

Vergaderjaar 1990-1991

22 030

## Voorstel van wet houdende vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1992)

B

### ADVIES RAAD VAN STATE

Aan de Koningin

's-Gravenhage, 2 maart 1990

Bij Kabinetsmissive van 1 juni 1989, no. 89.013427, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van Justitie, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt een voorstel van wet met memorie van toelichting, houdende vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1990).

1. In artikel 12 van het wetsvoorstel wordt de huidige voorwaardelijke delegatie beperkt tot algemene maatregelen van bestuur betreffende het gedrag van verkeersdeelnemers. Regels inzake de technische staat waarin voertuigen dienen te verkeren, inzake kentekens en kentekenbewijzen en inzake rijbewijzen kunnen dan niet meer aan parlementaire goedkeuring worden onderworpen. In de memorie van toelichting wordt deze beperking gebaseerd op het argument dat deze regels ofwel in het algemeen technisch van aard zijn, dan wel uitsluitend strekken tot uitvoering van internationale regels. Anderzijds wordt in de toelichting een uitvoerig betoog gehouden waarom voorwaardelijke delegatie kan worden aanvaard. Zo wordt gesteld dat van de voorwaardelijke delegatie door de Staten-Generaal een uiterst terughoudend gebruik zal worden gemaakt. De bewindslieden verklaren dat de geschetste bezwaren tegen voorwaardelijke delegatie in

### NADER RAPPORT

Aan de Koningin

's-Gravenhage, 21 februari 1991

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw Kabinet van 1 juni 1989, nr. 89 013427, machtigde Uwe Majesteit de Raad van State, zijn advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 2 maart 1990, nr. W09.89 0271, bied ik U hierbij mede namens mijn ambtgenoot van Justitie aan.

1. Het advies van de Raad heeft ons aanleiding gegeven ons nader te bezinnen op de toelichting op artikel 12, tweede lid. Naar ons oordeel wordt daarin te sterk de nadruk gelegd op de figuur van de voorwaardelijke delegatie zoals deze in de huidige Wegenverkeerswet is neergelegd en wordt de voorgestelde beperking tot voorschriften inzake het gedrag van verkeersdeelnemers daarin onderbelicht. De toelichting wint aan duidelijkheid als deze op die voorgestelde beperking wordt toegespitst. Wij hebben de toelichting op dit punt dan ook conform het vorenstaande aangepast.

Deze nieuwe benadering maakt het tevens mogelijk in de toelichting nader te onderbouwen waarom regels van technische aard niet zodanige (beleids)elementen kunnen bevatten dat voorwaardelijke delegatie passend moet worden geacht. Ook in dit opzicht is derhalve aan het advies van de Raad gevolg gegeven.

praktisch opzicht nauwelijks van betekenis zijn. Gelet op een en ander is de toelichting naar het oordeel van de Raad van State niet consistent. Bovendien dient nader te worden onderbouwd waarom regels van technische aard niet zodanige (beleids)elementen kunnen bevatten dat voorwaardelijke delegatie passend moet worden geacht.

2. Krachtens artikel 19 staat uitsluitend Kroonberoep open tegen verkeersmaatregelen, die op grond van een verkeersbesluit zijn genomen. In artikel 14 is de basis gelegd voor de algemene maatregel van bestuur, waarbij de verkeers-tekens en maatregelen op of aan de weg worden aangewezen die op een verkeersbesluit dienen te berusten. Indien uit toekomstige wetgeving zou volgen dat een onder een verkeersbord geplaatst onderbord niet als een verkeersbord kan worden aangemerkt, maar een onderbord wel de werkingssfeer van een verkeersbord kan beperken, acht de Raad een nadere voorziening noodzakelijk. Immers, het onderbord kan dikwijls een ingrijpende uitzondering op de oorspronkelijke inhoud van het verkeersbord tot gevolg hebben. Daarom beveelt de Raad aan artikel 14 aan te vullen met een bepaling, volgens welke voor het zelfstandig plaatsen of zelfstandig verwijderen van onderborden onder de in dit artikel bedoelde verkeersborden eveneens een verkeersbesluit nodig is.

3. Het is de Raad niet duidelijk of ingevolge artikel 16 in relatie tot artikel 14 voor het treffen van tijdelijke fysieke maatregelen een verkeersbesluit nodig is. Naar de mening van de Raad is die noodzaak wel aanwezig. Hij beveelt aan de wettekst in die zin aan te passen dan wel in de memorie van toelichting bezwaren daartegen te motiveren. Het is de Raad voorts niet duidelijk waarom geen aanleiding bestaat om voor de in artikel 16 bedoelde dringende omstandigheden van voorbijgaande aard een regeling te treffen voor fysieke maatregelen, zoals de plaatsing van hekken om een weg af te sluiten. Hij beveelt aan dit te doen.

De in dit artikel neergelegde mogelijkheid tot inperking of uitsluiting van Kroonberoep bestaat thans ook. Ingevolge de jurisprudentie van de Kroon over artikel 137 RW is bij haar beroep mogelijk tegen op basis van dit artikel genomen

2. Aan de aanbeveling van de Raad om artikel 14 aan te vullen met een bepaling volgens welke voor het zelfstandig plaatsen of zelfstandig verwijderen van onderborden onder de in dit artikel bedoelde verkeersborden eveneens een verkeersbesluit nodig is, is gevolg gegeven. De artikelen 15 en 19 zijn naar aanleiding van deze aanvulling eveneens aangepast. De memorie van toelichting is op de daarvoor in aanmerking komende plaatsen met het vorenstaande in overeenstemming gebracht.

3. Met artikel 16 van het oorspronkelijke wetsvoorstel werd beoogd voor dringende omstandigheden van voorbijgaande aard een nadere voorziening te treffen voor zoveel het de plaatsing en verwijdering van verkeersborden betreft. De bepaling had derhalve geen betrekking op tijdelijke fysieke voorzieningen zodat maatregelen op of aan de weg voor zover ingevolge artikel 14 aangewezen op een verkeersbesluit dienen te berusten ongeacht de vraag of het hier nu tijdelijke of permanente maatregelen betreft.

Op grond van het advies van de Raad van State is echter besloten de regeling van artikel 16 tevens te laten gelden voor fysieke maatregelen. Met de Raad menen wij dat het treffen van fysieke voorzieningen voor tijdelijke omstandigheden van voorbijgaande aard aangewezen kan zijn. Het treffen van een regeling ter zake ligt in verband hiermee in de

besluiten tot tijdelijke plaatsing en verwijdering van bedoelde verkeers-tekens, ook indien de dringende omstandigheden van voorbijgaande aard zich korter dan zes maanden doen gelden en de omstandigheden zich niet regelmatig, maar slechts eenmalig voordoen. De Raad acht het wenselijk dat deze lijn wordt voortgezet.

Voorts beveelt het college aan de passage over het Kroonberoep in de tweede alinea van de toelichting bij artikel 19 te schrappen, omdat het overleg hierover nog gaande is.

rede. Het vorenstaande geeft tevens aanleiding het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) met een en ander in overeenstemming te brengen.

In de tweede alinea van punt 3 van zijn advies wijst de Raad van State er op dat ingevolge de jurisprudentie van de Kroon over artikel 137 van het RVV 1966 bij de Kroon beroep mogelijk is tegen op basis van dit artikel genomen besluiten tot tijdelijke plaatsing en verwijdering van bedoelde verkeerstekens, ook indien de dringende omstandigheden van voorbijgaande aard zich korter dan zes maanden doen gelden en de omstandigheden zich niet regelmatig, maar slechts eenmalig voordoen. Met dit laatste doelt de Raad kennelijk op de regeling zoals vervat in artikel 36 van het BABW, waarin wordt bepaald dat de tijdelijke plaatsing op een verkeersbesluit dient te berusten indien de omstandigheden die tot de tijdelijke plaatsing leiden, van langere duur zijn dan zes maanden dan wel zich regelmatig voordoen. In punt 5 van zijn advies over het ontwerp-BABW heeft de Raad te kennen gegeven de termijn van zes maanden erg lang te vinden. Op grond van deze opvatting heeft de eerste ondergetekende besloten deze termijn te bekorten tot vier maanden. Het vorenstaande komt er op neer dat in tijdelijke situaties een verkeersbesluit moet worden vastgesteld indien de omstandigheden die tot de tijdelijke plaatsing aanleiding geven, van een langere duur zijn dan vier maanden dan wel zich regelmatig voordoen. Langs die weg is voor belanghebbenden rechtsbescherming verzekerd.

Begrijpen wij de Raad goed dan zou de in het BABW vervatte regeling niet moeten uitsluiten dat rechtsbescherming kan worden geboden in gevallen van tijdelijke aard waarvoor geen verkeersbesluit is voorgeschreven. De Raad wijst er op dat zulks ingevolge de jurisprudentie mogelijk is. De Raad doelt hier kennelijk op de gevallen waarin de Kroon van oordeel is dat aan de plaatsing van een verkeersteken een verkeersbesluit ten grondslag had behoren te liggen en deswege de belanghebbende ontvankelijk verklaart in zijn beroep. De Raad acht het wenselijk dat deze lijn wordt voortgezet.

Naar ons oordeel verzet de voorgestelde tekst zich hiertegen niet. In dit verband dient er op te worden gewezen dat in artikel 34 van het BABW – dat als een uitwerking van de tweede volzin van artikel 16 van het voorliggende wetsvoorstel moet worden beschouwd – wordt bepaald dat de plaatsing van de in artikel 33 van het BABW bedoelde verkeerstekens zonder een daaraan ten grondslag liggend verkeersbesluit kan geschieden. Artikel 36 van het BABW maakt op deze regel een uitzondering voor de daar bedoelde gevallen. Doen deze gevallen zich voor dan dient in afwijking van artikel 34 desniettemin een verkeersbesluit te worden vastgesteld. Gebruik van het woord «kan» in artikel 34 van het BABW impliceert echter dat ook in de andere gevallen dan voorzien in artikel 36 van het BABW – gewijzigd zoals hiervoor aangegeven – een verkeersbesluit mag worden vastgesteld. Daarvoor kan aanleiding bestaan ingeval een maatregel, ook al is deze bij voorbeeld slechts voor een periode korter dan vier maanden voorzien bijzonder belastend is voor bepaalde weggebruikers, zoals het geval kan zijn indien een bedrijf gedurende die periode niet bereikbaar is. Het ligt in de rede dat het bevoegde gezag in dergelijke gevallen een verkeersbesluit vaststelt ook al is de vaststelling daarvan niet met zoveel woorden voorgeschreven. Zou in dergelijke gevallen een verkeersbesluit achterwege worden gelaten dan is het uiteraard aan de Kroon om in het licht van de omstandigheden van het geval te beoordelen of, ingeval tegen de tijdelijke plaatsing bezwaar wordt gemaakt, de appellants in zijn bezwaren kan worden ontvangen.

Een en ander brengt ons tot de conclusie dat de in het BABW vervatte regeling aansluit op de jurisprudentie ter zake. Wij vinden in het betoog van de Raad aanleiding het vorenstaande in de memorie van toelichting tot uitdrukking te brengen.

Aan het slot van punt 3 van zijn advies beveelt de Raad aan om de passage over het Kroonberoep in de tweede alinea van de toelichting bij artikel 19 te schrappen omdat het overleg hierover nog gaande is. Wij menen aan de strekking van deze aanbeveling recht te hebben gedaan door in de betrokken passage te

doen uitkomen dat de keuze voor Kroonberoep een voorlopig karakter draagt en dat daarmee geenszins bedoeld is vooruit te lopen op de definitieve regeling inzake Kroongeschillen.

4. Het is gebleken dat gemeentebesturen van in het bijzonder grote steden de bevoegdheid om verkeersmaatregelen te nemen overdragen aan commissies als bedoeld in artikel 61 van de Gemeentewet. Soortgelijke voorbeelden van delegatie doen zich op alle niveaus voor. Derhalve acht de Raad het raadzaam om artikel 17, eerste lid, onder d, aan te vullen met een bepaling, waarin wordt voorzien in de mogelijkheid van een zodanige delegatie. Bovendien verdient het aanbeveling om in artikel 17 een bepaling op te nemen op grond waarvan verkeersbesluiten ter plaatsing van verkeers tekens en onderborden van kracht blijven, wanneer door overdracht van beheer de bevoegdheid daartoe is overgegaan naar een ander orgaan.

5. In artikel 18 krijgen gedeputeerde staten de bevoegdheid aan besturen van gemeenten en waterschappen een aanwijzing te geven om een bepaald verkeersbesluit te nemen en uit te voeren. Daarbij zijn twee mogelijkheden onderscheiden: wanneer het verkeersbeleid ten aanzien van een weg, in beheer bij meer dan een orgaan, gecoördineerd dient te worden met het oog op essentiële verkeersbelangen als omschreven in artikel 2, eerste lid, onder a en d, en tweede lid (artikel 18, tweede lid, onder a), alsmede wanneer gedeputeerde staten een andere mening hebben over de noodzaak van een verkeersbesluit dan de wegbeheerder ter bescherming van de belangen als bedoeld in artikel 2, tweede lid (artikel 18, tweede lid, onder b). De eerstgenoemde bevoegdheid komt de Raad, gezien de noodzaak van conflictoplossing tussen verschillende wegbeheerders, ondanks het ook door de bewindslieden onderkende gewicht van het gekozen instrument aanvaardbaar voor. Terecht wordt het geven van een aanwijzing een ultimum remedium genoemd. De tweede mogelijkheid van het geven van een aanwijzing, waarbij er geen conflict is gerezen tussen meer dan een beheerder van dezelfde weg, doch er een verschil van mening bestaat tussen de

4. Aan het advies van de Raad om artikel 17, eerste lid, onder d, aan te vullen met een bepaling waarin wordt voorzien in de mogelijkheid de bevoegdheid om verkeersmaatregelen te nemen over te dragen aan commissies als bedoeld in artikel 61 van de gemeentewet, is gevolg gegeven. Het BABW is hiermee in overeenstemming gebracht.

Voorts is er op grond van het advies van de Raad in artikel 17 uitdrukkelijk in voorzien dat verkeersbesluiten tot plaatsing van verkeers tekens en onderborden van kracht blijven wanneer door overdracht van beheer de bevoegdheid daartoe is overgegaan naar een ander orgaan.

5. In de memorie van toelichting is uitgebreid gemotiveerd op grond van welke overwegingen het noodzakelijk voorkomt de in artikel 18, eerste lid, neergelegde bevoegdheid van gedeputeerde staten aan de besturen van waterschappen en van gemeenten de aanwijzing te geven een bepaald verkeersbesluit vast te stellen en uit te voeren, mede te laten gelden voor de in het tweede lid onder b bedoelde gevallen. Nu de Raad van State ondanks dit betoog bedenkingen tegen deze aanwijzingsbevoegdheid heeft, achten wij het geboden hierop nader in te gaan.

Zoals in de memorie van toelichting wordt uiteengezet, speelde deze kwestie bij de behandeling van wetsvoorstel 16 092 waarmee werd beoogd de reikwijdte van de Wegenverkeerswet die beperkt was tot de zgn. klassieke verkeersbelangen, uit te breiden met de milieu- en de energiebelangen. In de memorie van toelichting bij wetsvoorstel 16 092 (kamerstukken II, 1979/80, 16 092, nr. 3) zijn de argumenten opgesomd op grond waarvan die doeluitbreiding wenselijk werd bevonden. Eén van die argumenten was dat het aangegeven was de beheerders van een weg volledig bevoegd te maken op wegen waarover zij het beheer voeren verkeersbesluiten vast te stellen. Weliswaar ging het RVV



wegbeheerder en gedeputeerde staten over de noodzaak van een verkeersbesluit, acht de Raad echter een te ver gaande inbreuk op de principiële bevoegdheid, geregeld in artikel 17. Juist ook omdat de bewindslieden in de memorie van toelichting zoveel mogelijk willen vermijden dat bestuursorganen voorafgaand toezicht uitoefenen op het door andere bestuursinstanties te voeren beleid, acht het college de gekozen aanwijzing een te zwaar middel. Naar de mening van de Raad zullen de spaarzame gevallen, die de bewindslieden blijkens de memorie van toelichting voor ogen staan en waarin deze aanwijzingsbevoegdheid nodig zou zijn, opgelost kunnen worden wanneer gedeputeerde staten alsdan van hun beroepsrecht gebruik maken. Zulks geldt evenzeer voor het genoemde voorbeeld van een verantwoord natuurbeschermingsbeleid in een gebied, waarin de wegen in beheer zijn bij uiteenlopende organen en waarvan de bewindslieden aannemen dat in de praktijk van de aanwijzingsbevoegdheid geen gebruik zal behoeven te worden gemaakt.

Ten aanzien van de in artikel 18, tweede lid, onder a, geregelde aanwijzingsbevoegdheid is het de Raad niet duidelijk geworden waarom de belangen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder b en c, geen grond kunnen vormen voor het geven van een aanwijzing. De hiervoor in de memorie van toelichting gegeven motivering overtuigt de Raad niet. Deze beperking spoort niet met andere toekomstige regelgeving ter zake, krachtens welke gedeputeerde staten het bevoegd gezag kunnen verzoeken een besluit te nemen ter bescherming van de belangen genoemd in artikel 2, tweede en derde lid, van de Wegenverkeerswet (artikel 2, eerste en tweede lid, Wegenverkeerswet 1990). Zij verdient heroverweging.

1966 van dit principe uit, maar er bestonden tevens diverse uitzonderingen op dit beginsel. Die uitzonderingen zouden dienen te komen vervallen. Zo zouden onder meer de gemeenten bevoegd moeten zijn verkeersbesluiten vast te stellen op gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom alwaar ingevolge het RVV 1966 de provincie ter zake competent is en dient op waterschapswegen het bestuur van het waterschap competent te zijn waar nu de provincie (buiten de kom) en de gemeente (binnen de kom) bevoegd zijn. In het BABW zijn de hiermee in overeenstemming zijnde bevoegdheidsregels opgenomen.

Hoewel dit uitgangspunt blijkens de parlementaire stukken betreffende wetsvoorstel 16 092 in beginsel door de Tweede Kamer werd onderschreven, bleken diverse fracties aarzelingen te hebben voor zover het gaat om de bescherming van natuurgebieden. In dat kader zou ook een zekere rol voor de provincie weggelegd dienen te zijn.

Dit punt keerde indringend terug bij de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel. In dit verband achten wij het zinvol enkele passages te citeren uit het betoog van de heer van Vlijmen: «Wij zijn ..... minder gelukkig met de bepaling in het BABW dat de gemeenten op gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom de bevoegdheid krijgen om verkeersmaatregelen te nemen. De C.D.A.-fractie ziet wel de redelijkheid van de argumenten die daarvoor pleiten, maar meent toch ook dat belangen van bovengemeentelijke orde medebepalend moeten zijn.» En voorts:

«Daarnaast zien wij de provincie in staat gesteld, de bovengemeentelijke taak uit te oefenen onder andere met betrekking tot het milieubeleid en het natuur- en landschapsbehoud. Dat kan gebeuren min of meer conform aan de WRO.»

Uit de door de heer van Vlijmen en mevrouw Jorritsma-Lebbink ingediende motie (kamerstukken II, 1988/89, 16 092, nr. 19) blijkt dat de indieners van mening zijn dat de volledige toekenning aan de wegbeheerders verkeersbesluiten te nemen een bestuurlijke systematiek in het leven roept die zich nog verder verwijderd van die vervat in de Wet op de ruimtelijke ordening. Naar hun oordeel, welke opvatting door de andere fracties niet werd bestreden, dient in de toekomstige nieuwe Wegenverkeerswet ten aanzien van

de aanwijzingsbevoegdheid van de provincie eenzelfde regelgeving te worden geformuleerd als in de Wet op de ruimtelijke ordening. Gelet op het hiervoor aangehaalde betoog van de heer van Vlijmen diende deze regelgeving uitdrukkelijk mede die ten aanzien van het milieubeleid en het natuur- en landschapsbehoud te betreffen.

Naar aanleiding van de toezegging van de regering de motie uit te voeren, is deze vervolgens door de indieners ingetrokken. Bij brief van 11 mei 1989 (kamerstukken II, 1988/89, 16 092, nr. 20) is door de ambtsvoorgangster van de eerste ondergetekende uiteengezet op welke wijze in haar ogen aan de motie uitvoering dient te worden gegeven. Zij schrijft daarin dat in het voorstel voor een nieuwe Wegenverkeerswet de bepaling zal worden opgenomen die er in voorziet dat de provinciale besturen aan de besturen van de gemeenten en waterschappen de aanwijzing mogen geven op wegen buiten de bebouwde kom, alwaar deze besturen een verkeersverantwoordelijkheid dragen een verkeersbesluit te nemen van door de provincie te bepalen inhoud, in de navolgende gevallen:

1. Op één weg, bij meerdere overheidsorganen in beheer, zijn verkeersbesluiten van toepassing die niet op elkaar zijn afgestemd.

2. Aan het provinciale beleid inzake natuurbescherming en dergelijke wordt niet door alle wegbeheerders die daarbij zijn betrokken afdoende uitvoering gegeven.

Het onder 1 vervatte punt is verwoord in artikel 18, tweede lid onder a, van het onderhavige wetsvoorstel, het onder 2 vervatte punt in artikel 18, tweede lid, onder b.

Uit het vorenstaande blijkt wel dat onderdeel b met name in het leven is geroepen voor het geval in een natuurgebied beschermingsmaatregelen moeten worden getroffen door meerdere wegbeheerders. In de praktijk kan het immers voorkomen dat in een dergelijk gebied naast provinciale wegen meerdere gemeentelijke wegen zijn gelegen. Ingeval een gemeente niet de gewenst geachte verkeersmaatregelen treft, kan dat het gehele natuurbeschermingsbeleid doorkruisen. Met het oog hierop dient de provincie de mogelijkheid te bezitten de nodige maatregelen te

treffen opdat het beleid kan worden uitgevoerd. In tegenstelling tot de Raad achten wij de voorgestelde aanwijzingsbevoegdheid een passend middel in het belang van een effectief natuurbeschermingsbeleid.

Gelet op het vorenstaande en in verband met de in de brief van 11 mei 1989 gedane toezegging waaraan wij ons gebonden achten, zouden wij bij de voorgestelde regeling in artikel 18, tweede lid onder b, willen persisteren.

In de memorie bij het onderhavige wetsvoorstel (toelichting op artikel 18, tweede lid) is uiteengezet op grond waarvan wordt gemeend dat artikel 18, tweede lid onder a, geen betrekking dient te hebben op de belangen, omschreven in artikel 2, eerste lid onder b en c. Ten aanzien van onderdeel b (het beschermen van weggebruikers en passagiers) is aldaar gesteld dat een aanwijzingsgrond niet behoeft te worden opgenomen aangezien met het oog op het beschermen van dat belang uitsluitend centrale verkeersregels worden vastgesteld. Om het negatief te formuleren: het RVV en het BABW voorzien niet in de mogelijkheid ter bescherming van dat belang verkeersbesluiten vast te stellen. Aangezien de aanwijzingsbevoegdheid van de provincies uitsluitend op het vaststellen van verkeersbesluiten betrekking heeft is het niet zinvol deze bevoegdheid mede toe te kennen als het gaat om het behartigen van dit belang. In de memorie van toelichting hebben wij thans uitdrukkelijk hierop gewezen. Wij vertrouwen er op dat aldus de memorie voldoende overtuigingskracht bezit.

Bij nader inzien achten wij het wenselijk de in onderdeel c van het eerste lid vervatte gronden (instandhouding van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan) onder het bereik van artikel 18, tweede lid onder a, te brengen. Voor het geval op een weg die bij meerdere beheerders in beheer is slechts door één wegbeheerder maatregelen worden getroffen met het oog op het benartigen van één dezer belangen kan het geraden zijn soortgelijke maatregelen op overige gedeelten van de weg tot stand te brengen. Blijven die uit dan kan het aangewezen zijn de provincie in dezen een sturende rol te laten vervullen. Met het oog hierop is



onderdeel a van het tweede lid van artikel 18 aangevuld door daar ook onderdeel c van het eerste lid van artikel 2 te noemen.

Volledigheidshalve willen wij nog wijzen op het volgende. De in artikel 20, tweede en derde lid, van het BABW vervatte regels dienen als uitwerking van het tweede dictum van de hiervoor genoemd motie van Vlijmen/Jorritsma-Lebbink. In deze motie wordt voorgesteld de in het eerste dictum bepleite systematiek reeds thans toe te passen in het BABW. In de meergenoemde brief van 11 mei 1989 is uiteengezet op welke wijze hieraan gevolg zal worden gegeven. Tevens valt in die brief te lezen dat de BABW-voorziening als een tijdelijke moet worden opgevat die komt te vervallen als de aanwijzingsbevoegdheid in de nieuwe Wegenverkeerswet van kracht is geworden.

Aldus opgevat mag de regeling in het BABW niet als toekomstige regelgeving worden opgevat in de betekenis die de Raad van State daaraan in de voorlaatste volzin van punt 5 van zijn advies toekent. In verband hiermee kan de betrokken opmerking van de Raad worden gepasseerd.

6. Waar verspreid in de toelichting melding wordt gemaakt van het feit dat in beginsel tegen bepaalde beschikkingen beroep ingevolge de Wet administratieve rechtspraak overheidsbeschikkingen (Arob) openstaat, beveelt de Raad aan deze zo te herformuleren, dat duidelijker blijkt dat het uiteindelijke oordeel over deze mogelijkheid van beroep bij de Afdeling rechtspraak berust.

7a. Als consequentie van de opvatting van de Raad dat in artikel 17 overheden in staat moeten worden gesteld het nemen van verkeersbesluiten te delegeren, adviseert hij een soortgelijke bepaling op te nemen in artikel 139, waarin de bevoegdheid ontheffing te verlenen is geregeld. De passage in de memorie van toelichting volgens welke Arob-beroep mogelijk is bij beslissingen inzake ontheffingen en invalide-parkeerkaarten, dient in overeenstemming te zijn met hetgeen ter zake nader geregeld zal worden. Daarnaast wijst de Raad op het verschijnsel dat gemeentebesturen in een regio om te voorzien in de behoefte aan parkeerfaciliteiten van invaliden op basis van onderlinge afspraken krachtens artikel 138 van het Reglement verkeersregels en

6. Overeenkomstig het advies van de Raad is op een aantal plaatsen verspreid in de memorie van toelichting duidelijker tot uitdrukking gebracht dat het uiteindelijk oordeel over de mogelijkheid om tegen bepaalde beschikkingen beroep ingevolge de Wet administratieve rechtspraak overheidsbeschikkingen in te stellen, berust bij de Afdeling rechtspraak van de Raad van State.

7a. Conform het advies van de Raad is artikel 139 van het wetsvoorstel afgestemd op artikel 17 zoals die bepaling is komen te luiden naar aanleiding van onderdeel 4 van het advies.

Met de opmerking van de Raad dat de passage in de memorie van toelichting volgens welke Arob-beroep mogelijk is bij beslissingen inzake ontheffingen en invalidenparkeerkaarten in overeenstemming dient te zijn met hetgeen ter zake nader zal worden geregeld, doelt de Raad kennelijk op de betrokken beschouwingen in zijn advies over het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (onderdeel 3). In het nader rapport naar aanleiding van dat advies is hieraan reeds aandacht geschonken.

verkeerstekens 1966 ontheffing verlenen van verkeersregels en gedragsregels, welke ontheffing wordt erkend door de betrokken gemeenten. Naar de mening van de Raad berust zulk een afspraak deze faciliteiten te doen gelden voor wegen, waarvoor het gemeentebestuur anders dan krachtens de gemaakte afspraak niet bevoegd is, niet op een wettelijke bepaling en is dit zelfs in strijd met de huidige wegenverkeerswetgeving. Het college beveelt aan dit wettelijk te regelen.

De Raad vestigt de aandacht op het verschijnsel dat gemeentebesturen in een regio op basis van onderlinge afspraken krachtens artikel 138 van het RVV ontheffing verlenen aan invaliden, welke ontheffing wordt erkend door de betrokken gemeenten. Naar de mening van de Raad berust zulk een afspraak deze faciliteiten te doen gelden voor wegen waarvoor het gemeentebestuur anders dan krachtens de gemaakte afspraak niet bevoegd is, niet op een wettelijke bepaling en is dit zelfs in strijd met de huidige wegenverkeerswetgeving. Het college beveelt aan dit wettelijk te regelen.

Wij hebben tegen de door de Raad gesignaleerde praktijk-ontwikkeling ernstige bedenkingen. Op grond van artikel 137a, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens kan aan een invalide die zich niet of nauwelijks te voet kan voortbewegen door de raad of, krachtens machtiging van de raad, door burgemeester en wethouders van de gemeente in het persoonsregister waarvan hij voorkomt een invaliden-parkeerkaart worden verstrekt. Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer bevat een soortgelijke bepaling (artikel 49). Aan invaliden aan wie een dergelijke invaliden-parkeerkaart is verstrekt, zijn landelijke parkeerfaciliteiten toegekend (artikelen 84a en 84b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens). Voor de regeling in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt verwezen naar artikel 85. Naast deze landelijk geldende regeling ter zake van aan invaliden te verlenen parkeerfaciliteiten kan op basis van artikel 138 van het RVV – het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer kent een vergelijkbare mogelijkheid – aan een invalide die niet in de termen van de landelijk geldende regeling valt, ontheffing worden verleend. De noodzaak tot het verlenen van zodanige (incidentele) ontheffing is afhankelijk van de omstandigheden ter plaatse, die door de betrokken wegbeheerder telkens van geval tot geval op hun merites zullen moeten worden bezien.

Bij de door de Raad gesignaleerde praktijkontwikkeling van de regionaal geldende ontheffing gelden noch de criteria die met betrekking tot de landelijk geldende regeling inzake parkeerfaciliteiten zijn gesteld, noch bestaat de mogelijkheid om – zoals

bij het verlenen van incidentele ontheffingen – rekening te houden met de plaatselijke omstandigheden. Wij achten het introduceren van een regeling ter zake van regionaal geldende ontheffingen, die in feite zou neerkomen op een tussenvorm tussen de landelijk geldende invaliden-parkeerkaart en de mogelijkheid tot incidentele ontheffingverlening door de wegbeheerder, op grond van die overwegingen ongewenst en wijzen de suggestie van de Raad om de in de praktijk gegroeide ontwikkelingen op dit punt wettelijk te regelen, dan ook van de hand. De eerste ondergetekende is voornemens de VNG over deze problematiek te benaderen.

b. Het verdient voorts aanbeveling om – analoog aan artikel 19, eerste lid – in artikel 143 een bepaling op te nemen, waarin een weigering om op een verzoek tot ontheffing te beslissen, wordt gelijkgesteld met een afwijzing van een zodanig verzoek.

7b. Artikel 143, eerste lid, is naar aanleiding van de door de Raad ter zake gedane aanbeveling aangevuld met een bepaling die er toe strekt dat een weigering om op een verzoek tot ontheffing te beslissen, wordt gelijkgesteld met een afwijzing van een zodanig verzoek. Voorts is analoog aan artikel 19, eerste lid, ook tegen besluiten waarbij een verzoek tot het verlenen van ontheffing wordt afgewezen, beroep op de Kroon opengesteld.

8. De Raad beveelt aan in artikel 27 van het voorliggende ontwerp niet te volstaan met het noemen van de Wet ambulancevervoer en de Wet personenvervoer, doch te verwijzen naar de relevante artikelen van die wetten.

8. Overeenkomstig punt 8 van het advies van de Raad zijn in artikel 27 van het ontwerp verwijzingen opgenomen naar de relevante artikelen van de Wet personenvervoer en de Wet ambulancevervoer. Aanpassingen van gelijke strekking zijn aangebracht in artikel 76, eerste lid, van het ontwerp.

9. In de toelichting op artikel 43 en op artikel 129 is naar de mening van de Raad onvoldoende duidelijk welke uitleg gegeven moet worden aan het begrip belanghebbende bij gegevensverstrekking uit het kentekenregister. Een illustratieve uiteenzetting in de memorie van toelichting zou daarin verbetering brengen.

9. Naar de mening van de Raad is in de toelichting op de artikelen 43 en 129 onvoldoende duidelijk welke uitleg moet worden gegeven aan het begrip belanghebbende bij gegevensverstrekking uit het kentekenregister c.q. het rijbewijsregister. Een illustratieve uiteenzetting in de memorie van toelichting zou naar het oordeel van de Raad daarin verbetering brengen.

Naar aanleiding van deze suggestie van de Raad is in de toelichting op artikel 43 een passage opgenomen waarin enerzijds de huidige situatie rond de verstrekking van gegevens uit het kentekenregister aan belanghebbenden wordt geschetst en anderzijds wordt uiteengezet dat wij voornemens zijn in de uitvoeringsvoorschriften van de vernieuwde registratieregeling

10. Krachtens artikel 124, eerste lid, wordt het rijbewijs ongeldig uiterlijk dertig dagen nadat de houder de leeftijd van 30 respectievelijk 40, 50, 60 en 70 jaar heeft bereikt. Volgens de memorie van toelichting rijdt degene die deze termijn overschrijdt met een ongeldig rijbewijs, dat overigens te allen tijde kan worden omgewisseld tegen een geldig rijbewijs. Thans is iemand, die de administratieve vernieuwing van het rijbewijs over het hoofd ziet, wel in overtreding, doch in het bezit van een geldig rijbewijs. Onder de voorgestelde regeling rijdt hij echter met een ongeldig rijbewijs, doch is niet in overtreding. De Raad kan deze zienswijze niet rijmen met het feit dat rijden zonder geldig rijbewijs verboden is (artikel 111). Bovendien kan zich bij omwisseling van het rijbewijs één van de in artikel 114 genoemde situaties voordoen, zodat van een «omwisseling te allen tijde» geen sprake kan zijn. De Raad adviseert het nieuw gekozen systeem te heroverwegen. Voorts kunnen bij de overgang van het huidige naar het nieuwe systeem problemen optreden, bijvoorbeeld wanneer iemand die op 29-jarige leeftijd een rijbewijs heeft gekregen en dat onder het huidige systeem na tien jaren moet laten vernieuwen. Is kort na dat moment de Wet uitkeringen wegen 1990 in werking getreden, dan dient hij één jaar later, op zijn 40ste, opnieuw een rijbewijs aan te vragen. De Raad beveelt aan dit overgangsprobleem in de memorie van toelichting te behandelen.

criteria te formuleren waaraan het bestaan van een belang bij gegevensverstrekking uit het kentekenregister kan worden getoetst.

De toelichting op artikel 29 is gehandhaafd. De hier aan de orde zijnde problematiek doet zich immers vooral voor bij het kentekenregister.

10. Naar aanleiding van artikel 124, eerste lid, van het voorstel van wet merkt de Raad op dat de houder van een rijbewijs, die in het voorgestelde systeem niet tijdig – d.w.z. uiterlijk dertig dagen na het bereiken van de leeftijd van 30, 40, 50, 60 en 70 jaar – zijn rijbewijs vernieuwt, rijdt met een ongeldig rijbewijs zonder dat hij in overtreding zou zijn.

Wij vermogen deze gedachtingang niet te volgen. Een rijbewijs dat in het voorgestelde systeem niet tijdig wordt vernieuwd, verliest ingevolge artikel 124, eerste lid, zijn geldigheid. Indien de houder niettemin met dat rijbewijs blijft rijden, overtreedt hij artikel 111. Tegen overtreding van laatstgenoemde bepaling is in artikel 167 een straf bedreigd van hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie. Het feit dat tegen overlegging van een rijbewijs dat wegens het niet tijdig vernieuwen daarvan ongeldig is geworden, ook na het verstrijken van de termijn waarbinnen het vernieuwd had moeten worden, een nieuw rijbewijs kan worden afgegeven, houdt verband met het feit dat een rijbewijs dat zijn geldigheid heeft verloren door het verstrijken van de termijn waarvoor het is afgegeven, ondanks het ongeldig worden de functie van bewijs van rijvaardigheid behoudt. In dat opzicht houdt het voorgestelde systeem geen verandering in ten opzichte van het huidige systeem. Waar in de memorie gesproken wordt van «omwisseling te allen tijde» wordt bedoeld op omwisseling ook na de periode waarin het rijbewijs nog geldig was. Uiteraard is het zo dat, wanneer de vernieuwing van een rijbewijs wordt aangevraagd nadat de termijn waarvoor het is afgegeven, reeds is verstreken, toch geen nieuw rijbewijs wordt afgegeven indien zich een van de in artikel 114 genoemde beletselen zou voordoen. Het advies van de Raad heeft ons dan ook geen aanleiding gegeven het nieuw gekozen systeem te heroverwegen.

De Raad wijst voorts op problemen die kunnen optreden bij de overgang van het huidige systeem van administratieve vernieuwing van rijbewijzen naar het systeem inzake de vernieuwing van rijbewijzen zoals dat is voorzien in het wetsvoorstel. Het probleem van het binnen een betrekkelijk kort tijdsbestek twee maal moeten vernieuwen van het rijbewijs doet zich overigens niet alleen voor bij de overgang van het thans geldende systeem van administratieve vernieuwing naar het voorgestelde systeem van tienjarige geldigheid, doch ook binnen het nieuwe systeem. De houder die onder het nieuwe systeem voor het eerst een rijbewijs behaalt, zal dat rijbewijs – tenzij hij dat exact op de leeftijd van 20, 30, 40, 50 of 60 jaar behaalt – binnen tien jaar en, afhankelijk van de leeftijd waarop het rijbewijs is behaald, mogelijk zelfs op zeer korte termijn, weer moeten vernieuwen. Iedere rijbewijshouder krijgt derhalve – hetzij bij de overgang van het geldende systeem naar het nieuwe systeem, hetzij binnen het nieuwe systeem – eenmalig te maken met het voortijdig moeten vernieuwen van zijn rijbewijs. Een en ander is echter inhaerent aan het nieuwe systeem waarin gekozen is voor het koppelen van de vernieuwingsdatum aan de gefixeerde datum van het bereiken van een bepaalde leeftijd. Het treffen van een regeling die zowel voor de overgang van het geldende systeem naar het nieuwe systeem als binnen het nieuwe systeem de noodzaak van het – eenmalig – voortijdig vernieuwen van het rijbewijs zou beogen weg te nemen, zou naar ons oordeel dan ook ernstig afbreuk doen aan dat systeem.

11. De Raad beveelt aan in de toelichting op artikel 139 de huidige stand van zaken ten aanzien van het onderzoek naar de mogelijkheid van centralisatie van de ontheffingsverlening ten behoeve van bijzondere transporten te vermelden.

12. In de memorie van toelichting wordt uiteengezet dat de politie slechts aandacht behoeft te besteden aan die aspecten van APK-plichtige voertuigen, die weliswaar worden gecontroleerd, doch reeds korte tijd later gebreken kunnen vertonen. Daarbij wordt

11. Overeenkomstig de aanbeveling van de Raad is de toelichting op artikel 139 aangevuld met een passage waarin melding wordt gemaakt van de huidige stand van zaken ten aanzien van het onderzoek naar de mogelijkheid van centralisatie van de ontheffingverlening ten behoeve van bijzondere transporten.

12. De Raad merkt met betrekking tot de passage in de memorie van toelichting omtrent de aanvullende taak van de politie ten opzichte van de periodieke keuring terecht op dat de gegeven voorbeelden, te weten gladde banden en niet of nauwelijks functionerende remmen, niet



onder meer als voorbeeld genoemd in het oog lopende zaken als gladde banden en ernstige gebreken, zoals niet of nauwelijks functionerende remmen. Naar de mening van de Raad draagt dit voorbeeld niet bij tot bestrijding van de kritiek op de APK-keuring. Het voorbeeld verdient aanpassing.

13. Op verzoek van het Ministerie van Justitie zal worden overgegaan tot registratie van bank- en gironummers om een bijdrage te leveren aan een snellere en meer efficiënte inning van onbetaalde boetes ter zake van gepleegde strafbare feiten. De Raad acht vermelding van de wettelijke regeling, waar deze bevoegdheid op berust, wenselijk.

bijdragen tot bestrijding van de kritiek op de APK.

In de eerste plaats vormen beide voorbeelden expliciete controle-aspecten tijdens de periodieke keuring. Bovendien is het zogenaamde degeneratietraject van bedoelde voertuigonderdelen in het algemeen zeker niet als kort aan te merken. Ten slotte plegen APK-keurmeesters veelal voertuigeigenaren erop attent te maken indien naar hun oordeel de staat van een voertuigonderdeel van zodanige aard is dat het einde van de levensduur nabij is. Ernstige gebreken zoals aanvankelijk in de memorie van toelichting gesuggereerd, zijn derhalve zeker niet voor de hand liggend.

De passage in de memorie van toelichting is in overeenstemming gebracht met het vorenstaande. Als voorbeeld voor de aanvullende controlerende functie van de politie wordt thans alleen de verlichting genoemd, welke immers van het ene op het andere moment een gebrek kan vertonen in de vorm van een defekt lampje.

13. In het huidige kentekenregister worden reeds bank- en gironummers van de geregistreerde opgenomen. Deze gegevens, die door de geregistreerden worden verstrekt in het kader van de jaarlijkse deel III-ronde, staan ten dienste van de administratie ter zake van de deel III-heffing.

In het kader van de inning van opgelegde geldboetes alsmede de tenuitvoerlegging van administratieve sancties in de zin van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Stb. 1989, 300) bestaat er behoefte aan dat de justitiële autoriteiten kunnen beschikken over een bank- of gironummer van degene aan wie de geldboete is opgelegd. Het voornemen bestaat dan ook deze gegevens uit het kentekenregister aan de betrokken autoriteiten te verstrekken. Een en ander houdt verband met het bepaalde in artikel 576, zevende lid, van het Wetboek van Strafvordering en in artikel 27, zevende lid, van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, die beide voorzien in de verplichting om het openbaar ministerie desgevorderd de inlichtingen te verstrekken die noodzakelijk zijn voor het nemen van verhaal op het tegoed van een bank- of girorekening waarover de betrokkene vermag te beschikken.

De memorie van toelichting is in verband met het vorenstaande aangepast.

14. Krachtens artikel 73, derde lid, onder a, is naast de eigenaar of houder tevens de bestuurder van een motorvoertuig aansprakelijk voor de keuringsplicht. Blijkens de toelichting mag van de bestuurder worden verwacht, dat hij zich, alvorens weg te rijden, van het voldoen aan de verplichtingen met betrekking tot het voertuig heeft vergewist. De Raad trekt de noodzaak van die bepaling in twijfel. De toelichting op artikel 1, derde lid, stelt dat in het kader van de aansprakelijkheid van de eigenaar of de houder van een motorvoertuig voor overtredingen, met dat motorvoertuig begaan door een onbekend gebleven bestuurder, degene aan wie het kenteken voor dat motorvoertuig is opgegeven, tenzij anders blijkt, beschouwd wordt als eigenaar of houder van dat motorvoertuig. Naar het oordeel van de bewindslieden leent dit uitgangspunt zich in beginsel voor toepassing van alle bepalingen van de wet die zich richten tot de eigenaar of houder van motorrijtuigen. De Raad acht heroverweging van de aansprakelijkheid van de bestuurder in artikel 73 wenselijk.

14. Ten aanzien van artikel 73 van het ontwerp, betreffende de periodieke keuringsplicht, acht de Raad heroverweging van de aansprakelijkheid van de bestuurder van het motorrijtuig wenselijk. De Raad trekt de noodzaak van die bepaling in twijfel en verwijst naar de toelichting op artikel 1, derde lid, van het ontwerp.

Laatstbedoelde bepaling beoogt een regeling te treffen voor alle gevallen waarin onzeker is of degene aan wie het kenteken voor een motorrijtuig of aanhangwagen is opgegeven, daarvan ook inderdaad de eigenaar of houder is. Die regeling is niet alleen van belang voor het geval waarin door een onbekend gebleven bestuurder een overtreding is begaan (zie de artikelen 171 en 172), maar zoals ook wordt gesteld in de memorie van toelichting, in beginsel voor alle bepalingen van de wet die zich richten tot de eigenaar of houder van een desbetreffend voertuig. Daarmee is echter nog geen uitspraak gedaan omtrent de wenselijkheid om in bepaalde gevallen naast de eigenaar of houder ook de bestuurder aansprakelijk te stellen. Deze behoeft immers niet steeds onbekend te blijven en het kan billijk of wenselijk zijn om juist hem voor bepaalde overtredingen aansprakelijk te stellen, bij voorbeeld in het geval dat het bestuurde voertuig ten onrechte niet te naam is gesteld waardoor de eigenaar of houder niet kan worden achterhaald. Deze gedachtengang is ook gevolgd ten aanzien van de artikelen 36, 39 en 40 van het ontwerp, betreffende kentekens en kentekenbewijzen. Hetzelfde geldt trouwens voor alle technische gebreken, bedoeld in artikel 13 van het huidige Wegenverkeersreglement.

De ratio van het mede-aansprakelijk stellen van de bestuurder van een voertuig voor overtreding van de keuringsplicht is dat de periodieke keuring te allen tijde moet kunnen worden gehandhaafd. Daaraan doet niet af de omstandigheid dat de eigenaar of houder, ongeacht of het voertuig op de weg wordt gebruikt, zonder meer verplicht is voor keuring zorg te dragen. Dit is essentieel voor het kunnen uitvoeren van de zogenaamde registercontrole.

Daarbij is van belang dat voor een keuringsplichtig voertuig waarvoor een kenteken is opgegeven, een keuringsbewijs moet zijn afgegeven. Mede omdat de keuringsplicht ook geldt voor voertuigen waarvoor ten onrechte geen kenteken is opgegeven, blijft het daarnaast echter nodig ook op de weg de naleving van de keuringsplicht te controleren. Ingevolge artikel 152, eerste lid, onderdeel b, van het ontwerp dient het keuringsbewijs daartoe aan een opsporingsambtenaar ter inzage te worden afgegeven.

Het vorenstaande rechtvaardigt naar onze mening het mede-aansprakelijk stellen van de bestuurder in artikel 73.

De memorie van toelichting ter zake is in vorenstaande zin aangevuld. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een foutieve verwijzing naar de huidige Wegenverkeerswet te corrigeren.

15. Volgens de memorie van toelichting zal onderzocht worden in hoeverre naast de informatie, afkomstig van opsporingsautoriteiten, ook gegevensverstrekking door anderen mogelijk en wenselijk is in het kader van de bestrijding van fraude, met name met gestolen auto's. De Raad beveelt aan met een enkel voorbeeld nader aan te duiden welke personen of instanties met het begrip «anderen» bedoeld worden.

15. In het kader van een onderzoek naar de mogelijkheden om naast de informatie, afkomstig van opsporingsautoriteiten, ook gegevens van anderen te betrekken, kan met name gedacht worden aan verzekeringsmaatschappijen. Zij beschikken immers over relevante informatie inzake schades aan voertuigen. In het bijzonder in geval van total-loss auto's kan het van belang zijn dat de technische gegevens daarvan in het kentekenregister worden opgenomen, zodat b.v. het chassisnummer niet meer op een gestolen auto kan worden overgezet.

De memorie van toelichting is met het voorbeeld van de verzekeringsmaatschappijen aangevuld.

16. De bewindslieden hebben in de memorie van toelichting uiteengezet op grond van welke overwegingen zij hebben afgezien van de introductie van een voorlopig rijbewijs voor met name jeugdige bestuurders. Zij doen daarbij onder meer een beroep op de alsdan ontstane rechtsongelijkheid: in de eerste plaats zouden binnen de betrokken groep bestuurders degenen, die geen correct rijgedrag vertonen, de maatstaf vormen voor de restricties die aan de gehele groep zouden worden opgelegd. In de tweede plaats zou invoering van een zodanig systeem rechtsongelijkheid scheppen tussen jonge en overige rijbewijsbezitters. Deze beide argumenten kunnen de Raad niet overtuigen. Ziet de Raad het goed, dan kan op grond van het eerste argument principieel bezwaar

16. Mede naar aanleiding van dit onderdeel van het advies van de Raad is het standpunt van onze ambtsvoorgangers omtrent de invoering van een voorlopig rijbewijs aan een heroverweging onderworpen. Na een eerste verkenning heeft dit geleid tot de instelling van een interdepartementale werkgroep, die naar verwachting op korte termijn zal rapporteren over de mogelijkheid en wenselijkheid van een voorlopig rijbewijs. Ook de mogelijkheid en de wenselijkheid van een puntenstelsel zijn in de werkgroep aan de orde gesteld. Wij stellen ons voor in het licht van de bevindingen van de werkgroep ter zake een standpunt te bepalen en zo nodig de aanpassing van het wetsvoorstel te bevorderen. In de memorie van toelichting is hiervan melding gemaakt.

gemaakt worden tegen zeer veel regelgeving, waarbij de goeden onder de kwaden moeten lijden, terwijl het tweede argument voor nagenoeg elke leeftijdsgrens in regelgeving geldt. Deze argumentatie kan derhalve beter achterwege blijven.

In dit verband is bij de Raad de vraag gerezen of is overwogen aan 18-jarigen een rijbewijs zonder restricties, maar met een tot enkele jaren beperkte geldigheidsduur af te geven. In dezen ware de toelichting aan te vullen.

17. In de artikelen 131 en volgende is het onderzoek geregeld naar de rijvaardigheid van betrokkene, hetgeen kan leiden tot de ongeldigheidsverklaring van het rijbewijs door de minister. De huidige mogelijkheid voor betrokkenen om naar aanleiding van de uitkomst van dit onderzoek om een nader onderzoek te vragen is vervallen. De Raad neemt aan dat de in de memorie van toelichting voorkomende passage mede op dit feit betrekking heeft. Daarin wordt vermeld dat een slagvaardig optreden van de administratie tegen ongewenst verkeersgedrag voor ogen staat. Tegen die achtergrond hebben de bewindslieden het aantal momenten, waarop tegen beslissingen ter zake kan worden opgekomen, zo beperkt mogelijk gehouden zonder daarbij afbreuk te doen aan een voldoende mate van rechtsbescherming. De Raad beveelt aan het wegvallen van de mogelijkheid tot hernieuwd onderzoek hierbij expliciet te behandelen.

18. De Raad meent dat de wet en toelichting veel toegankelijker worden, wanneer zij van een inhoudsopgave worden voorzien.

19. Voor enkele redactionele kanttekeningen moge het college verwijzen naar de bij het advies behorende bijlage.

17. Overeenkomstig punt 17 van het advies van de Raad is de memorie van toelichting op de nieuwe vorderingsprocedure aangevuld met een passage waarin expliciet wordt ingegaan op het laten vervallen van de mogelijkheid om naar aanleiding van de uitslag van het onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid een nader onderzoek te vragen.

18. Naar aanleiding van punt 18 van het advies van de Raad zijn het voorstel van wet en de memorie van toelichting voorzien van een inhoudsopgave.

19. Met de redactionele kanttekeningen van het college is in het voorstel van wet en in de memorie van toelichting rekening gehouden. Ten aanzien van de kanttekening achter het tweede gedachtenstreepje tekenen wij aan dat naar ons oordeel de duidelijkheid er mee is gebaat als na de door de Raad voorgestelde en door ons overgenomen passage wordt toegevoegd: van de weg.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om het onderhavige voorstel van wet en de daarbij

behorende memorie van toelichting op een aantal punten bij te stellen ter verduidelijking van de tekst dan wel ter actualisering daarvan in verband met ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan sedert het moment waarop het voorstel van wet ter advisering aan de Raad van State werd toegezonden. Op een aantal punten hebben wij ons genoodzaakt gezien het ontwerp te heroverwegen. De wijzigingen in wetsontwerp en memorie van toelichting waartoe het vorenstaande aanleiding heeft gegeven, worden hierna in het kort uiteengezet.

1. De aanvankelijk voor ogen staande opzet van een nieuw kentekenregistratiesysteem zoals geschetst in de in augustus 1988 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden notitie «Hoofdpijnen nieuwe voertuigregistratie» en uitgewerkt in het voorstel van wet zoals dit ter advisering aan de Raad van State is voorgelegd, is in verband met het omvangrijke en complexe karakter van een dergelijke opzet, de daarmee verbonden risico's ten aanzien van de beheersbaarheid van een operatie van een dergelijke omvang en de ingrijpende gevolgen daarvan voor individuele burgers, bedrijfsleven en overheid, aan een heroverweging onderworpen. De eerste ondergetekende heeft daartoe in eerste instantie een extern adviesbureau belast met het maken van een analyse van tekortkomingen en gebreken in het huidige kentekenregistratiesysteem, bezien vanuit de beleidsvoornemens zoals geschetst in bedoelde notitie Hoofdpijnen nieuwe voertuigregistratie, het vaststellen van de bestuurlijke en maatschappelijke haalbaarheid van het project vanuit – eventueel opnieuw vast te stellen – doelstellingen en randvoorwaarden en het vaststellen of het huidige kentekenregistratiesysteem na aanpassingen aan die doelstellingen zou kunnen voldoen. In zijn rapport beveelt het adviesbureau aan de doelstellingen en randvoorwaarden voor een te voeren voertuigregistratie opnieuw vast te stellen en na te gaan of aan die opnieuw te formuleren doelstellingen en randvoorwaarden kan worden voldaan door aanpassing van het huidige registratiesysteem.

Op basis van deze aanbevelingen heeft een door de eerste ondergetekende ingestelde ambtelijke werkgroep het project Nieuwe



Kenteken Registratie (NKR) kritisch doorgelicht. De werkgroep is daarbij tot de conclusie gekomen dat de doelstellingen van de nieuwe voertuigregistratie, zoals verwoord in de notitie Hoofddijnen nieuwe voertuigregistratie, op zich ongewijzigd kunnen blijven doch dat bij de realisering van het projekt dient te worden voldaan aan een aantal randvoorwaarden. In de eerste plaats zal de herziening van het registratiesysteem naar het oordeel van de werkgroep dienen te worden beperkt tot datgene wat nodig is voor het realiseren van die doelstellingen. Een herzien registratiesysteem zal zich voorts moeten kenmerken door eenvoud in procedures en in regelgeving en zal beheersbaar, klantvriendelijk en bestuurlijk en maatschappelijk haalbaar moeten zijn. Ten slotte zal een herzien registratiesysteem ten minste dezelfde mate van zuiverheid moeten bevatten als het huidige registratiesysteem en zullen de nodige waarborgen ten aanzien van fraudebestendigheid moeten worden ingebouwd. De werkgroep is op basis van het vorenstaande tot de conclusie gekomen dat niet een geheel nieuw registratiesysteem behoeft te worden opgezet maar dat de voor ogen staande doelstellingen binnen de opnieuw geformuleerde randvoorwaarden kunnen worden gerealiseerd door aanpassing van het huidige registratiesysteem. Wij kunnen de conclusie van de werkgroep van harte onderschrijven.

De keuze voor een vernieuwd registratiesysteem leidt tot bijstelling op een aantal onderdelen van het voorstel van wet en de daarbij behorende memorie van toelichting zoals dat ter advisering aan de Raad van State is voorgelegd. De voorgestelde wijzigingen houden in hoofddijnen het volgende in.

a. Afgezien is van de oorspronkelijk voorziene vervanging van het huidige driedelig kentekenbewijs door een ééndelig document en van de daarmee samenhangende introductie van een registratietoeslag. Een en ander heeft geleid tot wijziging van de artikelen 36, 46, 54, 56, 58 en 59, tot invoeging van een artikel 45a – waarin expliciet wordt bepaald dat een kentekenbewijs uit meerdere delen bestaat – en tot het vervallen van de oorspronkelijk voorgestelde artikelen 70 en 71.

De aanvankelijk voorgestelde, met de voorgenomen invoering van een eendelig kentekenbewijs verband houdende, blokkaderegeling met betrekking tot de overschrijving van een kentekenbewijs is in verband met het handhaven van een driedelig kentekenbewijs eveneens komen te vervallen. Naar aanleiding daarvan is artikel 46, eerste lid, onderdeel c, vervallen.

b. Omwille van de consistentie en eenvoud van het systeem zal bij afgifte van het kentekenbewijs geen preventieve controle plaatsvinden op het hebben voldaan aan de verplichting tot periodieke keuring. De mogelijkheid van registercontrole wordt in dit verband voldoende geacht. Artikel 46, eerste lid, onderdeel b, is in verband met een en ander gewijzigd.

c. De in paragraaf 4 van hoofdstuk III van het wetsvoorstel (Kentekenbewijzen) vervatte regeling met betrekking tot de aanvraag en afgifte van kentekenbewijzen is op een aantal punten gewijzigd.

– Artikel 46, betreffende de voorwaarden voor afgifte van een kentekenbewijs, is op een aantal punten aangepast. In het eerste lid is de op rechtspersonen betrekking hebbende zinsnede «die zijn ingeschreven in het daartoe bij de wet aangewezen register of waarvan de onderneming is ingeschreven in het handelsregister» vervallen aangezien deze zinsnede in feite slechts een bijzondere voorziening met betrekking tot de tenaamstelling van het kenteken inhoudt en geen voorwaarde voor afgifte van het kentekenbewijs.

Ingevoegd is een nieuw tweede lid, dat er toe strekt in bijzondere gevallen de afgifte van een kentekenbewijs mogelijk te maken indien een motorrijtuig of een aanhangwagen niet voldoet aan de technische eisen. De bepaling is ontleend aan artikel 16, tweede lid, van het Reglement kentekenregistratie.

Ten slotte is het bepaalde in het oude tweede lid en het oude derde lid samengebracht in het nieuwe derde lid.

De memorie van toelichting is aan de aangebrachte wijzigingen aangepast.

– In het eerste lid van artikel 47 is een zinsnede ingevoegd om buiten twijfel te stellen dat ook het niet

voldoen aan de vereisten van artikel 46, eerste lid, kan leiden tot een weigering om tot afgifte van een kentekenbewijs over te gaan. Voorts is aan het eerste lid een onderdeel c toegevoegd, dat voorziet in de mogelijkheid om in nader te bepalen gevallen eveneens de afgifte van een kentekenbewijs te kunnen weigeren.

– De formulering van artikel 48, tweede en derde lid, is aangepast aan de hiervoor toegelichte wijziging, in het eerste lid van artikel 46, betreffende de afgifte van kentekenbewijzen aan rechtspersonen. In het vierde lid van artikel 48 is thans subdelegatie mogelijk gemaakt. Hieraan bestaat behoefte om ter zake van de aanvraag van kentekenbewijzen nadere regels te kunnen stellen omtrent de plaats waar de aanvraag moet worden gedaan. Dit is in overeenstemming met de huidige situatie waarbij in een ministeriële regeling de postkantoren waar kentekenbewijzen worden afgegeven, zijn aangewezen. Voorts dient het mogelijk te zijn om in een ministeriële regeling voorschriften te kunnen vaststellen omtrent legitimatiebewijzen. In het vijfde lid is de bepaling inzake de mededienstbaarheid van de in het vierde lid bedoelde regels aan de controle op de naleving van de bij of krachtens de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen vastgestelde voorschriften, komen te vervallen. Een en ander houdt verband met de omstandigheid dat – naar inmiddels duidelijk is geworden – ook op termijn de aan en afmeldtermijn van motorrijtuigverzekeringen niet tot nul zal kunnen worden gereduceerd en dientengevolge het zijn afgesloten van een verzekering als vereist door de WAM niet als voorwaarde voor afgifte van een kentekenbewijs kan worden gesteld. De memorie van toelichting is in verband met het vorenstaande aangepast.

– Artikel 50 is aangevuld met de voorziening dat de aanvrager van een kentekenbewijs, wiens aanvraag buiten behandeling is gelaten in verband met het feit dat hij niet aan zijn verplichtingen ter zake van de aanvraag heeft voldaan, gedurende een nader vast te stellen termijn in de gelegenheid wordt gesteld alsnog aan die verplichtingen te voldoen.

– Artikel 55 is aangepast in verband met het feit dat een zogenaamd FH-kentekenbewijs niet

als een bewijs met een bepaalde geldigheidsduur moet worden beschouwd. Voorts is het artikel zodanig aangevuld dat ook een zogenaamd eendaags kentekenbewijs kan worden afgegeven indien ter verkrijging van een definitief kentekenbewijs naar of van een plaats van gedeeltelijke vervaardiging moet worden gereden. Ten slotte is een voorziening opgenomen waardoor het mogelijk wordt in bepaalde uitzonderingsgevallen een zogenaamd voorlopig kentekenbewijs af te geven. De toelichting op het onderhavige artikel is aan een en ander aangepast.

– Artikel 56 is onderverdeeld in twee leden. Het bepaalde in het oorspronkelijke artikel is thans ondergebracht in het eerste lid. In het nieuwe tweede lid is de uitdrukkelijke voorziening opgenomen dat bij vervanging van een deel van het kentekenbewijs slechts het vervangen deel zijn geldigheid verliest. Onderdeel c is aangevuld in dier voege dat het kentekenbewijs door schorsing, bedoeld in artikel 66, zijn geldigheid verliest voor de duur van de schorsing.

– Artikel 57 is op enkele punten aangepast.

Het tweede lid is in overeenstemming gebracht met het eerste lid van artikel 58. Daartoe is een onderdeel ingevoegd dat er toe strekt ook tot ongeldigverklaring van een kentekenbewijs over te kunnen gaan indien het voertuig waarvoor het kentekenbewijs is afgegeven, niet op regelmatige wijze is ingevoerd.

Het ingevoegde nieuwe derde lid voorziet er expliciet in dat de ongeldigverklaring kan worden beperkt tot het rijden over de weg. In het vierde lid (oud derde lid) is aan de schriftelijke mededeling van de ongeldigverklaring de eis verbonden dat die mededeling met redenen moet zijn omkleed. Het oude vierde lid is vervallen. Aan deze bepaling, die het van kracht worden van de ongeldigverklaring betrof, blijkt in de praktijk geen behoefte te bestaan. De memorie van toelichting is met het voorgaande in overeenstemming gebracht.

d. De procedures die verband houden met het beëindigen van de registratie – export, sloop, overschrijving, buiten de registratie plaatsen – en de procedure met

betrekking tot de schorsing van de geldigheid van het kentekenbewijs zijn op een aantal punten bijgesteld, zulks ten einde die procedures te vereenvoudigen, de zuiverheid van de registratie met meer waarborgen te omkleden en het voldoen aan de aan de registratie gekoppelde verplichtingen beter te kunnen controleren. De aanvankelijk voorziene erkenningsregeling voor sloopbedrijven wordt in dat kader vervangen door een erkenningsregeling voor bedrijven die het recht geeft om voertuigen in bedrijfsvoorraad op te nemen (artikelen 60 tot en met 65). De thans voorziene erkenningsregeling is ruimer van strekking in die zin dat zij in het algemeen alle handelaren betreft. In de memorie van toelichting is een uiteenzetting gegeven omtrent de beoogde werking van de erkenningsregeling in de praktijk. Korthelshalve moge hier worden volstaan met daarnaar te verwijzen.

Artikel 37 is op een aantal punten aangepast in verband met de introductie van de erkenningsregeling bedrijfsvoorraad.

e. De in de artikelen 66 tot en met 69 vervatte regeling met betrekking tot de schorsing van de geldigheid van het kentekenbewijs heeft een aantal wijzigingen van procedurele aard ondergaan. De voorschriften die verband houden met de aanvraagprocedure zijn in dat kader zoveel mogelijk ter vaststelling overgelaten aan de algemene maatregel van bestuur. Artikel 66 is aangevuld met de voorziening dat de aanvrager van schorsing, wiens aanvraag buiten behandeling is gelaten in verband met het feit dat hij niet aan zijn verplichtingen ter zake van de aanvraag heeft voldaan, gedurende een nader vast te stellen termijn in de gelegenheid wordt gesteld alsnog aan die verplichtingen te voldoen. Voorts voorziet artikel 66 er thans in dat op deel II van het kentekenbewijs een aantekening van schorsing worden geplaatst. De in artikel 69 voorziene regeling betreffende de aanvraag en afgifte van een nieuw kentekenbewijs na het eindigen van de schorsing, is vervangen door een regeling waarin degene aan wie de schorsing is verleend, bij het eindigen van de schorsing verplicht is een nieuw kentekenbewijs aan te vragen. De nieuwe regeling sluit in haar procedurele uitwerking aan bij de aanvraag van de schorsing. De toelichting is met het voorgaande in overeenstemming gebracht.



2. De op de voertuigregistratie betrekking hebbende passages van de memorie van toelichting zijn, afgezien van de wijzigingen die daarin zijn aangebracht in verband met de hiervoor aan de orde gestelde wijzigingen in het wetsvoorstel, op onderdelen herschreven in verband met het afzien van de oorspronkelijk voor ogen staande volledig nieuwe opzet van het registratiesysteem. Met name betreft dit hoofdstuk IV van het algemeen deel van de memorie van toelichting.

3. De relatie van het onderhavige wetsvoorstel tot de Wet persoonsregistraties is op een aantal punten verduidelijkt. In artikel 43 is voorts een voorziening getroffen die het belanghebbenden mogelijk maakt om bezwaar te maken tegen het verstrekken van op hen betrekking hebbende gegevens uit het kentekenregister en tegen het tegen hun wil gebruiken van verstrekte gegevens voor bepaalde doeleinden.

4. De in het wetsvoorstel vervatte regeling inzake de periodieke keuring is op een aantal punten bijgesteld.

a. Bij nadere overweging is het wenselijk gebleken de vrijstellings-termijn voor de verplichte periodieke keuring van voertuigen te handhaven op 3 jaar, zulks met het oog op de belangen van het milieu. Artikel 74, tweede lid, en artikel 76, tweede lid, alsmede de memorie van toelichting zijn met deze wijziging in overeenstemming gebracht. De toelichting op artikel 74, tweede lid, onderdeel a, is aangevuld met een passage die de achtergrond van de aangebrachte wijziging weergeeft.

b. In een ingevoegd artikel 80a is uitdrukkelijk voorzien in het doen van mededeling van de afgifte van keuringsbewijzen aan de beheerder van het kentekenregister, zulks in verband met de handhaving van de plicht tot periodieke keuring.

c. De ontwikkelingen op voertuigtechnisch gebied maken het wenselijk om voor motorrijtuigen die onder de eventuele wettelijk verplichte milieukeuring (artikel 76, tweede lid) vallen, de mogelijkheid te openen om een langere geldigheidsduur van het keuringsbewijs vast te kunnen stellen. Het gaat

daarbij om voertuigen die zijn uitgerust met geavanceerde systemen ter voorkoming van luchtverontreiniging, ten aanzien waarvan kan worden volstaan met een minder frequente dan de jaarlijkse controle. Artikel 82 van het wetsontwerp is daartoe aangevuld met een bepaling die het mogelijk maakt voor nader aan te wijzen groepen van motorrijtuigen een langere geldigheidsduur van het keuringsbewijs vast te stellen. De toelichting op artikel 82 is met een passage hierover aangevuld.

d. Een tweetal ontwikkelingen noopt tot herziening van het uitgangspunt, vervat in het wetsvoorstel zoals ter advisering voorgelegd aan de Raad van State, dat de periodieke keuring van voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kg, bussen en ambulances zoveel mogelijk zou moeten worden vervangen door de voorgestelde nieuwe regeling inzake gekwalificeerd onderhoud (artikelen 93 e.v.).

In de eerste plaats stuit de regeling inzake gekwalificeerd onderhoud bij de Europese Commissie, aan wie de op de voertuigreglementering betrekking hebbende delen van de ontwerp-Wegenverkeerswet 1990 in het kader van een notificatieprocedure zijn voorgelegd, op bezwaren. Voorts is inmiddels gebleken dat het bedrijfsleven grote bezwaren heeft tegen algehele vervanging van de bestaande erkenningsregeling voor de periodieke keuring door de erkenningsregeling inzake gekwalificeerd onderhoud, waardoor het voor zodanige algehele vervanging vereiste maatschappelijke draagvlak ontbreekt. Het bedrijfsleven kan zich daarentegen wel vinden in een regeling waarin de systemen naast elkaar bestaan.

Gelet op het vorenstaande acht de eerste ondergetekende het wenselijk de beide erkenningsregelingen naast elkaar toe te staan. In verband hiermee is het tweede lid van artikel 84 van het voorstel van wet komen te vervallen. De memorie van toelichting is op diverse plaatsen aan bedoelde wijziging van het uitgangspunt aangepast. Ten slotte is een passage opgenomen inzake de notificatieprocedure en het standpunt van de Europese Commissie.

e. Aangezien mededelingen omtrent het verscherpen van het toezicht op de periodieke keuring elkaar in hoog tempo kunnen opvolgen, is het wenselijk deze mededelingen door middel van datacommunicatie aan de betrokken APK-erkenninghouder kenbaar te maken. Met het oog hierop zijn de artikelen 89 en 97 aangevuld met een tweede lid dat een dergelijke voorziening bevat. Tevens wordt er daar in voorzien dat in verband met het eventueel instellen van beroep tegen de verscherpte inspectie, de betrokken erkenninghouder op verzoek alsnog een schriftelijke kennisgeving krijgt uitgereikt. De toelichting is met een passage hieromtrent aangevuld.

5. De in de artikelen 131 tot en met 135 vervatte regeling inzake de z.g. vorderingsprocedure is op een aantal punten bijgesteld.

a. In verband met de mogelijkheid dat voor het onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid van de betrokken rijbewijshouder meerdere deskundigen zullen moeten worden ingeschakeld, is in artikel 132 een nieuw tweede lid ingevoegd, waarin uitdrukkelijk wordt bepaald dat het onderzoek in gedeelten kan plaatsvinden. Vaststelling van tijd en plaats van het onderzoek worden ter regeling aan de algemene maatregel van bestuur overgelaten.

In verband met de mogelijkheid dat de schorsing van de geldigheid van het rijbewijs niet op alle categorieën van motorrijtuigen, waarvoor het rijbewijs is afgegeven, betrekking heeft, voorziet het nieuwe vierde lid erin dat in het rijbewijs een aantekening betreffende de omvang van de schorsing wordt geplaatst. Het eerste lid van artikel 121 is in verband hiermede aangevuld.

Voor het overige is de in artikel 132 geregelde materie opnieuw geredigeerd.

b. Het tweede lid van artikel 133 is zodanig gewijzigd dat het rijbewijs in het kader van de vorderingsprocedure uitsluitend ongeldig kan worden verklaard voor een of meer categorieën van motorrijtuigen waarvoor het is afgegeven, en dat de ongeldigverklaring niet ook betrekking kan hebben op een gedeelte van de geldigheidsduur van het rijbewijs. In het vierde lid wordt het van kracht worden van de ongeldigverklaring gekoppeld aan de

dagtekening van het besluit betreffende de ongeldigverklaring en niet – zoals in de oorspronkelijke redactie – aan de dagtekening van de mededeling betreffende de ongeldigverklaring.

c. In verband met de mogelijkheid dat voor het onderzoek van de betrokken rijbewijshouder meerdere deskundigen moeten worden ingeschakeld, is de in het eerste lid van artikel 134 genoemde maximum termijn tussen het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat dat de betrokken rijbewijshouder zich aan een onderzoek dient te onderwerpen en de datum van het onderzoek, vervangen door een maximum termijn tussen bedoeld besluit en de datum van aanvang van het onderzoek. De in het tweede lid genoemde termijn waarbinnen de deskundige zijn bevindingen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat dient mede te delen, is – eveneens in verband met de mogelijkheid van inschakeling van meerdere deskundigen die alle een deelonderzoek verrichten – verruimd tot acht weken.

d. Ten einde mogelijke verwarring tussen hetgeen door de deskundige bij het onderzoek wordt geconstateerd en de vaststelling van de uiteindelijke uitslag van het onderzoek – waarop het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot het al dan niet ongeldig verklaren van het rijbewijs van betrokkene wordt gebaseerd – te voorkomen, wordt in de artikelen 134, tweede lid, en 135 thans gesproken van de bevindingen van de deskundige wanneer bedoeld wordt op hetgeen bij het onderzoek wordt geconstateerd, en van de uitslag van het onderzoek wanneer het gaat om de aan het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat ten grondslag liggende vaststelling van het eindresultaat van het onderzoek, dat eventueel in een aantal deelonderzoeken is verricht. De in de oorspronkelijke redactie van artikel 135 voorziene regeling met betrekking tot het mededelen van de uitslag van het onderzoek en van het naar aanleiding daarvan door de Minister van Verkeer en Waterstaat genomen besluit, is in het licht van het vorenstaande opnieuw opgezet.

Voorzien wordt thans in mededeling van de bevindingen van de deskundige of deskundigen, de uitslag van het onderzoek en het naar aanleiding daarvan door de

Minister van Verkeer en Waterstaat genomen besluit aan de betrokken rijbewijshouder en aan bij algemene maatregel van bestuur aangewezen instanties. Bij dit laatste valt te denken aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, aan de beheerder van het Centraal Register Rijbewijzen en aan de in artikel 131 bedoelde, bij algemene maatregel van bestuur aangewezen personen die de feiten en omstandigheden die tot de vordering aanleiding hebben gegeven, hebben aangedragen.

De mededeling van gegevens van medische aard aan de huisarts van de betrokken rijbewijshouder – in het aan de Raad van State voorgelegde voorstel van wet vervat in de artikelen 132, vierde lid, en 134, tweede lid, is vervangen door mededeling van de bevindingen van de deskundige of deskundigen, waarvan kennisneming naar het oordeel van die deskundige of deskundigen kennelijk ernstig nadeel voor betrokkene zou opleveren, aan de door betrokkene aangewezen vertrouwensarts. Bij de formulering van een en ander is aansluiting gezocht bij het bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal ahangende wetsontwerp houdende wijziging van het Burgerlijk Wetboek en enige andere wetten in verband met de opneming van bepalingen omtrent de overeenkomst tot het verrichten van handelingen op het gebied van de geneeskunst (kamerstukken II, 1989–1990, 21 561, nr. 2).

6. In hoofdstuk V van de memorie van toelichting bij het voorstel van wet zoals dit ter advisering aan de Raad is voorgelegd, is door onze ambtsvoorgangers uiteengezet dat van de introductie van een bromfietsrijbewijs is afgezien op grond van de overweging dat de te verwachten positieve effecten van een dergelijke voorziening niet zijn te kwantificeren terwijl de daaraan verbonden lasten aanzienlijk zijn. Voor zover de voor het verkeersonveilig gedrag van bromfietzers bepalende factoren beïnvloedbaar zijn, kunnen zij – zo wordt geconcludeerd in het hoofdstuk Deregulering van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Raad – beter worden bestreden door middel van verkeerseducatie, door schoolonderwijs en, voor zover het gaat om gebrekkige voertuigbeheersing, in het kader van ter zake door de branche in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestarte projecten.



Zonder afbreuk te willen doen aan het ook door ons onderschreven belang van educatieve maatregelen en aan projecten als vorenbedoeld, menen wij dat ook wettelijke maatregelen in dit kader niet zullen mogen ontbreken. De conclusie van onze ambtsvoorgangers, dat een bromfietsrijbewijs een te zwaar instrument is om de gesignaleerde gebrekkige kennis van de theorie en het onvoldoende risico-inzicht in positieve zin te beïnvloeden, onderschrijvend, hebben wij daartoe gekozen voor een voorziening die voor de burger minder ingrijpend en uit een oogpunt van regelgeving, opsporing en handhaving aanzienlijk eenvoudiger is dan een bromfietsrijbewijs. Voorgesteld wordt het gaan deelnemen aan het verkeer met een bromfiets niet langer – zoals thans – uitsluitend afhankelijk te stellen van het hebben bereikt van de leeftijd van 16 jaar, doch mede van het bezit van een certificaat ten bewijze dat de betrokken bromfietser door het met goed gevolg afgelegd hebben van een – speciaal voor bromfietzers ontwikkelde – test er blijk van heeft gegeven dat hij beschikt over voldoende kennis van de voor bromfietzers relevante verkeersvoorschriften en voorts beschikt over voldoende inzicht in de risico's die deelname aan het verkeer met een bromfiets met zich brengt. Voor een nadere uiteenzetting omtrent de nieuwe voorziening, die is opgenomen in de artikelen 135a tot en met 135j, moge worden verwezen naar hoofdstuk V, paragraaf 7, van de gewijzigde memorie van toelichting.

In verband met de introductie van een bromfietscertificaat is in het nieuwe onderdeel e van artikel 1, eerste lid, een definitie van het begrip «bromfiets» opgenomen. De in het eerste lid van artikel 152 vervatte opsomming van documenten die op eerste vordering van de daartoe bevoegde opsporingsambtenaren ter inzage dienen te worden afgegeven, is aangevuld met het bromfietscertificaat. De artikelen 166, tweede lid, en 167, eerste lid, onderdeel a, zijn respectievelijk aangevuld met overtreding van het bepaalde in artikel 135d (voor het verkrijgen van een bromfietscertificaat opzettelijk onjuiste opgaven doen, onjuiste inlichtingen verschaffen en onjuiste bewijsstukken en andere bescheiden overleggen) en overtreding van het

bepaalde in artikel 135a (als bestuurder van een bromfiets van de weg gebruik maken zonder in het bezit te zijn van een bromfietscertificaat).

7. Tegen de achtergrond van het door de Raad voor de Verkeersveiligheid uitgebrachte advies over het bij de Tweede Kamer aanhangige voorstel van Wet rijonderricht motorrijtuigen (kamerstukken II, 1989-1990, 21 262, nr. 2) is hoofdstuk V van de memorie van toelichting herschreven teneinde de samenhang tussen dat wetsvoorstel en het onderhavige voorstel van wet indringender tot uiting te brengen dan is geschied in de memorie van toelichting bij het voorliggende wetsvoorstel, zoals dat ter advisering aan de Raad van State werd voorgelegd.

#### 8. Overige wijzigingen

a. De in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de ontwerp-Wegenverkeerswet 1990 vervatte definitie van het begrip «aanhangwagen», welke definitie blijkens de aanhef van artikel 1 ook zal gelden voor de op de wet berustende bepalingen, beperkt deze groep voertuigen tot door motorrijtuigen voortbewogen aanhangwagens. In de algemene maatregelen van bestuur tot uitvoering van de wet bestaat evenwel behoefte aan een ruimere definitie die ook aanhangwagens achter niet-gemotoriseerde voertuigen omvat. Ook de Raad wijst in punt 4 van zijn advies over het ontwerp-Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (advies van 2 maart 1990, no. W09.89 0262) op deze discrepantie.

Bedoelde discrepantie wordt weggelaten door in de aanhef van artikel 1, eerste lid, van de ontwerp-wet aan te geven dat bij algemene maatregel van bestuur kan worden afgeweken van de ingevolge de wet geldende definities.

De in onderdeel n (oud) vervatte omschrijving van het begrip «houder van een motorrijtuig of een aanhangwagen» is aangepast aan de Invoeringswet Boeken 3, 5 en 6 nieuw BW, negende gedeelte (Stb. 1989, 491). Degene die het motorrijtuig of de aanhangwagen ten gebuike heeft gekregen van de eigenaar, aan wie het tot zekerheid is overgedragen (onderdeel 2<sup>o</sup> oud) wordt, nu het nieuw BW overdracht

tot zekerheid uitsluit, niet langer als houder van een motorrijtuig of een aanhangwagen aangemerkt. De onderdelen 3° en 4° van het betrokken onderdeel zijn in verband hiermede vernummerd tot 2° en 3°.

De toelichting op artikel 1 is naar aanleiding van de hiervoor toegevoegde wijzigingen aangepast.

b. Het eerste lid, onderdeel b, van artikel 37 is aangevuld in verband met het feit dat de eisen waaraan het voertuig dient te voldoen ten einde te worden toegelaten tot het internationaal verkeer, in bepaalde internationale overeenkomsten niet limitatief worden opgesomd doch deels ter vaststelling worden overgelaten aan de nationale wetgeving van de verdragsluitende partijen.

c. Artikel 118 is zodanig aangevuld dat in het kader van de bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen regels betreffende de afgifte van rijbewijzen ook voorschriften zullen kunnen worden gegeven inzake de inrichting van de met betrekking tot de afgifte te voeren administratie en op de in het kader van de afgifteprocedure te treffen beveiligingsmaatregelen. Bij een en ander is aansluiting gezocht bij het bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal aanhangige voorstel van Rijkswet tot het stellen van regels betreffende de verstrekking van reisdocumenten (Paspoortwet).

d. Evenals dit in het huidige Wegenverkeersreglement (artikel 123) en in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (artikel 138) het geval is, is het blijkens de toelichting op artikel 139 van het wetsvoorstel de bedoeling om de bepalingen van de algemene maatregelen van bestuur waarvan ontheffing kan worden verleend, in de betrokken algemene maatregel van bestuur limitatief op te sommen. Het voorgestelde artikel 139 bepaalt evenwel in zijn algemeenheid dat «van het bepaalde bij of krachtens algemene maatregel van bestuur» ontheffing kan worden verleend. Als gevolg van deze algemene redactie rijst de vraag naar de geoorloofdheid van een beperking bij algemene maatregel van bestuur van het aantal bepalingen waarvan ontheffing kan worden verleend. De bepaling dat de ontheffing «overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels» wordt verleend, heeft enkel betrekking op procedurevoorschriften met betrekking tot de ontheffingverlening.

Ten einde de geschetste onvolkomenheid weg te nemen, is artikel 139 van het ontwerp in die zin aangepast dat ontheffing kan worden verleend «in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen».

e. De in het wetsvoorstel – zoals ter advisering aan de Raad van State voorgelegd – voorkomende discrepantie tussen het maximum van de tegen overtreding van artikel 4 bedreigde bijkomende straf van ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen en het maximum van die tegen overtreding van de concrete voorschriften van het RVV 1990 bedreigde bijkomende straf is weggenomen door overtreding van artikel 4 onder te brengen in het tweede lid van artikel 169.

f. Artikel 174 van het wetsvoorstel is aangepast aan de tekst van artikel 31 van de Wegenverkeerswet zoals deze is komen te luiden bij de Invoeringswet Boeken 3, 5 en 6 nieuw BW, negende gedeelte (Stb. 1989, 491).

De Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De Vice-President van de Raad van State,  
W. Scholten

Ik veroorloof mij U mede namens mijn ambtgenoot van Justitie in overweging te geven, het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Maij-Weggen

**Lijst van redactionele kanttekeningen, behorende bij het advies no. W09.89 0271 van de Raad van State van 2 maart 1990**

– In artikel 13 ware tussen de woorden «aanbrengen» en «van» in te voegen: of verwijderen.

– In artikel 15, tweede lid, laatste zin, ware na de komma te lezen: door de zorg van de eigenaar.

– In artikel 18, vijfde lid, ware de woorden «de vaststelling» te vervangen door: het nemen van het verkeersbesluit.

– Artikel 19, eerste lid, tweede volzin, ware te vervangen door:

Met een verkeersbesluit wordt een weigering een verkeersbesluit te nemen gelijkgesteld.

- In artikel 143, eerste lid, ware tussen de woorden «besluiten» en «tot» in te voegen: met betrekking.
- Punt 109 van de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek ware in acht te nemen.
- In de ontwerp-wet en in de memorie van toelichting ware aan te geven, dat de Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften inmiddels het Staatsblad heeft bereikt: Stb. 1989, 300.
- Op bladzijde 18 van de memorie van toelichting, 16e regel van onderen, ware achter «doorgronden» een punt te plaatsen en ware de rest van de zin te schrappen.
- Op bladzijde 46 van de memorie van toelichting, laatste zin, ware de eerste alinea te actualiseren.
- In de toelichting ware op bladzijde 248, vierde regel van onderen, «131» te vervangen door: 132.