

221.

VOORLOOPIG VERSLAG VAN DE COMMISSIE VAN  
RAPORTEURS over het ontwerp van wet houdende  
bepalingen, beoogende het tegengaan van oververmoeid-  
heid van bestuurders van motorrijtuigen.

Algemeene opmerkingen.

Opzet en strekking van het wetsontwerp.

Bij de overweging van dit wetsontwerp in de afdelingen verklaarden eenige leden, zich slechts zeer ten deele met den opzet er van te kunnen vereenigen. Blijkens de considerans is, dus beoogden zij, de Regeering de meening toegedaan, dat oververmoeidheid van bestuurders van motorrijtuigen niet zelden de veiligheid van het verkeer in gevaar brengt, met het oog waarop van Overheidswege maatregelen geboden zouden zijn, en dat — al wordt zulks niet met zoovele woorden in de genoemde considerans vermeld — de toepassing dier maatregelen mede de coördinatie van het verkeer zal bevorderen. In de vergadering van de Tweede Kamer toch van 8 Juli l.l. deed de Minister van Sociale Zaken eene uitspraak, welke duidelijk in de laatstbedoelde richting wijst (vgl. *Handelingen*, blz. 2235), en bovendien pleit voor de aanwezigheid van dit element in deze wetsvoordracht eene opmerking in de Nota, door den Minister van Waterstaat ingezonden, naar aanleiding van het, door de Commissie van Rapporteurs uit de Eerste Kamer uitgebrachte, Eindverslag nopens wetsontwerp n<sup>o</sup>. 338 van dit zittingsjaar.

Mitsdien beoogt, dus verklaarden de hier aan het woord zijnde leden, de ontworpen regeling drieërlei:

- 1<sup>o</sup>. arbeidersbescherming;
- 2<sup>o</sup>. beveiliging van het verkeer en
- 3<sup>o</sup>. coördinatie van het verkeer.

De zorg nu voor het eerste berust huns inziens uitsluitend bij den Minister van Sociale Zaken, die voor de beide andere belangen bij zijnen ambtgenoot van Waterstaat. Dat niettemin die drie onderwerpen van Overheidsbemoeiing thans in ééne wet staan te worden behartigd, heeft naar de meening van de leden, hier aan het woord, het tweeslachtige karakter van dit ontwerp ten gevolge, waarop in de Tweede Kamer te recht critiek is geëfend.

Enkele leden waren van oordeel, dat het de voorkeur zou hebben verdiend, indien de geheele materie, waarvan de regeling wordt voorgesteld, ware gebracht onder de verantwoordelijkheid van den Minister van Waterstaat, vermits het huns inziens hier alleen eene verkeersaangelegenheid geldt. Naar hun gevoelen biedt de bij de Spoorwegen bestaande regeling ten aanzien van de dienst- en rusttijden daarvoor een antecedent.

Anderen zouden eene splitsing van de ontworpen regeling in een tweetal wetsontwerpen juist hebben geacht.

Beide groepen van leden verklaarden evenwel, in dit stadium der behandeling, dit punt verder te zullen laten rusten.

Wat nu in het algemeen de drievoudige strekking van dit wetsontwerp betreft, zoo betoogden vele leden, zich met het eerstvermelde doel te kunnen vereenigen.

Wat betreft het tweede punt, zoo betwistten sommige leden, dat de bedoelde oververmoeidheid, met name bij niet-beroepschauffeurs, een zoo veelvuldig voorkomend verschijnsel is, dat het den wetgever zou nopen tot een ingrijpen, als in de bedoe-

ling van de Regeering ligt, welke stelling zij nader zouden toelichten.

Wat ten slotte het derde punt aangaat, zoo was aan enkele leden niet duidelijk, welke plaats de coördinatie in de ontworpen regeling inneemt. Zij hadden het beter geacht, indien deze daarvan volkomen ware geabstraheerd. Zij duchtten namelijk, dat alsnu, indien dit ontwerp tot wet mocht worden verheven, de daarin opgenomen bepalingen zullen worden gebezigd om eene bepaalde vervoerwijze — te weten die per motor — ten bate van eene andere — te weten het railvervoer — in eene minder gunstige conditie te brengen. Vooral artikel 1 levert huns inziens op dit stuk gevaar op. Immers kan bij toepassing daarvan het nachtverkeer geheel tot stilstand worden gebracht of althans zeer ingrijpend worden beperkt. De leden, hier aan het woord, vestigden naar aanleiding hiervan de aandacht op de opmerking, dienaangaande gemaakt door het lid van de Tweede Kamer, den heer Drop: „Het vrachtautovoer behoort niet ten gevolge van dit stuk wetgeving te worden beperkt in de ontwikkelingsmogelijkheid door bepalingen voor den nachtarbeid, die bij andere takken van vervoer niet gelden” (vgl. *Handelingen* — Tweede Kamer, zitting 1935—1936, blz. 2223). Zij sloten zich hierbij aan.

Andere leden duchtten, dat eene algemeene regeling van de rijtijden met het oog op de veiligheid van het verkeer de aandacht zal afleiden van veel meer urgente en doeltreffende maatregelen, als daar zijn: verplichting voor bestuurders van motoren en andere rij- en voertuigen om de rechterzijde van de wegen te houden; een algemeen gebod voor wielrijders, gebruik te maken van de rijwielpaden, waar deze bestaan; regeling van het verkeer van de voetgangers; en voorts bevordering, dat veel strengere straffen, dan tot dusverre het geval is, zullen worden opgelegd aan chauffeurs, die in toestand van dronkenschap ongelukken veroorzaken en medemenschen dooden of verninken, e. d.

Vele leden betuigden hunne volledige instemming met de ontworpen regeling, welke beoogt maatregelen te nemen tegen de ernstige gevaren, welke het verkeer bedreigen, alsook bescherming van eene talrijke groep der, bij dat verkeer betrokken, werknemers.

Verscheidenen hunner, erkennende, dat ongetwijfeld tegen den opzet dier regeling eenige bezwaren zouden kunnen worden ingebracht, waren niettemin van meening, dat zij in eene dringende behoefte zal voorzien. Zoo gewaagden zij van de al te lange werktijden van de meeste chauffeurs.

De meening, dat bepalingen dienaangaande in eene zuiver sociale wet, als bij voorbeeld de Arbeidswet 1919, dienen te worden opgenomen, deelden zij niet en zij juichten de oplossing, in dit wetsontwerp gevonden, ten zeerste toe, aangezien deze mogelijk maakt, dat een zoo groot mogelijk aantal autobestuurders voortaan aan contrôle wordt onderworpen.

Karakter van de toekomstige regeling.

Vele leden hadden tegen de ontworpen bepalingen en tegen de grondtrekken van den uit te vaardigen algemeenen maatregel van bestuur, gelijk deze zijn geschetst in de Memorie van Antwoord op het, door de Commissie van Rapporteurs uit de Tweede Kamer over dit wetsontwerp uitgebrachte, Voorloopig Verslag dit bezwaar, dat daarbij in onvoldoende mate onderscheid wordt gemaakt tusschen de verschillende categorieën van chauffeurs.

Uiteraard is het, dus betoogden deze leden, vrijwel ondoenlijk, dat de wetgever en de Kroon rekening houden met het feit, dat de eene bestuurder van een motorrijtuig meer uithoudingsvermogen heeft dan de andere, doch wel is onderscheiding mogelijk tusschen:

ter eener zijde beroepschauffeurs en — eventueel — zelfstandig werkende bestuurders, die wegens den aard hunner werkzaamheid ten opzichte van de gevaren, van hunne oververmoeidheid te duchten, met beroepschauffeurs kunnen worden gelijkgesteld, en

ter anderer zijde de niet-beroepschauffeurs, tot welke groep o. a. behooren de zogenaamde heerrijders.

Let men nu, zoo verklaarden de leden, hier aan het woord, op het doel van de ontworpen regeling, gelijk dit is te vinden

in de considerans, dan blijkt dat — al ontbreken dienaangaande nauwkeurige gegevens en moet men zich derhalve met globale cijfers tevreden stellen — oververmoeidheid van niet-beroepschauffeurs nooit of welhaast nooit aanleiding heeft gegeven tot gegronde klachten over het in gevaar brengen van de veiligheid van het verkeer. Deze leden achtten dit alleszins verklaarbaar, omdat die categorie van bestuurders wegens het ontbreken van eene dienstbetrekking op eigen verantwoordelijkheid rijdt.

Ter adstructie van hun gevoelen voerden zij aan, dat uit het laatste statistische overzicht van verkeersongevallen — betreffende het jaar 1934 — volgt, dat op 7028 ongevallen slechts bij 63 er van — d.w.z.: nog niet 1 pct. — oververmoeidheid of slaap van de chauffeurs kon worden geconstateerd, waarbij uit den aard der zaak niet kon worden nagegaan, of zulks zijne oorzaak vond in te lang rijden of onvoldoende rust buiten de rijuren.

Naar alle waarschijnlijkheid zijn, dus spraken de hier aan het woord zijnde leden, in het meerendeel dier gevallen in loondienst zijnde bestuurders van vrachtautomobielen de schuldigen geweest, voor welke categorie tot dusverre, in tegenstelling met de chauffeurs, verbonden aan geregelde autobusdiensten, eene regeling omtrent de werk- en rusttijden ontbreekt.

Deze leden hadden dan ook niet het minste bezwaar tegen de desbetreffende bepalingen in het wetsontwerp.

Hunne voornaamste bedenking gold, dat dit zich daartoe niet beperkt, doch mogelijk maakt, dat van Overheidswege wordt voorgeschreven, hoe langen tijd en in welken toestand alle of bepaalde groepen van personen of leden dier groepen genee motorrijtuigen mogen besturen. Zij zagen daarin eene uiting van het ten onzent zoo sterk toenemende en huns inziens zeer betreurenswaardige streven, zooveel mogelijk alles van hoogerhand te regelen, waardoor afbreuk wordt gedaan aan de persoonlijke vrijheid en het individueele verantwoordelijkheidsbesef.

Met name hadden zij bezwaar tegen het betrekken van de categorie der zoogenaamde heerrijders in de beperkende voorschriften. Worden immers de voornemens der Regeering, uiteengezet in de vermelde Memorie van Antwoord, ten uitvoer gelegd, dan zal men niet langer dan een betrekkelijk korten tijd, namelijk vier uren achtereen, eenen automobiel mogen besturen. En al erkenden deze leden nu, dat ook bij de evengenoemde categorie sprake kan zijn van, voor het verkeer gevaarlijke, oververmoeidheid, zoodanige vrijheidsbeperking ging hun toch te ver.

Allereerst vestigden zij er de aandacht op, dat eene soortgelijke bepaling, althans ten opzichte van niet-beroepschauffeurs, nergens in den vreemde wordt aangetroffen, ook niet daar, waar het totaal der wegen eene aanmerkelijk grootere uitgestrektheid inneemt dan ten onzent het geval is. Indien nu de ervaring in zulke landen de overbodigheid van voorschriften, als thans in Nederland staan te worden toegepast, heeft aangetoond, achtten de leden, hier aan het woord, het invoeren daarvan in ons land evenmin noodzakelijk.

Wijders laakten zij dat, terwijl aan gene zijde onzer grenzen alles in het werk wordt gesteld, om het motorische verkeer te vergemakkelijken en te vermeerderen, in Nederland daarentegen dat verkeer aan steeds grootere belemmeringen wordt blootgesteld, hetgeen op den duur slechts vermindering van het aantal automobilisten tot gevolg kan hebben met de daaraan verbonden, nadeelige gevolgen voor de schatkist. De leden, hier aan het woord, verwezen te dezer zake naar de gedachtenwisseling, hieromtrent in deze Kamer gevoerd bij de schriftelijke behandeling van het wetsontwerp n<sup>o</sup>. 164 van dit zittingsjaar.

Ten slotte duchtten zij, dat het voorschrift, houdende beperking van den tijd, gedurende welken men eenen automobiel mag besturen, er toe zal leiden dat, om eenen bepaalden afstand af te leggen, de snelheid van het motorrijtuig dermate zal worden opgevoerd, dat de grenzen der veiligheid zullen worden overschreden of dat, meer dan strikt noodzakelijk is, op de wegen zal worden stilgestaan, hetgeen vooral bij duisternis op wegen zonder berm een bezwaar en een gevaar oplevert. Eene preventieve werking van de bedoelde verbodsbepaling oordeelden de hier aan het woord zijnde leden al evenmin noodzakelijk of zelfs maar wenschelijk.

Deze leden waren van meening, dat het doel, hetwelk de Regeering zich bij dit wetsontwerp heeft gesteld, ook had kunnen zijn bereikt, indien zij zich had beperkt tot:

1<sup>o</sup>. het regelen van de werk- en rusttijden van bestuurders van openbare middelen van vervoer van personen en goederen, hetgeen in overeenstemming is met de artikelen 2 en 3 van paragraaf 47 van de Wet van den 29sten November 1935 (*Staatsblad* n<sup>o</sup>. 685), tot verlaging van de openbare uitgaven, waarbij werd bepaald, dat de regeling omtrent dienst- en rusttijden van personeel zou gelden voor „het exploiteeren van middelen van vervoer van personen en van goederen”;

2<sup>o</sup>. het regelen van de werk- en rusttijden van bestuurders van niet-openbare middelen van vervoer van goederen, die in dienstbetrekking zijn als bestuurder van een motorrijtuig, zooveel die middelen van vervoer worden gebezigd voor vervoer op de, voor het openbaar verkeer openstaande, rijwegen.

Verscheidene andere leden verklaarden, zich met dit betoog niet te kunnen vereenigen en zich volkomen te stellen op het standpunt, door de Regeering te dezer zaken ingenomen. Zoo konden zij zeer wel billijken, dat het in de bedoeling ligt, ook de zoogenaamde heerrijders in de beperkende voorschriften te betrekken, daar zij voor een ieder, die vier uren gechauffeerd heeft, een half uur rust gewenscht achtten.

Te meer juichten zij beperkende bepalingen toe, omdat er, huns erachtens, wat betreft de Overheidsbemoeiing ten opzichte van de werk- en rusttijden van tal van chauffeurs in loondienst, inderdaad van periculum im mora sprake is.

Tegen het vrijstellen van de „heerrijders” hadden zij ook deze bedenking dat, indien de Regeering zulks alsnog mocht bevorderen de andere groepen tot iederen prijs zullen trachten, onder de bedoelde categorie te worden gerangschikt.

Hiertegen werd van andere zijde aangevoerd, dat dit zou kunnen worden ondervangen door in de uit te vaardigen algemeenen maatregel van bestuur eene definitie van het begrip „heerrijder” op te nemen.

#### Modus quo der regeling.

Verscheidene leden opperden ernstig bezwaar tegen de wijze, waarop de Regeering meent het doel, bij dit wetsontwerp gesteld, te kunnen verwezenlijken, en wel op grond van de uitgebreide delegatie van wetgeving, daarin voorgesteld. Aanvaardt men, dus verklaarden zij, ontwerp-artikel 1, dan geeft men daarmede welhaast eene blanco-machtiging aan de Regeering, met alle daaraan verbonden gevaarlijke consequenties voor de toekomst. Zonder eenige beperking toch zullen alsdan bij algemeenen maatregel van bestuur regelen kunnen worden gesteld omtrent de tijden, waarop en gedurende welke, alsook omtrent den toestand, waarin men een motorrijtuig mag besturen. Deze leden sloten zich aan bij de critiek, op dit stuk geoeffend in een hoofdartikel van *De Nederlander* van 7 Juli 1.1.

Ook hadden zij zich afgevraagd waarom, nu blijkens de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer het schema van zoodanigen maatregel is opgemaakt, de daarin opgenomen bepalingen niet terstond in het ontwerp van wet zijn ingelascht.

De thans gekozen methode van wetgeving ware huns inziens aannemelijk geweest, indien het hier eene proefneming had golden. Nu aan de tot stand te komen regeling echter een blijvend karakter staat te worden toegekend, keurden zij die methode ten zeerste af.

Te sterker was hunne afkeuring, omdat hier eene schrede verder wordt gezet op den weg der machtigingswetgeving, waarvan in het crisisrecht zooveel voorbeelden worden aangetroffen. Moge de in dat recht gevolgde gang van zaken zijne rechtvaardiging vinden in den abnormalen toestand, dat argument kan, naar de meening van de hier aan het woord zijnde leden, waar het geldt het onderhavige onderwerp, niet worden aangevoerd.

Voorts verklaarden zij, dat de toezegging der Regeering, over den inhoud van den uit te vaardigen algemeenen maatregel de bij de onderhavige aangelegenheid betrokken organisaties van belanghebbenden te zullen hooren, de door hen geopperde



Bepalingen, beogende het tegengaan van oververmoeidheid van bestuurders van motorrijtuigen.

bedenkingen niet had weggenomen. De waarde van zoodanig overleg achtten zij, nu de hoofdlijnen van de toekomstige regeling reeds zijn vastgesteld, niet zeer groot, al kan daaraan uiteraard niet iedere beteekenis worden ontzegd.

Enkel en hunner betreurden, dat de Regeering niet bereid is geweest tot overneming van het amendement, ingediend door het lid van de Tweede Kamer, den heer Vos. c.s., wegens de daarbij voorgestelde beperking van den werkingsduur van den meergenoemden maatregel tot 1 Januari 1939.

Vele andere leden, hoewel in het algemeen met de ingebrachte bezwaren instemmende, verklaarden, ditmaal bereid te zijn de voorgestelde delegatie van wetgeving te aanvaarden, omdat deze in dit speciale geval het voordeel oplevert, dat de uit te vaardigen voorschriften gemakkelijk zullen kunnen worden gewijzigd, welk voordeel, waar het hier eene nieuwe materie betreft, niet moet worden onderschat. Zij spraken echter de hoop uit dat, zoodra de bedoelde voorschriften in de praktijk wortel zullen hebben geschoten en dus stabiliteit zullen hebben verkregen, de regeling bij algemeenen maatregel van bestuur zou worden vervangen door eene bij de wet, hetgeen zij de consequentie achtten van het door de Regeering ingenomen standpunt.

Weder andere leden verklaarden, met de door de Regeering gekozen methode van wetgeving ten volle in te stemmen. Zij waren van meening, dat aldus de vereischte soepelheid, welke zij gewenscht achtten ter bereiking van het, met dit wetsontwerp beoogde doel, beter zal kunnen worden betracht dan indien er naar was gestreefd, de zeer speciale quaesties, welke zich bij het automobiilverkeer kunnen voordoen, uitsluitend door den wetgever te laten oplossen. Die vraagstukken kunnen, dus betoogden deze leden, beter bij algemeenen maatregel worden geregeld, op welks inhoud en toepassing de Staten-Generaal, uit den aard van hunne taak, contrôle zullen kunnen oefenen. Bovendien kan zoodanige maatregel gemakkelijker worden gewijzigd of aangevuld dan eene wet, wat bij eene zoo moeilijke materie als de onderhavige van groot belang kan zijn.

#### Contrôle en administratie.

Verscheidene leden duchtten van de voorgenomen maatregelen, die eene intensieve contrôle zullen vereischen, grooten hinder voor het verkeer, als gevolg van het herhaaldelijk aanhouden van motorrijtuigen. Bovendien zullen de voorschriften huns inziens een uitgebreid en kostbaar toezicht van de Rijksverkeersinspectie noodig maken en nochtans weinig effect sorteren, hetgeen niet anders dan schade kan doen aan het gezag der Overheid. En zelfs al zouden bij uitstek ter zake kundigen, als bij voorbeeld medici, vorenbedoeld toezicht oefenen, dan nog achtten deze leden het ondoenlijk, eenen toestand van oververmoeidheid of andere factoren, welke eenen chauffeur minder geschikt tot besturen zouden maken, vast te stellen, hetzij vóórdat met dat besturen een aanvang wordt gemaakt, hetzij tijdens hetzelfde. Voorts oordeelden zij uiteraard elk onderzoek naar den minder goeden toestand van den bestuurder — uit welken hoofde ook —, waartoe de bedoelde voorschriften, indien kracht van wet verkregen hebbende, machtigen, te eenenmale onmogelijk.

Evenmin achtten zij mogelijk, dat ten aanzien van de naleving van den te nemen maatregel omtrent den vierurigen rijtijd ooit het bewijs wordt geleverd. Zij waren van oordeel, dat zoodanig voorschrift het spreken van onwaarheid zou bevorderen, met name bij de „heerrijders”. Voorts loopen de chauffeurs in dienstbetrekking, die zouden trachten, het na te komen, huns inziens gevaar, dat hun werkgever hen zal ontslaan. De leden, hier aan het woord, vestigden er de aandacht op, dat ook andere sociale wetten, ja zelfs de Invaliditeitswet, niet zelden worden ontdoken en zij duchtten, dat zulks met de bepalingen, in het onderhavige ontwerp opgenomen, eveneens het geval zal zijn.

Andere leden vreesden, dat bij toepassing van de ontworpen bepalingen te hooge eischen zullen worden gesteld aan de administratieve bekwaamheden van vele chauffeurs. Zij drongen

er op aan, dat de administratie, welke die bepalingen zullen vereischen, zoo eenvoudig mogelijk zal worden opgezet.

#### Verhouding tusschen het Spoorwegbedrijf en de particuliere transportbedrijven.

In aansluiting aan de opmerking daaromtrent op blz. 2 van dit verslag gemaakt, verklaarden eenige leden, dat zij dit ontwerp beschouwden als wederom eene poging tot protectie van de Nederlandsche Spoorwegen, in strijd met het algemeen belang.

Deze leden vestigden er de aandacht op dat, indien bedoeld ontwerp tot wet zal worden verheven, zeer vele particuliere auto-transportbedrijven met ondergang worden bedreigd, daar alsdan zoodanige bedrijven niet meer het voor den ondernemer noodzakelijke rendement zullen kunnen opleveren. Terwijl, zoo betoogden deze leden wijders, het Rijk de spoorwegtekorten dekt en de werktijden in de binnenschipperij onbeperkt zijn, worden de auto-transportondernemingen aan steeds grootere belemmeringen blootgesteld.

De leden, hier aan het woord, duchtten dan ook als gevolg van de invoering van de Rijtijdenwet, dat het personeel in vasten dienst, hetwelk de particuliere bedrijven thans in zoo grooten getale houden, uit dien vasten dienst zal worden ontslagen en alleen van uur tot uur tot het verrichten van arbeid zal worden geroepen, zoodra en zoo lang men het noodig heeft, en dat de geest van tal van werknemers uit den middenstand en uit de arbeidersklasse, ter oorzaak van de onredelijke lasten, op het wegvervoer gelegd, zeer zal verbitteren, hetgeen een groot gevaar voor de volkskracht inhoudt.

Andere leden waren van oordeel, dat het vorenweêrgegeven betoog niet vrij is van overdrijving. Zij brachten in herinnering, dat de werktijd van tal van particuliere chauffeurs bij de groote transportbedrijven van dien aard is, dat ingrijpen van den wetgever is geboden. Zij achtten zulks almede noodzakelijk tegenover het Spoorwegbedrijf.

Wel zouden zij bezwaar er tegen hebben, indien het nachtelijk vervoer door motorrijtuigen zou worden belemmerd. Mocht dit geschieden, dan zagen ook zij daarin eene onbillijke bevoordeeling van het Spoorwegbedrijf.

#### Werktijd van particuliere chauffeurs.

Eenige leden achtten gewenscht, dat bijzondere aandacht worde gewijd aan de positie van de particuliere chauffeurs, in verband met het ontwerp-artikel 1. Zij wezen er op, dat die chauffeurs in den tegenwoordigen tijd veelal tevens als huis-knecht of tuinman dienst doen en dat hunne werkzaamheden als chauffeur niet zelden een bijkomstig karakter dragen, waarmede huns inziens de wetgever rekening zal moeten houden. Beperking toch van deze werkzaamheden als knecht of tuinman zou, naar de meening van deze leden, in tal van gezinnen tot ongerief leiden. Gelet op hetgeen de Regeering dienaangaande betoogt in de derde alinea van blz. 7 der meervermelde Memorie van Antwoord, duchtten zij, dat op het door hen ter sprake gebrachte punt te weinig acht is geslagen.

#### Positie van vreemdelingen.

Gaarne zou men vernemen of, en zoo ja welke, regelen krachtens de Rijtijdenwet zullen worden gegeven voor vreemdelingen.

#### Considerans, artikelen, enz.

*Considerans.* Enkele leden zouden er de voorkeur aan hebben gegeven, indien in stede van den term „oververmoeidheid” in de considerans de woorden „overmatigen arbeidstijd” waren gebezigd.

Voorts was men van meening, dat bij de in dit wetsontwerp aangehaalde wetten had moeten zijn vermeld het jaartal van het *Staatsblad*, waarin zij zijn afgekondigd, omdat die wetten niet zelden geheel of gedeeltelijk door andere plegen te worden vervangen.

Andere leden waren van oordeel, dat te dezer zake in het ontwerp slechts de geijkte wijze van citeeren is gevolgd.

*Artikel 1.* Eenige leden betreurden de inlassching in artikel 1, sub *a*, van de woorden „en den toestand waarin”. Zij duchtten, dat bij het ontbreken van iedere nadere aanduiding van den toestand, waarvan hier sprake is, door die aanvulling de weg zal zijn gebaad tot het aanleggen van andere maatstaven bij de uitvoering van de ontworpen bepalingen dan oververmoeidheid. Gaarne zouden zij vernemen, of in dit lid met „toestand” wordt bedoeld: toestand van oververmoeidheid. Huns inziens noopt de considerans tot eene bevestigende beantwoording dier vraag, doch dan had huns erachtens die aanvulling ook achterwege kunnen blijven.

Sommige leden meenden de Regeering te moeten waarschuwen tegen haar voornemen — blijkens de door haar, bij Stuk n<sup>o</sup>. 9, in artikel 1, sub *a*, aangebrachte wijziging —, oververmoeidheid op te nemen als strafbaar element van de, ingevolge de ontworpen bepalingen, strafbaar gestelde overtredingen (vgl. ook de opmerkingen dienaangaande van den Minister van Waterstaat in de *Handelingen* — Tweede Kamer, zitting 1935—1936, blz. 2237 en 2239). Zij stemden in met het betoog, door het lid der Tweede Kamer, den heer Vos, gehouden, dat oververmoeidheid nòch te constateeren nòch te bewijzen valt (vgl. *Handelingen*, blz. 2224).

Andere leden waren van meening, dat dit laatste niet zelden door bekentenis of door aanwijzingen zal kunnen geschieden.

Weder andere leden zouden eveneens gaarne nader worden ingelicht omtrent de strekking van de woorden: (het stellen van regelen omtrent) den toestand, waarin alle of bepaalde groepen van personen of leden dier groepen geen motorrijtuigen mogen besturen. Gesteld nu, zoo spraken zij, dat oververmoeidheid kan worden geconstateerd en dat slechts bepaalde groepen van chauffeurs aan de toekomstige regeling zullen worden onderworpen, dan zal dus niet aan een ieder, die zich in den bedoelden toestand mocht bevinden, het besturen zijn verboden. De leden, hier aan het woord, zouden dit ten zeerste betreuren.

Verscheidene leden vestigden er de aandacht op, dat het lid van de Tweede Kamer, de heer RUTGERS VAN ROZENBURG, het

door hem e.s. ingediende amendement op dit artikel heeft ingetrokken, „aangezien de Regeering toegezegd heeft ten aanzien van de heerrijders geen enkelen rijtijd te zullen bepalen” (vgl. *Handelingen*, zitting 1935—1936, blz. 2239). Zij stelden de vraag, of zulks inderdaad in het voornemen van de Regeering ligt.

Eenige leden achtten de voorgenomen regeling in eenig opzicht te stroef. Werd, zoo spraken zij, de rusttijd niet per week doch over veertien dagen toegemeten, gelijk bij de Spoorwegen het geval is, bij voorbeeld over 96 uren, dan zou men huns inziens ten aanzien van de enkele dagen meer speling verkrijgen, hetgeen in de praktijk van dit vervoerbedrijf uiterst gewenscht is. Ook zou men derwijze gemakkelijker tot eene algemeene vermindering van den arbeidsduur van de chauffeurs kunnen geraken.

*Artikel 17.* Blijkens dit artikel zal, indien dit ontwerp tot wet wordt verheven, die wet in werking treden op een „nader” door de Kroon te bepalen tijdstip. De opneming nu van het woord „nader” achtte men weliswaar traditioneel, doch onjuist. Daar immers de Kroon te dezen nog niets omtrent de inwerkingtreding heeft bepaald, kan er huns inziens geene sprake zijn van een „nader” bepalen. Derhalve ware naar hun gevoelen dit woord beter achterwege gebleven, en behoort men het voortaan in soortgelijke gevallen te vermijden.

Aldus vastgesteld den 12den Augustus 1936.

ANEMA.

VAN ASCH VAN WIJCK.

KOLFF.

VAN EMBDEN.

1)

1) De rapporteur van de derde afdeling, de heer DE SAVORNIN LOHMAN, heeft, wegens verblijf in het buitenland, niet aan de vaststelling van dit verslag kunnen medewerken.