

Vergaderjaar 2006–2007

30 827

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 ter implementatie van richtlijn nr. 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders)

Nr. 9

TWEEDE NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 12 maart 2007

Artikel I van het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

Onderdeel G komt te luiden:

G

In artikel 186, eerste lid, wordt na «hoofdstuk VI» ingevoegd «van deze wet en van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder» en wordt «krachtens die paragrafen of dat hoofdstuk» vervangen door: krachtens die paragrafen of die hoofdstukken.

B

Er wordt een onderdeel H toegevoegd, luidende:

H

Er wordt na artikel 186 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 186a

1. De verplichting, bedoeld in artikel 151c, eerste lid, geldt voor een bestuurder van:

a. een voertuig waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën D1, E bij D1, D of E bij D, bedoeld in artikel 3 van richtlijn nr. 91/439/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (PbEG L 237), of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is: met ingang van 10 september 2008;

b. een voertuig waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën C1, E bij C1, C of E bij C, bedoeld in artikel 3 van de in onderdeel a genoemde richtlijn, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is: met ingang van 10 september 2009.

2. Een wijziging van de in het eerste lid, onderdeel a, genoemde richtlijn en van de in artikel 151b, onderdeel a, bedoelde richtlijn vakbe-

kwaamheid bestuurders gaat voor de toepassing van dit artikel gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

Toelichting

Artikel 186 van de Wegenverkeerswet 1994 maakt het, na de inwerking-treding van artikel I, onderdeel Am, van de wet van 2 november 2006 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard (Stb. 616), mogelijk om op een beperkt aantal, met name aangeduide, terreinen te experimenteren met de bestaande regels. In de memorie van toelichting bij het desbetreffende wetsvoorstel worden als mogelijke toepassingen genoemd een proefpe-riode bij de introductie van nieuwe verkeersborden en het voornemen om personen vanaf 17 jaar te laten rijden in een auto onder begeleiding van een ervaren bestuurder (Kamerstukken II 2005/06, 30 476, nr. 3, p. 3 en 16).

In mijn brief aan uw Kamer van 18 oktober 2006 (Kamerstukken II 2005/06, 30 800 XII, nr. 12) schetste ik een plan van aanpak voor dyna-mische snelheidslimieten, dat wil zeggen een snelheidslimiet die tijdelijk en afwijkend van de permanente snelheidslimiet wordt ingesteld. Het kan gaan om snelheidsverlaging ten opzichte van de huidige maximum-snelheid maar ook om snelheidsverhoging (waarbij geldt dat 120 kilometer per uur ook in het kader van deze experimenten de grens is).

Het aanpassen van de maximumsnelheid vereist een verkeersbesluit, waarbij onder meer aan geluidregelgeving en mogelijk ook aan natuur-regelgeving wordt getoetst. Met name de procedure die voortvloeit uit de Wet geluidhinder is vrij bewerkelijk, waarbij volgtijdelijk vier stappen moeten worden doorlopen. Allereerst een – vaak omvangrijk – akoestisch onderzoek, vervolgens een besluit van burgemeester en wethouders omtrent geluidsreducerende maatregelen en een besluit over hogere waarden, waarna het verkeersbesluit zelf pas kan worden genomen. Daarbij kunnen burgers tegen alle drie die besluiten bezwaar en beroep instellen. Daarom is met de besluitvorming in concrete gevallen vaak een lange periode gemoeid, tot wel twee jaar (vergelijk ook mijn antwoorden op vragen van het lid Duyvendak inzake de 80 km-zone bij Voorburg (Kamervragen met antwoord 2006/07, nr. 88)).

In het plan van aanpak gaf ik tevens aan dat nog veel vragen leven over dynamische snelheden en dat het wenselijk is om snel een beter inzicht te krijgen te krijgen in de mogelijkheden en effecten daarvan. Experimenten kunnen dat inzicht verschaffen; ik denk aan experimenten met een duur van maximaal 1 à 2 jaar. Dat zal naar verwachting voldoende zijn om de effecten te beoordelen en is een overzienbare periode voor omwonenden. De hinder die omwonenden zouden kunnen ondervinden van een experiment varieert, omdat de modaliteiten per experiment verschillen, en bij een snelheidsverlaging is vanzelfsprekend minder sprake van hinder (mogelijk zelfs een gunstig effect) dan bij een snelheidsverhoging. Bij die experimenten waarbij sprake is van een snelheidsverhoging van 100 naar 120 km/u wordt vooraf onderzoek gedaan naar de wijzigingen in geluid-belastingen die als gevolg van het experiment zullen optreden. Dit behelst geen akoestisch onderzoek als bedoeld in de Wet geluidhinder, maar een eenvoudiger beeld van de effecten op de geluidbelasting.

In gevallen waar reeds forse normoverschrijdingen voorkomen in verstedelijkt gebied, worden in principe geen experimenten voor snelheidsverhogingen in het gebied van 100 naar 120 km/u voorgesteld.

Artikel 186 van de Wegenverkeerswet biedt een uitstekend juridisch instrument voor deze experimenten, maar destijds is helaas over het hoofd gezien ook rekening te houden met andere belemmeringen voor experimenten, omdat die experimenten met name zijn gericht op het onderzoeken van de verkeerskundige aspecten. Deze nota van wijziging strekt ertoe die omissie te herstellen door artikel 186 alsnog aan te vullen

met bepalingen uit de Wet geluidhinder, teneinde de genoemde lange duur van de procedure te bekorten (verkeersbesluiten vallen onder de reikwijdte van dat nieuwe artikel 186, eerste lid, onder a, omdat met «maatregelen» in de Wegenverkeerswet 1994 onder meer de maximumsnelheid wordt bedoeld). Het wordt daardoor mogelijk om bij algemene maatregel van bestuur tijdelijk regels te stellen die kunnen afwijken van de bestaande regels, niet alleen van de Wegenverkeerswet 1994 maar ook van de Wet geluidhinder.

Mede gelet op het experimentele en tijdelijke karakter van de proeven met snelheid wordt de toepasselijkheid van hoofdstuk VI, afdeling 4, van de Wet geluidhinder gedurende de proeven uitgesloten. Een uitgebreid akoestisch onderzoek, besluiten omtrent hogere waarden en geluidsreducerende maatregelen kunnen dan achterwege blijven. Een akoestisch onderzoek is voor een experiment niet wenselijk en disproportioneel in relatie tot de korte duur van het experiment. Afgezien van de genoemde lange proceduretijd die er mee is gemoeid, richt een akoestisch onderzoek zich op de situatie die op de lange termijn zal bestaan als gevolg van een voorgenomen wijziging. Een experiment duurt echter maar 1 à 2 jaar: pas na evaluatie van een proef zal blijken of en in hoeverre de proef zal worden omgezet in een definitieve situatie. Ook een beoordeling van eventuele hogere waarden en eventuele geluidsreducerende maatregelen zal eerst dan mogelijk zijn.

Ik ben voornemens op basis van het gewijzigde artikel 186 van de Wegenverkeerswet een wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in gang te zetten, om het bovenstaande te regelen voor een tijdelijk verkeersbesluit in het kader van een experiment.

In die algemene maatregel van bestuur moet tevens worden aangegeven welk resultaat met het experiment wordt beoogd. Aan de hand daarvan kan worden geëvalueerd of die resultaten voldoende positief zijn om een definitief besluit te nemen. Voordat het experiment wordt omgezet in een definitief verkeersbesluit dient wel tijdig een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden.

De Wegenverkeerswet stelt aan de tijdelijke regels een algemeen maximum van zes jaar, maar in de bedoelde algemene maatregel van bestuur kan ook een kortere termijn worden bepaald. Zoals gezegd wordt verwacht dat experimenten van 1 à 2 jaar voldoende zullen zijn om de effecten te beoordelen, waarbij tegelijkertijd het belang van omwonenden ertoe noopt de experimenten niet langer te laten duren dan nodig is om de effecten te beoordelen. Het ligt daarom voor de hand om in de algemene maatregel van bestuur een maximumduur van twee jaar vast te leggen. Vanzelfsprekend zal de wijziging van het BABW in overleg met de staatssecretaris van VROM worden voorbereid. Daarbij zal tevens worden geregeld dat, indien het experiment eindigt en niet uitmondt in een definitief verkeersbesluit (waarbij wel een akoestisch onderzoek nodig is), het oude verkeersbesluit – zoals dat gold vóór het experiment – van rechtswege herleeft.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings