

221. 5.

MEMORIE VAN ANTWOORD.

(Ingezonden bij brief van 29 Mei 1936.)

Algemeene beschouwingen.

Het was den ondergeteekenden aangenaam in het Voorloopig Verslag te lezen, dat de indiening van dit wetsontwerp bij het afdeelingsonderzoek algemeene instemming vond.

Zij deelen niet de door sommige leden gehuldigde zienswijze, dat de nadruk vooral gelegd moet worden op het bevorderen van de veiligheid. Toegegeven wordt, dat het wetsontwerp een min of meer tweeslachtig karakter draagt. Dit was, zooals verscheidene andere leden reeds opmerkten, niet te vermijden en een ernstig bezwaar zien de ondergeteekenden daarin niet. Stellig zou het veel meer bedenking ontmoeten, indien het wetsontwerp zich beperkte tot maatregelen betreffende de veiligheid. Te zijner tijd zou dan de invoering van een afzonderlijke regeling inzake de bescherming van de arbeiders, bij het vervoeren van personen en goederen met motorrijtuigen betrokken, noodig zijn; want uit een oogpunt van arbeidersbescherming zou met voorzieningen, welke louter de veiligheid op den weg beoogen, niet volstaan kunnen worden. Met deze gesplitste regeling zou men echter voor de groote moeilijkheden komen te staan, waarop in de Memorie van Toelichting gewezen is.

Wil men zoowel voor de veiligheid op den weg als voor de bescherming van de bij het verkeerswezen werkzame arbeiders regelingen treffen, welke aan redelijke eischen van doeltreffendheid beantwoorden, dan kan dat, naar het gevoelen der ondergeteekenden, het best geschieden in een combinatie van deze tweeledige materie in den trant, als in het onderhavige ontwerp geschiedt. Ook dan intusschen blijven nog een aantal bezwaren uit den weg te ruimen. Aan verschillende daarvan zal reeds tegemoet gekomen kunnen worden door er tegen te waken, dat inzake de medewerking aan de uitvoering en het toezicht op de naleving van de wet meer dan één dienst tegelijk optreedt. Aldus worden botsingen tusschen de verschillende hierbij betrokken instanties vermeden. Dit schijnt mogelijk, omdat de regeling naar haar strekking toch ook een eenheid vormt; met het nastreven van de bescherming van de bestuurders van motorrijtuigen tegen overmatig lange arbeidstijden wordt ook de bevordering van de verkeersveiligheid gediend.

De ondergeteekenden geven toe, dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid met dit wetsontwerp niet kan worden volstaan. Terecht wijzen in dit verband andere leden op het beperkt karakter van dit wetsontwerp. Het beoogt geenszins het geheele probleem der veiligheid op den weg op te lossen.

De vraag, of op vele verkeersovertredingen wel voldoende toezicht gehouden wordt, ligt buiten het kader van dit wetsontwerp. Voor zoover de leden, door wie die vraag gesteld werd, daarmede tevens te kennen wilden geven, dat zij betwijfelen, of op de naleving van de voorgestelde regeling voldoende toezicht zal worden uitgeoefend, zouden de ondergeteekenden het volgende willen antwoorden. De controle op de naleving van een wet, welke voorschriften omtrent rij- en rusttijden oplegt aan bestuurders van motorrijtuigen, brengt eigenaardige moeilijkheden met zich, welke zich niet voordoen daar, waar arbeid uitsluitend op vaste plaatsen (fabrieken, winkels, enz.) wordt verricht. Men mag dus zijn verwachtingen niet te hoog spannen.

Bedenkt men evenwel, dat op het gebied, waarop dit wetsontwerp zich begeeft, tot nu toe, behalve ten aanzien van autobusdiensten, in het algemeen geen bindende voorschriften bestaan, dan behoeft men zeker geen optimist te zijn om een aanmerkelijke verbetering van den toestand te verwachten. Bovendien hebben de ondergeteekenden hoop, dat bij een eenigszins stelselmatige controle de overtreders niet al te vaak door de mazen der wet zullen glippen. Het ligt immers in de bedoeling, de administratie ingevolge de in artikel 1, tweede lid, van het ontwerp bedoelde voorschriften aldus te doen inrichten, dat een eventueele overtreding van werk- en rusttijdbepalingen zooveel mogelijk elk oogenblik geconstateerd kan worden. De chauffeurs zullen een werkboekje bij zich moeten hebben, waarin zij hun werk- en rusttijden invullen. Rusttijden van minder dan een half uur worden als werktijd beschouwd en behoeven dus niet afzonderlijk vermeld te worden. Door deze eenvoudige administratie zijn vele overtredingen gemakkelijk te achterhalen. Een chauffeur toch zal niet mogen werken, tenzij in het boekje begin en einde van zijn werk- en rusttijden zijn ingevuld. Bij aanhouding moet in zijn werkboekje dus steeds iets zijn aangeteekend; is dit niet geschied, dan is hij strafbaar. Teneinde knoeierijen met de aantekeningen tegen te gaan, achten de ondergeteekenden het wenschelijk, in den algemeenen maatregel een bepaling op te nemen, welke het op grond van artikel 7 van het wetsontwerp mogelijk maakt, bij een veroordeeling terzake als bijkomende straf op te leggen de ontzegging van de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen.

De ondergeteekenden geven gereedelijk toe, dat dit wetsontwerp zeer veel aan algemeene maatregelen van bestuur te regelen overlaat. Het kon huns inziens in dit geval moeilijk anders en is ook ten aanzien van de dienst- en rusttijden van spoor- en tramweg- en van autobuspersoneel aldus geschied; het was hun aangenaam, in het Voorloopig Verslag te lezen, dat men deze zienswijze kon deelen en dan ook over het algemeen tegen de voorgestelde delegatie van wetgeving geen overwegend bezwaar had.

Gaarne voldoen de ondergeteekenden aan het verzoek van verscheidene leden om nader te worden ingelicht omtrent de hoofdbeginselen der regelingen, welke, naar den aanvankelijken opzet, bij algemeenen maatregel van bestuur zullen worden getroffen.

Die hoofdbeginselen zijn:

a. De dagelijksche werktijd — voor personen, niet vallende onder artikel 1, eerste lid, onder b van het wetsontwerp, de rijtijd — mag niet meer bedragen dan 10 uren, met een weekmaximum van 55 uren.

b. De dagelijksche rusttijd moet ten minste 12 uren aaneen bedragen; eenmaal per week mag hij 10 uren bedragen.

c. De werktijdgrenzen mogen ten hoogste 14 uren uit elkander liggen. Door de onder b bedoelde bepaling echter zullen tusschen die grenzen gemeenlijk niet meer dan 12 uren gelogen zijn.

d. Rusttijden van minder dan een half uur worden als werktijd beschouwd.

e. Nachtarbeid mag niet meer dan zesmaal in een tijdperk van twee opeenvolgende weken verricht worden.

f. De wekelijksche rustdag bedraagt 30 uren, waarvan ten minste 23 uren aaneen op één dag.

g. De in f bedoelde 23 uren moeten eenmaal per drie weken op Zondag vallen.

Voorts ligt in de bedoeling:

1°. een verbodsbepaling om langer dan een zeker aantal uren (max. 4 uren) achtereen een motorrijtuig te besturen. Onderbrekingen van minder dan een half uur blijven buiten beschouwing;

2°. een verbod van goederenvervoer op Zondag, met de noodzakelijke uitzonderingen, in den geest als voor arbeiders, vallende onder de Arbeidswet, in het Rustdagbesluit voor transport-

arbeiders te land 1929 zijn opgenomen. De huidige regeling wordt daarmede ook tot anderen dan arbeiders uitgestrekt.

Als controlemiddel zal voornamelijk dienst moeten doen een werkboekje, waarin de bestuurder van een motorrijtuig zijn werk- en rusttijden aantekent. In het algemeen zal ieder, tot wiens beroep het behoort, al dan niet in dienstbetrekking personen of goederen te vervoeren, zulk een boekje moeten hebben.

Van alle bepalingen moet ontheffing verleend kunnen worden, omdat niet te overzien is, welke moeilijkheden zich in de praktijk bij strikte toepassing zullen voordoen. De maximum duur van den werktijd zal, in geval van ontheffing, naar de ondergeteekenden meenen, op ten hoogste 13 uren daags en 72 uren per week gesteld moeten worden.

Er zijn eenige categorieën van bestuurders van motorrijtuigen, voor welke de normale bepalingen niet zullen kunnen gelden, zooals b.v. voor particuliere chauffeurs, voor handelsreizigers en voor heerrijders. Voor al deze groepen is een veel meer beperkte regeling gedacht. Voor de heerrijders zal zelfs volstaan moeten worden met de zoeven onder 1^o. vermelde bepaling, houdende het verbod om langer dan vier uren achtereen een motorrijtuig te besturen.

Eindelijk achten de ondergeteekenden het raadzaam, den in artikel 1 van het wetsontwerp bedoelden algemeenen maatregel de eerste paar jaren niet van toepassing te doen zijn op motorrijtuigen op minder dan vier wielen.

De ondergeteekenden zijn van oordeel, dat hetgeen in deze Memorie over den voorloopigen inhoud van den ontworpen algemeenen maatregel, als bedoeld in artikel 1 van het wetsontwerp is medegedeeld, wel zooveel inzicht omtrent de strekking van die regeling geeft, dat het onnoodig schijnt, in te gaan op de suggestie van eenige leden, dat een vorm ware te zoeken om over den inhoud der uitvoeringsmaatregelen eenig voorafgaand overleg met de Kamer te plegen.

De ondergeteekenden deelen volkomen de zienswijze van sommige leden, dat over de uit te vaardigen algemeene maatregelen van bestuur het advies van de organisaties der belanghebbende werkgevers en werknemers dient te worden ingewonnen. De voorlichting van de menschen uit de praktijk zou hier bezwaarlijk gemist kunnen worden. In dit verband zij er ten overvloede op gewezen, dat over het ontwerp van den in artikel 1 van het wetsontwerp bedoelden algemeenen maatregel van bestuur, waarvan hierboven de grondbeginselen zijn weergegeven, de organisaties nog niet gehoord zijn. Het is dus zeer wel mogelijk, dat naar aanleiding van opmerkingen van werkgevers- of van arbeiderszijde in die grondbeginselen nog wijziging wordt gebracht, alvorens c.q. de maatregel in werking treedt.

Voor de door vele leden geuite vrees, dat zeer moeilijk te controleeren zal zijn, of de voorschriften, welke ingevolge de wet worden gesteld, behoorlijk worden nageleefd, achten de ondergeteekenden geen voldoende grond aanwezig. De controle-middelen zijn vrij eenvoudig. Het werkboekje — dat hierbij de voornaamste rol zal vervullen — geldt ook voor den zelfstandigen vervoerondernemer. Uiteraard zijn niet geheel weg te nemen de eigenaardige bezwaren, welke nu eenmaal aan het controleeren van bestuurders van motorrijtuigen verbonden zijn.

Overigens betreft het hier regelingen, waar zoowel van werkgevers- als van werknemerszijde herhaaldelijk om gevraagd is. Er mag dan ook wel op vertrouwd worden, dat de betrokkenen zelf er toe zullen medewerken, dat in het vervoerbedrijf wat meer geordende toestanden ontstaan. Wordt die medewerking inderdaad verleend, dan zal vermoedelijk de aanstelling van nieuwe controle-ambtenaren binnen beperkte grenzen — ten hoogste 10 — kunnen blijven. De controle zal goeddeels bij de Rijks- en de Gemeentepolitie komen te liggen. Verwacht mag worden, dat de extra kosten, aan het toezicht verbonden, een bedrag van f 20 000 's jaars niet zullen overschrijden.

De administratie, welke de betrokkenen in verband met deze wet te voeren zullen krijgen, zal niet omvangrijk zijn en zij zal geen buitensporige kosten voor de ondernemingen met zich brengen. De ondergeteekenden zouden de werkboekjes verkrijgbaar gesteld willen zien tegen betaling van f 1, dat is eenzelfde bedrag als thans voor een rustdagkaart betaald wordt. Een

bepaling, welke een dergelijke retributieheffing mogelijk maakt, ontbrak in het wetsontwerp. De ondergeteekenden hebben hierin thans voorzien door in de bij deze Memorie gevoegde Nota van Wijzigingen een daartoe strekkend artikel op te nemen. Voor de autobusdienstondernemingen zal de bestaande administratie in hoofdzaak gehandhaafd kunnen blijven. Voor het overige ligt het aanvankelijk niet in het voornemen om meer te vorderen dan het aanhouden van een chauffeursregister, waarin naam, leeftijd, woonplaats en functie van de in dienst zijnde chauffeurs zullen moeten worden ingeschreven.

Niet geheel duidelijk is den ondergeteekenden de strekking van de opmerking, door eenige leden gemaakt, dat men wel bepaalde rusttijden kan voorschrijven, doch dat men niet kan waarborgen, dat die rusttijden inderdaad voor het nemen van rust gebezigd worden. Wanneer de verplichting wordt opgelegd om bepaalde rusttijden te geven, dan wordt daarmede beoogd, den chauffeurs de mogelijkheid te openen om rust te genieten. Of en op welke wijze zij van de hun geboden gelegenheid gebruik maken, moet wel aan henzelf overgelaten worden. Men kan daaromtrent bezwaarlijk voorschriften geven. De ondergeteekenden sluiten zich in deze echter gaarne aan bij de leden, die boven twijfel verheven achten, dat het voorschrijven van bepaalde rusttijden over het geheel genomen een goede uitwerking zal hebben. Men kan terzake veilig een beroep doen op de ervaring, met de arbeidswetgeving opgedaan; deze is geruststellend.

De ondergeteekenden achten het met de leden, in de slot-alinea van de algemeene beschouwingen aan het woord, practisch niet wel doenlijk, tegen te gaan, dat motorrijtuigen worden bestuurd door personen, die in een toestand van oververmoeidheid verkeerden, geheel onverschillig door welke oorzaak die toestand is ontstaan, ook dus, als deze in het geheel niet verband houdt met de omstandigheid, dat die personen dien dag reeds te langen tijd een motorrijtuig hebben bestuurd; of ook, dat motorrijtuigen worden bestuurd door personen, die dien dag niet voldoende slaap genoten hebben. Zou een verbod van die strekking effect kunnen sorteeren, dan zouden er eenige eenvoudige, voor den gewonen politiebeambte bruikbare kenmerken van het aanwezig zijn van zoodanigen toestand moeten bestaan. Dat nu is niet het geval. Zelfs voor medici schijnt het zeer moeilijk te constateeren te zijn, dat iemand oververmoeid is of onvoldoenden slaap genoten heeft. In tal van gevallen zou zulks onmogelijk met absolute zekerheid vast te stellen zijn. De behoefte aan zulk een verbodsbepaling zal overigens geringer worden naarmate de regelingen van het ontwerp, eenmaal als wet in werking getreden, toepassing vinden. Want het beperken van de werktijden der chauffeurs zal tot gevolg hebben, dat het gevaar van oververmoeidheid en tekort aan slaap vermindert.

Met een antwoord op de vraag, of in het gestelde geval reeds gestraft zal kunnen worden krachtens de bepaling van artikel 22 van de Motor- en Rijwielwet, zouden de ondergeteekenden treden op het terrein van den rechter.

Artikel 1.

Zooals blijkt uit hetgeen de ondergeteekenden hierboven mededeelden, achten zij voldoende grond voor twijfel, of wezenlijk toezicht op de naleving van deze wet mogelijk zal zijn, niet aanwezig. Zij zijn het intusschen eens met de leden, die meenen, dat de practijk moet worden afgewacht en dat, zoo noodig, ware na te gaan, of het de aangewezen weg zou zijn om scherpere bepalingen te geven.

De voorgestelde redactiewijziging achten de ondergeteekenden geen verfraaiing.

Lid 1, onder a. Met opzet is de redactie van deze bepaling zoo gekozen, dat elke voorziening getroffen kan worden, welke in de practijk noodig mocht blijken om het doel, dat de wetgever zich, blijkens de considerans, met deze regeling voor oogen gesteld heeft, te verwezenlijken. Reeds nu staat, naar het gevoelen van de ondergeteekenden, vast, dat het gewenscht is den tijd, gedurende welken men aan één stuk een motorrijtuig besturen mag, aan grenzen te binden, en evenzeer, dat voor

verschillende groepen van bestuurders van motorrijtuigen een wekelijksche rustdag, waarin periodiek de Zondag begrepen is, dient te worden vastgesteld, op welken dag zij dan geen motorrijtuig mogen besturen. Ook ligt het, zooals de ondergeteekenden bij de algemeene beschouwingen reeds opmerkten, in de bedoeling, den nachtarbeid der bestuurders te beperken en — behoudens de noodige uitzonderingen — het goederenvervoer op Zondag te verbieden. Al ligt nu, zooals vanzelf spreekt, een algemeen verbod van elk rijden met motorrijtuigen gedurende bepaalde uren van den dag niet in de bedoeling der Regeering, uit het vorenstaande blijkt toch wel, dat verbodsbepalingen van soortgelijke strekking, maar meer groepswijze ingedeeld, noodig zullen zijn. Voor zoover de bedoelde regelingen dan personen betreffen, die anders dan in dienstbetrekking als bestuurder van een motorrijtuig werkzaam zijn, zal een algemeene bepaling, als onder *a* vervat, niet gemist kunnen worden. De ondergeteekenden achten de daar gekozen terminologie niet te ruim. Huns inziens zou het zeer moeilijk zijn aan te geven, welke beperkingen daarin zouden kunnen worden aangebracht, waarvan tevoren vaststaat, dat zij geen beletsel zullen vormen voor een doeltreffende regeling van de onderhavige materie.

De ondergeteekenden zijn van oordeel, dat de contrôle op de naleving van de voorschriften voor de zelfstandige chauffeurs in het algemeen dezelfde kan zijn als die betreffende de chauffeurs in dienstbetrekking. Hoe zij zich deze contrôle denken, is bij de algemeene beschouwingen reeds uiteengezet. Gelijk daar gezegd, is het voornaamste contrôlemiddel het werkboekje, waarin de bestuurder van het motorrijtuig zijn werk- of rijtijden, alsmede zijn rusttijden, voor zoover deze ten minste een half uur bedragen (anders worden zij niet als rusttijd beschouwd), moet aantekenen. Deze administratie is uiterst eenvoudig.

Die administratie zal intusschen niet gelden voor de zoogenaamde heerrijders, onder wie de ondergeteekenden verstaan de bestuurders van motorrijtuigen, die als zoodanig noch in dienstbetrekking, noch — in dienstbetrekking dan wel als zelfstandig ondernemer — in het transportbedrijf werkzaam zijn. Deze heerrijders zullen vermoedelijk alleen onderworpen worden aan een verbod om langer dan een bepaald aantal uren achtereen — gedacht is aan 4 uren — een motorrijtuig te besturen.

Geneesheeren zullen gewoonlijk tot deze groep van autobestuurders behooren. Voor zoover deze, dan wel dierenartsen, wijkverpleegsters e. d., die hun beroep met behulp van een motorrijtuig uitoefenen, onder de normale werktijdbepalingen zouden komen te vallen, omdat zij, b.v. als verbonden aan een ziekenhuis, in dienstbetrekking rijden, ligt het in de bedoeling hen door een uitdrukkelijke vrijstelling aan die bepalingen te onttrekken.

Overeenkomstig den door sommige leden in het Voorloopig Verslag uitgesproken wensch gaat het ontworpen Rijtijdenbesluit — met dezen naam wordt de in artikel 1 bedoelde algemeene maatregel van bestuur aangeduid — er van uit, dat deloyale concurrentie met motorrijtuigen in het transportbedrijf voorkomen dient te worden. Evenwel zou het, naar de meening der ondergeteekenden, te ver gaan, indien hier de zelfstandige ondernemers geheel op één lijn werden gesteld met chauffeurs in dienstbetrekking. Zij zullen met dezen gelijkgesteld worden voor wat betreft de regeling der rijtijden. Daarmede wordt tevens aan de voornaamste bezwaren tegemoet gekomen. Want naarmate een transportondernemer minder personeel heeft, zal hij zelf meer moeten rijden; de rijtijd nu wordt voor hem naar denzelfden maatstaf als voor het personeel beperkt. In de kleinste ondernemingen, welke thans de scherpste concurrentie aandoen, zal die gebondenheid aan een maximum rijtijd het sterkst worden gevoeld en invloed ten goede uitoefenen. Vooral is dit te verwachten, omdat rusttijden van minder dan een half uur niet als zoodanig medetellen, zoodat b.v. het laden en lossen van kleine, met de auto vervoerde, partijen goederen als rijtijd zal gelden. Ook de bepaling, dat de werktijd moet liggen binnen een raam van ten hoogste 14 uren, zal den zelfstandigen transportondernemer in zijn concurrentiemogelijkheid beperken. Practisch zullen bovendien die 14 uren gereduceerd zijn tot 12 uren, omdat een dagelijkse nachtrust van 12 uren voorgeschreven zal worden.

In verband met de opmerking over de coöperatieve chauffeursbedrijven zouden de ondergeteekenden willen wijzen op artikel 94 der Arbeidswet. Volgens dat artikel wordt voor de toepassing van die wet normaliter slechts één persoon als hoofd der onderneming aangemerkt. De overige samenwerkende personen zijn arbeiders in den zin der wet. Wanneer zoo iemand nu meer dan 12 uren per week in een autoherstelplaats — een fabriek of werkplaats — pleegt te werken, dan is artikel 32 der Arbeidswet op hem van toepassing en mag hij buiten die inrichting, dus b.v. als chauffeur, geen arbeid verrichten anders dan bij of krachtens de paragraaf der Arbeidswet, die den arbeid in fabrieken of werkplaatsen in het algemeen regelt, ten aanzien van zijn arbeid in de herstelplaats bepaald is. Dat beteekent dus, dat hij in en buiten de reparatie-inrichting tezamen niet meer dan 48 uren per week zou mogen werken, tenzij hem nadere faciliteiten werden toegestaan. Van deze coöpererende chauffeurs is dan ook geen overmatige concurrentie te vreezen.

De uitdrukking „waarop en gedurende welke” is, naar het oordeel der ondergeteekenden, niet noodeloos omslachtig. Het is huns inziens op zijn minst twijfelachtig, of b.v. een verbod van goederenvervoer op Zondag volkomen gedekt zou worden door de woorden „tijden, gedurende welke”.

Lid 1, onder b, in verband met lid 4. De regeling, welke in het ontworpen Rijtijdenbesluit is neergelegd, voorkomt moeilijkheden, als waarop in de eerste alinea van dit onderdeel van het Voorloopig Verslag gedoeld wordt. Die regeling toch kent geen dienstdag naast een werkdag.

Natuurlijk beteekent dit niet, dat een werkdag van 10 uren nu ook gelegen moet zijn binnen een raam van 10 uren. Dan toch zou geen gelegenheid voor tusschentijdsche rust overblijven. De ondergeteekenden hebben gemeend, in beginsel het voorbeeld der Arbeidswet ten deze te kunnen volgen. Die wet bepaalt voor fabrieken of werkplaatsen den normalen werkdag op 8½ uur per dag, welke werkdag gelegen moet zijn tusschen 7 uur v.m. en 6 uur n.m. Tusschen begin en einde van die 8½-urige dagtaak mogen dus 11 uren gelegen zijn. Het ontwerp-Rijtijdenbesluit geeft een tijdruimte van 14 uren voor een werkdag van 10 uren. Die 14 uren echter — er werd zoeven reeds op gewezen — komen practisch neer op 12 uren, omdat telkens een nachtrust van 12 uren gegeven moet worden. Rekent men op 2 uren rust tusschen het werk, dan blijft 10 uren voor werkdag over. In die 10 uren is dan mede de tijd begrepen, die b.v. voor een taxichauffeur met het wachten op passagiers heengaat. Dat wachten is, evenals bij de Arbeidswet, als arbeid te beschouwen. De wekelijksche werkdag zal 55 uren mogen bedragen. Deze uiteenzetting doet zien, dat de leden, die in de derde alinea van dit onderdeel van het Voorloopig Verslag aan het woord zijn, het vierde lid van artikel 1 van het wetsontwerp op de juiste wijze interpreteren.

Nu de organisaties van belanghebbenden nog niet over het ontworpen Rijtijdenbesluit gehoord zijn, is het moeilijk, aan te geven, welke uitzonderingen de Regeering voornemens is toe te staan op den regel, die den maximum arbeidsduur aangeeft. Vermoedelijk zullen de volgende uitzonderingsbepalingen niet gemist kunnen worden:

1°. eenmaal per week mag een chauffeur, werkzaam voor een autobusdienst, een werkdag hebben van 12 uren;

2°. hetzelfde geldt voor den bestuurder van een toerwagen, waarmede gezelschapsritten over grooten afstand worden gemaakt; zelfs zal bij zoo'n gelegenheid de werkdag meer dan 12 uren mogen bedragen, mits twee chauffeurs om beurten den wagen besturen;

3°. ten behoeve van verhuizingen mag de bestuurder van een vrachtauto, die in dienst van een meubeltransportonderneming is, 12 uren per dag werken, met een maximum van 60 uren per week, doch niet meer dan 165 uren in 3 achtereenvolgende weken;

4°. voor het vervoeren van melk van boerderij naar zuivel-fabriek mag de werkdag van den daarmede belasten autobestuurder, indien hij niet op Zondag werkt, op Zaterdag en

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

Maandag 14 uren bedragen, met behoud evenwel van het normale weekmaximum;

5°. voor besteldiensten over groote afstanden mag, indien het districtshoofd der arbeidsinspectie zulks noodzakelijk acht, eenmaal per week gedurende 12 uren gewerkt worden, met behoud evenwel van het normale weekmaximum.

Voorts nemen een geheel eigen plaats in de particuliere chauffeurs en de auto-rijdende handelsreizigers. Laatstgenoemden zullen tusschen 10 uur n.m. en 6 uur v.m., op Zaterdag na 1 uur n.m. en op Zondag niet mogen werken. Wel mogen zij dan met een personenauto voor hun genoegen rijden. Een particulier chauffeur zal op vier dagen per maand geen motorrijtuig mogen besturen of, zoo hij inwonend is, op die dagen tusschen 9 uur v.m. en 11 uur n.m. geen motorrijtuig mogen besturen. Vallen die dagen niet op Zondag, dan zal de particuliere chauffeur bovendien op verschillende Zondagen slechts een zeer beperkten rijtijd mogen hebben.

De door eenige leden gestelde vraag, of onder de werktijden van chauffeurs in dienstbetrekking ook andere werkzaamheden dan het besturen van motorrijtuigen begrepen worden, wordt bevestigend beantwoord.

Lid 2. Het woord „andere” kan inderdaad vervallen.

Lid 3. Met de meening der hier aan het woord zijnde leden kunnen de ondergeteekenden zich bij nader inzien vereenigen; te meer daar — gelijk ook reeds werd medegedeeld in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag Uwer Kamer betreffende het bij Koninklijke boodschap van 4 Maart j.l. ingediende wetsontwerp tot wijziging van de Wet Openbare Vervoermiddelen — binnenkort een Koninklijk besluit kan worden tegemoet gezien, waarbij het Toezicht op de Spoorwegen wordt gewijzigd in een Rijksverkeersinspectie.

In verband hiermede is bij Nota van Wijzigingen de vermelding van de hoofden van directies van den Rijkswaterstaat in dit artikel geschrapt, terwijl in dat artikel, alsmede in artikel 8, de door genoemd Koninklijk besluit noodig geworden wijzigingen zijn aangebracht.

Artikel 3.

Aan den door eenige leden te kennen gegeven wensch, dat naast den werkgever ook de arbeider strafbaar gesteld worde, ten einde hem daardoor een prikkel te verschaffen om zelf aan de handhaving van de wet mede te werken, wordt in het ontwerp bereids voldaan. Immers artikel 6 luidt: „Overtreding van het bepaalde bij of krachtens deze wet wordt gestraft”. In overtreding nu is hij, die een voorschrift niet naleeft. Omdat echter — in de Memorie van Toelichting is dit in den breede uiteengezet — een ondergeschikte veelal de vrijheid mist om zelfstandig zijn arbeids- en rusttijden in te deelen, is in artikel 3 de aansprakelijkheid van den werkgever naar voren geschoven ten aanzien van overtredingen van het bepaalde bij of krachtens een algemeenen maatregel van bestuur, als in artikel 1 van het ontwerp bedoeld. Die aansprakelijkheid van den werkgever houdt intusschen weer op, zoodra deze kan aantoonen, dat hij alles, wat redelijkerwijze van hem verlangd kan worden, gedaan heeft om de naleving van de gestelde voorschriften te verzekeren. In dat geval is de feitelijke dader, en die alleen, aansprakelijk.

Een prikkel te meer voor den chauffeur om bedoelde voorschriften na te leven, ligt in artikel 7. Door de opname van een daartoe strekkende bepaling in het ontworpen Rijtijdenbesluit wordt met intrekking van het rijbewijs bedreigd de bestuurder van een motorrijtuig, die niet nakomt, hetgeen is voorgeschreven met betrekking tot het houden van aantekeningen in zijn werkboekje.

Artikel 6.

De aanhef van dit artikel is gelijk aan dien, welke in tal van andere wetten voor dergelijke bepalingen gebezigd is. Het is trouwens de vraag, of de door eenige leden voorgestelde redactie beter is. Kan men van iemand, wiens overtreding bestaat in

het aannemen van een passieve houding daar, waar hem iets te doen is voorgeschreven, zeggen, dat hij „handelt” in strijd met de voorschriften?

Ook vervanging van het woord „daartegen” door „daarin” achten de ondergeteekenden in casu geen verbetering.

Artikel 7.

Ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen is voor chauffeurs in dienstbetrekking veelal een zeer zware straf, ook al wordt zij voor betrekkelijk korten tijd opgelegd; zij treft immers den delinquent in zijn middel van bestaan. Daarom zal de preventieve werking van dit wetsartikel, ook bij een maximum van zes maanden, in het algemeen voldoende geacht kunnen worden.

De ondergeteekenden achten aanvulling van deze bepaling in den geest, als is neergelegd in artikel 39, zesde tot en met negende lid, der Wegenverkeerswet, gewenscht. Een voorstel daartoe is daarom in de Nota van Wijzigingen opgenomen.

De Minister van Sociale Zaken,

M. SLINGENBERG.

De Minister van Waterstaat,

VAN LIDTH DE JEUDE.

221. 6.

NOTA VAN WIJZIGINGEN.

(Ingezonden bij brief van 29 Mei 1936.)

In het wetsontwerp worden de volgende wijzigingen aangebracht:

In artikel 1, tweede lid, wordt in plaats van „ter verzekering van de naleving van andere” gelezen: „ter verzekering van de naleving van”.

In artikel 1, derde lid, wordt in plaats van „door het hoofd van het toezicht op de spoorwegen, door de hoofden van directies van den Rijkswaterstaat, daartoe door Onzen Minister van Waterstaat aangewezen,” gelezen: „door den Inspecteur-Generaal van het Verkeer”.

Aan artikel 7 wordt een volzin toegevoegd, luidende:

„Dezelfde regelen, als neergelegd in artikel 39, zesde tot en met negende lid, der Wegenverkeerswet, zijn hierop van toepassing.”.

In artikel 8 wordt in plaats van „de ambtenaren van verkeersinspecties, de door Onzen Minister van Waterstaat aangewezen ambtenaren van het toezicht op de spoorwegen,” gelezen: „de door Onzen Minister van Waterstaat aangewezen ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie en van andere verkeersinspecties”.

Na artikel 11 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

„Artikel 12.

Alle stukken, tengevolge van deze wet opgemaakt, worden behoudens in de gevallen, bij algemeenen maatregel van bestuur bepaald, kosteloos uitgereikt.”.

De artikelen 12 tot en met 16 worden genummerd 13 tot en met 17.