehouder vermoedelijk ook met uiteenlopende personeelsorganisaties moet onderhandelen over dezelfde materie, dreigt een situatie waarin het resultaat van overleg met een organisatie weer aan alle andere moet worden voorgelegd en daar tot andere wijzigingen kan leiden waarna het proces weer opnieuw begint. Enzovoorts, en zo verder. Zou de leiding ter voorkoming van die situatie slechts zeer weinig wijzigen in eenmaal voorgelegde voorstellen, dan dreigen alle partijen naar de rechter te lopen omdat er geen reële inhoud aan het overleg is gegeven.

Tegen deze achtergrond beveelt de Raad aan om in de toelichting in te gaan op implicaties van de voorgestelde verplichtingen in de situatie dat met meerdere organisaties tegelijk moet worden overlegd.

3. a. De regeling beoogt de positie van consumentenorganisaties te versterken ten opzichte van concessieverleners en in het bijzonder concessiehouders. Dit geschiedt door de introductie van een «gekwalificeerd adviesrecht» met de mogelijkheid van marginale toetsing door de rechter. Dit is naar de mening van de regering nodig omdat concessiehouders een tijdelijk monopolie hebben ten opzichte van de reizigers. De reizigers kunnen bij slechte prestaties van een concessiehouder niet kiezen voor een andere vervoerder. In overeenstemming met het advies van de Raad is de toelichting op dit punt aangevuld.

b. De Wet personenvervoer 2000 bepaalt dat in de concessie de consumentenorganisaties die het adviesrecht krijgen, aangewezen moeten worden. Dit voorkomt dat anderen zich op dit verzwaarde adviesrecht kunnen beroepen. Voorts is het niet zo dat het besluit van een concessieverlener of -houder omtrent het advies van de ene consumentenorganisatie weer moet worden voorgelegd aan een andere. Integendeel, de concessieverlener en -houder kunnen en zullen parallel advies vragen aan alle organisaties. Vervolgens zullen zij hun besluiten daaromtrent moeten motiveren. In overeenstemming met het advies van de Raad is dit punt in de toelichting verduidelijkt.

4. Verhouding concessie en capaciteit op het spoor
Ingevolge onderdeel A van de voorliggende nota van wijziging wordt de rechtstreekse relatie tussen de vervoersconcessie en het verlenen van infrastructuurcapaciteit doorbroken. De concessiehouder moet met de concessie bij de railbeheerder aan de benodigde capaciteit zien te komen volgens de regels die zijn opgenomen in de vierde nota van wijziging op het wetsvoorstel voor een nieuwe Spoorwegwet. Indien de concessie echter geen recht op capaciteit of toegang tot het spoorwegnet geeft, rijst de vraag waar de concessie dan wel recht op geeft en wat de betekenis is van de overgang van een (gedeeltelijke) concessie. Indien een deel van de concessie overgaat op een nieuwe concessiehouder, maar de toegang tot het spoor en de toewijzing van capaciteit achterblijven bij de oude concessiehouder, dan heeft de overgang weinig zin. Ook valt daarmee de «bodem» weg onder de verplichte overgang van personeel en materieel. Een nieuwe concessiehouder wordt dan immers geconfronteerd met de mogelijkheid dat hij wel personeel en materieel moet overnemen, maar niet de capaciteit krijgt om deze te gebruiken. Indien een gedeeltelijk opvolgende concessiehouder niet over de nodige capaciteit beschikt op het moment waarop ingevolge de artikelen 37 en 43a het

personeel respectievelijk het materieel van rechtswege overgaat, zal de overgang veeleer het karakter krijgen van een sterfhuisconstructie voor overtollig personeel en materieel dan een mogelijkheid om de dienstverlening te verbeteren.

De Raad is van mening dat bij gedeeltelijke intrekking van een concessie met overgang naar een nieuwe concessiehouder, tevens de overgang van de daarbijbehorende capaciteit dient te worden geregeld. De overgang van capaciteit dient samen te vallen met het tijdstip waarop de concessie gedeeltelijk overgaat.

4. De concessie geeft het exclusieve recht tot personenvervoer per trein voor in de concessie vastgelegde treindiensten. Andere vervoerders is het op grond van de wet verboden om de treindiensten van de concessiehouder te verrichten. De capaciteit wordt jaarlijks verdeeld door de infrastructuurbeheerder conform de systematiek van de Spoorwegwet.

5. Voor een redactionele kanttekening verwijst het college naar de bij het advies behorende bijlage.

5. De redactionele opmerking is verwerkt.

6. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de nota van wijziging aan te vullen met enkele kleine verbeteringen van het wetsvoorstel.

De Raad van State geeft in overweging de nota van wijziging niet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal dan nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De Vice-President van de Raad van State,
H. D. Tjeenk Willink

Ik moge U verzoeken in te stemmen met toezending van de gewijzigde nota van wijziging en de gewijzigde toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Bijlage bij het advies van de Raad van State van 21 november 2001, no. W09.01.0486/V, met een redactionele kanttekening die de Raad in overweging geeft.

– De laatste alinea van de toelichting op artikel 43a in overeenstemming brengen met de inhoud van artikel 43a, vierde lid.