

Vergaderjaar 2005–2006

30 476

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 6 juli 2006

Algemeen

1. Inleiding

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. In het verslag zijn een aantal vragen gesteld, die in het navolgende zullen worden beantwoord. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

2. Verkeersregelaars

De leden van de CDA-fractie vragen aan welke nadere eisen met betrekking tot de opleiding en de examinering van verkeersregelaars wordt gedacht en verzoeken de regering aan te geven in welk opzicht dit pakket minder belastend is voor verkeersregelaars dan het bestaande pakket. Zij informeren voorts hoe wordt voorkomen dat de voorgestelde regels voor de verkeersregelaars onnodige drempels opwerpen. De voorgestelde wijziging van artikel 12 van de Wegenverkeerswet 1994 is vooralsnog bedoeld om de bestaande Regeling verkeersregelaars een betere wettelijke basis te verschaffen en het mogelijk te maken in die regeling meer onderwerpen op te nemen dan op dit moment het geval is. Het voorgestelde derde lid geeft aan dat er krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gesteld met betrekking tot de onderwerpen die in eerste lid van dat artikel bepaalde, alsmede met betrekking tot de onderwerpen die in onderdeel a tot en met e worden genoemd. Op dit moment wordt gewerkt aan een aanpassing van de Regeling verkeersregelaars. Een aantal van de in het derde lid, onderdeel a tot en met e, genoemde onderwerpen zoals de uitrusting, aanstelling en opleiding zijn daarin punt van aandacht. De gedachtevorming omtrent de door de aan het woord zijnde leden genoemde onderwerpen is op dit moment nog onvoldoende uitgekristalliseerd om nu in detail concrete uitspraken over inhoud, toezicht, controle en planning te kunnen doen. Uiteraard heeft hierover overleg met alle relevante partijen waaronder de politieacademie en de Stichting Verkeersbrigadiers plaatsgevonden en

zullen deze partijen ook in het vervolgtraject nadrukkelijk betrokken blijven. Het streven is er daarbij op gericht geen onnodige drempels op te werpen en de mogelijkheden tot lastenverlichting voor verkeersregelaars te onderzoeken, bijvoorbeeld door een landelijke aanstelling voor (politie)-corpsgrensoverschrijdend werkende verkeersregelaars mogelijk te maken.

De leden van de PvdA-fractie merken op dat de categorieën voor verkeersregelaars worden verduidelijkt. Hierbij moet worden gedacht – zo merken zij op – aan evenementenregelaars en verkeersbrigadiers. Zij vragen of tot de nieuwe «aangewezen categorieën van personen» nog andere groepen behoren dan de genoemde verkeersregelaars en verkeersbrigadiers? Zo ja, welke?

Voor alle duidelijkheid merkt ondergetekende op dat er op dit moment twee regelingen bestaan: de Regeling verkeersregelaars en de Regeling verkeersbrigadiers. De beoogde aanpassingen zullen plaatsvinden in de Regeling verkeersregelaars. Naar verwachting zullen daarin de volgende categorieën verkeersregelaars worden onderscheiden: evenementenregelaars (voor een eenmalig evenement), evenementenregelaars voor bepaalde tijd, verkeersregelaars met in het kader van hun beroep verkeersregelende taken (zoals de weginspecteurs/incidentmanagers van Rijkswaterstaat) en transportbegeleiders.

In het wetsvoorstel (het nieuwe artikel 12, derde lid) is opgenomen dat regels *kunnen* worden gesteld aan verkeersregelaars en verkeersbrigadiers. De leden van de PvdA-fractie willen graag weten of dit ook gaat gebeuren? Zo ja, wanneer en op welke wijze?

In aansluiting op het vorige antwoord, merkt ondergetekende op, dat momenteel al regels gesteld worden aan verkeersregelaars en verkeersbrigadiers. De formeel-wettelijke basis voor artikel 58 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en de daarop gebaseerde Regeling verkeersregelaars en de Regeling verkeersbrigadiers, wordt met de voorgestelde wijziging uitgebreid en verduidelijkt. Zoals hierboven al aangegeven zullen de nieuwe regels o.a. betrekking hebben op de uitrusting, aanstelling en opleiding van verkeersregelaars en brigadiers. In hoeverre de eisen aan de opleiding en examinering zullen worden uitgewerkt, is nog voorwerp van nadere overweging.

De leden van de PvdA-fractie zijn tevens benieuwd wat er de komende tijd nu precies gaat veranderen aan de opleiding, examinering en aanstelling van verkeersregelaars en verkeersbrigadiers? Wie zijn daarbij betrokken, wie is verantwoordelijk en wie oefent op de naleving van de regels voor verkeersregelaars en verkeersbrigadiers toezicht en controle uit, zo wensen zij te vernemen.

In hoofdlijnen zal het toekomstige stelsel veel overeenkomsten vertonen met het huidige systeem. Dat wil zeggen dat de opleiding en examinering van verkeersregelaars in principe vrij zij. Eén uitzondering zal blijven bestaan, te weten voor de verkeersregelaar die éénmalig wordt ingezet bij een bepaald evenement. In dat geval kan worden volstaan met een instructie door de politie. Voor de aanstelling van verkeersregelaars zal worden vastgelegd dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de transportbegeleiders benoemt, en de verkeersregelaars, niet zijnde transportbegeleiders, die binnen het grondgebied van één gemeente werkzaam zijn, zullen worden benoemd door de burgemeester. Nagegaan wordt nog hoe praktisch omgegaan kan worden met de benoeming van de overige categorieën verkeersregelaars. Het toezicht en de controle op de verkeersregelaars zal – net als nu – ook in de toekomst primair door de politie worden uitgeoefend.

De leden van de PvdA-fractie informeren vervolgens of de herziening van de Regeling verkeersregelaars inderdaad heeft geleid tot het besluit van

de regering om de verplichting tot het verzekeren van verkeersregelaars op 1 januari 2006 ongedaan te maken? Deze leden willen daarbij tevens weten of de problematiek rond de verzekeringsplicht voor verkeersregelaars nu definitief is opgelost? Op welke wijzen kunnen dan wel moeten verkeersregelaars en verkeersbrigadiers zich voortaan adequaat verzekeren tegen de schaderisico's die zij tijdens de uitoefening van hun taken lopen? Deze leden vragen zich ook af of er nu sprake kan zijn van een onverantwoorde situatie, doordat de verzekeringsplicht voor verkeersregelaars is komen te vervallen.

Het ongedaan maken van de verplichting tot het verzekeren van verkeersregelaars en -brigadiers is een aanpassing van de vigerende Regeling verkeersregelaars en de Regeling verkeersregelaars. Dit is geen gevolg van het voornemen om de Regeling verkeersregelaars te gaan herzien. De verzekeringsplicht is opgeheven, omdat deze niet wezenlijk méér bescherming biedt aan de verkeersregelaar en verkeersbrigadier dan zij op grond van het huidige aansprakelijkheidsrecht al hebben. De opdrachtgevers van verkeersregelaars en verkeersbrigadiers zijn en blijven ook na afschaffing van dit verzekeringsartikel verantwoordelijk voor de schade die door de verkeersregelaar en/of verkeersbrigadier in de uitoefening van zijn werkzaamheden aan derden wordt veroorzaakt of door derden aan hem wordt toegebracht. Opdrachtgevers van verkeersregelaars en verkeersbrigadiers dienen dus in het belang van de betreffende verkeersregelaars en verkeersbrigadiers zorg te dragen voor een goede verzekeringsdekking op het gebied van de aansprakelijkheid in het algemeen en van het dekkingsonderdeel van de werkgevers-aansprakelijkheid in het bijzonder. Het is daarnaast mogelijk dat zij een ongevallenverzekering afsluiten. Dat heeft het voordeel dat de schade meteen wordt vergoed, afgezien van de discussie over de eventuele aansprakelijkheid of het niet verzekerd zijn van het voertuig of de persoon waardoor men aangereden wordt.

De leden van de PvdA-fractie wensen te vernemen wanneer de algehele herziening van de Regeling verkeersregelaars een feit is en waar die integrale herziening op neerkomt. Deze leden zijn op dit punt ook benieuwd of de Stichting Verkeersbrigadiers geraadpleegd wordt bij de herziening van de Regeling verkeersregelaars.

Volgens de huidige planning kan snel nadat het onderhavige wetsvoorstel door de Tweede Kamer is behandeld – gesteld dat het wordt aangenomen – een algemene maatregel van bestuur (amvb) tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Voertuigreglement in procedure worden gebracht, waarin dit wetsvoorstel wordt uitgewerkt. Daarin zal de aanstelling, opleiding en examinering van verkeersregelaars op hoofdlijnen nader worden geregeld, zal worden opgenomen dat de politie toezicht houdt op verkeersregelaars en -brigadiers en zullen regels worden gesteld omtrent de voertuigen en de kleding waarvan verkeersregelaars gebruik moeten maken. In het Voertuigreglement zal geregeld worden met welke (waarschuwings-)verlichting, signaalsystemen en markering een begeleidingsvoertuig mag of moet worden uitgerust. Over een concept voor deze amvb zal o.a. met de Stichting Verkeersbrigadiers en andere betrokkenen – voorzover dat al niet is gebeurd – overleg worden gevoerd. In (de toelichting op) deze amvb zal ook nader worden aangegeven hoe de opleiding en examinering van verkeersregelaars zal worden ingevuld. Op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 zal deze amvb vier weken worden «voor-gehangen» bij de Tweede en Eerste Kamer, voordat hij ter advisering kan worden aangeboden aan de Raad van State. Naar huidig inzicht moet het mogelijk zijn deze amvb in het najaar van 2006 aan Tweede en Eerste Kamer voor te leggen. De inwerkingtreding van deze amvb en de uitwerking in een nieuwe Regeling verkeersregelaars kan volgens de huidige

planning plaatsvinden in het eerste kwartaal van 2007, een en ander uiteraard afhankelijk van het oordeel dat Tweede en Eerste Kamer zich nog zullen vormen over de voorgelegde amvb.

Ten slotte willen de leden van de PvdA-fractie de regering vragen om inzicht te geven in de omvang van de verkeersongevallen en -slachtoffers met verkeersregelaars en verkeersbrigadiers in de afgelopen vijf jaar. Moeten er ter bescherming van hen – gelet op krantenberichten dat weggebruikers zich aan hun aanwijzingen soms weinig gelegen laten liggen, gezien de ook op dit terrein opgetreden verzuim in het verkeer – extra verkeersmaatregelen worden getroffen, dan wel moet er aan overtredingen een andere strafmaat worden verbonden? Zo ja, waar denkt de regering dan aan?

In de jaren waarover afzonderlijke cijfers bekend zijn over ongevallen met verkeersregelaars (dat is vanaf 1995 tot en met 2003, vanaf 2004 worden deze ongevallen niet meer afzonderlijk geregistreerd, maar opgenomen in de categorie «voetgangers»), gaat het steeds om 3 of minder ongevallen per jaar waarbij sprake was van letsel dat niet tot een ziekenhuisopname leidde, uitgezonderd de jaren 1998 en 2000 waarin in 6 gevallen dergelijk letsel werd opgelopen. In de periode 1995–2003 was slechts in één geval (in 2000) sprake van letsel met een ziekenhuisopname als gevolg. In deze periode kwamen geen dodelijke ongevallen voor. Mede gezien deze niet verontrustende ongevalsgegevens wordt niet gedacht aan een andere strafmaat voor het niet navolgen van aanwijzingen gegeven door verkeersregelaar. Mocht een dergelijke overtreding gepaard gaan met agressief gedrag dan biedt het commune strafrecht voldoende mogelijkheden hier evenredig tegen op te treden. Om de herkenbaarheid van de verkeersregelaar voor de weggebruiker te vergroten en daarmee de bevoegdheid om aanwijzingen te geven, te benadrukken is één van de aandachtspunten bij het aanpassen van de Regeling verkeersregelaars, het stellen van nadere eisen aan de kleding. Er zal één duidelijk herkenbare jas/hes worden voorgeschreven die alle verkeersregelaars dienen te dragen, zodra zij het verkeer gaan regelen. Tevens wordt door mijn ministerie in samenspraak met relevante partijen een plan van aanpak gemaakt om agressie in het verkeer meer in het algemeen terug te dringen.

3. Typegoedkeuring

De leden van de VVD-fractie vragen aan welke frequentie wordt gedacht voor de Algemene Periodiek Keuring (APK) van historische voertuigen. Het voornemen is om motorrijtuigen en aanhangwagens, met uitzondering van bussen en taxi's, met een bouwjaar van vóór 1960 van de APK-plicht uit te zonderen én voor personenauto's en bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3500 kg die 30 jaar of ouder zijn, met uitzondering van bussen en taxi's, de APK-plicht terug te brengen van jaarlijks naar twee-jaarlijks. EU-richtlijn 96/96/EG, de zogenaamde APK-richtlijn, biedt deze mogelijkheid. Voor meer informatie wordt verwezen naar de brief van 9 maart 2004 met als onderwerp APK-verbeterpunten (Kamerstukken II 2003/2004, 29 467, nr. 1, blz. 2).

De leden van de VVD-fractie stellen daarnaast een aantal algemene vragen over de APK. Over dit onderwerp heb ik recent, samen met mijn ambtgenoot van het ministerie van Financiën, een brief gestuurd naar de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2005/2006, 30 300 XII, nr. 50). Voor de beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar de genoemde brief.

4. Experimenteerbepaling

De leden van de CDA-fractie vragen naar de relatie tussen het (nog) in te voeren bromfietsrijbewijs en de mogelijkheid om de experimenteerbepaling te gebruiken om voor personen van ten minste 17 jaar, die niet in bezit zijn van een rijbewijs B, het rijden in een auto onder begeleiding mogelijk te maken. Daarnaast vragen de leden van de CDA-fractie naar de voorwaarden die zullen worden gesteld aan een rijbewijsmodel voor 17-jarigen.

Per 1 oktober 2006 wordt – volgens de huidige planning – een rijbewijsplicht voor bromfietzers geïntroduceerd. Aangezien de minimumleeftijd voor het berijden van een bromfiets 16 jaar is, betekent dit een rijbewijsplicht voor 16-jarigen. Er is op dit moment geen sprake van een voorname om de minimumleeftijd voor bromfietsbestuurders te verhogen naar 17 jaar. Er bestaat dan ook geen relatie tussen de introductie van een bromfietsrijbewijs en een mogelijke toepassing van de experimenteerbepaling om voor personen van ten minste 17 jaar het rijden in een auto onder begeleiding mogelijk te maken. De vraag of, en zo ja onder welke voorwaarden, dit mogelijk wordt gemaakt wordt op dit moment nader bestudeerd. Op dit moment kan dan ook nog geen uitspraak worden gedaan over de eventuele voorwaarden die zullen worden gesteld aan een rijbewijsmodel voor 17-jarigen.

5. Administratieve lasten

De leden van de CDA-fractie vragen in welke mate de door het wetsvoorstel mogelijk gemaakte bijstelling van de regelgeving bijdraagt aan vermindering van de regeldruk en de daaraan gekoppelde lasten voor bedrijven en burgers.

In het wetsvoorstel is een wijziging van bepaalde delegatiebepalingen opgenomen die het mogelijk maakt dat de hierop berustende bepalingen, welke zijn neergelegd in het Voertuigreglement, worden herzien, met als streven de doelstellingen van het VenW programma Beter Geregeld met betrekking tot deze wetgeving te realiseren. Voor een toelichting op het programma Beter Geregeld wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel. Het doel van de herziening is te komen tot een ministeriële regeling waarin de gehele voertuigregelgeving is opgenomen. Het bestaande Voertuigreglement en de daarop gebaseerde ministeriële regelingen komen hiermee te vervallen. Bij het opstellen van genoemde regeling wordt gestreefd naar efficiënte, effectieve en transparante wetgeving die voldoet aan de relevante uitgangspunten van de sturingsvisie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Kamerstukken II 2004/2005, 29 515, nr. 86), zoals zo min mogelijk beperkingen en lasten voor burgers en bedrijven, zo min mogelijk regeldruk, overzichtelijke regelgeving, flexibele regelgeving, etc. De herziening van de voertuigregelgeving is projectmatig opgezet. Recent is begonnen met de uitvoering van dit project, dat gepland staat om 1 januari 2009 te worden afgerond. Aangezien de eerste fase van het project bestaat uit het inventariseren van de noodzakelijke en mogelijke wijzigingen van de voertuigreglementering en de daarmee samenhangende reductie in regeldruk en lasten, kan op dit moment nog niet worden aangegeven in welke mate dit project na afronding zal hebben bijgedragen aan de vermindering van de regeldruk en de daaraan gekoppelde lasten voor bedrijven en burgers.

Artikelgewijs

Onder V: de leden van de CDA-fractie vragen welk bezwaar er is het vereiste dat een aanvrager van een kenteken een gewaarmerkt afschrift van de benodigde gegevens uit de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) moet overleggen met onmiddellijke ingang te laten vervallen. Een kentekenbewijs wordt ingevolge artikel 48, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 slechts afgegeven aan in Nederland woonachtige personen. Indien de aanvrager zich bij de aanvraag van een kentekenbewijs legitimeert met bepaalde identiteitsdocumenten zoals een Nederlandse identiteitskaart waar geen adresgegevens op vermeld staan, is het overleggen van een afschrift van de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens (GBA) bij de aanvraag van een kentekenbewijs vereist, om na te kunnen gaan of de aanvrager in Nederland woonachtig is. Dit vereiste kan pas komen te vervallen zodra de Dienst Wegverkeer (RDW), verantwoordelijk voor zowel het rijbewijs- als het kentekenregister, de GBA elektronisch kan raadplegen. Dit zal waarschijnlijk in 2007 kunnen worden gerealiseerd, zodra het burgerservicenummer is ingevoerd. Aangezien de conversieperiode, de periode waarin reeds tot de weg toegelaten bromfietsen van een kenteken kunnen worden voorzien, eerder is verstreken, is het niet mogelijk het vereiste dat een aanvrager van een kenteken een gewaarmerkt afschrift van de benodigde gegevens uit de GBA moet overleggen met onmiddellijke ingang te laten vervallen.

Onder Z: de leden van de CDA-fractie vragen hoe het voorstel de naleving van artikel 5.2.11, vijfde lid, van het Voertuigreglement te schrappen zich verhoudt met de initiatieven van de staatssecretaris van VROM om de overlast van uitlaatgeluid te bestrijden en of de APK geen goed aanknopingspunt biedt voor een verscherping van de controle op niet-goedgekeurde typen uitlaatsystemen.

De in artikel 5.2.11, vijfde lid, van het Voertuigreglement opgenomen eis inzake het geluidsniveau blijkt in de praktijk zeer moeilijk te controleren tijdens de APK. Controle van naleving van deze eis neemt relatief veel tijd in beslag en dient uit een oogpunt van de voorgeschreven arbeidsomstandigheden voor het personeel in principe binnen plaats te vinden. Nog afgezien van het feit dat een representatieve geluidsmeting eigenlijk buiten moet gebeuren, veroorzaakt een geluidsmeting overlast voor de andere in de ruimte aanwezigen. Omdat een te hoog geluidsniveau van het uitlaatsysteem van personenauto's in de meeste gevallen wordt veroorzaakt door een defect in dit uitlaatsysteem, hetgeen tijdens de APK wordt opgespoord door controle van de gasdichtheid van het uitlaatsysteem, wordt momenteel niet meer expliciet gekeurd op de in artikel 5.2.11, vijfde lid, van het Voertuigreglement opgenomen eis. In de APK is dus wel een controle op het uitlaatsysteem opgenomen, maar geen expliciete controle meer van de geluidseis.

In de «Toekomstagenda Milieu» (Kamerstukken II 2005/2006, 30 535, nr. 1) worden een aantal maatregelen genoemd ter beperking van geluidsbelasting. Met betrekking tot de APK wordt vermeld dat het Kabinet overweegt om geluidseisen op te nemen bij de APK voor auto's en de invoering van een APK met geluidseisen voor brommers en motoren onderzoekt. Deze voorstellen worden inmiddels bestudeerd op hun haalbaarheid, waarbij niet alleen geluidsaspecten worden meegenomen, maar ook of eventuele maatregelen daadwerkelijk uitvoerbaar zijn en welke (administratieve) lasten worden veroorzaakt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs