

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

221. (Tweede Kamer, Zitting 1935—1936.)

EINDVERSLAG DER COMMISSIE VAN RAPPORT-  
TEURS over het ontwerp van wet houdende bepa-  
lingen, beoogende het tegengaan van oververmoeidheid  
van bestuurders van motorrijtuigen.

Nadat het Voorloopig Verslag der Commissie aan de Regeer-  
ing was medegedeeld, is van haar ontvangen de navolgende

MEMORIE VAN ANTWOORD.

Algemeene opmerkingen.

Opzet en strekking van het wetsontwerp.

Blijkens de beschouwingen, waarmede het Voorloopig Verslag  
aanvangt, zien eenige leden der Kamer in het wetsontwerp een  
regeling, welke drieërlei doel beoogt, te weten: arbeidersbescher-  
ming, beveiliging van het verkeer en coördinatie van het verkeer.  
Deze zienswijze is minder juist. Overeenkomstig de considerans  
bedoelt het wetsontwerp enkel een regeling van de eerste twee.  
De coördinatie van het verkeer speelt bij dit wetsontwerp niet  
de rol, welke deze leden daaraan toekennen. In de Memorie van  
Toelichting staat duidelijk aangegeven, welke plaats die materie  
hier inneemt. „Dat deze regeling” — aldus wordt daar gezegd  
— „bij kan dragen tot datgene, wat men verstaat onder coördi-  
natie van het verkeer, is een bijkomstig voordeel.” Het wets-  
ontwerp treft dan ook geenerlei voorzieningen, welke tot recht-  
streeksch doel hebben de verkeerscoördinatie te bevorderen.  
Maar het is duidelijk, dat zulk een coördinatie steeds geremd  
wordt daar, waar de interne ordening van bepaalde onderdeelen  
ontbreekt. Wordt die interne ordening aangebracht, dan betee-  
kent dat niet coördinatie, maar wordt alleen een toestand van  
orde geschapen, welke men noodig heeft als basis om tot coördi-  
natie te kunnen komen. In dien geest is te verstaan de uitlating  
van den eersten ondergeteekende in de vergadering der Tweede  
Kamer van 8 Juli jl. en de vermelding van het onderhavige wets-  
ontwerp in de Nota van den tweeden ondergeteekende, waarnaar  
het Voorloopig Verslag verwijst.

Dat het wetsontwerp een eenigszins tweeslachtig karakter  
draagt, is door ondergeteekenden niet ontkend. Zij zien daarin  
intusschen geen overwegend bezwaar. De bescherming van de  
arbeiders, werkzaam bij het transportwezen, oefent een gunstigen  
invloed op de veiligheid van het verkeer en anderzijds kunnen  
maatregelen, de veiligheid van het verkeer beoogende, tevens  
de arbeidsbescherming dienen. Samenkoppeling van beide onder-  
werpen is dus gemotiveerd, te meer waar, zooals in de Memorie  
van Toelichting is betoogd, een gescheiden regeling op bijzondere  
moeilijkheden zou stuiten.

De strekking van de opmerking, dat een 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, is den ondergeteekende niet duidelijk.

Dat vele leden hun volledige instemming met de ontworpen  
regeling betuigden, stemt de ondergeteekenden tot voldoening.

Karakter van de toekomstige regeling.

Naar de meening van vele leden zouden de zogenaamde heer-  
rijders buiten de regeling behooren te worden gelaten, wijl die  
categorie van autobestuurders nimmer of welhaast nimmer aan-  
leiding zou hebben gegeven tot gegronde klachten over het in  
gevaar brengen van de veiligheid van het verkeer. Oververmoeid-  
heid zou immers uiterst zelden — in nog niet 1 pct. van de ge-  
vallen — oorzaak van een verkeersongeval zijn. Een verbod om  
gedurende langer dan een bepaald aantal uren achtereen te  
chauffeeren zou dus zeker voor de heerrijders — die immers op  
eigen verantwoordelijkheid rijden — niet noodig zijn en boven-  
dien nieuwe gevaren scheppen, wijl dit zou kunnen leiden tot  
het opvoeren van de snelheid, ten einde binnen het toegelaten  
aantal uren het doel te bereiken, dan wel het doen stilstaan  
vooral bij duisternis, van motorrijtuigen op wegen zonder bermen.

De ondergeteekenden stemmen in beginsel met deze rede-  
neering niet in. De tweede ondergeteekende mocht er bij de  
mondelijke behandeling in de Tweede Kamer reeds op wijzen,  
dat het principieel onjuist zou zijn om den zg. heerrijder geheel  
vrij te laten. Immers bezwaarlijk valt te ontkennen, dat in een  
toestand van oververmoeidheid een heerrijder evengoed de veilig-  
heid van het verkeer in gevaar kan brengen als een beroeps-  
chauffeur. De hierbedoelde leden geven dit trouwens toe, maar  
zij achten blijkbaar het aantal ongevallen, die een gevolg zijn  
van oververmoeidheid van den niet-beroepschauffeur, te gering  
om wettelijke maatregelen daartegen verantwoord te achten.  
Voor dit laatste punt verwijst de tweede ondergeteekende naar  
hetgeen door hem in de Tweede Kamer in antwoord op het be-  
toog van den afgevaardigde VAN DIS is opgemerkt — zie *Hande-  
lingen* blz. 2236, tweede kolom —. Overigens vertrouwde men  
niet te zeer op het besef van eigen verantwoordelijkheid van de  
heerrijders en de andere bestuurders, die buiten de regeling  
zouden worden gelaten. Er valt zeker niet steeds op te rekenen,  
dat dit hen er van zal terughouden in een toestand van over-  
vermoeidheid te blijven doorrijden. De omstandigheden zullen  
dikwijls zoo zijn, dat zij er van af zullen zien tijdig de noodige  
rust te nemen.

Intusschen is er wel reden om in den in artikel 1 van het  
wetsontwerp bedoelden algemeenen maatregel van bestuur (het  
„Rijtijdenbesluit”) onderscheid te maken tusschen heerrijders  
en andere autobestuurders, omdat de voorschriften, die uit een  
oogpunt van arbeidersbescherming dienen te worden gegeven,  
alleen de laatstgenoemden betreffen, terwijl de positie van de  
beroepschauffeurs in het algemeen minder vrijheid laat over-  
vermoeidheid te vermijden.

Zooals uit de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer  
blijkt, lag het aanvankelijk in de bedoeling slechts een van  
de in den Algemeenen maatregel van bestuur op te nemen voor-  
schriften bepaaldelijk ook voor de heerrijders te doen gelden, nl.  
het verbod om gedurende meer dan een zeker aantal uren  
achtereen een motorrijtuig te besturen. Volgens de wijziging,  
welke na het verschijnen van de Memorie in het wetsontwerp  
is aangebracht, zullen bij den algemeenen maatregel regelen  
kunnen worden gesteld omtrent den toestand, waarin bestuur-  
ders van motorrijtuigen — ook die, niet zijnde heerrijders —  
gedurende het besturen verkeerden. Daarmede wordt bereikt, dat  
die toestand — waarmede uiteraard de toestand van overver-  
moeidheid bedoeld wordt — als afzonderlijk element van straf-  
baarheid zal kunnen worden opgenomen, waardoor het dus  
mogelijk zal zijn ten aanzien van al de bedoelde bestuurders  
het gevaar, verbonden aan den toestand, waarin zij verkeerden,  
op andere wijze tegen te gaan dan door het verbod, waarop  
boven is bedoeld.

Daarbij zal rekening kunnen gehouden worden met de  
omstandigheden, welke ten aanzien van de bestuurders gelden,  
zoo mede met het feit, dat de inspanning voor het besturen  
van verschillende motorrijtuigen, alsmede het uithoudingsver-  
mogen van de bestuurders steeds verschillend is, zoodat over-  
vermoeidheid niet op hetzelfde tijdstip zal intreden.

Verwezen moge worden naar hetgeen de tweede onderge-  
teekende dienaangaande opmerkte in de Tweede Kamer naar

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

aanleiding van het amendement van den afgevaardigde RUTGERS VAN ROZENBURG — zie *Handelingen* bladz. 2239, tweede kolom — waaruit blijkt, dat getracht wordt voor oververmoeidheid een betere norm te vinden dan het vorenbedoelde voorschrift, dat onvolkomen en niet fraai werd geacht. Omtrent dit punt zullen verschillende organisaties, w.o. de verkeersbonden, nog worden gehoord. Eerst als van die zijde advies zal zijn ontvangen, zal het mogelijk zijn, de juiste redactie der voorschriften te formuleeren.

De ondergeteekenden deelen niet de vrees, dat de regeling zal leiden tot het opvoeren van de snelheid of tot het doen stilstaan aan den kant van den weg.

Een neiging daartoe zou, nemen zij aan, door de reeds thans ter zake geldende voorschriften kunnen worden tegengegaan; voor zoover deze daarvoor niet toereikend zouden zijn, zullen zij kunnen worden gewijzigd of aangevuld.

Een beroep op den toestand in het buitenland achten de ondergeteekenden niet overtuigend. Het is, naar hun meening, allerm minst uitgesloten, dat in landen van wellicht geringere bevolkingsdichtheid, met wegen van groote uitgestrektheid en daardoor minder intens verkeer, minder behoefte zal bestaan aan vorenbedoelde regeling dan hier te lande. In elk geval kan niet worden toegegeven, dat uit het enkele feit, dat een dusdanige regeling ontbreekt, zou mogen worden afgeleid, dat de ervaring de overbodigheid zou hebben aangetoond.

Dat overigens de voorgestelde bepalingen te groote belemmering van het verkeer teweeg zouden brengen en de vrijheid van verkeer al te zeer zouden beperken, kunnen zij in het algemeen niet toegeven. Alle voorschriften in het belang van de veiligheid hebben uiteraard een beperkende strekking en, voor zooverre daaraan nadeelen verbonden zijn, zullen deze aanvaard moeten worden, indien men zich veilig — en juist daardoor vrij — verkeer ten doel stelt.

Dat het door de Regeering beoogde doel ook had kunnen zijn bereikt, indien het wetsontwerp zich had beperkt tot de beide in het verslag genoemde categorieën, waaronder dus b.v. niet zouden vallen bestuurders van niet openbare middelen tot vervoer van personen (taxi's, huurauto's enz.), kan niet worden toegegeven.

Ondergeteekenden vertrouwen met deze inlichtingen de aangevoerde bezwaren voldoende te hebben weerlegd en hebben met waardeering vernomen, dat hun zienswijze ten deze door verscheidene leden wordt gedeeld.

#### Modus quo der regeling.

Te ontkennen valt niet, dat artikel 1 van het wetsontwerp groote bevoegdheden aan de Regeering geeft. Toch achten de ondergeteekenden grond voor ernstige bedenking daartegen, zooals verscheidene leden bleken te hebben, niet aanwezig. De Memorie van Toelichting noemt de redenen, welke de ondergeteekenden noopten in deze richting te gaan. Daar wordt er niet alleen op gewezen, dat voor de onderscheiden groepen van autobestuurders verschillende regelingen zullen moeten gelden, maar wordt ook opgemerkt, dat het in dezen een terrein geldt, waar de wetgever nog maar zeer weinig ervaring heeft opgedaan. Bij het ontwerpen van den in artikel 1 bedoelden algemeenen maatregel van bestuur bleek, hoezeer hier als het ware tastenderwijze te werk gegaan zal moeten worden. Die overweging weerhield de ondergeteekenden van een nadere uiteenzetting van de grondbeginselen van dien algemeenen maatregel in de Memorie van Toelichting. Hier kwam bij, dat ten tijde van de indiening van het wetsontwerp gedacht werd aan een nog grootere differentiatie betreffende werk- en rusttijden tusschen de verschillende categorieën van bestuurders van motorrijtuigen dan later noodig scheen. Hoe meer differentiatie nu, des te minder sprake is er van algemeene grondbeginselen. Ook is het overleg over den ontworpen algemeenen maatregel met het bedrijfsleven nog niet beëindigd. Het is niet onwaarschijnlijk, dat alsnog op meerdere punten wijziging in de gedachte regeling zal moeten worden aangebracht. En ten slotte zal dan de ervaring

nóg moeten leeren, in hoeverre de regeling in dit zoo bij uitstek beweeglijke bedrijf zal blijken te voldoen. Bij zooveel onzekere elementen achten de ondergeteekenden het den aangewezen weg, dat de wet vooralsnog een groote vrijheid van handelen mogelijk maakt; alleen op die wijze zal men tot een practisch te hanteren geheel van voorschriften kunnen komen.

Met hetgeen zooeven is opgemerkt, is tevens goeddeels geantwoord op de critiek van *De Nederlander* van 7 Juli jl., bij welke de hier aan het woord zijnde leden zich meenden te moeten aansluiten. Aangeteekend zij nog slechts, dat het ontwerp-Rijtijdenbesluit aan 36 organisaties, in hoofdzaak uit belanghebbenden bestaande, en aan een 18-tal Kamers van Koophandel is toegezonden.

De ondergeteekenden betwisten, dat het raadplegen van de betrokken organisaties ten deze weinig waarde zou hebben. De hoofdlijnen van de toekomstige regeling zijn ook nog niet definitief vastgesteld, gelijk in het Voorloopig Verslag wordt gezegd. Die hoofdlijnen bestaan slechts in aanvankelijken opzet, en steeds hebben de ondergeteekenden begrepen, dat, wil men tot een bruikbare regeling komen, de betrokken organisaties in de gelegenheid gesteld zouden moeten worden om hun opmerkingen over de ontworpen uitvoeringsmaatregelen kenbaar te maken, zoodat met de behoeften van de practijk ten volle rekening kan worden gehouden.

De Regeering had overwegend bezwaar tegen het overnemen van het amendement van het lid der Tweede Kamer den heer Vos c. s. De eerste ondergeteekende wees er bij de behandeling van dat amendement op, dat niet alleen de termijn, dien het behelsde, veel te kort was om practische ervaring op te doen, maar vooral ook, dat het niet mogelijk zou zijn om de uitvoeringsmaatregelen gedetailleerd in de wet op te nemen.

Waar nog niet vaststaat, hoe de in artikel 1 van het wetsontwerp bedoelde algemeene maatregel van bestuur uiteindelijk zal luiden, en over zijn werking in de practijk uiteraard niets bekend is, schijnt het wel eenigszins voorbarig, reeds thans den wensch te uiten, dat, zoodra die voorschriften stabiliteit verkregen zullen hebben, de regeling bij algemeenen maatregel zal worden vervangen door een regeling bij de wet. Afgescheiden hiervan achten de ondergeteekenden het minder op hun weg liggend om ter zake toezeggingen te doen, waarvan de inlossing niet op hen, maar op hun opvolgers zou komen te rusten. Wanneer er aanleiding zou zijn om de hoofdlijnen in de wet zelf op te nemen, zal de Regeering zeker niet aarzelen, aanvulling van de wet uit te lokken.

#### Contrôle en administratie.

Van de voorgenomen maatregelen behoeft geen groote hinder voor het verkeer gevreesd te worden. Een intensieve contrôle achten de ondergeteekenden niet noodig en trouwens ook moeilijk door te voeren. Wel zal de contrôle zoo gevoerd kunnen worden, dat de bestuurders van motorrijtuigen tot het inzicht komen, dat het raadzaam is, de voorgeschreven administratie in zake werk- en rusttijden in orde te hebben. Het ligt dan ook niet in de bedoeling der ondergeteekenden om een groot aantal nieuwe ambtenaren voor het toezicht op de naleving van deze wet aan te stellen. Het toezicht zal wel zelden rechtstreeks den toestand van oververmoeidheid van een autobestuurder betreffen. Zoodanige toestand is overigens in het algemeen — gelijk de ondergeteekenden reeds in de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer opmerkten — zeer moeilijk te constateeren, en het zou dan ook volstrekt zonder zin zijn om medici met de contrôle te belasten. Gemeenlijk zal het toezicht zich richten op de naleving van die bepalingen, waarvan de handhaving uit een oogpunt van veiligheid van het verkeer of arbeidersbescherming het meest noodig is. Zulks betreft dan bepaaldelijk beroepschauffeurs, die volgens de voorschriften van het Rijtijdenbesluit, zooals de ondergeteekenden zich die op dit punt gedacht hebben, in het bezit moeten zijn van een zoogenaamd werkboekje, waarin werk- en rusttijden zijn aangeteekend.

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

De meening van verscheidene leden, als zou overtreding van het voorschrift om niet langer dan een zeker aantal uren achtereen een motorrijtuig te besturen nimmer te bewijzen zijn, achten de ondergeteekenden in haar algemeenheid niet juist. De bedoeling van de desbetreffende bepaling van het ontwerp-Rijtijdenbesluit was, dat zij voor alle autobestuurders zou gelden en niet alleen voor heerrijders. Voor bestuurders, die een werkboekje hebben, levert dan dat boekje bewijs op. Voorts zal in tal van gevallen bewijs te putten zijn uit de verklaring van personen, die buiten den bestuurder in het motorrijtuig aanwezig waren. Moeilijker zal bewijs te leveren zijn, wanneer het betreft een heerrijder, die alleen in den auto zit, die niet schuld erkent en te wiens aanzien de omstandigheden van het geval geen vermoeden van overtreding van dat verbod opleveren. Bezwaarlijk kan intusschen de mogelijkheid, om bij een bepaalde situatie door de mazen der wet te glippen, reden zijn om de geheele regeling op dat punt achterwege te laten.

De ondergeteekenden zijn van oordeel, dat de administratie, welke van de autobestuurders gevorderd zal worden, geenszins van dien aard is, dat te vreezen zou vallen, dat vele chauffeurs er groote moeilijkheden mede zouden hebben. Het voornaamste contrôlemiddel vormt voor een groot deel der bestuurders het werkboekje; de werk- en rusttijden moeten daarin worden aangegeekend. Een eenvoudiger opzet is moeilijk denkbaar.

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

Blijkens hetgeen in den aanhef van deze Memorie is opgemerkt, is de opvatting van de leden, die dit ontwerp beschouwen als wederom een poging tot protectie van de Nederlandsche Spoorwegen, onjuist, waarbij blijkbaar geheel over het hoofd wordt gezien de sociale beteekenis van dit wetsontwerp. De zienswijze van die leden, als zouden bij aanneming van het wetsontwerp zeer vele particuliere auto-transportbedrijven met ondergang worden bedreigd, daar alsdan zoodanige bedrijven niet meer het voor den ondernemer noodzakelijke rendement zullen kunnen opleveren, achten de ondergeteekenden — evenals andere leden dit deden — al te somber. Er moet, zouden de ondergeteekenden meenen, in het particulier transportbedrijf iets happen, wanneer het alleen bij een werkweek van meer dan 55 uren in stand te houden zou zijn. Ook bij de spoorwegen is een werktijd van gemiddeld 55 uren per week norm. Het is waar, dat in de binnenschipperij nog geen wettelijke bepalingen gelden, die den werktijd van de bemanning regelen. Dat vraagstuk is om de bijzondere moeilijkheden, welke vooral onder de tegenwoordige tijdsomstandigheden er aan kleven, nog steeds niet tot oplossing gebracht kunnen worden. Maar hierin kan toch geen voldoende reden liggen om nu ook op het gebied van het vervoer per auto regeling achterwege te laten. In dien gedachtengang zou men bijna nimmer tot verbeteringen kunnen komen.

Een belemmering van het nachtelijk vervoer door motorrijtuigen wordt door de ondergeteekenden niet beoogd. Wel ligt het in hun bedoeling een bepaling in het Rijtijdenbesluit op te nemen, welke verbiedt, dat een zelfde chauffeur in een tijdperk van 2 weken meer dan zesmaal nachtarbeid verricht. Ook in de industrie moeten dag- en nachtploeg wewekelijks wisselen.

#### Werktijd van particuliere chauffeurs.

De ondergeteekenden ontkennen, dat zij niet voldoende aandacht gewijd zouden hebben aan de positie, welke de particuliere chauffeur inneemt, die veelal tevens als huisknecht of tuinman dienst doet. Juist met het oog daarop zal het Rijtijdenbesluit, zooals het in het huidige stadium van voorbereiding luidt, zich er toe bepalen den particulieren chauffeur gemiddeld eenmaal per week — bij voorkeur op Zondag — een dag te bezorgen, waarop hij als chauffeur zooveel mogelijk vrij is. Andere werkzaamheden zijn hem volgens de gedachte regeling op die dagen dus niet verboden. De ondergeteekenden vertrouwen er intusschen op, dat die regeling een stimulans zal inhouden om den

particulieren chauffeur op bedoelde dagen ook van andere werkzaamheden zooveel mogelijk vrij te stellen.

#### Positie van vreemdelingen.

Het voorontwerp-Rijtijdenbesluit bevat een bepaling, volgens welke de voorschriften in zake werk- en rusttijden niet gelden 1<sup>o</sup>) voor bestuurders van motorrijtuigen, welke het eigendom zijn van niet in ons land woonachtige of gevestigde natuurlijke of rechtspersonen, mits met die motorrijtuigen tegen vergoeding geen andere personen dan personen, die in het buitenland wonen, en geen andere goederen dan goederen voor zoodanige personen vervoerd worden, en 2<sup>o</sup>) voor bestuurders van autobussen, welke gebezigd worden ten behoeve van het uitoefenen van autobusdiensten, waarvan het eene eindpunt in ons land ligt en het andere daarbuiten, mits de onderneming, welke den autobusdienst onderhoudt, in het buitenland gevestigd is en haar dispensatie van de voorschriften verleend is.

#### Considerans, artikelen, enz.

Een door enkele leden bepleite wijziging van de considerans, door het woord oververmoeidheid te vervangen door de woorden overmatigen arbeidstijd, zouden de ondergeteekenden geen verbetering achten. Met het oog op het feit, dat er verschillende groepen van autobestuurders bestaan, moeten niet alleen regelen gesteld kunnen worden omtrent den arbeidstijd maar ook omtrent den rijtijd. Voor een chauffeur in dienstbetrekking is het besturen van een motorrijtuig arbeid, voor anderen echter, b.v. voor zg. heerrijders, is dat niet het geval. De voorgestelde wijziging zou dus leiden tot onvolledigheid.

Onjuist is de opmerking betreffende de wijze, waarop eenige wetten in het wetsontwerp vermeld worden. De bedoelde wetten zijn vermeld onder de benaming, waaronder zij, ingevolge een in die wetten opgenomen bepaling, kunnen worden aangehaald.

*Artikel 1.* De inlassching van de woorden „en den toestand waarin” kan, naar de meening der ondergeteekenden, niet den weg openen tot het aanleggen van een anderen maatstaf bij de uitvoering van de ontworpen bepalingen dan dien van oververmoeidheid. Te recht wijzen de leden, welke die opmerking maakten, zelf op de bewoordingen der considerans, die zulk een uitvoering niet zouden gedoogen. Dat de aanvulling derhalve achterwege had kunnen blijven, is een conclusie, welke de ondergeteekenden niet de juiste achten. De oververmoeidheid van bestuurders van motorrijtuigen zal thans behalve door voorschriften omtrent de rijtijden en, voor wat chauffeurs in dienstbetrekking betreft, omtrent werk- en rusttijden, kunnen worden tegengegaan door voorschriften, rechtstreeks den toestand van den bestuurder gedurende het besturen betreffende.

Dat oververmoeidheid dikwijls zeer moeilijk te constateeren zal zijn, geven de ondergeteekenden gaarne toe. In tal van gevallen echter, met name bij een overtreding of een ongeval, zal de rechter oververmoeidheid kunnen afleiden uit de omstandigheden; de tijd, gedurende welken onafgebroken gereden is, kan daarbij een factor vormen.

De strekking van de woorden „alle of bepaalde groepen van personen” is deze, dat de algemeene maatregel van bestuur niet voor alle bestuurders van motorrijtuigen regelen behoeft te stellen — uit een oogpunt van veiligheid of van arbeidersbescherming is voor de eene groep regeling meer noodig dan voor de andere — en dat niet, in strijd met de op de practijk gebaseerde behoefte aan differentiatie, voor allen, voor wie regelen gesteld worden, die regelen dezelfde behoeven te zijn.

Een bepaalde toezegging, als het lid der Tweede Kamer de heer RUTGERS VAN ROZENBURG meende beluisterd te hebben in hetgeen van Regeeringszijde is opgemerkt omtrent de beperking van den rijtijd van heerrijders, is niet gedaan. De tweede ondergeteekende heeft in verband met de bij Nota van Wijziging in artikel 1, eerste lid, onder a, aangebrachte aanvulling gezegd, dat hij het in het Rijtijdenbesluit ontworpen voorschrift betref-

fende het nemen van een half uur rust, na de besturing van een motorrijtuig gedurende vier uren achtereen, nog eens zou bezien, omdat hij meende, dat die bepaling minder noodig is na de aangebrachte wijziging dan zonder die wijziging (*Handelingen Tweede Kamer* blz. 2237, tweede kolom). En nadat het genoemde lid der Tweede Kamer zijn amendement op artikel 1 had toegelicht, heeft de tweede ondergeteekende herhaald, dat hij bedoeld voorschrift van het ontwerp-Rijtijdenbesluit onvolkomen en niet fraai vond en dat hetgeen de Nota van Wijziging voorstelt dan ook een grootere mogelijkheid opent voor een betere norm.

Overigens mogen de ondergeteekenden verwijzen naar wat zij hierboven onder het hoofd „Karakter van de toekomstige regeling” mededeelden.

Men kan niet zonder meer de voor een regelmatig functioneerend bedrijf als de spoorwegen geldende werktijdbepalingen gaan toepassen op b.v. het veelal hoogst onregelmatig werkende vrachtvervoer per auto. Wel zal er in elk geval naar gestreefd worden de regeling zoo te maken, dat ze voor het bedrijfsleven zoo min mogelijk bezwaar oplevert.

*Artikel 17.* De hier gemaakte opmerking achten de ondergeteekenden niet juist. Als tijdstip van in werking treden der wet wordt niet genomen dat, hetwelk de wet houdende algemeene bepalingen aangeeft. Het tijdstip zal nader bepaald

worden, en wel bij Koninklijk besluit. Dat is de bedoeling van het artikel en die bedoeling komt, naar de ondergeteekenden meenen, in de gekozen bewoordingen volledig tot uitdrukking.

*De Minister van Sociale Zaken,*  
M. SLINGENBERG.

*De Minister van Waterstaat,*  
VAN LIDTH DE JEUDE.

De Commissie van Rapporteurs heeft gemeend met de mededeeling van dit antwoord aan de Kamer haar Eindverslag te kunnen sluiten.

Vastgesteld den 26sten September 1936.

ANEMA.  
VAN ASCH VAN WIJCK.  
DE SAVORNIN LOHMAN.  
KOLFF.  
VAN EMBDEN.