



---

**388**

**Besluit van 18 juli 1995, houdende wijziging van het Algemeen Reglement Vervoer, onder andere met betrekking tot de vrachtbrief**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 december 1994, nr. WJZ/V425562, Directoraat-Generaal voor het Vervoer;

Gelet op artikel 27 van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 21 februari 1995, nr. W09.94.0754);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 juli 1995, nr. WJZ/V 523005, Directoraat-Generaal voor het Vervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

Het Algemeen Reglement Vervoer<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

**A**

Artikel 48 wordt als volgt gewijzigd:

1. § 5 vervalt.
2. § 6 wordt vernummerd tot § 5.

**B**

Artikel 51 wordt als volgt gewijzigd:

1. In § 1 wordt «welke door aanplakking op de stations ter kennis van het publiek gebracht worden» vervangen door: welke op aanvraag worden medegedeeld.
2. § 4 wordt als volgt gewijzigd:
  - a. In het eerste lid wordt «het station van afzending» vervangen door: de spoorweg.
  - b. Het derde lid vervalt.
  - c. In het vierde lid, dat wordt vernummerd tot derde lid, wordt «Het station van afzending» vervangen door: De spoorweg.

## C

Artikel 52 vervalt.

## D

Artikel 56 wordt als volgt gewijzigd:

1. § 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

a. In de eerste volzin wordt «§ 11» vervangen door: de §§ 11 en 12.

b. De tweede volzin vervalt.

2. In § 11, tweede lid, vervalt «52,» en «67,».

3. § 12 komt te luiden:

§ 12. 1. In de tarieven kan worden bepaald in welke gevallen en onder welke voorwaarden zendingen zonder een vrachtbrief ten vervoer kunnen worden aangeboden.

2. In die gevallen maakt de spoorweg op basis van de door de afzender verstrekte gegevens, die schriftelijk dan wel elektronisch kunnen worden aangeleverd, een vrachtbrief op overeenkomstig een in de tarieven vast te stellen model.

3. Met uitzondering van het vervoer van stoffen en voorwerpen, waarop het VSG van toepassing is, kunnen in afwijking van het tweede lid bij binnenlands vervoer en bij internationaal vervoer, voor zover er sprake is van het elektronisch aanleveren van de gegevens voor dit vervoer, de afzender en de spoorweg tezamen bepalen dat geen vrachtbrief wordt opgemaakt.

4. Indien door de spoorweg geen vrachtbrief wordt opgemaakt, als bedoeld in het derde lid, worden de gegevens van de in de artikelen 50, § 1, § 3, en § 5, 57, § 2, derde lid, en § 3, 59, § 4, eerste lid, en § 5, 60, § 3 en § 8, 62, § 3, 74, § 3 onder a, 79, § 3, 83, § 1, en 86, § 3, bedoelde vermelding of aanduiding van de afzender of de spoorweg op de vrachtbrief op een andere wijze aan de wederpartij medegedeeld.

## E

Na artikel 57 wordt een nieuw artikel ingevoegd luidende:

### **Artikel 57a. Aansprakelijkheid met betrekking tot gegevens van de afzender**

§ 1. 1. Indien de zending zonder vrachtbrief ten vervoer wordt aangeboden, als bedoeld in artikel 56, § 12, is de afzender aansprakelijk voor de juistheid van de door hem aan de spoorweg verstrekte gegevens betreffende de zending. Indien door de spoorweg een vrachtbrief wordt opgemaakt, staat de spoorweg tevens in voor de juiste vermelding van deze gegevens op de vrachtbrief.

2. De afzender en de spoorweg dragen ieder de gevolgen die voortvloeien uit het niet nakomen van de op hen rustende verplichting op grond van het eerste lid.

## F

Na artikel 58 wordt een nieuw artikel ingevoegd luidende:

### **Artikel 58a. Sluiting van de vervoerovereenkomst bij aanbidding van de zending zonder een vrachtbrief**

§ 1. Indien de zending zonder vrachtbrief ten vervoer wordt aangeboden, als bedoeld in artikel 56, § 12, is de vervoerovereenkomst gesloten, zodra de spoorweg de zending ten vervoer heeft aangenomen.

§ 2. 1. De spoorweg is verplicht de ontvangst van de zending en de datum van aanneming ten vervoer zowel aan de afzender als aan de geadresseerde te bevestigen.

2. De bevestiging van de ontvangst en de datum van aanneming ten vervoer geschiedt, hetzij door een vermelding op de vrachtbrief in het geval dat de spoorweg een vrachtbrief heeft opgemaakt, hetzij op een andere wijze.

§ 3. De afzender en de spoorweg treffen een regeling met betrekking tot de bewijskracht van de gegevens die zij onderling uitwisselen en de op basis daarvan op te maken documenten. De regeling kan ook betrekking hebben op alle door de desbetreffende afzender aan te bieden en door de spoorweg te vervoeren zendingen.

§ 4. Bij gebreke van een regeling, als bedoeld in § 3, kunnen de gegevens van de afzender betreffende de afmetingen, het gewicht of, indien de zending door de afzender wordt geladen, het aantal stuks niet als bewijs tegen de spoorweg dienen, tenzij de spoorweg de afmetingen, het gewicht of het aantal stuks heeft gecontroleerd en daarvan mededeling aan de afzender heeft gedaan.

## G

Artikel 59 wordt als volgt gewijzigd:

1. In § 2 wordt «alle bijzondere voorwaarden» vervangen door: de algemene voorwaarden van de spoorweg.

2. § 3 wordt als volgt gewijzigd:

a. In de eerste volzin vervalt «als vrachtgoed onderscheidenlijk expresgoed»

b. De tweede volzin vervalt.

## H

In artikel 65, § 1, onder b, vervalt de passage die begint met «; in dat geval» en eindigt met «geopend is».

## I

Artikel 67 komt te luiden:

### **Artikel 67. Leveringstermijnen**

De leveringstermijnen worden door de afzender en de spoorweg tezamen bepaald. In de tarieven kunnen aanvullende regelingen omtrent de leveringstermijnen worden opgenomen.

## J

Na artikel 68 wordt een nieuw artikel ingevoegd luidende:

### **Artikel 68a. Aflevering zonder een vrachtbrief**

Indien de zending zonder een vrachtbrief ten vervoer is aangeboden, als bedoeld in artikel 56, § 12, is op de aflevering van deze zending artikel 68 van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat in plaats van een vrachtbrief de spoorweg aan de geadresseerde op een andere wijze gegevens omtrent de zending afgeeft.

K

In artikel 72, § 1, wordt «welke door aanplakking op de stations bekend worden gemaakt» vervangen door: welke op aanvraag worden medege-deeld.

L

In artikel 96, § 1, eerste lid, vervalt «, voorzover deze niet als expresgoed worden vervoerd,».

M

In artikel 115, § 1, vervalt «67 § 3, onder b, en § 4, lid 2,».

<sup>1</sup> Stb. 1971, 404, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 21 februari 1994, Stb. 137.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 12 september 1995, nr. 176.

## ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Tavarnelle, 18 juli 1995

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *negenentwintigste* augustus 1995

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

## **NOTA VAN TOELICHTING**

Bij deze wijziging van het Algemeen Reglement Vervoer (ARV) gaat het om een aanpassing op enkele onderdelen van de in titel III neergelegde regeling van (de overeenkomst tot) het vervoer van goederen.

Samengevat gaat het om een aanpassing van enkele bepalingen die door de huidige praktijk zijn achterhaald. Zo kan de regeling van het vervoer van expresgoed vervallen. De belangrijkste wijziging betreft de mogelijkheid af te wijken van het in het ARV neergelegde stelsel van de aanbidding van de zending ten vervoer met een door de afzender opgestelde vrachtbrief. Deze wijziging hangt samen met de toenemende automatisering van de administratie en de ontwikkeling van het elektronisch berichtenverkeer tussen afzenders en vervoerders. De mogelijkheid wordt geopend dat in plaats van de afzender de spoorwegonderneming de vrachtbrief opstelt. Tenslotte vindt een verduidelijking plaats van de gebezigde terminologie in de sfeer van de algemene voorwaarden.

Hieronder wordt op ieder van de wijzigingen afzonderlijk ingegaan.

Opgemerkt kan nog worden dat thans door het Ministerie van Justitie in overleg met mijn departement gewerkt wordt aan een integrale herziening van de in het ARV vervatte regeling van de overeenkomst voor het goederenvervoer. Deze nieuwe regeling zal te zijner tijd in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek opgenomen worden. Om die reden is ervan afgezien het ARV ingrijpend te wijzigen en strekt deze wijziging ertoe enkele knelpunten voor de tussenliggende termijn weg te nemen.

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

Deze wijziging hangt samen met het vervallen van artikel 52. Verwezen kan worden naar onderdeel C.

#### *Onderdeel B*

De aanplakking op de stations van de vastgestelde uren gedurende welke de wagens geladen moeten worden is geen gangbare handelwijze meer. Door een andere wijze van bedrijfsvoering van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) geschiedt thans de behandeling van aanvragen om vervoer, alsmede de toewijzing van de benodigde wagens voor het vervoer op regionale centra voor het goederenvervoer. Zo worden vanuit deze regionale administraties op basis van een ingekomen aanvraag de uren, gedurende welke de wagens geladen kunnen worden, vastgesteld en aan de verlader medegedeeld. Evenzo worden van hieruit aan de verlader de tijdstippen medegedeeld waarop hij over de wagens kan beschikken.

Daarnaast wordt de in § 4, derde lid, vervatte regeling, op grond waarvan de verstrekking van de wagens plaatsvindt op volgorde van ontvangst van de aanvragen, in het geval dat de beschikbare wagens ontoereikend zouden zijn, in de praktijk niet meer toegepast. Eerder geschiedt dit op basis van de mate van urgentie van het betreffende vervoer. Bovendien verdraagt deze regeling zich ook niet met de vrijheid van commercieel handelen voor het goederenvervoer per spoor die uit de Europese regelgeving voortvloeit (richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991, betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de gemeenschap (PbEG L 237)). Om deze redenen kan het derde lid vervallen.

### *Onderdeel C*

De regeling van artikel 52 wordt niet meer toegepast, omdat het expresgoed in de praktijk zijn betekenis als aparte vervoerwijze heeft verloren. Op grond van het huidige logistieke concept van de NS wordt expresgoed niet meer op het station door de afzender aangeleverd, maar door de NS bij de klant afgehaald, met voorrang behandeld en bij de geadresseerde bezorgd. Het onderscheid met het overige vervoer is dan ook meer gelegen in de mate van voorrang van de afhandeling en de bijkomende faciliteiten zoals het ophalen en het bezorgen.

Het gevolg van deze benadering is dat hiervoor geen specifieke treinen meer beschikbaar zijn, waarop de afzender aanspraak zou kunnen maken. Overigens gaat het hier om vervoer van kleine hoeveelheden dat in het totale vervoer van NS een geringe betekenis heeft. Daarnaast geldt ook hier dat deze regeling zich niet verdraagt met de vorengenoemde vrijheid van commercieel handelen voor het spoorvervoer. Gelet hierop kan dit artikel vervallen.

### *Onderdeel D*

In navolging van de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorvervoer van goederen (CIM), Aanhangsel B bij het Verdrag betreffende het internationale spoorvervoer (COTIF) (Trb. 1980, 160) gaat artikel 56 zowel voor binnenlands als voor internationaal vervoer van het stelsel uit dat de afzender de zending aanbiedt met een vrachtbrief. Vervolgens komt op basis van artikel 58 de vervoerovereenkomst tot stand, zodra de spoorwegonderneming de zending met de vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen. Deze werkwijze is enigszins door de praktijk achterhaald, nu in toenemende mate gebruik wordt gemaakt van het elektronische berichtenverkeer. Zo wordt reeds in een beperkt aantal gevallen door afzenders de specifieke gegevens betreffende de zending langs elektronische weg aangeleverd op basis waarvan door de NS al dan niet een vrachtbrief wordt uitgedraaid. Thans levert circa 10% van de grootste afzenders van de NS hun informatie elektronisch aan, dit betreft circa 20% van de dagelijks te verwerken vrachtbrieven.

Teneinde deze handelwijze mogelijk te maken, is gebruik gemaakt van de in (de huidige tekst van) artikel 56, paragraaf 12, vervatte uitzonderingsmogelijkheid om hiervoor in de tarieven van de NS een voorziening te scheppen. Overigens sluit dit laatste bij de CIM aan, daar in artikel 8, § 4, onder g, ook een dergelijke afwijking is opgenomen.

Thans wordt door de NS eraan gewerkt het interne automatiseringssysteem verder te ontwikkelen en op grotere schaal dan nu het geval is te gaan toepassen. Dit systeem, genaamd BRAVO, is begin 1995 (gedeeltelijk) ingevoerd.

Voorts is de NS toegetreden tot de Stichting Uniforme Transport Code (UTC). Bij deze stichting zijn verladers en ondernemers in de transportsector, zoals vervoerders, expediteurs en cargadoors aangesloten. Met gebruikmaking van door deze stichting ontwikkelde standaardberichten kunnen de computersystemen van de aangesloten partijen rechtstreeks gegevens uitwisselen (Electronic Data Interchange (EDI)). Gezien deze ontwikkelingen is de verwachting dat binnen twee jaar de gegevens van circa 80% van de vrachtbrieven elektronisch zal worden aangeleverd. Tevens zal de NS binnenkort beginnen met het elektronisch uitwisselen van gegevens met bepaalde buitenlandse spoorwegmaatschappijen.

Daarnaast biedt het door de NS ontwikkelde automatiseringssysteem de mogelijkheid dat afzenders, die niet bij de UTC zijn aangesloten en derhalve geen gebruik kunnen maken van het EDI-systeem, de vrachtgegevens schriftelijk kunnen aanleveren. Hiervoor zullen door de NS ontwikkelde standaardformulieren worden gebruikt. Een deel hiervan wordt na afstempeling aan de afzender teruggegeven, terwijl aan de hand van het andere deel de gegevens door de NS in haar systeem worden ingevoerd.

Vervolgens wordt door de NS uit de afzendergegevens, die in het systeem zijn opgeslagen, en de specifieke vrachtgegevens, die door de afzender zijn aangeleverd en ingevoerd in dit systeem, een vrachtbrief opgemaakt.

Met het oog op deze ontwikkelingen wordt artikel 56, § 12, gewijzigd. Allereerst wordt de mogelijkheid geopend dat in de tarieven kan worden bepaald dat de afzenders de zending zonder een vrachtbrief kunnen aanbieden.

De gegevens betreffende de zending worden dan schriftelijk of elektronisch, voor zover de afzenders ook bij de UTC zijn aangesloten en gebruik kunnen maken van het EDI-systeem, aangeleverd. Dit laatste omvat de huidige situatie met betrekking tot het elektronische berichtenverkeer. Uitgangspunt hierbij is dat er een vrachtbrief is, zij het dat in afwijking van het huidige stelsel deze door de spoorwegonderneming wordt opgemaakt volgens de hiervoor omschreven procedure. Het handhaven van de vrachtbrief in deze nieuwe opzet is gedaan, aangezien gebleken is dat met name van verladerszijde nog waarde wordt gehecht aan het bestaan van een dergelijk document.

Dit met het oog op de bewijsrechtelijke aspecten van de vervoerovereenkomst en de omstandigheid dat bij internationaal vervoer naar landen buiten de Europese Unie de vrachtbrief ook nog een douanestatus heeft en derhalve verplicht is. Daarnaast is een vrachtbrief in bepaalde gevallen bij internationaal vervoer noodzakelijk in verband met een accreditief. Voor de duidelijkheid kan nog opgemerkt worden dat, indien een afzender van deze faciliteit geen gebruik wenst te maken, het hem dan vrij staat zelf een vrachtbrief op te maken.

Niettemin is het denkbaar dat de praktijk zich verder zal gaan ontwikkelen in die zin dat in de nabije toekomst uit een oogpunt van vereenvoudiging van de administratie partijen geen behoefte meer hebben aan het gebruik van schriftelijke documenten. Deze situatie doet zich thans al voor bij het binnenlands vervoer waar de NS in een specifiek geval met de betreffende afzender heeft afgesproken geen vrachtbrieven meer te gebruiken.

Teneinde deze ontwikkeling mogelijk te maken, is tevens voorzien in de mogelijkheid dat in een tweetal gevallen partijen kunnen afzien van het gebruik van een vrachtbrief. Allereerst geldt deze afwijking voor het binnenlands vervoer. Hier geldt deze afwijking in beginsel (zie hierna) onbeperkt. Dit betekent dat in alle gevallen, waarbij de gegevens betreffende de zending zowel schriftelijk als elektronisch worden aangeleverd, partijen kunnen afzien van het gebruik van een vrachtbrief. Voorts geldt deze uitzondering ook voor het internationaal vervoer, zij het dat hier sprake is van een beperking. Deze afwijking kan slechts toegepast worden in het geval er sprake is van elektronische data-transmissie.

Dit laatste is ook in overeenstemming met de CIM, die immers uitgaat van een vrachtbrief behoudens in het geval van elektronische data-transmissie. Echter, deze twee afwijkingen gelden niet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor dit vervoer is de verplichting van een vrachtbrief gehandhaafd, aangezien het Reglement betreffende het

Vervoer over de Spoorweg van Gevaarlijke Stoffen (VSG), bijlage bij de regeling van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 19 januari 1982, Stcrt. 19, ervan uitgaat dat er een vrachtbrief is. Dit met het oog op de behandeling van de lading en eventuele calamiteiten tijdens het transport, waarvoor de vrachtbrief inzicht verschaft omtrent de aard van de stoffen die vervoerd worden.

Tenslotte is in deze paragraaf een voorziening opgenomen met betrekking tot gegevens die naderhand, hetzij door de afzender, hetzij door de spoorwegonderneming, aan de vrachtbrief kunnen worden toegevoegd. Bij het ontbreken van een vrachtbrief zullen deze gegevens op een andere wijze, onder andere elektronisch, onderling uitgewisseld moeten worden.

#### *Onderdeel E*

Artikel 57, § 1, gaat ervan uit dat de afzender, die de vrachtbrief opstelt, aansprakelijk is voor de juistheid van zijn vermelding van de relevante gegevens op de vrachtbrief. Aangezien door de nieuwe paragraaf 12 van artikel 56 de afzender schriftelijk dan wel elektronisch de gegevens verstrekt op basis waarvan al dan niet door de spoorwegonderneming een vrachtbrief wordt opgemaakt, dient een voorziening te worden getroffen voor de juistheid van de aan te leveren en eventueel op de vrachtbrief te vermelden gegevens.

Samengevat komt de regeling van het nieuwe artikel 57a, die is ontleend aan de regeling van artikel 57, § 1, erop neer dat de afzender aansprakelijk is voor de juistheid van de gegevens zoals die door hem verstrekt zijn, terwijl als nieuw element de spoorwegonderneming instaat voor een juiste vermelding daarvan op een vrachtbrief.

#### *Onderdeel F*

De mogelijkheid van het aanbieden van de zending zonder een vrachtbrief heeft tevens tot gevolg dat ook de totstandkoming van de vervoerovereenkomst nader geregeld moet worden. In navolging van het huidige artikel 58 wordt in het nieuwe artikel 58a geregeld dat deze overeenkomst tot stand is gekomen, zodra de spoorwegonderneming de zending ten vervoer heeft aangenomen.

Uit een oogpunt van rechtszekerheid is voorgeschreven dat deze aanneming moet worden bevestigd zowel aan de afzender als aan de geadresseerde. Immers, vanaf het moment van sluiting van de vervoerovereenkomst is de spoorwegonderneming aansprakelijk voor de zending.

Teneinde naderhand discussies over de «echtheid» van de elektronische gegevens dan wel inzake de schriftelijke gegevens en de op basis hiervan uitgedraaide documenten te voorkomen, is tevens in de derde paragraaf voorgeschreven dat partijen de bewijsrechtelijke aspecten hiervan nader moeten regelen (vgl. artikel 180 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering). Hetzelfde geldt ook voor het geval dat er geen vrachtbrief wordt opgemaakt.

Deze regeling komt erop neer dat partijen de keuze hebben voor iedere zending opnieuw een bewijsovereenkomst af te sluiten, dan wel met het oog op alle in de toekomst te vervoeren zendingen eenmalig een dergelijke overeenkomst af te sluiten.

Overigens is een dergelijke voorwaarde thans ook opgenomen in de tarieven van de NS, waarbij zoals hiervoor is vermeld het elektronisch aanleveren van gegevens is geregeld.



Hoewel paragraaf 3 voorschrijft de bewijskracht te regelen en er vanuit mag worden gegaan dat de betrokken partijen ook waarde hechten aan het sluiten van een dergelijke overeenkomst, is het niet uitgesloten te achten dat bijvoorbeeld bij spoedzendingen partijen nalaten een regeling te treffen. Dit kan vervolgens aanleiding geven tot bewijsrechtelijke problemen bij een geschil inzake een eventueel verlies of schade tijdens het vervoer.

Teneinde zulks te ondervangen is in paragraaf 4 een voorziening getroffen. Deze regeling, die is ontleend aan artikel 58, § 4, komt erop neer dat de gegevens van de afzender omtrent de lading niet als bewijs tegen de spoorwegonderneming kunnen dienen, tenzij de spoorwegonderneming deze gegevens heeft gecontroleerd en daarvan melding heeft gemaakt aan de afzender.

#### *Onderdeel G*

Teneinde te verduidelijken dat hier sprake is van algemene voorwaarden, een terminologie die ook in andere vervoertakken wordt gebezigd, wordt het begrip bijzondere voorwaarden in paragraaf 2 gewijzigd.

Tevens wordt paragraaf 3 aangepast in verband met het vervallen van artikel 52.

#### *Onderdeel H*

Deze wijziging hangt samen met het vervallen van artikel 52.

#### *Onderdeel I*

De regeling van artikel 67 met daarin de verplichting dat de leveringstermijn niet meer dan maximaal 48 uur mag bedragen is niet aan de CIM ontleend en geldt alleen voor het binnenlands vervoer. De reden voor deze afwijkende regeling was gelegen in het feit dat de in de CIM neergelegde criteria voor de berekening van de leveringstermijn, waarbij rekening is gehouden met langere afstanden, niet bruikbaar waren voor het binnenlands vervoer.

Deze regeling kan vervallen, omdat dit reeds in de praktijk op basis van onderlinge afspraken met eventueel afwijkingen tussen de afzender en de spoorwegonderneming werd geregeld. Bovendien is de neergelegde verplichting van 48 uur ook niet in overeenstemming met de voorgestane vrijheid van commercieel handelen van de spoorwegonderneming.

Op basis hiervan wordt dan ook in het nieuwe artikel 67 van het beginsel uitgegaan dat partijen in onderling overleg de leveringstermijn bepalen.

Voorts kan de spoorwegonderneming in de tarieven aanvullende bepalingen opnemen. Hierbij kan gedacht worden aan de inhoud van de huidige paragrafen 3 en 4.

#### *Onderdeel J*

De aflevering van de zending wordt in artikel 68 geregeld, zij het dat dit artikel ervan uitgaat dat er een vrachtbrief is, die aan de geadresseerde dient te worden af te geven. Dit zou tot problemen aanleiding kunnen geven in die gevallen dat er vervoerd wordt zonder dat er een vrachtbrief is opgesteld (zie onderdeel D).

Teneinde hiervoor een voorziening te treffen wordt de regeling van artikel 68 van overeenkomstige toepassing verklaard, zij het dat de spoorwegonderneming in plaats van een vrachtbrief op een andere wijze

gegevens omtrent de zending ter beschikking stelt aan de geadresseerde. Deze gegevens kunnen zowel schriftelijk als elektronisch zijn.

#### *Onderdeel K*

Aan deze wijziging ligt dezelfde overweging ten grondslag als aan de wijziging van artikel 51, paragraaf 1 en 4. Verwezen kan worden naar onderdeel B.

#### *Onderdeel L*

Deze wijziging hangt samen met het vervallen van artikel 52.

#### *Onderdeel M*

Deze wijziging hangt samen met het wijzigen van artikel 67.

Bovenstaande wijzigingen ontmoeten uit een oogpunt van deregulering geen bezwaar. De wijzigingen hebben grotendeels betrekking op een aanpassing aan de huidige praktijk.

Zoals voorgeschreven in artikel 31 van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat is het concept van het besluit voorgelegd aan het Overlegorgaan Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het overlegorgaan kon met de wijzigingen instemmen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink