DE WEGVERKEERSORDONNANTIE

DOOR

Dr. Ir. L. J. DE VEN

hoofdingenieur bij het Technisch-economisch adviesbureau
van het
departement van Gouvernementsbedrijven

EN

Mr. Dr. F. J. W. H. SANDBERGEN

referendaris bij de afdeeling Politie
van het
departement van Binnenlandsch Bestuur

BUREAU VOOR ADMINISTRATIEFRECHTELIJKE PUBLICATIËN
BATAVIA-CENTRUM
1933

's Kasteel Batavia-C.

P98-382

ISN=221652

KONINKLIJK INSTITUUT VD TROPEN-BIBLIOTHEEK
14 0000 0264 8206

B. O. 33

DE WEGVERKEERSORDONNANTIE

DOOR

Dr. Ir. L. J. DE VEN

hoofdingenieur bij het Technisch-economisch adviesbureau
van het
departement van Gouvernementsbedrijven

EN

Mr. Dr. F. J. W. H. SANDBERGEN

referendaris bij de afdeeling Politie
van het
departement van Binnenlandsch Bestuur



BUREAU VOOR ADMINISTRATIEFRECHTELIJKE PUBLICATIËN
BATAVIA-CENTRUM
1933

't Kasteel Batavia-C.

VOORBERICHT.

Voorschriften, welke van de Overheid uitgaan, zijn nu eenmaal niet bestemd voor den goeden verstaander alleen, maar gelden zeker niet minder den onwetende en den Oost-Indisch doove. Deze voorschriften moeten worden toegepast op allen, zij leiden tot overtredingen en tot straffen; zij moeten dus zoo precies zijn, dat uitvoerigheid niet vermeden kan worden.

Voegt men hierbij de noodzaak om de te regelen stof te verdeelen over verschillende gradaties van wettelijke voorschriften wegens de technische eischen, die aan de totstandkoming en wijziging ervan zijn verbonden, dan laat zich begrijpen, dat een belangrijk stuk wetgeving, zooals die op het wegverkeer, voor den eenvoudigen burger niet overzichtelijk is. De schrijvers hebben dus een goed werk gedaan door de stof, verdeeld over ordonnantie, regeeringsverordening en uitvoeringsbesluiten geordend te bespreken, toe te lichten, de herkomst te vermelden en de jurisprudentie elders aan te voeren.

Dit belangrijke werk zal ongetwijfeld allen te stade komen en van groot nut zijn, die de nieuw tot stand gekomen wegverkeerswetgeving hetzij hebben toe te passen of uit te voeren, hetzij aan de toepassing daarvan onderworpen zijn.

Tot de laatste categorie hooren wij bijna allen, zoodat een groote verspreiding gewenscht is. Tot die zoo ruim mogelijke verspreiding werk ik gaarne mede, omdat ik er van nabij mede bekend ben, dat de schrijvers ten volle bevoegd zijn op het gebied waarop zij als voorlichters optreden. Zij hadden een uiterst belangrijk aandeel in de samenstelling en in de totstandkoming van de nieuwe wetgeving op het wegverkeer en zijn dus bij uitstek aangewezen de juiste bedoelingen daarvan aan te geven. Ik beveel daarom dit werk gaarne in ieders belangstelling aan.

IR. D. DE IONG WZN.
Directeur van Gouv.-Bedrijven.

INHOUD

	Bladz.
Inleiding	1
De Wegverkeersordonnantie en de Wegverkeersverordening	1
Bijlage A. Wegverkeersbesluit B. B.	273
Bijlage B. Wegverkeersbesluit G. B.	294
Bijlage C. Inhoud verbandtrommel	313
Bijlage D. Wegverkeerscommissie	314
Bijlage E. Internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen	316
Bijlage F. Besluit van den directeur van Binnenlandsch Bestuur van 27 Mei 1933 no. Pol. 35/7/18	341
Bijlage G. Ontwerp van wet tot goedkeuring van het verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeersteekens	347
Alphabetisch register	361

Stukken Staten-Generaal en Volksraad.

Zie voor de Motor- en rijwielwet:

Tweede Kamer, Bijl. 1902-1903, no. 128, 1-4; 1903-1904, no. 14, 1-5; 1904-1905, no. 10, 1-15; *H.* 1904-1905, *blz.* 137-179, 438, 439.

Eerste Kamer, H. 1904-1905, *blz.* 98, 203, 231, 232, 380-384.

Tweede Kamer, 1907-1908, *Bijl.* no. 140, 1-16; *H. blz.* 2145-2151, 2156-2170, 2260.

Eerste Kamer, H. 1907-1908, *blz.* 305, 306, 393 394; 1908-1909, *blz.* 30, 31, 34-41.

Tweede Kamer, 1909-1910, *Bijl.* no. 249, 1-12; *H. blz.* 2146.

Eerste Kamer, H. 1909-1910, *blz.* 550, 569.

Tweede Kamer, Bijl. 1917-1918, no. 273, 1-4; 1922-1923, no. 97, 1-4; 1923-1924, no. 52, 1-21; *H.* 1923-1924, *blz.* 1950, 1951, 1954-1973, 1976-2001, 2119-2133, 2135-2140, 2326.

Eerste Kamer, H. 1923-1924, *blz.* 685; 1924-1925, *blz.* 11-13, 20-22, 36-41, 43-50.

Zie voor de Wegverkeersordonnantie:

Volksraad 1932-1933, *Ond.* 76 *st.* 1-13; *H. blz.* 1942, 1947-1958, 1964-1993, 2050-2101, 2111-2127, 2132-2142.

Zie voor het internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen:

Tweede Kamer, 1927-1928, *Bijl.* no. 333, 1-5; *H. blz.* 2427.

Eerste Kamer, 1927-1928, *H. blz.* 1059, 1101.

Zie voor het verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeersteekens:

Volksraad, 1932-1933, *Ond.* 44, *st.* 1-5, *H. blz.* 1538.

Tweede Kamer, 1932-1933, *Bijl.* no. 243, 1-7.

Wijze van bewerking.

De tekst van de W.V.O. is met vette, die van de W.V.V. met gewone en die van de toelichting met kleine letter gezet. De artikelen van de W.V.O. zijn afgedrukt in de volgorde van het Staatsblad; achter elk artikel van de W.V.O. zijn de artikelen van de W.V.V., welke een uitvloeisel daarvan zijn, opgenomen met vermelding tusschen [ ] van het desbetreffende artikel van de W.V.O. Daarvoor moest somtijds echter van de volgorde van het Staatsblad worden afgeweken; voor het naslaan van de artikelen van de W.V.V. raadplege men onderstaande verwijzing, aangevende het artikel van de W.V.O. waarachter het artikel van de W.V.V. is afgedrukt.

art. W.V.V.	art. W.V.O.	art. W.V.V.	art. W.V.O.	art. W.V.V.	art. W.V.O.	art. W.V.V.	art. W.V.O.
1	1	12 — 38	2	60 — 61	19	95 — 96	48
2 — 6	2	39 — 49	13	62 — 71	32	97	51
7 — 8	4	50	16	72 — 77	34	98 — 100	54
9	5	51 — 53	17	78 — 86	43	101 — 105	58
10	7	54 — 58	19	87 — 92	44	106	61
11	3	59	21	93 — 94	45		

Verkortingen.

C.v.M.	Commissie voor motorverkeer.
D.B.	Decentralisatie besluit.
G.V.	Gedelegeerdenverslag.
K.N.I.M.C.	Kon. Ned. Ind. Motorclub.
M.v.A.	Memorie van antwoord.
M.R.	Motorreglement.
M.R.R.	Motor- en rijwielreglement.
M.v.T.	Memorie van toelichting.
M.R.W.	Motor- en rijwielwet.
N.I.W.V.	Ned. Ind. Wegenvereeniging.
N.J.	Ned. Jurisprudentie.
N.v.T.	Nota van toelichting, waarmede de ontwerp-W.V.V. door den dir. van G.B. aan de regeering is aangeboden.
N.v.W.	Nota van wijziging.
P.O.	Provincie-ordonnantie.
R.O.	Regentschap-ordonnantie.
R.R.	Rijwielreglement.
S.G.O.	Stadsgemeente-ordonnantie.
Toel.	Departementale toelichting op de W.V.B.-G.B. en -B.B.
V.V.	Voorloopig verslag Tweede Kamer.
W.	Weekblad van het recht.
W.V.B.-B.B. en -G.B.	Wegverkeersbesluiten B.B. en G.B.
W.V.O.	Wegverkeersordonnantie.
W.V.V.	Wegverkeersverordening.

INLEIDING

1. Het ontstaan van de W.V.O.

„Met betrekking tot het verkeer op de wegen hier te lande bestaan thans een tweetal algemeene verordeningen, het R.R. en het M. R., alsmede tal van verordeningen van openbare gemeenschappen en keuren van gewestelijke bestuurshoofden. Het R.R. werd bij ordonnantie vastgesteld in 1910 (S. 465), het M.R. in 1917 (S. 73). De sterk toenemende omvang van het motorverkeer sinds 1920 en de bijzondere vraagstukken, die zich voordeden tengevolge van meer veelvuldige verschijning van autobussen en vrachtauto's op den weg, leidden al spoedig tot de wenschelijkheid het M.R. te herzien.

Het bleek evenwel niet gewenscht daartoe over te gaan zonder het verkeersvraagstuk in ruimer verband te bezien, ten einde rekening te kunnen houden met den invloed van het toenemende motorverkeer op de bestaande spoor- en tramwegen en op de eischen, aan de wegen te stellen.

Daartoe werd bij G.B. van 9 Juli 1925 no. 26 een commissie ingesteld, aan welke werd opgedragen:

1e. een onderzoek in te stellen naar den omvang van het verkeer met vrachtautomobielen en autobussen, en daaromtrent aan de Regeering verslag uit te brengen; en

2e. de Regeering voor te lichten omtrent de vraag of, en zoo ja, welke maatregelen noodig zijn:

a. om het vrachtauto- en autobusverkeer, alsmede het verkeer over de spoor- en tramwegen, op de beste wijze dienstbaar te maken aan de verkeersbehoeften en zoo aan de economische ontwikkeling;

b. ter verzekering van de veiligheid van met vrachtauto's en autobussen mederijdende personen, alsmede van andere gebruikers der openbare wegen; en

c. om de gebruikers van de openbare wegen, inzonderheid die groepen van gebruikers, die versterking van deze wegen noodzakelijk maken en aan het onderhoud hiervan bijzondere eischen stellen, naar redelijkheid te doen bijdragen in de financieele lasten van den aanleg van nieuwe wegen, alsmede de versterking, de verbetering en het onderhoud van bestaande wegen.

De C.v.M. diende op 9 Januari 1928 haar rapport in.

Inmiddels was in afwachting van den arbeid der Commissie in de meest dringende behoefte aan herziening van het M.R. voldaan, door de wijziging opgenomen in S. 1927 no. 253, welke voornamelijk ten doel had de mogelijkheid te openen om in verordeningen van openbare gemeenschappen of in gewestelijke reglementen of keuren van politie snelheidsgrenzen vast te stellen en voorschriften betreffende openbare motorrijtuigen te geven.

Krachtens deze nieuwe voorschriften werden vele der in den aanhef bedoelde plaatselijke verordeningen tot stand gebracht. Dit moest er overigens toe leiden de noodzakelijkheid van een uniforme regeling van het verkeer

over grooten afstand duidelijker te doen uitkomen, zoodat het verlangen naar een algemeene verordening, die het wegverkeer in vollen omvang zou regelen, nog versterkt werd.

Uitgaande van de voorstellen, opgenomen in het rapport van de C.v.M. en gebruikmakende van de waardevolle adviezen, die door verschillende lichamen over die voorstellen zijn uitgebracht, werd het hierbij aangeboden ontwerp eener wegverkeersordonnantie opgesteld.

Het vraagstuk van de verdeeling der financieele lasten van wegaanleg en -onderhoud over de verschillende weggebruikers is daarbij buiten beschouwing gelaten. Het kan beter regeling vinden, wanneer de financieele verhouding van het land en de openbare gemeenschappen nader onder oogen wordt gezien [1])". M.v.T.

2. *Stelsel van de nieuwe verkeerswetgeving.*

„De onderwerpen, die in de algemeene wegverkeerswetgeving geregeld dienen te worden, kunnen in de volgende 5 groepen worden samengevat:

I. De eigenlijke verkeersregelen betreffende gaan, stilstaan en uitwijken, met inbegrip van de voorschriften inzake verlichten en waarschuwen;

II. De voorschriften betreffende inrichting, afmetingen en belading van rij- en voertuigen;

III. Die betreffende de identificatie van rij- en voertuigen en van bestuurders, alsmede betreffende de bevoegdheid om als bestuurder op te treden (nummer- en rijbewijzen);

IV. De bijzondere regelen, noodig ten aanzien van rij- en voertuigen, die aan het publiek vervoersgelegenheid bieden (openbare rij- en voertuigen), met als bijzonder geval de regeling van de autobus- en vrachtauto-ondernemingen, die geregelde diensten tusschen bepaalde plaatsen onderhouden (autodiensten);

V. De noodige voorschriften in het belang van de instandhouding der wegen (wegenklassen, wegbebakening).

Door de C.v.M. werden bij haar rapport twee ontwerpen voor ordonnanties overgelegd, een ontwerp-wegverkeersreglement, omvattende alle bovengenoemde onderwerpen met uitzondering van de regeling der autodiensten, en een ontwerp-reglement op het exploiteeren van vrachtauto- en autobusdiensten.

Met het oog op het verband tusschen de autodiensten en de verdere regeling van openbare motorrijtuigen werd van deze splitsing afgezien, zoodat de geheele stof in een enkele ordonnantie wordt geregeld. Daarbij werd het noodig geacht, met het oog op de snelle ontwikkeling van het motorverkeer en het voortdurend wisselend aspect der verkeersvraagstukken, in de ordonnantie alleen de beginselen der verkeerswetgeving vast te leggen, terwijl de uitwerking dier beginselen bij regeeringsverordening zal geschieden, waardoor een voldoende aanpassing aan de wisselende behoeften wordt verzekerd.

Het ligt in de bedoeling de eigenlijke uitvoeringsregelen alle in een enkele

---

[1]) Zie *Mr. Dr. F. J. W. H. Sandbergen en Dr. H. J. Levelt*, De algemeene motorvoertuigenbelastingen, Inleiding onder II, par. 1 en 2. Batavia-C. 1933.

regeeringsverordening vast te leggen, terwijl de uitwerking van enkele dier voorschriften aan departementshoofden wordt overgelaten". M.v.T.

„De splitsing der stof in een wegverkeersreglement en een regeling voor de autodiensten (in den geest van de voorstellen van de C.v.M., waarvoor in het G.V. werd gepleit) komt der Regeering ook bij nadere overweging niet aanbevelenswaardig voor. Zoodanige splitsing toch zou ten doel hebben de regelen, die invloed hebben op de autodiensten, in een afzonderlijke ordonnantie bijeen te brengen. Daartoe behooren echter ook — en in niet te onderschatten mate — de voorschriften betreffende de inrichting en de samenstelling van motorrijtuigen, die immers de uitoefening van een bedrijf met onvoldoend materieel verhinderen. Deze bepalingen zijn echter met het oog op de veiligheid van het verkeer evenzeer noodig en kunnen moeilijk worden losgemaakt uit het verband der verdere verkeersregelen, zoodat de gewenschte splitsing niet aanbevelenswaardig is te achten". M.v.A.

Omtrent de beteekenis van de verschillende onderwerpen, welke in de W.V.O. behandeld worden zeide de regeeringsgemachtigde voor G.B. bij de behandeling in den Volksraad het volgende:

„In de M.v.T. zijn onder par. 2 het stelsel van de nieuwe verkeerswetgeving en de te behandelen stof ingedeeld in een vijftal groepen. Van deze groepen is bij de algemeene beschouwingen eigenlijk alleen de IVe groep in behandeling gekomen, dat zijn „de bijzondere regelen, noodig ten aanzien van rijen voertuigen, die aan het publiek vervoersgelegenheid bieden" en in hoofdzaak is de belangstelling dan nog weer geconcentreerd op het in dat IVe punt genoemde uitzonderingsgeval, „met als bijzonder geval de regeling van de autobus- en vrachtauto-ondernemingen, die geregelde diensten tusschen bepaalde plaatsen onderhouden". Het spreekt vanzelf, dat het regeeringsantwoord een weerslag zal zijn op de behandeling in den Volksraad en zich dus ook in hoofdzaak zal bepalen tot de in punt IV aangeduide onderwerpen, waarbij een belangrijke plaats zal moeten worden ingeruimd aan het speciaal daarin genoemde geval.

Bij voorbaat wil de Regeering echter reeds te kennen geven, dat hiermede geenszins het belang der ordonnantie wordt gekarakteriseerd; ook de regeling van de andere vier groepen van onderwerpen acht de Regeering van uitermate groot belang en Zij zou de ordonnantie reeds belangrijk vinden, wanneer alleen die andere vier onderwerpen erin zouden zijn geregeld. De eenigszins geconcentreerde belangstelling maakt het niet overbodig, dat de Regeering nogmaals verklaart, dat Zij het motorverkeer beschouwt als van groot algemeen belang, als een onmisbaar middel tot de economische, doch ook tot de cultureele ontwikkeling van het Land en dat Zij de ontwikkeling van dat verkeer binnen de grenzen van het algemeene belang met overtuiging zal bevorderen".

3. *Taakverdeeling tusschen centralen en localen wetgever.*

„In den loop der jaren heeft in het bijzonder het motorverkeer ook hier telande in belangrijke mate interlocale beteekenis gekregen. Daarom is een voor geheel Nederlandsch-Indië zooveel mogelijk uniforme regeling der verkeersvoorschriften noodig.

De centrale wetgever zal derhalve zooveel en zoover mogelijk regelend dienen op te treden, slechts ruimte latend voor aanvullende voorschriften door den localen wetgever ten aanzien van die punten, waaromtrent plaatselijke regeling op grond van locale behoeften of omstandigheden doelmatig is te achten. Deze wetgeving zal zich niet tot het motorverkeer alleen kunnen beperken, doch ook de andere weggebruikers in belangrijke mate moeten omvatten, omdat de vrijheden aan het snelverkeer toe te staan en de daaraan op te leggen beperkingen in wisselwerking staan met de rechten en verplichtingen van alle andere wegverbruikers. Daarbij zal er rekening mee moeten worden gehouden, dat de eischen van veiligheid van het verkeer en die van de instandhouding van den weg weliswaar verschillende begrippen betreffen, doch dat die eischen toch zoo innig met elkander zijn verbonden, dat het minder juist zou zijn om ten aanzien daarvan een onderling verschillend standpunt in te nemen. Bij beide toch dient het belang van het van de wegen gebruik makend publiek voorop te staan en dit belang brengt ook voor wat betreft de eischen aan de instandhouding van den weg te stellen mede, dat naar zoo groot mogelijke uniformiteit wordt gestreefd". M.v.T.

„De vraag of de locale organen vrij zullen zijn om buiten de gevallen, waarin de ordonnantie hun bepaaldelijk regeling opdraagt, aanvullende voorschriften vast te stellen, moet in algemeenen zin ontkennend beantwoord worden.

Wel worden er naast de gevallen, waarin zij tot regeling verplicht zijn, enkele andere aangelegenheden aangewezen, waaromtrent zij tot het geven van voorschriften bevoegd zijn, zooals bijvoorbeeld het vaststellen van snelheidsgrenzen krachtens de ordonnantie. Ook in de vast te stellen Regeeringsverordening zal een dergelijke bevoegdheid om nadere voorschriften te geven in sommige gevallen worden verleend. Het werd echter op de in de M.v.T. genoemde gronden niet raadzaam geoordeeld om den localen wetgever vrij te laten in het geven van aanvullende voorschriften". M.v.A.

„Ingevolge het bepaalde bij de art. 64 lid 3 P.O., 56 lid 3 R.O. en 75 lid 2 der S.G.O. komen alle verordeningen van de provinciale-, regentschaps-, en stadsgemeenteraden, welke regelen inhouden omtrent het wegverkeer, bij de inwerkingtreding van de hoogerbedoelde centrale wetgeving, van rechtswege te vervallen. De evenaangehaalde artikelen houden immers het voorschrift in, dat bepalingen van verordeningen van bedoelde colleges van rechtswege ophouden te gelden, wanneer in het *onderwerp* dier bepalingen wordt voorzien door een algemeene verordening. Volgens de vrij algemeen gehuldigde opvatting dient onder „onderwerp" in de hierbedoelde artikelen te worden verstaan „belang", zoodat derhalve, behoudens de na te noemen uitzondering, alle voorschriften in verordeningen van meerbedoelde colleges, welke in het belang van het wegverkeer regelen geven, zullen ophouden van kracht te zijn, ook ten aanzien van die punten, waaromtrent de nieuwe verkeerswetgeving aan den lageren wetgever bevoegdheid tot het vaststellen van aanvullende voorschriften heeft toegekend [1]).

[1]) Aldus ook het arrest H.R. 27 Juni 1932 (W. 12556) in afwijking van de conclusie van den Adv. Gen.

Daarna dient dan de vraag onder oogen te worden gezien, op welke *punten* van het bij de algemeene verordeningen geregelde belang opnieuw nadere aanvullende voorschriften kunnen worden vastgesteld, waartoe de art. 64 lid 1 P.O., 56 lid 1 der R.O. en 75 lid 1 S.G.O. immers de gelegenheid openen.

Hetzelfde geldt voor de gewestelijke reglementen en keuren van politie, waar bij art. 2 van de ordonnantie in S. 1858 no. 17 is bepaald, dat deze van rechtswege ophouden van kracht te zijn, zoodra in het onderwerp, waarover zij handelen, door een wet, een Koninklijk besluit of een ordonnantie is voorzien.

Op het vervallen van de bestaande locale wetgeving op het wegverkeer kent de W.V.O. slechts één uitzondering; zie art. 58 W.V.O.

Ten aanzien van de locale ressorten is met betrekking tot het vervallen van bestaande locale verordeningen bij de inwerkingtreding van een nieuw product van wetgeving, uitgegaan van hooger gezag, een eenigszins andere regeling getroffen, waar in art. 12 lid 3 D.B. is bepaald, dat een door een localen raad vastgestelde verordening ophoudt van kracht te zijn, voorzoover de daarin voorkomende punten nader worden geregeld bij een algemeene verordening. Ingevolge evenaangehaald artikel zullen derhalve niet alle bepalingen, voorkomende in verordeningen van locale raden, die het belang van het wegverkeer regelen, komen te vervallen, doch blijven die voorschriften van kracht, welke regelingen inhouden omtrent punten, ten aanzien waarvan de nieuwe centrale verkeerswetgeving aan den localen wetgever vrijheid tot het vaststellen van aanvullende voorschriften heeft gelaten.

Het zal echter in het belang der rechtszekerheid aanbeveling verdienen, dat de locale ressorten de bestaande verordeningen, welke het belang van het wegverkeer regelen, geheel intrekken, en door nieuwe vervangen, waarbij zij zich nauwkeuring rekenschap dienen te geven, ten aanzien van welke punten de nieuwe centrale verkeerswetgeving hun de bevoegdheid tot het geven van nadere aanvullende voorschriften heeft gelaten.

De nieuwe verkeerswetgeving nu heeft een volledige en uitputtende regeling willen geven ten aanzien van het wegverkeer. De lagere gemeenschappen zullen op dit gebied derhalve geen andere voorschriften meer kunnen vaststellen, dan die, waartoe hun in de W.V.O. en de W.V.V. uitdrukkelijk de bevoegdheid is toegekend" [1]).

4. Autodiensten.

„Evenals overal elders wordt het onderhouden van geregelde autobusdiensten tusschen bepaalde plaatsen, zoowel locaal als interlocaal aan een vergunning gebonden. Hoewel geregelde vrachtautolijnen hier te lande thans weinig voorkomen, werd het raadzaam geacht ook deze onder de regeling te doen vallen". M.v.T.

Hoewel het volgende gedeelte van de M.v.T. betrekking heeft op de oorspronkelijke regeling in het ontwerp der W.V.O. en niet meer past bij het gewijzigde stelsel, dat tenslotte in de ordonnantie is opgenomen, kan het voor

---

[1]) Ontleend aan het regeeringsrondschrijven van 14 Juni 1933 no. 1758 (Bijblad no. 13021).

een goed begrip van dat stelsel en van de hierna te vermelden discussies in den Volksraad nuttig zijn de uiteenzetting van de bedoeling van het regeeringsontwerp hier over te nemen.

„De ontworpen regeling is er op gericht het ontstaan of het voortbestaan van een teveel aan vervoersgelegenheid, waaraan geen behoefte bestaat en dat derhalve in het algemeen belang ongewenscht moet worden geacht, te verhinderen.

Bij de beoordeeling of een vergunning zal worden verleend, zal daarom in de eerste plaats dienen te worden nagegaan of behoefte bestaat aan uitbreiding der vervoersgelegenheid of, indien het de verlenging van een op den voet van deze ordonnantie verleende vergunning betreft, aan het instandhouden van deze vervoersgelegenheid. Daarbij zal niet alleen, zooals de commissie voor motorverkeer voorstelde, rekening moeten worden gehouden met reeds bestaande buslijnen, doch ook met andere reeds bestaande vervoersgelegenheden, met name spoor- en tramwegen. Doet men dit niet, dan bestaat de mogelijkheid, dat de totaal bestaande vervoersgelegenheid voldoende was en dat dan de nieuwe lijn slechts vervoer kan opnemen, dat aan de bestaande vervoermiddelen wordt onttrokken. Dit zal als regel het meest waardevolle vervoer zijn, namelijk de stukgoederen, die de hoogste tarieven verdragen en het personenvervoer op de drukste uren, met het gevolg dat de spoorwegonderneming, die ingericht is op het geheele vervoer, en wier kosten niet naar verhouding dalen door het verlies van het bedoelde waardevolle vervoer, onrendabel zou kunnen worden. Daar de spoorwegen in het algemeen gehouden zijn, alle vervoer, ook het minder winstgevende massavervoer van weinig draagkrachtige personen en niet-waardevolle goederen op zich te nemen, en zij in dezen veelal een publiek belang behartigen, zal het onrendabel worden van zulk een onderneming uit een oogpunt van algemeen belang niet aanvaardbaar zijn, indien daar niet een ander algemeen belang tegenover staat.

Indien nu bij een in totaal voldoende vervoersgelegenheid een nieuwe autodienst wordt geopend, is het zeer de vraag of het meerdere voordeel of gemak, dat deze dienst voor het publiek oplevert, opweegt tegen het daaruit voor de bestaande lijnen voortvloeiend nadeel en de autoriteit, die de vergunning heeft te verleenen zal dit voor elk geval hebben na te gaan.

Deze regeling bedoelt dus niet de concurrentiemogelijkheid als zoodanig te verzwakken, doch slechts ongewenschte gevolgen van overbodige concurrentie te weren. Als regel zal dan ook een vergunning wel niet worden geweigerd, indien tusschen 2 plaatsen slechts 1 spoor- of buslijn bestaat, omdat gezonde concurrentie in het algemeen belang gewenscht is.

Daar de beoordeeling van de vervoersbehoefte als bovenbedoeld uiteraard het best kan geschieden door degenen, die de plaatselijke omstandigheden kennen, wordt het verleenen der vergunningen in hervormd of gedecentraliseerd gebied opgedragen aan den raad van de laagste openbare gemeenschap, welks gebied de trajecten der aangevraagde vergunning alle omvat en overigens aan het hoofd van gewestelijk bestuur". M.v.T.

Zooals reeds uit de eerder aangehaalde redevoering van den regeeringsgemachtigde voor G.B. bleek, werden aan het autodienstenvraagstuk bij de

behandeling in den Volksraad zeer uitvoerige beschouwingen gewijd. Van deze schriftelijke en mondelinge uiteenzettingen zal hier slechts datgene worden overgenomen, dat noodig is om een juist inzicht te verkrijgen in de bedoeling van het vergunningsstelsel, zooals het thans in de ordonnantie voorkomt.

A. Mate van ingrijpen op verkeerseconomisch gebied.

„Het voorstel der Regeering om het openbaar verkeer aan vergunningen te binden, werd algemeen uitermate belangrijk geacht. Over de heele wereld doet zich het probleem voor van het zoeken naar de juiste verhouding tusschen rail- en autoverkeer. Het al dan niet ingrijpen der Overheid kan beslissend zijn voor het geheele aspect van het verkeer, voor het voortbestaan van spoorwegen of autodiensten, voor de geheele ontwikkeling van het autowezen, voor afvoermogelijkheden van uitgestrekte gebieden. In dit ontwerp echter wordt aan dit punt wel heel weinig aandacht besteed, minder b.v. dan aan rijbewijzen en nummering van auto's". G.V.

„Ter voorkoming van misverstand wordt opgemerkt, dat het voorstel der Regeering slechts een betrekkelijk klein deel van het openbaar verkeer aan vergunningen wil binden en ook overigens niet de pretentie heeft het vraagstuk van de juiste verhouding tusschen rail- en autoverkeer tot oplossing te brengen. Dit laatste toch zou slechts mogelijk zijn door de verkeersbediening in vollen omvang in één hand te leggen, een maatregel, die thans nog niet doorvoerbaar zou zijn.

De overheid zal zich er toe moeten bepalen het ontstaan van uitwassen bij de vrije ontwikkeling van het verkeerswezen zooveel doenlijk tegen te gaan". M.v.A.

Zie voorts het slot van de toel. op de considerans.

B. Argumenten voor en tegen breideling van het motorverkeer.

„Van algemeen standpunt gezien is belemmering van motorverkeer (in het onderstaande is hoofdzakelijk gedacht aan belemmering door het vergunningsstelsel en door verhooging van autobelasting) in strijd met de natuurlijke ontwikkeling der maatschappij; motorverkeer is een product van logische cultuurontwikkeling, gevolg van den voortgang der techniek, het zou slechts nuttelooze wrijving geven en cultureel onverantwoord zijn te pogen dit proces te belemmeren. Als er daardoor voor het voortbestaan der spoorwegen gevaar ontstaat is dat — aldus deze leden — een bewijs dat deze afgedaan hebben, geen reden echter om te pogen een natuurlijk ontwikkelingsproces te remmen. Zooals de spoorwegen, het transport langs waterwegen en het verkeer per as langs de heirwegen hebben vervangen, zoo wordt op het oogenblik het railtransport verdrongen door het motorverkeer. Bij dat ontstaan van het railtransport is het indertijd terecht door vooruitziende regeeringen tegenover de regelmatige en veilige trekschuit niet belemmerd doch gesteund. Doch dan is ook redelijk dat thans het nieuwe verkeer op zijn beurt zooal niet gesteund dan toch in allen gevalle niet belemmerd wordt.

Eene verwijzing naar de noodzakelijkheid van monopolie, welke voor het railverkeer algemeen wordt erkend, mag voor het vraagstuk van de vrijheid

van den motor niet gelden. Hier toch betreft het een geheel nieuwen verkeersvorm en overgang tot dit nieuwe mag door een monopolie niet belet worden. Voor de spoorwegen zal de concurrentie van het autotransport een aansporing moeten zijn om te zoeken naar perfectionneering, technisch en uit bedrijfsoogpunt van het spoorwezen. Vooralsnog ziet men de noodzakelijkheid van een bijzondere bescherming der spoorwegen niet in; deze leden sloten zich aan bij de uitspraak van de C.v.M., dat voor massatransport en groote afstand verkeer de spoorwegen nog steeds het aangewezen verkeersmiddel is, al moge dan ook de crisis tijdelijk hierin verandering hebben gebracht. De veiligheid van het verkeer wenschten zij te zien bereikt zonder invoering van een vergunningsstelsel; strenge politioneele contrôle ook op de technische qualiteiten van den wagen door periodieke keuringen, geneeskundige keuring van chauffeurs lijken de aangewezen middelen". G.V.

„Indien men onder belemmering van het motorverkeer wenscht te verstaan het treffen van maatregelen met het vooropgezette doel de ontwikkeling van dat verkeer te remmen, dan kan de Regeering er mee instemmen, dat van algemeen standpunt gezien, zoodanige belemmering in strijd zou zijn met de natuurlijke ontwikkeling der maatschappij. Er kan echter in beginsel geen bezwaar tegen bestaan aan deze ontwikkeling eenige leiding te geven door een ongegronden groei in een richting, die tot uitwassen leidt, te remmen. Erkend wordt overigens, dat het ontstaan van gevaar voor het voortbestaan der spoorwegen op zichzelf geen voldoende argument inhoudt om tot remmende maatregelen over te gaan. Van een uitwas zou men in zulk een geval slechts mogen spreken, indien de ontwikkeling van het motorverkeer leidde tot den ondergang van een spoorweg zonder dat het de taak van dien spoorweg op bevredigende wijze zou kunnen overnemen.

Hoewel in enkele gevallen het motorverkeer de taak van den spoorweg niet alleen kan overnemen, doch deze zelfs op betere wijze zal kunnen vervullen, zijn er ook vele gevallen, waarvoor dit niet mogelijk is.

Evenals de spoorwegen indertijd het transport langs waterwegen ten deele hebben overgenomen en allerminst, zooals in het verslag wordt gesuggereerd, ten volle — neemt thans het motorverkeer een deel van het spoorwegtransport over, doch het kan in het algemeen dit laatste stellig niet ten volle vervangen. Mag het wellicht denkbaar zijn, dat in de toekomst de techniek van vervoermiddelen en wegen zich zoodanig zal ontwikkelen, dat de algeheele verdrijving van den spoorweg economisch juist en dus onvermijdelijk zal zijn, deze dubieuze mogelijkheid mag er niet toe leiden voor het huidige elken uitwas der ontwikkeling met het daaraan onvermijdelijk verbonden maatschappelijk verlies zonder meer te aanvaarden.

Indien men een poging om dergelijke onevenredige ontwikkeling te verhinderen, wenscht te beschouwen als een bescherming van de spoorwegen, dan dient er in de eerste plaats op te worden gewezen, dat niet alleen de spoorweg, doch ook het zich op normale wijze ontwikkelende motorverkeer beschermd wordt en in de tweede plaats, dat niet deze bescherming van bepaalde belangen uitgangspunt was, doch het verhinderen van een niet te dragen algemeen maatschappelijk verlies.

Met het standpunt der in dit gedeelte van het verslag aan het woord zijnde leden, dat de veiligheid van het verkeer bereikt dient te worden door strenge contrôle ook op de technische qualiteit van het motorrijtuig en op de geschiktheid van den chauffeur, kan de Regeering instemmen. Dergelijke maatregelen vormen den hoofd-inhoud van Haar voorstel. Voor dit doel is het vergunningsstelsel niet ontworpen, al zal de uitwerking ook eenig gunstig effect op de veiligheid kunnen hebben, doordat onnoodig zware belasting van wegen hier en daar voorkomen zal worden". M.v.A.

„De Overheid is minder geschikt om een oplossing te geven dan het particulier initiatief. Ook door de tegenstanders wordt toegegeven dat voor een deel van het vervoer het motorverkeer maatschappelijk beschouwd beter is dan railverkeer. Het is redelijk dat men de keuze of en waar dit mogelijk is overlaat aan belanghebbenden. Alleen door het vrije spel van maatschappelijke krachten kan worden bepaald welk bedrijf op den duur bestaan kan. Zou de Overheid dat willen bepalen dan moet zij falen. Dat het alleen de Overheid kon zijn, aan wie het oordeel moest worden gelaten of een nieuwe spoorlijn kon worden toegestaan, zegt niets omtrent de geschiktheid van de Overheid om geval voor geval de mogelijkheid van groei van het kleinbedrijf te beoordeelen. Juist voor de toekomst, voor het beoordeelen van toekomstmogelijkheden is vrijheid van onderneming beter middel dan poging tot „planwirtschaft". G.V.

„De Regeering ontkent, dat het voorstel tot regeling der autodiensten een poging zou zijn tot verdeeling van het verkeer over de verschillende verkeersmiddelen. Het beoogt niet anders dan een ongezonde ontwikkeling te voorkomen en zoo noodig te bestrijden; dat dergelijk optreden tot de normale overheidstaak behoort en op allerlei gebied dagelijks met goed gevolg plaats vindt, zal wel geen bestrijding vinden". M.v.A.

„Bij een algemeene beschouwing van het vraagstuk en de beoordeeling van alle, ook niet-economische beteekenis van het vraagstuk, stelle men voorop, dat de geheele verkeersvoorziening van het Land steeds als één geheel dient te worden beschouwd.

Met zekeren nadruk werd van deze zijde vooropgesteld, dat de actie voor beperking van het motorverkeer zich niet richt tegen al dit motorverkeer doch uitsluitend tegen de uitwassen daarvan. Voor wat betreft de wenschelijkheid van het vergunningsstelsel geldt alles wat hier vóór het behoud van het railverkeer gezegd wordt even krachtig voor de bescherming van het toe te laten autoverkeer.

Wat het railverkeer betreft sta voorop dat het van het geheele verkeersstelsel van het land een belangrijk deel uitmaakt en dat men het niet buiten beschouwing kan laten of ten gronde laten gaan". G.V.

„Met hetgeen hier als algemeene beschouwing van het vraagstuk wordt opgemerkt kan de Regeering zich over het geheel wel vereenigen". M.v.A.

„Voorts heeft economisch gezien monopolie en spoorwegbescherming het voordeel dat het die diensten practisch in staat stelt om te voldoen aan zware in het publiek belang te stellen eischen (Verslag C.v.M. deel I blz. 44 e.v.). Evenmin als vroeger naast een bestaanden spoorweg een concurreerende baan werd toegelaten, kan men nu toelaten dat naast een spoorbaan, die in-

derdaad het publiek belang dient, zoodanig motortransport wordt toegestaan dat het dien spoorweg bedreigt. Die zware boven reeds vermelde eischen betreffen onder anderen ook de veiligheid. Men kan wat dit betreft pogen om door politioneele voorschriften hetzelfde doel te bereiken doch een goede waarborg voor deugdelijk ongevaarlijk bedrijf is alleen te vinden in het waarborgen van een behoorlijke winstgevendheid (Verslag C.v.M. deel I blz. 39). Welstandseischen kunnen even nuttig zijn als rijbewijzen". G.V.

„Monopolie-vorming is thans nog niet mogelijk. Het moge juist zijn, dat een behoorlijke winstgevendheid een goeden waarborg biedt voor een deugdelijk en veilig bedrijf, wanneer die winstgevendheid niet meer kan worden bereikt, zal men door behoorlijke voorschriften en een voldoende toezicht een redelijke mate van veiligheid kunnen verkrijgen. Het in het verslag aangehaalde gedeelte van het rapport der C.v.M. geeft aan de meening der hier aan het woord zijnde leden geen steun. De Commissie betoogt slechts, dat in het algemeen de contrôle op nakoming van voorschriften bij groote en kapitaalkrachtige ondernemingen minder moeilijkheden meebrengt, een ervaringsfeit, dat moeilijk voor tegenspraak vatbaar is, doch dat uiteraard niet toereikend is om daarop een monopoliestelsel te bouwen, hetgeen de C.v.M. ook zeker niet beoogde". M.v.A.

„Juist omdat het vraagstuk zoo ingewikkeld is, is tusschenkomst der Overheid noodzakelijk. Was vroeger onder minder ingewikkelde toestanden de regelende hand der Overheid (die monopolies handhaafde, tarieven controleerde enz.) reeds noodzakelijk, nu door het motorverkeer de toestanden nog veel ingewikkelder zijn geworden is het nog minder gewenscht dergelijke zaken over te laten aan wat men noemt „vrije concurrentie" en wat neerkomt op inzicht en toekomstverwachting van de houders van kleine bedrijfjes en taxi's. Alleen regeling zal de kleine vervoerders kunnen beschermen tegen voor henzelf bedenkelijke experimenten, het publiek tegen de heillooze gevolgen van op dit publiek verhaalde verkeersconcurrentie, de gemeenschap en den Staat tegen verkwisting op verkeersgebied.

In tal van landen bestaat een van Overheidswege in het leven geroepen beperking van de vrije motorconcurrentie. De drang tot zoodanige beperking neemt toe". G.V.

„Wat de taak der overheid betreft, merkt de Regeering op, dat de medewerking van het kleinbedrijf stellig niet kan worden ontbeerd bij de ontwikkeling van het verkeer. Zij voegt daaraan toe, dat — ook op grond van de ervaring der laatste jaren — niet zonder meer mag worden aangenomen, dat het grootbedrijf of zelfs de overheid in staat zou zijn zich een juist beeld te vormen van de toekomstige behoeften en de daarmede samenhangende ontwikkelingsmogelijkheden. Dat de Regeering de gemeenschap wil beschermen tegen uitwassen dier ontwikkeling werd reeds herhaaldelijk vermeld. Of die uitwassen zijn te wijten aan kleine vervoerders, groote transportondernemingen, plaatselijke overheden of aan takken van 's Landsdienst maakt daarbij geen onderscheid". M.v.A.

„Omtrent de hiertelande reeds toegepaste verkeersbeperking kan het volgende worden medegedeeld.

De verordening van den Resident van Soerakarta van 3 November 1924 (Javasche Courant 1924 No. 96) is de eenige, waarin op duidelijke wijze werd uitgesproken, dat bij de verleenng van een vergunning voor een autobusdienst bepaald moest worden gelet op de verkeersbehoefte. Deze verordening heeft in de practijk goed voldaan.

Zonder dat de verkeersbehoefte als criterium voorop wordt gesteld, zijn voorts in vele gebieden regelingen van kracht, waarbij toestemming wordt vereischt om een openbaren autodienst aan te vangen, of waarbij althans keuring van het materieel of goedkeuring van de dienstregeling werd geëischt. Dank zij deze verordeningen is aan allerlei ongewenschte toestanden reeds een einde gekomen. Het rijden met geheel onvoldoende materieel is afgenomen, het onverantwoordelijk rijden van autobuschauffeurs om elkaar voor te komen of om eerder dan de trein een station te bereiken is aanzienlijk verminderd.

In sommige streken, bijvoorbeeld in Oost-Java, is een toestand ontstaan, die door de meeste belanghebbenden als naar omstandigheden bevredigend wordt beschouwd. De Regeering vindt hierin steun voor Haar standpunt, dat veel van de uit de snelle ontwikkeling van het motorverkeer voortvloeiende bezwaren zullen worden weggenomen door een doorvoering van voor het geheele Land geldende eischen op het gebied van de technische inrichting der vervoermiddelen en van orde en regelmaat bij het gebruik daarvan". M.v.A.

„Naar aanleiding van het Regeeringsvoorstel kwam een viertal meeningen tot uiting.

Ten eerste, die welke elk verleenen van vergunningen verwerpt. De Overheid mag — naar deze opvatting — indirecten invloed uitoefenen en door politie excessen voorkomen doch Zij onthoude zich van een beslissing of iemand een bedrijf beginnen of uitbreiden wil. Voor een spoorwegconcessie moge dergelijke bijzondere beslissing niet te vermijden zijn, als zij, zooals voor de kleinere bedrijven der autodiensten wel te vermijden is, dient zij te worden vermeden.

Een tweede meening is dat een vergunningsstelsel uitsluitend in direct verband met veiligheidsvoorschriften desnoods aanvaardbaar zou zijn, doch dat het weigeren van een vergunning om economische redenen verwerpelijk is. Door de leden, die deze meening huldigen, werd nog opgemerkt dat het Regeeringsvoorstel ten deze afwijkt van de bovenvermelde conclusie van de C.v.M. en wegenvereeniging. Want deze wenschen wel degelijk concurrentie tusschen rail en motor en wenschen de regeling zeer duidelijk niet als bewust soulaas aan spoor en tram. Het Regeeringsvoorstel echter opent wel degelijk de mogelijkheid dat b.v. monopolie voor één dienst gegeven wordt aan de betrokken spoor. In dat geval zal wel degelijk soulaas gegeven zijn en concurrentie zijn belet.

Een derde meening gaat met het voorstel der Regeering accoord; men moet — aldus deze redeneering — ergens een grens trekken en gegeven den tegenstand aan beide zijden is het gematigd ingrijpen der Regeering nog het best aanvaardbaar. Het spaart een groot deel van het autoverkeer en laat voor de diensten alle mogelijkheden tot genuanceerd en aan de behoeften aangepast ingrijpen.

Een vierde meening meent dat het voorstel tekort schiet.

Het is te vlak en te weinig genuanceerd, doordat het alle streken van Indië over één kam scheert, Het is onbillijk en onjuist omdat het alleen een klein (10% van het geheel) bestrijkend deel van het motorverkeer treft en nog wel het beste deel. Het is onvoldoende omdat het verkeerseuvel allereerst een economische oorzaak heeft, terwijl het voorstel het kwaad niet in den wortel aantast doordat het den maatregel niet koppelt aan een motorverkeersbelasting". G.V.

„Omtrent de vier verschillende meeningen, die omtrent het voorstel tot uiting kwamen, diene het volgende.

Tegenover de eerste meening„ die elk verleenen van vergunningen verwerpt en die inhoudt, dat de overheid zich heeft te beperken tot indirecten invloed en politioneel toezicht om excessen te voorkomen, zij opgemerkt, dat het zwaartepunt van het voorstel ook in dergelijke middelen is te vinden, doch dat dit in zooverre van het standpunt van de hier aan het woord zijnde leden afwijkt, dat de Regeering excessen slechts afdoende meent te kunnen voorkomen met behulp van het vergunningsstelsel.

De tweede meening wijkt naar Haar oordeel van de eerstgenoemde weinig af. Dat men aan een toestemming om, na goedkeuring der voertuigen en bij voldoening aan zekere einschen van orde en regelmaat, een openbaar vervoersbedrijf te exploiteeren, den naam vergunning geeft, brengt nog niet mee, dat men de vervulling van een verkeersbehoefte in het geding brengt en dit laatste is het, wat hier gewoonlijk wordt bedoeld als het vergunningsstelsel ter sprake wordt gebracht.

Omtrent hetgeen verder door de hier aan het woord zijnde leden in het midden wordt gebracht, veronderstelt de Regeering dat hun uit het voorgaande wel reeds zal zijn gebleken, dat zij de bedoeling van het Regeeringsvoorstel hebben misverstaan. Met de C.v.M. en de N. I.W.V. is de Regeering van oordeel, dat de te treffen regeling niet het karakter mag dragen van vooropgezet soulaas aan spoor en tram.

Deze opvating is niet in strijd met de omstandigheid. dat het voorstel de mogelijkheid niet bepaald uitsluit om een monopolie voor één autodienst te te geven aan de daarbij betrokken spoorwegonderneming. Als dit geval zich zou voordoen, zou daarvan het *gevolg* kunnen zijn, dat eenige verlichting werd gegeven aan de spoorwegonderneming , hetgeen heel iets anders is dan dat het monopolie opzettelijk aan dien spoorweg werd gegeven met het *doel* om soulaas te verschaffen.

Men zal in dit opzicht mogen verwachten, dat de autoriteiten, die omtrent de vergunning beslissen zullen, in staat zijn te beoordeelen, wat in het belang van de streek het beste is. En mocht aan de beslissing worden getwijfeld, dan bestaat de gelegenheid. tot beroep op de Regeering, hetgeen wel geen ander gevolg zal kunnen hebben dan dat de bedoelingen, die Zij met het voorstel had, in Haar beslissingen tot uitdrukking zullen komen.

De Regeering nam met waardeering kennis van de in de derde plaats genoemde meening van de leden, die met Haar voorstel accoord gaan. Met de beknopte en zakelijke wijze, waarop dit voorstel daarbij is samengevat, wordt gaarne instemming betuigd. Een gematigd ingrijpen en een genuanceerde

aanpassing bij verschillende mogelijkheden zijn inderdaad de hoofdkenmerken van het gedeelte der ordonnantie, dat zich met de economische zijde van het motorverkeersvraagstuk bezig houdt.

Bij de toelichting tot de vierde meening wordt allereerst gezegd, dat het voorstel niet voldoende genuanceerd is, doordat het alle streken van Indië over één kam scheert. Zonder nadere toelichting is het der Regeering moeilijk deze opmerking te beantwoorden. Voor zoover in het voorstel zelve positieve voorschriften zijn opgenomen, hebben die betrekking op de overal gelijke verkeersomstandigheden en het wordt juist als een beginsel van de verkeerswetgeving beschouwd, dat deze uniform moeten zijn voor geheel Indië, voor zoover plaatselijke omstandigheden niet een bijzondere regeling noodig maken. De Regeering meent bij de uitwerking ook aan het laatste alle aandacht te hebben besteed. De uitvoering van het vergunningsstelsel voor autodiensten, dat hier meer in het bijzonder aan de orde is, is zelfs geheel in handen van de regionale en plaatselijke autoriteiten gelegd, zoodat ook in dit opzicht aan bijzondere plaatselijke toestanden en behoeften zeker niet tekort wordt gedaan". M.v.A.

C. Maatregelen ten aanzien van zg. „wilde" auto's.

„Het voorstel wordt onbillijk en onjuist geacht, omdat het alleen een klein deel van het motorverkeer treft. Zij, die deze opmerking maken, verliezen daarbij uit het oog, dat het overgroote deel van het Regeeringsvoorstel het verkeer in vollen omvang betreft en een zeer belangrijk deel zich met alle motorrijtuigen bezighoudt, terwijl een ander zeer belangrijk deel bijzondere regelingen inhoudt voor alle openbare motorrijtuigen. De Regeering verwacht, zooals reeds werd opgemerkt, belangrijke gevolgen, ook op het gebied van een behoorlijke openbare verkeersvoorziening, van deze op zichzelf technische regelingen.

Alleen het veel verder gaande vergunningsstelsel beperkt zich — en moet zich voorshands beperken — tot de geregelde lijndiensten, die met autobussen of vrachtauto's worden onderhouden.

Niet alleen biedt een overeenkomstige regeling voor „wilde" auto's — gelijk ook in de praktijk elders bij herhaling is gebleken — zeer ernstige, zoo niet onoverkomelijke bezwaren, doch bovendien acht de Regeering deze voorshands ongewenscht. Het binden van het incidenteele vervoer aan dergelijke regelingen beteekent een zeer groote stap verder op het gebied van overheidsingrijpen in de particuliere beschikkingsvrijheid en de Regeering zou tot zoodanige vrijheidsbeperking slechts in zeer dringende gevallen willen besluiten.

Men bedenke hierbij, dat als men reguleering van het vrachtautowezen aanvaardt en vervolgens wellicht van het taxi-verkeer, er feitelijk geen reden zou zijn om niet ook een beperking van het aantal grobaks, fietsen en zelfs schepen ter hand te nemen.

Wat de veelal aanbevolen volgende schrede betreft, namelijk regeling van het vrachtauto-verkeer, merkt de Regeering nog op, dat het in elk geval niet zal aangaan de veelsoortige ondernemingen te belemmeren, die de eigen voorziening in hunne transportbehoeften ter hand nemen. Zou men de open-

bare „wilde" vrachtauto's aan een beperking van het aantal in verband met de verkeersbehoefte binden, terwijl de ondernemingsauto's vrij moeten blijven, dan zou de maatregel zijn doel missen en slechts het ongewenschte gevolg hebben, dat het openbare vrachtautotransport niet tot normale ontwikkeling zou komen". M.v.A.

De heer Roep: „De ordonnantie voert verder een systeem in, dat wel een van de belangrijkste elementen van het regeeringsvoorstel betreft, het systeem van vergunning voor de exploitatie van vrachtauto's of autobusdiensten. Hier valt onmiddellijk op, dat de zgn. ongeregelde, „wilde" bussen en vrachtauto's, hoewel ze het openbaar verkeer bedienen, buiten de werking van dit vergunningsstelsel zullen blijven en dit nu acht ik, met den heer Staargaard, zooals hij zijn denkbeelden daaromtrent heeft ontwikkeld, een groote leemte in het voorstel van de Regeering. Want het voor de hand liggende gevolg is dat, als men maar eens het personen- en vrachtauto-verkeer in zijn geheelen omvang overziet, zeker 75 à 80% van dat motortransport buiten de werking van verplichte vergunning zal blijven. En, wat daar nog bij komt, de geregelde diensten, waarvoor die bepalingen dan wèl zullen gelden, zullen daarvan niets dan last hebben; die zullen gaan overwegen, dat als zij maar niet een vasten dienst bedienen, doch ook een wilden dienst gaan uitoefenen, onmiddellijke dwang van de vergunning aan hen zal worden bespaard. Het lijkt mij voor de hand liggend, dat er menige geregelde autobusdienst zal zijn, die onder de bedreiging van de verplichte vergunningen en wellicht ook van de mogelijkheid, dat de vergunning niet zal worden uitgereikt, ertoe zal overgaan zijn vasten dienst in een wilden om te zetten. Ik meen dus, dat het verplicht stellen van de vergunning voor de geregelde diensten eigenlijk in de hand zal werken de omzetting van de geregelde in wilde diensten, en dus het ontstaan van wilde diensten, zoodat na wellicht betrekkelijk zeer korten tijd een nog geringer percentage geregelde diensten zal blijven bestaan dan in normale omstandigheden het geval zal zijn en dus nog geringer percentage zal komen te staan onder de werking van het vergunningsstelsel".

De regeeringsgemachtigde voor G.B.: „Ik zou er in de eerste plaats op willen wijzen — een punt, dat bij de zoozeer op één punt geconcentreerde belangstelling wel eens uit het oog verloren wordt —, dat op de wilde auto's toch nog wel het een en ander van toepassing wordt verklaard. Zoo worden alle technische eischen ook op de wilde auto's van toepassing verklaard; eischen omtrent belading, samenstelling en inrichting van vervoermiddelen zijn ook alle van toepassing zoowel op de auto's van de geregelde diensten als op de wilde auto's.

Mijnheer de Voorzitter! De Regeering acht de toepassing van het vergunningstelsel op de wilde auto's op het oogenblik nog niet wenschelijk en op zichzelf ook nog niet eens mogelijk. De heer Staargaard heeft erop gewezen, dat dat bezwaar in andere landen toch eigenlijk niet wordt gevoeld, en hij heeft gewezen op de conclusies van het rapport-Salter, die hij heeft aangehaald, maar mij is geen land bekend, waar contrôle op de wilde auto's met succes is toegepast en de conclusies van het rapport-Salter zijn conclusies gebleven; ze zijn nog niet in de praktijk omgezet.

Het vergunningsstelsel voor wilde auto's zou toch een inhoud moeten hebben en wat zou nu het gebied moeten zijn, waarvoor men een dergelijke vergunning zou moeten geven? — welk aantal auto's zou als grondslag voor een dergelijke vergunning moeten worden vastgesteld? — hoe zal het toezicht zijn op de tarieven, die de wilde diensten zouden moeten toepassen, waar zij geen openbare diensten zullen onderhouden, maar incidenteel vervoer zullen bewerkstelligen? De Regeering meent, dat bij gebreke van een begrensbaar gebied, bij gebreke van de mogelijkheid van het controleeren van de tarieven en bij gebreke van eenigen grondslag voor het vaststellen van den omvang van het bedrijf, waarop de vergunning betrekking heeft, de vergunning voor de wilde auto's niet anders dan een zinledig document zou kunnen zijn.

De Regeering is niet zoo pessimitisch als verschillende leden hier zijn geweest omtrent de mogelijkheid van de geregelde autodiensten om zich te handhaven tegenover het wilde verkeer. Tot dusverre hebben zij zich daarbij zeer wel in het leven kunnen houden.

(De heer Sosrohadikoesoemo: Er zijn er toch verscheidene van op de flesch gegaan).

Zeker, maar niet, voorzoover mij bekend is, tengevolge van het z.g. wilde verkeer, doch wel door steeds nieuw opkomende geregelde diensten.

Het wilde verkeer heeft echter tenslotte voor het publiek zeer groote nadeelen, men is niet voor niets gekomen bij tal van verkeersmiddelen tot vaste tijden van vertrek en tot een regelmatigheid in den dienst. De heer Prawoto moge er een belangrijk voordeel in hebben gezien, dat een bus op een passar wacht, totdat een bakoel is uitverkocht, maar hij vergeet daarbij, dat de bezitters van tal van bakoels, die al lang zijn uitverkocht, dan toch ook hebben te wachten. En wie op het oogenblik wel eens iets hoort over het busverkeer, zal het klachten hooren regenen over al te groote soepelheid van de bussen tegenover de individueele reizigers. Want elk gemak voor den individueelen reiziger is natuurlijk een ongemak voor al zijn medereizigers Wanneer een autobus op elk punt stopt, stoppen daar ook de menschen, die op dat punt in het geheel niet behoeven te stoppen. Wanneer een autobus een geheele kota doorgaat om menschen van hun huis af te halen, maken alle personen die in die bus tevens zitten, in den vroegen ochtend, wanneer zij liever nog niet van huis gaan, of in den laten avond, wanneer zij gaarne vlug naar huis gaan, een onnoodige busrit.

Het is onjuist om te meenen, dat men door inefficiency, door onregelmatigheid het publiek belang werkelijk zou dienen. Dus ook de auto-verkeersdiensten zullen zich bij een gezonde ontwikkeling bewegen in de richting van regelmatigheid en efficiency. De motorbusonderneming, die niet een maximum aantal kilometer per dag uit zijn wagen haalt en niet een redelijk aantal rij-kilometers uit zijn chauffeur of conducteur haalt, is ten doode opgeschreven. En wanneer de bussen werkelijk voor het leegmaken van een bakoel op de passar wachten, is hun bedrijf na eenige maanden ter ziele en hun kapitaal verloren.

De regelmatige dienst zal zich dus, naar de verwachting van de Regeering tegenover de wilde auto-diensten, evenals in het verleden, kunnen handhaven, en zal het des te meer kunnen doen omdat, naar de verwachting van de Re-

geering, het vergunningsstelsel in zijn beperking aan de regelmatige autodiensten in de eerste plaats ten goede zal komen, hen zal versterken en tot ontwikkeling zal brengen.

Bij het vrachtvervoer is eigenlijk alles op het oogenblik nog overgelaten aan wilde auto's, hierbij moet men de ontwikkeling van zaken nog eenigen tijd aanzien. Inderdaad ontwikkelt zich ook op dat gebied, zooals de heer De Hoog heeft gememoreerd, een verkeer over lange afstanden. En het zal te zijner tijd blijken, als werkelijk dat verkeer geregeld plaats heeft, of het niet als een vrachtauto-dienst moet worden beschouwd en aan een vergunning moet worden onderworpen.

Wat betreft het incidenteele vervoer, meent de Regeering, dat Zij dat op het oogenblik nog niet aan banden kan leggen. Het zou de Regeering te ver voeren, wanneer Zij op het incidenteele vervoer een algemeen toezicht zou moeten uitoefenen en Zij acht het ook niet mogelijk.

Het incidenteel vervoer omvat toch in de eerste plaats het vervoer te eigen behoeve. En wanneer men, zooals het geachte lid, de heer Staargaard, het geheele verkeerswezen wil rationaliseeren, verspilling en onnutte uitgaven daaruit wil weren, is dan eigenlijk niet de privé-auto het eerste aangrijpingspunt? Immers als men van verspilling op het gebied van verkeerswezen wil hooren, zit in de privé-auto op het oogenblik wel de grootste bron daarvan. Ongetwijfeld zit ook bij het goederenvervoer in de privé-lastauto, voor het eigen bedrijf, een belangrijke bron van verspilling. De auto voor het eigen bedrijf wordt als regel niet efficient gebruikt, staat vaak stil, en daarmede ook het personeel. Dat nu toch een groot aantal ondernemingen overgegaan zijn tot het houden van eigen lastauto's, komt doordat men daarbij weer andere factoren in het verkeer onderkent dan de kosten, nl. de factoren van het steeds op tijd iets beschikbaar hebben, dikwijls ook factoren van reclame, om iets met eigen auto's te kunnen doen rondbrengen, factoren van snelheid, in het algemeen den factor dat men, wanneer men het vervoer van het eigen bedrijf zelf bewerkstelligt, de zaak volkomen in de hand heeft".

D. De controverse motorverkeer-railtransport.

De regeeringsgemachtigde voor G.B.: „Het is bij de groote belangstelling, die de concurrentie tusschen spoorwegen en auto's hier heeft gevonden, wellicht niet ondienstig als ik aan den Volksraad een kleine uiteenzetting geef van de karakteristiek van deze beide verkeersmiddelen.

Deze karakteristiek is immers tegengesteld en verklaart veel van de tegenstellingen, die zich hebben voorgedaan.

Bij de spoorwegen houdt een groot deel van de exploitatiekosten, ruwweg gesproken de helft, geen verband met den omvang van het verkeer. Van de overblijvende helft is weer de helft weliswaar niet onafhankelijk van het verkeer, doch volgt het verkeer pas met groote trappen, zoodat het bij groote trappen opspringt, wanneer het verkeer toeneemt, maar het volgt ook een tijd lang den verkeersomvang niet. Slechts een vierde gedeelte van de exploitatiekosten van de spoorwegen is rechtstreeks evenredig met den omvang van het vervoer. Dit heeft geleid in een eeuw van relatief monopolie tot een tariefvorming, die met deze karakteristiek nauw verband houdt, een tarief-

vorming, die, uitgaande van een betrekkelijk hoog tarief voor de goederen, die dit hooge tarief konden dragen, voortdurend heeft gezocht naar goederen van minder draagkracht, die men beneden dat gemiddelde tarief kan vervoeren. De spoorweg kan dat doen, omdat bij toenemend vervoer de totale exploitatiekosten slechts in geringe mate stijgen. Hij kan dus het vervoer van goederen tot zich trekken van zeer geringe draagkracht en die dan tegen een heel laag tarief vervoeren. Zoo is ontstaan het spoorwegtarief, waarbij goederen worden vervoerd, die alle dezelfde prestatie van de spoorwegen vergen, doch waarbij de tarieven uiteenloopen in een verhouding van 1 op 5.

Deze ontwikkeling heeft het mogelijk gemaakt, dat voor tal van laagwaardige goederen transportafstanden mogelijk zijn geworden, die vroeger ondenkbaar waren; dat daarmede zeer lage tarieven zijn ingevoerd, die voor de spoorwegen, mits de hoog getarifieerde goederen behouden blijven, toch loonend zijn.

Hoe staat het nu bij het motorverkeer? Hier is die karakteristiek geheel anders. Hier zijn de exploitatiekosten niet voor een gering deel, maar voor het overgroote gedeelte rechtstreeks evenredig met den verkeersomvang. Bij het motorverkeer is er dus geen reden om te streven naar een ver gedifferentieerde tarievenpolitiek.

Eerder is er reden om naar het eenheidstarief te drijven. Dat eenheidstarief komt dan vaak lager uit dan de hoogste tarieven bij de spoorwegen, maar aanzienlijk hooger dan die van de massa-artikelen die door de spoorwegen worden vervoerd. Deze tegenstelling van karakteristiek verklaart grootendeels de moeilijkheden van het vraagstuk.

Ten onrechte — en hierop zou ik wel in het bijzonder den nadruk willen leggen — hebben sommige sprekers in dit stelsel gezocht een bescherming van de spoorwegen. De Regeering wenscht met nadruk te verklaren, dat de bedoeling van het vergunningsstelsel in de eerste plaats is een regeling van het motorverkeer en dat Zij daarin in de eerste plaats ziet een versterking en een stabiliseering van de regelmatige autodiensten. De tegenwoordige toestand, waarbij de concurrentie volkomen vrij is, heeft immers — en degenen, die zich zoo blind staren op de concurrentie spoorweg-auto mogen hun gedachten wel eens in het bijzonder daarheen laten gaan — geleid tot een teniet gaan van goed opgezette, geregelde auto-ondernemingen op groote schaal. Wie in Indië rondkijkt, ziet geen belangrijke auto-onderneming, die openbare diensten onderhoudt, ouder dan 5 jaar; na 5 jaren zijn de best geleide diensten ter ziele gegaan; ter ziele gegaan, niet omdat er wat beters voor in de plaats is gekomen, maar uitsluitend, omdat weer een ander zijn geld in dergelijke ondernemingen is gaan verliezen. Deze gang van zaken heeft er niet alleen toe geleid, dat een gezonde ontwikkeling van het openbare motorverkeer tot dusverre achterwege is gebleven en dat men voortdurend nieuwe ondernemingen op het veld zag komen en oude zag verdwijnen, dat men in dat verkeer slechts met de grootst mogelijk moeite een minimum van veiligheid kon onderhouden, maar het heeft ook geleid tot kapitaalsvernietiging op groote schaal. Dit mag ik wel onder het oog brengen van sprekers als de heeren Mochtar, Prawoto en Ratu Langie, die het stelsel van laissez faire, laissez aller hebben bepleit, dat het kapitaal, dat zoodoende op

groote schaal werd vernietigd, overwegend inheemsch kapitaal was. En in een straatarm land, als Indië is, acht de Regeering het van buitengewoon groot nadeel, dat het weinige kapitaal, in dat land aanwezig, aan een voortdurende drainage door vernietiging blootstaat.

Het vergunningsstelsel, zooals de Regeering het heeft belichaamd in de ordonnantie, die in behandeling is, heeft — ik herhaal het — geenszins de bedoeling om in de eerste plaats de spoorwegen te beschermen, maar heeft in de eerste plaats de bedoeling om het motorverkeer te stabiliseeren en tot goede ontwikkeling te brengen. De Regeering wil niet ontkennen, dat in bijzondere gevallen de toepassing van het vergunningsstelsel in uitzonderingsgevallen aan de spoorwegen ten goede zal komen, naar de meening der Regeering zal echter het stelsel in algemeenen zin den spoorweg weinig baten in zijn strijd tegen de auto. Het is weinig denkbaar, dat op een groot aantal trajecten door de gezaghebbenden, die de vergunningen zullen hebben te verleenen, monopolies zullen worden verleend aan de spoorwegen. Men zal allerwege wel eischen, wanneer men maar eenigszins zal kunnen, dat naast de spoorwegen minstens één busonderneming zal komen te loopen. Dat zal men eischen, omdat in streken met een dergelijk dun verkeer de spoorweg onmogelijk aan de eischen van frequentie en snelheid kan voldoen. Men zal dus naar de meening der Regeering niet behoeven te vreezen, anders dan in uitzonderingsgevallen, dat de spoorwegen monopolies uit deze ordonnantie zullen kunnen halen".

E. Een speciale motorverkeersbelasting ten bescherming van de spoor- en tramwegen.

„Voor de wegen met geringe verkeersdichtheid (reizigers en/of goederen) is de openbare auto het beste en goedkoopste vervoermiddel. Daar is geen spoor of tram dus op haar plaats en voor zoover ze er zijn, zijn ze tot ondergang gedoemd. Deze wegen bestrijken verreweg het grootste gedeelte van Nederlandsch-Indië. Het zijn de gebieden waar geen spoor of tram doorheen loopt, maar het zijn ook bijna alle haaks op bestaande rail-wegen staande toevoerwegen. Het is op deze wegen met geringe verkeersdichtheid, dat regeling noodig is om de auto tegen de auto in bescherming te nemen, d.w.z. de goede, regelmatige, behoorlijk ingerichte en veilig werkende autodiensten bescherming verdienen tegen de terreur der wilde auto's. „Wild" voor zoover ze door de overheid niet aan vergunningsplicht, vervoers, tariefs- en veiligheidsvoorwaarden ten bate der gemeenschap zouden zijn gebonden en reeds daarom hunne tarieven lager kunnen stellen door overbelading, gebrekkig onderhoud enz. Hier blijkt, in hoeverre het ontwerp aanvulling verdient.

In het ontwerp wordt nl. met den vergunningsplicht niet ver genoeg gegaan, omdat daarbij alleen de vaste autodiensten worden getroffen, die echter slechts een klein deel van het motorverkeer betreffen, wellicht niet meer dan 10 à 20%. Het is echter noodig onder de regeling bovendien te brengen alle taxis tot en met de 7-zits, en alle zoogenaamde wilde autobussen en wilde vrachtauto's, de eigen vrachtauto's van landbouwbedrijven e.d. daarbij inbegrepen.

Er zijn wegen, waar door de hooge vervoersdichtheid die er is of binnen korten tijd te verwachten is, railvervoer voor de gemeenschap het beste en goedkoopste is. Op die trajecten is ook de tram of spoor op hare plaats en wel te zamen met autodiensten en taxi's. Wegens kwaliteiten, welke de auto heeft boven spoor of tram (in het bijzonder het meer elastische karakter voor het reizigersvervoer over korte afstanden) is in deze gebieden ook het motorverkeer niet te missen.

Ten opzichte van de bescherming der behoorlijke autobusdiensten tegen de terreur der wilde taxi's geldt nu op deze trajecten met hooge vervoersdichtheden (dus voornamelijk die, concurreerend op parallelwegen langs spoor of tram) hetzelfde als voor het eerstgenoemde gebied met lage vervoersdichtheden. Deze bescherming laat zich ook langs deze drukke wegen door een practisch ingericht vergunningsstelsel op redelijke wijze bewerkstelligen.

Maar in dit „drukke" gebied (gewoonlijk dus de met spoor of tram concurreerende parallelwegen) komt daar nu bij de zorg, dat de auto geen „terreur" uitoefent ten opzichte van het railvervoer, hetwelk immers in dit drukke gebied het vervoer het goedkoopst voor de gemeenschap bewerkstelligt.

Deze bescherming (dus alleen langs de trajecten met hooge vervoersdichtheden) is volgens deze leden redelijk, want in het financieel-economisch belang der gemeenschap, — en is practisch mogelijk in den vorm van een verkeersbelasting op openbare auto's, autobussen, vrachtauto's van landbouwbedrijven e.d. voor vervoer over langere afstanden dan voor locaal vervoer. Niet om het nieuwe vervoermiddel dood te drukken, maar juist om het vervoer van rail en auto te zamen te ontwikkelen tot het voor de gemeenschap beste en goedkoopste verkeersapparaat". G.V.

„Moge uit het voorgaande reeds duidelijk zijn gebleken, dat de Regeering een motorverkeersbelasting, als hier bedoeld, in beginsel niet wenscht in te voeren, Zij wil hier nog in het kort ingaan op de argumenten, die ten voordeele van zulk een stelsel zijn aangevoerd.

Met hetgeen in den aanhef van de bedoelde beschouwing wordt gezegd kan in het algemeen worden ingestemd en ook met hetgeen, aan de hand van recente artikelen van Ir. W. Th. Schaik in de Javabode, sub 1 wordt opgemerkt over de bescherming van behoorlijk geregelde autodiensten tegen onredelijke concurrentie met onvoldoende materieel en personeel. Dat en waarom de Regeering een verder gaand ingrijpen niet wenscht, werd hierboven toegelicht.

In het begin van de beschouwingen sub 2 raken de verdedigers van het tegenvoorstel één der kernpunten van het vraagstuk. „Wegens kwaliteiten welke de auto heeft boven spoor of tram (in het bijzonder het meer elastische karakter voor het reizigersvervoer over korte afstanden) is in deze gebieden", waar dus „het railvervoer voor de gemeenschap het best en het goedkoopste is", ook het motorverkeer niet te missen".

En de belasting, die krachtens het tegenvoorstel van dit motorverkeer geheven zou moeten worden, wil men het gestelde doel bereiken, is — het zal aanstonds blijken — zoo buitensporig zwaar, dat dit onmisbare motorverkeer daardoor zou worden doodgedrukt.

Door de voorstanders zelve wordt er reeds gewezen, dat de indeeling der wegtrajecten als bovenbedoeld met de technische ontwikkeling van auto en spoor veranderlijk is. De Regeering voegt daaraan toe, dat zelfs de hoogte der belasting plaatselijk veranderlijk moet zijn en, wil men niet in het beletten van door een ieder gewenschten groei vervallen, dan zal die verandering zeer dikwijls, tenminste elk jaar moeten plaats vinden. Een ander practisch bezwaar is — en hier sluit de Regeering zich gaarne aan bij hetgeen door de critici van het tegenvoorstel onder c wordt gezegd omtrent de afhankelijkheid der te bezigen cijfers van allerlei omstandigheden — dat de meeste gegevens, die men voor de indeeling der wegen en de grootte der belasting noodig heeft, allerminst vaststaan, doch voor een groot deel op ruwe schatting moeten berusten, waarbij onvermijdelijk het subjectieve oordeel een groote rol speelt.

Als voorbeeld moge het volgende worden aangevoerd.

Bij de grafiek (fig. 4), voorkomende in het bij het verslag overgelegde artikel van Ir. v. Schaik, is gebruik gemaakt van de formules voor Km en Ks aan het einde van het eerste gedeelte. De coëfficienten in deze formules berusten op subjectieve schattingen als hiervorenbedoeld. Laat men deze coëfficienten varieeren tot waarden, die naar het oordeel van deskundigen evenzeer binnen de grenzen van het mogelijk juiste liggen, dan bereikt men dat de lijn A B die in bovengenoemde grafiek de grens tusschen spoor en auto aangeeft, steeds verder naar beneden verschuift en tenslotte buiten de figuur valt.

Gaat men nochtans met behulp van door eenige deskundigen getoetste gegevens voor enkele bepaalde gevallen uitrekenen, hoe hoog de belasting zou moeten zijn om aan het gestelde doel ten volle te beantwoorden, dan komt men tot 3 à 4 ct per km voor een taxi, 5 ct per km voor een niet te groote autobus en 9 ct per km voor een 2 tons vrachtauto, hetgeen neerkomt op bijna *f* 1000.— per jaar voor een taxi en *f* 2000.— tot *f* 4000.— per jaar voor een vrachtauto of autobus.

De Regeering meent naar aanleiding hiervan te mogen zeggen, dat het tegenvoorstel ook om practische redenen niet aanvaardbaar is". M.v.A.

De regeeringsgemachtigde voor G.B.: „Het eenige middel, dat dan ook in concreto is aangegeven om het wilde autovervoer eigenlijk onder het juk te brengen, is de motorverkeersbelasting. Ook deze heeft de Regeering reeds verklaard in beginsel te verwerpen. De motorverkeersbelasting, zooals zij ontworpen is door Ir. Van Schaick en in artikelen in De Javabode ter algemeene kennis gebracht, is een belasting, die wordt geheven van het motorverkeer, dat zich beweegt op lijnen parallel aan de spoorwegen. Buiten dat gebied wordt zij niet geheven, buiten dat gebied zal het wilde motorverkeer niet worden belast, maar in een strook aan weerszijden van de spoorlijnen zou het motorverkeer wel worden belast.

Wie zich de practische toepassing van deze motorverkeersbelasting indenkt, zal al dadelijk tot haar onmogelijkheid moeten besluiten. Gesteld iemand heeft een auto, die hij in Batavia gewoon voor stadsgebruik bezigt. Op een bepaalden dag wil hij echter met zijn auto naar Buitenzorg rijden en dan wordt hij dadelijk belast met de motorverkeersbelasting voor het volle jaar, want men heeft geen tol, waarbij men voor één keer betaalt. Iemand

die vracht vervoert, bijv. van Tjisaroea boven Tjimahi naar Bandoeng, zal tot Tjimahi vrij mogen vervoeren, maar voor het kleine eindje van Tjimahi naar Bandoeng vervalt hij in de motorverkeersbelasting want dan beweegt hij zich parallel met den spoorweg.

Juist de algemeene regeling van het motorverkeer, waarbij men gedacht heeft aan het verkeer door het geheele land en een vrij verkeer door het geheele land wordt daarmede opgeheven. Wie zich de kaart van het Land indenkt met strooken langs de spoorwegen, die voor het motorverkeer alleen toegankelijk zullen zijn, tegen betaling van een bepaalde belasting, ziet, dat het land verdeeld wordt in van elkaar min of meer afgesloten vakken. Men zou dus òf het motorverkeer aan een exceptioneel zware belasting onderwerpen en het daarmede vermoedelijk, althans in de omstandigheden waarin het thans verkeert, dooddrukken, òf men zou het tot een zeer onbelangrijk verkeer in kleine gebiedjes terugdringen.

Nu heeft het geachte lid, de heer Staargaard, wel gezegd, de belasting behoeft niet zoo zwaar te zijn, men kan haar toch zoo hoog maken als men wil, maar dan vervalt het uitgangspunt. M. de V.! Men heeft via de motorverkeersbelasting gezocht naar een economisch evenwicht tusschen motor- en railverkeer. Wordt de motorverkeersbelasting niet op of nabij dit berekende punt vastgesteld, dan vervalt het uitgangspunt geheel, en draait het er alleen maar op neer, of het motorverkeer op billijke wijze iets meer of minder belasting kan betalen.

Ik wil hieraan toevoegen, dat het motorverkeer op het oogenblik onder de lasten, die al zijn opgelegd een moeilijk bestaan heeft".

F. Uitwerking van het vergunningstelsel.

Centralisatie of decentralisatie.

„Eenige leden hadden bezwaar tegen een aanwijzing van locale besturen voor het uitreiken der vergunningen.

Zoodra men zich rekenschap geeft van de redenen welke tot den vergunningseisch voeren, blijken deze te liggen in het algemeen belang, dat betrokken is bij het voor het geheele land of voor groote deelen daarvan — als één geheel beschouwd — bestaand verkeersstelsel. Natuurlijk zal bij een locaal ressort dat door een groote spoorlijn doorsneden wordt de neiging groot zijn om in dat ressort autodiensten toe te staan; het is onredelijk om van die plaatselijke ressorten een behoorlijke behartiging van het algemeen landsbelang te vragen en zeker een voor alle ressorten gelijke behartiging van het algemeen landsbelang. Maar dan schijnt het ook niet redelijk om het oordeel over het al dan niet toelaten van meer motorverkeer over te laten aan plaatselijke autoriteiten. Natuurlijk zou een instructie eenige verbetering kunnen brengen doch n.h.v. geeft de ordonnantie in art. 38 (thans 37) geen volledigen maatstaf aan de hand waarvan de plaatselijke organen gemakkelijk hunne beslissingen kunnen nemen, waarom de uitdrukkelijke vraag werd gesteld of de regeeringsverordening bedoeld in art. 43 (thans 42) de noodige uitvoeringsvoorschriften ter zake, en zoo ja, welke, zal bevatten.

Dat de voorgestelde regeling door de regeling van het beroep ook een zekere eenheid in beslissing kan waarborgen is niet voldoende omdat de zoo

noodige en billijke behandeling uit hetzelfde gezichtspunt zich bij dat stelsel toch niet met veel wrijving zal kunnen doorzetten. Bovendien is de voorgestelde regeling als het ware een aanmoediging tot omvangrijk geschrijf. Men houde hierbij weer in het oog dat de maatregel niet alleen het railverkeer beschermt doch ook het van een vergunning voorziene autoverkeer. Elke nieuwe aanvraag zal dus de vergunninghouders in het geweer roepen en bij het stelsel van de ontwerp-ordonnantie bestaat groote kans dat dan het pleit telkens in twee instanties volledig zal moeten worden behandeld". G.V.

„De Regeering stemt er mede in, dat het redenen van algemeen belang zijn, die tot den vergunningseisch hebben gevoerd. Dit heeft er dan ook toe geleid een voor alle gebiedsdeelen uniforme regeling in de centrale wetgeving op te nemen.

Dit algemeen belang komt echter in de meeste gevallen tot uidrukking in een streekbelang, dat slechts duidelijk kan worden overzien door hen, die de mogelijkheden op economisch en ander gebied en de gevolgen der te treffen maatregelen het best kunnen beoordeelen, dat zijn de regionale en plaatselijke gezagsorganen.

Het zal inderdaad kunnen voorkomen, dat bij een vergunningsaanvrage een verder belang betrokken is dan dat van het gebied, waarop de aanvraag betrekking heeft, met name het belang van den spoorweg, die een streek doorsnijdt en dat de aangewezen beoordeelaars te kort schieten in het op juiste zwaarte wegen van dat belang. Voor dat geval dient echter het beroep op de Regeering, die eenerzijds het belang van wijder strekking volledig overziet en anderzijds door de kennisneming van de overwegingen van het lager gezag zich omtrent de waarde van de argumenten, waarop de primaire beslissing berustte, een voldoend denkbeeld zal kunnen vormen.

Het ligt voorhands niet in de bedoeling om in de vast te stellen Regeeringsverordening nadere aanwijzingen op te nemen inzake de bij het onderzoek eener aanvrage in acht te nemen gedragslijn.

De Regeering ontveinst zich niet, dat uit het ontbreken van zulk een gedragslijn in den aanvang moeilijkheden zullen ontstaan en verwacht, dat van de gelegenheid tot beroep aanvankelijk een vrij veelvuldig gebruik zal worden gemaakt. Na verloop van tijd zal zich — gelijk ook in Nederland gebleken is — een zekere praktijk vormen, berustend op de Regeeringsbeslissingen in dergelijke beroepszaken, die evenals de jurisprudentie in het gewone recht tot richtsnoer zal strekken en verdere conflicten zal voorkomen.

De Regeering geeft verre de voorkeur aan zulk een in de praktijk te vormen leiddraad boven het bij voorbaat opstellen van een instructie omtrent een aangelegenheid, welke zij primair aan de regionale en plaatselijke organen wenscht op te dragen, juist omdat het vraagstuk plaatselijk een verschillend aspect heeft en dus niet voor algeheele centrale behandeling in aanmerking komt". M.v.A.

Inhoud der vergunningen.

„Gevraagd werd om eenige nadere aanduiding van hetgeen in de vergunningen aan de betrokkenen zal worden voorgeschreven. Zal men pogen om ook door b.v. een te frequente bediening van het vervoer te verbieden, de concurrentiekracht der busdiensten te beperken? In het bijzonder werd aan-

gedrongen op voorschriften tot regeling van de werktijden en verdere dienstvoorwaarden betreffende de autodiensten. Terwijl de spoorwegen terecht onderworpen zijn aan in de organisatie sterk ingrijpende voorschriften worden de autodiensten ten aanzien van dit punt, dat ook in het belang der veiligheid regeling eischt, vrijgelaten". G.V.

„Uit het voorgaande moge zijn gebleken, dat de Regeering het niet raadzaam acht, een nadere aanduiding te geven van hetgeen bij de vergunningen aan de betrokkenen zal worden voorgeschreven. Het gezag, dat de vergunning verleent, dient, naar gelang van plaatselijke en andere bijzondere omstandigheden, de voorwaarden naar behoefte te kunnen opstellen.

Zooals bij de bespreking van art. 39 (thans 38) zal blijken, heeft de Regeering er geen bezwaar tegen in de ordonnantie vast te leggen, dat in de voorwaarden een maximum aantal motorrijtuigen wordt bepaald, waarmede de dienst geëxploiteerd zal worden. Wordt zulk een bepaling opgenomen, dan wordt daarmede vanzelf een grens gesteld aan de frequentie van den dienst.

De bepalingen inzake dienst- en rusttijden van het personeel van openbare motorrijtuigen, welke ingevolge art. 35 (thans 34) der ordonnantie zullen moeten worden vastgesteld, zullen uiteraard ook voor het personeel van de autodiensten van toepassing zijn. De opmerking in het verslag, dat de autodiensten in dit opzicht vrijgelaten zouden zijn, moet derhalve op een misverstand berusten". M.v.A.

De heer van Mook: „Er schuilt voor mij in deze ordonnantie echter toch een gevaar, dat misschien meer op het terrein van de uitvoering, dan op dat van de ordonnantie zelf ligt. Ik meen, dat men in deze maatschappij, met een zeer groote en weinig draagkrachtige bevolking vooral zal moeten waken, ten opzichte van iets, dat aan een ruime behoefte voldoet als het verkeer voor regelingen en instellingen, die min of meer, bewust of onbewust gecopieerd zijn van hetgeen in meer ontwikkelde landen zich in dit opzicht reeds heeft verwezenlijkt en voor de betrekkelijk primitieve behoeften van dit land veel te mooi zijn. Ik doel hiermede op die artikelen van de ordonnantie, waarin de mogelijkheid wordt geopend tot het stellen van allerlei voorwaarden, met name aan de autobus- en vrachtautodiensten, maar ook aan openbare rij- en voertuigen in het algemeen. Ik heb speciaal het oog op de art. 39 en 35 (thans 38 en 34). Ik zou gaarne van de Regeering de verzekering willen vernemen, dat Zij bij het vaststellen van dergelijke voorwaarden rekening zal houden met twee dingen. Dat Zij in de eerste plaats rekening zal houden met het feit, dat ik zooeven noemde, dat men hier vooral voorzichtig moet zijn met de zaak al te mooi te willen hebben, maar bovendien rekening zal houden met het verschil, dat nu eenmaal op het oogenblik nog bestaat tusschen den bedrijfsvorm, die zuiver in de westersche sfeer past en den bedrijfsvorm, die, als men wil oostersch is, maar in ieder geval met den westerschen niet samenvalt. Het verkeersbedrijf is van oudsher, maar ook nu nog voor een zeer groot deel kleinbedrijf en dat kleinbedrijf wordt dikwijls gedreven op een wijze, die men slechts bij nauwkeurige analyse volkomen kan waardeeren en vergelijken met den bedrijfsvorm, dien wij in de westersche maatschappij kennen.

Het gevaar is niet denkbeeldig, dat men voorwaarden en eischen gaat stellen waaraan deze oostersche bedrijfsvorm niet kan voldoen en waardoor deze onmogelijk wordt gemaakt. Mijn geacht medelid, de heer Van Lonkhuyzen, heeft over personeelsvoorwaarden gesproken. Ik zal de laatste zijn om te ontkennen, dat het gewenscht is, dat hoe langer hoe meer de overheid zich ook met de personeelsvoorwaarden inlaat in de inheemsche, of laat ik zeggen de niet-westersche bedrijven — want dit geldt niet alleen de bedrijven van inheemschen maar ook van Chineezen en zelfs ook van kleine Europeanen. Ik wil echter ook op den voorgrond stellen, dat men daarbij niet zoo gemakkelijk voorwaarden en maatstaven moet ontleenen aan hetgeen in het westersche groot- of middenbedrijf tot ontwikkeling is gekomen. Als de heer Van Lonkhuyzen spreekt van loon in natura dan klinkt dat tegenover een geldloon misschien erg primitief, maar wanneer wij andere inheemsche bedrijven waarnemen en daar de loonsverhoudingen nagaan, dan zien wij al spoedig, dat die loonsvoorwaarden een geheel andere beteekenis hebben, dat daarbij de verhoudingen tusschen werkgever en werknemer dikwijls van geheel anderen aard zijn en dat men vooral voorzichtig moet zijn met generaliseeren. Een voorbeeld, dat hier buiten staat maar dat ik ter adstructie gaarne nog even naar voren breng, is het betoog, dat hier bij de tabaksaccijnsordonnantie herhaaldelijk is gehouden tegen de huisindustrie, waarbij men voor oogen had de huisindustrie in Europa, toen deze begon zich te industrialiseeren en waarbij men geheel heeft vergeten, dat men hier onder andere omstandigheden werkt en herhaaldelijk te maken heeft met overmaat van arbeid, die beschikbaar is, onder den landbouwenden stand en die in de huisindustrie een zeer goed middel van bijverdiensten vindt.

Ik zou gaarne in dit opzicht door de Regeering worden gerustgesteld, dat het niet in de bedoeling lgt op het Europeesche stelsel voort te bouwen, doch dat men zich stellig rekenschap geeft en zal blijven geven van den meer primitieven vorm der bedrijven in deze niet zuiver westersche sfeer en van hetgeen voor die bedrijven nuttig en noodig is; dat Zij slechts geleidelijk en met inachtneming van de voorwaarden, waaronder die bedrijven werken, zal komen tot meer ingrijpende maatregelen en voorschriften".

De regeeringsgemachtigde voor G.B.: „Bij de motorverkeersondernemingen heeft men een zeer groot aantal ondernemingen, dikwijls van primitieve organisatie. Ofschoon de Regeering volkomen het groote gevaar en de groote nadeelen erkent, die aan slechte arbeidsvoorwaarden voor dat personeel verbonden zijn, moet Zij toch de grootste voorzichtigheid betrachten bij het ingrijpen in de arbeidsvoorwaarden van dat personeel. Dit personeel is in tegenstelling met dat der spoorwegen zeer weinig huisvast en verhuist gemakkelijk van de eene onderneming naar de andere; het verandert gemakkelijk van betrekking; men is dan eens arbeider, dan eens zelfstandig ondernemer. Alleen reeds de mogelijkheid van ingrijpen, voor wat de arbeidsvoorwaarden betreft, in een dergelijk samenstel is veel geringer dan de mogelijkheid van ingrijpen daarin bij de spoorwegen. De Regeering kan zich volkomen vereenigen met de waarschuwing, die het geachte lid de heer Van Mook hier heeft gegeven, dat men in Indië toch vooral, en in het bijzonder wel wanneer het zich geheel aan de inheemsche maatschappij aansluitende be-

drijven betreft, voorzichtig moet zijn met het ingrijpen van overheidswege in dergelijke bedrijven volgens beginselen, die aan een westersche maatschappij zijn ontleend".

5. De wegverkeerswetgeving in de zelfbesturende landschappen.

Het M.R. en het R.R. werden geacht in de zelfbesturende landschappen van toepassing te zijn. T.a.v. de nieuwe wetgeving heeft de regeering echter een ander standpunt ingenomen. In het G.V. werd de wenschelijkheid uitgesproken om in de W.V.O. vast te leggen, dat zij binnen de zelfbesturen van kracht zal zijn.

„Van een vastleggen in de ordonnantie dat ze binnen de zelfbesturen eveneens van kracht zal zijn, valt niet het effect te verwachten dat er blijkens het verslag mede wordt beoogd, wijl zulk een clausule geen kracht zou hebben, zoolang de inhoud der bescheiden, welke de verhouding tusschen het Land en de zelfbesturende landschappen regelen, niet dienovereenkomstig zou zijn gewijzigd.

Voor dit laatste bestaat echter, afgescheiden van de vraag of de benoodigde instemming van bepaalde zelfbesturen met zulk een beperking van het recht van zelfbestuur zou kunnen worden verkregen, in verband met het karakter der te regelen materie geen gegronde aanleiding. Voor de zelfbestuurdersonderhoorigen zullen voorschriften moeten worden gegeven door de eigen overheid, welke echter zoodanig bij de regeling van het Land zullen hebben aan te sluiten, dat voor geheel Nederlandsch-Indië de onontbeerlijke homogeniteit in deze materie gewaarborgd is. De Regeering is ervan overtuigd, dat van de zijde der zelfbesturen terzake volledige medewerking zal worden verkregen". M.v.A.

Hierbij kan nog worden aangeteekend, dat op het dept. v. B.B. is samengesteld een ontwerp-verordening, welke den zelfbesturen tot leidraad kan strekken bij hun wetgeving op dit gebied. In dit ontwerp zijn de bepalingen van de Landswetgeving nagenoeg woordelijk overgenomen.

DE WEGVERKEERSORDONNANTIE.

Ordonnantie van 23 Februari 1933, S. no. 86 en de ter uitvoering daarvan vastgestelde „Wegverkeersverordening" van 11 April 1933, (S. no 138).

IN NAAM DER KONINGIN!

DE GOUVERNEUR-GENERAAL VAN NEDERLANDSCH-INDIË,

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen salut!

doet te weten :

Dat Hij, de bepalingen inzake het gebruik van motorrijtuigen en rijwielen op de openbare wegen in Nederlandsch-Indië willende vervangen door nieuwe voorschriften, het verkeer op de openbare wegen in Nederlandsch-Indië in vollen omvang willende regelen en daarbij de Inlanders en de Vreemde Oosterlingen, op grond van bij hen gebleken maatschappelijke behoeften, met de Europeanen willende onderwerpen aan eenige gemeenschappelijke voorschriften van privaatrecht ;

Den Raad van Nederlandsch-Indië gehoord en in overstemming met den Volksraad ;

Heeft goedgevonden en verstaan:

Met intrekking van het Motorreglement (Staatsblad 1917 No. 73) en het Rijwielreglement (Staatsblad 1910 No. 465), zooals deze zijn gewijzigd en aangevuld, te bepalen:

Toelichting. De considerans werd bij N. v. W., gevoegd bij de M. v. A., aangevuld met de zinsnede „en daarbij de Inlanders en de Vreemde Oosterlingen, enz.", welke aanvulling noodig werd geacht, omdat de W.V.O. — ook voorzoover zij voorschriften van privaatrecht inhoudt — geldt voor alle bevolkingsgroepen, hetgeen door de aanvulling tot uiting wordt gebracht (M. v. A. ad art. 10, dat echter niet is aangenomen).

Naar aanleiding van de daarop door Mr. Blaauw geoefende critiek, gaf de directeur van Justitie te kennen:

„In den considerans wordt een beroep gedaan op de onder de niet aan het Europeesch recht onderworpenen gebleken maatschappelijke behoeften en

op grond van deze overweging zijn de bepalingen van het ontwerp, welke het privaatrecht raken, op deze bevolkingsgroepen van toepassing verklaard. Het geachte lid was van oordeel dat hier niet op een bijzondere maatschappelijke behoefte maar op het algemeen belang een beroep zou moeten worden gedaan.

De regelen omtrent het privaatrecht, welke in het ontwerp zijn gegeven, zijn daarin, ook voorzoover ze voor de Europeanen zullen gelden, opgenomen omdat de maatschappelijke behoeften bij deze bevolkingsgroep zoodanige regelingen eischen.

Aan het verkeer op den weg wordt evenwel door de andere bevolkingsgroepen zeker niet in mindere mate deelgenomen, dan door die der Europeanen.

Het lijkt onaannemelijk dat de behoefte aan moderne voorschriften betreffende de privaatrechtelijke verhoudingen, welke uit het deelnemen aan het wegverkeer voortvloeien, niet evenzeer als bij de Europeeanen ook bij de andere bevolkingsgroepen zou bestaan.

Ten aanzien van het wegverkeer en al hetgeen daarmede samenhangt nemen toch alle bevolkingsgroepen een volkomen gelijkstandige positie in.

Op deze gronden komt de redactie van den considerans, zooals die indertijd bij N. v. W. is voorgesteld, de Regeering volkomen juist voor.

Intusschen wil ik het geachte lid gaarne toegeven, dat afgezien van deze argumenten het zwaartepunt toch eigenlijk ligt in de redactie van artikel 131 I. S. Dit artikel stelt aan het vaststellen van gemeenschappelijke regelen voor de verschillende bevolkingsroepen zeer bepaalde eischen.

„In ordonnanties regelende het burgerlijk en handelsrecht worden:

de Inlanders, de Vreemde Oosterlingen en de onderdeelen, waaruit deze beide groepen bestaat, voor zooverre de bij hen gebleken maatschappelijke behoeften dit eischen, hetzij aan de voor Europeanen geldende bepalingen voor zooveel noodig gewijzigd, hetzij met de Europeanen aan gemeenschappelijke voorschriften onderworpen".

Daar ligt dus de fundeering van deze ordonnantie.

Nu zal het geachte lid terecht opmerken, dat men, wanneer men het artikel ten einde leest, zal opmerken, hoe daarin ook staat, dat voor deze bevolkingsgroepen het adatrecht moet worden geëerbiedigd, waarvan echter mag worden afgeweken, wanneer het algemeen belang zulks vordert; maar het is toch apert dat wij bij deze ordonnantie niet hebben te maken met wat men met eenigen goeden wil nog zou kunnen noemen een afwijking van het adatrecht, maar dat men hier zeer speciaal heeft een onderwerp, waarbij Inlanders en Vreemde Oosterlingen met Europeanen aan gemeenschappelijke voorschriften worden onderworpen. Gelukkig, dat ook deze redactie een ordonnantie als de onderhavige toelaat, want anders zou men met artikel 131 I. S. moeilijkheden krijgen, die thans niet bestaan".

Bij de mondelinge behandeling in den Volksraad werd opgemerkt, dat de W.V.O. niet overeenkomstig den considerans het wegverkeer „in vollen omvang" regelt. De directeur van G. B. antwoordde:

„In de eerste plaats dan een woord over de tegenstelling, die men gezien heeft tusschen den considerans van de ordonnantie, waarin sprake is van de

regeling van het vervoer in vollen omvang en de M. v. A. waarin naderhand gesproken werd van het doen van een eersten stap.

In den considerans is de uitdrukking „regeling van het vervoer in vollen omvang" in de eerste plaats te zien in tegenstelling tot de regelingen, die worden ingetrokken, bij het M. R. en het R. R., die beide onderdeelen van het vervoer regelen. Maar bovendien staat er toch terecht dat het verkeer in vollen omvang wordt geregeld, want men vindt in deze ordonnantie zoowel regelen omtrent de voetgangers als omtrent de autobussen en alle tusschen gelegen personen en voorwerpen, die zich over den weg bewegen. De Regeering meent dus, dat terecht gezegd mag worden, dat deze ordonnantie het verkeer over de openbare wegen in vollen omvang regelt.

Waarop een eerste stap wordt gezet, is het gebied van de economische regeling van het verkeer en zoo lost zich dan deze tegenstelling op, dat het verkeer in het algemeen in vollen omvang wordt geregeld, omdat op het gebied van de economische regeling van het verkeer slechts een allereerste stap wordt gezet".

Artikel 1.

(1) In de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften wordt verstaan onder:

1. **weg: elke voor het openbaar verkeer openstaande weg met de daarin liggende bruggen en duikers, met inbegrip van de tot den weg behoorende voetpaden, bermen, zijkanten, goten en taluds;**
2. **motorrijtuig: elk rij- of voertuig, bestemd om uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het rij- of voertuig aanwezig, anders dan langs spoorstaven, te worden voortbewogen;**
3. **autobus: elk motorrijtuig, ingericht voor het vervoer van acht of meer personen, den bestuurder inbegrepen, al dan niet tevens bestemd voor het vervoer van goederen;**
4. **openbaar rij- of voertuig: elk rij- of voertuig, waarmede aan het publiek vervoersgelegenheid wordt geboden;**
5. **vrachtautodienst: elk vervoersbedrijf, dat als regel tusschen bepaalde plaatsen met een vrachtauto goederen, die ten vervoer worden aangeboden, tegen vergoeding vervoert;**
6. **autobusdienst: elk vervoersbedrijf, dat als regel tusschen bepaalde plaatsen met een autobus personen, die zich daartoe aanmelden, tegen vergoeding vervoert ;**
7. **ondernemer: de persoon voor wiens rekening, geheel of ten deele, de exploitatie geschiedt van een bedrijf, dat aan het publiek vervoersgelegenheid biedt;**

8. **p e r s o n e e l : de personen in dienst van den ondernemer, aangewezen voor de uitoefening van eenig onderdeel van het vervoersbedrijf;**
9. **b e s t u u r d e r : hij, die de beweging van een rij- of voertuig regelt of onder zijn onmiddellijk toezicht doet regelen;**
10. **o p e n b a r e g e m e e n s c h a p p e n : provincies, gedeelten van provincies, krachtens artikel 121 (1) der Indische Staatsregeling als zelfstandige gemeenschappen aangewezen en gebiedsdeelen met eigen geldmiddelen, als bedoeld in artikel 123 dier wet.**

(2) Onder rij- en voertuigen worden in de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften niet begrepen de rij- en voertuigen, die langs spoorstaven worden bewogen.

(3) Onder autobus of vrachtauto wordt in de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften mede begrepen een voertuig bestaande uit een tractor met oplegger of één of meer aanhangwagens.

(4) Tot het gebied van een openbare gemeenschap wordt in de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften niet gerekend het daarbinnen gelegen gebied van een andere openbare gemeenschap, tenzij het tegendeel duidelijk blijkt.

Toelichting. Aangezien in de W.V.O. — in tegenstelling tot het M. R. — ook voorschriften zijn gegeven betreffende openbare rij- en voertuigen en autobus- en vrachtautodiensten, was een grooter aantal omschrijvingen noodig, dan in dat reglement voorkwam.

Daarbij is echter naar beperking gestreefd. Begrippen, waaromtrent de mogelijkheid van misverstand uitgesloten mocht worden geacht, zijn niet in het bijzonder omschreven. Uit deze overweging zijn, om enkele voorbeelden te geven, definities van de begrippen „rij- of voertuig", „rijwiel" of „vrachtauto" niet opgenomen.

Ad lid 1. De omschrijvingen gelden blijkens den aanhef van het eerste lid zoowel voor de ordonnantie zelve, als voor de krachtens deze gegeven voorschriften, welke zijn te vinden in de W.V.V., in het W.V.B. — G. B. en W.V.B. — B.B., in verordeningen van openbare gemeenschappen en in gewestelijke reglementen en keuren van politie. Geen voorschrift van de W.V.O staat echter in den weg aan het geven van verdere omschrijvingen in de uitvoeringsvoorschriften; in art. 1 W.V.V. is zulk een aanvulling dan ook opgenomen.

No. 1. De omschrijving van het begrip „weg" verschilt vrij sterk van die, voorkomend in artikel 1 M.R. en wel in de eerste plaats doordat deze alleen betrekking had op rijwegen, terwijl volgens de nieuwe definitie ook zelfstandige voetpaden, paardenpaden en rijwielpaden onder de omschrijving vallen;

verg. omtrent deze verruiming van het begrip voorts nog de toelichting ad art. 6 lid 2 W.V.V.

Naar het voorbeeld van artikel 1 lid 1 sub 2° M.R.W. is thans in de omschrijving opgenomen, dat de bruggen en duikers tot den weg behooren. Verder zijn in de omschrijving begrepen de voetpaden, bermen, zijkanten, goten en taluds. Het duidelijke streven naar volledigheid in deze opsomming doet zien, dat de bedoeling heeft voorgezeten om alles tot den weg te rekenen, wat men met mogelijkheid daaronder kan begrijpen.

Evenals in het M.R. en in de M.R.W. is de bepaling opgenomen, dat onder de omschrijving „weg" alleen vallen de wegen, die voor het *openbaar* verkeer openstaan. Voor toegangswegen tot particuliere woningen of erven, in het algemeen voor particuliere wegen, zijn de bij of krachtens de W.V.O. gegeven voorschriften derhalve niet geldig. De eigenaar kan echter zulk een weg voor het algemeen verkeer openstellen, hetgeen uitdrukkelijk of stilzwijgend (door gedoogen) kan geschieden. In dat geval valt de weg onder de wegen, waarvoor de W.V.O. geldt.

De aandacht zij erop gevestigd, dat in de rechtspraak wordt aangenomen, dat de openbaarheid van een weg, mits onbestreden, voor waarneming en dus voor getuigenverklaring vatbaar is; zie het onder no. 13 hieronder vermelde arrest.

Omtrent het vraagstuk van de openbaarheid van wegen wordt het volgende aangeteekend.

Volgens de vroegere rechtspraak van den H. R. kon een particulier zonder medewerking van de overheid zijn grond tot openbaren weg maken (zie de onder no. 1 vermelde arresten); bij zijn onder no. 2 vermelde arresten gaf het college echter van een afwijkend inzicht blijk.

Aan de M. v. T. tot de Wegenwet (Ned. S. 1930 no. 342, in werking getreden 1 Oct. 1932) wordt het volgende ontleend.

„Naar thans geldend recht steunt de openbaarheid van een weg met de daaruit voortvloeiende bevoegdheid van het publiek om daarop te verkeeren en het recht van de Overheid om den weg voor dat verkeer in stand te houden ten slotte vrijwel uitsluitend op het recht van eigendom op den grond, waarover de weg loopt.

Een enkele maal heeft de rechter, ook de Hooge Raad (zie het onder no. 3 vermelde arrest), de mogelijkheid erkend, dat een derde — meestal dan de gemeente — door verjaring een zakelijk recht van openbaren weg verkrijgt op eens anders grond. Maar afgezien van deze constructie, waarvan de juistheid niet boven elke bedenking verheven schijnt, kan een weg slechts met medewerking van den rechthebbende openbaar worden, hetzij dat deze aan een derde, die dan wel gewoonlijk een publiekrechtelijk lichaam zal zijn, een bepaalde toestemming geeft om den weg een openbaar karakter te verleenen, hetzij dat de eigenaar zonder zich tegenover een ander te binden den hem toebehoorenden grond bestemt voor het openbaar verkeer. Gebruik door het publiek, wanneer dit geschiedt alleen bij gedoogen van den rechthebbende, maakt, hoe lang ook voortgezet, thans een weg niet openbaar. Aldus de vaste leer van den Hoogen Raad, waarvan de juistheid trouwens voor het geldend recht moeilijk valt te betwisten. Immers eene

wetsbepaling die den rechthebbende verplicht om ook voortaan het publiek verkeer op zijn weg toe te laten, indien hij gedurende zekeren tijd dat verkeer niet heeft geweerd, bestaat thans niet, en of de geldigheid van zulk eene bepaling in eene regeling van lagere orde, als provinciaal reglement, gemeenteverordening, dan wel waterschapskeur door de rechtspraak zou worden erkend, is op zijn minst twijfelachtig. Wellicht zou zij blijken de grens te overschrijden, die de rechtspraak in art. 625 B. W. ziet gesteld aan de macht van de verordening om het eigendomsrecht te besnoeien. Want de verordening vermag naar die rechtspraak wèl den eigenaar te beperken in het gebruik van zijn grond, maar de beperking mag niet zoo ver gaan, dat des eigenaars gebruik geheel wordt opgeheven om plaats te maken voor gebruik door het publiek. Of nu de verordening den eigenaar beveelt een hem toebehoorend terrein voor het publiek open te stellen dan wel of zij tracht hem te nopen het terrein, waarop hij gedurende zekeren tijd het publiek verkeer heeft gedoogd, ook voortaan voor dat verkeer toegankelijk te laten, maakt in beginsel geen verschil. In beide gevallen maakt de verordening particulieren grond buiten den wil des eigenaars tot openbaren weg. De bevoegdheid daartoe heeft ons hoogste rechtscollege haar steeds ontzegd" (zie de onder no. 4 vermelde arresten).

„In de praktijk wordt met het bewijs, dat de rechthebbende den weg voor het openbaar verkeer heeft bestemd, de hand gelicht. Waar het geldt oude toestanden, is het, op zijn zachtst uitgedrukt, hoogst twijfelachtig, of wel ooit die bestemming door een rechthebbende is gegeven. En in ieder geval is het waarlijk afdoend bewijs daarvan nagenoeg nimmer te leveren. Strenge handhaving van het beginsel zou de openbaarheid van heel wat wegen op losse schroeven zetten. De praktijk is dan ook wel gedwongen het hier niet al te nauw te nemen. Uit allerlei feiten als den toestand van den weg, aanwezigheid van hekken en vonders, langdurig gebruik door het publiek, schouw voeren door het openbaar gezag c.a. wordt afgeleid, om niet te zeggen gefingeerd, dat eenmaal een rechthebbende zijn grond heeft bestemd ten dienste van het algemeen.

Ook ten aanzien van de omstandigheden, waaronder een weg zijn openbaar karakter verliest, bestaat thans onzekerheid. Waar de rechthebbende geen bepaalde toestemming aan een derde heeft gegeven om aan den weg een openbaar karakter te verleenen, en dus de openbaarheid steunt alleen op de bestemming door den rechthebbende aan zijn grond gegeven, zou voor de hand liggen de gevolgtrekking, dat de weg ophoudt openbaar te zijn, zoodra de rechthebbende zijn weg weder onttrekt aan het publiek gebruik. Toch schijnt deze gevolgtrekking alleen dan te worden aanvaard, als het de Overheid is, die haar grond heeft bestemd ten dienste van het algemeen. Rijk, provincie en gemeente kunnen hunne wegen onttrekken aan de eens gegeven bestemming. Maar den particulier, die zijn grond eenmaal heeft gemaakt tot openbaren weg, staat het niet vrij om daarop terug te komen. Aldus de gangbare opvatting op voetspoor van het arrest van den Hoogen Raad van 8 December 1892" (vermeld onder no's 5 en 6; zie ook het vonnis onder no. 7).

„Het belang van het verkeer is daarmede stellig gebaat. Het voortbestaan van openbare wegen toebehoorende aan particulieren ware te onzeker, indien de rechthebbende daaraan elk oogenblik een einde zou kunnen maken. Intusschen zou het vermoedelijk moeite kosten om de bron aan te wijzen, waaruit naar geldend reht voor den rechthebbende voortvloeit de verbintenis om niet terug te komen op de bestemming, die hij zelf of zijn rechtsvoorganger eenmaal uit vrijen wil gaf aan zijn grond".

Verwezen zij tenslotte naar de in art. 1 lid 2 sub f van de Motorvoertuigenbelasting-ordonnantie J. en M. 1933 (S. no. 111) gegeven omschrijving van „openbaren weg".

Omtrent de vraag of de strook van den weg, waarin een trambaan is gelegen, een voor het verkeer bestemd gedeelte van den weg is, kan het volgende worden opgemerkt.

Soms worden bakens geplaatst ter aanduiding, dat het anderen weggebruikers verboden is van het tusschen de rails liggende deel van den weg gebruik te maken.

Dit soort bakens komt hier te lande zeer weinig voor. In den regel zal men uit de feitelijke omstandigheden hebben op te maken of een trambaan al dan niet ook voor het overige verkeer is bestemd. Dit zal kunnen worden afgeleid uit den toestand van de verharding tusschen de rails, uit de lagere of hoogere ligging van de trambaan t.o.v. de terzijde liggende deelen van den weg, uit de aanwezigheid van een afscheiding door middel van een hek of pagar tusschen de trambaan en de overige weggedeelten, e.d.

Of een bepaalde weg, welke in verschillende deelen is gescheiden, al of niet één weg vormt, hangt geheel af van de omstandigheden. De H. R. beschouwt de beslissing dienaangaande van den lageren rechter als een feitelijke, welke in cassatie moet worden geëerbiedigd; zie de onder no. 20 hieronder en de onder no. 5 bij art. 6 W.V.V. vermelde arresten.

Deze vraag is in het bijzonder van belang met betrekking tot wegen, welke door een verhoogd middengedeelte (voetpad, plantsoen) in twee rijbanen zijn gescheiden. Dergelijke wegen worden door den rechter in Nederland als één weg beschouwd; verg. de onder de no's 19 en 20 hieronder en onder no's 4 en 5 bij art. 6 W.V.V. vermelde rechterlijke uitspraken.

De practijk van het verkeer is in Nederland met deze opvatting geheel in overeenstemming; het snelverkeer houdt op die straten veelal de linkerzijde van de rechter rijbaan, hetgeen in de opvatting, dat elke rijbaan een zelfstandigen weg vormt in strijd zou zijn met art. 6 M.R.R. (2 sub a en b W.V.V.). Een consequentie van deze opvatting is, dat geslotenverklaring voor het verkeer in één richting van dergelijke wegen daar te lande overbodig is om te bereiken, dat elke rijbaan slechts in één richting wordt bereden [1]).

Hier te lande kan deze opvatting in haar algemeenheid niet worden aanvaard; de rijbanen van wegen als de hier bedoelde plegen in Indië meestal in beide richtingen te worden bereden; daartegen bestaat op de weinig drukke wegen hier te lande geen bezwaar. Wil men voor sommige drukke wegen bereiken, dat elke rijbaan slechts in één richting wordt bereden, dan

1) Noot van prof. Mr J.V. van Dijk onder het onder no. 5 bij art. 6 W.V.V. vermelde arrest

houde men in het oog dat een daartoe strekkende bepaling is te beschouwen als sluiting van den weg voor het berijden in één richting, zoodat dit slechts wettig kan geschieden in den bij art. 6 lid 2 W.V.V. voorgeschreven vorm; verg. de rechterlijke uitspraken vermeld onder de no's 4 en 5 bij art. 6 W.V.V.

Zie voorts de toelichting op art. 6 lid 2 W.V.V. Voor het begrip „rijweg" wordt verwezen naar het gedeelte „Niet gedefinieerde begrippen" sub g, voorkomende onder de toelichting tot art. 1 W.V.V.

Jurisprudentie. 1. Onder de uitdrukking „openbare weg", voorkomende in de artt. 424, 427, 451, 453 en 457 W. v. S., moeten verstaan worden alle wegen tot algemeen gebruik bestemd.

Dit geldt zoowel voor de wegen, die onder beheer staan van het openbaar gezag, als voor de particuliere wegen.

Wat deze laatste betreft, kan de bestemming tot algemeen gebruik daaraan worden gegeven zonder medewerking van het openbaar gezag door dengene, die als eigenaar of uit anderen hoofde daarover beschikt.

De omstandigheid dat hij die aldus over een particulieren weg beschikt, in die bestemming verandering kan brengen, belet niet, dat zoolang de bestemming tot algemeen gebruik gehandhaafd wordt, die weg het karakter van openbaren weg behoudt. H.R. 4 Maart 1895, W. 6631. In denzelfden zin: H.R. 1 Nov. 1897 W. 7041.

2. De zorg voor het bestaan van de wegen, die noodig zijn voor het openbaar verkeer, is taak van de Overheid, rustende op het Rijk, de Provincie en de Gemeente, en — zoo het reglement of de inrichting der instelling dit medebrengt — ook op het Waterschap.

Hiermede is onvereenigbaar dat bijzondere personen eigenmachtig wegen aan die zorg kunnen opdringen, waaraan naar het ten deze beslissend oordeel der Overheid het openbaar verkeer geen behoefte heeft, althans niet voldoende behoefte, om te rechtvaardigen dat de Overheid haar zorg ook daarover uitstrekt.

Derhalve kan de openbaarheid van den weg slechts ontstaan door of met den wil der Overheid, kenbaar hetzij uit een wettelijk voorschrift, hetzij uit de gedraging van het openbaar gezag. H.R. 3 Febr. 1928, W. 11811. In denzelfden zin: H.R. 29 Oct. 1928, W. 11892.

3. Er bestaat een onderscheid tusschen het zakelijk recht van openbaren weg en de gelegenheid, die het publiek heeft om als openbaren weg te gebruiken een stuk grond, dat door den eigenaar daarvan tot openbaren weg is bestemd, welke bestemming geen rechtsband tusschen den eigenaar en het publiek doet ontstaan.

Uit het feit, dat het B.W. niet uitdrukkelijk het zakelijk recht van openbaren weg erkent, kan niet worden afgeleid, dat dit recht niet kan bestaan.

Door het Hof kon een zakelijk recht van openbaren weg worden afgeleid uit de omstandigheden, dat sinds menschenheugenis reeds vóór 1664:

1°. de opvolgende eigenaren van de perceelen waarover het schoolpad loopt — dus ook de vorige eigenaar van de perceelen, die nu aan eischer in cassatie toebehooren — den grond waarover het pad loopt hebben bestemd tot openbaren weg;

2°. dat pad als openbaren weg door het publiek werd gebruikt;

3°. het openbaar gezag zich het pad als openbaren weg heeft aangetrokken, daarover schouwen dreef, daaromtrent verordeningen vaststelde en voor onderhoud en toezicht zorgde, door welke den eigenaar kenmerkende handelingen de gemeente blijk gaf de aan dien grond gegeven bestemming tot openbaren weg te willen vastleggen.

Het zakelijk recht van openbaren weg, dat eenmaal op een erf verkregen is, bindt latere eigenaars van dien grond.

Het zakelijk recht van openbaren weg aan een gemeente toebehoorend vormt een bestanddeel van het vermogen waaraan waarde is toe te kennen. H.R. 28 Nov. 1913, W. 9574.

4. Artikel 625 B.W. toch in verband met art. 135 der gemeentewet, laat wel toe dat in het belang der openbare orde, zedelijkheid of gezondheid het eigendomsgebruik door eene plaatselijke verordening wordt beperkt; maar die beperking kan niet zoover gaan, dat zij het verlies van dat gebruik ten gevolge zou hebben.

Dit laatste is het geval, wanneer volgens de hier toegepaste verordening, een eigenaar verplicht wordt een deel van zijn eigendom voor openbare straat te bestemmen, omdat ten gevolge van die bestemming het vrij en uitsluitend gebruik als eigenaar ophoudt, om plaats te maken voor een gebruik dat voor ieder openstaat en dat beheerscht wordt door de voorschriften van het openbaar gezag, terwijl hiertegen niet afdoet dat de verplichting alleen wordt opgelegd aan den eigenaar, die zich tot beschikbaarstelling van den grond bereid verklaart, omdat slechts onder die voorwaarde de vergunning om te bouwen wordt verleend. H.R. 20 Mei 1889, W. 5720. In denzelfden zin: H.R. 6 Nov. 1899, W. 7358; 10 Febr. 1913, W. 9466; 29 Mei 1914, W. 9693.

5. Waar feitelijk vaststaat dat een zeker voetpad door den eigenaar reeds vóór eeuwen voor het publiek is gereserveerd en aangewezen om het duurzaam als publiek voetpad te doen gebruiken, dat die bestemming sedert onafgebroken heeft voortgeduurd, en het voetpad overeenkomstig die bestemming door het publiek is gebruikt, daar moet het onus publicum van voetpad op dien grond geacht worden gevestigd te zijn.

Hieruit volgt dat het openbaar gezag, aan hetwelk de zorg en het toezicht is opgedragen over de wegen en voetpaden in de provincie waarin het goed is gelegen, niet alleen bevoegd, maar zelfs verplicht is om binnen de grenzen door de Grondwet en de Provinciale wet gesteld, regelend op te treden en veranderingen in de bestemming van dat voetpad te verbieden.

Geen der in het cassatiemiddel aangehaalde wettelijke bepalingen is dus geschonden of verkeerd toegepast, door den eigenaar van het pad het recht te ontzeggen om zonder medewerking van het openbaar gezag, uit kracht van zijn eigendomsrecht verandering te brengen in de bestemming van het voetpad. H.R. 8 Dec. 1892, W. 6285. In denzelfden zin: H.R. 17 Maart 1913, W. 9478; 9 Febr. 1914, W. 9624; het onder no. 6 vermelde arrest.

6. Van wegen, aan welke de bestemming van openbare wegen was gegeven door den rechthebbende, kan deze openbaarheid niet door eene eenzijdige handeling worden opgeheven doch alleen door het openbaar gezag, aan hetwelk de zorg en het toezicht op de wegen is opgedragen. H.R. 22 Mei 1923, W. 11088.

7. Eischer behoeft als erfpachter het aanleggen van een openbaren weg niet te dulden. Zoodanige wegenaanleg kan onrechtmatige occupatie zijn.

Het voorwerp van het gestelde erpachtsrecht is niet de weg, doch de grond waarop hij is aangelegd.

Het Land occupeert deze grondstrook (mede), waaraan de overgang in beheer en onderhoud van den weg in 1911 van het Land op den Gewestelijken Raad niet afdoet.

Evenwel is in casu de occupatie niet onrechtmatig, nu het Gouvernement terzake van de wegverbetering het erfpachtsrecht behoorlijk heeft aangekocht. Van overgang van het erfpachtsrecht op het Gouvernement kan geen sprake zijn, terwijl geen wetsbepaling bij het tenietgaan van een zakelijk recht opdracht of levering aan den eigenaar eischt.

Daar de litigieuze grond, ook voorzoover het erfpachtsrecht niet is afgekocht, sinds onheugelijke tijden als openbare weg is gebezigd, is ook het gestelde gebruik van dit deel van den weg als weg niet onrechtmatig. R.v.J. Bat. 2 Apr. 1932, I.T.v.h. R. 136, afl. 6.

8. Een zelfstandig voetpad valt onder het begrip „weg", vermits onder wegen naar art. 1, 2° M.R.W. (1905), worden verstaan alle wegen, welke voor het openbaar verkeer openstaan, de bermen of zijkanten en de voetpaden daaronder begrepen.

De requirant wil de hier genoemde voetpaden beperkt zien tot die voetpaden welke behooren bij een weg, waarvan zij een deel uitmaken. Die uitlegging echter vindt geen steun in de bewoordingen der wet. De wet spreekt toch zonder zoodanige beperking van voetpaden en de omstandigheid, dat zij ook bermen en zijkanten noemt, die uit hunnen aard een deel zijn van een weg, kan er niet toe leiden om te doen aannemen dat voetpaden onder de benaming van wegen enkel zouden mogen worden begrepen, voor zoover zij feitelijk deel van een weg mochten uitmaken.

Dit kan te minder het geval zijn, waar blijkens de geschiedenis der wet, de bermen en zijkanten enkel volledigheidshalve later in het ontwerp zijn gebracht. H.R. 31 Dec. 1906, W. 8483.

9. Het M.R.R. (oud en nieuw) heeft alleen betrekking op voor het openbaar verkeer opengestelde rijwegen. In de telastelegging van een overtreding van art. 4 van dit reglement (13 W.V.V.) moet tot uiting komen, dat de weg, waarop het feit plaats had, een voor het openbaar verkeer opengestelde rijweg is, hetgeen door de vermelding „provinciale weg tusschen Ter Neuzen en Axel" zonder meer niet het geval is. H.R. 26 Maart 1928, N.J. blz. 772.

10. De grief, dat ten onrechte bewezen is geacht, dat de Heerenweg een voor het openbaar verkeer openstaande rijweg is, is ongegrond, want de openbaarheid van den Heerenweg is niet tegengesproken. Concl. Proc. Gen. bij H.R. 2 Febr. 1931, N. J. blz. 1045.

11. In art. 57 van de Alg. Pol. Ver. van Naarden, verbiedende het te Naarden met een rijwiel buiten volstrekte noodzakelijkheid op een openbaar voetpad rijden, wordt met „openbaar voetpad" bedoeld een voetpad, dat, al of niet voor den publieken dienst bestemd, rechtens of feitelijk voor een ieder toegankelijk is. (De krijgsraad had den bekl. vrijgesproken, op grond dat

niet was bewezen, dat het voetpad openbaar was). H.M.G. 15 Oct. 1931, N.J. 1932 blz. 123.

12. (Adv. Gen. Wijnveldt: De beslissing van de rb. dat door tenlastelegging, dat gereden is over den openbaren weg voldoende tot uiting is gekomen, dat dit rijden in een plaats als Oldeboorn, aldaar is geschied over den voor het openbaar verkeer openstaanden rijweg, welke aanduiding in generali ook nog een ruimer veld bestrijkt, dan de woorden „openbaren weg", is niet juist; „openbare weg" is het algemeen begrip, dat o.m. de voor het openbaar verkeer bestemde rijwegen omvat). H.R. 15 Febr. 1932, N.J. blz. 641. Zie ook het onder no. 1 vermelde arrest.

13. Uit de bewijsmiddelen kon het bewijs worden geput, dat de bedoelde weg openbaar was, hetgeen hier niets anders wil zeggen dan dat de weg voor het openbaar verkeer openstond.

Het daarin vermelde feit — het rijden over een openbaren weg —, hetwelk de verbalisant verklaart te hebben waargenomen, is voor waarneming vatbaar. H.R. 15 Dec. 1930, N.J. 1931 blz. 1043.

14. Na een van gemeentewege aangebrachte verbreeding van een rijksweg blijft de verbreede weg rijksweg in den zin dezer wet, tenzij door het maken van een afscheidingswerk als vluchtheuvels de oorspronkelijke weg als rijksweg in stand blijft, in welk geval de verbreeding wordt gemeenteweg. Ktg. 's Gravenhage 17 Apr. 1924, W. 11277.

15. Een vluchtheuvel, die in de plaats is gekomen van den vroegeren berm van den Rijksweg, kan dien Rijksweg evengoed begrenzen als een sloot, muur of heining. Al moge men zich de vraag kunnen stellen of zulk een vluchtheuvel nog tot den Rijksweg gerekend moet worden, dit is zeker het geval met terrein, dat zich aan de andere zijde van die vluchtheuvel bevindt. De daar van gemeentewege op gemeentegrond aangelegde wegen vormen afzonderlijke gemeentewegen. H.R. 5 Jan. 1925, N.J. blz. 298.

16. De rb. is ten onrechte uitgegaan van het standpunt, dat uit de bepalingen van art. 1 M.R.W. en van art. 1 M.R.R. geenszins volgt, dat de in die bepalingen bedoelde voetpaden, bermen of zijkanten ook rijwegen zijn en als zoodanig door bestuurders van motorrijtuigen moeten worden beschouwd.

Uit het bepaalde in art. 1, onder 2° der wet j° art. 1 regl. valt niet anders te lezen, dan dat, wie de bepaling van die wet (of van dat regl.) heeft toe te passen, het daarin menigmaal voorkomend begrip „weg" heeft te beschouwen als omvattende mede de tot den weg behoorende voetpaden en bermen of zijkanten, tenzij uit een der voorschriften het tegendeel blijkt. H.R. 9 Maart 1931, N.J. 1932 blz. 921.

17. Indien het Hof zou hebben beslist, dat een tot den weg behoorenden berm of zijkant geen deel van den rijweg uitmaakt op den enkelen grond, dat de ter plaatse aanwezige tramrails boven dien berm of zijkant uitsteken, zou zulks onjuist zijn. Het heeft echter enkel uitgemaakt, dat de strook grond, waarin de boven dien grond uitstekende tramrails liggen, juist daarom niet valt onder de tot dien weg behoorende bermen of zijkanten. H.R. 26 Oct. 1931, N.J. 1932 blz. 1372.

18. Art. 1 M.R.R. (1 lid 1 sub 1 W.V.O.) sluit niet uit het bestaan van verschillende, geheel afzonderlijk naast elkaar liggende wegen.

De enkele omstandigheid, dat in een straat rails liggen, welke door een tram worden bereden, kan echter niet tengevolge hebben, dat het door de tram bereden gedeelte tot een afzonderlijken „weg" of niet tot den „weg" zou moeten worden gerekend. H.R. 3 Mei 1926, N.J. blz. 564.

19. De Laan van Meerdervoort, bestaande uit twee rijbanen gescheiden door een verhoogd middenvoetpad, vormt desniettemin slechts één voor het openbaar verkeer openstaande rijweg, in den zin van art. 1 M.R.R. (1 W. V.O.). Zonder noodzaak rijden op de, naar de bewegingsrichting, linker rijbaan is mitsdien in strijd met art. 6 M.R.R. (2 W.V.V.). (Anders: Kantonr. die van 2 afzonderlijke wegen gewaagt). Rb. 's-Gravenhage 4 Apr. 1929, N.J. blz. 607. In denzelfden zin rb. Haarlem (met betrekking tot den Kleverparkweg) 27 Maart 1930, N.J. blz. 1131.

20. De beslissing der rb. (zie hierboven), dat de beide rijbanen met het verhoogd middenpad één geheel vormen en moeten beschouwd worden als deelen van den Kleverparkweg, is een feitelijke, in cassatie niet aantastbare. De in de M.R.W. en M.R.R. aan het begrip „weg" gegeven omschrijving brengt niet mede, dat rijbanen, deelen van een weg, zelf ook wegen zijn. H.R. 10 Juni 1930, N.J. blz. 1233.

Zie omtrent het begrip „weg" voorts nog Jur. ad art. 3 W.V.V. no. 1 en ad art. 4 W.V.V. no. 1.

No. 2. Door de C.v.M. werd voor het in het M.R. gebezigde begrip *motorrijtuig* het woord motorvoertuig in de plaats gesteld. Dit lag voor de hand, daar de Commissie ook het begrip „voertuig" had ingevoerd, waaronder alle rij- en voertuigen zouden vallen. In de W.V.O. is echter in overeenstemming met de M.R.W. de naam „motorrijtuig" gehandhaafd, waartoe te meer aanleiding bestond, nu een definitie van „voertuig" niet werd opgenomen en eveneens naar het Nederlandsche voorbeeld steeds over „rij- en voertuigen" wordt gesproken. In dit opzicht is dus van het M.R. niet afgeweken.

Ook de inhoud der eigenlijke omschrijving is, behoudens het weglaten van het overbodige woord „zelf", ongewijzigd gebleven. De toevoeging in het M.R., welke een aantal uitzonderingen bevatte zooals walsen, brandweervoertuigen e.d., komt in de W.V.O. niet meer voor. Dergelijke uitzonderingen zijn afzonderlijk geregeld in art. 54 W.V.O.

Door den tusschenzin „anders dan langs spoorstaven" zijn echter, evenals onder de werking van het M.R. de voorschriften voor „motorrijtuigen" niet van toepassing op het rollend materieel van spoor- en tramwegen, dat bestemd is voor het voortbewegen der treinen, als locomotieven en motorwagens (de zg. trekvoertuigen); verg. de toelichting bij lid 2. Overigens vallen alle rij- en voertuigen met een mechanisch voortbewegingsorganisme onder de definitie, onverschillig of dat organisme een stoommachine, verbrandingsmotor of electromotor is. Stoom- en motortractors, demmo's, autoletten en twee- en driewielige motorrijwielen zijn alle motorrijtuigen in den zin dezer ordonnantie.

De mechanische kracht, waarmede het motorrijtuig wordt voortbewogen dient „op of aan het rij- of voertuig aanwezig" te zijn. Deze uitdrukking

„bedoelt te voorkomen dat men een aanhangwagen of trailer tot de motorrijtuigen zou moeten rekenen. In Nederland heeft men wel gemeend, dat de trolleybus niet onder deze definitie zou vallen, omdat de mechanische kracht, die het voertuig voortbeweegt, zich in de electrische centrale zou bevinden. Dit is niet juist. In de centrale vindt men de krachtbron. De kracht die het voertuig voortbeweegt wordt uitgeoefend door den aan het voertuig aanwezigen electromotor. De trolleybus of raillooze tram is dus een motorrijtuig in den zin dezer ordonnantie". M. v. T.

Het Hof te Leeuwarden komt in zijn onder no. 3 vermeld arrest tot een andere conclusie. Waar h.t.l. de bedoeling van den wetgever om trolleybussen tot de motorrijtuigen te rekenen met nadruk tot uiting is gebracht, mag vertrouwd worden dat de rechter de bepaling ook overeenkomstig die bedoeling zal toepassen, indien zij hem ter interpretatie wordt voorgelegd, hetgeen overigens niet dadelijk zal geschieden, omdat trolleybussen h.t.l. vooralsnog niet worden aangetroffen.

Het kan nuttig zijn er hier op te wijzen, dat thans in de centrale wetgeving allerminst eenvormigheid bestaat in de omschrijvingen, welke op automobielen betrekking hebben; de ordonnantie op de personeele belasting (S. 1908 no. 13) geeft in het geheel geen definitie, terwijl de definities van de Ordonnantie op de motorvoertuigenbelasting Buitengewesten (S. 1932 no. 36), van de Motorvoertuigenbelasting-ordonnantie Java en Madoera 1933 (S. no. 111) en van het verdrag van Parijs van 20 April 1926 niet eensluidend zijn met die van de W.V.O.

Zie voor het begrip „motorrijwiel" het gedeelte „Niet gedefinieerde begrippen" sub b, in de toelichting tot art. 1 W.V.V.

Jurisprudentie. 1. [Rb.: Zoolang de voorttrekkende auto met den voortgetrokken langs spoorstaven zich bewegenden tramwagen is verbonden, gelijk i.c., vormt die auto met dien tramwagen een onverbrekelijk geheel en is dus ook bestemd om langs spoorstaven te worden voortbewogen, zoodat niet is bewezen, dat die auto is een vierwielig motorrijtuig in den zin van art. 1 sub 1° (1 lid 1 sub 2° W.V.O.).]

Nu de rb. het in de dagvaarding voorkomende woord „motorrijtuig", heeft opgevat in den zin waarin het voorkomt in art. 1 sub 1° M.R.W. en uit de bijgebrachte bewijsmiddelen niet wettig en overtuigend bewezen achtte, dat het bedoelde rijtuig bestemd was om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen, heeft de rb. terecht eene vrijspraak gegeven, omdat zij één van de bestanddeelen der telastelegging niet bewezen oordeelde. H.R. 30 Oct. 1922, N.J. 1923 blz. 41.

2. De raadsman van verdachte heeft betoogd, dat een trolleybus niet is een motorrijtuig in den zin der (Wegenbelasting-) wet (deze wet geeft dezelfde definitie als de M.R.W.), omdat in de wet zijn uitgezonderd rijtuigen, die langs spoorstaven worden voortbewogen; de ratio hiervan zou zijn, dat de voertuigen aan een vaste route zijn gebonden.

De rb. kan zich met deze opvatting niet vereenigen, nu toch feitelijk vaststaat, dat een trolleybus niet langs spoorstaven wordt voortbewogen, waar-

door een beantwoording van de vraag naar de ratio van vorenbedoelde wettelijke uitzondering overbodig is omdat zij den verdachte niet kan baten.

Met dit oordeel der rb. kan ik mij geheel vereenigen. Voor zooveel noodig zou ik er nog aan willen toevoegen, dat m.i. de ratio der uitzondering is gelegen in het groote verschil tusschen een rijtuig, dat langs spoorstaven wordt voortbewogen en een trolleybus, met welke dit niet het geval is. Het verschil nl., dat rijtuigen van de eerste soort zoozeer aan een bepaalde route gebonden zijn, dat zij niet naar rechts of links kunnen uitwijken, hetgeen de trolleybussen in zekere mate wel kunnen doen. Concl. Adv. Gen. Besier bij H.R. 26 Mei 1930, N.J. blz. 1335.

3. Het is niet bewezen, dat de trolleybus werd voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht aan dat voertuig zelf aanwezig. Immers de trolleybus, in plaats van gezegd te kunnen worden een naar buiten onafhankelijk in zich zelf compleet mechanisme te zijn, is integendeel slechts een onderdeel van een grooter complex waartoe ook de electrische centrale behoort, in welk complex de bus afhankelijk is van de over den weg gespannen draden en van de electrische centrale. Hof Leeuwarden 6 Nov. 1930, N.J. blz. 1564.

No. 3. Een omschrijving van het begrip *autobus*, welke noch in het M.R. noch in de Nederlandsche verkeerswetgeving voorkomt, was ook hier niet zoozeer noodig om het begrip te verduidelijken, alswel om enkele twijfelgevallen daaronder te brengen en om een scherpe grens te trekken tusschen autobussen en gewone personen-automobielen, welke aan uiteenloopende eischen ten aanzien van de inrichting als anderszins moeten voldoen.

Door de bepaling, dat een autobus is een „motorrijtuig, ingericht voor het vervoer van acht of meer personen, den bestuurder inbegrepen", wordt bereikt dat de automobielen met een kleine omnibuscarrosserie, welke door sommige hotels worden gebruikt voor de verbinding met de spoorwegstations, gewoonlijk niet tot de autobussen zullen behooren. De vraag rijst of een groote zevenzitsauto niet tot de autobussen moet worden gerekend, omdat daarmede zonder bezwaar 8 personen vervoerd kunnen worden. Deze vraag is in de M. v. A. (bij art. 29 ontwerp, thans 28) ontkennend beantwoord. „Indien in een groote 7-zits auto, 8 of meer personen worden toegelaten, dan valt deze daardoor nog niet onder de omschrijving van een autobus. Immers het motorrijtuig is niet voor 8 personen *ingericht* en er zullen in normale gevallen ook niet meer dan 7 personen in vervoerd worden".

Wellicht ten overvloede zij nog opgemerkt, dat indien men op het onderstel van een gewone personenauto een buscarrosserie bouwt, dit samenstel een autobus wordt, indien het koetswerk is „ingericht" voor het vervoer van meer dan 7 personen (den bestuurder inbegrepen).

Met het oog op het hier te lande nogal eens voorkomende gemengde vervoer van personen en goederen, was de laatste zinsnede noodig: „al dan niet tevens bestemd voor het vervoer van goederen". Ongeacht of een motorrijtuig alle kenmerken bezit van een vrachtauto, zal het nochtans een autobus zijn in den zin van de W.V.O., indien een gedeelte ervan zoodanig is „ingericht", dat een achttal personen daarin een behoorlijke zitplaats kan vinden. Niet als autobus wordt beschouwd de vrachtauto, welke behalve den be-

stuurder een zevental koelies meevoert, gewoonlijk bestemd om behulpzaam te zijn bij het laden en lossen, en waarvan het meerendeel op of tusschen de lading een plaats heeft gevonden.

De reeds genoemde, om redactioneele reden afzonderlijk geplaatste aanvulling van de omschrijving van „autobus" voorkomende in artikel 1 lid 3 W.V.O. moge hier tevens besproken worden. Daarin is bepaald, dat een tractor met den daaraan verbonden oplegger — ook wel aangeduid als trailer of semi-trailer — of aanhangwagens als één geheel beschouwd wordt, namelijk als autobus of als vrachtauto. In het algemeen worden de aanhangwagens in de W.V.O. niet geacht tot de motorrijtuigen te behooren. Dat een tractor met één of meer aanhangwagens als autobus of vrachtauto wordt beschouwd, vormt derhalve een uitzondering op dien regel. Het was noodig ook de tractor met slechts één aanhangwagen als zoodanig te beschouwen, omdat anders de tractor met trailer wel een autobus of vrachtauto zou zijn en de tractor met aanhangwagen, welke alleen maar twee wielen meer heeft niet. De uitbreiding tot *meer* aanhangwagens was noodig, omdat anders een tractor met aanhangwagen zou ophouden autobus of vrachtauto te zijn, indien men er meer dan één aanhangwagen aankoppelde.

De aanhangwagens, welke door dit voorschrift onderdeel zijn van een autobus of vrachtauto, worden daardoor uiteraard niet onttrokken aan de voorschriften, welke voor alle aanhangwagens gelden.

No. 4. Een *openbaar* rij- of voertuig biedt, blijkens de omschrijving, vervoersgelegenheid aan het publiek. Dit laatste is dus het criterium en niet de prestatie tegen vergoeding, zooals in de door de C. v. M. voorgestelde definitie. De M. v. T. motiveert dit als volgt:

„Het vervoer behoeft niet bepaald tegen betaling te geschieden. Men kan zich publiek vervoer denken om niet, bijvoorbeeld naar een tentoonstelling of station. Dit valt dus wel onder het begrip „openbaar". Anderzijds is vervoer tegen betaling mogelijk, doch niet aan het publiek, zooals voor schoolkinderen van militaire kampementen of arbeiders van een bepaalde fabriek. De daarvoor gebruikte vervoermiddelen zijn dus geen openbare „rij- of voertuigen".

Hieruit blijkt dat overeenkomstig het spraakgebruik tot „het publiek", gerekend wordt een ieder die zich aanmeldt om van het rij- of voertuig gebruik te maken; verg. ook de toelichting ad 5 en 6. Tot de openbare rij- en voertuigen zullen derhalve behooren taxi's, autobussen, een enkele maal vrachtauto's, demmo's en dergelijke, deelemans, sado's, andongs, enz., soms grobaks en tenslotte ook richshaw's.

No's 5 en 6. Omtrent *vrachtauto-* en *autobusdiensten* houdt de M. v. T. het volgende in:

„De vervoermiddelen der autodiensten zijn openbare rij- en voertuigen, want zij bieden vervoersgelegenheid aan een ieder, die zich aanmeldt, d.w.z. aan het publiek. Ze zijn echter beperkt tot betalend vervoer. De onder 4 als voorbeeld genoemde geregelde gratis-verbindingen naar een tentoonstelling of station, vallen derhalve niet onder de autodiensten-regeling".

Ook vallen niet onder de omschrijving de geregelde busverbindingen, welke onderhouden worden ten behoeve van bepaalde personen of groepen

van personen, zooals kinderen, die van een onderneming naar school worden gebracht, en militairen, die van het kampement naar de werkplaats worden vervoerd, zelfs al wordt daarvoor betaald, want dergelijke verbindingen zijn niet bestemd voor een ieder, die zich aanmeldt.

Het eigenlijke kenmerk van de beide soorten autodiensten moet men zoeken in de zinsnede „als regel tusschen bepaalde plaatsen". Wat met het laatste bedoeld wordt blijkt uit de M. v. T. „Het woord „plaatsen" wordt hier niet gebruikt in den beperkten zin van steden of dorpen, doch in de ruime beteekenis. Het kunnen dus plaatsen zijn binnen een zelfde stad of dorp, doch ook daarbuiten, zoodat zoowel locale als interlocale diensten onder de definitie vallen".

De uitdrukking „als regel" kan zoowel betrekking hebben op de plaatsen, welke door een autodienst worden verbonden, als op de regelmaat der verbinding. Doordat van tijd tot tijd een andere plaats als eindpunt wordt gekozen, of een omweg wordt gemaakt langs een plaats, welke men als regel niet aandoet, houdt de verbinding niet op een geregelde dienst te zijn en ook niet, indien bij uitzondering de verbinding niet op het gebruikelijke tijdstip wordt tot stand gebracht.

Bij de behandeling van de W.O.V. werd omtrent het tijdstip, waarop de plaatsen worden aangedaan, in de M. v. B. bij art. 6 het volgende opgemerkt: „Opgave der uren van vertrek en aankomst, welke als regel zullen gelden, zal voldoende zijn. Voor afwijkingen tengevolge van overmacht zal de ondernemer niet aansprakelijk kunnen worden gesteld".

Hetzelfde kan hier te lande gezegd worden, maar ook een uitzondering, die niet bepaald aan overmacht is te wijten, zal niet voldoende zijn om te besluiten, dat het vervoersbedrijf de verbinding niet „als regel" tot stand brengt. Zou men zulk een strengen maatstaf aanleggen, dan zouden de ondernemers dit kunnen aangrijpen om aan het vergunningsstelsel te ontkomen.

„Het wordt niet raadzaam geacht in deze omschrijvingen tusschen de woorden „regel" en „tusschen" in te voegen „langs een bepaalden weg", omdat het daardoor in sommige gevallen zeer gemakkelijk zou worden aan den vergunningsplicht te ontkomen, terwijl het ook niet bepaald noodig is, dat onveranderlijk dezelfde weg wordt genomen". M. v. A.

In het algemeen zal men van een geregelden dienst kunnen spreken, indien op een bepaald tijdstip met redelijke zekerheid op de komst van het vervoermiddel kan worden gerekend.

Jurisprudentie. 1. Nu met de automobiel uitsluitend werden vervoerd de te Bergen-op-Zoom schoolgaande kinderen van dertien bepaalde personen, die met verdachte waren overeengekomen, dat deze die kinderen uitsluitend tegen door partijen vastgestelde vergoeding naar de school zoude vervoeren, zoodat niet is bewezen, dat „het publiek" met den door verd. bestuurden automobiel werd vervoerd, was de automobiel niet een autobus, voor het in werking brengen waarvan voorafgaande vergunning van Ged. Staten is vereischt. Rb. Breda 3 Dec. 1931, N.J. 1932 blz. 1169.

2. De uitdrukking *geregeld* (in art. 6 sub d. W.V.O. waar wordt gesproken van „de plaatsen, alwaar *geregeld* zal worden stilgehouden") be-

hoort slechts in dezen zin te worden opgevat, dat het openbaar middel van vervoer *geregeld* op de aangegeven plaatsen stilhoudt, dat is telkenmale, dat een reis plaats vindt en dat het vervoermiddel aldaar tot stilhouden verplicht is. H.R. 17 Oct. 1881, W. 4692.

3. Wanneer als i.c. is komen vast te staan, dat iemand op den openb. weg heeft gereden met een door hem bestuurde, tot zijn autobusonderneming behoorende autobus als toen bestemd en gebezigd voor het geregelde Zaterdagsche vervoer van personen, die zich daartoe aanmelden, tusschen een bepaald begin — en een in een andere gemeente gelegen — bepaald eindpunt, of omgekeerd, is zoodanig rijtuig voor de toepassing der W.O.V. aan te merken als openb. middel tot vervoer van personen, zoo dat alle bepalingen dier wet of krachtens die wet omtrent openb. middelen tot vervoer van personen op dat rijtuig van toepassing zijn. Daartoe behoeft niet vast te staan, dat tusschen begin- en eindpunt of omgekeerd steeds denzelfden weg wordt gevolgd. Aan het vereischte van het vervoer langs een bepaalden weg is voldaan indien vaststaat, dat bij het geregeld plaats vindend vervoer een weg wordt gevolgd, die van het bepaalde beginpunt min of meer rechtstreeks leidt naar het bepaalde eindpunt of omgekeerd. H.R. 27 Juni 1932, N.J. blz. 1511.

No. 7. De omschrijving van *„ondernemer"* beperkt dit algemeene begrip tot de ondernemers van openbare vervoersbedrijven. Daaronder vallen zoowel de auto*diensten,* als alle andere bedrijven, die aan het publiek vervoersgelegenheid bieden, zooals taxi-, deeleman- en grobak-verhuurderijen. Overigens is — alweer overeenkomstig de gangbare opvatting — de ondernemer, „de persoon voor wiens rekening de exploitatie geschiedt" en dus niet de leider van het bedrijf. De ondernemer kan zelf de leiding in handen houden, doch kan ook iemand daarvoor aanstellen (verg. art. 83 W.V.V.).

Ondernemer is ieder persoon, voor wiens rekening „geheel of ten deele", de exploitatie geschiedt. Dit wil dus zeggen, dat indien meerdere personen de zaak voor gemeenschappelijke rekening drijven, ieder hunner als „ondernemer" wordt beschouwd, en derhalve rechten als zoodanig mag uitoefenen, maar ook voor de nakoming van verplichtingen, welke op den ondernemer rusten, kan worden aangesproken.

„De Regeering acht het wenschelijk dat ook de „stille vennoot" valt onder de begripsomschrijving van „ondernemer", aangezien het geval zich kan voordoen, dat het in wezen juist de „stille vennoot" is, die aansprakelijk moet worden geacht voor de ten behoeve van de onderneming verrichte of nagelaten handelingen.

Wat de strafrechtelijke aansprakelijkheid van den „stillen vennoot" betreft, moge worden opgemerkt, dat hij nimmer zal kunnen worden gestraft, wanneer hij aantoont in het geheel geen schuld te hebben aan het gepleegde strafbare feit en dat in zoodanig geval uiteraard ook geen strafvervolging tegen hem zal worden ingesteld.

Wijziging van het woord „persoon" in „natuurlijke of rechtspersoon" acht de Regeering niet noodzakelijk, aangezien steeds wanneer gesproken wordt van „persoon" in juridischen zin, zonder eenige restrictie, daaronder zoowel de natuurlijke als de rechtspersoon is begrepen". M. v. A.

No. 8. De omschrijving van „personeel" is gebonden aan het begrip „ondernemer" in den zin der W.V.O. Het zijn de personen in dienst bij den ondernemer van een publiek vervoersbedrijf, doch alleen voor zoover zij aangewezen zijn voor de uitoefening van eenig onderdeel van dat bedrijf.

„Hoewel in het algemeen kan worden toegegeven dat de in het ontwerp geformuleerde verplichtingen uiteraard in den regel niet rusten op het kantoorpersoneel van den ondernemer, is de Regeering toch van meening dat de mogelijkheid dient te bestaan om in bijzondere gevallen niet alleen het met de bediening van het motorvoertuig belaste personeel, doch ook andere personen in dienst van den ondernemer in de regeling te betrekken. Zoo laat het zich i.v.m. het bepaalde bij artikel 28 (thans 27) denken, dat niet alleen door het bedienend personeel, doch ook door garagepersoneel, monteurs en werklieden, belast met het laden en lossen in dienst van den ondernemer, schade kan worden toegebracht aan vervoerde goederen.

Door de in het ontwerp opgenomen ruime definitie wordt bereikt, dat den rechter de vrijheid wordt gelaten te beslissen op welk lid van het personeel in ieder bijzonder geval de naleving van de in de ordonnantie neergelegde verplichtingen rust, weshalve die definitie, naar het oordeel der Regeering de voorkeur verdient boven een meer beperkte omschrijving als in het Verslag wordt voorgesteld.

Opgemerkt moge worden, dat ook in de spoorwegwetgeving het begrip „personeel" in gelijken zin is omschreven (vide b.v. art. 1 sub d van bovenaangehaalde Algemeene Bepalingen Spoor- en Tramwegen)". M. v. A.

No. 9. Het begrip *bestuurder* heeft volgens deze omschrijving niet slechts — zooals in artikel 2 M. R. en in artikel 1 lid 1 sub 4° M.R.W. — betrekking op motorrijtuigen, doch op alle rij- en voertuigen. Onder de werking van het M.R. had men onder bestuurder te verstaan „hij die het (motor-) rijtuig bestuurt of onder zijn onmiddellijk toezicht doet besturen". Als bezwaar werd daartegen aangevoerd, dat een stilstaand rij- of voertuig niet wordt bestuurd, zoodat er dan geen bestuurder zou zijn; deze bedenking lijkt ernstiger in geval de bestuurder het voertuig verlaten heeft (verg. echter het onder no. 6 vermelde arrest). Om aan het bezwaar tegemoet te komen wordt in de nieuwe omschrijving niet gesproken van het besturen van een rij- of voertuig, doch van „het regelen van de beweging", hetgeen beter de taak van den bestuurder omschrijft.

Ook met het oog op andere rij- of voertuigen dan motorrijtuigen is de nieuwe omschrijving duidelijker, zoo bijvoorbeeld voor de begeleiders van door karbouwen getrokken grobaks of pedati's, die dikwijls naast hun voertuig loopen en de „beweging daarvan regelen" zonder eenig hulpmiddel. Voor zoover ook bij de nieuwe redactie nog twijfel overblijft, wijst de M.v.T. als volgt den weg:

„Dat iemand niet ophoudt bestuurder te zijn, als zijn voertuig stilstaat, of als hij zich aan zijn taak als bestuurder onttrekt, behoeft niet in de definitie vermeld te worden. Dit toch zal in vele gevallen als vanzelfsprekend kunnen worden aangenomen, doch zal overigens voor elk geval op zichzelf door den rechter moeten worden beslist".

Behalve chauffeurs, koetsiers en geleiders van met karbouwen of ossen bespannen wagens behooren ook de wielrijders tot de bestuurders en eveneens zij, die met het rijwiel aan de hand loopen. De C. v. M. wilde ook ruiters en geleiders van dieren tot de bestuurders rekenen. Dit voorstel is niet overgenomen, omdat aan de eigenlijke beteekenis van het woord daardoor geweld zou worden aangedaan. Waar dit in de ordonnantie noodig was, is afzonderlijk gesproken over geleiders en berijders van dieren, begrippen, welke een bijzondere omschrijving niet behoeven.

Overeenkomstig de omschrijving in M.R. en M.R.W. is in de definitie rekening gehouden met de mogelijkheid, dat een onbevoegde de plaats van den bestuurder inneemt — hetgeen noodig kan zijn om zich in het besturen te bekwamen — en de eigenlijke besturing verricht naar de aanwijzingen van den bestuurder. Deze laatste doet dan de beweging regelen. Mits dit geschiedt onder zijn onmiddellijk toezicht blijft hij bestuurder in den zin der ordonnantie.

Naar aanleiding van een in de Tweede Kamer gestelde vraag, merkte de minister op:

„De vraag, of deze bepaling met het oog op art. 47 W. v. S. (55 Ind. W. v. S.) zou kunnen worden gemist, moet ontkennend worden beantwoord. Art. 47 W. v.S. wil hem, die een strafbaar feit doet plegen enz., als dader hebben aangemerkt naast hem, die het feit pleegt, d.i. de eigenlijke dader; het artikel breidt dus de aansprakelijkheid uit. Hier daarentegen wordt door een fictie hij, die het rijtuig doet besturen, niet naast, maar in plaats van dengene, die in physieken zin bestuurt, voor een daarbij gepleegd feit aansprakelijk gesteld, zoodat de aansprakelijkheid hier niet wordt uitgebreid, maar verplaatst". M. v. A.

Verg. voorts de art. 24 en 25 W.V.O.

Uit de Nederlandsche wet is niet overgenomen de zinsnede „een zoodanige plaats innemende, dat hij ieder oogenblik het besturen kan overnemen", welke toevoeging de strekking heeft uit te sluiten, dat het toezicht zal kunnen geschieden door personen op een duozitting of in een zijspanwagen, omdat zoodanig toezicht geen voldoenden waarborg voor onmiddellijk ingrijpen kan opleveren. Hier te lande was men nl. van oordeel, dat deze mogelijkheid juist niet mag worden uitgesloten, aangezien een andere wijze om personen te onderrichten in het besturen van een motorrijwiel niet denkbaar is. Het spreekt echter vanzelf, dat voor het onderricht een weg moet worden uitgekozen, waar de mogelijkheid om ongelukken te veroorzaken practisch buitengesloten moet worden geacht, omdat men anders de vrijheid of de veiligheid van het verkeer in gevaar brengt (art. 2 lid 1 W.V.O.).

Jurisprudentie. 1. Hij, wien de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen voor zekeren tijd is ontzegd, mag in dien tijd geen motorrijtuigen besturen, ook niet wanneer bij dat besturen een tot het besturen bevoegd persoon naast hem zat.

De bepaling van art. 1 M.R.W. (1 W.V.O.) welke als bestuurder van een motorrijtuig ook aanmerkt dengeen, die het rijtuig onder zijn onmiddellijk toezicht laat besturen en deze in plaats van dengeen, die in physieken zin bestuurt, voor een daarbij gepleegd feit aansprakelijk stelt, doet hieraan

niet af. Eene dergelijke verplaatsing van de aansprakelijkheid kan de wetgever in een geval als het onderhavige niet bedoeld hebben. Ktg. Almelo 16 Juli 1920, N.J. 1921 blz. 147.

2. Het woord „toezicht" sluit in zich, dat degene, die toezicht houdt, ook als meerdere in ervaring en bekwaamheid in staat is toe te zien, dat de feitelijke bestuurder naar behooren zijn taak vervult. In casu was juist het tegendeel het geval. (Aan den feitelijken bestuurder was de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen ontzegd). Rb. Rotterdam 25 Oct. 1921, N.J. 1922 blz. 571.

3. De rb. had op het verweer van verdachte, dat hij het motorrijtuig bestuurde onder onmiddellijk toezicht van den persoon, die op de duozitting was gezeten, bepaaldelijk een met redenen omkleede beslissing moeten geven.

Anders Adv. Gen. Wijnveldt met betoog, dat bedoeld verweer een ontkentenis inhield en niet een beroep op een strafuitsluitingsgrond, en dat in de bewezenverklaring de verwerping van het door verdachte gevoerd verweer ligt opgesloten. H.R. 16 Nov. 1931, N.J. 1932 blz. 229.

4. Bestuurder van het motorrijtuig was hij, die het rijtuig onder zijn onmiddellijk toezicht door den ander deed besturen. (De feitelijke bestuurder, die in het besturen werd onderricht, had de vrijheid en de veiligheid van het verkeer in gevaar gebracht door het voetpad op te rijden en een kinderwagen en een kind aan te rijden; hij werd vrijgesproken). Rb. Amsterdam 13 Maart 1928, W. 11910.

5. De examinator inzake de verkrijging van een bewijs van rijvaardigheid is als bestuurder van het motorrijtuig aan te merken, als hebbende het toezicht op en de leiding van den geëxamineerde, ook al spreekt art. 1 sub 4° M.R.W. (1 lid 1 sub 9 W.V.O.) van „onmiddellijk" toezicht en art. 15 der wet van „toezicht", terwijl art. 80 M.R.R. spreekt van: „toezicht en leiding". Ktg. Heerlen 18 Juni 1930, N.J. blz. 1029.

6. Niet alleen hij is bestuurder, die het motorrijtuig rijdt of doet rijden, maar ook — naar het gewone spraakgebruik, waarvan ook de wetgever geacht moet worden zich te bedienen — onder omstandigheden hij, die er mee gereden *heeft*, b.v. als hij het tijdelijk doet stoppen of het ergens plaatst om het daar te laten staan tot het tijdstip van wegrijden. (Anders: Concl. Adv. Gen.) H.R. 22 Oct. 1928, N.J. 1929 blz. 5.

No. 10. In de I.S., de P.O., de S.G.O. en de R.O. wordt steeds gesproken van „zelfstandige gemeenschappen". Omdat echter die uitdrukking min of meer gebonden is aan de gedeelten van provinciën, welke ingevolge artikel 121 I.S. als zoodanig zijn aangewezen, en in de W.V.O. een ruimere begrenzing noodig is, werd de uitdrukking „openbare gemeenschappen" gekozen. Deze laat echter zooveel ruimte, dat in de omschrijving een beperking tot bepaalde groepen van gemeenschappen noodig was om te voorkomen, dat ook dessa's, zelfbesturende landschappen en andere gemeenschappen, welke in de verkeerswetgeving geen rol spelen, daaronder zouden vallen.

De gemeenschappen, ingesteld op den voet van artikel 121 I.S. zijn de regentschappen en stadsgemeenten op Java en Madoera; die, ingesteld op den voet van artikel 123 I.S., de ressorten van de locale raden, ingesteld op den voet van de decentralisatiewetgeving van 1903, thans alleen nog in de

Buitengewesten, t.w. de raad van het cultuurgebied der Oostkust van Sumatra, de Minahasaraad, de Ambonraad, de Karangasemraad, voorts de onderafdeelingsraden van Batipoeh en X Koto, Angkola en Sipirok, Ogan-Hilir Komering-Hilir, Lematang-Hilir, Barabai en ten slotte de diverse gemeenteraden.

Zie verder lid 4 van dit artikel.

Ad lid 2. Zooals in den aanhef van de toelichting op dit artikel reeds werd vermeld, is een omschrijving van het begrip „rij- of voertuig" niet opgenomen. Dit zou tengevolge hebben, dat de uitzondering voor het rollend materieel van spoor- en tramwegen, welke in de omschrijving van het begrip „motorrijtuig" met behulp van de woorden „anders dan langs spoorstaven" verwerkt is, niet zou gelden voor de andere rij- en voertuigen, welke tot dat rollend materieel behooren. Evenals de zg. „trekvoertuigen" (locomotieven, motorwagens, draisines, etc.) behooren ook de getrokken voertuigen (rijtuigen en wagens) niet onder de bepalingen van de wegverkeerswetgeving te vallen. Dit wordt bereikt door het voorschrift van lid 2, dat bij N. v. W. is ingevoegd.

Na het inlasschen van deze bepaling had men de woorden „anders dan langs spoorstaven" in de omschrijving van „motorrijtuig" feitelijk kunnen schrappen. Immers ook motorrijtuigen zijn rij- of voertuigen.

Ad lid 3. Zie de toelichting ad lid 1 sub 3.

Ad lid 4. „De redactie van lid 3 (thans 4) zal inderdaad tengevolge hebben, dat wanneer in de wegverkeerswetgeving bevoegdheden worden toegekend of verplichtingen worden opgelegd aan openbare gemeenschappen, op Java en Madoera de provincies daaronder niet begrepen zijn, hetgeen ook in de bedoeling ligt. Lid 3 maakt echter een voorbehoud door de woorden: „tenzij het tegendeel duidelijk blijkt", zoodat wanneer in een bij of krachtens de wegverkeers-ordonnantie gegeven voorschrift de provincie of de provinciale raad uitdrukkelijk wordt genoemd, hierdoor voldoende vaststaat, dat daarbij van het algemeene beginsel, dat tot het gebied van een openbare gemeenschap niet wordt gerekend het daarbinnen gelegen gebied van een andere openbare gemeenschap wordt afgeweken". M. v. A.

Artikel 1.

Onverminderd het bepaalde in artikel 1 van de Wegverkeersordonnantie wordt in de bij of krachtens deze verordening gegeven voorschriften verstaan onder:

a. rijtuig: een rij- of voertuig, bestemd om door dierlijke trekkracht te worden voortbewogen, en dienende voor het vervoer van personen;
b. vrachtwagen: een rij- of voertuig, bestemd om door dierlijke trekkracht te worden voortbewogen, en dienende voor het vervoer van goederen of dieren;
c. asbelasting: de som van de wieldrukken, die door de wielen van een as op den weg worden uitgeoefend.

Toelichting. Ad sub a en b. De W.V.O. verdeelt de rij- en voertuigen in de wel omschreven „motorrijtuigen" en de niet-omschreven „andere rij- en voertuigen", dat zijn derhalve alle andere rij- en voertuigen, voor zoover zij niet op rails loopen.

Voornamelijk met het oog op de voorschriften inzake verlichten en waarschuwen was het noodig om van deze andere rij- en voertuigen in de W.V.V. af te zonderen die, welke „door dierlijke trekkracht worden voortbewogen" en deze verder te onderscheiden in dezulke dienend voor het vervoer van personen, dat zijn rijtuigen, en andere dienend voor het vervoer van goederen en dieren, dat zijn vrachtwagens.

Het begrip „rijtuigen" komt dus geheel overeen met hetgeen een ieder daaronder verstaat. De omschrijving zou niet noodig zijn geweest, indien niet in het gecombineerde begrip „rij- en voertuig" aan rijtuig een ruimere beteekenis kan worden gehecht.

Onder dierlijke trekkracht valt *niet menschelijke* trekkracht, zoodat in den zin van de W.V.V. richshaws niet tot de rijtuigen, en handwagens niet tot de vrachtwagens behooren.

Ad sub c. De omschrijving van het begrip „asbelasting" is noodig met het oog op de voorschriften betreffende de toelating van rij- en voertuigen op de krachtens art. 44 W.V.O. in de verschillende klassen ingedeelde wegen. Het woord asbelasting kwam ook voor in art. 3 (1) b M.R., doch was in het M.R. niet omschreven. Dit leidde tot moeilijkheden. Men meende, dat onder asbelasting verstaan moest worden het gewicht waarmede elke as door de belading belast wordt; zelfs werd gemeend, dat de asbelasting de belasting was welke door de as op *elk* wiel wordt overgebracht. De thans gegeven omschrijving laat dergelijke interpretaties niet toe.

Om de asbelasting te kennen zal men hetzij de druk op den weg van elk der wielen afzonderlijk, hetzij die van beide te zamen kunnen meten. In het eerste geval moeten dan de gevonden gewichten worden opgeteld.

Niet-gedefinieerde begrippen.

a. *Rij- en voertuigen.* Dit begrip is beperkt tot de rij- en voertuigen, welke den gewonen weg berijden zonder spoorstaven, doch overigens zal men er dan ook de ruimste beteekenis aan moeten hechten. Het begrip is met opzet in de ordonnantie steeds gecombineerd gebruikt om mogelijken twijfel uit te sluiten of men met een rijtuig dan wel met een voertuig te doen heeft. De vraag of een automobiel, een richshaw of een rijwiel, een rijtuig dan wel een voertuig is, kan dientengevolge blijven rusten. Men kan het eene zoowel als het andere aannemen zonder in moeilijkheden te komen met de voorschriften van de W.V.O.

De omstandigheid, dat in de W.V.V. aan het begrip rijtuig een bijzondere beteekenis is gehecht, wil niet zeggen, dat men andere rij- of voertuigen als voertuigen heeft aan te duiden. Immers een motorrijtuig zoowel als een richshaw kan men als een soort rijtuig beschouwen, maar de speciale voorschriften voor „rijtuigen" zijn op deze beide niet van toepassing, de voorschriften voor „rij- en voertuigen" echter wel.

De rij- en voertuigen vallen in drie hoofdgroepen uiteen: 1° de motorrijtuigen met de daaraan gekoppelde aanhangwagens, welke door een mechanische kracht worden voortbewogen; 2° de rijtuigen en de vrachtwagens, welke tezamen alle rij- en voertuigen omvatten, welke door dierlijke trekkracht worden bewogen; 3° de rij- en voertuigen, welke door menschelijke kracht worden voortbewogen. Sommige daarvan worden in de W.V.V. genoemd, nl. rijwielen, handkarren en brancards. Verder behooren er toe kinderwagens, invalidenwagentjes, kruiwagens, ijswagentjes, broodwagens, e.d. Men zal niet tot de rij- en voertuigen mogen rekenen allerlei speelgoed, als autopeds, vliegende hollanders, speelgoed-auto's en rolschaatsen.

Jurisprudentie. 1. Een draaiorgel geplaatst op een van wielen voorzien onderstel, is begrepen onder de benaming „voertuigen", voorkomende in art. 2 M.R.R. (1918; 3 W.V.V.). Rb. Amsterdam 14 Juni 1921, N.J. 1922 blz. 991.

2. Naar het spraakgebruik, hetwelk ten deze moet worden gevolgd, heeft een driewielig voertuig (transportrijwiel) als bij dagv. omschreven en hetwelk met trappen wordt voortbewogen, het kenmerk van een rijwiel. Dit karakter verliest het voertuig niet doordat het afmetingen heeft of voorzien is van een beladen bak, dan wel ook geschikt of bestemd is om goederen te vervoeren.

(Concl. Adv. Gen. cf.; anders de rb., die het voertuig als een door trappen voortbewogen wagen beschouwt in verband met de constructie en afmetingen gelijk mede omdat een rijwiel bijzonderlijk bestemd zou zijn voor personen). H.R. 10 Juni 1930, N.J. blz. 1204.

b. *Motorrijwielen.* Het M.R. verstond „onder motorrijwielen alle motorrijtuigen, die voorzien zijn van een zadel als zitplaats voor den bestuurder". Deze omschrijving is in de nieuwe wegverkeerswetgeving niet overgenomen. De M.v.A. licht dit als volgt toe: „De Regeering verwacht niet, dat het ontbreken van een definitie van een motorrijwiel, ook met het oog op artikel 18 (thans 17), tot bezwaren zal leiden. In het algemeen verdient het geen aanbeveling een omschrijving te geven van een begrip, waaromtrent bij de toepassing der wettelijke bepalingen weinig meeningsverschil kan ontstaan. Vooral indien een geheel bevredigende omschrijving niet te geven is, zou de definitie eer kwaad dan nut stichten".

Behalve de gewone tweewielige motorrijwielen, al dan niet met zijspan of voorspan, zal men ook de rijwielen, voorzien van een kleinen electromotor (electrische fiets) of van een aanhangmotor met derde wiel tot de motorrijwielen moeten rekenen en de gewone driewielige motorrijwielen, welke soms voor kleine transporten worden gebezigd eveneens. Bouwt men echter op zulk een driewielig motorrijwiel een automobielcarosserie, zooals bij de voor verscheidene personen ingerichte Ataxen en sommige bestelwagens, dan verkrijgt zulk een motorrijtuig het karakter van een personenauto; verg. voorts de toelichting bij art. 17 W.V.O.

Jurisprudentie. Een tweewielig motorrijtuig waaraan een zijspanwagen is gekoppeld, is, zoolang die toestand duurt, een motorrijtuig op meer dan

twee wielen; immers heeft het voor het verkeer, b.v. ten aanzien van de ruimte, welke het op den weg inneemt, de beteekenis van een motorrijtuig op drie wielen.

De omstandigheid, dat de koppeling in korten tijd kan worden opgeheven, is van geen beteekenis. H.R. 2 Febr. 1925, N.J. blz. 481. In denzelfden zin rb. Groningen 13 Dec. 1923, N.J. 1924 blz. 227, vernietigend ktg. Groningen 22 Sept. 1923, N.J. blz. 1183.

c. *Tractors.* Men kan onderscheiden de wegtractors en de landbouwtractors. De wegtractor is een motorrijtuig op vier wielen, dat alleen dient om andere voertuigen te trekken en dat zelf geen ruimte biedt voor goederen of personen, behalve den bestuurder. Deze tractors krijgen in toenemende mate beteekenis door het gebruik in verbinding met den tweewieligen oplegger (zie sub d).

De landbouwtractor heeft soms rupswielen, soms wielbanden met uitstekende deelen, bestemd om in de oppervlakte van den zachten grond te dringen. Dergelijke tractors behooren uiteraard niet op den weg thuis. Zou men ermee op den weg gaan rijden, dan zou de kans groot zijn, dat deze werd beschadigd, zoodat een overtreding van artikel 2 lid 1 W.V.O. zou plaats vinden. Is zoodanig transport noodig, dan zal men zich te voren met den wegbeheerder hebben te verstaan.

d. *Opleggers.* Deze voertuigen worden ook wel trailer of beter semitrailer genoemd. Zij hebben meestal twee wielen. Ter plaatse waar bij een gewonen aanhangwagen de andere wielen voorkomen is een inrichting gemaakt, waarmede de oplegger op het chassis van een tractor kan worden vastgemaakt.

e. *Aanhangwagens.* Uit het verband, waarin dit woord wordt gebruikt, blijkt duidelijk dat daarmede alleen bedoeld worden de aanhangwagens, behoorende bij motorrijtuigen. Zij worden derhalve door een mechanische kracht voortbewogen, doch deze is niet op of aan het voertuig zelf aanwezig, zoodat de aanhangwagens niet onder de beschrijving van motorrijtuigen vallen (verg. de toelichting bij art. 1 lid 1 sub 3 W.V.O.).

In het M.R.R. (art. 1 lid 1 onder b) is een omschrijving van aanhangwagens gegeven, waaruit te lezen is, dat de voorschriften voor aanhangwagens alleen gelden als deze aan het motorrijtuig zijn gekoppeld, behalve ten aanzien van de bepalingen ten behoeve van de instandhouding van de wegen (klasse-indeeling).

In de W.V.O. komt geen overeenkomstige bepaling voor. Men zal echter uit de redactie van elk voorschrift of uit het verband, waarin het woord aanhangwagen gebruikt wordt, kunnen afleiden of een voorschrift ook zal blijven gelden, indien een aanhangwagen niet aan een motorrijtuig is gekoppeld.

Indien bijvoorbeeld een aanhangwagen, welke des avonds op den weg is, wordt losgemaakt van het motorrijtuig, dan zal daardoor niet plotseling het verlichtingsvoorschrift voor dezen aanhangwagen (art. 16 lid 1 W.V.V.) buiten werking treden. Maar als men een aanhangwagen, bestemd om te worden gekoppeld aan een motorrijtuig, op den weg laat voortbewegen door

een trekdier, dan gelden daarvoor niet de voorschriften voor aanhangwagens, doch die voor vrachtwagens.

f. *Vrachtauto's.* Terwijl bij de personenautomobielen onderscheid is gemaakt tusschen de autobussen en de auto's voor hoogstens 7 personen, bestaat een onderscheid tusschen groote en kleine motorrijtuigen voor goederenvervoer niet. Ook de zoogenaamde bestelwagens e.d., welke veelal hetzelfde onderstel hebben als een gewone personenauto, zal men derhalve voor zooveel de aard der bepalingen dit meebrengt, als vrachtauto moeten beschouwen. Verg. verder de toelichting op art. 1 lid 1 sub 3 W.V.O.; zie ook art. 1 lid 2 sub c van de Motorvoertuigenbelasting-ordonnantie J. en M. 1933.

g. *Rijweg.* In het G.V. komt bij art. 4 lid 1 de volgende vraag voor: „Is wel rekening ermee gehouden dat in Indië het begrip „rijweg" een andere, ruimere beteekenis heeft dan in Westersche landen. Hier te lande wordt van rijweg (met inbegrip van bermen, glooiïngen, enz.) gesproken als tegenstelling tot een voetpad of paardenpad, en niet als onderdeel van een geheel (vgl. o.a. art. 1 van het Motorreglement)". Het antwoord luidde: „De omstandigheid, dat hiertelande wel gesproken wordt van rijwegen als tegenstelling tot niet voor rijverkeer geschikte wegen, werd niet voorbij gezien. Evenwel vindt het gebruik van het woord rijweg in de beteekenis van het voor rijverkeer bestemde deel van den weg steeds meer ingang en daarom is ook in afwijking van de definitie in het Motorreglement in art. 1 lid 1 sub 1 het woord rijweg niet meer gebruikt.

In verband daarmede zal het gebruik van het eenvoudige woord rijweg voor rijverkeersstrook, zooals in art. 4 en elders toegepast niet tot misverstand kunnen leiden".

h. *Verkeersstrook.* Hieronder wordt verstaan elke strook van den weg, welke voor het verkeer *bestemd* is. Dit kan — zooals ook blijkt uit art. 2 sub d en e W.V.V. — zoowel een voetpad, als een rijweg zijn. Taluds, zijkanten en bermen zijn geen verkeersstrooken, want — hoewel voetgangers er gaarne gebruik van maken — zijn zijkanten en bermen feitelijk niet voor het verkeer bestemd. Zie verder de toel. ad art. 4 W.V.O.

i. *Weggebruiker.* Met dit woord worden steeds aangeduid de personen, die aan het verkeer deelnemen, derhalve bestuurders van rij- en voertuigen, berijders en geleiders van dieren en voetgangers. Arbeiders die aan den weg werkzaam zijn, zijn als zoodanig geen weggebruikers, zij nemen niet aan het verkeer deel; verg. art. 4 lid 2 W.V.V.

j. *Eigenaar of houder.* Deze beide begrippen treft men in de wegverkeerswetgeving steeds tezamen aan. In den Volksraad werd eerst schriftelijk en later mondeling door den heer Blaauw aangedrongen op een afzonderlijke omschrijving van het begrip „houder". De regeeringsgemachtigde voor Justitie antwoordde daarop als volgt:

„Ook bij nadere overweging van dit inderdaad gewichtige vraagstuk is de Regeering tot de conclusie gekomen, dat Haar standpunt, in de M. v. A. ingenomen, dat aan zoodanige definitie geen behoefte bestaat, juist is. „Houder" is een feitelijk begrip. Taalkundig beteekent het „hij, die de beschikking heeft over een zaak" en den rechter dient de vrijheid te worden

gelaten om in ieder bijzonder geval naar de feitelijke omstandigheden te beslissen, wie als houder is aan te merken en daarmede op wie de nakoming van de in de ordonnantie omschreven verplichtingen rust. Alsdan zal naar gelang van de omstandigheden zoowel de leener als de huurder als de dief als houder kunnen worden aangemerkt.

Daartegen bestaat des te minder bezwaar, omdat de term „houder" in onze wetgeving een zeer bekend begrip is. Ik heb in den korten tijd, die beschikbaar was, uiteraard niet onze geheele wetgeving kunnen doorloopen, maar wanneer men zoo in een wetboek grijpt, geleid door zijn geheugen, vindt men toch tal van plaatsen, die men in dit verband kan aanhalen. Ik noem artikel 382 W. v. S., waar gesproken wordt van den wettigen houder van een bodemerijbrief; ik wijs op artikel 490 sub 4a W. v. S., waar gesproken wordt van iemand, die wilde dieren houdt; en hij, die houdt, is de houder.

Maar als men het B.W. en het W. v. K. opslaat zijn de aan te halen artikelen nog veel en veel talrijker. Ik heb hier uit het B.W. 5 artikelen genoteerd waarvan ik er slechts één, een heel korte, zal voorlezen namelijk artikel 574, dat luidt: „De eigenaar heeft het recht om de aan hem toebehoorende zaak van iederen houder terug te vorderen, in den staat waarin zij zich bevindt". Het woord „houder" heeft nooit tot moeilijkheden aanleiding gegeven. In het W. v. K. zou ik zoo dadelijk 11 artikelen kunnen noemen, waarin hetzelfde woord voorkomt. Ik zal het niet doen; ik geloof, dat zij aan het geachte lid zoo mogelijk nog beter bekend zijn dan aan mij.

Nu is het algemeene bezwaar tegen een definitie, dat men daarin moeilijk alle mogelijke casus posities kan voorzien en dat bezwaar geldt ook hier, want de in het G.V. aan de hand gedane definitie is bepaald onbruikbaar. In die definitie wordt de zaak omgedraaid. Immers niet degeen, te wiens name de bewijzen zijn gesteld, is als houder aan te merken, doch de houder zal in het algemeen voorzien moeten zijn van die bewijzen. En niet steeds zal degeen, te wiens name de bewijzen staan, de houder zijn. En aan den anderen kant zal ook niet iedere houder steeds in het bezit van de bewijzen zijn".

De heer Blaauw was met deze uiteenzetting niet tevreden en bracht ter adstructie van zijn betoog, dat een definitie van het begrip houder niet gemist kan worden, de positie van den *huurder* van een motorrijtuig in het geding. De regeeringsgemachtigde gaf daarop in tweeden termijn nog de volgende toelichting:

„Ik ontmoet dan in de eerste plaats het nader aandringen op een definitie van het begrip „houder". Het geachte lid, de heer Blaauw, heeft het feitelijke begrip „houder" trachten te wringen in juridische definities van huurder.

Het komt mij voor, dat men daarmede op een verkeerden weg is, omdat, ik moet dit nog eens herhalen, het begrip „houder" een feitelijk begrip is; of men huurder of leener of dief is, doet bij de bepaling van het begrip „houder" in eerste instantie niets terzake. „Houder" is degeen, die de feitelijke beschikking over het voertuig heeft. Dit zal dus in het algemeen zijn — het werd bij interruptie al gezegd — degeen, die aan het stuur zit. Maar

ook die definitie zou niet juist zijn, omdat wanneer aan het stuur zit een knaap van 7 jaar, aan wien een chauffeur het stuur een oogenblik heeft overgelaten, dan vanzelf spreekt, dat die knaap van 7 jaar niet is geworden de houder, maar dat de houder blijft de chauffeur, die het stuur heeft overgelaten. En wanneer in dien wagen zit degeen, die voor langeren tijd den wagen heeft gehuurd en dezen onder zijn directe bevelen laat rijden door een chauffeur, zal de casus positie zoo kunnen zijn, dat deze huurder, die in den wagen aanwezig is, aan den chauffeur een bepaalde opdracht heeft gegeven om aan dien kant van de straat te rijden en daar halt te houden of een andere straat in te slaan, niettegenstaande er een groot bord voor staat, dat die straat voor auto's is verboden. Ik herhaal, dan zal de feitelijke verhouding tusschen dezen huurder en den man aan het stuur zoodanig kunnen zijn, dat de man aan het stuur niet anders is dan de manus ministra en de man achter in den wagen als de houder moet worden aangemerkt. Dat zijn allemaal vragen, die alleen kunnen worden beantwoord, niet aan de hand van juridische definities, maar aan de hand van den feitelijken toestand".

Jurisprudentie. 1. Houder is niet degene, die het rijtuig eenige dagen in bruikleen ontvangt, doch de eigenaar. Rb. 's Gravenhage 28 Jan. 1929, N.J. blz. 1505.

2. Aan verdachte was ten laste gelegd, dat hij als houder door een ander heeft doen rijden met een vierwielig motorrijtuig, zonder dat daarvoor de op dat oogenblik verschuldigde wegenbelasting was voldaan.

Politierechter: uit het feit, dat de bedoelde auto aan verdachte voor onbepaalden tijd in bruikleen was afgestaan, waaruit nog niet eens behoeft te volgen, dat dit gebruik langdurig zou zijn, kan nog niet worden geconcludeerd, dat de verdachte als houder van gemelde auto moet worden aangemerkt; integendeel blijft de aansprakelijkheid voor de naleving van art. 17 der Wegenbelastingwet ook op den eigenaar, die zijn motorrijtuig in bruikleen heeft afgestaan, rusten; derhalve is niet bewezen hetgeen verdachte is telaste gelegd. Vrijspraak.

H.R.: dat de Politierechter van een onjuiste opvatting van het woord „houder" is uitgegaan, kan geenszins volgen uit voormelde voor het niet bewezenverklaren der telastelegging door den Politierechter aangevoerde gronden en daaruit valt dan ook geenszins op te maken, dat degene, die het motorrijtuig aan den gerequireerde ten gebruike had afgestaan, daardoor had opgehouden houder te zijn. Niet-ontvankelijk verklaring van het ingestelde beroep. H.R. 13 Juni 1932, N.J. blz. 1337.

Voorschriften voor alle weggebruikers

Artikel 2.

(1) Het is verboden op zoodanige wijze van een weg gebruik te maken, dat de vrijheid of de veiligheid van het verkeer wordt belemmerd of in gevaar gebracht, of dat gevaar ontstaat voor beschadiging van den weg.

(2) Bij of krachtens regeeringsverordening worden ten aanzien van het wegverkeer algemeene regelen gesteld, waarbij niet mogen ontbreken voorschriften betreffende:

a. gaan en stilstaan, uitwijken, verlichten en waarschuwen;

b. samenstelling, inrichting, uitrusting en belading van rij- en voertuigen;

c. koppeling van aanhangwagens aan rij- of voertuigen;

d. toelating van dieren op den weg.

Toelichting. Ad lid 1. „Deze bepaling heeft in de eerste plaats beteekenis als grondbeginsel, waartoe alle verdere bepalingen kunnen worden teruggebracht. Hoewel er naar gestreefd is zooveel mogelijk alle voorkomende gevallen nader te regelen, kan dit voorschrift tevens worden toegepast in alle gevallen, waarin een overtreding van andere voorschriften niet of moeilijk is aan te toonen". M. v. T.

De verhouding van deze bijzondere bepalingen tot die van het alles omvattend delict van art. 2 lid 1 jo 46 lid 2 W.V.O. is deze, dat voor de strafbaarheid van een overtreding van een bijzondere verbodsbepaling de vraag of de vrijheid of de veiligheid van het verkeer is of in het algemeen kan worden belemmerd of in gevaar gebracht buiten beschouwing blijft; deze vraag is door den wetgever voor alle gevallen en in het algemeen in bevestigenden zin beantwoord, ook al zou in een concreet geval door de strafbaar gestelde gedraging de vrijheid of de veiligheid van het verkeer niet zijn belemmerd of in gevaar gebracht. (Zie echter hetgeen hieronder bij de bespreking van de rechtspraak is aangeteekend).

Dit systeem vergemakkelijkt de taak van politie en rechterlijke macht ten zeerste, aangezien de aantooning van een overtreding van art. 2 lid 1 W.V.O. meermalen bewijsmoeilijkheden medebrengt. Dit neemt evenwel niet weg, dat bij een overtreding van een bijzondere verbodsbepaling tevens kan worden bewezen, dat art. 2 lid 1 W.V.O. is overtreden.

Een veroordeeling op grond van art. 2 lid 1 W.V.O. is uiteraard niet uitgesloten ook al is geen overtreding van een bijzondere strafbepaling begaan [1]).

In het G.V. werd in overweging gegeven om na het woord „verboden" in te voegen „zonder vergunning", welke aanvulling (zooals later bij de mondelinge behandeling bleek) noodig werd geacht in verband met de mogelijkheid om wegwedstrijden te houden (art. 3 W.V.O.) en optochten te organiseeren (art. 510 W.v.S.), waarbij ingevaarbrenging of belemmering van de veiligheid of vrijheid van het verkeer niet vermeden zou kunnen worden.

In het G.V. komt aangaande deze bepaling voorts nog het volgende voor:

„De vraag werd gesteld op grond waarvan zal worden geconstateerd dat gevaar ontstaat voor beschadiging van den weg. Moet dit algemeen voorschrift beschouwd worden in verband met de klasse-indeeling bedoeld in

---

1) Prof. Mr. W. P. J. Pompe, noot onder H. R. 3 Nov. 1930, N. J. 1931 blz. 420, vermeld ad art. 4 W. V. V. onder no. 8.

art. 45a (thans 44) ? Is bij die indeeling niet voorbijgezien dat een verbodsbepaling noodig is, waarbij strafbaar gesteld wordt het berijden van wegen met zwaardere rijtuigen dan daarop krachtens de indeeling mogen worden toegelaten? Of moet worden aangenomen dat het bepaalde in art. 6 sub c daarin voorziet ?"

De regeering merkte betreffende deze beide punten op:

„Het inlasschen van de uitdrukking „zonder vergunning" achter het woord „verboden" wordt minder juist geacht, in de eerste plaats — zooals van andere zijde reeds werd opgemerkt — omdat dit zou meerbrengen, dat het mogelijk werd vergunning te verkrijgen om den weg zoodanig te gebruiken, dat de veiligheid in gevaar werd gebracht.

Het karakter der bepaling verdraagt zich echter bovendien zeer slecht met het vergunningsbegrip. De bedoeling is om naast velerlei bepalingen, die meer gedetailleerd de veiligheid en de vrijheid van den weg beschermen of strekken tot voorkoming van beschadiging, te beschikken over een voorschrift, waardoor de overtreder strafbaar wordt gesteld, die anders door de mazen van het netwerk der verkeerswetgeving zou kunnen glippen.

Dit algemeene voorschrift moet derhalve niet in het bijzonder beschouwd worden in verband met de klasse-indeeling bedoeld in art. 45. Het berijden van een weg met een zwaarder rij- of voertuig dan daarop krachtens de indeeling is toegelaten, is strafbaar krachtens art. 6 sub c, waarbij het den bestuurder verboden is een rij- of voertuig op een weg te besturen, „indien zijn rij- of voertuig ingevolge een bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschrift niet op dien weg is toegelaten". M.v.A.

Daaraan voegde de directeur van Justitie betreffende de inlassching van de woorden „zonder vergunning" nog toe:

„Wanneer men die woorden daar interpoleert en dan den zin leest, blijkt, dunkt mij dadelijk, dat een zoodanige invoering ongewenscht is. Men denke zich n.l. in, dat iemand vergunning zou kunnen krijgen om de vrijheid of veiligheid van het verkeer in gevaar te brengen! Dat zou toch waarlijk een legislatief monstrum zijn. Een zoodanige vrijheid van handelen, het in gevaar brengen van de veiligheid van het verkeer wordt ook niet gegeven, wanneer krachtens art. 3 een vergunning tot het houden van een wegwedstrijd wordt uitgereikt. Zulks zou ook ten zeerste ongewenscht zijn; ook den houder van een wegwedstrijd en deelnemers daaraan moet het verboden blijven de veiligheid van het verkeer in gevaar te brengen. Het systeem van vergunningverleening voor een wedstrijd beoogt dan ook alleen, de politie gelegenheid te geven den wedstrijd vanwege het eventueel daaraan verbonden gevaar voor andere weggebruikers te verbieden of te beperken en eventueel dus de noodige politioneele maatregelen te nemen, juist ter bescherming van de veiligheid van den weg. Ook in Nederland bestaan beide bepalingen naast elkaar. En voorzoover bekend, is bij de toepassing daarvan op dit punt nimmer eenige moeilijkheid ondervonden".

De bepaling komt overeen met die van de art. 13 M.R., 6 R.R. en 22 sub a M.R.W., behoudens dat het onderwerpelijk voorschrift van ruimer strekking is.

In afwijking van de art. 22 sub a M.R.W., 13 M.R. en 6 R.R., welke slechts toepasselijk is, respectievelijk waren, op bestuurders onderscheidenlijk van

motorrijtuigen en (of) rijwielen, geldt het onderwerpelijk artikel voor *alle* weggebruikers, waarmede derhalve terecht in beginsel is vastgelegd — hetgeen overigens in Nederland niet werd ontkend — dat ook andere dan de beide genoemde categorieën van weggebruikers de verkeersvrijheid kunnen belemmeren of de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen.

Een tweede afwijking van de aangehaalde bepalingen bestaat hierin, dat het voorschrift tevens voorziet in de instandhouding van den weg. Het spreekt vanzelf, dat niet bedoeld is het toebrengen van schade door normaal gebruik onder deze verbodsbepaling te begrijpen.

Weggelaten zijn voorts de woorden „of met zoodanige snelheid", omdat deze wijze van belemmering of in gevaarbrenging reeds in de meer omvattende uitdrukking „op zoodanige wijze" geacht moet worden opgesloten te liggen, niet derhalve om ten deze daarvan af te wijken.

Het stellen van een bepaalde maximumsnelheid, boven welke de verkeersvrijheid of -veiligheid onder alle omstandigheden geacht moet worden te zijn belemmerd of in gevaar gebracht leek niet gewenscht; er zijn h.t.l. wegen van zoodanige verlatenheid, dat daarop zonder bezwaar met zeer groote snelheden kan worden gereden. Dit neemt niet weg, dat, indien op weinig gebruikte wegen een rij- of voertuig zich met enorme snelheid voortbeweegt, de verkeersvrijheid kan zijn belemmerd. Zie voorts art. 7 W.V.O.

Vóór de wetswijziging van 1924 was in Nederland voor motorrijtuigen en rijwielen de minimum maximumsnelheid, welke door lagere wetgevers mocht worden voorgeschreven, gesteld op 10 km. per uur; dit minimum is in 1924 voor motorrijtuigen verhoogd tot 20 km. Het is van belang in dit verband kennis te nemen van hetgeen daaromtrent door de regeering werd opgemerkt.

„Sommige leden maken bezwaar tegen de verhooging van de grens, tot welke de gemeentebesturen bij het voorschrijven van snelheidsmaxima mogen gaan, andere achten de nieuwe voorgestelde grens daarentegen nog te laag.

Noch in het een noch in het ander vindt ondergeteekende aanleiding zijn voorstel te wijzigen. Aan de opmerking van de eerstgenoemde leden, dat voor voetgangers en wielrijders het gevaar des te grooter is, naarmate de snelheid, welke voor motorrijtuigen is toegelaten, hooger is, mag niet te veel beteekenis worden gehecht. Want de toegelaten snelheid wordt minder nog bepaald door de plaatselijke verordeningen dan door het voorschrift van art. 15 der tegenwoordige wet (art. 22 nieuw M.R.W., art. 2 lid 1 W.V.O.). Toegegeven wordt, dat in zeer drukke betrekkelijk nauwe straten van een groote stad onder verschillende omstandigheden een snelheid van 20 K.M. per uur niet kan worden toegelaten, zooals in het kleinste gehucht een zoodanige snelheid ontoelaatbaar kan zijn bij het passeeren van een uitgaande school of kerk. Welnu, dit is in gevallen, dat de vrijheid of de veiligheid van het verkeer in gevaar zoude komen, ook niet toegelaten; art. 22 nieuw (art. 2 lid 1 W.V.O.) verbiedt dat. Overigens pleegt in zeer drukke straten het verkeer zich te voegen naar de aanwijzingen van de politie, die zich niet kan bepalen tot handhaving enkel van het voorschrfit der verordening, dat de maximumsnelheid vaststelt. Zij de politie, zal den bestuurder zijn snelheid laten matigen dan wel laten verhoogen, al naarmate de vrijheid of veiligheid

van het verkeer dat eischt. Zij zal de bestuurders zoo noodig nopen „en file" te rijden en zij zal de snelheid, die in acht moet worden genomen, in elk bijzonder geval regelen. Met het oog op de drukte in de straten der groote steden behoeft dus de maximumsnelheid niet zoo laag te worden gesteld, als door genoemde leden is voorgesteld. Nu zal intusschen niet mogen worden aangenomen, dat de politie bij het ontbreken van een stellig wettelijk voorschrift bevoegd is, aanwijzingen als de bovenbedoelde te geven, d.w.z. dat de bestuurders verplicht zijn, die op te volgen. In verband daarmede wordt achter art. 22 een nieuw artikel ingevoegd, inhoudende een voorschrift, dat ten deze de noodige bevoegdheid aan de controleerende ambtenaren verschaft". M.v.A. (1924, ad art. 7).

Dit nieuwe art. 23 M.R.W. luidt: „De bestuurder van een motorrijtuig of rijwiel is op een weg of rijwielpad verplicht gevolg te geven aan de door de in artikel 34 genoemde ambtenaren en beambten (d.w.z. de personen belast met de opsporing van overtredingen van de M.R.W.) in het belang van de vrijheid of de veiligheid van het verkeer gegeven bevelen en aanwijzingen". Overtreding van dit artikel, voor zooveel daartegen niet bij het W.v.S. is voorzien, bedreigt art. 29 lid 4 M.R.W. met hechtenis van ten hoogste dertig dagen of geldboete van ten hoogste *f* 150.— De verwijzing naar het W. v. S. heeft speciaal art. 184 W. v. S. (art. 216 Ind. W. v. S.) op het oog.

De opneming van een bepaling als die van art. 23 M.R.W. in de W.V.O. si hier te lande overbodig; de politie moet, als uitvloeisel van haar algemeene preventieve taak, bevoegd worden geacht om op grond van de onderwerpelijke bepaling bevelen en aanwijzingen in het belang van de vrijheid en de veiligheid van het verkeer te geven; het publiek is verplicht die bevelen en aanwijzingen op te volgen, terwijl niet-opvolging daarvan den betrokkene strafschuldig maakt op grond van art. 216 W. v. S.

In dit verband kan nog worden gewezen op het voorschift van art. 1 sub c, 2° van de ordonnantie in S. 1918 no. 125, de politie bevoegd verklarende haar ter voorkoming van ongelukken en ter regeling van het verkeer op openbare wegen en plaatsen gegeven bevelen en aanwijzingen zoo noodig met geweld te doen gehoorzamen; de naleving van dit voorschrift is mede gewaarborgd door art. 216 W.v.S. [1])

Omtrent de rechtspraak kan het volgende worden aangeteekend. Overeenkomstig een sinds vele jaren gevestigde jurisprudentie heeft de wetgever niet enkel willen strafbaar stellen het belemmeren of in gevaar brengen van de vrijheid of de veiligheid van het verkeer, dat juist ten tijde en terplaatse aanwezig is, maar ook zoodanig rijden, hetwelk, alle omstandigheden in aanmerking genomen, door de wijze waarop of de snelheid, waarmede het geschiedt, het verkeer op den weg onvrij of onveilig maakt hetgeen ook kan geschieden daar, waar verkeer geregeld plaats heeft, al bevinden

---

1) Ten overvloede bedreigt art. 511 W.v.S. nog met straf niet-opvolging van de bevelen en aanwijzingen door de politie gegeven ter voorkoming van ongelukken en ter vermijding van stremming van het verkeer langs den openbaren weg bij gelegenheid van feesten, optochten e.d. Het is duidelijk, dat deze bepaling, welke men blijkbaar verzuimd heeft in te trekken bij de vaststelling van de ordonnantie in S. 1918 no. 125 naast de bepaling van die ordonnantie volstrekt overbodig is.

zich precies op het oogenblik dat, en juist ter plaatse, waar het bedoeld rijden plaats vindt, geen andere weggebruikers (verg. de onder no's 1 en 2 vermelde arresten).

Een gedraging van een weggebruiker, welke in het algemeen geschikt is om het verkeer onvrij of onveilig te maken, valt derhalve onder de werking van deze bepaling, ook al is in concreto het verkeer niet onvrij of onveilig gemaakt [1]).

Met betrekking tot de wijze waarop door de verkeerspolitie het stopteeken moet worden gegeven en de verplichting van het publiek om aan een vordering tot stilhouden te voldoen, kan het volgende worden opgemerkt.

Het opsteken van de hand is reeds in 1914 door den H.R. erkend als een duidelijke uiting van dengene, die dat gebaar maakt, dat hij vordert, dat naderende weggebruikers zullen stilhouden; zie Jur. ad art. 52 W.V.O. onder no. 1. Dit teeken is thans zoo zeer algemeen geworden, dat twijfel omtrent zijn beteekenis uitgesloten mag worden geacht.

Een andere vraag is echter of dit teeken collectief (tot een aantal weggebruikers tegelijk) dan wel individueel (tot elken weggebruiker in het bijzonder) moet worden gegeven. De Haagsche kantonrechter besliste bij zijn onder no. 39 opgenomen vonnis terecht dat het opsteken van de hand door een verkeerspolitieagent als een voor alle weggebruikers bindende vordering tot stilhouden moet worden aangemerkt; een andere beslissing zou de taak van de verkeerspolitie tot een onmogelijke maken. Het vonnis is echter vernietigd klaarblijkelijk, omdat de rechtbank niet bewezen achtte, dat aan verdachte bevel tot stilhouden was gegeven, en zij een individueel bevel voor iederen weggebruiker noodig oordeelde, een uitspraak, welke zoo zeer tegen alle realiteit ingaat, dat navolging wel niet behoeft te worden gevreesd. Van een andere opvatting getuigen althans de onder de nos. 40 en 41 vermelde vonnissen.

Omtrent de „wijze van rijden" kan nog het volgende worden aangeteekend. Het begrip wordt door den H.R. in ruimen zin geinterpreteerd; daaronder valt naar zijn oordeel blijkens het onder no. 36 vermelde arrest niet alleen de „eigenlijke daad van het rijden", doch ook de „gesteldheid van het motorrijtuig of rijwiel".

Deze opvatting is afdoende gemotiveerd door het beroep op de bedoeling van den wetgever om aan te sluiten bij de bepalingen van de Engelsche Motorcar Act van 1903, welke op dit punt uitvoeriger is („If any person drives a motor car recklessly or neglicently, or at a speed, or in a manner which is dangerous tot the public, having regard to all circumstances" etc.). Bovendien vindt zij nog verderen steun in de volgende passage uit de M. v.A. II (wet 1905, ad art. 13):

„Daar het artikel ten opzichte van de oorzaken der onvrijheid of onveiligheid niets uitzondert, zal ondeugdelijkheid of onklaarheid van het motorrijtuig er in begrepen zijn.

---

1) Anders prof. Mr. W.P.J. Pompe (noot onder H.R. 3 Nov. 1930, N.J. 1931 blz 420, vermeld bij art. 4 W.V.V. onder no. 8), die de niet in achtneming van bepaalde verkeersregels slechts beschouwt als een aanwijzing, dat belemmeren of bedreigen van vrijheid of veiligheid van het verkeer al dan niet uitgesloten is, welke aanwijzing steeds voor bewijs van het tegendeel zou wijken.

Deze interpretatie lijkt derhalve voor bestrijding niet vatbaar [1]).

In de rechtspraak doet zich echter een merkwaardige inconsequentie voor. Waar het betreft de *eigenlijke daad van het rijden,* derhalve waar het aankomt op de eigenlijke regels van het verkeer, wordt de opvatting gehuldigd dat niet-inachtneming van die regels in abstracto steeds de vrijheid of de veiligheid van het verkeer belemmert of in gevaar brengt, ongeacht of in concreto de vrijheid of de veiligheid inderdaad is belemmerd of in gevaar gebracht (verg. de rechterlijke uitspraken vermeld onder de nos. 1 — 4, 11, 15 — 21, 24). Waar het evenwel geldt de *wijze van rijden in ruimeren zin* — zooals het rijden in staat van dronkenschap, met verblindende verlichting, met openstaand portier, met vasthouden aan een ander voertuig, met een uitstekend voorwerp op de treeplank, met medevoering van een paard aan den halster — wordt de eisch gesteld, dat het verkeer daardoor in feite moet zijn belemmerd of in gevaar gebracht. (verg. de rechterlijke uitspraken vermeld onder de nos. 26 — 28, 33, 35 — 37; in anderen zin die vermeld onder de nos. 30 en 32). Een goede grond voor deze (onbewuste?) onderscheiding lijkt niet aan te geven.

Jurisprudentie. 1. In hoofdzaak wordt daarover geklaagd, dat de rb. de vraag, of in art. 15 (thans 22; 2 lid 1 W.V.O.) der wet wordt beoogd belemmering en ingevaarbrenging van een ten tijde en ter plaatse bestaand verkeer en in art. 9 M.R.R. (1905, thans 23 M.R.R.; 12 lid 1 W.V.V.) een eisch van de veiligheid van zoodanig verkeer, of wel wordt bedoeld een verkeer, hetwelk aldaar zoude kunnen aanwezig zijn en met het oog op de plaatselijke gesteldheid in ieder geval de bewezen snelheid te groot deed zijn en het geven van signalen vorderde, ten onrechte in laatstgemelden zin heeft beantwoord.

Naar men mag aannemen, heeft de wetgever, blijkens hetgeen in de M.v.T. op het in 1903 ingediend nieuwe ontwerp van wet met betrekking tot art. 13, thans 15, behoudens eenige in deze niet van belang zijnde wijzigingen, wordt gezegd, zich aan de Engelsche regeling, voorkomende in de Motor Car Act van 1903- 3 Wdw. VII Ch. 36 Sect. I Subs. 1 op dit punt willen aansluiten, en, heeft minder uitvoerig zich uitdrukkende, het oog gehad op het verkeer, „which actually is at the time, or which might reasonably be expected to be, on the highway", zooals het t.a.p. luidt.

Bij het vaststellen der bepaling, wier woorden met deze bedoeling in overeenstemming zijn, heeft men alzoo niet enkel willen strafbaar stellen het belemmeren of in gevaar brengen van de vrijheid of de veiligheid van verkeer, dat juist ten tijde en ter plaatse aanwezig is, maar ook zoodanig rijden, hetwelk, alle omstandigheden in aanmerking genomen, door de wijze waarop of de snelheid, waarmede het geschiedt, het verkeer op den weg onvrij of onveilig maakt, hetgeen ook kan geschieden daar, waar verkeer geregeld plaats heeft, al bevinden zich precies op het oogenblik, dat, en juist ter plaatse, waar het bedoeld rijden plaats vindt, geen andere voertuigen.

---

1) Evenzoo Mr. E. van Bolhuis, Enkele aanteekeningen betreffende de jurisprudentie van den H.R. met betrekking tot art. 22 sub a M.R.W., Tijdschr. voor strafrecht XL blz. 415 e.v.; verg. ook het onderschrift van prof. Mr. B. M. Taverne onder het onder no. 36 vermelde arrest.

De rb. heeft mitsdien, door aan de plaatselijke gesteldheid een overwegenden invloed op haar beslissing toe te kennen, de in het middel aangehaalde artikelen niet geschonden". H.R. 13 Mei 1907, W. 8548. In gelijken zin: H.R. 30 Sept. 1907, W. 8589; 25 Nov. 1907, W. 8624; 7 Febr. 1927 (zie hieronder no. 2).

2. Art. 15 M.R.W. stelt ook strafbaar zoodanig rijden, hetwelk, alle omstandigheden in aanmerking genomen, onder meer door de wijze, waarop het geschiedt, het verkeer op den weg onveilig maakt, hetgeen ook kan geschieden daar, waar verkeer geregeld plaats vindt, al bevinden zich precies op het oogenblik dat en juist ter plaatse waar het bedoelde rijden plaats vindt, geen andere voertuigen of personen.

Hiertegen doet niet af, dat volgens de artt. 4a en b en 13 onder 1 M.R.R. (1918, thans 4 en 23; 13 lid 1 en 12 lid 1 W.V.V.) men alleen strafbaar zou zijn, wanneer door het achterwege laten van teeken of signaal de veiligheid van het verkeer in het gedrang komt, vermits door die bepalingen geen afbreuk kan worden gedaan aan hetgeen bij het wetsartikel is vastgesteld. H.R. 7 Febr. 1927, N.J. blz. 351.

3. De rb. heeft in het bewezen verklaarde rijden met een motorrijtuig met een snelheid van ongeveer 60 km. per uur en zonder dat de bestuurder geluidsignalen geeft, over een rijweg van 4 m. breedte, waarover een druk verkeer is en waarop verschillende zijwegen uitkomen, vanwaar het uitzicht op dien rijweg niet vrij is, terecht gezien het in gevaar brengen van de veiligheid van het verkeer op dien weg. H.R. Febr. 1922, N.J. blz. 462.

4. Door de telastelegging van omstreeks 9.20 uur v.m. met een snelheid van ongeveer 50 km. per uur met een vierwielig motorrijtuig te hebben gereden over den Scheveningschen weg te 's-Gravenhage op plaatsen, waar verscheidene andere wegen op dien weg uitkomen zijn voldoende feiten gesteld, welke tot de slotsom kunnen leiden, dat de veiligheid van het verkeer in gevaar is gebracht. H.R. 8 Maart 1926, N.J. blz. 361.

5. Aan verdachte is niet slechts ten laste gelegd en te zijnen aanzien is niet slechts bewezen verklaard, dat de aanhangwagen is omgeslagen doordien hij met te groote snelheid reed, doch mede, dat verdachte, toen hij in een zich in de Dorpstraat bevindenden bocht een van de tegenovergestelde richting komend voertuig opmerkte, met de genoemde snelheid een zwenking naar rechts heeft gemaakt. Op grond hiervan heeft de rb. kunnen bewezen verklaren, dat verdachte — behalve met zoodanige snelheid — ook op zoodanige wijze heeft gereden, dat daardoor de vrijheid en de veiligheid van het verkeer werden belemmerd en in gevaar gebracht. H.R. 28 Apr. 1930, N.J. blz. 937.

6. Ten rechte stelt het middel, dat het telastegelegde — t.w. het op het rijwielpad hebben gereden met een in verband met de veiligheid van het verkeer te groote snelheid en tegen een voetganger, door welke snelheid en wijze van rijden verdachte de vrijheid en veiligheid van het verkeer heeft belemmerd en in gevaar gebracht — is bewezen verklaard, terwijl de inhoud der bewijsmiddelen lijnrecht in strijd zou zijn met het in de dagv. gestelde. Uit de bewijsstukken blijkt, dat requirant op het rijwielpad reed. In de dagv. is de snelheid en wijze van rijden wel degelijk aangeduid. (De P.-G.: De

snelheid behoeft niet in de aanklacht te staan). H.R. 12 Jan. 1931, N.J. blz. 284.

7. Uit bewezen verklaring, dat verdachte met een door hem bestuurd vierwielig motorrijtuig in de bebouwde kom der gemeente reed met eene snelheid van ten minste 75 km. per uur, dat hij voor geen enkele zijstraat eenig signaal gaf en dat verschillende wielrijders haastig van hun rijwiel afsprongen en tegen de boomenrij aankropen, kon de rechter het voor de hand liggend oorzakelijk verband leggen, dat de bedoelde wielrijders aldus handelden wegens de wijze waarop en de snelheid waarmede de requirant reed, en daaruit dan tevens de slotsom trekken, dat daardoor de veiligheid van het verkeer op dien weg werd in gevaar gebracht.

Een getuige kan, in verband met zijne ervaring, op grond van rechtstreeksche waarneming verklaren dat met eene snelheid van niet minder dan 75 km. per uur wordt gereden. H.R. 24 Febr. 1930, N.J. blz. 535.

8. Uit de bewijsmiddelen kan de rb. afleiden, dat requirant op de door hem gevolgde route met zoodanige snelheid heeft gereden, dat de veiligheid van het verkeer op die wegen in gevaar werd gebracht. Uit de getuigenverklaringen was komen vast te staan, dat requirant op drukke verkeerswegen, waarop zijwegen uitkwamen met razende (dolle) vaart had gereden. H.R. 11 Mei 1931, N.J. blz. 1475.

9. De veiligheid van het verkeer eischt dat de bestuurder van een automobiel rijdende op een smallen weg, bij het tegenkomen van koeien zich rekenschap geeft van de mogelijkheid dat deze dieren schrikken en plotseling van richting veranderen; de bestuurder hoort daarom in zulk een geval zijn vaart in zoodanige mate te minderen dat hij onmiddellijk bij het voorbijgaan dier koeien zijn automobiel tot stilstand kan brengen.

Bovendien eischt de veiligheid van het verkeer, dat hij bij het bepalen van de snelheid, waarmee hij veilig de koeien had kunnen voorbijrijden, rekening hield met het feit dat de bestrating tengevolge van het mistige weer vochtig was en dat derhalve grooter gevaar bestond voor slippen. Rb. Amsterdam 12 Oct. 1920, N.J. 1921 blz. 154.

10. De veiligheid van het verkeer wordt in gevaar gebracht door het doorrijden waar een volksoploop — zij het een verbodene — is ontstaan, hoewel voor dit doorrijden geen voldoende ruimte aanwezig is, tengevolge waarvan een rijwiel, waarmede iemand zich op den weg bevindt, wordt aangereden. H.R. 8 Nov. 1929, N.J. blz. 1340.

11. Veroordeeling op grond van dit art. Het niet geven van een teeken, toen verdachte voornemens was van richting te veranderen, beschouwd als een omstandigheid, waardoor de vrijheid of de veiligheid van het verkeer werd in gevaar gebracht. H.R. 24 Oct. 1927, N.J. blz. 1517.

12. Waar is telastegelegd het niet zoo langzaam rijden met het motorrijtuig, dat bij den tol komende (alwaar de tolgaarder toen den tolboom sloot), dit gemakkelijk tot stilstand kon worden gebracht en zulks alleen geschieden kon door bijzonder sterk remmen, faalt het verweer, dat dit art. als niet betreffende de wijze van remmen, niet toepasselijk zou zijn. Ktg. Schiedam 8 Apr. 1929, N.J. 1930 blz. 129. Zie omtrent „tolbestorming" H.R. 4 Jan. 1932, N.J. blz. 868 met noot W.P.

13. De rb. kon de gevolgtrekking, dat requirant meer aandacht schonk aan een naast hem gezeten vrouw dan aan het verkeer, maken uit het door de bewijsmiddelen vaststaande feit, dat requirant een naast hem gezeten dame omarmde, plotseling het trottoir opreed en er weer afreed. H.R. 27 Jan. 1930, N.J. blz. 290.

14. Onder rijden van een motorrijtuig moet ook worden verstaan de voortbeweging tijdens het slippen. Hof Amsterdam 9 Oct. 1931, N.J. blz. 1641.

15. Het spreekt van zelf en volgt rechtstreeks uit de bepaling van art. 22 aanhef en sub a M.R.W., dat de bestuurder van een automobiel, die in een stad met druk verkeer uit een zijstraat een hoofdstraat wil inrijden, daarbij de uiterste voorzichtigheid moet in acht nemen en door duidelijk kenbare signalen de bestuurders van voertuigen in de hoofdstraat moet waarschuwen en daarbij zoo langzaam rijden, dat hij met het oog op de van rechts komende auto's dadelijk kan stoppen.

Hieraan doet niets, af, dat de bestuurder van een voertuig voor een anderen bestuurder, die van rechts komt, den doorgang moet vrij laten, en deze regel zeker niet den bestuurder van een auto, die uit een zijstraat een hoofdstraat komt inrijden, een vrijbrief geeft om zonder met het verkeer in die hoofdstraat rekening te houden en zonder bovenomschreven omzichtigheid in acht te nemen, die hoofdstraat in te slaan, terwijl die regel evenmin voor de bestuurders van auto's die in de hoofdstraat rijden, de verplichting medebrengt voor iedere zijstraat te stoppen in afwachting of er mogelijk een voertuig plotseling uit die zijstraat zal komen, welke verplichting slechts dan op hem rust, indien hem de nadering daarvan op eenigerlei voor hem waarneembare wijze is te kennen gegeven. Hof 's Gravenhage (burg. kamer) 24 Jan. 1929, N.J. blz. 1051.

16. In het niet voldoende acht geven op het verkeer op een druk bereden verkeersweg, terwijl men als bestuurder van een motorrijtuig op dien weg komt van uit een niet voor het openbaar verkeer openstaanden weg, is door de rb. terecht gezien een wijze van rijden, waardoor de vrijheid en de veiligheid van het verkeer wordt belemmerd en in gevaar gebracht. Derhalve kan het middel, stellende, dat het uitzicht op den verkeersweg niet vrij was, dat requirant signalen heeft gegeven en dat de aangeredene niet de rechterzijde maar het midden van den weg hield, niet tot cassatie leiden. H.R. 3 Nov. 1930, N.J. 1931 blz. 420.

17. De bestuurder van een automobiel mag, wanneer hij zich van een niet voor het openbaar verkeer openstaanden rijweg wil begeven op een openbaren rijweg, waarop hij geen uitzicht heeft, zulks niet doen dan na zich ervan te hebben overtuigd, dat de openbare weg vrij is, zulks te eer, wanneer hij voornemens is naar links af te slaan, wijl hij dan, alvorens dat te kunnen doen, het eventueel van links komende verkeer moet kruisen, zoodat hij dezen voorzorgsmaatregel niet nemende, rijdt op een wijze, waardoor de vrijheid en de veiligheid van het verkeer worden in gevaar gebracht en hij dus aansprakelijk is voor dan aan zijn schuld te wijten veroorzaakte schade. Hof Amsterdam 8 Mei 1931 (burg. kamer), N.J. blz. 1095.

18. Door te vermelden, dat de verdachte de linkerzijde van het Schrans bereed op of nabij de plaats waar de Huizumerlaan zich met de Schrans

vereenigt, geeft de dagvaarding voldoende duidelijk aan dat de Huizumerlaan is gelegen aan de door hem bereden linkerzijde van de Schrans, zoodat verdachte die laan aan zijn linkerhand had.

De in art. 5 lid 1 M.R.R. (art. 4 lid 1 W.V.V.) aan anderen opgelegde verplichting ontheft den van rechts komenden bestuurder niet van den plicht om zijnerzijds rekening te houden met mogelijk van links komend verkeer, dat — zooals mag worden afgeleid uit de bepaling van art. 73 lid 2 van genoemd reglement — zelfs niet altijd in staat kan worden geacht den in het eerste lid van art. 5 gestelden regel na te leven. De vrijheid en de veiligheid van het verkeer worden dan ook zeer zeker belemmerd en in gevaar gebracht, wanneer een bestuurder van een motorrijtuig, juist ter plaatse waar een weg A. op den door hem bereden weg B. uitkomt en terwijl het uitzicht op het verkeer op dien weg A. voor hem niet vrij was, het linkergedeelte van den weg B. gaat berijden, al geschiedde dit dan ook bij het inhalen van andere motorrijtuigen daar immers voor het uit den weg A. komend verkeer een van rechts komend motorrijtuig op het linkergedeelte van den weg B. niet te verwachten was. H.R. 22 Juni 1931, N.J. blz. 1294.

19. Het hof heeft het karakter van het normale stadsverkeer slechts in zijn onderzoek betrokken, voorzooverre de eigenaardigheden daarvan voor den bestuurder van een motorrijtuig een belemmering zouden kunnen opleveren om aan het uit de zijstraten aan zijn rechterhand naderend verkeer in verband met zijn snelheid zijn aandacht volledig te schenken.

Van een algemeen begrip „normaal verkeer" is het hof niet uitgegaan, doch het heeft op verklaring van den deskundige aangenomen, dat het normale karakter van den betrokken weg is dat van een vrij drukken verkeersweg.

De stelling, dat het uitzicht van een hoofdverkeersweg op een zijstraat in het algemeen vrij is, zoodat van bijzondere omstandigheden, die het uitzicht belemmeren, moet blijken om het tegengestelde aan te nemen, is in haar algemeenheid onjuist. H.R. 2 Nov. 1931, N.J. 1932 blz. 1240.

20. In de telastelegging dat bekl. als bestuurder van een automobiel daarmee hoogst roekeloos en onvoorzichtig heeft gereden en dientengevolge een voor hem uitrijdend automobiel hetwelk den rechterkant van den weg hield heeft aangereden, ligt vanzelf opgesloten, dat hij met zijn motorrijtuig op zoodanige wijze en met zoodanige snelheid heeft gereden, dat de veiligheid van het verkeer in gevaar gebracht werd. H.R. 12 Juni 1922, N.J. blz. 913.

21. De telastelegging sluit voldoende in hetgeen voor de strafbaarheid van het telastegelegde beslissend is, nl. dat, toen verdachte aan het passeeren van het voor hem uitrijdend motorrijtuig begin van uitvoering gaf, het verkeer zulks niet toeliet.

Nu de thans geldende M.R.W. voor den verdachte geen gunstiger bepalingen inhoudt, heeft de rb. terecht toegepast de M.R.W., gelijk die gold op het tijdstip van het begaan van het feit. H.R. 11 Juni 1928, N.J. blz. 1435.

22. Het bewezenverklaarde is niet strafbaar en valt met name niet onder art. 22 M.R.W.

Immers uit de als bewezen aangenomen feiten blijkt niet, of verdachte, die het motorrijtuig bestuurde den wielrijder aan zijn rechter- of aan zijn

linkerhand had. Zulks was evenwel noodzakelijk nu omtrent de wijze van rijden niets anders is bewezen dan dat verdachte ter plaatse niet voldoende zijn snelheid heeft verminderd en zoodoende den wielrijder, die te kennen gaf recht door te rijden, heeft aangereden. Het is toch niet in te zien, meer bepaald met het oog op art. 5 M.R.R. (4 lid 1 W.V.V.), dat verdachte op een voor de veiligheid van het verkeer gevaarlijke wijze den weg bereed, indien hij den wielrijder links van zich had. Ontslag van rechtsvervolging. H.R. 20 Oct. 1930, N.J. blz. 1629.

23. In de telastegelegde en bewezenverklaarde omstandigheid, dat requirant tegen de vrachtautomobiel is aangereden, hoewel deze, bij het tegenkomen van het door verdachte bestuurde motorrijtuig, voldoende naar rechts had uitgehaald, ligt duidelijk opgesloten, dat de door verdachte inachtgenomen voorzichtigheid inderdaad onvoldoende is geweest; welke gevolgtrekking niet wordt te niet gedaan door de bijvoeging, dat er voor verdachte voldoende ruimte was om bij het toepassen van wat grooter voorzichtigheid zonder kans op ongelukken te passeeren. H.R. 11 Nov. 1929, N.J. 1930 blz. 74.

24. Als verkeersregel ter bevordering van het veilig verkeer op den weg wordt algemeen aangenomen, dat, wanneer twee voertuigen in tegenovergestelde richting denzelfden weg berijden en zij zich ongeveer tegelijkertijd bij eenzelfde hindernis bevinden, terwijl er voor gelijktijdig passeeren niet voldoende ruimte is, het voertuig, dat de versperring in zijn verkeersbaan heeft, verplicht is het andere voertuig den voorrang te geven T.a.v. verd., die zich niet aan dien regel hield, aangenomen, dat hij als bestuurder van een motorrijtuig over een weg reed op zoodanige wijze, dat de vrijheid en veiligheid van verkeer op dien weg werd belemmerd en in gevaar gebracht Krijgsraad voor de Landmacht 21 Juli 1931, N.J. 1932 blz 1303.

25. (Gereq. heeft met zijn auto, terwijl een andere auto hem zou inhalen en passeeren, eenige malen zijn snelheid zoodanig opgevoerd dat de andere auto hem telkens niet passeeren kon en is, zoodra die auto zich weer achter de zijne bevond, langzamer gaan rijden, waardoor hij deze dwong achter hem te blijven).

Ten onrechte heeft de rb. beslist, dat het bewezene niet zou opleveren het belemmeren van de vrijheid van verkeer. Bij de overweging, dat uit de dagv. niet blijkt, dat er voor dien anderen bestuurder geen eigen vrije baan was op de weghelft, welke deze bereed, wordt door de rb. niet voldoende gewicht gehecht aan het wel telastegelegde en bewezen verklaarde feit, dat verd. door zijn nader omschreven handelingen dien anderen bestuurder dwong achter hem te blijven, terwijl zij, bij haar overweging, dat de andere bestuurder den verd. had kunnen voorbijrijden, indien hij maar hard genoeg had gereden, doch dat hij daarvan omdat het hem te hard ging heeft afgezien, voorbij ziet, dat verd. na het passeeren te hebben doen mislukken telkens langzamer is gaan rijden.

Een dergelijk voor andere weggebruikers zeer hinderlijk optreden is door den kantonr. terecht beschouwd als te vallen onder art. 22 aanhef en sub a M.R.W. H.R. 17 Oct. 1932, N.J. blz. 1525.

26. Het bewezen feit, dat de bestuurder van een rijwiel daarmede heeft gereden en zich toen heeft vastgehouden aan een gedeelte van den last van een ter plaatse rijdend motorrijtuig, brengt niet noodzakelijk mede, dat de veiligheid van het verkeer is in gevaar gebracht. Ontslag van rechtsvervolging. Rb. Amsterdam 28 Dec. 1928, W. 11951.

27. Op bewezenverklaring dat verdachte in de gemeente Haarlem in den nacht van 21 op 22 Oct. 1928 omstreeks 12¼ uur als bestuurder van een vierwielig motorrijtuig daarmede heeft gereden over den voor het openbaar verkeer openstaanden rijweg, de Amsterdamsche Vaart, op zoodanige wijze, dat de veiligheid van het verkeer op dien weg werd ingevaar gebracht — verdachte toch reed alstoen als bestuurder van een vierwielig motorrijtuig over genoemden weg vanuit de richting Haarlem in de richting Halfweg plotseling met zijn motorrijtuig van de rechterzijde van opgemelden weg en wel recht op een vanuit zijne tegenovergestelde richting komend motorrijtuig af, wat tengevolge had, dat er eene aanrijding ontstond tusschen dit motorrijtuig en verdachtes motorrijtuig, en tentijde en ter plaatse voormeld als bestuurder van opgemeld motorrijtuig heeft gereden, terwijl hij verkeerde onder zoodanigen invloed van het gebruik van alcoholhoudenden drank, dat hij niet in staat moest worden geacht het motorrijtuig naar behooren te besturen — veroordeeling op grond zoowel van art. 22 aanhef en sub a als van artikel 22 aanhef en sub b M.R.W. Ten onrechte is artikel 55 W. v. S. (63 Ind. W. v. S.) niet aangehaald in het vonnis van den rb. H.R. 11 Nov. 1929, N.J. 1930 blz. 90.

28. Het als bestuurder met een motorrijtuig over een weg rijden door iemand, die in staat van dronkenschap verkeert, levert zonder meer niet op het daarmede rijden op zoodanige wijze, dat de vrijheid of de veiligheid van het verkeer worden belemmerd of in gevaar gebracht. H.R. 11 Apr. 1927, N.J. blz. 585.

29. Verdachte heeft den 11den Sept. 1927 te 9½ uur ongeveer in den namiddag in de gemeente Anloo, terwijl hij verkeerde in staat van dronkenschap, een handeling verricht, waarbij tot voorkoming van gevaar voor leven van derden bijzondere omzichtigheid werd vereischt, bestaande in het als bestuurder over den voor het openbaar verkeer openstaanden rijweg van Annen naar Spijkedoor rijden met een tweewielig motorrijtuig, op de duozitting waarvan een ander persoon gezeten was, zulks met een groote snelheid (terwijl het motorrijtuig voorzien was van een lantaarn), terwijl geen helder wit licht van dat motorrijtuig voorwaarts werd uitgestraald zijnde hij dan ook met dat motorrijtuig aangereden tegen een boom, opleverende de strafbare feiten van art. 426 W. v. S. (492 Ind. W. v. S.) en 15 M.R.W.

Veroordeeling op grond van de zwaarste strafbepaling. Toepassing van de oude wet als voor den verdachte gunstiger. Ktg. Assen 16 Dec. 1927, N.J. 1928 blz. 138.

30. In het algemeen wordt de vrijheid en de veiligheid van het verkeer op den weg belemmerd en in gevaar gebracht doordat bij het rijden op een tweewielig rijwiel op of bij dat rijwiel voorwerpen worden medegenomen, die in de breedte of in de lengte op den weg meer ruimte innemen dan enkel het rijwiel en zijn berijder doet.

Dit is zeer zeker het geval, wanneer het medegenomene is een paard, dat aan halster en touw door den berijder van het tweewielig rijwiel achter zich aan wordt medegevoerd.

Het ingevaar brengen en belemmeren van de veiligheid van het verkeer vloeit uit deze handeling zelf voort. Hof Arnhem 14 Jan. 1915, N.J. blz. 612.

31. Art. 15 M.R.W. betreft alleen de wijze van rijden zelve, terwijl terzake niet afdoet of de rijder daarbij aan een halster en touw een paard geleidt. Concl. Adv. Gen. Mr. Besier bij arr. H.R. van 23 Nov. 1914, N.J. 1915 blz. 280.

32. Het berijden van een rijwiel en daarbij een paard in draf aan de hand geleiden is te beschouwen als eene bijzondere wijze van rijden en zelfs als eene voor de veiligheid van het verkeer zeer gevaarlijke, daar toch elke onverwachte beweging van het paard den berijder van het rijwiel het bestuur daarover kan doen verliezen en zijn rijwiel met de op den weg aanwezige personen in botsing kan brengen.

(Anders kantonr., die overeenkomstig de hiervoor vermelde conclusie van Mr. Besier, besliste, dat de omstandigheid, dat een paard door den bestuurder aan een teugel wordt geleid, ter zake niet afdoet). Rb. Arnhem 20 Juli 1915, N.J. 1916 blz. 650.

33. Dit artikel betreft niet alleen de wijze van rijden zelve, maar zoowel de wijze waarop de rijder zich zelf op het rijwiel voorbeweegt als alles wat hij te dier gelegenheid doet of met zich voert.

Waar dit artikel slechts dan toepasselijk is wanneer door de wijze van rijden de vrijheid of de veiligheid van het verkeer wordt belemmerd of in gevaar gebracht, is voor de toepassing dezer bepaling noodig, dat blijke van omstandigheden, die zoodanige belemmering of gevaar opleveren.

Het door een bestuurder van een rijwiel aan de hand geleiden van een paard op den openbaren weg doet niet steeds bedoelde belemmering of gevaar ontstaan, doch zulks hangt af van de bijzondere omstandigheden van het geval (b.v. breedte van den weg, aard van het verkeer, wijze van bevestiging, snelheid). Rb. 's Gravenhage 5 Oct. 1916, N.J. 1917 blz. 412.

34. Bekl. heeft met zijn 4-wielig motorrijtuig op zoodanige wijze gereden, dat daardoor de vrijheid en de veiligheid van het verkeer zijn belemmerd en in gevaar gebracht, daar hij, terwijl het duister was, met zoo slechte verlichting reed, dat hij niet goed voor zich uit kon zien, waardoor hij slingerend reed, op het rijwielpad kwam en de daar loopende personen niet zag voor hij hen aanreed, zulks op een weg waar toen publiek verwacht kon worden. Ktg. Assen 23 Apr. 1920, W. 10692.

35. Het rijden over een weg met een rijwiel, voorzien van een dusdanig verblindende verlichting, dat de bestuurder van een tegenkomend motorrijtuig, wordt verblind kan onder omstandigheden de vrijheid of de veiligheid van het verkeer belemmeren of in gevaar brengen. De bewezen verklaring houdt echter omstandigheden, waaruit zou volgen, dat zulks ook hier het geval is geweest, niet in, zoodat van toepassing van art. 22 M.R.W. geen sprake kan zijn. H.R. 29 Oct. 1928, N.J. 1929 blz. 169.

36. Het voorschrift van dit artikel is in zeer algemeene bewoordingen vervat. Nu de wetgever zich bij de ruime bepaling van de Engelsche Motorcar

Act van 1903 wilde aansluiten, is het niet aannemelijk, dat de woorden „de wijze van rijden" alleen de enkele daad van het rijden zouden betreffen. Veeleer moet aan deze woorden een ruimere beteekenis worden gegeven, zoodat daarbij ook in aanmerking komt de gesteldheid van het motorrijtuig of rijwiel, waarmede wordt gereden, indien deze omstandigheid dat rijden maakt tot een gevaar voor de vrijheid of de veiligheid van het verkeer. Terecht derhalve heeft de rb. art. 22 op het bewezen verklaarde (rijden met een rijwiel over een weg, alwaar meerder verkeer was van motorrijtuigen en rijwielen, terwijl het rijwiel was voorzien van een electrische lantaarn, die voorwaarts een sterk verbindend licht uitstraalde en welke lantaarn in eenigszins opwaartsche richting was gesteld, zoodat het licht eenige hem tegemoetkomende over dien weg rijdende bestuurders van rijwielen zoodanig heeft verblind, dat deze rijwielbestuurders gedurende eenigen tijd niet in staat waren het voor hen liggende weggedeelte voldoende waar te nemen) toepasselijk geacht. (Anders Concl. Adv. Gen. de verblindende verlichting maakt uit een omstandigheid, waaronder het rijden plaats vindt, wel te onderscheiden van rijden op een bepaalde wijze). H.R. 23 Juni 1930, N.J. blz. 1662. In denzelfden zin het bij art. 9 W.V.O. vermelde vonnis.

37. Nu de dagv. omtrent het belemmeren en in gevaar brengen van de vrijheid en de veiligheid van het verkeer op den bedoelden openbaren weg geen andere feitelijke gegevens bevat, dan dat aan de rechterzijde van het motorrijtuig een rijwiel was bevestigd, dat ongeveer 28 cm. buiten het meest uitstekend gedeelte van het motorrijtuig uitstak, had op het telastegelegde het verbod van art. 22 onder a M.R.W. niet zonder meer van toepassing mogen worden geacht. Bij de overweging omtrent de strafbaarheid van den verdachte heeft de rechter nog allerlei omstandigheden in aanmerking genomen, zooals het rijden vlak langs het trottoir in een nauwe straat, doch daarvan is niets gesteld, zoodat daaraan niet het vereischte gewicht kan worden gehecht. Vernietiging van het vonnis. (Anders de Proc. Gen, die van meening was, dat onder alle omstandigheden door het gepleegde feit de vrijheid en de veiligheid van het verkeer wordt belemmerd of in gevaar gebracht). H.R. 10 Nov. 1930, N.J. 1931 blz. 187.

38. De verkeersregeling, dat men aan een verkeersagent op een kruispunt door een teeken aanduidt, in welke richting men wil rijden, steunt niet op een wettelijk voorschrift, doch is een regeling door de (i.c. Haagsche) politie ontworpen en ingevoerd, welke feitelijk haar sanctie ontleent aan de instemming van het publiek, blijkende uit de algemeene medewerking van het publiek.

Door het niet in acht nemen van deze verkeersregeling kon gevaar ontstaan voor de veiligheid van het verkeer. In casu heeft bekl. die veiligheid ook in gevaar gebracht, doordat hij per rijwiel den weg dwars overstak op een oogenblik, dat op dien weg door den daar gestationneerden verkeersagent het verkeer was vrij gegeven. H.M.G. 21 Nov. 1922, N.J. 1923 blz. 24.

39. Verdachte was gedagvaard ter zake: dat hij heeft gereden met een door hem bestuurd rijwiel op de openbare straat, de Koningskade, en toen, nadat de agent van politie, W. van Leijden, te Den Haag, hem in het belang

der openbare orde en veiligheid door het opstoken van één zijner armen had bevolen om te stoppen, niet onmiddellijk aan dat bevel heeft voldaan.

Verdachte had als verweer aangevoerd, dat hem geen bevel tot stoppen was gegeven door den getuige van Leijden, en de omstandigheid dat rijverkeer in dezelfde richting gaande als hij, verdachte, tot stilstand was gebracht, voor hem geen aanleiding was om óók zijn rijwiel tot stilstand te brengen, wijl hem persoonlijk een teeken tot stilhouden had moeten worden gegeven, en hij derhalve aan het plegen van het feit geen schuld heeft.

Ook al is juist dat den verdachte niet persoonlijk een bevel is gegeven om zijn rijwiel te doen stilhouden, wat vrijwel is gebleken vaststaande te zijn, dit dezen niet kan baten, nu is gebleken dat rijverkeer, gaande in dezelfde richting als hij, verdachte, op een daartoe door getuige van Leijden gegeven bevel tot stilstand was gebracht, welk stilstaand verkeer voor den verdachte aanleiding had behooren te zijn, zich daarbij aan te sluiten ;

dat toch een bevel, waarvan hier sprake is, als een collectief gegeven bevel is op te vatten, en dit inderdaad te 's-Gravenhage, waar het onderwerpelijke feit gepleegd is, steeds algemeen ook als zoodanig wordt begrepen, welk bevel dus evenzeer den verdachte gold. Ktg. 's-Gravenhage 8 Dec. 1927, W. 11787.

Dit vonnis is vernietigd bij vonnis rb. 's-Gravenhage van 26 Jan. 1928, waarbij de verdachte is vrijgesproken, op de enkele overweging, dat het te laste gelegde niet bewezen is.

40. Verdachte had te Rotterdam over den openbaren rijweg der Coolsingel, als bestuurder van een 2-wielig rijwiel daarmede rijdende, niet op het daartoe strekkend, in het belang van de veiligheid van het verkeer ter plaatse gegeven teeken van den met de regeling van het verkeer aldaar belasten agent van politie, dat rijwiel doen stilhouden.

Verdachte behoort van alle rechtsvervolging te worden ontslagen, omdat hij niet strafbaar is bij gemis aan schuld, immers zonder méér, een vóór verdachte zich bevindend stopteeken (bord met het opschrift „stop") mag worden opgevat als enkel te beteekenen een stopverbod om rechtuit door te rijden. (Verdachte was voornemens in de richting Hofplein te rijden en begreep niet dat het stopteeken ook voor die richting gold.) Ktg. Rotterdam 10 Jan. 1929, Tijdschr. v.d. Politie dl. I blz. 648.

41. Verdachte rijdend met een motorrijtuig over den openbaren rijweg, Coolsingel, heeft niet op het daartoe strekkend, in het belang van de veiligheid van het verkeer ter plaatse gegeven teeken van den met de regeling van het verkeer belasten agent van politie dat motorrijtuig doen stilhouden.

Veroordeeling op grond dat uit het bekeuringsprocesverbaal bleek, dat er reeds een file verkeer stilstond, zoodat verdachte zich daarachter had te scharen, ook al begreep hij niet, dat het stopteeken (het woord: „Stop") hem ook gold als willende rijden in de richting Hofplein (komende vanuit de St. Laurensstraat), en verdachte gemelde nalatigheid zijnerzijds nog erger maakte door links van den vluchtheuvel te gaan rijden in de richting Hofplein. Ktg. Rotterdam 17 Jan. 1929, Tijdschr. v.d. Politie dl. I blz. 649.

Ad lid 2. „Daar de opsommig niet uitputtend is, kunnen ook andere dan

de hier genoemde onderwerpen, het wegverkeer betreffende, bij regeeringsverordening worden geregeld". M.v.T. Verwezen wordt voorts naar Inleiding.

De sub a bedoelde punten betreffen de eigenlijke verkeersregelen. Enkele verkeersregelen, welke van meer principieele beteekenis werden geacht, zijn geregeld in de art. 3-5 en 7 W.V.O. en de daarop steunende art. 7-11 W.V.V.

Als rechtstreeksche uitvloeisels van deze bepaling zijn te beschouwen de art. 2-6 en 12-19 W.V.V.

De sub b bedoelde punten zijn geregeld in de art. 20-29 W.V.V.

De onder c vermelde koppeling heeft regeling gevonden in de art. 30-34 W.V.V.

Omtrent het onder d bedoelde punt geven de art. 35-38 W.V.V. voorschriften.

Algemeene verkeersregelen.

Artikel 2. [2(2)a]

Het is verboden:

a. de rechterzijde van een weg te houden, voor zoover dit niet noodzakelijk is voor het inhalen van andere zich in dezelfde richting bewegende weggebruikers;
b. het midden van een weg te houden, tenzij dit met het oog op den toestand der verharding of den toestand van den weg noodig is;
c. door te gaan voor een overweg, indien de nadering van een trein of tram door een duidelijk zicht- of hoorbaar signaal wordt aangegeven, of deze nadering door den weggebruiker zelf bemerkt is, of geacht kan worden bemerkt te zijn;
d. op een verkeersstrook, geen voetpad zijnde, stil te staan of een rij- of voertuig dan wel een dier te doen of te laten stilstaan, indien het mogelijk is buiten de verkeersstrook stil te staan;
e. stil te staan of een rij- of voertuig dan wel een dier te doen of te laten stilstaan op een verkeersstrook, geen voetpad zijnde, in bochten, op veelsprongen, op bruggen of op de banen van tramwegen.

Toelichting. De voorschriften sub a, b en c betreffen het „gaan", die sub d en e het stilstaan; verg. art. 2 lid 2 sub a W.V.O.

Sub. a. Tevoren gaf noch het M.R., noch het R.R. regels omtrent het deel van den weg, dat door de weggebruikers mag worden begaan, met name het gebod tot links houden, dat uit het bepaalde sub *a* en *b* direct volgt — als in het algemeen niet de rechterzijde en ook niet het midden van den weg mag worden gehouden blijft niet anders dan de linkerzijde over — was

in die reglementen niet met zooveel woorden gesteld, hoewel dit gebod mocht worden afgeleid uit de bepaling omtrent het uitwijken in art. 17 M.R. (3 W.V.V.), welke stilzwijgend daarvan uitging.

„Het zal duidelijk zijn, dat deze voorschriften niet onder alle omstandigheden met gestrengheid zullen moeten worden toegepast. Het ligt voor de hand, dat op wegen met weinig verkeer door snel rijdende motorrijtuigen als regel het midden van den weg wordt gehouden. Het werd echter niet raadzaam geacht terzake meer samenstelde voorschriften op te stellen. Door de onderwerpelijke verbodsbepalingen heeft de politie het middel in de hand om zooveel als noodig de weggebruikers te dwingen de linkerzijde van den weg te houden". N. v. T.

De bepaling gaat verder dan art. 6 M.R.R., dat slechts verbiedt de linkerzijde van den weg te houden en slechts gebiedt de rechterzijde van den weg te houden in bochten binnen bebouwde kommen en verder in bochten buiten bebouwde kommen, waar het uitzicht niet vrij is. In het algemeen is het derhalve in Nederland geoorloofd het midden van den weg te houden, hetgeen hier te lande slechts is toegelaten, indien de toestand van den weg dit vordert en voor het inhalen (verg. sub b en art. 3 W.V.V.).

Het gebod tot links houden geldt algemeen, dus ook voor wielrijders op rijwielpaden en voor voetgangers op voetpaden. Letterlijke interpretatie van dit voorschrift is in de practijk niet vol te houden. Zoo zou een koopman, zijn waren ventende langs de huizen op een plein en gaande tegen de richting van het verkeer in daardoor verplicht worden meermalen den weg over te steken, aangezien hij zich niet langs de rechterzijde van den weg mag verplaatsen dan uitsluitend voor het inhalen. In het belang van de vrijheid en veiligheid van het verkeer is zulk herhaaldelijk oversteken zeker niet. In dergelijke gevallen zal dan ook noodzakelijkerwijze met de bepaling de hand moeten worden gelicht. Aan het inzicht van de politie is overgelaten de bepaling door een beleidvolle toepassing tot haar recht te brengen. Overigens zal in bebouwde kommen krachtig moeten worden gestreefd naar behoorlijke afbakening van verkeersstrooken voor voetgangers (voetpaden, trottoirs), voor zooveel noodig langs beide zijden van den weg; verg. art. 4 W.V.O.

Sub b. Het midden van den weg mag worden gehouden, indien de toestand van den weg dit vordert. Onder de ruimere omschrijving „toestand van den weg" is de „toestand van de verharding" begrepen, zoodat de afzonderlijke vermelding daarvan overbodig is. Gevallen als hier bedoeld zijn aanwezig, indien de verharding aan de zijkanten van den weg in zoodanigen toestand verkeert, dat zij niet in staat is het rij- of voertuig te dragen dan wel afgebrokkeld of zeer hobbelig is; indien de weg naar de zijkanten sterk afhelt, de zijkanten onder water staan enz.

„Onder b is niet vermeld, dat het geoorloofd is het midden van den weg te houden voor het inhalen. Dit mag vanzelfsprekend worden geacht, daar het krachtens het bepaalde sub a toegestaan is voor dat doel zelfs de rechterzijde te houden". N. v. T.

Sub c. De bepaling geldt in de eerste plaats voor onbewaakte overwegen; zij is echter zoo ruim geformuleerd, dat ook mogelijkheid bestaat om op te treden tegen weggebruikers, die nog trachten een overweg te passeeren op

het moment, dat de boomen reeds worden gesloten, hetgeen — speciaal indien dit met eenig rij- of voertuig geschiedt — groot gevaar oplevert; zie voor de overwegen van spoor- en tramwegen ook art. 28 lid 3 A.B.S.T. (S. 1927 no. 258). „De gevolgen van een botsing tusschen trein en wegvoertuig zijn gewoonlijk zóó ernstig, dat speciale inscherping van den hierbedoelden veiligheidsmaatregel niet overbodig is"; N.I.W.V., Publ. no. 78 blz. 11.

De bedoelde signalen kunnen zijn gegeven door een overwegwachter, treinbestuurder of waarschuwingsapparaat.

De weggebruiker, die doorgaat over een overweg, terwijl hij de nadering van trein of tram bemerkt heeft, pleegt het strafbare feit opzettelijk; hem, die hetzelfde doet indien hij de nadering „geacht kan worden bemerkt" te hebben, kan slechts schuld verweten worden.

Sub d. „De voorschriften sub d en e beoogen zooveel mogelijk belemmering van het verkeer door stilstaande weggebruikers op de rijwegen te verhinderen. Wie wil gaan stilstaan moet zoo mogelijk op den berm of den zijkant gaan en in geen geval een bocht of brug of andere plaats daarvoor uitkiezen, waar verkeersbelemmeringen in het bijzonder vermeden moeten worden". N. v. T.

Het is uiteraard slechts dan „mogelijk" buiten de verkeersstrook stil te staan, indien daartoe gelegenheid bestaat in den vorm van een daartoe geschikte en niet te moeilijk begaanbare ruimte ter zijde van den weg. Stilstaan op voetpaden is niet verboden. „Doen" stilstaan slaat op de actieve (opzet), „laten" stilstaan op de passieve gedraging (schuld); zie ook Jur. ad art. 9. W.V.O.

Het verbod geldt uiteraard niet, indien een weg door de bevoegde macht geheel of ten deele als parkeerplaats is aangewezen; het weggedeelte houdt daardoor op verkeersstrook te zijn. Een parkeerplaats kan als zoodanig door een baken zijn kenbaar gemaakt (tabel III, no. 1 W.V.B.-G.B.), dan wel door de politie als zoodanig worden aangewezen. Door parkeeren op een andere dan door de politie daarvoor aangewezen plaats wordt de vrijheid of de veiligheid van het verkeer belemmerd of in gevaar gebracht (art. 2 lid 1 W.V.O.).

De uitdrukking „bochten" heeft in de onderwerpelijke bepaling niet de beteekenis van kruispunt van twee wegen, welke de H.R. in zijn arrest van 26 Apr. 1926 (N.J. blz. 567) daaraan gaf met betrekking tot het overeenkomstige art. 6 M.R.R. (zie boven sub a); hier zijn daarmede wezenlijke krommingen in den weg bedoeld.

„Veelsprongen" zijn in de eerste plaats alle kruispunten van twee of meer wegen; een veelsprong (i.c. een driesprong) bestaat ook daar waar een zijweg op een hoofdweg uitloopt.

Verg. omtrent trambanen en de door een verhoogd middengedeelte in twee rijbanen gescheiden wegen de toelichting ad art. 1 lid 1 W.V.O.

Uitzonderingen. Ingevolge art. 99 lid 1 W.V.V. zijn de verbodsbepalingen opgenomen onder a, d en e niet toepasselijk op militaire colonnes. Dit beteekent derhalve, dat het aan militaire colonnes geoorloofd zal zijn het midden — niet evenwel de rechterzijde — van den weg te houden. Voorts zullen

zoodanige colonnes o.m. op verkeersstrooken in bochten stil mogen staan, hetgeen speciaal bij marschen in bergterrein niet altijd te vermijden is.

Het spreekt echter vanzelf, dat gebruikmaking op ruime schaal van deze uitzonderingsvoorschriften door militaire colonnes het verkeer belangrijk kan ontwrichten en tot absurditeiten zou leiden. Het is zeer wenschelijk, dat — waar eenigzins mogelijk — door militaire colonnes de voor ieder geldende verkeersregels worden gevolgd. Voor wegwalsen zie art. 99 lid 4 W.V.V.

Jurisprudentie. De toevoeging „voorzoover dit niet noodzakelijk is....." enz. maakt een wezenlijk bestanddeel der verbodsbepaling uit. H.R. 8 Juni 1925, N.J. blz. 778 In denzelfden zin: H.R. 18 Jan. 1926, N.J. blz. 240.

Artikel 3. [2(2)a]

Een ieder is verplicht op een verkeersstrook, geen voetpad zijnde, tijdig uit te wijken:

a. zooveel mogelijk naar links bij het tegenkomen of ingehaald worden ;
b. voldoende naar rechts bij het inhalen.

Toelichting. Dit artikel betreft het uitwijken; verg. art. 2 lid 2 W.V.O. Het artikel komt in strekking overeen met art. 17 M.R. en art. 3 M.R.R., behoudens dat in afwijking van die bepalingen het onderwerpelijk artikel voor alle weggebruikers geldt.

Wat onder „zooveel mogelijk naar links" moet worden verstaan zal afhangen van den toestand van den weg en van de positie van andere zich daarop bevindende weggebruikers. Overigens is dit een punt dat naar de feitelijke omstandigheden moet worden beoordeeld.

Hetzelfde geldt voor de beantwoording van de vraag of „voldoende naar rechts" is uitgeweken bij het inhalen, waarbij bovendien met de breedte van de rij- en voertuigen en met van tegenovergestelde richting komende weg gebruikers rekening moet worden gehouden.

„Het zou onjuist zijn om bij het inhalen te eischen, dat *zooveel mogelijk* naar rechts wordt uitgeweken, omdat daardoor de mogelijkheid om bij breede wegen drie verkeersbanen naast elkaar te benutten, zou worden uitgesloten (Priokweg)". N. v. T.

Onder bepaalde omstandigheden kan door het uitwijken naar rechts bij het inhalen overtreding van art. 2 lid 1 W.V.O. worden begaan, b.v. indien de weg niet voldoende breed is om van tegenovergestelde richting komende weggebruikers niet in gevaar te brengen; in dat en in dergelijke gevallen zal voor het inhalen eerst naar rechts mogen worden uitgeweken, indien het van tegenovergestelde richting komende verkeer, dat in het algemeen onder die omstandigheden den voorrang heeft, daartoe gelegenheid laat.

Art. 4 W.V.V. stelt dezen regel slechts voor het geval, dat het betrokken weggedeelte is voorzien van een baken of teeken ter aanduiding, dat het tegemoetkomend verkeer den voorrang heeft, terwijl art. 5 sub a W.V.V. slechts verbiedt het inhalen indien het vrije uitzicht belemmerd is, hetgeen ook indien zulks niet het geval is voor minder scrupuleuse weggebruikers

geen beletsel vormt om tegenliggers in gevaar te brengen. Op deze gevallen is art. 2 lid 1 W.V.O. zonder twijfel toepasselijk; zie Jur. ad dat art. onder no. 26.

„Deze voorschriften (omtrent het uitwijken) gelden niet voor het verkeer op voetpaden; aangezien op die paden echter wel links moet worden gehouden (art. 2 W.V.V. geldt ook voor voetpaden) ligt het voor de hand dat ook daar de gegeven regels worden opgevolgd. Echter zou het te ver gaan op niet-opvolging een strafsanctie te stellen". N. v. T.

Ten aanzien van het stadstramverkeer zullen de gegeven voorschriften veelal niet kunnen worden toegepast. Waar dubbelsporige trambanen in het midden van de straat gelegen zijn en door de tram links gereden wordt, geschiedt het inhalen bij voorkeur langs de linkerzijde der tramrijtuigen, omdat bij inhaling langs de rechterzijde men zich op het andere tramspoor moet begeven, waardoor kans bestaat op botsing met uit tegengestelde richting komende tramwagens of andere rij- of voertuigen. Waar een enkelsporige baan langs de linkerzijde van den weg is gelegen, moet bij linksche rijrichting van de tram een voertuig, dat door de tram achterop gereden wordt naar rechts uitwijken. Uit deze voorbeelden, welke nog met eenige andere zijn te vermeerderen, blijkt, dat de wijze van inhalen en uitwijken met betrekking tot het tramverkeer bijzondere regeling vraagt (verg. ook N.I.W.V. Publ. no. 78 blz. 17). Het formuleeren van een algemeene bepaling werd niet wel doenlijk geacht, omdat deze rekening zou moeten houden met de onderscheidene variaties, welke de ligging van de trambaan in den weg en de rijrichting van de tram denkbaar maken. Uit deze overweging, is in art. 5 sub c W.V.V. slechts één algemeene regel gegeven, terwijl art. 6 lid 1 W.V.V. ruimte laat tot aanvullende regelingen met betrekking tot dit punt door lagere wetgevers.

Overigens zal het stadstramverkeer zich op den duur moeten aanpassen aan de eischen, welke de veiligheid en de vrijheid op den weg voor alle weggebruikers stellen, hetzij door verlegging van haar banen in den weg, hetzij door het volgen van andere wegen.

Uitzonderingen. Voor wegwalsen zie art. 99 lid 4 W.V.V.

Jurisprudentie. 1. Art. 2 (oud, 3 nieuw) M.R.R. (3 W.V.V.) is van toepassing op een door een tram bereden weg in zijn geheel.

De opvatting dat „tegenkomen" zich alleen zou voordoen, als er door recht doorrijden kans op botsing bestaat, kan niet worden aanvaard. H.R. 3 Mei 1926, N.J. blz. 564.

2. Het niet geven van een teeken door den bestuurder van het hem tegemoetkomende motorrijtuig, dat deze de voor hem rechterzijde van den weg opzoekt mocht op het handelen van beklaagde (eveneens bestuurder van een motorrijtuig) geen invloed hebben, daar deze krachtens art. 2 onder 1 (oud, 3 nieuw) M.R.R. (3 sub a W.V.V.), onafhankelijk van eenig teeken van eerstbedoelden, niet naar links maar naar rechts moest wijken. H.R. 14 Juni 1926, N.J. blz. 740.

3. Het feit dat requirant met zijn automobiel, na signalen te hebben gegeven, het rijwiel van v. V., die voor hem uitreed, heeft aangereden, is terecht als „inhalen" beschouwd op grond dat requirant onder gemelde om-

standigheden geleidelijk den afstand tusschen zijn automobiel en het rijwiel heeft verminderd, totdat hij dit aanreed.

De rb. heeft, hoewel het „inhalen" als bewezen aannemende, te kennen gegeven wat requirant te doen had in plaats van in te halen zoo hij niet kon uitwijken. Daarmede heeft de rb. niet buiten de telastelegging om een beslissing gegeven. H.R. 27 Juni 1927, N.J. blz 954.

4. De dagvaarding als telastelegging inhoudende; dat op plaats en tijd als daarin omschreven, verdachte niet behoorlijk naar rechts is uitgeweken bij het tegenkomen van een door zekeren persoon bestuurd vierwielig motorrijtuig, bevat een voldoende feitelijke opgave van het verzuim, dat aan verdachte wordt verweten. Anders conclusie O.M. H.R. 30 Nov. 1931, N.J. 1932 blz. 468.

5. Het verweer van requirant, dat hij, rechts zijn weg versperd ziende, niet anders kon doen dan trachten den getuige R. ter linkerzijde te passeeren, dat het redelijkerwijze niet van hem te vergen viel, dat hij zoo paraat zou zijn om in het korte oogenblik, dat hij had om den toestand ter plaatse te overzien, te besluiten om af te stappen en dit besluit onmiddellijk ten uitvoer te leggen en dat hij derhalve heeft gehandeld in overmacht is door de rb. verworpen, daar van hem wel degelijk te vergen was, dat hij zoodanig reed, dat hij dadelijk kon stil houden. De grief van req. dat de omstandigheden van dien aard waren, dat hij zulks niet kon doen, richt zich tegen een feitelijke beslissing der rb. Er blijkt niet dat de rb. het begrip „overmacht" onjuist zou hebben opgevat.

Door te overwegen, dat req. zoodanig had moeten rijden, dat hij zijn weg niet vrij ziende, dadelijk kon stilhouden en zoo noodig afstappen, heeft de rb. ontkend, dat er gemis aan schuld zou zijn. H.R. 23 Maart 1931, N.J. 1932, blz. 1137.

6. Uit de gebezigde bewijsmiddelen kon als vaststaande worden aangenomen, dat het betrokken motorrijtuig vóór de aanrijding was verlicht en ook voorzien was van een brandend achterlicht en van een helder rood licht gevenden uitgestoken rechter richtingaanwijzer, waaruit mocht worden afgeleid, dat req. dat motorrijtuig tijdig heeft kunnen zien, alsmede dat hij zonder noodzaak bedoeld motorrijtuig rechts is gaan passeeren.

(Adv. Gen. Wijnveldt: Roekeloos en onvoorzichtig rijden blijft bestaanbaar ook wanneer dit door onbekwamen geschiedt, al hebben deze aan de eischen door de administratie gesteld voldaan. De H.R. kan niet treden in een beoordeeling der eischen, welke de administratie stelt voor het al of niet afgeven van rijbewijzen. H.R. 21 Maart 1932, N.J. blz. 690.

7. Art. 31 M.R.R. (1 lid 2 W.V.O.) in verband met art. 1 M.R.R. (1 lid 1 W.V.O.) — de toepasselijkheid der bepalingen van dat reglement betreffende rij- en voertuigen, geen motorrijtuigen zijnde, ten aanzien van rij- en of voertuigen, welke langs spoorstaven worden voortbewogen, uitsluitende, — heeft daarbij blijkens de gekozen ruime bewoordingen niet slechts die voorschriften op het oog, welke door de bestuurders, eigenaars of houders dier rij- en voertuigen in acht zijn te nemen, doch ook dezulke waaraan anderen zich met betrekking tot die rij- en voertuigen hebben te houden. (Anders concl. Adv. Gen.).

Derhalve mist ook de bepaling van art. 2, 2° (3 W.V.V.), dat bestuurders van motorrijtuigen en rijwielen bij het inhalen van motorrijtuigen, rijwielen en andere rij- of voertuigen verplicht zijn op de wegen met hun rijtuigen of rijwielen naar links uit te wijken, toepassing, wanneer zij rij- of voertuigen langs spoorstaven voortbewogen inhalen. H.R. 26 Juni 1916, N.J. blz. 872.

Zie voorts Jur. ad art. 2 lid 1 W.V.O. no's 20, 23—25.

Artikel 4. [2(2)a]

(1) Een ieder is verplicht op een weg:

in de eerste plaats voorrang te geven aan een begrafenisstoet, een militaire colonne of een optocht en aan brandweer- en ziekenvoertuigen en voertuigen, bestemd om hup te verleenen bij ongevallen;

in de tweede plaats bij het van tegengestelde richting ongeveer gelijktijdig bereiken van een weggedeelte, waarvan de verkeersbreedte onvoldoende is om elkaar voorbij te gaan, voorrang te geven aan tramwegtreinen en motorrijtuigen en overigens aan alle tegemoetkomend verkeer, indien het bedoelde weggedeelte door het gezag of de vereeniging daartoe aangewezen krachtens artikel 45 van de Wegverkeersordonnantie, voorzien is van een baken of teeken ter aanduiding dat het tegemoetkomend verkeer den voorrang heeft;

in de derde plaats, komende uit een zijweg op een hoofdweg voorrang te geven aan het verkeer op dien hoofdweg;

en in alle overige gevallen, bij het ongeveer gelijktijdig bereiken van een veelsprong voorrang te geven aan het verkeer dat van links komt.

(2) Een ieder is verplicht op een weg uit te wijken voor personen en voor rij- of voertuigen of andere voorwerpen, die in verband met een te verrichten arbeid kennelijk aan een plaats op den weg gebonden zijn, alsook voor hulpbehoevenden.

Toelichting. Ad lid 1. Deze bepaling bevat de regeling van den voorrang, waaromtrent het M.R. geen speciale voorschriften inhield.

„Als stelsel is hier aanvaard het geven van voorrang aan het algemeene verkeer op den hoofdweg, in dien zin, dat het verkeer op den zijweg verplicht is voorrang te geven aan dat op den hoofdweg.

Onder hoofdweg moet bij elke kruising of splitsing van wegen de belangrijkste dier wegen worden verstaan, zoodat een zelfde weg bij de samenkomst met een dessaweg hoofdweg kan zijn en bij de samenkomst met een hoofdverkeersader als zijweg zal moeten worden aangemerkt.

In zeer vele gevallen zal omtrent de vraag welke van twee wegen de hoofdweg is, geen twijfel bestaan. Op gewichtige kruispunten in steden en

ook op de belangrijke buitenwegen, waar twijfel zou kunnen rijzen, zullen verkeersbakens worden geplaatst om den hoofdweg aan te wijzen.

In de overblijvende twijfelgevallen zal men zich moeten houden aan het voorschrift, voorkomende aan het einde van lid 1, dat men in alle overige gevallen — dus ook in geval van twijfel — voorrang moet geven aan het verkeer dat van links komt". N.v.T.

Het geven van voorrang brengt mede, dat men zoo noodig langzamer moet gaan en onder omstandigheden zelfs verplicht kan zijn geheel stil te staan. Het overeenkomstige art. 5 M.R.R. gebiedt voor het van rechts komend verkeer „den doorgang vrij te laten, zoo noodig stil te houden of langzamer te rijden of te gaan". De verplichting om voorrang te geven omvat meer; zoo ligt daarin opgesloten, dat het niet geoorloofd is om zich in de baan van een van links komend voertuig in te voegen en in dezelfde richting vóór dat voortuig uit te rijden. De verplichting, om voorrang te geven brengt mede, dat het loopen of rijden door de openingen van een begrafenisstoet, optocht of militaire colonne, waarin de reglementaire afstanden worden gehandhaafd, een strafbaar feit oplevert; van militaire zijde werd daaraan behoefte gevoeld.

„Voertuigen, bestemd om hulp te verleenen bij ongevallen" zijn b.v. kraanwagens.

Opgenoemd zijn eenige categorieën van weggebruikers, aan wie een ieder voorrang moet geven; niet is echter geregeld de voorrangverhouding tusschen de bevoorrechte categorieën onderling. Moet b.v. een begrafenisstoet wachten op een militaire colonne of omgekeerd? De vraag moet worden opgelost door toepassing van den hoofdregel „links gaat voor".

De in de tweede plaats bedoelde voorrang heeft primair de strekking een tweetal categorieën van snelle weggebruikers zooveel mogelijk tegemoet te komen en onbelemmerd verkeer te verzekeren.

Wettelijke voorziening werd bovendien gewenscht geacht, omdat meermalen verkeersongevallen plaats vinden, doordat elkaar van tegengestelde richting naderende voertuigen gelijktijdig een weggedeelte bereiken, waarop passeeren dezer voertuigen onmogelijk is, en in een dergelijk geval geen der bestuurders aan den anderen den voorrang wenscht te laten.

Speciaal het passeeren op bruggen leverde voor het verkeer veelal groote gevaren en moeilijkheden op. In hoofdzaak mocht dit worden geweten aan het ontbreken van een voorrangregeling, waardoor aan het beleid van de bestuurders was overgelaten hoe in dergelijke gevallen te handelen. De practijk heeft uitgewezen, dat vele bestuurders niet over voldoende inzicht en zelfbeheersching beschikken om die maatregelen te nemen, welke de voorzichtigheid gebiedt.

Verg. voor het voorrangbaken art. 93 lid 1 sub d W.V.V.

De voorrang van het railverkeer is voor spoorwegen verzekerd door art. 28 lid 4 A.B.S.T. (S. 1927 no. 258). Het werd gewenscht geacht een algemeen geldende regeling ook met betrekking tot trams vast te leggen om te voorkomen dat lagere wetgevers dit punt aan zich zouden trekken en op uiteenloopende wijze regelen. De bepaling ziet niet alleen op stadstrams.

De voorrang tusschen tramwegtreinen en motorrijtuigen onderling is ook hier niet aangegeven. Aan welke van deze voertuigen de voorrang toekomt

zal derhalve moeten worden uitgemaakt door toepassing van den regel „links gaat voor".

Tramwegtreinen en motorrijtuigen moeten evenwel — in geval de verkeersbreedte onvoldoende is om elkaar voorbij te gaan — op hun beurt voorrang geven aan de in de eerste plaats bedoelde categorieën van weggebruikers.

Ad lid 2. In de eerste plaats zijn in deze bepaling bedoeld degenen, die werken aan het wegdek tot herstel of onderhoud; voorts arbeiders, die werken aan de wegverlichting of kabels van het electrisch net, enz. De bepaling moet strikt worden uitgelegd; de arbeid moet van dien aard zijn, dat hij op een bepaalde plaats en op geen andere kan worden verricht, in dien zin dat de werkzaamheden practisch onmogelijk zouden worden gemaakt, indien zij telkens voor het verkeer zouden moeten worden onderbroken. Dit is uiteraard niet het geval met den arbeid van eenigen straatreinigingsdienst.

De hier bedoelde hulpbehoevenden zijn niet alleen die, omtrent wie art. 4 lid 2 W.V.O. voorschriften geeft; ook andere gebrekkigen hebben aanspraak op het voorrecht van deze bepaling.

Uitzonderingen. Voor wegwalsen, zie art. 99 lid 4 W.V.V.

In art. 73 lid 2 M.R.R. is een verontschuldigingsgrond opgenomen voor dengene, die art. 5 M.R.R. overtreedt, indien hij aannemelijk kan maken, dat hij de nadering van den bestuurder van een motorrijtuig of rijwiel, of den bestuurder of geleider van rij- of trekdieren of vee, aan zijn rechterhand, niet heeft kunnen bemerken. Een dergelijk voorschrift is in de Indische wetgeving terecht niet overgenomen; uit de Nederlandsche jurisprudentie blijkt, dat de bepaling slechts een bron van chicanes is; bovendien is de wegenaanleg h.t.l. zoodanig, dat een beroep op niet kunnen bemerken van naderend verkeer, in het algemeen niet zoo aannemelijk is als in Nederland.

Het ontbreken van een dergelijke bepaling beteekent uiteraard niet, dat hier te lande het enkele feit strafbaar is; overeenkomstig de in de strafrechtspraak geldende opvatting, dat bij gebleken afwezigheid van alle schuld de strafbaarheid van overtredingen niet mag worden aangenomen (H.R. 14 Febr. 1916, W. 9958), zal in dat geval vrijspraak moeten volgen. In dit licht bezien kunnen verscheidene van de met betrekking tot art. 73 lid 2 M.R.R. gegeven rechterlijke uitspraken ook hier tot richtsnoer strekken.

Jurisprudentie. 1. Onder wegen zijn te verstaan zoowel de voor het openbaar verkeer openstaande open wegen als de aan weerszijden door huizenrijen begrensde voor het openbaar verkeer openstaande rijwegen of straten. Dit artikel geldt voor elke nadering en niet alleen voor een zichtbare nadering. De gebodsbepaling in dit artikel neergelegd, geldt reeds voordat men komt op het vlak, door de kruising van twee wegen gevormd, en houdt niet in, dat het niet vrijlaten van den weg opzettelijk, althans door onachtzaamheid moet geschieden. H.R. 7 Jan. 1924, N.J. blz. 325 (ad art. 5 M.R.R. tekst 1918, Ned. S. no. 563).

2. Art. 5 M.R.R. (4 W.V.V.) gebiedt den bestuurder van een motorrijtuig, berijdende een weg, die zich met andere wegen vereenigt, indien hij gelijktijdig met den bestuurder van een motorrijtuig, die een dier andere wegen berijdt het vereenigingspunt der wegen nadert, onvoorwaardelijk, zoo

hij dien ander aan zijn rechterhand heeft, voor dezen den doorgang vrij te laten. Alzoo is het onverschillig of die ander zich in overtreding bevindt (den linkerkant van zijn weg berijdt).

De dagv. laat geenszins de mogelijkheid open, dat requirant op andere wijze dan door stilhouden of langzamer rijden den doorgang zou hebben vrijgelaten.

De stelling — als zou art. 5 niet toepasselijk zijn, daar de baan, welke de aangeredene had behooren te volgen, de voor verdachte rechterzijde van den weg, welke deze aangaf te willen berijden, niet kruiste, — is ongegrond, vermits de verplichting den doorgang vrij te laten voor dengene, die men aan zijn rechterhand heeft, ook geldt, zoo die ander de hem rechtens voorgeschreven baan niet volgt.

Al mocht requirant in de meening hebben verkeerd, dat W., die links hield, wel naar rechts zou uitwijken, dit neemt de verplichting niet weg om stil te houden, toen W. niet uitweek. Overmacht is niet aanwezig. H.R. 24 Febr. 1930, N.J. blz. 604.

3. De toepasselijkheid van dit art. hangt niet daarvan af, welk voertuig het „punt van kruising" het eerst bereikt, maar of beide voertuigen dat punt gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig naderen. Rb. Amsterdam 18 Oct. 1929; ktg. 's-Gravenhage (burg. zaak) 11 Juni 1930, N.J. blz. 1099 en 1100. In denzelfden zin: H.R. 26 Mei 1930, N.J. blz. 1215.

4. Uit de bewijsmiddelen kon worden afgeleid, dat autobus en motorrijtuig het punt van vereeniging gelijktijdig of nagenoeg gelijktijdig zijn genaderd.

Die bewijsmiddelen bevatten niets, waaruit zoude volgen, dat verdachte de nadering van het motorrijtuig niet heeft kunnen bemerken. Het tegendeel is het geval nu door den bestuurder van het motorrijtuig geluidsignalen zijn gegeven, terwijl uit niets blijkt, dat requirant, bestuurder van de autobus, die signalen niet zou hebben gehoord.

Verbetering qualificatie (punt van vereeniging, in plaats van punt van kruising). H.R. 8 Febr. 1932, N.J. blz. 612.

5. Uit den inhoud der bewijsmiddelen kon de rb. afleiden, dat de motorrijtuigen het punt van vereeniging nagenoeg gelijktijdig naderden; een afstand van 100 m. (waarop de van rechts komende auto op het moment, dat req. reeds op het kruispunt was gekomen, zich bevond) is immers, vooral door een snelrijdend motorrijtuig, in enkele oogenblikken afgelegd.

Uit het onderling verband van de artt. 5 en 73 lid 2 volgt, dat het niet den doorgang vrijlaten voor een van rechts komenden bestuurder van een motorrijtuig, slechts dan straffeloos blijft, indien diens nadering niet kon worden bemerkt op een oogenblik waarop het alsnog mogelijk was om den doorgang voor hem vrij te laten. Ten deze kon door de rb. op grond der bewijsstukken — met name uit de verhouding tusschen den afstand van het voorste punt van de door verd. bestuurder auto tot haar stuurstoel (ruim 2½ meter) en de breedte van den Rijkstraatweg — worden aangenomen, dat verd. die langzaam reed, in de gelegenheid was om, nadat zij de andere auto reeds had waargenomen, alsnog voor den bestuurder daarvan den doorgang vrij te laten.

De bevrijdende omstandigheid van art. 73 lid 2 kan nooit betrekking hebben op een voor de mogelijkheid van waarneming bijzonder ongunstige positie van den bestuurder zelf. H.R. 2 Mei 1932, N.J. blz. 998.

6. Rb.: Verd. heeft niet aannemelijk gemaakt, dat huizen, boomen of dergelijke voorwerpen zoo dicht tot aan het hoekpunt der wegen stonden, dat het voor hem niet mogelijk was een stuk van den weg rechts te overzien zonder zichzelf met zijn auto voorbij dat hoekpunt te begeven.

H.R.: Het middel de weerlegging door de rb. van verdachtes beroep op art. 73 lid 2, M.R.R. bestrijdend (in de weerlegging zou zijn uitgegaan van een criterium, hetwelk iedere toepassing van dat lid zou buitensluiten) gaat niet op, vermits — daargelaten de door de rb. daarvoor aangevoerden grond — het beroep op art. 73 lid 2 reeds daarom terecht is verworpen, wijl de rb. kennelijk heeft aangenomen, dat het motorrijwiel zijn komst door geluidsignalen had aangekondigd. H.R. 13 Juni 1932, N.J. blz. 1374.

7. Dit art. schrijft weliswaar voor, het van rechtskomend verkeer den voorrang te geven, doch ontheft niet den bestuurder der automobiel van zijn plicht om te letten op van links komend verkeer, en in verband daarmede zijn snelheid te regelen teneinde de mogelijk nadeelige gevolgen van door een ander begane verkeersovertreding te vermijden. Rb. Rotterdam 7 Oct. 1930, N.J. 1931 blz. 237.

8. Art. 5 M.R.R. (4 W.V.V.) geldt slechts dan wanneer meer voor het *openbaar verkeer openstaande* rijwegen elkander kruisen of zich vereenigen. Concl. P.G. H.R. 3 Nov. 1930, N.J. 1931 blz. 420.

9. „Den doorgang vrijlaten" mag niet steeds worden vereenzelvigd met „voorrang geven". Het eerstgenoemde beoogt niet anders, dan dat de van rechts komende bestuurder ongehinderd zijn weg kunne vervolgen, hetgeen in sommige gevallen kan worden bereikt ook zonder dat voorrang wordt gegeven.

Van een zoodanig geval bleek i.c. niet. Uit de bewijsmiddelen kon worden afgeleid, dat req. met zijn motorrijtuig het van rechts komend motorrijtuig in den weg is gekomen en den doorgang niet heeft vrijgelaten door niet stil te houden of langzamer te rijden.

(Adv.-Gen. Wijnveldt: kantonr. en rb. zijn er kennelijk van uitgegaan dat beide begrippen identiek zijn. „Doorgang vrijlaten" is iets anders dan „voorrang geven"). H.R. 22 Febr. 1932, N.J. blz 1353.

10. Uit de getuigenverklaringen is gebleken dat de aanrijding van zoodanigen aard was, dat de aangeredene bewusteloos bleef liggen (de aangeredene was bloedend verwond, had een hersenschudding bekomen en was daarvoor een week in het ziekenhuis verpleegd).

Een aanrijding met de hiervoren omschreven ernstige gevolgen valt zoowel onder art. 22 M.R.W. (2 lid 1 W.V.O.) als onder art. 308 W. v. S. (360 Ind. W. v. S.), terwijl art. 55 W. v. S. (63 Ind. W. v. S.) bepaalt, dat ingeval van samenloop van strafbare feiten die strafbepaling moet worden toegepast, waarop de zwaarste hoofdstraf is gesteld, i.c. art. 308 W. v. S. Ktg. 's Gravenhage 6 Aug. 1931, N.J. 1932 blz. 97.

11. Waar aan verdachte overtreding van art. 5 M.R.R. (4 W.V.V.) en niet het misdrijf van art. 308 W. v. S. (360 Ind. W. v. S.) is telaste gelegd is de kantonr. bevoegd. Ktg. 's Gravenhage 26 Sept. 1931, N.J. 1932 blz. 97. Verg. voorts Jur. ad art. 2 lid 1 W.V.O. nos. 15, 18, 19, 22 en 23.

Artikel 5. [2(2)a]

Het is verboden:

a. een zich in dezelfde richting bewegend rij- of voertuig voorbij te rijden, indien het vrije uitzicht belemmerd is;
b. indien men ingehaald wordt, zijn snelheid te verhoogen, terwijl men voorbijgereden wordt;
c. een tramwagen, die op een verkeersstrook stilstaat voor het opnemen of uitlaten van passagiers, voorbij te rijden aan de zijde bestemd voor het in- en uitlaten, indien niet ter plaatse een vluchtheuvel, vluchttrottoir of op de wegverharding aangegeven veiligheidsstrook aanwezig is;
d. komende van een erf of een terrein aan een weg gelegen, op den weg te gaan, indien deze niet vrij is.

Toelichting. sub a. Het vrije uitzicht is of kan belemmerd zijn in bochten, op kruispunten en ook door andere weggebruikers op rechte wegen, waar verkeersdrukte van eenig belang heerscht. Ook indien het vrije uitzicht niet wordt belemmerd kan het inhalen de vrijheid of veiligheid van het verkeer belemmeren of in gevaar brengen, nl. in het geval zoo ver naar rechts moet worden uitgehaald, dat voor het van tegenovergestelde richting komend verkeer geen voldoende ruimte overblijft; verg. de toelichting op art. 3 W.V.V., alsmede Jur. ad art. 2 lid 1 W.V.O. no's 3, 10, 21 en 24.

Sub b. Het verhoogen van de snelheid onder de bedoelde omstandigheden heeft tengevolge, dat het inhalen langer duurt dan de achterop rijdende bestuurder kon berekenen; daardoor wordt de kans op botsingen met tegenliggers aanzienlijk vergroot, terwijl op niet breede wegen bovendien het bezwaar geldt, dat men langen tijd vlak langs den berm van den weg moet blijven rijden. Verg. Jur. ad art. 2 lid 1 W.V.O. no. 25.

Sub c. Deze bepaling is noodzakelijk om de passagiers van trams gelegenheid te geven veilig in- en uit te stappen, in verband met de omstandigheid, dat de banen van de tramwegen met linksche rijrichting veelal niet aan de uiterst linksche zijde van den weg liggen; verg. de toelichting op art. 3 W.V.V. Aangezien een herhaalde stagnatie bij de stopplaatsen van een tram op eenigszins drukke wegen zeer bezwaarlijk zal zijn, zal men in die gevallen tot het aanbrengen van vluchtheuvels moeten overgaan.

Sub d. Het geldt hier een uitbreiding van den regel, dat het verkeer op den hoofdweg den voorrang heeft boven dat op den zijweg; verg. art. 4 lid 1 W.V.V.

Waar de oprit van een erf of een terrein meestal niet als *weg* — aangezien deze niet voor het openbare verkeer openstaat — is te qualificeeren, is de gegeven bepaling naast de aangehaalde bepaling niet overbodig.

Verg. Jur. ad art. 2 lid 1 W.V.O. no's 16 en 17, en ad art. 3 W.V.V. no. 7.

Artikel 6 [2(2)a]

(1) Bij verordening van openbare gemeenschappen en waar deze niet bestaan bij gewestelijke reglementen en keuren van politie kunnen aanvullende voorschriften worden gegeven ten aanzien van de in de artikelen 3, 4 en 5 opgenomen verkeersregelen, voor zoover bijzondere plaatselijke behoeften en omstandigheden daartoe aanleiding geven.

(2) Voor zoover het doorgaand verkeer daardoor niet zonder noodzaak belemmerd wordt, kunnen bij of krachtens de in het eerste lid bedoelde verordeningen wegen in het belang van de veiligheid van het verkeer, geheel of gedeeltelijk, hetzij te allen tijde of gedurende bepaalde uren of op bepaalde dagen worden gesloten verklaard voor het berijden in één of in beide richtingen, hetzij met alle rij- en voertuigen, hetzij met bepaalde soorten van rij- en voertuigen.

Toelichting. Ad lid 1. Aan de lagere wetgevers is door opname van de onderwerpelijke bepaling meer vrijheid gegeven dan onder de werking van het M.R., dat een dergelijk voorschrift niet inhield.

„Zooals in de M. v. T. tot de W.V.O. (verg. Inleiding) is uiteengezet, dient zooveel mogelijk naar een algemeen geldende, uniforme wegverkeerswetgeving gestreefd te worden. In verband daarmede zal ook bij het stellen van aanvullende regels met den geest en de strekking van de W.V.O. en W.V.V. rekening moeten worden gehouden, terwijl zoo min mogelijk afwijkingen in het leven dienen te worden geroepen. Om deze reden is in het artikel alleen gesproken van *aanvullende* en niet van *afwijkende* voorschriften, hoewel afwijkingen naar de letter uiteraard niet steeds vermeden kunnen worden.

Omstandigheden, die tot de bedoelde aanvullende voorschriften kunnen leiden zijn o.a. de bijzondere ligging van trambanen in den weg, de aanwezigheid van twee rijverkeersstrooken, gescheiden door een grasberm of andere strook van den weg, terwijl ook belangrijke kruispunten in steden een bijzondere regeling kunnen eischen". N. v. T.

Verg. de toelichting op de art. 1 lid 1 sub 1 W.V.O., 3 en 5 W.V.V.

Ad lid 2. Ingevolge art. 3 M.R. en ingevolge de art. 3, 4 en 8 (oud) M.R.W. konden wegen gesloten worden verklaard voor bepaalde categorieën van rij- en voertuigen:

a. in het belang van de vrijheid en de veiligheid van het verkeer;
b. in het belang van de instandhouding en de bruikbaarheid der wegen.

Dit stelsel geldt in Nederland, zij het met eenige wijzigingen, nog (art. 2 lid 2 sub 2° M.R.W. jo de art. 8—11 M.R.R.).

In Indië hebben thans op de instandhouding van de wegen betrekking de art. 2 lid 2 sub b en 44 W.V.O. jo de art. 10, 20—34 en 87—92 W.V.V. Tegen het snelverkeer onnoodig belemmerende sluiting kan worden gewaakt, omdat alle verordeningen van lagere wetgevers betreffende motorrijtuigen ingevolge art. 59 W.V.O. de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal behoeven.

De woorden „geheel of gedeeltelijk" zijn overgenomen uit de M.R.W., waarin zij zijn opgenomen om buiten elken twijfel te stellen, dat ook een weggedeelte of wegvak gesloten kan worden verklaard.

Sluiting gedurende bepaalde uren van den dag is mogelijk gemaakt om op de drukste tijdstippen zekere rij- en voertuigen te kunnen weren, welke het verkeer te zeer hinderen. Zoo kan er aanleiding bestaan om rijwielen en motortweewielers te verbieden in winkelstraten met een zeer druk voetgangersverkeer, terwijl tegen toelating van vierwielige rij- of voertuigen geen bezwaar bestaat. Omgekeerd kan het wenschelijk zijn in bebouwde kommen vierwielige rij- of voertuigen en motortweewielers te verbieden, terwijl het verkeer met rijwielen kan worden vrijgelaten.

Onder het gesloten verklaren van wegen valt niet de aanwijzing van verkeersstrooken bestemd voor een of meer bepaalde soorten van weggebruikers. De minister van waterstaat, handel en nijverheid gaf daaromtrent in 1906 het volgende als zijn meening te kennen [1]):

„Worden motorrijtuigen of rijwielen of beide geweerd van eenige in de lengte van den weg gelegen strook, dan kan dit nog niet „sluiting" worden genoemd. De weg als geheel blijft toch voor die vervoermiddelen toegankelijk. Het geldt hier enkel regeling van de onderlinge verhouding tusschen de verschillende wèl toegelaten soorten van verkeer, waartoe dan de weg wordt verdeeld in strooken, die elk aan een of meer soorten bepaaldelijk worden toegewezen, zooals dikwijls geschiedt b.v. ten behoeve van voetgangers, van paardenruiters, van wielrijders".

Sluiting door het bevoegde gezag van particuliere wegen, welke slechts bij gedoogen van den eigenaar voor het algemeen verkeer openstaan, is geoorloofd. De desbetreffende verordeningen zullen echter een uitzonderingsbepaling betreffende den eigenaar moeten inhouden, omdat hij op zijn eigendom vrij moet worden gelaten. Bij gebreke van een dergelijke uitzonderingsbepaling is de kans groot, dat de eigenaar den weg geheel voor het algemeen verkeer sluit, om op deze wijze zijn vrijheid t.a.v. het eigen gebruik van den weg te herwinnen.

De eigenaar zelf is uiteraard bevoegd op zijn weg alle beperkingen t.a.v. de soorten van weggebruikers te treffen, welke hij gewenscht acht.

Verwezen wordt overigens naar de toelichting op art. 1 lid 1 sub 1 W.V.O.

Jurisprudentie. 1. Het te lasttegelegde feit, dat de straat „tijdelijk" was afgesloten, blijkt niet uit het waarschuwingsbord vermeldende: „Afgesloten rijweg", daar uit dit bord de tijdelijkheid van de afsluiting heelemaal niet blijkt.

---

1) In de toelichting tot de N.v.W. ad art. 1 sub 2° M.R.W. ter gelegenheid van de herziening van 1908 nam de regeering hetzelfde standpunt in.

Dit punt is van overwegend belang, omdat, indien de straat niet slechts tijdelijk was afgesloten, het gesloten zijn op door den min. van waterstaat bepaalde wijze ter kennis van de weggebruikers had moeten worden gebracht, zooals blijkt uit artt. 8 en 10 M.R.R. (93 en 94 W.V.V.). Ktg. 's-Gravenhage 19 Jan. 1929, N.J. blz. 453.

2. Overtreding van art. 50, 5° A.P.V. voor 's-Gravenhage, luidende, dat bestuurders van rijwielen verplicht zijn op pleinen en straten waar door borden de richting waarin gereden moet worden van gemeentewege aangegeven is, die richting te volgen.

Daar de borden, welke op het Prins Hendrikplein zijn geplaatst om de richting aan te geven, waarin dat plein bereden moet worden niet zijn overeenkomstig de voorgeschreven modellen, is niet voldaan aan het voorschrift van art. 10 M.R.R. (93 lid 1 ten tweede sub a W.V.V.). Derhalve is het bewezen verklaarde feit niet strafbaar. Rb. 's-Gravenhage 7 Mei 1929, N.J. blz. 1350.

3. Art. 50, 1° A.P.V. van 's-Gravenhage, volgens hetwelk bestuurders van rijwielen op straten, die door een verhoogd middenpad in twee rijwegen worden gescheiden, verplicht zijn den rechtschen rijweg te volgen, houdt in een verbod om den linkerrijweg te berijden en derhalve zijn dergelijke wegen gedeeltelijk gesloten in den zin van art. 8 M.R.R. (6 lid 2 W.V.V.) Nu deze sluiting niet op de bij art. 10 van dat reglement (93 lid 1 ten eerste sub e W.V.V.) voorgeschreven wijze ter kennis van de weggebruikers is gebracht, is het telastegelegde niet strafbaar. Rb. 's-Gravenhage 21 Febr. 1929, N.J. blz. 1350.

4. In art. 50, 1° A.P.V. voor 's-Gravenhage moet een „rijweg" worden verstaan te zijn een „weg" overeenkomstig de bepaling van art. 1 zoowel van de M.R.W. (1 W.V.O.) als van het M.R.R. Op die rijwegen zijn derhalve de bepalingen van de artt. 8, 10 en 11 M.R.R. (6 lid 2, 93 lid 1 ten eerste sub e W.V.V.) betreffende sluiting van wegen toepasselijk. Art. 50, 1° A.P.V. is met de in die artikelen vervatte regeling in strijd, daar het ook verbiedt het berijden van gesloten verklaarde wegen zonder dat deze sluiting door borden van voorgeschreven model is bekend gemaakt. Art. 50, 1° mist mitsdien geldigheid.

Bijaldien de rb. bedoeld heeft bewezen te verklaren, dat de Prins Mauritslaan is één in twee berijdbare deelen verdeelde weg, zou deze opvatting in cassatie zijn te eerbiedigen.

Cassatieberoep tegen het onder no. 3 opgenomen vonnis verworpen. H.R. 3 Juni 1929, N.J. blz. 1351.

Waarschuwen en verlichten.

Artikel 12. [2(2)a]

(1) Een ieder, die zich op een weg bevindt, is verplicht met geluid of teeken, dan wel — tusschen zonsondergang en zonsopgang — met licht voldoende te waarschuwen, telkenmale indien dit in het belang van de veiligheid van het verkeer noodig is.

(2) Elke verlichting of waarschuwing, bij of krachtens deze verordening geboden, wordt geacht alleen dan te hebben plaats gevonden, indien zij te bestemder plaatse en door degenen, voor wie zij bestemd is, naar redelijk vermoeden tijdig is kunnen worden gezien, gehoord of verstaan.

Toelichting. Ad lid 1. Deze bepaling geeft den hoofdregel, de art. 13—19 W.V.V. bevatten de nadere uitwerking en wel art. 13 betreffende het geven van verkeersteekens, de art. 14—17 betreffende de verlichting en de art. 18 en 19 betreffende de geluidsignalen.

De hoofdregel, welke hier is gegeven ligt reeds opgesloten in het beginsel van art. 2 lid 1 W.V.O.

Wat onder „voldoende" waarschuwen is te verstaan, zal in elk bijzonder geval naar omstandigheden moeten worden beoordeeld; omtrent dit punt geeft het tweede lid een nader voorschrift.

„Onder het waarschuwen met licht moet in de eerste plaats worden verstaan het voeren van lichten. Men kan echter ook in het bijzonder met de lichten waarschuwen door kleine lichten met groote af te wisselen. Het is echter niet de bedoeling om het gebruik in de hand te werken, waarbij ook overdag met de lichten teekens worden gegeven. Daarom is het voorschrift zoo gesteld, dat overdag de waarschuwing met geluid of teeken verplicht is". N. v. T.

In de duisternis kan het geven van waarschuwingsteekens met de lampen („knipoogen") een zeer werkzaam en opvallend sein zijn; deze wijze van waarschuwen mag echter niet ontaarden in een poging om zich een voorrangsrecht aan te matigen.

Ad lid 2. „Ten einde te voorkomen, dat men te gauw tevreden is over de voldoendheid van de overeenkomstig het eerste lid gedane waarschuwing, is het voorschrift gegeven dat men met het geven van waarschuwingen doorgaat totdat men gegronde reden heeft om aan te nemen, dat zij door degenen, voor wie zij zijn bestemd, zijn waargenomen en begrepen". N. v. T.

Jurisprudentie. 1. De veiligheid van het verkeer eischt, dat de bestuurder van een motorrijtuig bij het naderen van een openbaren weg, die, als weg, door rijwielen en rijtuigen kan worden bereden en die door tusschenstaande huizen aan zijn oog is onttrokken, een hoornsignaal geeft, tenzij hij zoo langzaam mocht rijden, dat hij in staat is elke aanrijding met wat uit den weg mocht te voorschijn komen door tijdig stoppen of uitwijken te voorkomen.

Een signaal gegeven op een afstand van ongeveer 80 M. van zulk een zijweg is als geheel onvoldoende te beschouwen. Rb. Leeuwarden 20 Mei 1914, N.J. blz. 1150.

2. Terecht is geoordeeld, dat de beklaagde het voorschrift van het eerste lid van art. 9 (oud) M.R.R. (12 W.V.V.) heeft overtreden, nu overeenkomstig de telastelegging als bewezen is aangenomen, dat de beklaagde geen signaal met den hoorn heeft gegeven, niet dat hij geen signaal heeft gegeven, terwijl de veiligheid van het verkeer zulks vorderde.

De niet te laste gelegde omstandigheid, dat de beklaagde een ander signaal dan met den hoorn heeft gegeven, had wel aanleiding kunnen opleveren, om hem mede ter zake van overtreding van het derde lid van art. 9 (19 lid 2 sub *b* W.V.V.) te vervolgen, doch dit bracht geen straffeloosheid ter zake van overtreding van het eerste lid mede. H.R. 18 Oct. 1915, N.J. blz. 1115.

Artikel 13. [2(2)a]

(1) De bestuurder van een rij- of voertuig, dat zich op een weg bevindt, is verplicht:

a. ingeval hij voornemens is plotseling vaart te verminderen, van dat voornemen tijdig te doen blijken, hetzij door een duidelijk zichtbaar teeken, gegeven op of aan het rij- of voertuig, hetzij door een arm, dan wel een stok, zweep of ander voorwerp goed zichtbaar op en neer te bewegen ter zijde van het rij- of voertuig;

b. ingeval hij voornemens is stil te houden, van dat voornemen tijdig te doen blijken, hetzij door een duidelijk zichtbaar teeken, gegeven op of aan het rij- of voertuig, hetzij door een arm, dan wel een stok, zweep of ander voorwerp goed zichtbaar in verticalen stand buiten het rij- of voertuig te doen uitsteken;

c. ingeval hij voornemens is den linkerkant van den weg te verlaten of bij een wegsplitsing of kruising rechtsaf te gaan, van dat voornemen tijdig te doen blijken, hetzij door een duidelijk zichtbaar teeken, gegeven op of aan het rij- of voertuig, hetzij door een arm, dan wel een stok, zweep of ander voorwerp goed zichtbaar uit te steken ter zijde van het rij- of voertuig;

d. in het algemeen, indien hij voornemens is van de redelijke wijze te verwachten verkeersgedragingen af te wijken, door een goed zichtbaar teeken daarvan zoo duidelijk mogelijk te doen blijken.

(2) Het is aan een ieder verboden op een weg eenigerlei teeken te geven, beweging te maken of handeling te verrichten, waardoor verwarring voor het verkeer zou kunnen ontstaan.

Toelichting. Ad lid 1. Deze bepaling beoogt om aan de bestaande verscheidenheid in het geven van verkeerssteekens van de zijde van bestuurders van rij- en voertuigen, althans voor wat de voornaamste teekens betreft, een einde te maken en daarin reeds dadelijk eenheid te brengen om verwarring en ongevallen te voorkomen.

De hier besproken regeling komt in hoofdzaak overeen met die, welke art. 4 M.R.R. geeft voor bestuurders van motorrijtuigen, behoudens dat in Nederland het teeken het voornemen aanduidende om plotseling vaart te verminderen en dat om het voornemen tot stilhouden kenbaar te maken, gelijk zijn. Bovendien moet men in Nederland van *elke* verandering van richting doen blijken.

„Het werd niet raadzaam geacht om ook een teeken te eischen als men linksaf slaat bij een kruising. Aangezien namelijk richtingaanwijzers door het veelvuldig gebruik van open auto's hiertelande niet veel voorkomen, zou het geven van zulk een teeken den bestuurder noodzaken zich min of meer van zijn gewone plaats te verwijderen om zijn arm of een stok aan de linkerzijde buiten het voertuig te kunnen uitsteken. Bovendien is een teeken bij het linksaf slaan niet zoo noodig, omdat men daarbij niet van de linkerzijde van den weg afwijkt. De algemeene verplichting (art. 12 W.V.V.) om als de veiligheid dit eischt een waarschuwing te geven, blijft overigens ook in dit geval gelden". N. v. T.

Een verplichting om op motorrijtuigen richtingaanwijzers (o.m. deze apparaten worden bedoeld met „teeken, gegeven op of aan het rij- of voertuig") te doen aanbrengen om de voorgeschreven teekens mede te geven, is niet opgenomen om de houders van motorrijtuigen niet aanstonds te belasten met de kosten van aanschaffing daarvan. Als bijkomstige reden heeft gegolden de overweging, dat men hier te lande — in tegenstelling tot koude streken — als regel gebruik maakt van open wagens (gesloten wagens met neergelaten ruiten), waarvoor het aangewezen zou zijn om de teekens met de hand te geven. Dit argument heeft echter slechts waarde voor het rijden bij daglicht; bij avond is het geven van een teeken met den arm op de in het algemeen slecht verlichte wegen hier te lande volstrekt onvoldoende, terwijl alsdan teekens door tegemoet komende motorrijtuigen in het geheel niet zichtbaar zijn tengevolge van de verlichting.

Zoodra blijkt, dat richtingaanwijzers meer algemeen in gebruik zijn gekomen, zal het daarom gewenscht zijn een dwingend voorschrift dienaangaande te geven.

Wel bestaat de verplichting om op een motorrijtuig een stoplicht te voeren; verg. art. 14 lid 1 sub *c* W.V.V. Dit apparaat dient om het voornemen om de snelheid te verminderen dan wel om het motorrijtuig tot stilstand te brengen aan achterop rijdende weggebruikers kenbaar te maken, waardoor de kans op botsingen wordt verminderd; door het stoplicht worden vorenbedoelde voornemens afdoende aan achter rijdende weggebruikers duidelijk gemaakt, zoodat het geven van teekens met den arm daarenboven overbodig is.

Uitzonderingen. Voor aaneengesloten militaire colonnes zie art. 99 lid 2 W.V.V.

Ad lid 2. Verg. ook art. 492 W.v.S.; voor zoover het verkeer wordt belemmerd door iemand, die niet in staat van dronkenschap verkeert, valt zijn gedraging onder de onderwerpelijke bepaling jo art. 95 lid 1 W.V.V., welk artikel een zwaardere straf bedreigt dan art. 492 W.v.S.

Jurisprudentie. 1. Waar nauwkeurige naleving van het bepaalde bij art. 4 lid 1 sub *b* (oud) M.R.R. (13 lid 1 sub *c* W.V.V.) op een plaats waar veel verkeer is, in het belang van de veiligheid van het verkeer dringend geboden is, heeft het hof terecht de niet in achtneming van dit voorschrift als grove schuld aangemerkt, en verder met juistheid beslist dat tegenover een uitdrukkelijk wettelijk voorschrift als het gemelde, geen beroep kan worden gedaan op een beweerd daarmede strijdig gebruik onder de taxi-chauffeurs te Amsterdam. H.R. 11 Juni 1923, N.J. blz. 1123.

2. Aan het voorschrift van art. 4 lid 1 sub *b* (oud) M.R.R. (13 lid 1 sub *c* W.V.V.) om van het voornemen tot verandering van richting te doen blijken door het goed zichtbaar uitsteken van een der armen of een stok of ander voorwerp, laat zich de eisch van verlichting niet verbinden. (Bij „goed zichtbaar" is gedacht aan goed zichtbaar bij voldoend licht en bij „doen blijken van zijn voornemen" aan het enkele uiting geven aan zijn voornemen). Hetzelfde geldt dan echter voor art. 4 lid 1 sub *b* van het thans geldende reglement, waarin, voorzoover hier van belang, de woorden van art. 4 van het vorige reglement zijn overgenomen, met deze aanvulling dat als wijze om van het voornemen tot richtingverandering te doen blijken, mede is toegelaten een duidelijk teeken, gegeven op of aan het rij- of voertuig. Bezien in het licht der wordingsgeschiedenis, sluit art. 4 lid 1 sub *b* van het thans geldende reglement wel in, dat het teeken bij voldoende licht duidelijk moet wezen maar niet ook, dat het bij donker verlicht moet zijn.

De rb. het telastegelegde niet bewezen achtende, daar verdachte (bij donker) een (niet-verlichten) richtingwijzer heeft uitgestoken, gaf een zuivere vrijspraak. H.R. 26 Nov. 1928, N.J. 1929 blz. 599.

3. Kantonr.: Het is plicht te doen blijken van het voornemen van richtingverandering, indien men hetzij het normale beloop van den weg verlaat, nl. plotseling naar de andere zijde van den weg oversteekt, hetzij bij het naderen van een vereenigingspunt van wegen een dier wegen inslaat. Bij het omrijden der bocht, waar een vereenigingspunt van wegen bestaat, is verdachte van richting veranderd.

Anders de rb.: Onder „van richting veranderen" is te verstaan zoowel het oversteken van den weg, welken men berijdt, alsook het verlaten van dien weg door het inslaan van een weg, welke zich vereenigt met den weg, waarop men zich bevindt. Verdachte is niet van richting veranderd. (Proc. Gen. cf.).

H.R.: Het middel mist feitelijken grondslag, daar daarbij is gesteld, dat ter plaatse de Hoofdweg een bocht naar links maakt, terwijl uit dien weg in de bocht daarvan een weg loopt op zoodanige wijze, dat die weg ligt in het verlengde van den Hoofdweg vóór de bocht, zoodat men feitelijk van richting verandert als men den Hoofdweg volgt. Van een dergelijken plaatselijken toestand is echter geen sprake in de bewezen verklaring, doch slechts van een Rijksweg, die een bocht naar links maakt, waarin een andere voor het verkeer openstaande rijweg aan de rechterzijde zich met den Rijksweg vereenigt. H.R. 29 Sept. 1930, N.J. blz. 1627.

Artikel 14. [2(2)a]

(1) Behoudens het bepaalde in het tweede lid, moet elk motorrijtuig, dat zich tusschen zonsondergang en zonsopgang op den weg bevindt voorzien zijn van:

a. twee aan weerszijden aangebrachte lantaarns, die voorwaarts een ongekleurd of geel licht uitstralen, dat voldoende is om bij normale weersgesteldheid op een onverlichten weg personen op een afstand van 60 m duidelijk zichtbaar te doen zijn, waarbij de lichtbundels zoodanig gericht moeten zijn of kunnen worden, dat geen verblindende werking ontstaat;
b. een rechts aan de achterzijde aangebrachte lantaarn, die achterwaarts een helder rood licht uitstraalt;
c. een aan de achterzijde aangebrachte lantaarn, die bij het in werking brengen van de voetrem achterwaarts een helder rood of geel licht uitstraalt dan wel een waarschuwingsteeken helder verlicht;
d. een lantaarn, die het in artikel 44 lid (1) bedoelde aan de achterzijde aangebrachte kenteeken helder verlicht, doch alleen, indien aan het motorrijtuig geen aanhangwagen is gekoppeld.

(2) In afwijking van het bepaalde in het eerste lid is voor motorrijwielen op twee wielen slechts één lantaarn vereischt als onder a bedoeld, terwijl voor dergelijke motorrijtuigen de lantaarn onder b bedoeld aan de achterzijde in het midden kan worden aangebracht en de inrichting onder c omschreven, niet vereischt is.

Toelichting. Omtrent de verlichting gaven tevoren de art. 21 en 22 M.R. voorschriften, waarin echter het gebruik van achter- en stoplichten (vergelijk het bepaalde in lid 1 onder *b* en *c*) niet verplicht was gesteld, terwijl overigens slechts toegelaten was het gebruik van lantaarns, welke „wit" licht uitstralen. De tegenwoordige bepaling komt overeen met de art. 16 lid 1, 17 lid 1 en 18 M.R.R.

Ad lid 1. De voorschriften betreffende de verlichting gelden zoowel voor rijdende als voor stilstaande motorrijtuigen behoudens de uitzonderingen, welke art. 17 lid 2 W.V.V. toelaat voor stilstaande rij- of voertuigen. Behalve in deze uitzonderingen is hierin nog in zoover een verschil met art. 21 M.R. gelegen, dat onder de werking van het M.R. een stilstaand motor*rijwiel* niet verlicht behoefde te zijn.

Sub a. Het gebruik van meer lampen dan de verplichte voor voorwaartsche verlichting is toegestaan; het aantal van twee is slechts een minimum. Indien evenwel meer dan twee lampen worden gevoerd moet dit ingevolge het bepaalde in art. 17 lid 3 W.V.V. geschieden op zoodanige wijze, dat daardoor geen verwarring voor het verkeer op den weg kan ontstaan.

„Met ongekleurd licht wordt bedoeld het licht van electrische-, acetyleen-, kaars- of olielantaarns zonder gekleurd glas. Geel licht is toegelaten met het oog op de zoogenaamde mistlampen. Het gele licht blijkt voor wegverlichting gunstige eigenschappen te bezitten". N.v.T. [1]).

Bij de regeling van de verlichting kunnen twee stelsels worden onderscheiden. De voorschriften kunnen gericht zijn op:

1°. *de verlichting van een kijkobject,* welke dient om datgene, wat moet worden waargenomen (het kijkobject), zichtbaar te maken;

2°. *het voeren van signaallicht,* dat dient om anderen voor de aanwezigheid van den drager van het licht te waarschuwen [2]).

In afwijking van de voorstellen van de C.v.M. is voor de hoofdlampen het eerste stelsel gevolgd, waarbij de Amerikaansche wetgeving tot voorbeeld heeft gestrekt.

„In de U.S.A. heeft de bedoeling voorgezeten te verzekeren, dat de hoofdkoplampen van een auto voldoende licht zullen geven, om (bij normale snelheid) het den bestuurder mogelijk te maken hindernissen (w.o. ook andere weggebruikers) op zijn weg tijdig te onderkennen en daarvoor te kunnen uitwijken en/of stoppen.

De C.v.M. heeft slechts gewild, dat de lichten van een auto (in 't algemeen van elk voertuig) op een zekeren minimum afstand voor andere weggebruikers duidelijk zichtbaar zullen zijn. Bij eerstbedoelde (actieve) methode rekent men er op, bij het licht van het bewegende voertuig zelf hindernissen tijdig te ontdekken — bij de laatstaangegeven (passieve) handelwijze toont men de lichten van het bewegende voertuig aan andere weggebruikers en verwacht, dat deze, zoowel als bijzondere verkeersobstakels, eveneens van duidelijk zichtbare lichten voorzien zullen zijn en zoo behoorlijk onderkend zullen kunnen worden.

Deze laatste methode moge op de gewone wegen bij het langzame verkeer in physieke tractie bruikbaar zijn en ook bij het snelverkeer op de ijzeren baan toegepast worden, maar naar dezerzijdsche meening is voor het moderne snelverkeer over den steenen weg de eerste methode de aangewezene. Het tijdig zichtbaar zijn van andere voertuigen hangt hierbij niet alleen af van het feit, of de lichten van deze voertuigen behoorlijk schijnen (en hoe licht kan hieraan wat ontbreken, vooral bij wagens en karren), maar zelfs zonder lichten zullen zij door den autobestuurder tijdig moeten kunnen worden onderscheiden. En behalve andere voertuigen behoort de bestuurder van een auto ook den weg in zijn geheel en onverlichte hindernissen daarop in voldoende mate te kunnen waarnemen". (N.I.W.V., Publ. no. 78 blz. 31).

„De afstand van 60 m is voor normaal motorverkeer voldoende. Indien personen op een afstand van 60 m *duidelijk zichtbaar* zijn, zijn voorwerpen op grooter afstand ook al reeds zichtbaar, zoodat men reeds op grooter afstand gewaarschuwd is, dat er iets op den weg is. Wie met zeer groote snelheid rijden wil, zal sterkere lampen moeten gebruiken om veilig te kunnen rijden. Het zou niet juist zijn, met het algemeene voorschrift op dergelijke bijzondere groote snelheden te rekenen". N.v.T.

---

1) Zie omtrent wegverlichting met natriumlampen N.I.W.V., Publ. no. III.

2) Verg. Ir. G.B. van de Werfhorst in „Wegen" van 1 Dec. 1931.

Sub b. Het voeren van een achterlicht was in het M.R. niet voorgeschreven.

„Het wordt wenschelijk geacht het roode achterlicht rechts aan te brengen, zoodat de achteropkomende weggebruiker ongeveer kan zien in welke mate de weg door het vooruitrijdende motorrijtuig in beslag is genomen". N.v.T.

Om niet verscheidene bezitters van motorrijtuigen te verplichten al dadelijk wijziging in hun achterlichtinstallaties aan te brengen, is een overgangstermijn van een jaar gesteld (art. 102 lid 1 W.V.V.).

Sub c. Omtrent het gebruik van een stoplicht bevatte het M.R. geen voorschriften.

„Hoewel het zg. stoplicht krachtens art. 12 W.V.V. feitelijk alleen des avonds als voldoende waarschuwing wordt erkend, kan het ook overdag nuttige diensten bewijzen". N.v.T.

Behoudens de uitzonderingen in het tweede lid van dit artikel geldt het voorschrift tot het aanbrengen van stoplichten algemeen, derhalve ook voor demmo's en andere dergelijke driewielige motorrijtuigen, welke tevoren in den regel van een zoodanig apparaat niet waren voorzien.

Het stoplicht behoeft eerst een jaar na de inwerkingtreding van de W.V.O. te zijn aangebracht (art. 102 lid 2 W.V.V.).

Sub d. Onder de werking van het M.R. was men ingevolge art. 6 sub 1e. M.R. jo. art. 5 van het besluit van den directeur van B.B. van 30 Juni 1917 verplicht de aan de achterzijde aangebrachte nummerplaat hetzij door beschijning, hetzij door middel van een transparant te verlichten.

Aan de verplichtingen tot het voeren van een achterlicht (sub b) en een stoplicht (sub c), en aan die tot verlichting van het kenteeken kan worden voldaan door het gebruik van één gecombineerde installatie. Dit is des te gemakkelijker mogelijk, omdat ingevolge het bepaalde in art. 7 W.V.B. — B.B. ook het bedoelde kenteeken aan de uiterste rechterzijde van het rij- of voertuig moet worden aangebracht.

Indien een aanhangwagen aan het motorrijtuig is gekoppeld geldt art. 16 lid 1 sub d W.V.V.; weliswaar behoeft de hier bedoelde lamp dan niet te branden doch de installatie moet wel aanwezig zijn, omdat rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid, dat de aanhangwagen wordt afgekoppeld.

Ad lid 2. Voor zoover de voorlamp betreft komt het voorschrift overeen met dat van art. 21 lid 1 M.R. Het voeren van een achterlamp was evenwel tot dusver nog niet verplicht gesteld en waar ingevolge art. 7 van het besluit van den directeur van B.B. van 30 Juni 1917 No. 1092/A.P. de nummerplaat op motorrijwielen slechts aan de voorzijde moest worden aangebracht, behoefde ook voor de verlichting daarvan aan de achterzijde geen lichtbron aanwezig te zijn.

Ingevolge art. 44 lid 1 W.V.V. moet thans bij motorrijwielen het kenteeken bedoeld in art. 10 W.V.O. eveneens aan de achterzijde worden aangebracht. Eén lichtbron kan uiteraard dienen als achterlicht en tot verlichting van het kenteeken.

Voor motorrijwielen met zijspanwagen, verg. art. 16 lid 2 W.V.V.

Uitzonderingen. Voor *bijzondere* rij- of voertuigen voor militaire doeleinden bestemd, en voor wegwalsen, zie art. 99 leden 3 en 5 W.V.V.; voor militaire rij- en voertuigen tijdens militaire oefeningen, zie art. 100 W.V.V.

Jurisprudentie. 1. Het niet hebben van twee helder brandende voorlichten en het niet hebben van een achterlicht, dat het achternummer verlicht, zijn te beschouwen als één handeling, éène omissie, n.l. het rijden zonder eenig licht.

Waar beklaagde reeds ter zake van het niet hebben van het achterlicht bij in kracht van gewijsde gegaan vonnis is veroordeeld, kan hij ter zake van het andere feit niet meer worden vervolgd. Hof Arnhem 6 Dec. 1923, N.J. 1924 blz. 280.

2. Een schijnwerper is een lamp met parabolischen reflector, waarvan het lichtpunt in of bij het brandpunt staat, terwijl het glas van zulk een lantaarn geen lens behoeft te zijn. Ktg. Zaandam 8 Nov. 1923, N.J. 1924 blz. 269.

3. Afgezien nog van de vraag, of wel van verblindende verlichting kon worden gesproken, als feitelijk niemand inderdaad verblind geworden is, werkt elk licht verblindend, als men er maar in bepaalde houding en op bepaalden afstand naar kijkt; zelfs een kaars kan verblindend werken. I.c. werkte dit licht, een z.g. „spotlight" (zoeklicht) alleen verblindend op den eventueelen voetganger, die zich begaf of stond in een richting voor hem, voetganger, links van dien rijweg, op een afstand van 5 à 6 meter van het hem tegemoetkomend motorrijtuig, terwijl die voetganger bovendien nog iets naar rechts en naar boven moest kijken, onder alle welke omstandigheden niet van een „verblindende verlichting" kan worden gesproken. Vrijspraak. Ktg. Wageningen 13 Jan. 1928, N.J. blz. 785.

4. Philips' mistlampen geven een geelachtig licht.

De rb. heeft terecht overwogen, dat de vraag of een lantaan wit licht uitstraalt niet kan worden beantwoord naar het kenmerk of het licht wit is in natuurkundigen zin. Immers de eisch van wit licht heeft reeds lange jaren gegolden voor motorrijtuigen en rijwielen, terwijl, toen de desbetreffende wettelijke bepalingen tot stand kwamen, voor rijwielen in den regel werd gebruik gemaakt van kaars- of olielicht, dat zeker niet wit is in natuurkundigen zin, zonder dat blijkt, dat bij het maken van het oude of nieuwe M.R.R. de bedoeling heeft voorgezeten dergelijk licht in den vervolge niet meer als wit licht te doen gelden. Zuivere vrijspraak. H.R. 25 Juni 1928, N.J. blz. 1637.

5. Het eerste lid van art. 16 M.R.R. (14 lid 1 W.V.V.) is in dien zin te verstaan, dat de woorden „aan de linkerachterzijde" een beteekenis hebben, die zich aansluit aan de voorafgaande: „ter weerszijden van het rijtuig", welke kenlijk doelen op het uiteinde van het rijtuig. Deze opvatting is in overeenstemming met de strekking der bepaling om de veiligheid van het verkeer te verzekeren, vermits alsdan het roode achterlicht tevens voor hen, die bij inhalen links voorbij willen rijden, aangeeft waar zich de uiterste linkerzijde van het rijtuig bevindt. Derhalve kon de kantonr. beslissen, dat de lantaarn, die zich aan de achterzijde van het rijtuig bevond, doch 8 à 10 c.M. van het midden der achterzijde verwijderd was en 52 c.M. van den linkerkant der achterzijde, niet aan de linkerachterzijde geplaatst was. H.R. 28 Apr. 1930, N.J. blz. 936.

Artikel 15. [2(2)a]

Tusschen zonsondergang en zonsopgang moet:

a. elk rijtuig, dat zich op den weg bevindt voorzien zijn van twee aan weerszijden aangebrachte lantaarns, die duidelijk zichtbaar voor- en zijwaarts een helder ongekleurd of geel licht en achterwaarts een duidelijk zichtbaar rood licht uitstralen;

b. elke vrachtwagen, die zich op den weg bevindt voorzien zijn van lantaarns als voor rijtuigen onder a voorgeschreven, behalve indien de snelheid niet grooter is dan die van een stappend paard, in welk geval een duidelijk zichtbare aan den rechterkant aangebrachte helder brandende lamp, fakkel of flambouw voldoend is;

c. elke handkar, die zich op den weg bevindt voorzien zijn van een duidelijk zichtbare aan den rechterkant aangebrachte helder brandende lamp, fakkel of flambouw;

d. elk rijwiel, dat zich op den weg bevindt voorzien zijn:

ten eerste van een lantaarn, die voorwaarts een helder ongekleurd licht uitstraalt, dat zoodanig benedenwaarts is gericht, dat de weg tot hoogstens 15 m voor het rijwiel verlicht wordt;

ten tweede aan de achterzijde van een lantaarn, die achterwaarts een rood licht uitstraalt, dan wel van een verticaal geplaatsten reflector, die daarop vallende lichtstralen duidelijk zichtbaar rood terugkaatst.

Toelichting. Alle in dit artikel voorgeschreven lichtbronnen zijn bedoeld als signaallampen; verg. de toelichting op art. 14 lid 1 sub *a* W.V.V.

Sub a. De lantaarns zullen zoo ver naar buiten moeten worden aangebracht, dat het achterwaarts uitstralende roode licht ook voor andere weggebruikers zichtbaar is. Bij vele rijtuigen is zulks nu nog niet het geval, zoodat bestuurders van achterop rijdende voertuigen niet altijd de aanwezigheid van die rijtuigen op den weg kunnen waarnemen.

Sub b en c. De eenvoudiger regeling van de verlichting van zich langzaam voortbewegende vrachtwagens en van handkarren is in het leven geroepen speciaal met het oog op grobaks. Waar het passeeren aan den rechterkant geschiedt, is het noodzakelijk dat de lichtbron aan die zijde van het voertuig wordt aangebracht zoodat het in beslag genomen deel van den weg door andere weggebruikers kan worden waargenomen.

Sub d. Ingevolge art. 4 R.R. was slechts voorgeschreven het gebruik van een lantaarn, welke voorwaarts een helder ongekleurd licht uitstraalt. „Aangezien de tegenwoordig gebruikte krachtige electrische fietslampen voor andere weggebruikers zeer hinderlijk kunnen zijn, is bepaald, dat het licht van de rijwiellantaarn afdoende benedenwaarts gericht moet zijn". N.v.T.

De verplichting tot het voeren van een achterlicht of van een reflector is nieuw.

Uitzonderingen. Dit artikel is niet van toepassing op *bijzondere* rij- of voertuigen voor militaire doeleinden bestemd en voorts niet op alle militaire rij- of voertuigen tijdens militaire oefeningen; verg. de art. 99 lid 3 en 100 W.V.V.

Artikel 16. [2(2)a]

(1) Elke aanhangwagen, die zich op een weg bevindt, rechtstreeks of door middel van een anderen aanhangwagen gekoppeld aan een motorrijtuig moet tusschen zonsondergang en zonsopgang voorzien zien zijn:

a. van twee aan weerszijden aangebrachte lantaarns, die schuin voorwaarts een helder ongekleurd of geel licht uitstralen;
b. van een rechts aan de achterzijde aangebrachte lantaarn, die achterwaarts een helder rood licht uitstraalt;
c. van een aan de achterzijde aangebrachte lantaarn, die bij het in werking brengen van de voetrem van het motorrijtuig achterwaarts een helder rood of geel licht uitstraalt, dan wel een waarschuwingsteeken helder verlicht;
d. van een lantaarn, die het in artikel 32 bedoelde aan de achterzijde aangebrachte kenteeken helder verlicht, doch alleen indien achter den aanhangwagen geen andere aanhangwagen is gekoppeld.

(2) Een zijspanwagen, die zich op een weg bevindt, gekoppeld aan een motorrijwiel, moet tusschen zonsondergang en zonsopgang voorzien zijn van een lantaarn, die voorwaarts een helder ongekleurd of geel licht uitstraalt en die geplaatst is aan de van het motorrijwiel afgekeerde zijde, alsmede — indien de zijspanwagen rechts van het motorrijwiel is aangebracht — van een ter rechterzijde aangebrachte lantaarn, die achterwaarts een helder rood licht uitstraalt.

Toelichting. Ad lid 1. Onder de werking van het M.R. golden geen bijzondere bepalingen omtrent de verlichting van aanhangwagens; de veiligheid van het verkeer was daardoor onvoldoende verzekerd. Uit deze overweging zijn de voorschriften omtrent de verlichting van motorrijtuigen van art. 14 lid 1 W.V.V. pasklaar gemaakt voor aanhangwagens, evenwel met deze belangrijke afwijking, dat de onder a bedoelde lampen slechts signaallampen zijn. Indien meer dan één aanhangwagen aan een motorrijtuig is gekoppeld, gelden de gestelde voorschriften voor *alle* aanhangwagens.

„Tot dusverre zijn aanhangwagens slechts bij hooge uitzondering van een stoplicht voorzien. Aangezien echter ook met aanhangwagens steeds sneller gereden wordt, werd het gewenscht geacht ook daarvoor het stoplicht te eischen, temeer daar de kosten voor het aanbrengen van zulk een inrichting naar verhouding gering zijn (zie overgangsbepaling art. 102 lid. 2)". N.v.T.

Ter voldoening aan het bepaalde sub b, c en d kan ook hier worden gebruik gemaakt van één gecombineerde installatie. Verg. voorts de toelichting op art. 14 W.V.V.

Betreffende het onder b bedoelde achterlicht en het onder c bedoelde stoplicht zie de overgangsbepalngen van art. 102 W.V.V.

Ad lid 2. Verg. de toelichting op art. 14 W.V.V. De voor zijspanwagens voorgeschreven lichtbronnen zijn signaallampen. Ook hier kan worden volstaan met één op het spatbord aangebrachte lamp, welke aan de voorzijde van ongekleurd en aan de achterzijde van rood glas is voorzien.

Uitzonderingen. Art. 16 W.V.V. geldt niet voor bijzondere rij- of voertuigen voor militaire doeleinden, noch voor militaire rij- en voertuigen tijdens militaire oefeningen; verg. de art. 99 lid 3 en 100 W.V.V.

Artikel 17. [2(2)a]

(1) De bestuurder is verplicht zorg te dragen,

a. dat aan de in artikel 14, 15 en 16 gegeven voorschriften wordt voldaan, indien zijn rij- of voertuig zich tusschen zonsondergang en zonsopgang op den weg bevindt;

b. dat de op of aan zijn rij- of voertuig aanwezige lichtbronnen geen verblindende uitwerking hebben op bestuurders van tegemoetkomende rij- en voertuigen.

(2) De verplichting, vervat in het eerste lid onder a is niet van kracht voor een stilstaand rij- of voertuig:

a. indien het door van buiten komend licht zoodanig verlicht wordt, dat het op 60 m afstand duidelijk zichtbaar is;

b. op daartoe door het bevo gde gezag aangewezen plaatsen.

(3) Het is den bestuurder verboden op een weg aan of bij zijn rij- of voertuig lichten te voeren boven die in het eerste lid onder a bedoeld op zoodanige wijze, dat daardoor verwarring zou kunnen ontstaan voor het verkeer op den weg.

(4) In afwijking van het bepaalde in het eerste lid is het den bestuurder van een motorrijtuig toegestaan de in artikel 14 lid (1) onder a bedoelde, voorwaarts lichtuitstralende lampen minder helder te doen branden, dan wel lampen van minder lichtsterkte daarvoor te bezigen:

a. indien bij gebruik van zulke minder sterke lichten door van buiten komende verlichting de personen en voorwerpen op den weg zoodanig verlicht zijn, dat ze op een afstand van 60 m vóór het motorrijtuig duidelijk zichtbaar zijn;

b. bij een ontmoeting met een ander rij- of voertuig;

c. indien het motorrijtuig stilstaat.

Toelichting. Ad leden 1 en 4. Het eerste lid legt den bestuurder de verplichting op, zorg te dragen, dat zijn rij- of voertuig op de voorgeschreven wijze is verlicht.

„Krachtige lampen hebben steeds een hinderlijke werking op tegemoetkomende weggebruikers, ook als de lichtbundels het oog niet rechtstreeks raken. Van verblindende werking zal men echter slechts kunnen spreken, indien de ondervonden hinder zoodanig is, dat de weggebruiker den weg voor hem niet meer voldoende kan overzien.

Zoodanige verblindende werking is verboden en kan voorkomen worden door de lichtbundels benedenwaarts te richten (verg. art. 14 lid 1 sub a). Wil men de ondervonden last nog verder beperken, dan moet de lichtsterkte verminderd worden en dan zouden de lichten niet meer voldoen aan het voorschrift van art. 14 lid 1 sub a. Daarom zijn in lid 4 van art. 17 enkele gevallen opgenoemd, waarbij afwijking van genoemd voorschrift is toegestaan". N.v.T.

Het sub a gesteld gebod geldt algemeen; de voorgeschreven lichtbronnen moeten zijn ontstoken, indien het rij- of voertuig zich tusschen zonsondergang en zonsopgang *op den weg bevindt,* d.w.z. ongeacht of het zich voortbeweegt dan wel stilstaat. De leden 2 en 4 van dit artikel geven een verzachting van dezen strengen regel. Een uitzonderingsbepaling is niet getroffen voor rijwielen, welke aan de hand worden medegevoerd. Aangenomen moet nochtans worden, dat de lichbron onder die omstandigheden niet behoeft te zijn ontstoken, aangezien het rijwiel veelal op deze wijze zal worden medegevoerd juist omdat de lichtbron ontbreekt dan wel niet functionneert; het zou te ver gaan dit te verbieden. Het ligt in de lijn om, ook wanneer het rijwiel om andere redenen dan deze onverlicht aan de hand wordt medegenomen, dit geoorloofd te achten.

Ad lid 2. In de hier bedoelde gevallen behoeft geen enkele lichtbron te zijn ontstoken. „Van buiten komend licht" is alle licht, dat niet wordt uitgestraald door de lichtbronnen van het rij- of voertuig zelf.

De sub b bedoelde plaatsen zijn parkeerterreinen en weggedeelten, welke speciaal voor parkeeren zijn aangewezen.

Ad lid 3. „Het zal geen verwarring stichten indien aan een automobiel tegelijkertijd twee hoofdlampen en twee zijlampjes of spatbordlampjes zijn ontstoken, doch wel indien aan de voorzijde van een rij- of voertuig een of meer roode lampen worden gevoerd en ook wanneer een rijwiel of motorrijwiel voorzien is van twee lampen naast elkaar, waardoor de indruk wordt gewekt, dat men te doen heeft met een vierwielig voertuig op grooteren afstand". N.v.T.

Geoorloofd moet ook worden geacht het gebruik van treeplanklampjes.

Jurisprudentie. Concl. P.G.: De meening van den kantonr. dat art. 427, 2° (494, 1° Ind.) W.v.S. ten deze (nl. met betrekking tot het op den openbaren weg laten staan van niet behoorlijk verlichte auto's) zou zijn uitgeschakeld door de M.R.W. met het M.R.R. is onjuist daar art. 22 jo. art. 16 M.R.R. (17 jo. 14 W.V.V.) uitgaat van de aanwezigheid van den eigenaar,

houder of bestuurder bij zijn motorrijtuig en bij diens afwezigheid geen gebod en geen sanctie geeft; daarvoor geldt art. 427, 2e W.v.S. H.R. 4 Maart 1929, N.J. blz. 723. [1])

Artikel 18. [2(2)a]

Voor het geven van geluidsignalen moeten rij- of voertuigen voorzien zijn van de volgende toestellen:

a. een motorrijtuig, geen wegwals zijnde, van een hoorn of claxon, op een afstand van 60 m duidelijk hoorbaar;
b. een rijwiel, van een rijwielbel;
c. een rijtuig, van een voetbel;
d. een brandweer-voertuig op weg naar een brand van een sirene of groote scheepsbel;
e. een wegwals van een fluit.

Toelichting. Sub a. Omtrent geluidtoestellen voor motorrijtuigen gaf tevoren art. 20 M.R. voorschriften; een motorrijtuig moest voorzien zijn van een mond-, hand- of mechanischen hoorn, welke voor motorrijwielen een schellen en voor andere motorrijtuigen een zwaren toon moest hebben, en welke op een afstand van 100 m. duidelijk hoorbaar moest zijn.

„Het wordt niet noodig geacht om — als in het M.R. — onderscheid te maken tusschen het geluidsignaal voor een motorrijwiel en dat voor een ander motorrijtuig.

Het geluidsignaal zal, ook in druk stadsverkeer op 60 m afstand hoorbaar moeten zijn. Dit brengt mee, dat het op de buitenwegen op veel grooter afstand hoorbaar is. De gestelde eisch is met de praktijk in overeenstemming en in verband met het voorgaande voldoende te achten". N.v.T.

De claxon is naast den hoorn met name genoemd; weliswaar werd door de Haagsche rb. in haar vonnis van 1 Febr. 1912 (W. 9344) beslist, dat de claxon in den zin van de M.R.W. als een hoorn mag worden beschouwd en is sindsdien het gebruik daarvan als zoodanig onbelemmerd toegelaten, doch in wezen zijn beide apparaten zoo verschillend van aard, dat het beter werd geacht hen naast elkaar te vermelden, een en ander in navolging van art. 23 M.R.R.

Sub b. Dit voorschrift komt overeen met dat van art. 7 lid 2 R.R.

Sub c, d en e. Deze geluidtoestellen worden in de practijk voor de hiergenoemde rij- en voertuigen reeds gebruikt. Deze bepaling jo die van art. 19 lid 2 sub b W.V.V. schaft echter het nog al eens door bestuurders van rijtuigen gebruikte fluitje af.

---

[1]) De opvatting van den P. G. lijkt niet juist; bij een stilstaand rij- of voertuig zal de bestuurder veelal niet aanwezig zijn; indien omtrent stilstaande rij- en voertuigen voorschriften worden gegeven zal men deze mogelijkheid ongetwijfeld voor oogen hebben gehad. Bovendien komt deze opvatting in strijd met die, blijkende uit de Jur. ad art. 1 lid 1 sub 9 W.V.O.

Jurisprudentie. Beklaagde had omstreeks middernacht van 8 op 9 Februari 1933 als bestuurder van een automobiel gereden over den openbaren weg Tijgerstraat, een straat gelegen binnen de bebouwde kom der gemeente Batavia, en alstoen herhaalde malen bij het geven van geluidsignalen gebruik gemaakt van een door lucht aangedreven mechanischen hoorn, welke een toon had als van een misthoorn, en waarvan het geluid sterker was dan dat van de usantieele mond-, hand- of mechanische hoorns voor motorwagens.

Beklaagde heeft aldus niet art. 20 lid 1 M.R. (18 W.V.V.) overtreden en ook niet eenige andere wettelijke bepaling, met name niet art. 503 W.v.S. aangezien op het oogenblik, waarop de geimputeerde signalen werden gegeven in de buurt van de Tijgerstraat het Tjapgomehfeest werd gevierd, zoodat alstoen aldaar reeds uit dien hoofde iedere nachtrust was uitgesloten. Lgr. Bat. 10 Febr. 1933 [1]).

Artikel 19. [2(2)a]

(1) Onverminderd het bepaalde in artikel 12 is de bestuurder van een rij- of voertuig verplicht met de in artikel 18 voorgeschreven toestellen geluidsignalen te geven:

a. bij het inhalen van andere rij- of voertuigen, indien hij voornemens is voorbij te rijden;

b. op het oogenblik dat hij achterwaarts gaat rijden.

(2) Het is verboden:

a. geluidsignalen te geven of de aandacht te trekken door roepen, indien dit niet ingevolge het bepaalde in lid (1) of in artikel 12 noodig is en — tusschen zonsondergang en zonsopgang —, indien de noodige waarschuwing kan worden gegeven door de vooruitgeworpen lichtstralen van de voorgeschreven lichtbronnen;

b. zonder noodzaak geluidsignalen te geven, anders dan met de in artikel 18 voor elk soort rij- of voertuig voorgeschreven toestellen.

Toelichting. Ad lid 1. Slechts twee gevallen zijn genoemd, waarin *altijd* geluidsignalen moeten worden gegeven. Daarnaast kan dit in het belang van de veiligheid van het verkeer in tal van andere gevallen geboden zijn; zoo o.m. bij het inrijden van een weg komende van een erf; bij het naderen van een bocht of een wegkruising, indien het uitzicht niet vrij is, ter waarschu-

[1]) Meer succes had men wellicht gehad als men de vervolging had ingericht op overtreding van art. 13 M.R. (2 lid 1 W.V.O.) Het zeer krachtige geluid van den gebruikten hoorn was alleszins geschikt om de veiligheid van het verkeer in gevaar te brengen. Thans biedt art. 9 lid 4 sub a W.V.V. gelegenheid om het ongewenschte gebruik van deze misthoorns tegen te gaan.

wing van voetgangers en geleiders van dieren. Daarentegen zal het niet noodig zijn geluidsignalen te geven, indien uit een door of van wege het met de verkeersregeling belast gezag gegeven teeken blijkt, dat de bestuurder door kan gaan.

Uitzondering. Voor wegwalsen, zie art. 99 lid 4 W.V.V.

Ad lid 2. Sub a. „In overeenstemming met het toenemende gebruik in het buitenland (Parijs, Finland) is hier — ter beperking van onnoodig leven — bepaald, dat des avonds alleen dan geluidsignalen mogen worden gegeven indien de vereischte waarschuwing niet door licht kan worden gegeven.

Bij het gebruik van de voorgeschreven autolampen, die den weg meer dan 60 m. vooruit verlichten zal de nadering van een auto bij een bocht of een kruising voldoende tijdig worden opgemerkt, zoodat geen geluidsignaal noodig is". N.v.T.

Sub b. Een absoluut verbod om geluidsignalen te geven met andere toestellen dan die bedoeld in art. 18 W.V.V. werd geacht te ver te gaan. Ingevolge art. 20 lid 6 M.R. mocht buiten bebouwde kommen steeds ook gebruik worden gemaakt van sirenes, mechanische fluiten enz. Thans is dit in het algemeen verboden, beboudens in geval van noodzaak; alsdan is elk mogelijk geluidsignaal geoorloofd.

In dit verband zij er op gewezen, dat door een omissie niet buiten werking is gesteld, het bepaalde onder ten derde van de ordonnantie in S. 1917 no 73, luidende:

„Voor het geven van geluidsignalen op de openbare wegen mag door personen, niet bestuurders van of niet vervoerd met motorrijtuigen geen gebruik worden gemaakt van een mond-, hand-, of mechanischen hoorn of trompet.

Overtreding van dit verbod wordt gestraft met geldboete van ten hoogste één honderd gulden".

Deze verbodsbepaling is in het leven geroepen om het gebruik van hoorns en trompetten door bestuurders van rijtuigen, dat destijds (er werd tien jaren tevoren ook reeds over geklaagd) een hinderlijken omvang had aangenomen, tegen te gaan. De handhaving van deze bepaling bij de invoering van de W.V.O. heeft weinig gevolgen, omdat de verbodsbepaling van art. 19 lid 2 sub b W.V.V. geldt voor een ieder en dus niet alleen voor bestuurders. Voor zoover het feit valt onder de bepaling van de ordonnantie èn onder die van art. 19 lid 2 sub b W.V.V. zal echter de ordonnantie moeten worden toegepast.

Jurisprudentie. In de woorden der telastelegging: „toen, een of meer hem achterop rijdende wielrijders, geluidsignalen met de bel gaven" ligt voldoende duidelijk opgesloten, dat de signalen door de bestuurders dier rijwielen en tijdig gegeven werden. H.M.G. 6 Oct. 1922, N.J. 1923 blz. 647

Uitrusting van motorrijtuigen.

Artikel 20. [2(2)b]

(1) Elk motorrijtuig, waarmede over een weg wordt gereden, moet voorzien zijn van:

a. een deugdelijk, nauwkeurig werkend stuurtoestel;

b. een rem-inrichting, die van de zitplaats van den bestuurder af bediend kan worden en waarmede het motorrijtuig binnen de bij het in lid (2) bedoelde besluit te bepalen afstand tot staan kan worden gebracht. Het motorrijtuig, geen tweewielig motorrijwiel zonder zijspanwagen zijnde, moet met de genoemde rem-inrichting met behulp van een afzonderlijk bedieningsorgaan, dan wel met een afzonderlijke rem-inrichting bij volle belasting op de steilste helling, welke er mede bereden kan worden, in stilstand kunnen worden gehouden;

c. een geluiddempende inrichting, waardoor de afgewerkte gassen van den motor in achterwaartsche richting worden afgevoerd;

d. luchtbanden, of banden, die, ter beoordeeling van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, ten aanzien van hun werking op den weg met luchtbanden gelijkgesteld kunnen worden;

e. een op een behoorlijk toegankelijke plaats aangebrachte, in gemakkelijk leesbare letters gestelde aanduiding van de fabriek, het type en het jaar van constructie van het motorrijtuig, het fabrieksnummer van het onderstel of frame en van den motor, alsmede:

a. voor autobussen en vrachtauto's het gewicht van het onderstel en het toelaatbare totaal-gewicht met inbegrip van de belading;

b. voor andere motorrijtuigen het totale eigen-gewicht.

(2) Door den Directeur van Gouvernementsbedrijven worden nadere voorschriften vastgesteld inzake de in het eerste lid gestelde eischen.

Toelichting. Ad lid 1. „De voorschriften van dit artikel gelden voor alle motorrijtuigen voor zoover niet uit de tekst het tegendeel blijkt. In de voorschriften van lid 1 zijn slechts de hoofdzaken van de technische eischen opgenomen. Meerdere bijzonderheden zullen worden opgenomen in de nadere voorschriften, die krachtens het tweede lid door den Directeur van G.B. zullen worden vastgesteld (zie de art. 2 en 3 W.V.B.-G.B.). Hierdoor wordt bereikt, dat steeds een voldoende aanpassing mogelijk zal zijn aan de snelle ontwikkeling der automobieltechniek". N.v.T.

Sommige eischen in het eerste lid gesteld, behoefden dientengevolge niet zoo uitvoerig te worden geformuleerd als in art. 19 M.R. en in § 2 M.R.R.

Sub a. Overeenkomstig art. 12 lid 1 van laatstgenoemd reglement moet elk motorrijtuig in de eerste plaats voorzien zijn van „een deugdelijk nauwkeurig werkend stuurtoestel". In het M.R. ontbrak hier het woord deugdelijk.

Gelet op de vele ongevallen, welke worden toegeschreven aan het onklaar worden van de stuurinrichting, was deze toevoeging zeker niet overbodig.

Sub b. „In stede van een tweetal onafhankelijk werkende remmen, zooals naar het Nederlandsche voorbeeld was voorgeschreven in art. 19 lid 1 sub 2e M.R., is thans vereischt „een rem-inrichting". Deze verandering was noodig, omdat de eisch van onafhankelijke werking van beide remmen voor sommige moderne en volkomen aanvaardbare constructies niet kan worden gehandhaafd". N.v.T.

Hoewel ook bij een dergelijke inrichting een gedeelte van het remtoestel onafhankelijk van het overige in werking kan worden gebracht, vormt zulk een „rem-inrichting" toch een zoodanige eenheid, dat men niet van twee onafhankelijk van elkaar werkende remmen kan spreken.

„In het M.R. was mede in overeenstemming met het Nederlandsche voorschrift bepaald, dat het motorrijtuig met de remmen *ieder oogenblik* tot stilstand moest kunnen worden gebracht. Niet duidelijk was, hoe men hier de uitdrukking „ieder oogenblik" had op te vatten. Dat er eenige tijd verloopen moet tusschen het in werking brengen van de reminrichting en het tot stilstand komen van het motorrijtuig, spreekt wel vanzelf. Dit tijdsverloop is afhankelijk van de hoedanigheid van de rem-inrichting, van de snelheid van het voertuig, alsmede van de oppervlakte van de banden en van den weg, terwijl deze laatste weer beinvloed wordt door de weersgesteldheid.

In het nieuwe voorschrift werd derhalve afgezien van het tot stilstand brengen op ieder oogenblik en wordt in stede daarvan geeischt, dat het motorrijtuig tot staan kan worden gebracht binnen een bepaalden afstand. Deze afstand zal verschillend zijn naar gelang van de bovengenoemde uiteenloopende omstandigheden". N.v.T. Verwezen wordt naar art. 3 sub c W.V.B.-G.B.

In art. 19 lid 2 sub 1e M.R. werd voorts een inrichting geeischt in staat om terugloop te beletten, althans indien niet een der remmen aan dien eisch voldeed. Ook dit voorschrift was in dien vorm verouderd. Een andere inrichting dan de rem om terugloop te beletten komt niet meer voor en elke reminrichting zal, mits goed gesteld, aan dien eisch kunnen voldoen. De eisch zelf is overigens verzwaard en gepreciseerd. Vroeger moest terugloop kunnen worden belet bij het bestijgen zelfs van steile hellingen, waarbij dus twijfel bleef bestaan over de vraag, welke helling als steil moest worden aangemerkt. Ingevolge het onderwerpelijke voorschrift moet het motorrijtuig bij volle belasting op de steilste helling, welke ermede bereden kan worden in stilstand gehouden kunnen worden.

„Voor het in stilstand *houden* van het motorrijtuig dient als regel de „handrem", waarmede men gewoonlijk de met de hand te bedienen remhefboom bedoelt. Deze kan op dezelfde remmen werken als het rempedaal, doch het kan ook zijn, dat voor het in stilstand houden een afzonderlijke rem-inrichting is aangebracht. Beide constructies zijn toegelaten, mits ze overigens aan de gestelde eischen voldoen.

In afwijking van het overeenkomstige voorschrift in art. 19 lid 2 M.R., moet het motorrijtuig met de handrem, niet alleen bij het bestijgen, maar

ook bij het afdalen van een steile helling, in stilstand kunnen worden gehouden". N.v.T.

In art. 19 M.R. was ten aanzien van dezen eisch een uitzondering gemaakt voor alle motorrijwielen. In het nieuwe voorschrift zijn alleen de tweewielige motorrijwielen zonder zijspanwagen uitgezonderd. Voor een motorrijwiel met zijspan, soms bemand met vier personen is het even gevaarlijk als voor een gewone automobiel, indien het voertuig niet door de rem kan worden vastgehouden.

Sub c. Dit voorschrift is vrijwel gelijkluidend aan de overeenkomstige bepaling van art. 20 M.R.R. Evenwel staat hier „worden afgevoerd" inplaats van „kunnen worden afgevoerd", waardoor bereikt is, dat de gassen niet anders dan door de geluiddempende inrichting mogen ontsnappen.

Onder de werking van art. 20 lid 4 M.R. was het slechts in bebouwde kommen verboden de open uitlaat te gebruiken. Buiten bebouwde kommen gold dit verbod niet en mocht men dus de gassen direct achter den motor en voor den knalpot laten ontsnappen. „Bij de verbeterde techniek wordt het gebruik van de open uitlaat in het geheel niet meer noodig geacht. Derhalve is thans bepaald, dat de uitlaatgassen in elk geval door den knalpot moeten worden afgevoerd.

Behalve tot de beperking van ongewenscht lawaai op den weg, dient het voorschrift tevens tot bescherming van de gezondheid, door een bepaling, dat de afgewerkte gassen in achterwaartsche richting moeten worden afgevoerd". N.v.T.

Sub d. „De C.v.M. verbood in haar ontwerp het gebruik van massieve- en cushionbanden niet, doch stelde daaraan een aantal eischen. Sinds de Commissie haar ontwerp opstelde (in 1927) is echter het gebruik van luchtbanden ook voor zware motorrijtuigen algemeen in zwang gekomen en dit heeft overal in toenemende mate de neiging doen ontstaan het gebruik van andere dan luchtbanden te verbieden. Daar ook hiertelande andere dan luchtbanden nog slechts zelden worden gezien en zoowel in het belang van de instandhouding van den weg, als met het oog op het onderhoud van het motorrijtuig zulke banden de voorkeur verdienen, werd het gebruik van luchtbanden in het algemeen voorgeschreven (zie overgangsbepaling art. 101 W.V.V.)". N. v. T.

Bij de beoordeeling van de gelijkwaardigheid van andere bandensoorten zal gebruik kunnen worden gemaakt van de diensten van de officieuze N.I. W.V., welke zich met de bestudeering van dergelijke vraagstukken bepaaldelijk bezig houdt en daartoe over een wegenlaboratorium met een proefbaan beschikt.

Op het oogenblik is de eenige bandensoort, welke eventueel in aanmerking zou kunnen komen voor een door den Directeur der B.O.W. af te geven verklaring van gelijkstelling met luchtbanden, de reeds genoemde cushion- of holle-ruimte-band. Voorshands lijkt echter de kans, dat tot gelijkwaardigheid zal worden geconcludeerd, niet heel groot. In een tijdschriftuittreksel (zie K.O.V. no. 210 van de N.I.W.V.) komt daaromtrent het volgende voor:

„De moderne holle-ruimte-(cushion)band is, op grond van de genomen proeven, in zeer veel opzichten als de gelijkwaardige van den hooge-druk-

luchtband, op sommige punten (o.m. ten aanzien van het energie-verbruik voor de voortbeweging en de kwetsbaarheid) zelfs als de meerdere te beschouwen. Toegegeven wordt dat bij het verrichte onderzoek zeker niet alle vraagpunten ten volle zijn belicht o.a. zijn de ballonbanden geheel buiten het onderzoek gehouden, en zijn afgesleten cushionbanden evenmin daarin betrokken geworden".

Sub e. In art. 19 lid 1 sub 3e M.R. waren — evenals thans nog in art. 12 lid 3 M.R.R. — een of meer platen vereischt, waarop eenige gegevens betreffende het motorrijtuig vermeld moeten zijn. In het nieuwe voorschrift is instede daarvan de redactie van de overeenkomstige bepaling van het verdrag van Parijs van 1926 in hoofdzaak gevolgd (verg. art. 3, II, 2e van het verdrag). Weliswaar worden meer gegevens verlangd dan bij het verdrag, doch in elk geval zal de aanduiding ingevolge de W.V.V. aangebracht ook aan het verdrag voldoen.

Voorgeschreven is, dat de aanduiding op een behoorlijk toegankelijke plaats aangebracht moet worden. Als zoodanig valt aan te merken het instrumentenbord alsmede de zijkant van de bestuurderszitplaats, indien deze bij geopende deur vrijkomt. Ongeschikt evenwel is een plaats aan den binnenkant van de carosserie van een vrachtauto, welke door de lading moeilijk toegankelijk kan worden, of een plaats onder de motorkap van het motorrijtuig.

Overeenkomstig het internationale voorschrift moeten worden vermeld het fabrieksnummer van het onderstel of frame en van den motor. Dit laatste vervangt de in het M.R. geëischte vermelding van het vermogen in paardekrachten van den motor of het aantal en de boring der cylinders. Aangezien allerminst bleek vast te staan, wat men onder het vermogen van den motor had te verstaan en ook de opgave van het aantal en de boring der cylinders den motor niet afdoende identificeeren, voldeed dit voorschrift slechts matig. De nieuwe eisch, dat het nummer van den motor moet worden opgegeven is volkomen afdoende voor de identificatie en stelt bovendien in staat om zoo noodig alle gegevens betreffende den motor in de vakliteratuur te vinden.

Het fabrieksnummer van het onderstel — of voor een motorrijwiel van het frame — en dat van den motor moeten beide worden vermeld, omdat het kan voorkomen, dat de motor van een motorrijtuig door een anderen wordt vervangen, in welk geval de identificatie van beide afzonderlijk noodig kan zijn. Het voorschrift van het M.R., dat het eigengewicht in de aanduiding moet worden vermeld is overgenomen voor alle motorrijtuigen, behalve voor autobussen en vrachtauto's, met dien verstande dat het totale eigengewicht moet worden opgegeven. Daardoor wordt voorkomen, dat men bij de bepaling daarvan sommige onderdeelen, uitrustingstukken of wellicht zelfs het geheele koetswerk niet mee zou wegen.

Voor de autobussen en vrachtauto's moet niet het totale eigengewicht worden vermeld, doch het gewicht van het onderstel en het toelaatbare totaal-gewicht, met inbegrip van de belading. Het voorschrift werd op deze wijze dienstbaar gemaakt aan het vastleggen van de toelaatbare belading in het nummerbewijs. Het gewicht daarvan vindt men namelijk door van het toelaatbare totaal-gewicht af te trekken het gewicht van het onderstel en

van het daarop gebouwde koetswerk. Verg. verder de toelichting op art. 40 en 66 W.V.V.

Ad lid 2. De nadere voorschriften zijn opgenomen in de art. 2 en 3 W.V.B.-G.B. Zij beperken zich tot de stuurinrichting en de reminrichting.

Andere eischen, waaraan de motorrijtuigen zouden moeten voldoen, komen er niet in voor. De opsomming van art. 20 lid 1 is ten aanzien van de algemeene technische eischen, waaraan de motorrijtuigen moeten voldoen, uitputtend. Voor het nauwkeurige onderzoek, dat bij de keuring van *openbare* motorrijtuigen plaats heeft (art. 66 W.V.V.), zijn ten aanzien van de technische eischen enkele nadere voorschriften gegeven (W.V.B.-G.B. art. 10—17).

„De aandacht wordt erop gevestigd, dat het voorschrift van art. 19 lid 2 sub 2e M.R., waarin voor motorrijtuigen met grooter asafstand dan 2 m of grooter gewicht dan 350 kg een inrichting om achterwaarts te rijden was voorgeschreven, vervallen is. Overwogen werd, dat elk motorrijtuig, waarvoor zulk een inrichting in de praktijk werkelijk noodig is, daarvan door den fabrikant wel voorzien wordt. De vraag rees of het voorschrift behouden moest blijven voor demmo's en dergelijke, die van zulk een inrichting thans niet voorzien zijn, hoewel dit onder de werking van het M.R. feitelijk wel vereischt is. Hoewel het ontbreken van de mogelijkheid om met behulp van den motor achterwaarts te rijden in drukke winkelstraten bij het parkeeren en bij het keeren inderdaad eenig bezwaar blijkt op te leveren, wordt gemeend, dat dit bezwaar niet van zoodanigen aard is, dat het meergenoemde voorschrift voor dit doel gehandhaafd zou moeten blijven". N.v.T.

Het kan nuttig zijn er hier op te wijzen, dat niet naar het voorbeeld van het M.R.R. een spiegel geeischt wordt, indien de bestuurder van zijn zitplaats den weg achter hem niet voldoende overzien kan. Zoodanig voorschrift zou voornamelijk van belang zijn voor vrachtauto's en autobussen, welke dikwijls worden ingehaald door snellere motorrijtuigen. Daarin is echter voorzien door het ruimere voorschrift van art. 24 W.V.V. Het imperatieve voorschrift betreffende het aanbrengen van een spiegel kon daardoor gemist worden.

„Voorts wordt er nog op gewezen, dat de onder de werking van het M.R. tot stand gekomen plaatselijke voorschriften op het gebied van de inrichting van motorrijtuigen, vastgesteld werden krachtens art. 19a van genoemd reglement en derhalve alleen betrekking hebben op motorrijtuigen voor openbaar verkeer en dus niet op motorrijtuigen voor eigen gebruik. Deze voorschriften worden dus bij de inwerkingtreding der nieuwe wetgeving niet uitsluitend vervangen door de voorschriften van art. 20 e.v. doch ook en vooral door die betreffende de keuring van *openbare motorrijtuigen* (art. 30 W.V.O. en 62—71 W.V.V.)" N.v.T.

Jurisprudentie. 1. Een z.g. kleplichter is niet een rem in den zin van dit art. (11 M.R.R. 1918, thans 14 M.R.R., 20 lid 1 sub b W.V.V.), daar het laten ontglippen van gas door het lichten van de klep wel vaartvermindering ten gevolge heeft, welke in stilstand eindigt, maar daarmede geen remmende kracht wordt uitgeoefend, zóó dat ieder oogenblik het rijtuig tot stilstand

kan worden gebracht. Rb. Amsterdam 31 Oct. 1922, W. 10967. In denzelfden zin: Ktg. Assen 6 Juni 1924, W. 11244.

2. Rb.: een „achteruitpedaal", waardoor volgens requirant het motorrijtuig onmiddellijk tot stilstand kon gebracht worden, is ingevolge de bestemming van die pedaal geen „rem" in den zin van art. 14 M.R.R. (20 lid 1 sub b W.V.V.).

H.R.: Indien inderdaad met dat pedaal het motorrijtuig onmiddellijk tot stilstand kon worden gebracht, moest dat pedaal ongeacht de bestemming, als een „rem" in voormelden zin worden aangemerkt. De rb. had derhalve voormeld punt behooren te onderzoeken. Vernietiging v.h. vonnis.

(Anders concl. Adv. Gen.: Uit de verhouding der artt. 13 en 14 M.R.R. valt af te leiden, dat art. 14 alleen het oog heeft op bepaaldelijk tot remmen bestemde inrichtingen). H.R. 4 Nov. 1929, N.J. blz. 1657.

Inrichting en uitrusting van autobussen en vrachtauto's.

Artikel 21. [2(2)b]

(1) Onverminderd hetgeen in de artikelen 14, 18 en 20 is voorgeschreven betreffende de uitrusting van motorrijtuigen, gelden voor autobussen de volgende voorschriften:

a. autobussen of afdeelingen daarvan, bestemd voor het vervoer van ten hoogste 16 personen, het bedienend personeel inbegrepen, moeten voorzien zijn van ten minste één uitgang, welke is aangebracht in den achter- of linkerzijwand en die over de volle hoogte van den wand ten minste 55 cm breed is;

b. autobussen of afdeelingen daarvan, bestemd voor het vervoer van meer dan 16 personen, het bedienend personeel inbegrepen, moeten voorzien zijn van tenminste twee uitgangen als onder a bedoeld, waarvan tenminste één zich in den linkerzijwand, nabij de voorzijde moet bevinden.

c. eventueel aanwezige uitgangen in den rechterzijwand mogen slechts als nooduitgangen worden gebezigd. Indien de uitgangen in de wanden gesloten worden met portieren, moeten deze op betrouwbare wijze afsluitbaar zijn en zoowel van binnen als van buiten gemakkelijk geopend kunnen worden. Afsluitingen, welke draaibaar zijn, moeten steeds naar buiten opendraaien;

d. de onder a en b voorgeschreven uitgangen moeten steeds worden vrijgehouden en mogen niet door het aanbrengen van zitplaatsen of het opstapelen van goederen als anderszins geheel of gedeeltelijk aan hun bestemming worden onttrokken;

e. zitplaatsen moeten een breedte hebben van ten minste 35 cm. Het aantal zit- en staanplaatsen voor volwassen reizigers mag niet grooter zijn dan één zestigste deel van het aantal kilogrammen draagvermogen als bedoeld in artikel 28. Is een autobus tevens bestemd voor het vervoer van goederen — daaronder niet begrepen de bagage van de reizigers —, dan mag het aantal zit- en staanplaatsen niet grooter zijn dan het één zestigste deel van het met het maximum te vervoeren goederengewicht verminderde draagvermogen in kilogrammen;

f. de hoogte boven den vloer van het koetswerk moet ten minste bedragen 140 cm;

g. hinderlijk uitstekende deelen mogen niet aan of in een autobus aanwezig zijn;

h. treden voor het in- en uitstappen mogen niet dichter bij den grond zijn dan 35 cm. Indien zij opklapbaar zijn, moet de constructie zóódanig zijn, dat bij geopend portier de treden steeds omlaag zijn.

(2) Het gedeelte van onderstel en koetswerk van autobussen en vrachtauto's, dat achter de achterste as uitsteekt, mag niet langer zijn dan vier tiende gedeelte van den afstand van de vooras tot de achterste as, en voor zoover het betreft motorrijtuigen, bestaande uit tractor met oplegger, niet langer dan vier tiende gedeelte van den afstand van het oplegpunt tot de achterste as van den oplegger.

Toelichting. Ad lid 1. Sub a. Het voorschrift geldt voor *„autobussen o) afdeelingen daarvan"*. Onder afdeeling is te verstaan een gedeelte van de ruimte in de bus, dat van de overige ruimte is afgescheiden, zoodat daartusschen geen voortdurende verbinding bestaat. Een dergelijke afscheiding vindt men bij de bussen, welke in klassen verdeeld zijn en bij bussen, welke zijn ingericht met dwarsbanken over de volle breedte. Is een bus in zulke afdeelingen verdeeld, dan geldt het voorschrfit voor elke afdeeling en derhalve niet voor de bus in haar geheel.

De uitdrukking „bestemd voor" mag niet verward worden met „ingericht voor", zooals voorkomt in de omschrijving van het begrip „autobus" (verg. de toelichting op art. 1 lid 1 sub 3 W.V.O.). „Ingericht" heeft betrekking op het aantal gewone zitplaatsen, welke in de bus zijn aangebracht.

De uitdrukking „bestemd voor" heeft een ruimere beteekenis. Men vindt deze terug in art. 28 W.V.O. (64 lid 4 W.V.V.); blijkens de M.v.T. is daarmede bedoeld het aantal personen, dat in verband met het draagvermogen kan worden toegelaten en dat dus gewoonlijk iets grooter zal kunnen zijn dan het aantal normale zitplaatsen. Vandaar dat bij de berekening van het

grootste aantal volwassen reizigers (zie sub e) gesproken wordt van zit- en staanplaatsen. Bij de beoordeeling of met één uitgang kan worden volstaan zal men derhalve uit moeten gaan van het aantal zit- en staanplaatsen als bedoeld sub e, vermeerderd met de plaatsen voor het personeel. Bij elke afdeeling, welke niet door den achterwand begrensd wordt, komt de uitgang in den linkerzijwand.

Sub b. Hetgeen onder a is opgemerkt geldt mutatis mutandis ook voor het voorschrift sub b. Betreft het een bus met meer dan één afdeeling dan zullen er in het geheel tenminste 3 uitgangen moeten zijn en dan zal één der uitgangen moeten worden aangebracht vooraan in het gedeelte van den linkerzijwand, dat de voorste afdeeling begrenst.

Sub c. Aangezien de bus aan de linkerzijde van den weg behoort te stoppen, wordt met dit voorschrift bereikt, dat de passagiers aan den kant van den weg of aan de achterzijde van de bus uit- en instappen, doch in elk geval niet aan den wegkant, waar het overige verkeer rakelings langs kan gaan.

Om te beletten, dat de uitgangen aan den rechterzijwand als gewone uitgang zullen worden gebezigd, zullen deze op eenigerlei manier gesloten moeten worden. Voor de gewone uitgangen is dit niet noodzakelijk, het kunnen openingen in den wand zijn.

Voor de afsluiting van de gewone uitgangen, zal men een deurknop of overval kunnen aanbrengen, doch geen espagnoletten of knippen; deze laatste sluitingen leenen zich beter voor nooduitgangen, waarvan het openen wat meer moeite mag en moet kosten.

Sub e. „De bedoeling is dat de zitplaatsen een breedte moeten hebben van tenminste 35 cm per volwassen persoon, dat wil zeggen dat een 2 m lange bank bestemd mag zijn voor niet meer dan 5 volwassen personen". N.v.T.

Ter bepaling van het aantal zit- en staanplaatsen behoeft slechts te worden gelet op de *reizigers*, waartoe het personeel van de bus niet behoort.

In een bus met een draagvermogen van 1200 kg zijn dus 20 zit- en staanplaatsen voor passagiers toegelaten. Bestaat het personeel uit een bestuurder en een conducteur, dan is zulk een bus derhalve bestemd voor 22 personen, het bedienend personeel inbegrepen. Bij een gemiddeld gewicht per persoon van 50 kg kan nog 100 kg bagage worden vervoerd zonder dat het draagvermogen wordt overschreden.

Behalve het bovengenoemde voorschrift, dat de breedte der zitplaatsen tenminste 35 cm moet zijn, worden aan de beschikbare ruimte geen eischen gesteld. Toch kan het voorkomen, dat het draagvermogen een aantal personen toelaat, dat in de bus niet goed geborgen kan worden. Daaruit is het aanbrengen van een middenbank tusschen twee langs de zijwanden zich bevindende banken te verklaren, dat soms wordt toegepast om meer zitplaatsen van de vereischte breedte aan te brengen, dan op de vaste banken zijn toegelaten.

Voor openbare autobussen zal dit verhinderd kunnen worden doordat bij de keuring ook op de ruimte zal kunnen worden gelet (art. 66 lid 1 W.V.V.). Indien een particuliere bus echter aldus wordt gebruikt zal men dit niet behoeven te verbieden, aangezien — zoolang het draagvermogen niet

wordt overschreden — de veiligheid daardoor niet bepaald in gevaar wordt gebracht.

Sub f. Onder de hoogte boven den vloer van het koetswerk moet men verstaan de hoogte gemeten tot aan het plafond. Daar dit meestal gewelfd is en de minimum-hoogte ook bij den zijwand geldt, zal de hoogte in het midden gewoonlijk meer dan 140 cm bedragen.

In het ontwerp der C.v.M. was een hoogte verlangd van 160 cm bij de zitplaatsen en 170 cm in de doorgangen, zoodat de meeste reizigers in de bus overeind zouden kunnen staan. Aan dezen eisch wordt echter in de practijk als regel niet voldaan, zonder dat zulks tot ernstige bezwaren bleek te leiden. Daarbij komt, dat het algemeene gebruik om bagage op het dak van de bus te vervoeren de kans op omkantelen verhoogt, zoodat het onraadzaam werd geacht een grootere hoogte in het voertuig te eischen dan bepaald noodzakelijk is. Voor groote bussen, waarin looppaden voorkomen, zal de koetswerkbouwer bij grooter breedte vanzelf tot een grootere hoogte komen.

Sub h. Aangezien het voorschrift de duidelijke bedoeling heeft om te voorkomen, dat deze treden bij volle belasting op een ongelijken weg den grond zouden raken, zal het voorschrift gelden voor de onbeladen stilstaande bus. Om dezelfde reden kan het niet de bedoeling zijn, dat opklapbare treden ook in neergeslagen toestand tenminste 35 cm boven den grond zijn. Een van de voordeelen van opklapbare treden is juist, dat zij bij stilstaande bus dichter bij den grond kunnen worden gebracht.

Ad lid 2. De meer gebruikelijke uitdrukking *achteras* is hier vervangen door *achterste as,* omdat bij zoogenaamde tweelingassen twijfel zou kunnen bestaan, welke van deze beide als achteras zou moeten worden aangemerkt. Het uitstekende gedeelte zal gemeten worden van het midden van die as tot het achterste punt van de carosserie of van het onderstel, of wat daaraan bevestigd is, zooals bumper, achterlamp, nummerbord, treeplank of veer.

De afstand van de vooras tot de achterste as wordt gemeten tusschen de middens van die beide assen. Onder oplegpunt van een oplegger is te verstaan het middelpunt van de opleg-constructie, om welk punt de oplegger draaien kan.

Artikel 22. [2(2)b]

Indien de ruimte, bestemd voor het vervoer van passagiers, geheel of gedeeltelijk is afgesloten van de zitplaats van den bestuurder, moet in de autobus een op gemakkelijke wijze door den conducteur en de passagiers bereikbare signaalinrichting aanwezig zijn, waarmede den bestuurder het teeken om te stoppen kan worden gegeven.

Toelichting. Het voorschrift zal gelden voor alle autobussen, die verdeeld zijn in van elkaar gescheiden afdeelingen.

De aard der signaalinrichting wordt in het midden gelaten. Evenals alle andere waarschuwingen in het verkeer zal ook dit signaal gegeven kunnen worden met geluid, teeken of licht.

Artikel 23. [2(2)b]

De zitplaats voor den bestuurder van een vrachtauto of autobus moet zóódanig zijn ingericht, dat de bestuurder:

a. zich vrij en gemakkelijk kan bewegen en de auto kan besturen zonder dat hij in zijn bewegingen door passagiers of goederen kan worden belemmerd;
b. een onbelemmerd uitzicht naar voren en een voldoende uitzicht op zijde heeft;
c. geen hinder heeft van licht uit het inwendige van het voertuig;
d. de noodige verkeersteekens kan geven;
e. de van buiten komende teekens behoorlijk kan waarnemen.

Toelichting. Sub a. Voorkomen moet onder andere worden, dat meer personen, dan waarvoor ruimte is, naast den bestuurder plaats nemen en aldus een gemakkelijke en vrije besturing van het motorrijtuig verhinderen. Om dat effect met zekerheid te bereiken zou men den bestuurder in een volkomen afgesloten ruimte moeten plaatsen; deze eisch zou echter te ver gaan. Men zal het voorschrift zoo moeten lezen, dat de bestuurderszitplaats zoodanig moet worden ingericht, dat de gelegenheid tot storing en de kans op belemmering zoo gering mogelijk is. Verg. ook art. 29 lid 1 sub c W.V.V.

Sub b. „Dit voorschrift zal meebrengen, dat voor en terzijde van de bestuurderszitplaats zoo groot mogelijke ramen worden aangebracht en het zal in strijd zijn met deze bepaling, indien men het uitzicht uit deze ramen gaat belemmeren door er belastingbewijzen, bijzondere aanwijzingen en andere plakbriefjes op aan te brengen." N.v.T. Naleving van deze bepaling werkt tevens voldoening aan die onder c in de hand. Verg. voorts art. 30 lid 1 sub b W.V.V.

Sub c. Dit voorschrift zal alleen voor autobussen practische beteekenis kunnen hebben en hier te lande voorshands slechts in zeer beperkte mate.

Sub d. „De hier bedoelde mogelijkheid om de noodige verkeersteekens te kunnen geven, kan het best bereikt worden door een mechanische of electrische inrichting, waardoor een signaalarm buiten het voertuig komt te steken, waarmede de bij art. 13 vereischte teekens kunnen worden gegeven. Alleen bij betrekkelijk kleine bussen en bij vrachtauto's met lage bak, zal het mogelijk zijn, dat de bestuurder tot dit doel zijn arm naar buiten steekt zonder in een voor het besturen moeilijke houding te geraken". N.v.T.

Sub e. Voor het waarnemen van teekens verg. ook art. 24 W.V.V.

Artikel 24. [2(2)b]

In elke vrachtauto of autobus, waarmede over een weg wordt gereden, of op den daaraan gekoppelden achtersten aanhangwagen, moet buiten bebouwde kommen steeds een persoon worden aangewezen, die zóódanig plaats neemt of van zoodanige hulpmiddelen

is voorzien, dat hij achterop rijdende voertuigen kan zien en den bestuurder kan waarschuwen. Hij is verplicht voortdurend op te letten, of de bestuurders van achterop rijdende rij- of voertuigen hun voornemen tot voorbijrijden te kennen geven en telkens, indien dat geval zich voordoet, den bestuurder te waarschuwen.

Toelichting. „Aan het voorschrift kan worden voldaan, hetzij door een daarvoor aangewezen persoon achter, op of in het voertuig te doen plaats nemen, zoodat hij den weg daarachter rechtstreeks kan overzien, hetzij door het aanbrengen van een achteruitkijkspiegel, waarop de aangewezen persoon (niet de bestuurder) voortdurend het oog moet houden. In het eerste geval zal hij moeten beschikken over een middel om den bestuurder te waarschuwen, bijvoorbeeld een fluitje of iets dergelijks.

Het voorschrift is beperkt tot de buitenwegen, omdat het in bebouwde kommen veel minder noodig is en tot practische bezwaren zou leiden met het oog op bestelwagens en dergelijke, die onder de omschrijving „vrachtauto" vallen". N.v.T.

Verg. art. 30 lid 1 W.V.V.

Jurisprudentie. Daar zonder omwenden van het hoofd nimmer sprake kan zijn van het zonder spiegel zien van het achterliggend weggedeelte door den bestuurder, acht art. 21 M.R.R., door bouw of inrichting van het voertuig een toestand mogelijk waarin een bestuurder door achter zich te kijken of door te hooren het achterliggend weggedeelte gemakkelijk waarneemt.

Derhalve kan de rb. verdachte's verweer, dat hij van zijn zitplaats het verkeer op het links achterliggend weggedeelte gemakkelijk kon overzien, niet weerleggen met het betoog dat zulks onmogelijk was, omdat verdachte zich daartoe moest omwenden; doch had de rb. moeten onderzoeken of inderdaad de bestuurder eene zoodanige zitplaats innam, dat hij het verkeer op het links achterliggend weggedeelte gemakkelijk kon waarnemen. H.R. 5 Nov. 1928, N.J. 1929 blz. 526.

Artikel 25. [2(2)b]

(1) Elke vrachtauto en autobus waarmede over een weg wordt gereden moet steeds voorzien zijn van de tot de gewone uitrusting van het motorrijtuig behoorende, in goeden staat verkeerende gereedschappen en werktuigen, w.o. een vijzel of dommekracht van zoodanig hefvermogen, dat daarmede het voertuig zoover kan worden opgevijzeld, dat een wiel vrij van den grond kan komen.

(2) Elke autobus moet steeds voorzien zijn van een verbandtrommel, die voldoet aan de door het Hoofd van den Dienst der Volksgezondheid te geven voorschriften.

Toelichting. Ad lid 2. Zie het als bijlage C opgenomen besluit van het Hoofd van den D.V.G.

Inrichting en uitrusting van andere rij- en voertuigen.

Artikel 26. [2(2)b]

(1) Elk rijwiel moet voorzien zijn van een goedwerkende rem.

(2) Verdere voorschriften inzake de inrichting en uitrusting van rij- en voertuigen, met uitzondering van motorrijtuigen en rijwielen en geen betrekking hebbende op verlichten en waarschuwen, kunnen worden vastgesteld bij verordeningen van openbare gemeenschappen en waar deze niet bestaan bij gewestelijke reglementen en keuren van politie.

Toelichting. Ad lid 1. Het voorschrift van art. 3 R.R. is in veel vereenvoudigden vorm overgenomen. De eisch, dat het rijwiel met de rem „ieder oogenblik tot stilstand kan worden gebracht", is weggelaten, omdat voor een zoo eenvoudige inrichting als een fietsrem de uitdrukking „een goed werkende rem" voldoende duidelijk is.

„Voorts geldt het voorschrift thans voor alle rijwielen, onverschillig of ze al dan niet van een freewheel zijn voorzien. Fietsen zonder freewheel komen vrijwel niet meer voor en de weinige, die er zijn kunnen — als ze nog geen rem bezitten — op eenvoudige wijze daarvan voorzien worden". N.v.T.

Naast de voorschriften inzake de verlichting en de geluidtoestellen (art. 15 sub d en 18 sub b W.V.V.) is het voorschrift omtrent de rem het eenige, dat in de nieuwe wegverkeerswetgeving omtrent rijwielen voorkomt. Vervallen is derhalve het voorschrift van art. 2 R.R., ook voorkomende in art. 56 M.R.R., waarin geëischt werd, dat een rijwiel voorzien moet zijn van een nauwkeurig werkend stuurtoestel. Deze vanzelfsprekende eisch behoeft niet in een wettelijk voorschrift te worden vastgelegd.

Ad lid 2. „Verdere voorschriften inzake de inrichting en uitrusting van motorrijtuigen en rijwielen kunnen door de plaatselijke wetgevers *niet* worden vastgesteld. Het beginsel van uniformiteit in de verkeersvoorschriften is derhalve ook toegepast op de inrichting en uitrusting van motorrijtuigen en rijwielen. Voor het rijwiel heeft daarbij de overweging gegolden, dat het dikwijls ook bij tijdelijk verblijf wordt overgebracht naar een ander deel van het land, zoodat het bezwaarlijk zou zijn, indien de voorschriften omtrent de inrichting verschillend zouden wezen, terwijl men zich ook geen bijzondere plaatselijke omstandigheden kan denken, die verschil in de voorschriften noodig zouden kunnen maken.

Evenmin mogen de plaatselijke verordeningen bepalingen inhouden, betrekking hebbende op verlichten en waarschuwen, ook niet ten aanzien van andere rij- en voertuigen dan motorrijtuigen en rijwielen. Het onderwerp verlichten en waarschuwen behoort in vollen omvang tot de aangelegenheden waarvoor uniformiteit in het geheele land noodig is; de bestuurder van een motorrijtuig mag zich niet kunnen vergissen in den aard van een weggebrui-

ker, doordat de lichten, die worden gevoerd of de geluidsignalen, die worden gegeven, plaatselijk verschillend zijn.

Den plaatselijken wetgever is derhalve slechts overgelaten het geven van voorschriften betreffende wielen, veeren, inrichting van koetswerk of laadruimte, bespanning als anderszins". N.v.T.

Afmeting en belading van rij- en voertuigen.

Artikel 27. [2(2)b]

(1) Het is verboden met een rij- of voertuig:

a. te rijden op een weg, ingedeeld in één der wegenklassen I en II, als bedoeld in artikel 87, indien de totale hoogte met inbegrip van de belading grooter is dan 3.20 m en de grootste breedte met inbegrip van de belading grooter dan 2.25 m en op alle overige wegen, indien de totale hoogte met inbegrip van de belading grooter is dan 3.00 m en de grootste breedte met inbegrip van de belading grooter dan 2.10 m, met dien verstande dat een grootere hoogte, als onder a en b genoemd, is toegelaten — met een maximum van 3.50 m — op wegen, waarin geen bruggen met bovenwindverband voorkomen;

b. op een weg te rijden, indien de totale lengte met inbegrip van de belading grooter is dan tweemaal de grootste asafstand en voor één-assige rij- of voertuigen grooter dan 5 m, alsmede, indien de lading meer dan 3 m buiten de achterzijde van het kan worden veroorzaakt.

c. niet zijnde een tweewielig rijwiel of motorrijwiel, op een weg te rijden, indien eenig gedeelte van het rij- of voertuig of van de belading meer dan 15 cm buiten de banden van de wielen uitsteekt of zoodanig uitsteekt, dat daardoor gevaar of hinder kan worden veroorzaakt.

(2) Bij het vervoer van voorwerpen van groote lengte mag voor zooveel noodig worden afgeweken van de voorschriften van lid (1) onder b en c, mits zoodanige maatregelen worden genomen, dat daaruit geen gevaar of ernstige overlast voor het verkeer ontstaat.

(3) Het is verboden met een vrachtauto of autobus op een weg te rijden met een zoodanige belading, dat het in artikel 28 bedoelde draagvermogen wordt overschreden.

(4) Bij verordeningen van openbare gemeenschappen, of waar deze niet bestaan, bij gewestelijke reglementen of keuren van po-

litie worden verdere voorschriften gegeven betreffende afmetingen en belading van rij- en voertuigen met uitzondering van motorrijtuigen.

Toelichting. Zoowel de eigenaar of houder als de bestuurder van een rij- of voertuig is verantwoordelijk voor de richtige nakoming van deze voorschriften, de bestuurder krachtens art. 6 sub b W.V.O., de eigenaar of houder krachtens art. 9 lid 1 sub b W.V.O. In die verbodsbepalingen worden de voorschriften inzake de belading bepaaldelijk genoemd, die omtrent de afmetingen niet, doch deze behooren tot de medegenoemde voorschriften inzake de samenstelling of de inrichting der rij- en voertuigen.

Ad lid 1. De voorschriften van dit lid gelden voor alle rij- en voertuigen.

Sub a. De voorschriften inzake de toegelaten hoogte en breedte van rij- en voertuigen zijn niet voor alle wegen gelijk. De wegen zijn met betrekking tot deze voorschriften in twee groepen verdeeld, waarbij uitgegaan is van de indeeling der wegen in klassen, afhankelijk van hun geschiktheid voor zware motorrijtuigen (art. 44 W.V.O., art. 87 W.V.V.). Hoewel dus de classificatie zelve betrekking heeft op motorrijtuigen, wordt daarvan hier gebruik gemaakt bij het geven van voorschriften betreffende alle rij- en voertuigen.

„De grootste toegelaten hoogten zijn bepaald door de in de wegen voorkomende bruggen met boven-windverband. In de minder belangrijke wegen komen vele type-vakwerkbruggen voor, bestemd voor licht verkeer en onder deze zijn er, die voorzien zijn van een boven-windverband, waardoor de vrije hoogte tot 3.00 m begrensd is. In de meer belangrijke wegen komen deze bruggen voor licht verkeer uiteraard niet voor, doch onder de type-bruggen voor zwaar verkeer zijn er die geen grooter hoogte dan 3.20 m toelaten. Aangezien er echter vele lange weggedeelten zijn, waarin geen bruggen met bovenwindverband voorkomen, kan er geen bezwaar tegen bestaan voor die wegen een grootere hoogte toe te laten. Deze is dan slechts begrensd door viaducten, aquaducten, electrische en andere leidingen, met het oog waarop evenals in Nederland (art. 37 lid 2 sub 1 M.R.R.) een hoogte van 3.50 m kan worden toegelaten". N.v.T.

De totale hoogte zal men moeten meten van het hoogste punt van het rij- of voertuig, c.q. van de belading tot het voetpunt van de loodlijn, welke men zich uit dat punt op den weg denkt neergelaten.

„Bij de vaststelling van de minste wegbreedte van buitenwegen wordt er van uitgegaan, dat 2 voertuigen van 2.00 m breedte elkaar kunnen passeeren met een tusschenruimte van minstens 0.75 m, waarbij de normale snelheid behouden kan blijven.

Hoewel niet alle wegen aan dezen eisch voldoen, bestaat er geen bezwaar tegen voertuigen van 2.10 toe te laten, aangezien het slechts zeer zelden zal voorkomen, dat twee van de breedste voertuigen elkaar passeeren en in dat geval het voorbijrijden zeer langzaam zal gebeuren, terwijl de buitenwielen over den berm kunnen rijden. Met het oog op den afvoer van sommige producten met gering soortelijk gewicht is het gewenscht zoo groot mogelijke afmetingen der rij- en voertuigen toe te laten". N.v.T.

Op sommige oudere bruggen zullen de breedste voertuigen elkaar niet kunnen passeeren. Ook dit mag echter geen aanleiding zijn om overal een geringere breedte voor te schrijven.

Onder de grootste breedte zal men moeten verstaan den afstand tusschen de beide evenwijdige vlakken, welke men door de ter weerszijden van het rij- of voertuig meest uitstekende punten van voertuig en belading loodrecht op de achteras aangebracht kan denken.

Sub b. Voor rij- en voertuigen met twee of meer assen mag de totale lengte niet meer bedragen dan tweemaal de grootste asafstand. Voor een motorrijtuig met tweelingassen is dat dus de afstand van de vooras tot de achterste der tweelingassen en voor een tractor met oplegger de afstand van de vooras van den tractor tot de as van den oplegger. Daar de totale lengte o.a. voor het laatste geval buitengewoon groot zou kunnen worden, is ook nog bepaald dat de lading niet verder dan 3 m achter het voertuig mag uitsteken.

Sub c. Dit voorschrift kan niet gelden voor tweewielers, want dan zouden het stuur en de berijder niet breeder mogen zijn dan ruim 30 cm.

„De bedoeling van de bepaling is o.a. te voorkomen, dat een rij- of voertuig, dat met de wielen vlak langs een voetpad rijdt, schade of gevaar voor het verkeer op dat voetpad zou kunnen veroorzaken". N.v.T.

Daarom is als grens, vanwaar het uitstekende gedeelte gemeten wordt, niet genomen de wieldop of het spatbord, doch de band van het wiel, die immers rakelings langs den kant van het voetpad zal kunnen rijden.

Dit voorschrift brengt mee, dat voor een rij- of voertuig met de maximumbreedte van 2.25 m een zeer groote wielbasis noodig is, namelijk ongeveer 1.85 m. Voor groote vrachtauto's en bussen is dit echter niet buitensporig.

Het zal niet altijd gemakkelijk zijn uit te maken of een gedeelte van rij- of voertuig of belading zoodanig uitsteekt, dat daardoor gevaar of hinder kan worden veroorzaakt. Enkele voorbeelden kunnen de bedoeling verduidelijken. Men zal niet een te langen richtingaanwijzer mogen laten uitsteken of een voorwerp op bagagedrager of treeplank meevoeren, dat aanmerkelijk buiten het voertuig uitsteekt, maar het is niet de bedoeling te verbieden, dat bij een vrachtwagen, geladen met hout of padi, deze lading buiten den bak van het voertuig uitsteekt; verg. de toelichting ad art. 2 lid 1 W.V.O. Voor lange voorwerpen, welke voor of achter het voertuig uitsteken geldt lid 2. Verg. ook art. 29 lid 1 sub e W.V.V.

Ad lid 2. In art. 25 van het ontwerp-wegverkeersreglement van de C.v.M. was aan de wegbeheerders de bevoegdheid toegekend, ontheffing te verleenen van de voorschriften inzake de afmetingen van rij- en voertuigen. Blijkens de toelichting had men daarbij in het bijzonder het oog op het vervoer van voorwerpen van abnormale afmetingen. Het meest voorkomende geval betreft het vervoer van zeer lange voorwerpen, zooals palen voor electrische en andere leidingen, ijzeren en houten balken, bamboes e.d.

Instede van deze ontheffingsregeling werd in de W.V.V. het voorschrift van lid 2 opgenomen, waarbij voor dergelijke voorwerpen van groote lengte afwijking is toegestaan van de voorschriften van lid 1 onder b en c.

Vereischt is dat bij het gebruikmaken van de verleende vrijheid zoodanige maatregelen worden genomen, dat daaruit geen gevaar of ernstige overlast voor het verkeer ontstaat. Dit kan bijvoorbeeld voor zeer ver uitstekende lading geschieden door iemand nabij het uitstekende einde te doen loopen of rijden, die voor zooveel noodig het tegemoetkomende of achteropkomende verkeer waarschuwt. Voorts ligt het voor de hand, dat men voor dergelijke transporten bij voorkeur die wegen uitkiest, waar de veroorzaakte hinder voor het verkeer zoo gering mogelijk is, dus weinig drukke, of breede wegen met weinig bochten, ook al zou daardoor een omweg worden gemaakt.

In het vervoer van lading van zoodanige afmeting dat de toegelaten totale hoogte of breedte overschreden wordt, is op deze wijze niet speciaal voorzien. Indien echter in een enkel geval overschrijding van de grens der totale hoogte of breedte voor eenig transport bepaald noodzakelijk is, zal voor zulk een bijzonder transport in overleg met de plaatselijke autoriteiten een regeling getroffen kunnen worden, indien althans de hoogte en breedte van bruggen, viaducten, aquaducten enz. dit niet bepaald onmogelijk maakt.

Ad lid 3. Met het oog op de veiligheid moest dit verbod zoowel op openbare als op particuliere vrachtauto's en autobussen betrekking hebben. Van de overige motorrijtuigen, dat zijn voornamelijk de personenauto's, zijn alleen de openbare aan een maximumbelasting gebonden. Het toelaatbare aantal personen wordt nl. ingevolge art. 64 lid 4 W.V.V. in het goedkeuringsteeken vermeld en mag blijkens art. 28 W.V.O. niet worden overschreden. Voor particuliere auto's is de kans op dergelijke overbelasting zeer gering en indien het bij uitzondering gebeurt, dan wordt daardoor nog niet dadelijk de veiligheid in gevaar gebracht.

Ad lid 4. Dit voorschrift is imperatief, omdat het noodzakelijk is, dat voorschriften omtrent de *belading* van andere rij- en voertuigen dan motorrijtuigen worden vastgesteld met het oog op de instandhouding van de wegen en op de bescherming van trekdieren. Ten aanzien van de afmetingen echter bevatten de leden 1 en 2 een volledige regeling, geldig voor alle rij- en voertuigen; aanvulling daarvan voor andere rij- en voertuigen dan motorrijtuigen kan misschien wenschelijk zijn, doch is niet bepaald noodzakelijk.

Jurisprudentie. Getuigeverklaring betreffende de meting van den druk door middel van een automobiel-weegvijzel systeem Van Linden van den Heuvell. Verklaring van deskundigen (een ijker en een directeur van een gemeentelijken vervoer- en motordienst) betreffende de betrouwbaarheid van dat toestel. Bewijs der ten laste gelegde overbelasting geleverd geacht. Rb. Almelo 19 Jan. 1932, N.J. blz. 255.

Artikel 28. [2(2)b]

(1) Op elke vrachtauto en autobus, die zich op een weg bevindt, moet op duidelijk zichtbare wijze zijn aangegeven het in het nummerbewijs opgenomen maximum gewicht der te vervoeren goederen en het maximum aantal te vervoeren personen, voorafgegaan

door het woord „draagvermogen", benevens de in het nummerbewijs opgenomen klasse van wegen, als bedoeld in artikel 44 van de Wegverkeersordonnantie, waarover met het motorrijtuig mag worden gereden.

(2) In elke autobus, die zich op den weg bevindt, moet duidelijk zijn aangegeven het aantal voor passagiers bestemde zit- en staanplaatsen en voor elke autobus, die tevens is ingericht voor het vervoer van goederen, bovendien het voor dit vervoer toegelaten aantal kilogrammen.

(3) De Directeur van Gouvernementsbedrijven stelt de noodige voorschriften vast omtrent plaats, afmetingen en wijze van aanbrengen van de in lid (1) en (2) bedoelde opschriften.

Toelichting. Ad lid 1. „De aanduiding van het draagvermogen behoort op *alle* vrachtauto's en autobussen te worden aangebracht, niet alleen op de openbare. Bij deze laatste komt bovendien ingevolge art. 64 lid 4 W.V.V. een vermelding van het aantal kilogrammen goederen en het aantal personen, dat toegelaten mag worden, in het goedkeuringsteeken voor. Hoewel het niet onmogelijk is, dat bij de keuring een geringere belading wordt toegestaan dan door het „draagvermogen" wordt aangegeven, ligt het voor de hand, dat beide gegevens als regel zullen overeenstemmen." N.v.T.

Voor de aanduiding van de wegenklasse wordt verwezen naar de toelichting op art. 39 lid 2 ten tweede W.V.V.

Ad lid 2. In dit voorschrift worden, alleen voor *autobussen,* nog enkele gegevens genoemd, welke *in* de bus moeten worden aangegeven. Voor de gewone autobus, welke alleen bestemd is voor het vervoer van passagiers met hun bagage, is slechts de vermelding vereischt van het aantal voor passagiers bestemde zit- en staanplaatsen. Hier is niet aangegeven welk aantal bedoeld is. De eigenaar of houder blijft dus vrij in de bepaling van dit aantal, mits niet overschreden wordt het maximum aantal te vervoeren personen (den bestuurder inbegrepen), dat in het nummerbewijs, en voor openbare autobussen ook in het goedkeuringsteeken is vermeld. Verg. voor de bepaling van het bedoelde maximum de toel. tot art. 21 lid 1 sub e W.V.V.; zie ook art. 29 lid 1 sub d W.V.V.

Ook voor het toegelaten goederengewicht, dat in autobussen voor gemengd vervoer tevens moet worden aangegeven, is het maximum vastgelegd in het nummerbewijs, c.q. in het goedkeuringsteeken.

Ad lid 3. Zie de art. 4 en 5 W.V.B.-G.B.

Voorschriften voor passagiers en personeel van autobussen.

Artikel 29. [2(2)b]

(1) Het is verboden:

a. in of uit een autobus te stappen, zoolang deze niet stilstaat;

b. een autobus te verlaten aan de niet daarvoor aangewezen zijde;
c. het personeel van een autobus te hinderen in de uitoefening van zijn taak;
d. in een autobus dan wel een afdeeling daarvan te vertoeven, wanneer dit door het personeel wordt verboden, op grond van de omstandigheid, dat zich aldaar reeds het ingevolge artikel 28 lid (2) aangegeven aantal reizigers bevindt;
e. tijdens het rijden eenig lichaamsdeel of voorwerp buiten de autobus te doen uitsteken.

(2) Het bepaalde in lid (1) onder e is niet van toepassing voor den bestuurder, voor zoover hij ingevolge het bepaalde in artikel 13 verkeersteekens moet geven.

Toelichting. Ad lid 1. Alle voorschriften van dit lid gelden voor de passagiers, de voorschriften a, b en e bovendien voor het personeel.

Sub a. „Het verbod om in of uit een autobus te stappen, zoolang deze niet stilstaat geldt ook hen, die voornemens zijn met de bus mee te rijden. Door hun kennelijk voornemen om met de bus mede te rijden kunnen ze tot de passagiers worden gerekend van af het oogenblik, dat ze gaan instappen. Ook zij zijn dus strafbaar, als ze dit doen, voordat de bus stilstaat". N.v.T.

Sub b. Dit verbod beteekent o.m., dat men in normale gevallen geen gebruik mag maken van de eventueel ter rechterzijde aangebrachte uitgangen, welke ingevolge art. 21 lid 1 sub c W.V.V. alleen als nooduitgang mogen dienen. Het voorschrift verbiedt alleen het *verlaten* en niet het binnengaan aan de niet daarvoor aangegeven zijde. Een verbod tot binnengaan kan gemist worden aangezien de uitgangen, welke niet gebruikt mogen worden, van binnen gesloten zullen zijn.

Sub c. Het hinderen van het personeel in de uitoefening van zijn taak zal voornamelijk den bestuurder betreffen. Hier kan bijvoorbeeld gedacht zijn aan het geval, dat iemand het besturen van den chauffeur wil overnemen of hem daarbij behulpzaam wil zijn door het bedienen van de geluidsignalen. Het voorschrift kan echter ook betrekking hebben op de taak van het personeel bij het aanwijzen van zitplaatsen (zie sub d) of van de plaats voor de bagage. Verg. art. 23 sub a W.V.V.

Sub d. Indien het personeel om andere redenen, dan het bereiken van het toegestane aantal reizigers iemand uitnoodigt om een autobus of afdeeling daarvan te verlaten, zal hij, die dit weigert, op grond van het voorschrift sub d niet strafbaar zijn; de algemeene verplichting van art. 73 W.V.V. om de aanwijzingen van het personeel op te volgen geldt alleen voor *openbare* motorrijtuigen en derhalve niet voor *particuliere* autobussen. Aangenomen moet echter worden, dat hij, die in dat geval weigert de gegeven aanwijzing op te volgen, het personeel hindert in de uitoefening van zijn taak en derhalve strafbaar is ingevolge het bepaalde sub c.

Sub e. Dit verbod dient voornamelijk ter bescherming van de overige weggebruikers en om te voorkomen dat de bestuurders van achterop komende motorrijtuigen door verscheidene uitstekende armen in de war worden gebracht. Weliswaar geldt voor dit geval ook art. 13 lid 2 W.V.V., doch het voorschrift sub e is meer afdoende en voorkomt twijfel.

Koppeling van rij- en voertuigen.

Algemeene opmerking. De art. 30—34 W.V.V. hebben betrekking op het koppelen van aanhangwagens aan motorrijtuigen. Met het koppelen van aanhangwagens aan andere rij- of voertuigen houdt de centrale wegverkeerswetgeving zich niet bezig.

De bepalingen zijn in twee groepen te verdeelen, namelijk de art. 30—32, welke technische voorschriften bevatten betreffende de aanhangwagens en de koppeling, en de art. 33 en 34, welke een bijzondere vergunningsregeling inhouden voor het rijden met twee of meer aanhangwagens.

Artikel 30. [2(2)c]

(1) Het is verboden over een weg te rijden met een motorrijtuig, waaraan een of meer aanhangwagens gekoppeld zijn:

a. anders dan met daartoe bestemde deugdelijke koppelingen, waarmede het motorrijtuig en de aanhangwagens zoodanig zijn gekoppeld, dat het breken of losraken van een der verbindende deelen niet het losraken van één of meer aanhangwagens tengevolge kan hebben en dat slingeren van de aanhangwagens zooveel mogelijk wordt voorkomen;

b. op zoodanige wijze, dat het uitzicht voor den bestuurder wordt belemmerd.

(2) Indien aan een motorrijtuig een of meer aanhangwagens zijn gekoppeld, bestemd voor het vervoer van personen, dan zijn de voorschriften van de artikelen 21 lid (1), 22 en 25 lid (2) voor deze aanhangwagens van overeenkomstige toepassing.

Toelichting. Ad lid 1. „De omstandigheid, dat ingevolge art. 1 lid 2 W.V.O., als autobus of vrachtauto ook beschouwd wordt een voertuig, dat bestaat uit een tractor met oplegger of één of meer aanhangwagens, neemt niet weg, dat ook dergelijke combinaties vallen onder de omschrijving „een motorrijtuig, waaraan een of meer aanhangwagens gekoppeld zijn". Een tractor is een motorrijtuig en de oplegger is in dit verband een aanhangwagen". N.v.T.

Onder aanhangwagen is niet te verstaan, het rij- of voertuig, dat om eenigerlei reden door een motorrijtuig gesleept wordt, zooals een motorrijtuig dat wegens een mankement niet op eigen kracht kan rijden, of een rijtuig of wagen waarvan de bespanning in het ongereede is geraakt.

Sub a. Technische voorschriften betreffende aanhangwagens kwamen in het M.R. niet voor. Art. 33 M.R.R. schrijft „een sterke koppeling" voor, met behulp waarvan de aanhangwagen zoodanig wordt verbonden, „dat zijdelings uitwijken zooveel mogelijk wordt voorkomen". Het onderwerpelijke voorschrift gaat verder. In de eerste plaats zijn provisoire koppelingen verboden. Het koppelen mag slechts geschieden met *daartoe bestemde* deugdelijke koppelingen. Verder mag de aanhangwagen niet losraken als een der verbindende deelen losraakt of breekt; er moet dus een een extra veiligheidsverbinding zijn. Verg. ook art. 33 lid 4 sub 3° W.V.V.

Sub b. Dit voorschrift zal in de practijk weinig beteekenis hebben. Het koppelen van een aanhangwagen vóór een motorrijtuig komt eigenlijk alleen voor bij motorrijwielen, indien deze als bestelwagen worden gebezigd en zoowel in dit geval als bij het aanbrengen van een zijspanwagen zou men ook zonder dit voorschrift wel gezorgd hebben, dat het uitzicht van den bestuurder vrij blijft. Voor het gewone geval, dat de aanhangwagens achter aan het motorrijtuig worden gekoppeld, zou alleen het uitzicht op den weg achter den bestuurder belemmerd kunnen worden. Het is echter niet de bedoeling om de aanhangwagens, welke een weinig breeder of hooger zijn dan het motorrijtuig te verbieden. Het voornaamste bezwaar daartegen is ondervangen door het voorschrift van art. 24 W.V.V.; verg. ook art. 23 W.V.V.

Ad lid 2. „Het zijn voornamelijk de voorschriften omtrent de inwendige inrichting van autobussen, die evenzeer van toepassing behooren te zijn voor aanhangwagens, die voor personen-vervoer worden gebezigd". N.v.T. Voorshands heeft het voorschrift weinig practische beteekenis, omdat dergelijke aanhangwagens hier te lande nog zoo goed als niet voorkomen.

Artikel 31. [(2)2c]

(1) Elke oplegger en aanhangwagen, die zich op een weg bevindt rechtstreeks of door middel van een anderen aanhangwagen gekoppeld aan een motorrijtuig, moet voorzien zijn van:

a. een reminrichting;
b. luchtbanden, of banden, die, ter beoordeeling van den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken, ten aanzien van hun werking op den weg met luchtbanden gelijkgesteld kunnen worden.

(2) Het bepaalde in lid (1) onder a is niet van toepassing op éénassige aanhangwagens waarvan het totale gewicht met inbegrip van de belading niet meer bedraagt dan 1500 kg.

(3) Door den Directeur van Gouvernementsbedrijven worden nadere voorschriften vastgesteld inzake den in het eerste lid sub a gestelden eisch.

Toelichting. Ad lid 1. Sub a. „Het wordt in verband met de toenemende snelheid, waarmede met aanhangwagens wordt gereden, noodig geacht om

voor alle zwaardere aanhangwagens (de lichtere zijn bij lid 2 uitgezonderd) een rem-inrichting te eischen. Aangezien de techniek zich op dit gebied nog moet ontwikkelen, werd het beter geacht de aan die inrichting te stellen eischen voorshands geheel aan de soepele nadere voorschriften over te laten, die krachtens lid 3 door den Directeur van G. B. moeten worden vastgesteld". N.v.T.

Sub b. Verg. de toel. op art. 20 lid 1 sub d W.V.V.

Ad lid 2. De vastgestelde grens doet de éénassige aanhangwagens, welke soms worden gebezigd voor het meevoeren van goederen achter een autobus, onder de uitzonderingen vallen. Van het motorrijtuig losgemaakt, kunnen deze trailers soms als handkarren worden gebruikt. Het zou een overdreven eisch zijn voor deze wagens een rem-inrichting te verlangen.

Ad lid 3. Zie art. 6 W.V.B.-G.B.

Artikel 32. [2(2)c]

Het kenteeken, bedoeld in artikel 10 van de Wegverkeersordonnantie moet ook worden aangebracht op de achterzijde van den achtersten aanhangwagen, die zich op een weg bevindt, gekoppeld aan een motorrijtuig en wel volgens de voorschriften van artikel 44 van deze verordening.

Toelichting. De aanhangwagens dragen het nummer van het motorrijtuig, waaraan zij gekoppeld zijn. Dit geldt alleen voor den achtersten aanhangwagen; de andere dragen geen nummer. Het nummer heeft nl. geen betrekking op den aanhangwagen, doch op het motorrijtuig en wordt slechts op eerstgenoemd voertuig aangebracht, omdat het achternummer van het motorrijtuig door den aanhangwagen bedekt wordt.

Het achternummer van het motorrijtuig mag intusschen in dit geval niet worden weggelaten, hetgeen blijkt uit het woord „ook". Het motorrijtuig zou anders zonder achternummer op den weg zijn, indien de aanhangwagen werd afgekoppeld. Dit geldt ook voor een tractor met oplegger of aanhangwagens. Weliswaar wordt ingevolge art. 1 lid 2 W.V.O. zulk een combinatie als autobus of vrachtauto beschouwd en dus als motorrijtuig, doch ook de tractor afzonderlijk is een motorrijtuig.

Artikel 33. [2(2)c]

(1) Het is verboden zonder vergunning over een weg te rijden met een motorrijtuig, waaraan meer dan één aanhangwagen — een oplegger daaronder begrepen — is gekoppeld.

(2) De vergunning wordt verleend op schriftelijke aanvraag van den eigenaar of houder, waarin vermeld moet worden voor welke wegen de vergunning gevraagd wordt.

(3) De vergunning wordt verleend

a. indien de aanvraag betrekking heeft op wegen, bij één wegbeheerder in beheer, door of namens dezen wegbeheerder;

b. zoo de aanvraag wegen betreft, bij meerdere wegbeheerders in beheer, doch liggende binnen één gewest, door het college van gedeputeerden der provincie of, waar deze niet bestaat door het hoofd van gewestelijk bestuur;

c. zoo de aanvraag wegen betreft, die in meer dan een gewest gelegen zijn, door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur.

(4) Aan de vergunning worden voorwaarden verbonden met het oog op de vrijheid en de veiligheid van het verkeer op den weg en in het belang van de instandhouding van de wegen, waarvoor de vergunning zal gelden. Daarbij zullen niet mogen ontbreken:

1e. een voorschrift inzake de grootste totale lengte van den trein of het grootste aantal aanhangwagens, dat daarvan deel mag uitmaken;

2e. een voorschrift inzake de grootste toegelaten snelheid, waarbij rekening moet worden gehouden met de voorschriften inzake snelheidsgrenzen, opgenomen in artikel 10 van deze verordening;

3e. het voorschrift, dat geen der aanhangwagens tijdens het rijden slingerende bewegingen mag maken en dat de achterste wagen niet belangrijk mag afwijken van de baan van het motorrijtuig.

(5) Van de afwijzende beschikking op een aanvraag om vergunning, niet gegeven door gedeputeerden eener provincie of een Hoofd van gewestelijk bestuur, staat den aanvrager beroep open bij gedeputeerden der provincie of, waar deze niet bestaat, bij het Hoofd van gewestelijk bestuur.

Toelichting. „Onder de werking van art. 23 M.R. was een vergunning van een plaatselijke autoriteit noodig om met een motorrijtuig een ander rij- of voertuig voort te bewegen, behalve voor het ophalen van een gestrande auto.

In het algemeen was dus voor het rijden met één aanhangwagen reeds een vergunning noodig. Dit voorschrift ging voor de tegenwoordige verhoudingen te ver. In het Ned. M.R.R. wordt voor het gebruik van aanhangwagens dan ook in het geheel geen vergunning geeischt. Dit voorbeeld zou hier wellicht gevolgd zijn, ware het niet, dat de mogelijkheid van gebruikmaking op eenigszins groote schaal van z.g. tractortreinen het noodig maakte om daarvoor voorschriften vast te stellen

Naar aanleiding van het verzoek van een belanghebbende om te mogen vernemen onder welke voorwaarden dergelijke tractortreinen op de wegen

zouden worden toegelaten, werd in 1921 door de Regeering de z.g. tractorcommissie ingesteld, die tot taak had daaromtrent van voorlichting te dienen.

Naar aanleiding van het door de commissie ingediende rapport, werden de noodige voorwaarden voor de toelating van tractortreinen op de wegen in 1925 in beginsel door de Regeering goedgekeurd. Kort daarop werd de C.v.M. ingesteld en in afwachting van haar rapport, bleef een afzonderlijke regeling voor de tractortreinen achterwege.

De C.v.M. ontwierp een definitie voor een tractortrein, maakte van dat begrip echter verder geen gebruik, doch stelde voor het vergunningsstelsel in te voeren voor motorrijtuigen met twee of meer aanhangwagens en de vergunning te doen verleenen door de wegbeheerders. Het aldus opgestelde art. 24 van het ontwerp-wegverkeersreglement beperkte zich ertoe een vergunning te vorderen voor het koppelen van meer dan één voertuig aan een motorrijtuig, zonder dat bepaald werd, of — en zoo ja, welke — voorwaarden aan de vergunning konden worden verbonden.

Daarin is in art. 33 W.V.V. voorzien, terwijl tevens met het oog op de uniformiteit de voornaamste voorwaarden werden vastgelegd, waarbij gebruik gemaakt kon worden van het onderzoek door de tractorcommissie. In verband met de sinds haar rapport veel veranderde omstandigheden konden de voorwaarden aanzienlijk eenvoudiger worden dan de Commissie zich had voorgesteld". N.v.T.

Ad lid 2. De vergunning wordt verleend, niet voor eenig ressort, doch voor *bepaalde wegen.* Daarmede wordt vastgelegd, dat de breedte, het tracée en de verdere inrichting van den weg van invloed zullen zijn op het al dan niet verleenen der vergunning en op de daaraan te verbinden voorwaarden.

Ad lid 3. „De vergunningsbevoegdheid is zoo geregeld, dat de eigenaar of houder zich met zijn aanvraag steeds tot één autoriteit heeft te wenden.

Indien de aanvraag meerdere wegbeheerders aangaat, en een vergunning derhalve verleend wordt door gedeputeerden der provincie of door het hoofd van gewestelijk bestuur, dan wel door den Directeur van B.B., zullen deze autoriteiten ongetwijfeld het advies van de betrokken wegbeheerders inwinnen.

Het is niet bepaald noodig, dat de vergunning voor alle in de aanvraag genoemde wegen wordt verleend of geweigerd. Tegen gedeeltelijke inwilliging verzetten de voorschriften van art. 33 zich niet". N.v.T.

Ad lid 4. „Ook zal het niet noodzakelijk zijn, dat de voorwaarden, die aan de vergunning worden verbonden, voor alle wegen waarvoor de vergunning wordt verleend voikomen, gelijkluidend zijn. Zelfs de in lid 4 genoemde verplichte voorwaarden kunnen voor de verschillende wegen uiteenloopen. Men zal daarbij niet gebonden zijn aan de omschrijving der wegen die de eigenaar of houder in zijn aanvraag heeft gebezigd". N.v.T.

Het spreekt vanzelf, dat de voorwaarden ook voor gedeelten van denzelfden weg onderling kunnen verschillen.

Sub 1°. Dit voorschrift zal voornamelijk afhankelijk zijn van het tracée van den weg; op een bochtigen bergweg zal deze lengte of het aantal aanhangwagens kleiner moeten zijn dan op een breeden weg in de vlakte.

Sub 2°. Elk van de in art. 10 W.V.V. toegelaten snelheidsgrenzen zal kunnen worden voorgeschreven. Welke men kiest, zal van den weg alsmede van de afmetingen en het gewicht van den trein afhangen.

Sub 3°. Dit voorschrift gaat verder dan art. 30 lid 1 sub a W.V.V.; hier wordt geeischt, dat de aanhangwagens in het geheel niet slingeren; alleen dan is het mogelijk te voldoen aan het verdere voorschrift dat de achterste wagen dezelfde baan moet volgen als het motorrijtuig.

Ad lid 5. „Aangezien deze vergunningen voornamelijk het wegbeheer betreffen, bestaat voor een hoogere beroepsinstantie dan de gedeputeerden der provincies of de hoofden van gewestelijk bestuur weinig aanleiding" N. v. T.

De bepaling moet worden gelezen alsof zij luidde „Van de afwijzende beschikknig *van een wegbeheerder*" enz., omdat anders ook van de beschikking van den directeur van B.B. beroep zou openstaan op de hier bedoelde autoriteiten.

Artikel 34. [2(2)c]

(1) De vergunning bedoeld in artikel 33 wordt verleend voor tenminste één en ten hoogste drie jaar.

(2) De vergunning kan worden ingetrokken, indien de houder de daarop betrekking hebbende voorschriften overtreedt of de daaraan verbonden voorwaarden niet naleeft.

(3) De voorwaarden der vergunning kunnen tusschentijds worden gewijzigd, indien dit in verband met de veiligheid van het verkeer of de instandhouding van de wegen noodig is gebleken.

Toelichting. Ad lid 1. „De termijn zal kort worden gesteld, indien men wil aanzien, in hoeverre het berijden van een weg met een motortrein bezwaren zal opleveren". N.v.T.

Ad lid 2. Onder de op de vergunning betrekking hebbende voorschriften zal men in elk geval moeten verstaan de voorschriften betrekking hebbende op het rijden met aanhangwagens. Het zou echter te ver gaan daaronder te verstaan alle voorschriften betreffende motorrijtuigen.

Ad lid 3. De in lid 1 genoemde termijn van 1 jaar als minimum-duur der vergunning bedoelt een aanvrager de zekerheid te geven, dat hij tenminste gedurende die periode van de vergunning gebruik zal kunnen maken. Door tusschentijdsche verzwaring van de voorwaarden zou men die verwachting illusoir kunnen maken; een dergelijke toepassing van de bepaling is niet geoorloofd. Tusschentijdsche wijziging der voorwaarden zal derhalve niet ingrijpend mogen zijn, tenzij dit bepaald noodzakelijk is om ernstig gevaar voor de veiligheid of ernstige beschadiging van den weg te voorkomen.

Dieren op den weg.

Artikel 35. [2(2)d]

Het is verboden dieren, waarvan de aanwezigheid op den weg het verkeer in ernstige mate kan belemmeren, anders dan als rij-,

trek- of lastdier daarop te doen of te laten zijn, indien het niet noodzakelijk is ze langs den weg te vervoeren.

Toelichting. Zie ook art. 5 W.V.O. In het algemeen mogen dieren slechts op den weg aanwezig zijn als zij worden vervoerd. Uitzonderingen op dit verbod gelden voor:

1°. rij-, trek- en lastdieren;

2°. voor dieren, welker aanwezigheid op den weg het verkeer niet in ernstige mate kan belemmeren. Het is derhalve niet de vraag of in een bepaald geval deze dieren werkelijk geen belemmering van het verkeer hebben veroorzaakt, doch slechts of in het algemeen, afgescheiden van de bijzondere omstandigheden, deze dieren geacht moeten worden geen belemmering te weeg te kunnen brengen. Deze dieren zijn dus reeds dadelijk aan te wijzen.

„Tot de dieren, wier aanwezigheid op den weg het verkeer in ernstige mate kan belemmeren, behooren karbouwen, paarden, eenden, varkens schapen, geiten e.d. doch men zal er niet toe kunnen rekenen honden, katten, kippen, konijnen en andere dergelijke kleine huisdieren." N.v.T. Er zijn uiteraard gevallen denkbaar, dat laatstbedoelde dieren wel gevaar hebben veroorzaakt; daarvoor is de houder evenwel niet strafrechtelijk aansprakelijk.

Art. 494 sub 5° W.v.S. met geldboete van ten hoogste *f* 25.— bedreigende hem, die op den openbaren weg *vee laat rondloopen* zonder de noodige voorzorgsmaatregelen tegen het aanrichten van schade te hebben genomen, schiet hier in meer dan één opzicht te kort; in de eerste plaats, omdat de veiligheid en de vrijheid van het verkeer daarbij geen rol spelen dan voor zoover door de dieren schade kan worden aangericht; in de tweede plaats, omdat de bepaling in haar werking beperkt is tot „vee", waaronder ingevolge art. 101 W.v.S. worden verstaan eenhoevige dieren, karbouwen en varkens.

Artikel 36. [2(2)d]

Voor zoover bepaalde gedeelten van den weg niet door hun aard of door een aanduiding voor bepaalde soorten van dieren zijn aangewezen, wordt voor rij-, trek- of lastdieren en voor groot vee gebruik gemaakt van den rijweg, voor kleine huisdieren en klein vee van de voetpaden en waar deze ontbreken van die gedeelten van den weg, waar ze het verkeer het minst belemmeren.

Toelichting. De bepaling onderscheidt tusschen groot en klein vee. Art. 101 W.v.S. is hier niet toepasselijk (verg. art. 103 W.v.S.), zoodat naar het gewone spraakgebruik zal zijn uit te maken wat onder groot en klein vee zal zijn te verstaan.

„Gedeelten van den weg, waar zij het verkeer het minst belemmeren", zullen in den regel de bermen van den weg zijn; indien deze begaanbaar zijn voor het vee en zijn geleider, zal daarvan gebruik moeten worden gemaakt; is dit niet het geval dan mag de rijweg worden gehouden.

Hij die op den openbaren weg een *rij-, trek- of lastdier, of een stuk vee dat hij vervoert, laat staan,* zonder de noodige voorzorgsmaatregelen tegen het aanrichten van schade te hebben genomen, wordt ingevolge art. 494 sub 4° W.v.S. gestraft met geldboete van ten hoogste *f* 25.—; voor de toepassing van deze bepaling geldt ten aanzien van vee uiteraard wel de definitie van art. 101 W.v.S.; zie de toel. op art. 35 W.V.V.

Artikel 37. [2(2)d]

Hij die verantwoordelijk is voor de aanwezigheid van dieren op een weg, draagt zorgt, dat deze zich niet bevinden op een ander gedeelte van den weg, dan in artikel 36 voorgeschreven en dat ze het verkeer zoo weinig mogelijk belemmeren.

Toelichting. Dit artikel jo art. 95 lid 1 W.V.V. regelt in de eerste plaats de strafrechtelijke aansprakelijkheid wegens niet-naleving van art. 36 W.V.V. In de tweede plaats draagt het den geleider op de door hem geleide dieren zorgvuldig te bewaken; verg. in dit verband ook art. 490 W.v.S., regelende de strafrechtelijke aansprakelijkheid voor het aanhitsen van dieren op menschen en dieren, alsmede voor het verzuim van zorg voor gevaarlijke dieren.

„Het is niet goed mogelijk meer nauwkeurig te omschrijven, welke maatregelen genomen moeten worden om te zorgen, dat de dieren het verkeer zoo weinig mogelijk belemmeren. De bepaling beoogt hem te straffen, die nalatig was te doen, wat in het belang van het verkeer zeer goed gedaan had kunnen worden". N.v.T.

Artikel 38. [2(2)d]

Indien een kudde dieren tusschen zonsondergang en zonsopgang langs een weg wordt geleid, draagt de geleider zorg, dat bij de kudde één of meer duidelijk zichtbare helder brandende lampen, fakkels of flambouwen aanwezig zijn.

Toelichting. Voor het voorschrift omtrent de verlichting verg. art. 15 sub b W.V.V.

Uitzonderingen. Dit artikel is niet toepasselijk op militaire colonnes; verg. art. 99 lid 1 W.V.V.

Wegwedstrijden.

Artikel 3.

(1) Het is verboden zonder vergunning op een weg een wedstrijd met rij- of voertuigen te houden of daaraan deel te nemen, indien voor dien wedstrijd geen vergunning is verleend.

(2) Als deelnemer wordt beschouwd de bestuurder van een rij- of voertuig, waarmede aan een wedstrijd wordt deelgenomen en de eigenaar of houder daarvan, die daarmede aan een wedstrijd doet of laat deelnemen.

(3) Bij of krachtens regeeringsverordening worden regelen gesteld betreffende het verleenen van vergunningen als in het eerste lid bedoeld en betreffende de aan die vergunningen te verbinden voorwaarden.

Toelichting. Dit artikel treedt in de plaats van art. 24 M.R. en art. 5 R.R.; het komt overeen met art. 21 M.R.W.

Ad lid 1. Onder de werking van het M.R. was het slechts verboden een *snelheids*wedstrijd met motorrijtuigen te houden. Dit verbod, dat overeen kwam met dat van art. 14 (oud) M.R.W., is sinds 1924 in Nederland in art. 21 M.R.W. uitgebreid tot *alle* wedstrijden met motorrijtuigen en rijwielen. Waar de Indische wetgever den Nederlandschen ten deze is gevolgd, zijn de motieven, welke in Nederland daartoe aanleiding hebben gegeven, ook hier van belang. De bedoelde wijziging werd toegelicht als volgt:

„Onder het verbod, zooals dat in het bestaande art. 14 is gesteld, vallen alleen de snelheidswedstrijden met motorrijtuigen en rijwielen; andere wedstrijden met die voertuigen zijn derhalve tot nu toe op den weg toegelaten. Nu staat het wel vast, dat de redenen, welke tot het voorschrift in zijn tegenwoordigen vorm hebben geleid, vrijwel voor alle wedstrijden gelden, in zooverr bij deze alle het gewone verkeer in mindere of meerdere mate wordt belemmerd dan wel de veiligheid van dat verkeer in gevaar gebracht.

Is het reeds op dien grond aangewezen alle wedstrijden met motorrijtuigen en rijwielen onder het verbod der wet te brengen, daartoe bestaat ook reeds daarom aanleiding, omdat alleen op die wijze de moeilijkheid kan worden ontgaan, welke zich reeds herhaaldelijk in de praktijk heeft voorgedaan, om n.l. te onderscheiden tusschen snelheidswedstrijden en andere wedstrijden. Hier wordt in het bijzonder gedacht aan de zoogenaamde betrouwbaarheidsritten, waaraan door velen wordt deelgenomen en waarbij af en toe een groote snelheid wordt ontwikkeld. Derhalve worden in het artikel de woorden „snelheidswedstrijd" en „snelheidswedstrijden" vervangen door „wedstrijd" en „wedstrijden". M.v.T.

Het spreekt vanzelf, dat de bedoeling van de bepaling ook h.t.l. niet is aan de betrouwbaarheidsritten, zooals deze door organisaties als de K.N.I.M.C. worden georganiseerd, meer moeilijkheden in den weg te leggen dan strikt noodzakelijk is.

Onder de bepaling vallen thans terecht ook wedstrijden voor versierde rij- en voertuigen; ook daardoor wordt het verkeer gehinderd, zoodat maatregelen gewenscht kunnen zijn. Hetzelfde geldt voor een cours d'élégance voor auto's of andere rij- of voertuigen.

„Het wordt echter niet raadzaam en ook niet noodig geacht wedstrijden met paarden en runderen, welke in sommige deelen van den archipel bij de bevolking zeer geliefd zijn, aan een vergunning te binden, indien daarvoor

de openbare weg wordt gebezigd. Aan de plaatselijke politie kan worden overgelaten, te zorgen, dat het verkeer daardoor niet te veel wordt belemmerd. Hetzelfde geldt omtrent hardloop- en snelwandelwedstrijden, die veelal ook langs den openbaren weg worden gehouden". M.v.T.

In het G.V. werd de wenschelijkheid betoogd om het verbod uit te strekken tot recordritten en tot andere wedstrijden dan die met rij- en voertuigen, o.a. volksspelen.

„De Regeering acht de motiveering in de M.v.T. waarom het verbod om wedstrijden te houden beperkt werd tot rij- en voertuigen, voldoende. In het verslag wordt niet aangegeven, welke bezwaren men ervan verwacht, dat het houden van wedstrijden met paarden en runderen niet aan een vergunning wordt gebonden. Inderdaad is in een voorafgaande vergunning grooter waarborg tegen belemmering van het verkeer gelegen, doch de Regeering acht het in het algemeen ongewenscht om het publiek meer dan bepaald noodig is met dergelijke administratieve maatregelen lastig te vallen.

Een verbod voor het houden van recordritten voor zoover deze niet het karakter van een wedstrijd hebben, wordt niet noodig geacht. Een recordrijder is evenals ieder ander gebonden aan de snelheidsgrenzen, die veelal in bebouwde kommen zijn vastgesteld, en in het algemeen aan het voorschrift, dat de veiligheid van het verkeer niet in gevaar mag worden gebracht. Zou hij tijdens zulk een rit veelvuldig deze voorschriften overtreden, dan zou hij ongetwijfeld met de Politie in aanraking komen. Afgezien van het practische bezwaar om een verbod voor dergelijke ritten te formuleeren is der Regeering ook niet gebleken, dat tijdens de recordritten, die de laatste jaren plaats vonden, zich omstandigheden hebben voorgedaan, die tot ingrijpen dwingen". M.v.A.

De organisators van wedstrijden als in de M.v.T. bedoeld zullen echter verstandig doen tevoren met de betrokken bestuurs- en politieautoriteiten in overleg te treden ten einde te voorkomen, dat de wedstrijd wordt onmogelijk gemaakt door toepassing van art. 2 lid 1 W.V.O.

Tegen de bepaling werd bezwaar gemaakt door den heer Mochtar:

„Dat ook „deelnemers" aan een wedstrijd een vergunning moeten hebben, acht ik een bepaling, die onnoodig veel last zal veroorzaken. Ik acht het voldoende, dat alleen de organisatie de vergunning vraagt. Bij het houden van een wedstrijd zonder vergunning is het niet meer dan billijk dat deze alleen verantwoordelijk wordt gesteld. De deelnemers immers, bij wie goede trouw wordt verondersteld, kunnen billijkheids- en redelijkheidshalve niet worden gestraft.

Dat bij een clandestienen wedstrijd veelal geen organisator aanwezig is, maakt de zaak niet moeilijker, want dan zijn de deelnemers zelf de organisators, en uit dien hoofde kunnen zij gestraft worden".

Naar aanleiding daarvan deelde de directeur van Justitie mede:

„Voor dat bezwaar (van den heer Mochtar) kan de Regeering gevoelen. En Zij is dan ook al aanstonds daaraan tegemoetgekomen door bij N.v.W. het artikel zoo te veranderen, dat de vergunning niet behoeft te worden verleend aan iederen deelnemer, individueel".

Deze verandering bestond in de toevoeging aan de bepaling van de zinsnede „indien voor dien wedstrijd geen vergunning is verleend", welke slaat op deelneming aan een wedstrijd. De deelnemer aan een wedstrijd, waarvoor vergunning is verleend, behoeft derhalve in het geheel geen vergunning.

„Wie houder (organisator) is, beslisse de rechter in ieder bijzonder geval, evenals geschiedt ten opzichte van het „houden" in art. 456 W.v.S." M.v.A. I (wet 1905) [1]).

De aandacht zij erop gevestigd, dat — hoewel de Nederlandsche zoowel als de Indische wetgever hebben bedoeld betrouwbaarheidsritten onder de werking van dit artikel te brengen — de rechtspraak elken rit op zich zelf beoordeelt; Zij acht een wedstrijd in den zin van het artikel aanwezig indien vergelijking van prestaties plaats heeft. [2])

Ad lid 2. In het ontwerp ontbrak de zinsnede „die daarmede aan een wedstrijd doet of laat deelnemen", welke daaraan werd toegevoegd nadat Mr. Blaauw er op gewezen had, dat zonder deze nadere bepaling een aansprakelijkheid zonder schuld zou worden geschapen.

De directeur van Justitie antwoordde:

„Bij het tweede lid van art. 3 zijn door het geachte lid Blaauw eenige bezwaren opgeworpen, welke inderdaad in beginsel door de Regeering als juist worden erkend, n.l. dat de eigenaar of houder, die aan het houden van den wedstrijd part noch deel heeft, niet in alle gevallen als deelnemer behoort te worden aangemerkt. En ook deze bezwaren kunnen op een eenvoudige wijze met een kleine aanvulling van het artikel worden ondervangen, hetgeen dan ook bij N.v.W. reeds is geschied. Door den tekst van dit lid te doen luiden, zooals in de N.v.W. is voorgesteld, komt de redactie meer in overeenstemming met die van art. 21 alinea 2 M.R.W. hetgeen ook een voordeel biedt".

Jurisprudentie. 1. Verdachte had onder de gemeente Diepenveen te zamen met anderen, vormende de Regelings-Commissie van de Deventer Automobiel- en Motor-club, een wedstrijd voor motorrijtuigen gehouden, bestaande in het rijden van een rondit over een bepaalde route en afstand, welke rit ging over den openbaren rijweg, den weg Deventer-Zwolle en andere openbare rijwegen, waarbij was bepaald, dat de deelnemers aan dezen rondrit om verschillende redenen, als het te laat aankomen aan of vertrekken van den start, strafpunten zouden krijgen en bij het bereiken van een aantal van 50 strafpunten niet zouden kunnen deelnemen aan een na dien rondrit te houden behendigheidswedstrijd, welke zou beslissen over het toekennen van prijzen.

Rb.: het karakter van wedstrijd van den onderhavigen rondrit, staat reeds vast door de omstandigheid, dat er vergelijking van praestaties heeft plaats gehad.

Concl. P.G.: Wat een wedstrijd of wederstrijd is, vermeldt de M.R.W. niet, zoodat de rechter is aangewezen op het taaleigen. Een wedstrijd of wederstrijd eischt in ieder geval twee kampioenen (zie van Dale, i.v. wedstrijd)

---

[1]) Smidt, Geschiedenis van het W.v.S., 2de druk, III blz. 332; dit art. komt in het Ind. W.v.S. niet voor; een bepaling van overeenkomstige constructie vindt men in art. 544.

[2]) Verg. de noten van prof. Mr. W.P.J. Pompe onder de hieronder vermelde arresten.

en juist dit element was hier afwezig. Ieder toch streed volgens de bewezenverklaring uitsluitend met zich zelf en niet tegen anderen.

H.R.: De in de telastelegging nauwkeurig feitelijk beschreven „rit" of „rondrit" is door de rb. ten onrechte als een wedstrijd in den zin van art. 21 M.R.W. (3 W.V.O.) beschouwd, daar volgens de telastelegging en bewezenverklaring geen sprake is van een strijd met of tegen een of meer andere deelnemers, aan welk vereischte moet zijn voldaan, wil van een wedstrijd sprake kunnen zijn. Wel overweegt de rb., dat ten deze vaststaat, dat een vergelijking van prestaties heeft plaats gehad, doch — daargelaten of dit voldoende zou zijn om de rondrit als een wedstrijd te beschouwen — de rb. had dit feitelijk element niet aan hare opvatting ten grondslag mogen leggen, daar het niet voorkomt in de telastelegging.

De H.R., ten principale rechtdoende, ontslaat van rechtsvervolging. H.R. 22 Juni 1931, N.J. blz. 1095.

2. „Elf Provinciale Hoofdstedenrit", waarvoor door de Motorclub „De Baronie" te Breda een reglement was vastgesteld. O.m. was daarin bepaald:

a. dat de deelnemers voor elke minuut of onderdeel daarvan, welke zij te laat aan een start verschenen, gestraft zouden worden met 1 strafpunt tot een maximum van 30 strafpunten;

b. dat het stoppen, omdraaien, of een anderen dan den officieel aangegeven weg inslaan in het gezicht der contrôles, gestraft zou worden met 30 strafpunten;

c. dat de deelnemers voor elke minuut of onderdeel daarvan, die zij meer dan twee minuten te vroeg aan het eindpunt (finish) zouden aankomen, zouden ontvangen 5 strafpunten tot een maximum van 65 strafpunten.

d. dat de deelnemers, die den rit zouden uitrijden met 0, met niet meer dan wel met meer dan 20 strafpunten, zouden ontvangen onderscheidenlijk een gouden, verguld zilveren dan wel zilveren „E.P.H.R." draagmedaille.

Door het totaal aantal strafpunten, door iederen deelnemer gedurende den rit opgeloopen zou na het einde van den rit, de rangschikking zijner praestatie onder die der overigen, die aan dezen rit hadden deelgenomen, worden bepaald, terwijl eveneens, door het totaal aantal strafpunten, hetwelk door de deelnemers in eenige groep te zamen gedurende den rit was opgeloopen, na het einde van den rit, de rangschikking der praestatie van die groep onder die der overige groepen, welke aan dien rit hadden deelgenomen, zou worden bepaald.

Rb.: de rit is aan te merken als een wedstrijd, omdat door het totaal aantal strafpunten, door iederen deelnemer (of groep van deelnemers) gedurende den rit opgeloopen, ná het einde van den rit de rangschikking zijner (harer) praestatie onder die der overige(n), die aan dezen rit hadden deelgenomen, zou worden bepaald.

H.R.: De rb. is van een juiste opvatting omtrent het begrip „wedstrijd" uitgegaan door de in de telastelegging nauwkeurig feitelijk beschreven rit als een wedstrijd te beschouwen. H.R. 23 Nov. 1931, N.J. 1932 blz. 859.

Wegwedstrijden.

Artikel 11. [3]

(1) Een vergunning tot het houden van een wedstrijd op een weg met rij- of voertuigen wordt slechts verleend, indien de wedstrijd kan plaats vinden op zoodanige wijze, dat het doorgaande verkeer daardoor geen ernstige belemmering ondervindt.

(2) De vergunning wordt verleend door het dagelijksch bestuur van de kleinste openbare gemeenschap, daartoe ook gerekend de provincie, wier ressort alle wegen omvat, waarop de wedstrijd zal plaats vinden en waar zoodanige gemeenschap niet bestaat:

a. indien de wedstrijd één gewest omvat, door het hoofd van gewestelijk bestuur;
b. indien de wedstrijd meer dan één gewest omvat, door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur.

(3) De autoriteit, die de vergunning verleent, kan daaraan voorwaarden verbinden ter verzekering van de orde tijdens den wedstrijd en van de vrijheid en de veiligheid van het verkeer.

(4) Door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur kan een algemeen wedstrijdreglement worden vastgesteld, houdende voorschriften omtrent het verleenen van vergunningen als in lid (2) bedoeld.

Toelichting. Ad lid 1. Het is ongewenscht, dat wedstrijden worden gehouden op groote hoofdwegen, in bebouwde kommen of in zeer volkrijke streken. Dit geldt speciaal voor snelheidswedstrijden, welke hier te lande bovendien tot de uitzonderingen behooren; ten opzichte van betrouwbaarheidsritten e.d. kan zonder bezwaar een soepeler houding worden aangenomen.

Ad leden 3 en 4. Indien t.z.t. tot vaststelling van een wedstrijdreglement wordt overgegaan — hetgeen voorshands niet noodig wordt geacht —, zal in de eerste plaats met de voorschriften van dat reglement rekening moeten worden gehouden. De nadere voorwaarden, welke worden gesteld door de autoriteit, die de vergunning verleent, dragen alsdan het karakter van een aanvulling daarvan in verband met bijzondere (plaatselijke en andere) omstandigheden.

Voetgangers.

Artikel 4.

(1) Wanneer voor een weggedeelte waarnaast een duidelijk afgebakend voetpad aanwezig is, door het bevoegd gezag dat voet-

pad bepaaldelijk voor voetgangers wordt aangewezen, is het den voetganger verboden zich aldaar zonder noodzaak op den rijweg te bevinden, anders dan om dezen over te steken.

(2) Onverminderd het bepaalde bij het eerste lid, is het den voetganger, die zoodanig hulpbehoevend is, dat hij verkeersteekens of signalen niet voldoende kan zien, hooren of geven, verboden zich zonder noodzaak op een rijweg te bevinden, anders dan met een geleider of voorzien van een door den Directeur van Gouvernementsbedrijven vastgesteld of goedgekeurd kenteeken.

Toelichting. Voor het moderne verkeer zijn voetgangers dikwijls zeer gevaarlijk. Voorschriften voor hen zijn dus noodig. Aan de bepalingen ligt de gedachte ten grondslag, dat de voetganger het voertuigverkeer zoo min mogelijk mag belemmeren, evenmin als hij zelf door dat verkeer meer dan noodzakelijk belemmerd mag worden in zijn beweging over den weg; verg. ook art. 5 W.V.O. Van dezelfde gedachte gaat ook art. 7 M.R.R. uit.

Ad lid 1. „De bedoeling van dit voorschrift is niet om den voetganger te verbieden op een zeer stillen rijweg te wandelen, waar wellicht in langen tijd geen voertuig voorbijkomt, doch slechts om de mogelijkheid te openen den voetganger, die zonder reden het rijverkeer bemoeilijkt, hoewel een voetpad te zijner beschikking staat, zoo noodig te kunnen straffen". M.v.T.

Naar aanleiding van in het G.V. en tijdens de mondelinge behandeling gemaakte opmerkingen lichtte de regeering het voorschrift nog nader toe als volgt:

„Toegegeven wordt, dat herhaalde onderbreking van een trottoir een bezwaar kan opleveren voor voetgangers, die zware lasten vervoeren. Dit bezwaar zal echter minder gewicht in de schaal leggen dan het gevaar, dat het toelaten van voetgangers op den rijweg meebrengt en dat juist op de wegen, die van een verhoog voetpad zijn voorzien — dat zijn dus de drukke verkeerswegen — niet mag worden onderschat.

Overigens brengt het verbod om den rijweg te gebruiken niet altijd mede de noodzaak om op het verhoogde voetpad te gaan. Dikwijls is er een nog niet verhoogd voetpad of een berm waarvan de voetganger gebruik kan maken". M. v. A.

Verwezen wordt voorts naar „Niet-gedefinieerde begrippen" sub g, achter de toel. ad art. 1 W.V.V.

„Bij art. 4 zou ik de opmerking willen maken, dat dit artikel, dat het eenige is, hetwelk betrekking heeft op de voetgangers, in de eerste plaats een opvoedende strekking heeft, zooals door den heer Zuyderhoff ook is onderkend. De voorschriften van art. 4 (1) zullen onder omstandigheden aan de autobestuurders vergemakkelijken het bewijs te leveren van hun onschuld bij ongevallen. De regeling moet uniform zijn voor het geheele land, omdat zij in direct verband staat met het motorverkeer en daarom meent de Regeering, dat het onjuist zou zijn de bevoegdheid tot deze regeling aan de zelfstandige gemeenschappen op te dragen. Niettemin spelen de zelfstandige gemeenschappen bij de uitvoering van art. 4 een belangrijke rol. Tevens kan

ik erop wijzen, dat de vrees van de heeren Monod de Froideville en Van Mook, dat het artikel aanleiding zal geven tot grooten overlast van de voetgangers ongemotiveerd is, want wanneer komt het artikel in toepassing? Alleen wanneer een duidelijk afgebakend voetpad aanwezig is. Dat is helaas in dit land nog maar zeer weinig het geval. Toch is dit nog niet voldoende, het afgebakend voetpad moet niet alleen aanwezig zijn, maar het moet ook officieel aangewezen zijn door de gezagvoerende overheid. Hier wordt dus de zelfstandige gemeenschap ingeschakeld; de zelfstandige gemeenschap heeft deze voetpaden, indien aanwezig, bovendien aan te wijzen en eerst dan is art. 4 van toepassing. Art. 4 houdt dus wel een algemeene regeling in, maar de toepasselijkheid van de regeling ligt geheel aan de zelfstandige gemeenschappen.

De toepasselijkheid zal in het algemeen maar zeer gering zijn aangezien de duidelijk afgebakende voetpaden als regel niet voorkomen. De vrees, dat men hier dus te maken zou hebben met overlast van de voetgangers op stille buitenwegen, is ongegrond; het voorstel heeft alleen betrekking op drukke stadswegen, waar trottoirs zijn aangelegd en waar men dus het voetgangersverkeer kan verplichten zich op die voetpaden te bewegen". (Dir. v. G.B.)

De bepaling zal in verband met de uit het vorenstaande blijkende regeeringsopvatting met de noodige soepelheid moeten worden toegepast.

In Nederland kent men een dergelijk verbod niet; art. 7 M.R.R. gebiedt den voetganger slechts het rijverkeer behoorlijk ruimte tot voorbijgaan te laten, een voorschrift, dat kennelijk rekening houdt met de omstandigheid, dat in drukke winkelstraten de voetgangers zich niet aan de trottoirs kunnen houden. Straten met een dergelijk druk voetgangersverkeer worden hier te lande echter eigenlijk nog nergens aangetroffen, zoodat uit de gestelde verbodsbepaling uit dien hoofde geen practische bezwaren zullen voortvloeien.

Het is inmiddels gewenscht, dat de afbakening van voetpaden langs wegen, waar het voetgangersverkeer van eenige intensiviteit is of wordt, zoo spoedig mogelijk plaats hebbe.

De verwezenlijking van dit desideratum wordt belemmerd door de voorwaarde, dat het bevoegde gezag het voetpad bepaaldelijk voor voetgangers moet hebben aangewezen; dit zal moeilijk anders kunnen geschieden dan door bij deze paden desbetreffende bakens te plaatsen, hetgeen de kosten verhoogt, terwijl zulke bakens, althans bij verhoogde trottoirs, geheel overbodig zijn. In Europa zijn deze ook nergens van dergelijke borden voorzien en toch rijst daar nimmer twijfel of deze weggedeelten voor voetgangers zijn bestemd.

Uit de boven geciteerde redevoering van den directeur van G.B. zou kunnen worden geconcludeerd, dat de bevoegdheid tot aanwijzing van verkeersstrooken toekomt aan de openbare gemeenschappen. Dit is evenwel slechts juist v.z.v. betreft de strooken bedoeld in art. 8 W.V.V.; overigens is in de wegverkeerswetgeving aan de openbare gemeenschappen te dien aanzien nergens eenige bevoegdheid toegekend, zoodat zij gacht moeten worden terzake geen bevoegdheden te hebben; verg. Inleiding.

De openbare gemeenschappen werden in bedoeld citaat dan ook genoemd in haar qualiteit van wegbeheerder, tot wiens taak uit haar aard de aanwij-

zing van verkeersstrooken behoort; immers onderscheidene soorten van verkeersstrooken stellen aan den weg bepaalde eischen, waarmede bij den aanleg reeds rekening moet worden gehouden, hetgeen een aangelegenheid is, welke den wegbeheerder in de voornaamste plaats aangaat; aan hem is voorts ook de bebakening opgedragen (art. 93 W.V.V.).

Hoewel er practisch geen ernstig bezwaar tegen bestaat om in het onderwerpelijk verband de openbare gemeenschap te noemen als het tot aanwijzing van verkeerstrooken bevoegde gezag, omdat in de meeste gevallen zij tevens is belast met het beheer van de wegen in haar ressort, is het toch van belang in het oog te houden, dat zij deze bevoegdheid slechts uitoefent als wegbeheerder.

Omtrent het oversteken van een rijweg handelen de art. 7 en 8 W.V.V.

Uitzonderingen. Ingevolge art. 97 W.V.V. geldt de verbodsbepaling van dit artikellid niet voor marcheerende troepen van land- of zeemacht of van de politie; deze zullen derhalve — ook al is er naast den rijweg een voetpad — den rijweg mogen houden. Deze uitzondering is noodzakelijk, omdat het marcheeren met vieren op voetpaden gewoonlijk niet mogelijk is, terwijl daardoor bovendien het voetpad geheel in beslag zou worden genomen, zoodat voor andere voetgangers geen plaats zou overblijven. Overigens zij er ten overvloede op gewezen, dat de uitzondering slechts geldt voor marcheerende *troepen,* niet derhalve voor eenige wandelende militairen of politiedienaren.

Voor andere troepen, zooals b.v. padvinders, gelden de gemaakte uitzonderingen niet; op deze zijn de bepalingen voor voetgangers ten volle toepasselijk. Voor optochten, begrafenissen enz. is evenmin een uitzondering gemaakt; het spreekt echter vanzelf dat gebruik van den rijweg in die gevallen veelal geoorloofd moet worden geacht.

Ad lid 2. Dit voorschrift is gegeven o.m. met het oog op de vele blinden en dooven die zich hier te lande dikwijls zonder geleider of zonder van eenig kenteeken te zijn voorzien op de wegen bevinden.

Het voorschrift geldt niet voor gebrekkigen, die slecht ter been zijn, indien zij wel in staat zijn verkeersteekens of signalen behoorlijk te zien, te hooren of te geven.

Het kenteeken is vastgesteld bij art. 1 W.V.B.-G.B.

Jurisprudentie. Zie ad art. 5 W.V.O.

Voorschriften betreffende voetgangers.

Artikel 7. [2(2)a]

Onverminderd het bepaalde in artikel 2 lid (1) van de Wegverkeersordonnantie is het den voetganger verboden een rijweg over te steken, terwijl daarover rijverkeer plaats vindt, anders dan langs den kortsten weg en nadat hij zich vergewist heeft of oversteken mogelijk is, zonder zichzelven of anderen in gevaar te brengen.

Toelichting. De (opzichzelf overbodige) herinnering aan de verbodsbepaling van art. 2 lid 1 W.V.O. heeft ten doel den voetganger in te scherpen, dat hij ook op andere wijzen de vrijheid of de veiligheid van het verkeer kan belemmeren of in gevaar brengen.

„De zinsnede: „terwijl daarover rijverkeer plaats vindt" heeft de strekking een te strenge toepassing van het voorschrift te voorkomen". N.v.T.

Deze bepaling is ook toepasselijk op marcheerende troepen van land- of zeemacht of van de politie. De uitzondering gemaakt in art. 98 lid 1 W.V.V. laat slechts toe, dat troepen gedurende een marsch den rijweg houden, doch geeft geen vrijheden omtrent het oversteken.

Artikel 8. [2(2)a]

(1) Bij of krachtens verordening van den raad eener stadsgemeente of gemeente kunnen bepaalde strooken van een rijweg worden bestemd voor het oversteken door voetgangers en kan worden verboden, dat gedurende bepaalde uren voetgangers dien rijweg oversteken, anders dan over de daarvoor aangewezen strooken.

(2) In verordeningen, bevattende voorschriften als in lid (1) bedoeld, moet worden bepaald, dat die voorschriften niet van kracht zijn voor marcheerende troepen van land- of zeemacht of van de politie.

Toelichting Ad lid 1. „Voorloopig zal van deze bevoegdheid alleen in zeer enkele groote steden gebruik behoeven te worden gemaakt". N.v.T.

De hier bedoelde maatregelen passen uiteraard slechts op weggedeelten, waarop een zeer intensief verkeer plaats heeft; de behoefte daaraan heeft zich v.z.v. bekend nog slechts te Batavia en Soerabaja doen gevoelen.

Bestuurders.

Artikel 5.

Het is den bestuurder van een rij- of voertuig en den geleider of berijder van een dier, behoudens de bij of krachtens regeeringsverordening te stellen uitzonderingen, verboden zich zonder noodzaak met zijn voertuig of met zijn dier te begeven op andere gedeelten van den weg dan die, welke kennelijk voor hem bestemd zijn.

Toelichting. Aan deze bepaling ligt dezelfde gedachte ten grondslag als aan art. 4 lid 1 W.V.O. en de art. 7 en 66 M.R.R.; verg. ook art. 18 M.R. Wordt in eerst aangehaalde bepaling den voetganger verboden het rijverkeer onnoodig te belemmeren, deze bepaling verbiedt den bestuurder van rij- of voertuigen in de eerste plaats den voetganger en overigens de andere

weggebruikers meer dan onvermijdelijk is in hun beweging over den weg te hinderen.

„Andere gedeelten van den weg dan die, welke kennelijk voor hem bestemd zijn", zijn in het bijzonder voetpaden, bermen en onverharde strooken langs den weg, enz.; voorts railbanen van tramwegen, indien uit de ligging daarvan duidelijk blijkt, dat zij voor het tramverkeer zijn gereserveerd, hetgeen b.v. het geval is, indien de rijweg is geasphalteerd doch de daarnaast liggende strook, waarin de railbaan is aangelegd, niet; het opgemerkte geldt uiteraard niet, indien uitdrukkelijk of stilzwijgend is toegestaan, dat de strook tusschen de railbanen ook voor ander dan tramverkeer wordt gebruikt; verg. de toel. op art. 1 lid 1 sub 1 W.V.O. De ruiter zal zich ingevolge het gestelde verbod niet buiten het naast den rijweg of het voetpad liggende ruiterpad mogen begeven; wielrijders zullen zich aan het rijwielpad moeten houden. Kortom in het algemeen zal de weggebruiker zich hebben te houden aan de speciaal voor hem afgebakende verkeersstrook.

Onder bestuurders van rij- of voertuigen vallen ook degenen, die zelf te voet gaande karren of wagens voortduwen of voorttrekken; zie de toelichting op art. 1 lid 1 sub 9 W.V.O. Op hen zijn derhalve de bepalingen voor bestuurders van toepassing; voor zoover de bepalingen voor voetgangers daarmede in strijd zijn, gelden deze voor hen niet; voor zoover de beide groepen van bepalingen naast elkaar bestaanbaar zijn, blijven de bepalingen voor voetgangers voor deze bestuurders van kracht. Indien de aard van de door hen geduwde of getrokken karren dit medebrengt, zullen zij zich niet op het voetpad, doch op den rijweg moeten begeven, zoodat art. 4 lid 1 W.V.O. alsdan op hen niet toepasselijk is; in dit geval gelden voor hen echter wel de art. 4 lid 2 W.V.O. en 7 W.V.V., daarentegen weder niet art. 8 lid 1 W.V.V..

Niet alle handwagens zullen naar den rijweg moeten worden verwezen; hier te lande zijn vele miniatuur wagentjes in gebruik, welke op ruime voetpaden minder hinder veroorzaken dan op den rijweg.

Wagentjes, dienende tot vervoer van zieken en gebrekkigen, zullen in het algemeen op voetpaden moeten worden toegelaten — ongeacht of deze wagens worden voortgeduwd, dan wel door den inzittende zelf in beweging worden gebracht — indien de snelheid, waarmede zij zich voortbewegen, niet grooter is dan die van een voetganger; bij grootere snelheid behooren zij op de voor het rijverkeer bestemde strook van den weg thuis.

Richshaws zullen zich aan den rijweg hebben te houden; kinderwagens daarentegen aan het voetpad. Als kinderwagen moet ook worden behandeld speelgoed, als autopeds, vliegende hollanders, driewielers e.d. Het spelen met dit soort wagentjes is echter ook op voetpaden, welke eenigzins druk begaan worden, buitengewoon hinderlijk, in verband waarmede dit in Nederland reeds op verschillende plaatsen is verboden. Een dergelijk verbod zou hier te lande door lagere wetgevers kunnen worden gesteld; voor wegen met druk voetgangersverkeer zal dit zelfs ook wenschelijk zijn.

Rolschaatsenrijders staan min of meer tusschen bestuurders van rij- en voertuigen en voetgangers in; in het algemeen kunnen zij op voetpaden niet worden geduld. Op een rijweg, welke een eenigzins druk verkeer heeft,

leveren zij echter eveneens gevaar op. Ook omtrent hen kunnen lagere wetgevers voorschriften uitvaardigen.

Wielrijders, die hun rijwiel aan de hand medevoeren, leveren in het algemeen op voetpaden geen moeilijkheden op, terwijl zij daarentegen op den rijweg het verkeer veelal hinderen.

In het ontwerp van de C.v.M. waren meer gedetailleerde voorschriften voor de verschillende soorten van weggebruikers opgenomen; bij nadere overweging leek dit echter een punt, dat beter kan worden overgelaten aan lagere wetgevers, die met de plaatselijke omstandigheden ten volle rekening kunnen houden, en voorts aan het regelend optreden van de politie.

De geleiders van dieren gaan in den regel te voet; zij behoeven zich echter aan de regels voor voetgangers niet te houden, doch zijn gebonden aan hetzelfde weggedeelte als voor de door hen geleide dieren is bestemd; verg. de art. 35-38 W.V.V.

Uitzonderingen. Ingevolge het bepaalde bij art. 98 lid 2 W.V.V. geldt het voorschrift van dit artikel voor geleiders en berijders van dieren en voor bestuurders van rijwielen en motorrijwielen niet, indien zij deel uitmaken van militaire colonnes of afdeelingen politie.

Deze uitzondering is o.m. noodzakelijk, omdat het gewenscht kan zijn, dat een colonne wielrijders van leger of politie niet het rijwielpad, doch den rijweg houdt. Hetzelfde geldt voor colonnes cavalerie, welke niet aan het ruiterpad kunnen worden gebonden.

De gemaakte uitzondering voor deze groepen van weggebruikers beteekent, dat zij zich niet behoeven te houden aan die weggedeelten, welke kennelijk zijn bestemd voor de algemeene categorieën van weggebruikers, waartoe zij kunnen worden gerekend. Dit wil echter niet zeggen, dat zij van elk willekeurig gedeelte van den weg gebruik mogen maken, doch slechts dat zij ook den *rijweg* mogen houden.

Jurisprudentie. 1. Nu geen der bewijsmiddelen iets bevat omtrent de in de dagvaarding vermelde volgens art. 36 (oud) M.R.R. tot het wezen der telastelegging behoorende omstandigheden, dat het berijden van het rijwielpad met het motorrijtuig geschiedde buiten noodzaak, is het telastegelegde feit ten onrechte bewezen verklaard. H.R. 16 Oct. 1922, N.J. 1923 blz. 6.

2. De algemeene bewoordingen waarin art. 36 (oud) M.R.R. zijn vervat, wettigen niet de onderscheiding in objectieve en subjectieve redenen van „noodzaak". Het bij dit artikel gegeven verbod mist toepassing in alle gevallen waarin de omstandigheden hetzij deze van zakelijken of van persoonlijken aard zijn, tot het berijden van een rijwielpad met een tweewielig motorrijtuig dwingen. H.R. 16 Apr. 1923, N.J. blz. 931.

Voorschriften betreffende bestuurders.

Artikel 9. [2(2)a]

(1) De bestuurder, die tijdig bemerkt of redelijkerwijs kan vermoeden, dat een voetganger voornemens is den rijweg over te steken, is verplicht zijn snelheid zoodanig te verminderen, dat het oversteken ongehinderd kan plaats vinden.

(2) De bestuurder is verplicht bij rijvorming met zijn rij- of voertuig zoover achter het voorgaande te blijven, als noodig is om te voorkomen dat bij geringe snelheidsverandering een aanrijding plaats heeft.

(3) Het is aan bestuurders van rijtuigen, vrachtwagens en handkarren verboden zonder noodzaak op een weg een gesloten rij te vormen van meer dan 3 rij- of voertuigen, zonder tusschen elke 2 groepen van 3 rij- of voertuigen een tusschenruimte vrij te laten van ten minste 10 m in bebouwde kommen en 30 m op buitenwegen.

(4) Onverminderd het bepaalde in artikel 2 lid (1) van de Wegverkeersordonnantie is het den bestuurder verboden:

a. door geraas, verspreiding van damp of andere stoffen als anderszins zonder noodzaak gevaar, ernstigen hinder of overlast te veroorzaken;
b. zijn rij- of voertuig op zoodanige wijze te besturen, dat hij dit niet voldoende in zijn macht heeft;
c. zijn motorrijtuig onbeheerd te laten zonder den motor af te zetten en de rem vast te zetten;
d. zijn bespannen rijtuig of vrachtwagen onbeheerd te laten.

Toelichting. Ad lid 1. Omtrent het oversteken van den rijweg door voetgangers verg. de art. 7 en 8 W.V.V.

Onder omstandigheden kan de bestuurder van een rij- of voertuig zelfs verplicht zijn dit te doen stilhouden, al is zulks niet — zooals in de art. 24 lid 1 M.R.R. en 14 M.R. — met zooveel woorden gezegd.

Ad lid 2. Dit voorschrift heeft betrekking op files in steden, maar kan ook toepassing vinden in elk geval, waar eenige voertuigen dicht achter elkaar rijden. De snelheidsverandering kan plaats hebben zoowel bij het voertuig van den bestuurder als bij het voorgaande.

Ad lid 3. „Dit voorschrift is voornamelijk noodig om te voorkomen, dat een motorrijtuig, dat op een drukken weg een lange file grobaks inhaalt verhinderd zou worden deze voorbij te rijden, omdat zich op de rechterzijde van den weg naast die lange rij van wagens, wel steeds een tegenlegger zal bevinden". N.v.T.

Een nuttig gevolg van de bepaling is tevens, dat voor andere weggebruikers de gelegenheid tot oversteken van den rijweg wordt vergemakkelijkt, terwijl de bestuurders van de hier bedoelde soorten van niet snelle rij- en voertuigen niet in alle gevallen hun snelheid behoeven te verminderen (zooals in het eerste lid van dit artikel is voorgeschreven), ingeval een voetganger wenscht over te steken.

Omtrent het begrip „bebouwde kom" verg. art. 10 W.V.V.

Uitzondering. Ingevolge art. 99 lid 1 W.V.V. is de bepaling van dit artikellid niet van toepassing voor militaire colones, een uitzondering welke

noodzakelijk is, omdat de verlangde verdeeling in groepen niet altijd mogelijk is. Aangenomen mag worden dat de leiders der colonnes zooveel mogelijk, de verlangde gelegenheid om in te halen zullen geven, ook al zijn zij daartoe niet verplicht. Het oversteken door de openingen van militaire colonnes is verboden; verg. art. 4 lid 1 W.V.V.

Ad lid 4. Hoewel zulks niet uitdrukkelijk is gezegd volgt uit de omstandigheid, dat de verbodsbepaling is gericht tot den bestuurder, dat de bepaling slechts het oog heeft op rij- en voertuigen, welke zich op den weg bevinden.

Sub a. „Dit voorschrift is dienstbaar gemaakt aan het algemeene streven naar beperking van het overbodige leven, dat door het verkeer in toenemende mate wordt veroorzaakt". N.v.T.

Ingevolge art. 15 M.R. was het den bestuurder van een motorrijtuig slechts verboden de overige weggebruikers ernstig door rook of damp van het rijtuig te hinderen. Art. 12 lid 2 sub c M.R.R. bepaalt, dat een motorrijtuig zoodanig moet zijn ingericht, dat de overige weggebruikers niet door rook of damp worden gehinderd, terwijl art. 24 M.R.R. lid 2 den eigenaar of houder alsmede den bestuurder van een motorrijtuig verplicht zorg te dragen, dat de overige weggebruikers niet door rook of damp van het motorrijtuig worden gehinderd.

Het onderwerpelijk voorschrift gaat verder dan de aangehaalde bepalingen van het M.R. en het M.R.R.; het is toepasselijk op alle rij- en voertuigen, terwijl bovendien ook is verboden door geraas gevaar, ernstigen hinder of overlast te veroorzaken. Het verbod strekt zich uit tot „gevaar, hinder of overlast", hetgeen een zoodanig ruime omschrijving is, dat daaronder welhaast alles valt te brengen, wat een ander onaangenaam is.

Wie in gevaar moet zijn gebracht of aan wien de hinder of de overlast moet zijn aangedaan is niet uitgedrukt. Ook in dit opzicht is de bepaling derhalve ruimer dan die van het M.R. en het M.R.R., welke slechts verboden andere weggebruikers te hinderen. Dientengevolge genieten nu ook anderen dan weggebruikers van de bescherming van deze bepaling, hetgeen geenszins overbodig is. Zoo kan nu b.v. worden opgetreden tegen bestuurders, die in de nabijheid van gebouwen, waar godsdienstige of andere bijeenkomsten worden gehouden, door onnoodig geraas hinder veroorzaken. Door den ruimen opzet heeft de bepaling overigens nog vele andere toepassingsmogelijkheden.

Het maken van geraas kan niet alleen hinder en overlast, doch ook gevaar veroorzaken. Mensch en dier kunnen door plotseling geraas worden verschrikt, hetgeen op den rijweg tot ongevallen kan leiden. In verband daarmede schrijft art. 12 lid 2 sub b M.R.R. voor, dat motorrijtuigen zoodanig moeten zijn ingericht, dat in het algemeen niet door gedruisch rij- of trekdieren of vee worden verschrikt. Verg. voorts de art. 20 lid 1 sub c W.V.V. en 19 lid 2 sub a W.V.V.

Ongeoorloofd geraas wordt o.m. voortgebracht door het rijden met open knalpot, door het laten razen van den motor (zg. om te probeeren), door te snel laten optrekken van een motorrijwiel, hetgeen hetzelfde effect te weeg brengt als het rijden met open knalpot en dat volstrekt onnoodig is.

Voor den rechter is het een moeilijke taak uit te maken, wanneer de hinder of overlast als ernstig moet worden aangemerkt; daarom moet van den hinder een nauwkeurige beschrijving in het proces-verbaal worden gegeven.

Sub b. „Door deze bepaling kan de roekelooze bestuurder gestraft worden, ook zonder dat bewezen behoeft te zijn, dat hij de veiligheid van het verkeer in gevaar heeft gebracht". N.v.T.

Een dergelijke verbodsbepaling kwam reeds in verscheidene verordeningen van lagere wetgevers voor.

De bepaling beoogt de mogelijkheid te openen om te kunnen optreden tegen bestuurders die bravourstukjes op den weg te zien geven.

Sub c. De ratio van deze bepaling ligt voor de hand. Het voorschrift komt overeen met die van de art. 16 M.R. en 25 M.R.R., behoudens dat die bepalingen geen gebod inhouden om de rem vast te zetten. Laatstaangehaalde bepalingen spreken van „zonder voldoende toezicht", waarvoor in het onderwerpelijk voorschrift de uitdrukking „onbeheerd" wordt gebezigd zonder dat nochtans daarmede iets anders is bedoeld.

Door de N.I.W.V. (Publ. no. 78 blz. 13) werd in overweging gegeven een bepaling op te nemen, verbiedende om bij stilstaan op hellende wegen de voorwielen naar de wegzijde gekeerd te laten; deze voorzorgsmaatregel, welke door bestuurders gemakkelijk is te nemen, werd gewenscht geacht in verband met de in Indië veelvuldig voorkomende bergwegen. Het verbod is niet opgenomen, omdat men van meening was, dat daarmede te zeer in details werd getreden. Aan bestuurders van motorrijtuigen zij het nemen van dezen maatregel aanbevolen. Onder bepaalde omstandigheden zou het achterwege laten daarvan overtreding van artikel 2 lid 1 W.V.O. kunnen opleveren.

Sub d. Deze bepaling is van gelijke strekking als die sub c; zij beoogt te voorkomen, dat trekdieren zich onbestuurd met hetgeen door hen wordt getrokken over den weg zullen bewegen, waardoor ernstig gevaar voor andere weggebruikers kan ontstaan.

Jurisprudentie. 1. Al zou verdachte, gezeten voor het raam van het pand, waarvoor de auto stond, uitzicht gehad hebben op die auto, deze heeft daardoor toch niet onder voldoende toezicht op straat gestaan. Rb. Rotterdam 18 Febr. 1930, N.J. blz. 889.

2. Uit de door de bewijsmiddelen vaststaande feiten en omstandigheden kon de rb. afleiden, dat de veiligheid van het verkeer ten deze vorderde, dat requirant zijn motorrijtuig deed stilhouden, terwijl het feit, dat de bestuurder van het aan requirant tegemoet komende motorrijtuig zich daarbij aan overtreding van art. 19 c M.R.R. (17 *b* W.V.V.) zou hebben schuldig gemaakt, den requirant geen vrijbrief geeft zijnerzijds de veiligheid van het verkeer in gevaar te brengen door in de gegeven omstandigheden door te rijden. H.R. 2 Febr. 1931, N.J. blz. 1256.

Artikel 6.

Het is den bestuurder verboden een rij- of voertuig op een weg te besturen:

a. indien hij niet kan toonen de geldige nummer-, proefrit-, rij- en keuringsbewijzen of andere bewijsstukken, die ingevolge de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften vereischt worden;

b. indien aan de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften inzake nummering, verlichting, uitrusting, samenstelling, inrichting en belading van zijn rij- of voertuig, en aan die betreffende koppeling met andere rij- of voertuigen niet ten volle is voldaan;

c. indien zijn rij- of voertuig ingevolge een bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschrift niet op dien weg is toegelaten;

d. indien hij door ziekte, vermoeidheid, gebruik van alcoholhoudende dranken of bedwelmende middelen of andere omstandigheden niet in staat is zijn rij- of voertuig naar behooren te besturen.

Toelichting. Deze bepaling geldt algemeen, zoowel voor de W.V.O. en W.V.V. als voor de regelingen van lagere wetgevers voor zoover deze punten raken, welke hier zijn genoemd; verg. in dit verband de art. 16 en 33 W.V.O.; worden door de daar bedoelde wetgevers bepaalde bewijzen ingevoerd voor andere rij- en voertuigen dan motorrijtuigen dan zal de bestuurder ingevolge het bepaalde sub a van het onderwerpelijk artikel die bewijzen steeds moeten kunnen toonen.

De strafrechtelijke aansprakelijkheid van den eigenaar of houder van een rij- of voertuig is geregeld in art. 9 W.V.O. Bij de opstelling van de bepalingen van de art. 6 sub a en b en 9 lid 1 sub a en b W.V.O. is uitgegaan van de gedachte, dat in de eerste plaats de eigenaar of houder ervoor heeft te waken, dat zijn rij- en voertuig voldoet aan de gestelde eischen en dat de voorgeschreven bewijsstukken *in zijn bezit* zijn; daarvoor is *hij* aansprakelijk. Tot verderen waarborg, dat de desbetreffende voorschriften worden nageleefd is het den bestuurder verboden een rij- of voertuig, dat daaraan niet voldoet, op den weg te besturen.

Het omgekeerde is het geval met de bepaling van art. 6 sub d W.V.O.; in de eerste plaats heeft de bestuurder er zelf voor te waken, dat zijn physieke toestand aan de eischen voldoet; in de tweede plaats zal de eigenaar of houder aan dit punt aandacht hebben te besteden ingevolge het bepaalde in art 9 lid 2 W.V.O.

Sub a. Dit voorschrift is gegeven om de taak van de opsporingsambtenaren te vergemakkelijken. Verg. omtrent nummer- en proefritbewijzen de art. 10-16 W.V.O. en 39-50 W.V.V., omtrent rijbewijzen de art. 17-26 W.V.O. en 51-61 W.V.V., omtrent keuringsbewijzen — met welken algemeenen term hier in de eerste plaats zijn bedoeld de goedkeuringsteekens van art. 64 lid 3 W.V.V. — de art. 30-33 W.V.O. en 62-71 W.V.V.

„De omschrijving „indien hij niet kan toonen" werd niet voldoende geacht. Immers de bestuurder die zijn bewijzen thuis heeft, is ook in staat ze te too-

nen. Tot uitdrukking dient te komen dat hij ze bovendien bij zich moet hebben". G.V.

De juiste bedoeling van de omschrijving „indien hij niet kan toonen" blijkt uit het verband, waarin die uitdrukking gebezigd is. Voor zooveel dit nog twijfel zou laten, moge worden gewezen op art. 9, waar slechts geeischt is, dat de eigenaar of houder in het bezit is van de noodige bewijzen. Uit het verschil in de omschrijving blijkt duidelijk het verschil in de bedoeling". M. v. A.

De hier bedoelde bewijsstukken moeten hun geldigheid niet hebben verloren; in het bijzonder wordt in dit verband verwezen naar de artikelen 15, 23, 32, 47 en 48 W.V.O., en 96 W.V.V.

Sub b. Deze bepaling komt overeen met die van art. 22 M.R.R. De voorschriften omtrent nummering zijn te vinden in de art. 10-16 W.V.O. en 39-50 W.V.V., die omtrent verlichting in de art. 2 lid 2 sub a W.V.O. en 14-17 W.V.V., die omtrent uitrusting, samenstelling, inrichting en belading in de art. 2 lid 2 sub b W.V.O. en 18, 20-28 W.V.V., die omtrent koppeling in de art. 2 lid 2 sub c W.V.O. en 30-34 W.V.V.

Sub c. „Het bepaalde sub c is noodig om de voorschriften betreffende de indeeling der wegen in klassen (art. 45 W.V.O.) te kunnen handhaven". M. v. T.

Hoewel de verbodsbepaling zoo ruim is geformuleerd, dat het rijden over een weg, welke op den voet van art. 6 lid 2 W.V.V. voor het verkeer in beide richtingen gesloten is verklaard, daaronder eveneens zou kunnen worden begrepen, is zij echter daarvoor niet geschreven; voor het geval een weg slechts voor het verkeer in één richting is gesloten zou zij dan ook te kort schieten. De lagere wetgevers zullen hun desbetreffende verordeningen derhalve van een strafbepaling hebben te voorzien.

Sub d. Dit voorschrift is ontleend aan art. 22 sub b M.R.W. Het werd door de Nederlandsche regeering toegelicht als volgt:

„Het onder b bepaalde richt zich tegen door drank benevelde bestuurders van motorrijtuigen en rijwielen. Een dergelijk voorschrift komt, mede in verband met de hoogere strafmaat, welke ten aanzien van de onderwerpelijke overtreding wordt voorgesteld, naast art. 426 W.v.S. (492 Ind. W.v.S.) gewenscht voor". Toel. N.v.W. 1924.

Overeenkomstig den ruimeren opzet van de W.V.O. geldt de Indische verbodsbepaling voor bestuurders van *alle* rij- of voertuigen; tevens zijn met het oog op het hier te lande voorkomend gebruik van opium e.d. naast alcoholhoudende dranken ook genoemd „bedwelmende middelen", terwijl daarenboven naar aanleiding van een opmerking in het G.V. bovendien nog melding is gemaakt van ziekte en vermoeidheid. In Nederland is de opsomming limitatief; hier evenwel niet.

Het bewijs van het strafbaar gestelde feit is in de practijk niet altijd even gemakkelijk te leveren. In den regel zal niet kunnen worden volstaan met het bewijs van het aantal glazen geestrijk vocht, dat de betrokkene gedurende de dadelijk aan het besturen van het rij- of voertuig voorafgaande uren heeft ingenomen; het quantum, dat voor den eenen mensch voldoende is om hem volslagen dronken te maken, heeft op den ander weinig of geen invloed;

naar de feitelijke gedragingen van den betrokkene zal zijn te beoordeelen of hij inderdaad niet meer geacht kan worden zijn rij- of voertuig naar behooren te besturen, waarbij uiteraard met betrekking tot het eene rij- of voertuig een strengere maatstaf zal zijn aan te leggen dan tot het andere.

Een element van het delict is niet, dat de vrijheid of de veiligheid van het verkeer moet zijn belemmerd of ingevaar gebracht. Het is nuttig, dat geen verband met art. 2 lid 1 W.V.O. is gelegd met het oog op uitspraken als die van den H.R. van 11 Apr. 1927; zie Jurispr. ad artikel 2 lid 1 W.V.O. no. 28.

Jurisprudentie. 1. Uit de bewijsmiddelen blijkt niet dat door verdachte of door de getuigen rechtstreeks iets is verklaard over de toenmalige geschiktheid van verdachte om motorrijtuigen te besturen, doch de rb. kon de ongeschiktheid van verdachte om motorrijtuigen naar behooren te besturen uit de gebezigde bewijsmiddelen afleiden. (Verdachte had met een door hem bestuurd vierwielig motorrijtuig over den openbaren rijweg gereden, terwijl hij verkeerde onder zoodanigen invloed van het gebruik van alcoholhoudenden drank dat hij niet in staat moest worden geacht het motorrijtuig naar behooren te besturen, vermits verdachte zigzagsgewijze over gemelden rijweg voortreed en den bestuurder van een ander motorrijtuig, die hem wenschte in te halen en wilde passeeren, geen gelegenheid daartoe gaf — althans dat hij alstoen aldaar met dat motorrijtuig rijdende bij het ingehaald worden door een ander motorrijtuig, waarvan de bestuurder die wenschte in te halen, het verlangen dat uitgeweken werd behoorlijk door signalen met de hoorn kenbaar maakte, niet behoorlijk naar rechts is uitgeweken doch zigzagsgewijze is blijven voortrijden). H.R. 16 Juni 1930, N.J. blz. 1424.

2. Aan de bewijsmiddelen heeft de rechter voldoende feiten en omstandigheden kunnen ontleenen om bewezen te achten, dat requirant met een door hem bestuurd motorrijtuig heeft gereden op den openbaren weg, terwijl hij verkeerde onder zoodanigen invloed van het gebruik van alcoholhoudenden drank, dat hij niet in staat moest worden geacht dat motorrijtuig naar behooren te besturen. Getuigeverklaring: dat hij waarnam, dat verdachte in kennelijken staat van dronkenschap verkeerde, hetgeen hem bleek uit diens waggelenden gang, diens belemmerde spraak en de sterke dranklucht, die hij uitademde. H.R. 22 Juni 1931, N.J. blz. 1202.

3. Blijkens het bestreden vonnis heeft repuirant verklaard, dat hij, na te voren twee glazen jenever en een glas champagne te hebben gedronken, met de door hem bestuurde automobiel tegen een rijwielhek voor een café aan den weg is gereden, vervolgens tegen een boom een eindweegs verder langs dien weg en dat daarna zijn auto aan de andere zijde van den weg over een sloot heen een erf is opgereden en aldaar met de rechter achterwielen in een sloot is blijven steken. Getuigen hebben verklaard dat requirant zich gedroeg als iemand, die zich bevindt onder den invloed van gebruikten alcoholhoudenden drank; een van de getuigen ook, dat de auto hevig over den weg slingerde alvorens het rijwielhek aan te rijden en de andere beschadigingen te weeg te brengen, terwijl requirant zelf, onmiddellijk na het voorgevallene, aan een der getuigen heeft verklaard, niet te weten, wat er gebeurd was.

Uit den inhoud van de verklaringen van requirant en getuigen heeft de rb. ook na de voorstelling van den gang van zaken bij het door hem besturen van de auto, welke requirant ter zitting heeft gegeven en waarbij onverminderd bleef vaststaan het door requirant erkende feit, dat hij kort van te voren twee glazen jenever en een glas champagne had gedronken, kunnen afleiden, dat requirant destijds onder zoodanigen invloed van het gebruik van alcoholhoudenden drank heeft verkeerd, dat hij niet in staat moest worden geacht zijn motorrijtuig naar behooren te besturen. H.R. 2 Maart 1931, N.J. blz. 1261.

4. Een getuige, die waarneemt, dat iemand een naar alcohol riekenden adem en een onvasten gang heeft, kan uit eigen wetenschap verklaren, dat zoo iemand alcohol heeft gebruikt en daarvan onder den invloed verkeert. H.R. 13 Juni 1932, N.J. blz. 1359.

Artikel 7.

(1) Bij verordening van openbare gemeenschappen, of waar deze niet bestaan, in gewestelijke reglementen en keuren van politie kunnen, met inachtneming van de daarvoor bij regeeringsverordening vast te stellen regelen voorschriften worden gegeven, waarbij het aan bestuurders verboden wordt een zekere snelheid te overschrijden.

(2) Zoodanige verordeningen worden voor provinciale wegen uitsluitend vastgesteld door den provincialen raad.

Toelichting. Ad lid 1. Verg. art. 5 M.R., waarmede dit artikel in strekking overeen komt. De vraag of het stellen van maximumsnelheden naast het algemeene voorschrift — verbiedende van een weg op zoodanige wijze gebruik te maken, dat de vrijheid of veiligheid van het verkeer op dien weg wordt belemmerd of in gevaar gebracht — niet overbodig of ongewenscht moet worden geacht, heeft vroeger jaren in Nederland zoowel als elders meermalen het onderwerp van discussie uitgemaakt. In bijna alle landen met wegverkeer van eenig belang is men tot de slotsom gekomen, dat snelheidsgrenzen met het oog op de vrijheid en de veiligheid van het verkeer niet geheel kunnen worden gemist, doch ook dat niet te veel en vooral niet te lage grenzen mogelijk moeten zijn.

Daarenboven is de noodzakelijkheid gebleken om deze voorziening tevens dienstbaar te maken aan de instandhouding van de wegen.

„De snelle ontwikkeling van het motorverkeer in aanmerking nemende, werd het ongewenscht geacht bepaalde maximum-snelheden in de ordonnantie vast te leggen.

Daar de gewenschte snelheidbegrenzing plaatselijk zeer verschillend kan zijn, wordt de vaststelling van de grenzen aan den plaatselijken wetgever overgelaten. Met het oog op de uniformiteit wordt echter slechts een beperkt aantal grenzen toegelaten, in de regeeringsverordening vast te stellen". M. v. T.

In het ontwerp was de aanwijzing van de openbare gemeenschappen, welke de bevoegdheid om snelheidsgrenzen voor te schrijven zouden uitoefenen,

overgelaten aan de W.V.V. In den Volksraad werd met een beroep op de art. 119 lid 7, 121 lid 4 en 125 lid 2 I.S. betoogd, dat deze bevoegdheidsregeling bij ordonnantie diende te geschieden. Na een breedvoerige discussie, welke met het oog op de verkeerswetgeving niet van belang is, verklaarde de regeering — zonder nochtans de onjuistheid van de bestreden constructie te erkennen — zich bereid de redactie te wijzigen zooals deze thans luidt. In verband met het bepaalde in art. 1 lid 1 sub 10 en lid 4 W.V.O. is daarmede in de ordonnantie vastgelegd, welke openbare gemeenschappen ter zake bevoegd zijn.

Van grooter practisch belang is het bezwaar, dat werd aangevoerd tegen het ontbreken in de W.V.O. van een strafsanctie op overtreding van een maximumsnelheidsverbod, zoodat de lagere wetgevers daarin zelf moeten voorzien. Mr. Blaauw merkte dienaangaande op:

„Men krijgt door de oplossing der Regeering een verscheidenheid in de strafmaat. In het eene locale ressort zal de straf op de overtreding van deze snelheidsvoorschriften, maximaal althans, grooter kunnen zijn dan in het vlak ernaast liggende ressort, terwijl men in werkelijkheid slechts te maken heeft met één soort strafbaar feit".

De directeur van Justitie antwoordde:

„De heer Blaauw betoogt bij art. 7, dat in de ordonnantie een strafbepaling dient te worden opgenomen tegen overtreding van krachtens art. 7 door locale wetgevers vastgestelde voorschriften. Dienaangaande valt het volgende op te merken.

Onze wetgeving heeft aan plaatselijke wetgevers de bevoegdheid gegeven tot regeling o.m. van die onderwerpen, die aan hen ter regeling zijn opgedragen — zooals in art. 7 is geschied — alsmede om tegen overtreding van de door hen gegeven voorschriften straffen te bedreigen (vide b.v. art. 54 L.R.O., art. 69 P.O., art 79 S.G.O., art. 62 R.O. en art. 5 S. 1858 no. 17 laatstelijk gew. S. 1917 no. 497).

De gedachte, die daaraan ten grondslag ligt, is deze dat de locale wetgevers bevoegd dienen te zijn, straffen te bedreigen tegen overtreding van door henzelf gegeven voorschriften. Er bestaat in het onderhavige geval, n.l. bij art. 7 der ordonnantie, geen aanleiding om van bovenaangegeven systeem af te wijken door nu in de ordonnantie zelf de strafbepaling op te nemen. Immers men zou aldus de normen in het eene wetgevend product, de sanctie daarop echter in een ander moeten zoeken.

De vrees van den heer Blaauw voor al te groote verscheidenheid in strafmaat komt wat overdreven voor. Immers afgezien nog van het feit, dat bovenaangehaalde artikelen de lagere wetgevers te dien aanzien reeds aan zekere grenzen binden, kan aan het hooger toezicht op de plaatselijke wetgevers gereedelijk de zorg voor het brengen van een zoo groot mogelijke uniformiteit worden overgelaten".

Nadat de heer Blaauw erop had gewezen, dat de strafmaxima, welke de lagere wetgevers mogen stellen, verschillend zijn, zoodat ook t.a.v. deze materie het verbreken van de uniformiteit in de strafmaat daarvan het noodzakelijk gevolg zou zijn, merkte de directeur van Justitie nog op:

„In dien zin heeft het geachte lid een betoog gehouden, dat mij heeft gefrappeerd, omdat hij daarbij is uitgegaan van de maxima van de straffen, die door provincies, stadsgemeenten en regentschappen mogen worden opgelegd. In de eerste plaats is het toch niet noodig, dat deze lichamen in hun verordeningen, nu maar direct op een wegverkeersovertreding de maximum straf zullen stellen. In de tweede plaats heeft het mij getroffen, dat de heer Blaauw formeel heeft geredeneerd door als uitgangspunt een wegverkeersovertreding te nemen, onverschillig of deze nu werd gepleegd in een gemeente, op een provincialen of op een regentschapsweg. Hij acht dit tenslotte hetzelfde. Maar ik meen, dat dit in het geheel niet hetzelfde behoeft te zijn. In de gemeente, waar het verkeer veel en veel drukker is, veel meer verscheiden van aard dan op het platteland, is een zondigen tegen de verkeersregelen belangrijk ernstiger dan op een weg — om het even, bij wien deze in beheer is — waar de vervoersdichtheid veel en veel minder frequent is. Hetzelfde kan in nog sterker mate gelden voor het verkeer op een regentschapsweg, die door het feit, dat hij door een regentschap wordt beheerd, reeds wordt gekwalificeerd als te zijn van minder beteekenis. Hiermede wil ik niet zeggen, dat iemand altijd terzake van een verkeersovertreding binnen een gemeente zwaarder zou moeten worden gestraft dan voor dezelfde verkeersovertreding op een regentschapsweg, terwijl de omstandigheden toch vrijwel dezelfde zijn, maar dan heeft men toch weer de reguleerende werking van den strafoplegger, die de omstandigheden, waaronder de overtreding plaats vond, geheel in aanmerking kan nemen".

Een amendement o.m. strekkende om de snelheidsgrenzen, welke kunnen worden voorgeschreven, in de W.V.O. te vermelden, werd — nadat de directeur van Justitie erop gewezen had, dat het principieele van de drie toegelaten grenzen niet in de cijfers, doch in de omstandigheden waaronder men de snelheden aan die grenzen mag binden, is gelegen — ingetrokken.

„De mogelijkheid wordt echter daarnaast opengelaten om grenzen te stellen in het belang van de instandhouding van den weg, waarbij met name gedacht is aan niet-geasphalteerde wegen, welke minder goed tegen snelverkeer bestand zijn". M.v.T.

Hierbij kan nog het volgende worden aangeteekend. Oorspronkelijk heeft het in de bedoeling gelegen de mogelijkheid om snelheidsgrenzen te stellen met het oog op de instandhouding niet open te laten. Daartegen bestonden echter ernstige bezwaren van de zijde van de wegbeheerders, in verband waarmede het advies van den Wegenraad werd ingewonnen.

In de door dit college gehouden vergadering werd op het volgende gewezen. Aantasting van een verharding door snelverkeer op luchtbanden berust op zuigwerking en tangentieele kracht; in verband daarmede bestaat geen aanleiding om de rijsnelheid van het lichte motorverkeer (personenauto's en motorrijwielen) over den *geasphalteerden* weg te beperken. Voor den *ongeasphalteerden* steenslag- of grindweg moet snelheidsbeperking gewenscht worden geacht; daarbij moet bedacht worden dat, indien een zoodanige weg door het snelverkeer wordt aangetast, dit meestal het los en onsamenhangend worden van de bovenste laag tengevolge heeft, hetgeen op zijn beurt tot het verminderen der rijsnelheid leidt.

De vraag of onder omstandigheden snelheidsbeperking voor personenauto's en motorrijwielen in het belang van de instandhouding van den weg zóó noodig is te achten, dat de mogelijkheid daartoe *in het algemeen* moet worden open gelaten, beantwoordde het college ontkennend. Met deze opvatting is rekening gehouden bij het opstellen van art. 10 W.V.V.

Ad lid 2. Dit lid werd door de regeering aan het artikel toegevoegd na overleg met de voorstellers van een desbetreffend amendement, dat daarna werd ingetrokken. De directeur van Justitie lichtte de bepaling als volgt toe:

„Daarmee zijn dus ten aanzien van de provinciale wegen de bevoegdheden van de regentschapsraden afgesneden. De verdeeling van de wegen zooals die in het amendement is gegeven, wordt dus in art. 7 overgenomen.

(De heer Fournier: Maar waarom worden de gemeente en regentschapsraden niet genoemd?)

Omdat de bedoeling van het amendement is, dat de stadsgemeenteraden voor de wegen in hun geheele ressort verordeningen voorstellen.

(De heer Thamrin: En de provinciale wegen die door regentschappen loopen?)

Voor de provinciale wegen, die door de regentschappen loopen worden volgens het voorstel, door den provincialen raad en met uitsluiting van den regentschapsraad, zelf verordeningen vastgesteld. Anders zou de provinciale raad daarvoor geen verordeningen kunnen vaststellen, omdat de provincie geen gebied heeft, dat niet door regentschappen is bezet en dan zou men op de provinciale wegen evenveel wetgevers krijgen als er regentschappen zijn, waardoor een provinciale weg loopt.

(De heer Thamrin: Maar het geeft toch verwarring wanneer de provincie een andere snelheidsregeling treft dan het regentschap).

Dat geeft geen verwarring, omdat dan voor den geheelen provincialen weg één regeling geldt. Heeft men daarentegen een provinciale weg, die door verschillende regentschappen loopt en zouden deze voor dien weg verschillende voorschriften vaststellen, dan zou men wel verwarring krijgen. Deze mogelijkheid nu wordt afgesneden door het zoo juist aan het artikel toegevoegde tweede lid, dat in den gedachtengang der Regeering in een Regeeringsverordening zou moeten worden neergelegd, doch thans is vastgelegd in de ontwerp-ordonnantie zelf".

Snelheidsgrenzen.

Artikel 10. [7]

(1) Bij het vaststellen van de in artikel 7 van de Wegverkeersordonnantie bedoelde verordeningen, reglementen en keuren van politie worden de volgende regelen in acht genomen.

1. Er kunnen drie snelheidsgrenzen worden vastgesteld, 40 km per uur, 25 km per uur en 15 km per uur.

2. De grens van 40 km per uur kan worden voorgeschreven:

a. buiten bebouwde kommen voor alle of voor bepaalde soorten van rij- en voertuigen, met uitzondering van motorrijwielen en motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van niet meer dan 7 personen, den bestuurder inbegrepen;
b. in bebouwde kommen voor alle of voor bepaalde soorten van rij- en voertuigen.

3. De grens van 25 km per uur kan worden voorgeschreven:
a. buiten bebouwde kommen voor rij- en voertuigen, die niet voorzien zijn van luchtbanden en voor motorrijtuigen, waaraan meer dan één aanhangwagen is gekoppeld;
b. in bebouwde kommen op alle wegen voor rij- en voertuigen, die niet voorzien zijn van luchtbanden en voor motorrijtuigen, waaraan een of meer aanhangwagens zijn gekoppeld, alsmede op wegen met een intensief verkeer, gedurende bepaalde uren voor alle rij- en voertuigen.

4. De grens van 15 km per uur worden voorgeschreven:
a. voor motorrijtuigen, waaraan meer dan 1 aanhangwagen is gekoppeld;
b. gedurende bepaalde uren en op bepaalde dagen nabij passars en in zeer drukke winkelstraten voor alle rij- en voertuigen.

(2) In afwijking van het bepaalde in lid (1) kan indien het belang van de instandhouding van den weg zulks bepaaldelijk eischt, de grens van 40 km per uur ook buiten bebouwde kommen worden voorgeschreven voor alle of voor bepaalde soorten van rij- en voertuigen en de grens van 25 km per uur, zoowel in als buiten bebouwde kommen voor alle of voor bepaalde soorten van rij- en voertuigen met uitzondering van motorrijwielen en motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van niet meer dan 7 personen, den bestuurder inbegrepen.

(3) Overigens kan elk der in lid (1) genoemde grenzen, indien de plaatselijke omstandigheden dit eischen voor alle rij- en voertuigen worden voorgeschreven nabij en op bruggen, kruisingen, overwegen en gevaarlijke weggedeelten.

Toelichting. Het hier geformuleerde stelsel van snelheidsbeperking wijkt af van dat van de art. 5 M.R. en 7 M.R.W. In het M.R. en in de M.R.W. vóór de wijzigingen van 1924 was een algemeen minimum gesteld, waaronder plaatselijke wetgevers de snelheid niet mochten beperken, doch overigens waren zij vrij om elke maximumsnelheid te verordenen, welke zij goed dachten. Dit systeem volgt de M.R.W. — zij het met eenige differentiatie — ook

thans nog. Ter wille van de uniformiteit is daarvan hier te lande afgeweken; verg. de toel.op art. 7 W.V.O.

Een groote verscheidenheid in snelheidsmaxima is niet door redelijke behoeften gemotiveerd; een verschil van enkele kilometers per uur maakt practisch slechts weinig uit. Door het gebruik van de uitdrukking „voor alle of voor een of meer soorten van rij- of voertuigen", is ruimte gelaten om de geoorloofde snelheidsbeperkingen slechts voor die soorten van rij- en voertuigen voor te schrijven, waarvoor dit gewenscht wordt geacht.

Elk der toegelaten grenzen kan worden voorgeschreven zoowel in het belang van de veiligheid van het verkeer als met het oog op de instandhouding van den weg.

Aan het stelsel van snelheidsmaxima ligt de bedoeling ten grondslag, dat de normale snelheidsgrens voor alle rij- en voertuigen in bebouwde kommen op ten minste 40 km. per uur zal worden gesteld.

In verband daarmede werd de behoefte gevoeld om ook voor stadstramwegen de mogelijkheid te openen onder bepaalde voorwaarde de snelheid der treinen tot diezelfde grens op te voeren. Daartoe werd bij de ordonnantie in S. 1933 no. 139 art. 41 A.B.S.T. (S. 1927 no. 258, 1930 no. 387 en 1931 no. 168) aangevuld. Evenals in de bij S. 1931 no. 437 vastgestelde aanvulling van art. 126 der Spoorwegverordening (S. 1928 no. 200), wordt de vergunning voor de hoogere snelheid verleend door den directeur van G.B., die daarbij bijzondere eischen met betrekking tot de samenstelling en beremming der treinen zal moeten stellen. De bedoeling is, dat de vergunning voor de hoogere snelheid slechts voor die treinen gegeven zal worden, welke wat snelheid, aanzet- en remvermogen betreft, gelijkwaardig geacht mogen worden met het moderne snelverkeer van automobielen. Moderne stadstramtreinen voldoen aan deze kenmerken.

Omtrent het begrip „bebouwde kom" zij verwezen naar de onderstaande citaten uit de Kamerstukken.

a. „Zooals reeds op blz. 6 der M.v.A. van 30 Aug. 1904 is betoogd, kan het begrip „bebouwde kom" niet in het algemeen worden omschreven, maar moet in ieder bijzonder geval worden uitgemaakt, hoever de kom gaat. Daar de gemeentelijke bevoegdheid hiertoe is beperkt, levert overschrijding strijd op met de wet, hetgeen de verordening blootstelt aan vernietiging". M.v.A. art. III wijzigingswet 1908.

b. „Wat eindelijk aangaat het bezwaar omtrent het begrip „bebouwde kom", dit begrip staat inderdaad niet vast, doch kan ook van te voren niet vaststaan, daar de plaatselijke omstandigheden in ieder bijzonder geval beslissend zijn. Geheel ten onrechte is echter beweerd, dat dit punt zou zijn overgelaten aan de willekeur der gemeentebesturen. In tegenstelling toch met den gewonen regel, dat de gemeente eigener bevoegdheid optreedt volgens art. 135 der gemeentewet, in welk geval zij de bebouwde kom naar believen ruim of eng kan omschrijven, staat men hier voor het bijzonder geval, dat de wet zelfs de bij uitzondering gelaten gemeentelijke bevoegdheid beperkt tot de bebouwde kom. Niet de gemeente, maar de wet trekt de grens dier bevoegdheid. Hieruit volgt noodwendig, dat in dit geval de uitwerking van het begrip niet aan de gemeente is overgelaten, maar evenzeer ter be-

oordeeling staat van ieder, wiens oog gaat over de wettigheid der verordening, Immers, laat de gemeente haar verordening ruimer gebied beslaan dan hetgeen naar waarheid bebouwde kom is, dan komt zij in strijd met de wet en is haar verordening vatbaar voor vernietiging. Hierop wordt toegezien door gedeputeerde staten volgens de art. 167 en 169 en door de regeering volgens art. 153 der gemeentewet. En mochten gedeputeerde staten en regeering al onverhoopt te kort schieten, dan nog is de rechter verplicht iedere verordening buiten toepassing te laten, die in dit opzicht buiten de wet gaat. Alzoo waarborgen te over, om begane onwettigheden te brengen onder het oog van hooger of ander gezag". M.v.A. Eerste kamer blz. 394, wijzigingswet 1908.

Blijkens de onder de no's 7—12 vermelde rechterlijke uitspraken huldigt de rechter in Nederland een ruime opvatting van het begrip bebouwde kom. Naar de vaste jurisprudentie worden daaronder verstaan „wegen, begrensd door een eenigzins aaneengesloten bebouwing". Met het oog op den aanleg van steden en dorpen hier te lande zal het begrip in Indië zoo mogelijk nog ruimer moeten worden opgevat.

De snelheidsgrens van 15 km. per uur heeft dezelfde strekking als die van art. 7 lid 2 M.R.W. De bepaling heeft de bedoeling tegemoet te komen aan de, vooral in groote steden sterk gevoelde, behoefte om voor bepaalde oogenblikken van den dag en voor bepaalde wegen binnen de bebouwde kom, wanneer en waar een *zeer groote verkeersdrukte* heerscht, een laag snelheidsmaximum te kunnen voorschrijven. Het stellen van de snelheidsgrens van 15 km. per uur is een uitzonderingsmaatregel, waartoe niet te gemakkelijk dient te worden besloten. Door de bepaling van art. 59 W.V.O. heeft de Gouverneur-Generaal het in de hand te beletten, dat het motorverkeer noodeloos wordt belemmerd. Vrees, dat de lagere wetgevers ingeval zij hun zin niet krijgen met betrekking tot de door hen gewenschte snelheidsbeperking, zullen overgaan tot algeheele sluiting van den desbetreffenden weg — een middel waarvan in Nederland nog al eens misbruik is gemaakt — behoeft hier niet te worden gekoesterd, omdat de verordeningen betreffende het sluiten van wegen de goedkeuring van den Gouverneur-Generaal behoeven, indien zij zich uitstrekken tot motorrijtuigen.

Omtrent mogelijke overschrijding van de maximumsnelheid bij het inhalen, komt in de Kamerstukken het volgende voor.

„Opgemerkt werd, dat de voorgeschreven maximumsnelheid niet behoort te gelden bij het voorbijrijden van een voertuig. De maximumsnelheid behoort dan even te kunnen worden overschreden". V.V. wet 1924 art. 7.

„Of de voorgeschreven snelheid ook behoort te gelden bij het voorbijrijden van een voertuig, is een vraag, die niet van veel beteekenis schijnt. Zoude bij dat voorbijrijden de vrijheid of veiligheid van het verkeer niet worden belemmerd of in gevaar gebracht, dan zou overschrijding van de maximumsnelheid gedurende enkele seconden wel niet behoeven te verontrusten. En ook de bestuurder van het motorrijtuig kan, naar het voorkomt, gerust zijn. Het is niet waarschijnlijk, dat een beambte van politie een overtreding van het voorschrift constateert op grond van een waarneming, gedurende enkele seconden gedaan, ook niet, dat er een ambtenaar van het O.M. zou zijn,

die op een daarnaar opgemaakt proces-verbaal zou vervolgen, en het is ten slotte ook niet waarschijnlijk, dat een rechter naar aanleiding van dat proces-verbaal zoude veroordeelen. En een samentreffen van drie onwaarschijnlijkheden zou wel zeer onwaarschijnlijk zijn". M.v.A. wet 1924, art. 7.

De toegelaten maximumsnelheden moeten ingevolge art. 93 lid 1 sub f W.V.V. worden aangegeven door bakens of teekens.

Jurisprudentie. 1. De verklaring van een getuige, „dat hij heeft waargenomen, dat de beklaagde als bestuurder van een motorrijwiel een wagen *hard* en *in volle vaart* voorbijreed" is in dien zin te verstaan, dat de beklaagde, toen hij den bedoelden wagen voorbijreed zich voortbewoog met eene snelheid, die iemand heeft, die hard rijdt en welke gelijk is aan die, welke motorrijtuigen plegen te hebben, wanneer daarop met volle vaart wordt gereden, en behelst niets, wat niet voor rechtstreeksche waarneming vatbaar is H.R. 16 Febr. 1914, N.J. blz. 759.

2. Dat een auto reed „met vrij groote vaart" en „in snelle vaart" is ongetwijfeld voor zinnelijke waarneming vatbaar. De verklaring, dat de auto een snelheid had van 35 à 40 km. per uur, gedaan door den eigenaar der auto, die blijkens zijn verklaring gewend was geregeld daarmede te rijden, nu daarin ook alleen twee grenzen worden aangegeven, waarbinnen de snelheid der beweging moet worden gesteld, kan berusten op dadelijke waarneming door de zintuigen. H.R. 8 Juni 1914, N.J. blz. 950.

3. De verklaring van den getuige, dat hij had gezien, dat een bestuurder van een automobiel daarmede een bepaalden afstand in een aangegeven tijdsverloop aflegde, voor welke opname hij bezigde een, zoowel te voren als daarna door hem gecontroleerde chronograaf, bevat geenszins bijzondere meeningen of gissingen bij redeneering opgemaakt, maar enkel mededeeling omtrent feiten voor rechtstreeksche waarneming vatbaar, daar rechtstreeks kan waargenomen worden, dat een automobiel een bepaalden afstand aflegt in een bepaald, door middel van een chronograaf vastgesteld, tijdsverloop, terwijl evenzeer een chronograaf met de zintuigen kan worden gecontroleerd, immers kan worden geconstateerd de overeenstemming der tijdmeting door zoodanig werktuig met die door andere tijdmeters. (In dit geval was de snelheid gecontroleerd door één persoon). H.R. 8 Juni 1914, N.J. blz. 953.

4. Het stond der rb. vrij uit de verklaringen der getuigen, die betroffen de door hen met behulp van zg. stopwatches geconstateerde snelheid van een automobiel, het bewijs van de te laste gelegde overtreding van art. 15 (oud) M.R.W. (2 lid 1 W.V.O.) te putten.

De vraag of de rb. zulks terecht deed is als van feitelijken aard aan het oordeel van den rechter in cassatie onttrokken. H.R. 23 Febr. 1914, N.J. blz. 702.

5. Dat de verdachte met een snelheid van meer dan 30 km. per uur heeft gereden, kan worden aangenomen, ook zonder dat hij die snelheid een uur lang volhield of de verbalisanten hem al dien tijd gevolgd zijn. H.R. 20 Dec. 1926, N.J. 1927 blz. 75.

6. De verbalisant, de gemeente- en onbezoldigd rijksveldwachter te Limmen L.P. v.d. Sande, ter terechtzitting als getuige gehoord, had verklaard, dat hij zonder hulp van anderen de snelheid van de automobiel heeft gecon-

troleerd door zich met een stopwatch op te stellen in het midden tusschen twee opeenvolgende hectometerpalen op den Rijksstraatweg te Limmen en met behulp van dit instrument het aantal seconden op te nemen, dat verliep tusschen het oogenblik, waarop het motorrijtuig den eersten paal passeerde en dat waarop het den tweeden voorbijreed. Deze wijze van het controleeren der snelheid door één persoon komt niet aanbevelenswaardig voor, omdat het uit den aard der zaak uiterst moeilijk is om op een afstand van 50 m. met nauwkeurigheid waar te nemen op welk oogenblik het begin- en eindpunt van den afstand, waarover de contrôle plaats vindt, wordt gepasseerd.

De rb. wil wel aannemen, dat de getuige v.d. Sande door jarenlange practijk een groote vaardigheid heeft verkregen in het op voormelde wijze opnemen der snelheid van automobielen, doch de rb. acht niettemin vergissingen niet uitgesloten, welke vergissingen vooral wanneer de contrôle over een afstand van slechts 100 m. geschiedt van grooten invloed kunnen zijn op de uitkomsten dier contrôle. Vrijspraak. Rb. Alkmaar 1 Nov. 1927, N.J. blz. 144. In denzelfden zin reeds H.M.G. 20 Juni 1922, N.J. 1923 blz. 257; anders het onder no. 3 vermeld arrest [1]).

7. Uit kantonrechters feitelijke beslissing, dat de Scheveningsche Boschjes te 's Gravenhage onmiddellijk grenzen aan het aanééngebouwd gedeelte dier gemeente en daarmede één geheel uitmaken, en dat, ofschoon zij hoofdzakelijk uit onbebouwd terrein bestaan, ook verschillende verspreid liggende gebouwen daarin gevonden worden, is bij het bestreden vonnis terecht afgeleid, dat de genoemde Boschjes moeten worden beschouwd als tot de bebouwde kom der gemeente 's Gravenhage te behooren in den zin van art. 8 M.R.W. H.R. 5 Nov. 1906, W. 8454.

8. Een weggedeelte, aan weerszijden waarvan tal van villa's en andere gebouwen liggen, welker onmiddellijke aanhoorigheden zonder onderbreken aan elkander sluiten, welke bebouwing slechts onderbroken wordt door een stuk bouwland tegenover twee der villa's, en dat aansluit aan het overige bebouwde gedeelte der gemeente Zeist, behoort tot de bebouwde kom dier gemeente. H.R. 3 Jan. 1922, N.J. blz. 313. In denzelfden zin H.R. 3 Jan. 1922, N.J. blz. 311.

9. Het overlaten van de nadere bepaling van de grenzen van bebouwde kommen aan B. en W. in eene verordening is geoorloofd.

---

[1]) Op het vonnis van de Alkmaarsche rb. is terecht critiek geoefend o.m. door Mr. E. van Bolhuis in Weekblad voor gemeentebelangen van 2 Dec. 1927. De automobilist werd ervan beschuldigd met een snelheid van 40 km. per uur te hebben gereden en zoodoende de maximumsnelheid van 20 km. te hebben overschreden. Door gebruik te maken van de handige formule $\frac{36 \times X}{Y}$ = het aantal km. per uur, waarin X voorstelt het aantal afgelegde decameters en Y de waargenomen tijd, komt men in dit geval tot de volgende cijfers: $\frac{36 \times 10}{9} = 40$.

Eerst bij een fout in de waarneming van 50%, als het weggedeelte waarover de snelheid werd waargenomen 50 in plaats van 100 m. lang was geweest, komt men op een snelheid van 20 km; immers $\frac{36 \times 5}{9} = 20$.

Veelal moeten de in de waarneming gemaakte fouten nog al aanzienlijk en daardoor onwaarschijnlijk zijn om een overtreder vrij uit te doen gaan.

Aangenomen dat een bepaalde buurtschap bestaande uit een streek van ongeveer 16 huizen waaronder café's, winkels, opslagplaatsen, kruispunt enz. kan worden beschouwd als een zeker geheel van dien aard, dat het als bebouwde kom kan gelden. Ktg. Assen 9 Maart 1923, N.J. blz. 787.

10. Waar den kantonr. uit eigen wetenschap bekend is dat aan het bewuste weggedeelte ter eene zijde slechts weiland en ter andere zijde eerst weiland, vervolgens een paar huizen en ten slotte weer weiland is gelegen, kan dit weggedeelte niet geacht worden te behooren tot de bebouwde kom en is dus de Raad zijn bevoegdheid te buiten gegaan door dit weggedeelte in zijn Motor- en Rijwielverordening onder de bebouwde kom te begrijpen. Ktg. Middelburg 5 Sept. 1923, W. 11099 (bevestigd door rb. Middelburg 19 Oct. 1923). In denzelfden zin met betrekking tot een gelijksoortige bebouwing H.M.G. 2 Mei 1924, N.J. blz. 803.

11. De onderhavige verordening overschrijdt de bij de wet gestelde grenzen, omdat zij onder de bebouwde kom wegen begrijpt niet begrensd door een eenigszins aaneengesloten bebouwing en is dus niet verbindend.

De omstandigheid, dat de weg, waarop in het onderhavige geval is gereden, wel onder het wettelijk begrip „bebouwde kom" valt, kan niet van invloed zijn, daar het verbod voor splitsing niet vatbaar is. H.R. 18 Jan. 1926, N.J. blz. 244.

12. Al zou in de verordening onder de omschrijving van de bebouwde kom zijn begrepen een deel der gemeente, hetwelk wettelijk daartoe niet zou mogen worden gerekend, daarvan zou de onverbindbaarheid van art. 61 in het algemeen, dus ook voor wat betreft de plaats in de telastelegging aangeduid, daarvan geenszins het gevolg zijn. Immers uit niets valt af te leiden, dat ten deze sprake zou zijn van een onsplitsbaar verbod, in dien zin dat, bijaldien het voor eenig deel van de omschreven kom niet zou mogen gelden, ook toepassing op de andere deelen niet zou zijn gewild.

Overigens heeft de rb. op juiste gronden (t.w. dat aaneengesloten bebouwing van de aan elkaar sluitende erven van acht villa's zich bevindend aan eene zijde van de laan — van welke laan niet is betwist, dat ze aansluit bij het overige bebouwde gedeelte der gemeente, — deze laan doet behooren tot de bebouwde kom„ waaraan niet afdoet, dat de andere zijde der laan van bebouwing is vrijgebleven) aangenomen, dat het bedoelde deel der laan tot de bebouwde komt behoort. H.R. 23 Juni 1930, N.J. blz. 1511.

Verwezen wordt voorts naar de Jur. ad art. 94 W.V.V.

Artikel 8.

(1) Het is den bestuurder van een rij- of voertuig verboden na een ongeval ten gevolge van botsing, aan- of overrijding met dat voertuig of bij gelegenheid van een poging tot voorkoming van botsing, aan- of overrijding met dat voertuig zonder dringende redenen:

a. door te rijden of weg te rijden, wanneer bij het een of het ander een mensch is gedood of gekwetst, de gezondheid van een

mensch is benadeeld of aan iemand ernstige schade is berokkend, indien daardoor het vaststellen van de identiteit, hetzij van het voertuig, hetzij van den persoon van den bestuurder of van dengene, die ten tijde van het ongeval het voertuig bestuurde, wordt bemoeilijkt; en

b. opzettelijk iemand, die door het ongeval letsel heeft bekomen of in zijn gezondheid is benadeeld, in hulpeloozen toestand te laten.

(2) De bestuurder, die in een der in lid (1) bedoelde gevallen wegens dringende redenen is door- of weggereden, zonder dat identificatie heeft plaats gehad van hem, van het rij- of voertuig of van dengene, die ten tijde van het ongeval dat rij- of voertuig bestuurde, of die iemand in hulpeloozen toestand heeft gelaten, is verplicht zichzelf of dengene, die ten tijde van het ongeval het rij- of voertuig bestuurde zoomede het rij- of voertuig te doen identificeeren ter naast bijzijnde plaats, alwaar een ambtenaar of beambte der politie aanwezig is en daarbij gevraagd of ongevraagd alle hem ten dienste staande inlichtingen te verschaffen omtrent het ongeval, dat heeft plaats gevonden.

Toelichting. „Dit artikel komt wat de strekking betreft overeen met art. 24 M.R.W. De regeling moest een weinig anders zijn, wegens de bijzondere omstandigheden hier te lande.

Terwijl het toch in Holland in elk geval verboden is door te rijden, indien iemand in hulpeloozen toestand achter blijft, kan zich hier het geval voordoen, dat men door te blijven zichzelven en zijn medereizigers zou blootstellen aan een aanval van verwanten van den verongelukte of andere omwonenden.

Hier dient dus ook in dat geval — zij het alleen wegens dringende reden — de mogelijkheid te worden opengelaten, dat men doorrijdt onder bepaling — zie lid 2 — dat men zich onmiddellijk bij den naastbij gevestigden politieambtenaar heeft te melden". M.v.T.

Behoudens dat art. 24 M.R.W. slechts betrekking heeft op bestuurders van motorrijtuigen en art. 8 W.V.O. op bestuurders van alle rij- en voertuigen en behoudens de in de M.v.T. uiteengezette en nog eenige andere niet-principieele afwijkingen, verschillen beide artikelen slechts redactioneel. De geschiedenis van het Nederlandsche wetsartikel is hier derhalve van belang [1]).

Ad lid 1. De Nederlandsche regeering teekende tot toelichting bij dit artikel aan:

„De voorgestelde bepaling brengt voorschriften, welke reeds lang in verschillende landen van West-Europa bestaan.

[1]) Zie omtrent art. 24 M.R.W. Mr. M. P. Vrij in W. 12432, 12438 en 12447.

Strafbaar is de bestuurder van een motorrijtuig, die, na een ongeval ten gevolge van botsing, aan- of overrijding met dat rijtuig, onverschillig of dit aan zijn schuld is te wijten of niet, de onder a of b nader omschreven feiten pleegt. Het ongeval moet het onder a of b aangeduide gevolg hebben gehad en de dader moet zich daarvan in meerdere of mindere mate bewust zijn geweest. Dit laatste vereischte vloeit uit de omschrijving van het delict voort". Toel. N.v.W. 1924.

In het V.V. 1924 werd opgemerkt, dat het meermalen voorkomt, dat een motorrijtuig om een botsing met andere weggebruikers te voorkomen een noodmanoeuvre uitvoert en daarbij zelf verongelukt, terwijl de botsing vermeden wordt. Ook voor dergelijke gevallen behoorde de bepaling van het onderhavige artikel, naar de meening van sommige leden, te gelden en daarom gaven zij in overweging in het eerste lid na de woorden "tengevolge van botsing, aan- of overrijding met dat rijtuig" in te voegen: „of ten gevolge van een poging tot voorkoming van botsing, aan- of overrijding, met of door een ander motorrijtuig, rij- of voertuig". Aan deze suggestie is gevolg gegeven.

Aanvankelijk heeft het in de bedoeling van de Nederlandsche regeering gelegen door- of wegrijden in het geval sub a alleen dan met straf te bedreigen, indien dit geschiedt, „met het oogmerk" om identificatie te beletten. Daarin is wijziging gekomen:

„Eenige leden betoogden, dat het gewenscht zou zijn sub a van het eerste lid van dit artikel te schrappen de woorden „met het oogmerk om het vaststellen van de identiteit, hetzij van het motorrijtuig, hetzij van zijn persoon of van dengene, die tijdens het ongeval het rijtuig bestuurde, te beletten". Immers dit oogmerk zal zelden kunnen worden bewezen". V.V. 1924.

„Het is zeker juist, dat het in het artikel omschreven oogmerk dikwijls niet gemakkelijk te bewijzen zal zijn; schrapping zonder meer van de woorden „met het oogmerk enz.", gelijk door eenige leden wordt voorgesteld, zou echter ten gevolge hebben, dat reeds het enkele feit van door- of wegrijden strafbaar zou worden gesteld, wat toch zeker niet wenschelijk zoude zijn. Ondergeteekende meent intusschen, althans voor wat de hoofdzaak betreft, wel aan het door die leden geopperde bezwaar tegemoet te kunnen komen door voor te stellen, in plaats van „met het oogmerk om..... te beletten", te lezen: „tenzij het vaststellen van de identiteit, hetzij van het motorrijtuig, hetzij van zijn persoon of van dengene, die tijdens het ongeval het rijtuig bestuurde, daardoor niet wordt bemoeilijkt". M.v.A. 1924.

Opzet om de identificatie onmogelijk te maken wordt dus niet vereischt; de bestuurder, die goede redenen heeft om aan te nemen, dat de identificatie heeft plaats gehad — hetgeen *hij* aannemelijk zal hebben te maken — kan derhalve straffeloos zijn weg vervolgen. Door wien de identificatie moet geschieden is niet bepaald; een ieder, die bij het ongeval aanwezig is, kan daartoe medewerken, ook al heeft hij geen politioneele bevoegdheid.

„De aandacht werd erop gevestigd, dat overtreding van het voorschrift sub b wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van ten hoogste *f* 1000.— (vgl. art. 47, thans 46), terwijl een overeenkomstige overtreding vermeld in art. 531 W.v.S. wordt gestraft met hechtenis

van ten hoogste 3 maanden of geldboete van ten hoogste *f* 300.—. Erkend werd, dat bij laatstgenoemd delict niet uitdrukkelijk opzet wordt vereischt, doch daartegenover staat dat deze strafbepaling zich beperkt tot oogenblikkelijk levensgevaar, terwijl de strafbaarheid gebonden is aan den opvolgenden dood van den hulpbehoevende. Aanbevolen werd deze tweeërlei regeling meer met elkaar in overeenstemming te brengen". G.V.

„Aangezien de strafwaardige handeling van den bestuurder, welke in het onderhavige artikellid wordt omschreven een geheel ander en — naar het oordeel der Regeering — een veel ernstiger karakter draagt dan het feit omschreven in art. 531 W.v.S., vindt Zij geen aanleiding tot wijziging van de ontworpen bepaling over te gaan.

Ook in art. 24 M.R.W. komt een bepaling van overeenkomstige strekking voor naast die van art. 450 W.v.S.". M.v.A.

Ad lid 2. Met „dengene, die ten tijde van het ongeval het voertuig bestuurde" is bedoeld hij, die onder onmiddellijk toezicht van den bestuurder het voertuig bestuurt (art. 24 en 25 W.V.O).

Wordt de bestuurder achterhaald vóór dat hij den naastbijzijnden politieambtenaar heeft bereikt, dan gaat hij mede vrij uit.

Jurisprudentie. Bij een t.l.l. inhoudend de elementen zoowel van het feit van art. 24 M.R.W. (8 W.V.O.) aanhef en a, als van dat bedoeld in aanhef en b van dat artikel, waardoor derhalve twee strafbare feiten naar den eisch der wet zijn omschreven, wordt req. geenszins één feit verweten.

Het zich niet voordoen van de in art. 24 laatste lid M.R.W. vermelde omstandigheid, waardoor de strafvervolging wegens het onder a van het eerste lid bedoelde geval wordt uitgesloten (fait d'excuse) vormt niet een element van het strafbare feit. H.R. 22 Febr. 1932, N.J. blz. 655.

Voorschriften voor eigenaren en houders van rij- en voertuigen.

Artikel 9.

(1) Het is den eigenaar of houder van een rij- of voertuig verboden dit op een weg te doen zijn, of toe te laten dat dit zich op een weg bevindt,

a. indien hij niet in het bezit is van de geldige nummer-, proefrit- en keuringsbewijzen, of andere bewijsstukken, die vereischt zijn ingevolge de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften;

b. indien aan de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften inzake nummering, verlichting, uitrusting, samenstelling, inrichting en belading van zijn rij- of voertuig, en aan die betreffende koppeling met andere rij- of voertuigen niet ten volle is voldaan.

(2) Het is den eigenaar of houder van een rij- of voertuig verboden dit te doen of te laten besturen door iemand, die niet in het bezit is van een geldig rijbewijs of door iemand van wien hij weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat hij door onkunde, ziekte, vermoeidheid, gebruik van alcoholhoudenden drank of bedwelmende middelen of andere omstandigheden niet in staat is zijn arbeid als bestuurder behoorlijk uit te voeren.

Toelichting. „Het is gewenscht om niet alleen den houder, die immers zelf eigenaar kan zijn, aansprakelijk te stellen, doch de mogelijkheid te openen om ook den eigenaar, die niet tevens houder is, voor een overtreding verantwoordelijk te stellen". M.v.T. Verg. overigens art. 6 W.V.O.

Jurisprudentie. Beklaagde had zich schuldig gemaakt aan overtreding van de art. 13 en 26 M.R. door een autobus, waarin passagiers zaten, door zijn chauffeur te doen rijden over den openbaren weg Kramat te Batavia, zulks terwijl de stuurinrichting van die autobus onnauwkeurig werkte en de stuurstang geheel los zat, en op een tijdstip, dat ter plaatse verkeer kon worden verwacht.

Beantwoording vereischt de vraag hoe het „doen of laten handelen" van laatstvermeld artikel zich verhoudt tot het „doen plegen" van artikel 55 eerste lid sub primo W.v.S., voor de toepasselijkheid van welk laatste moet zijn bewezen, dat de onmiddellijke dader strafrechtelijk niet aansprakelijk is (zie H.R. 11-11-29, W. 12060), terwijl tijdens dit geding niet is te berde gebracht, laat staan bewezen, dat de chauffeur strafrechtelijk niet aansprakelijk was.

De wetgever kan door in art. 26 M.R. onder a een specialen vorm van strafrechtelijke aansprakelijkheid te omschrijven, niet hebben bedoeld hiermede te omschrijven het „doen plegen" van het W.v.S. als bovenbedoeld; deze vorm van daderschap toch zou ook zonder deze omschrijving strafbaar zijn krachtens de art. 55 en 103 W.v.S.

Art. 26 sub a M.R. heeft dan ook blijkbaar geen andere strekking dan strafbaar te stellen den eigenaar of houder door wiens toedoen of met wiens goedvinden wordt gehandeld in strijd met de aldaar opgesomde artikelen van het M.R., aan welk criterium beklaagdes handelingen voldoen (H.R. 24 Juni 1929, W. 12024, N.J. 1929 blz. 1524; 7 Oct. 1929, W. 12039, N.J. 1929 blz. 1580; 15 Febr. 1932, W. 12431). Lgr. Bat. 29 Sept. 1932, I.T.v.h.R. dl. 137 blz. 332.

Nummering van motorrijtuigen.

Artikel 10.

(1) Elk motorrijtuig, dat zich op den weg bevindt, moet voorzien zijn van een behoorlijk zichtbaar kenteeken, bestaande uit een nummer en één of meer letters.

(2) Nummer en letter(s) worden op schriftelijke aanvraag aan elken eigenaar of houder van een motorrijtuig opgegeven, in het gebied waar de bestuurshervorming is ingevoerd door den resident en elders door het hoofd van gewestelijk bestuur binnen wiens ambtsgebied het motorrijtuig als regel verblijft.

(3) Ten bewijze, dat de eigenaar of houder gerechtigd is het ingevolge lid (2) opgegeven nummer op zijn motorrijtuig te voeren, wordt hem een te zijnen name gesteld nummerbewijs of proefritbewijs verstrekt, waarin het nummer en de letters bedoeld in lid (2) zijn vermeld.

(4) Het nummerbewijs is bestemd voor één daarin te beschrijven motorrijtuig. Het proefritbewijs kan achtereenvolgens voor verschillende motorrijtuigen worden gebruikt; het wordt slechts afgegeven aan fabrikanten en reparateurs van — dan wel handelaren in — motorrijtuigen en dient uitsluitend voor ritten, die in verband met de uitoefening van het bedrijf noodig zijn.

(5) Het nummerbewijs is geldig voor geheel Nederlandsch-Indië. Het heeft een geldigheidsduur van 5 jaren.

(6) Het proefritbewijs is, behoudens bij of krachtens Regeeringsverordening te regelen uitzonderingen, in het gebied waar de bestuurshervorming is ingevoerd geldig voor de residentie en elders voor het gewest, waarbinnen het is afgegeven, zoomede in de onmiddellijk daaraan grenzende residenties, onderscheidenlijk gewesten.

(7) Het proefritbewijs verliest zijn geldigheid zoodra de houder zijn bedrijf niet meer uitoefent binnen het bestuursressort, waarin het is afgegeven.

Toelichting. Het doel van de nummering is algemeen bekend; daarmede wordt beoogd de mogelijkheid te openen om een motorrijtuig, waarvan de identiteit op den weg niet kan worden vastgesteld, te kunnen opsporen, indien dit om eenigerlei reden gewenscht wordt geacht.

Het systeem van nummering, opgenomen in de art. 6 en 7 M.R. en nader uitgewerkt in de desbetreffende besluiten van den directeur van B.B., gaf een volstrekt onvoldoend sluitend stelsel om dit doel te verwezenlijken; de gedachte, welke aan dit systeem ten grondslag lag, komt overeen met die van het nieuwe stelsel; de verbeteringen zijn gezocht in perfectionneering van de administratie en in het voorschrijven van onderscheidene contrôlemaatregelen.

Alleen ten aanzien van motorrijtuigen werd uniforme centrale regeling van deze materie door de regeering noodzakelijk geacht; verg. de toel. op art. 16 W.V.O.

Ad lid 1. Gesproken is van „kenteeken"; daaronder valt zoowel het gewone nummer als het proefritnummer.

Het kenteeken moet „behoorlijk zichtbaar" zijn; het is derhalve niet voldoende, dat het kenteeken is aangebracht op een plaats, welke in het *algemeen* behoorlijk zichtbaar is, doch het moet *te allen tijde* goed waarneembaar zijn; derhalve mag aan de zichtbaarheid niet te kort worden gedaan b.v. door bagage, welke de plaat geheel of ten deele aan het oog onttrekt, door stof en vuil, welke op de plaat is vastgekleefd, enz. „Omtrent de nummers eischt de wet zelf behoorlijke zichtbaarheid, ter voorkoming van verstopping achter lantaarns, stofschermen, e.d.". M.v.A. ad art. 7 (thans 9) M.R.W.

Het kenteeken moet „behoorlijk zichtbaar" zijn voor anderen dan de gebruikers van het motorrijtuig; verg. omtrent de wijze, waarop het kenteeken moet worden aangebracht, art. 44 W.V.V.

Het kenteeken moet zijn aangebracht op elk motorrijtuig „dat zich *op den weg bevindt*"; het doet derhalve niet terzake of het motorrijtuig stil staat, zich uit eigen kracht voortbeweegt dan wel gesleept wordt.

Ad leden 2 en 3. „Met het oog op de beteekenis van de nummering voor de identificatie werd het gewenscht geacht, dat de gegevens omtrent de motorrijtuigen worden geregistreerd in voor de politie min of meer overzichtelijke gebieden.

Daarom werd de afgifte opgedragen in hervormd gebied aan de residenten en daarbuiten aan de hoofden van gewestelijk bestuur. Dit komt overeen met de tegenwoordige regeling, die in de practijk goed voldoet, terwijl ook de tegenwoordige letterverdeeling, zooals die onlangs werd gewijzigd, geen verandering behoeft te ondergaan". M.v.T.

De letters worden vastgesteld door den directeur van B.B. (art. 43 W.V.V.).

Het nummerbewijs is drievoudig verbonden: 1° aan den persoon; 2° aan het motorrijtuig; 3° aan het gebied, waar het motorrijtuig thuis behoort.

Indien de eigenaar of houder van een motorrijtuig een rechtspersoon is, zal het nummer- of proefritbewijs gesteld moeten worden ten name van den vertegenwoordiger van de rechtspersoon in zijn kwaliteit als zoodanig. Daardoor wordt bereikt, dat niet bij elke wisseling van vertegenwoordiger voor de in het bezit van de rechtspersoon zijnde motorrijtuigen nieuwe nummerbewijzen, c.q. nieuwe proefritbewijzen behoeven te worden uitgereikt.

De schriftelijke aanvragen tot het bekomen van een nummerbewijs alsmede het nummerbewijs zelf waren ingevolge art. 31, II no. 55 van de Zegelververordening 1921 vrijgesteld van zegelrecht. Deze vrijstelling was gebaseerd op de overweging, dat de nummerbewijzen niet in het persoonlijk belang van de aanvragers worden uitgereikt, doch om de richtige toepassing van het M.R. te waarborgen. Deze vrijstelling was verbonden aan het M.R. en is dus door de intrekking van dat reglement komen te vervallen. Bovengenoemd motief werd niet voldoende geacht om onder de huidige omstandigheden een overeenkomstige vrijstelling te doen herleven.

Zie omtrent het aanvraagformulier art. 39 W.V.V.

Het nummerbewijs moet worden aangevraagd bij den gezaghebbende, in wiens ressort het motorrijtuig „als regel verblijft". Hierin is een afwijking gelegen van het bepaalde in art. 6 sub 1° j° art. 7 M.R.; ingevolge het stel-

sel van het M.R. volgde het nummerbewijs den eigenaar of houder; thans volgt het het motorrijtuig. Dit is een verbetering, aangezien aanleiding tot opsporing van het motorrijtuig bijna altijd zal gegeven worden in het ressort waar het als regel verblijft; de opsporing wordt vertraagd, indien elders inlichtingen moeten worden ingewonnen.

De tot uitgifte van nummerbewijzen bevoegde autoriteit kan uiteraard de daaraan verbonden werkzaamheden namens hem en onder zijn verantwoordelijkheid door hierarchisch onder hem geplaatste ambtenaren doen verrichten. De directeur van G.B. merkte dienaangaande in den Volksraad op: „Wat betreft art. 11 (thans 10) lid 2, heeft de heer Hamer gevraagd om hier te schrijven niet alleen „door" maar ook „namens" de autoriteit, die beslissen zal. Mijnheer de Voorzitter. In de ontwerp-ordonnantie is overal consequent alleen geschreven „door" en is het woordje „namens" weggelaten, omdat het vanzelfsprekend wordt geacht, dat, waar een autoriteit wordt aangewezen, deze onder zijn verantwoordelijkheid iets kan doen verrichten door anderen. Het wordt dus onnoodig geacht om hier „door of namens" te zetten; men zou het dan trouwens op tal van andere punten ook moeten doen.

Het is natuurlijk iets anders bij vertegenwoordigende raden, zooals de provinciale- en gemeenteraden; want het wordt n.l. niet vanzelfsprekend geacht, dat deze hun bevoegdheden of verplichtingen kunnen doen uitvoeren door anderen, zoodat daar steeds de uitdrukking „door of namens" is gebruikt, wanneer men overdracht mogelijk wilde maken". (Verg. art. 30 lid 2 W.VO).

Ad lid 4. „Het nummer wordt vastgelegd in een nummerbewijs of een proefritbewijs. Het eerste is verbonden zoowel aan den persoon van den eigenaar of houder als aan het motorrijtuig, het tweede alleen aan den eigenaar of houder en het kan *achtereenvolgens* voor verschillende motorrijtuigen worden gebezigd. Het proefritbewijs is bestemd voor ritten, die noodig zijn voor het bedrijf van handelaren in motorrijtuigen en van reparateurs. Het treedt in de plaats van het tegenwoordige serienummerbewijs, dat *tegelijkertijd* voor meerdere motorrijtuigen kan dienst doen". M.v.T., alg. gedeelte sub 5.

Het voorschrift, dat het nummerbewijs slechts bestemd is voor één, daarin te beschrijven motorrijtuig, maakt misbruik van dat bewijs belangrijk moeilijker. Doordat het nummerbewijs volgens het model van 1917 geen gegevens omtrent het motorrijtuig behoefde in te houden en waar tegen overtreding van art. 7 lid 3 M.R. verzuimd was straf te bedreigen, was het mogelijk het achtereenvolgens en ook gelijktijdig (door middel van een duplicaat) voor verschillende motorrijtuigen te laten dienst doen. Van valsche en ongeldige nummerbewijzen werd veelvuldig gebruik gemaakt. Zie verder omtrent de contrôle op de nummerbewijzen de art. 39-42 en 45 W.V.V.

Aan het stelsel van serienummerbewijzen, uitgewerkt in de art. 2 en 3 van het besluit van den directeur van B.B. van 30 Juni 1917 no. 1091/A.P. kleefde het ernstige bezwaar, dat de identificatie van een motorrijtuig werd bemoeilijkt, doordat het nummer *gelijktijdig* voor verschillende wagens kon dienst doen. Dit bezwaar is thans ondervangen.

Bovendien liet het oude stelsel de mogelijkheid, dat handelaren — om koopers ter wille te zijn — toestonden, dat zij gedurende eenigen tijd onder een serienummer met den gekochten wagen bleven rijden. Dit bemoeilijkte ten zeerste de identificatie en werkte belastingontduiking in de hand. Het stelsel van „voorloopige nummerbewijzen", dat op verschillende plaatsen in practijk werd gebracht, kon tegen deze knoeierijen niet voldoende waken. Verg. voor het thans ingevoerde systeem in het bijzonder de art. 47 lid 3, 48 en 49 W.V.V.

Van het proefritbewijs mag uitsluitend worden gebruik gemaakt voor ritten, welke in verband met de uitoefening van het bedrijf noodig zijn; dezelfde terminologie is ook gebezigd in art. 15 sub f W.V.O. Daaromtrent merkte de heer Hamer in den Volksraad op:

„Het begrip „uitoefening van het bedrijf" is evenwel zeer rekbaar. Een bedrijfswagen kan hier ook onder vallen, evenzoo het bezigen van een auto van de zaak om zich mee van huis naar de zaak te begeven. Ik zou willen vragen: Hoe staat het verder met de auto's, die door verkoopers en z.g. runners gebezigd worden?". De heer Van Helsdingen daarentegen verkeerde in de meening, dat die bewijzen uitsluitend voor eigenlijk gezegde *proef*ritten zouden mogen worden gebruikt.

De directeur van G.B. gaf de volgende toelichting:

„Het proefritbewijs is van ruimer strekking dan de heer Van Helsdingen heeft aangenomen en een soepele toepassing van het voorschrift ligt ook in de bedoeling. Het komt der Regeering voor, dat aan houders van auto's in verkoop en reparatiebedrijven en aan personen, die den verkoop voor deze bedrijven moeten stimuleeren, geen al te groote belemmeringen in den weg moeten worden gelegd bij het demonstreeren en rijden van de wagens, die zij ten verkoop hebben. Ook wanneer deze wagens wel eens worden gebruikt om er mede naar huis te rijden, of van huis naar het kantoor te gaan, meent de Regeering dat men daartegen geen overmatig bezwaar moet maken, omdat deze personen toch eigenlijk voortdurend reclame maken voor het merk, dat zij voorhanden hebben.

Natuurlijk moet, wanneer een proefritbewijs doorloopend voor een wagen gebruikt wordt, aan misbruik worden gedacht en dan moet het door de politie worden opgespoord. Hoofdzaak voor de proefritbewijzen is dat ze niet dienen voor de vaste wagens, die niet bestemd en ook niet geschikt zijn voor den verkoop. Maar voor wagens, die voor den verkoop bestemd en geschikt zijn, moet men bij de uitvoering van de ordonnantie soepelheid betrachten".

Later merkte genoemde regeeringsgemachtigde nog op:

„Het geachte lid, de heer Hamer, heeft ertegen gewaarschuwd, om ten opzichte van het onrechtmatig rijden met proefritbewijzen al te coulant te zijn. Dat is ook niet de bedoeling. Bij de registers, die zullen worden ingesteld, zal de contrôle in het algemeen verscherpt worden, maar de Regeering meent toch, dat men reparateurs, en handelaren, die gewend zijn voor tijdelijk particulier gebruik wel eens van een ten verkoop aangeboden auto gebruik te maken, daarin niet al te lastig moet vallen, omdat het demonstreeren van een wagen en het voor eigen gebruik bezigen van een wagen niet altijd scherp te scheiden zijn. Maar natuurlijk zal, al was het alleen uit een

oogpunt van belastingtechniek, de politie er op uit zijn alle misbruiken op dit terrein te keeren".

Het is derhalve de bedoeling van den wetgever, dat deze bepaling eenigzins ruim wordt opgevat en met de noodige soepelheid wordt gehanteerd. Een nadere richtlijn kan nog worden gegeven; het rijden met een *nieuwe* wagen bij wijze van demonstratie zal als rit in het belang van het bedrijf moeten worden beschouwd ook al is uit de omstandigheden duidelijk, dat de wagen vrij geregeld voor het persoonlijk gebruik van den handelaar dient; een dergelijke opvatting lijkt evenwel niet aanvaardbaar, indien een zoodanig gebruik van een tweedehandsch wagen wordt gemaakt.

Opgemerkt zij voorts nog, dat het niet noodig is een motorrijtuig waarvoor een nummerbewijs is afgegeven, te voorzien van een proefritnummer, indien het ten behoeve van een herstelling op den weg moet worden beproefd door den reparateur.

Indien een motorrijtuig overgaat in handen van iemand, die gerechtigd is om van proefritbewijzen gebruik te maken, en deze voornemens is het motorrijtuig weer van de hand te doen, behoeft daarvoor een nummerbewijs niet te worden aangevraagd, doch kan zoo noodig van een proefritbewijs gebruik worden gemaakt.

„De aandacht werd erop gevestigd dat de autobus-ondernemer en ook vrachtauto-ondernemer enkele reservewagens zullen moeten aanhouden ten einde voor een regelmatige exploitatie te kunnen zorgen. Het werd billijk geoordeeld ook aan deze autobus- en vrachtauto-ondernemers proefritbewijzen voor de verplichte reservebussen af te geven". G.V.

„Het denkbeeld om voor reserve-automobielen van vervoersbedrijven proefritbewijzen af te geven duidt op een misvatting van de beteekenis van die bewijzen. Deze toch zijn, zooals in het algemeen gedeelte van de M.v.T. punt 5 laatste lid werd opgemerkt, bestemd voor ritten, die noodig zijn voor het bedrijf van handelaren in motorrijtuigen en reparateurs. Voor deze bedrijven zou het namelijk bezwaarlijk zijn, als voor elk motorrijtuig, dat — dikwijls voor korteren tijd — in hun bezit komt om daarna aan een anderen houder over te gaan, een gewoon nummerbewijs te moeten aanvragen. Voor de autobus- en vrachtauto-ondernemingen geldt dit bezwaar niet". M.v.A.

Ad lid 5. Deze bepaling komt behoudens den termijn van geldigheid overeen met art. 7 lid 1 M.R. Zij beteekent slechts, dat van een motorrijtuig waarvoor een nummerbewijs is uitgereikt in geheel N.I. gebruik mag worden gemaakt; verg. echter art. 13 sub b W.V.O.

„Het werd voorts noodig geacht de nummerbewijzen eens in de 5 jaren te vernieuwen, waardoor bereikt wordt dat de tallooze ongebruikte nummers, die thans voorkomen vanzelf komen te vervallen en de nummering geen misverstand doet ontstaan omtrent het aantal in gebruik zijnde motorrijtuigen". M. v. T.

Eens in de vijf jaren moeten nieuwe nummerbewijzen worden aangevraagd, bij welke gelegenheid een algemeene contrôle wordt uitgeoefend. Het nut van dit voorschrift uit een registratie-oogpunt wordt beperkt doordat niet om de vijf jaren voor *alle* motorrijtuigen *gelijktijdig* een nieuw nummerbewijs behoeft te worden aangevraagd; verplicht is slechts vernieuwing van

een nummerbewijs, waarvan men vijf jaren gebruik heeft gemaakt. Van meer belang voor een richtige registratie zijn de verplichtingen van art. 45 W.V.V.; bij de vijfjaarsche vernieuwing kan blijken of door de houders overeenkomstig laatstbedoeld artikel is gehandeld.

Ad lid 6. Aangezien proefritten zich in den regel niet over grooten afstand behoeven uit te strekken kan er van de zijde van den houder tegen deze beperking geen bezwaar bestaan; uit politioneel oogpunt is het echter gewenscht op het gebruik van proefritbewijzen een scherpe contrôle uit te oefenen; deze zou zeer worden bemoeilijkt, indien deze bescheiden evenals de nummerbewijzen voor geheel N.I. geldig waren. Zie voor de uitzonderingen art. 49 W.V.V.

Ad lid 7. Het proefritbewijs verliest zijn geldigheid: 1°. door geheele staking van het bedrijf; 2°. door verplaatsing van het bedrijf naar een ander bestuursressort. Met geldigheidsverlies staat practisch gelijk het geval, waarin aan den houder bij rechterlijke uitspraak overeenkomstig de art. 47 sub b W.V.O. of 96 lid 2 W.V.V. de bevoegdheid om van proefritbewijzen gebruik te maken is ontzegd. Ingevolge art. 45 W.V.V. moeten de proefritbewijzen in al deze gevalen worden ingeleverd.

Uitzonderingen. Voor wegwalsen en voor bijzondere motorrijtuigen voor militaire doeleinden bestemd, zie art. 98 lid 3 W.V.V.

Jurisprudentie. Het enkel in reparatie geven van een motorrijtuig brengt niet verandering van rechthebbende teweeg, welke verbreking van den band tusschen het nummerbewijs en het rijtuig tengevolge heeft, zoodat de reparateur, aan wien het motorrijtuig in reparatie is gegeven en die als zoodanig in den zin der M.R.W. niet als „houder" daarvan kan worden aangemerkt, bij het rijden daarmede het aan den rechthebbende afgegeven nummerbewijs moet vertoonen en niet kan volstaan met het vertoonen van een aan hem afgegeven nummerbewijs.

Onder „houder" in art. 9 M.R.W. kan niet begrepen worden hij, die enkel een motorrijtuig ter reparatie onder zich kreeg, daar, blijkens de geschiedenis der totstandkoming van art. 9 deze naast den eigenaar genoemd werd, teneinde naar omstandigheden een eigen nummer te kunnen toestaan aan hem, die een rijtuig b.v. in bruikleen of in eenigszins duurzame huur heeft, kunnende toch een gebruik als uitvloeisel van het op zich nemen eener reparatie met zoodanige rechten geenszins op één lijn worden gesteld. H.R. 12 Jan. 1914, N.J. blz. 489.

Artikel 11.

Bij of krachtens regeeringsverordening worden nadere voorschriften gegeven betreffende het in artikel 10 bedoelde kenteeken, nummer- en proefritbewijs. Bepalingen omtrent kleur, vorm en inhoud, aanvraag en uitreiking van nummer- en proefritbewijs en omtrent afmetingen, kleur, wijze van aanbrengen en verlichten van het kenteeken op het motorrijtuig mogen daarbij niet ontbreken.

Toelichting. Verwezen wordt naar de art. 14 lid 1 sub d, 16 lid 1 sub d en 39-49 W.V.V.

Artikel 12.

Geen nummerbewijs wordt uitgereikt :

a. voor een motorrijtuig, waarvoor reeds een nummerbewijs werd uitgereikt, tenzij tegen teruggave van dat bewijs, of tenzij aannemelijk wordt gemaakt, dat teruggaaf niet mogelijk is ;

b. aan hem, die daartoe een aanvraag indient, wanneer er nog geen jaar verloopen is sinds een te zijnen name gesteld nummerbewijs krachtens rechterlijk vonnis ongeldig werd.

Toelichting. Sub a. Dit voorschrift heeft de bedoeling te voorkomen, dat meer nummerbewijzen van eenzelfde nummer in omloop geraken.

In het G.V. werd er op gewezen, dat de administratie door toepassing van dit artikel het gebruik van een motorrijtuig onmogelijk zou kunnen maken.

„Tegen een gemakkelijke afgifte van duplicaat-nummerbewijzen bestaat het bezwaar, dat dit tot misbruik kan leiden. Er zouden langs dien weg meerdere motorrijtuigen met eenzelfde nummer in omloop gebracht kunnen worden. Men mag wel vertrouwen, dat de administratie het den bona-fide houder van een motorrijtuig niet onmogelijk zal maken zijn motorrijtuig te gebruiken". M.v.A.

Hieromtrent kan nog het volgende worden aanteekend. Hoewel de nummerbewijzen een omschrijving van het motorrijtuig inhouden (art. 42 W. V.V.), zoodat bij behoorlijke contrôle het niet mogelijk is, het bewijs voor een ander motorrijtuig te gebruiken dan waarvoor het is afgegeven, biedt de circulatie van meer nummerbewijzen met hetzelfde nummer toch nog gelegenheid tot misbruik door vervalsching, hetgeen overigens het misdrijf van valschheid in geschrifte oplevert (verg. art. 15 W.V.O.).

De bepaling laat formeel toe, dat een nummerbewijs wordt geweigerd, indien het vorige nummerbewijs niet wordt ingeleverd. Veel beteekenis heeft dit echter niet, want indien beweerd wordt, dat teruggave niet mogelijk is door verlies van het bewijs, zal men wel niet anders kunnen doen dan met deze simpele verklaring genoegen nemen; nader bewijs daarvan kan in den regel noch gevorderd noch geleverd worden. Daarom is in art. 3 lid 2 W. V.B. — B.B. bepaald, dat — ingeval het vorige nummerbewijs niet wordt ingeleverd — aan den verzoeker een nieuw (ander) nummer moet worden opgegeven, terwijl het op het teloorgegane bewijs vermelde nummer een jaar moet blijven openstaan. Het vorige voor het motorrijtuig uitgereikte nummer verliest zijn geldigheid (art. 13 sub d W.V.O.). Gedurende dien tijd kan door de politie contrôle worden uitgeoefend of wellicht van het zoekgeraakte bewijs misbruik wordt gemaakt. De belanghebbende vervalt door deze regeling in de kosten van het aanbrengen van nieuwe nummers benevens in uitgaven voor het verkrijgen van een ander nummerbewijs (zegelrecht), hetgeen als straf voor zijn slordigheid niet onredelijk is.

Ingeval echter het vorige nummerbewijs wordt ingeleverd, bestaat er geen bezwaar tegen den houder een nieuw bewijs onder hetzelfde nummer uit te

reiken. In het geval van art. 46 W.V.V. zou het onbillijk zijn den betrokkene boven het verschuldigde zegelrecht nog te belasten met extra kosten voor het aanbrengen van nieuwe nummers. Men houde evenwel in het oog, dat ook ingeval hetzelfde nummer wordt opgegeven, het uitgereikte bewijs moet worden beschouwd en behandeld als een *nieuw* nummerbewijs en niet als een duplicaat. Duplicaat-nummerbewijzen worden niet verleend. Dit is in het belang van den houder, want een nieuw nummerbewijs is voor vijf jaren geldig, terwijl een duplicaat niet langer geldig kan zijn dan het oorspronkelijke stuk. Verg. voor de uitlegging van deze bepaling voorts de toel. op art. 20 W.V.O.

Sub b. Een nummerbewijs kan ongeldig worden verklaard bij overtreding van art. 15 W.V.O. (47 sub a W.V.O.). De gevolgen van zoodanige ongeldigverklaring zijn geregeld sub b van art. 12 W.V.O. Beoogd is een administratieven maatregel te treffen, welke overeenkomt met de ontzegging van de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen (art. 48 W.V.O.); derhalve had een ongeldig verklaring van het nummerbewijs tengevolge moeten hebben, dat den betrokkene gedurende zekeren tijd de bevoegdheid werd ontnomen om motorrijtuigen te houden. Dit gevolg is daaraan echter niet verbonden; alle andere ten name van den betrokkene staande nummerbewijzen blijven hun geldigheid behouden. Het is hem slechts niet mogelijk eenig nummerbewijs hetzij voor hetzelfde, hetzij voor een ander motorrijtuig te verwerven. De maatregel beoogt den betrokkene te dwingen het motorrijtuig, welks nummerbewijs ongeldig is verklaard, ongebruikt te laten staan dan wel te vervreemden.

Dit doel is door een schijnoverdracht gemakkelijk te verijdelen; de verkrijger kan het motorrijtuig immers met het te zijnen name staand nummerbewijs ter beschikking van den oorspronkelijken eigenaar stellen. Weliswaar verliest het nummerbewijs na verloop van twee maanden ingevolge art. 13 sub c W.V.O. zijn geldigheid, doch dit kan worden voorkomen door tijdelijke teruggave. Van dezen maatregel behoeft derhalve niet veel effect te worden verwacht.

Artikel 13.

Het nummerbewijs verliest zijn geldigheid :

a. zoodra het motorrijtuig, waarvoor het is afgegeven zoodanig is veranderd, dat het in belangrijke mate afwijkt van de beschrijving in het nummerbewijs ;

b. na verloop van twee maanden gerekend van het tijdstip waarop de geregelde verblijfplaats van het motorrijtuig is overgebracht naar een ander bestuursressort dan dat, waar het nummerbewijs is uitgereikt ;

c. na verloop van twee maanden, gerekend van het tijdstip, waarop degene te wiens name het is afgegeven, ophoudt houder van het motorrijtuig te zijn ;

d. zoodra voor het motorrijtuig waarvoor het is afgegeven een ander nummerbewijs is uitgereikt.

Toelichting. Zie omtrent de inlevering van ongeldig geworden nummerbewijzen art. 45 W.V.V.

Sub a. De gegeven omschrijving lijkt eenigzins vaag, doch vormt voor de practijk een betere richtlijn dan op het eerste gezicht schijnt. Bij nadere beschouwing blijkt de mogelijkheid tot verschil van opvatting niet groot. De essentieele kenmerken van een motorrijtuig zijn het fabrieksmerk, de soort alsmede de nummers van het onderstel en van den motor. In het eerstgenoemde kenmerk kan geen verandering komen. De motor en het onderstel kunnen echter worden vervangen; een zoodanige vervanging kan uiteraard als een belangrijke afwijking worden aangemerkt, want daardoor worden de in het nummerbewijs vermelde nummers onjuist. Hetzelfde geldt voor het geval de carosserie wordt vervangen door een van andere soort; om enkele voorbeelden te geven, indien een gesloten wordt tot open wagen, een personenauto tot autobus of vrachtauto. Wordt echter alleen wijziging gebracht in het aantal personen, waarvoor een personenauto of autobus is ingericht, dan kan van een belangrijke afwijking niet worden gesproken, indien daardoor dat aantal met twee, drie of vier wordt verminderd of vermeerderd. Is daarentegen een wijziging van een autobus of vrachtauto van dien aard, dat daardoor het motorrijtuig slechts op een hoogere wegenklasse is toegelaten, of wel worden in de afmetingen, welke in het nummerbewijs zijn vermeld, veranderingen gebracht, dan is zeer zeker sprake van een belangrijke afwijking.

Het spreekt wel vanzelf, dat algeheele vernietiging of het onbruikbaar worden van een motorrijtuig mede als een belangrijke afwijking moet worden beschouwd.

Sub b. De hier aangewezen oorzaak van geldigheidsverlies is in de plaats gekomen van die van art. 7 lid 1 M.R. Werd vroeger de plaats van inschrijving van het motorrijtuig bepaald door de verblijfplaats van den houder, thans heeft het motorrijtuig een eigen verblijfplaats (verg. de toel. ad art. 10 leden 2 en 3 W.V.O.).

Op welk tijdstip de geregelde verblijfplaats van een motorrijtuig geacht moet worden te zijn overgebracht, kan slechts beoordeeld worden naar de feitelijke omstandigheden. Moeilijkheden zullen zich slechts een enkele maal voordoen, aangezien in verreweg de meeste gevallen de houder zelf van het motorrijtuig gebruik maakt, zoodat de geregelde verblijfplaats van het motorrijtuig samen valt met de plaats van vestiging van den houder.

Sub c. Uit deze bepaling blijkt, dat het nummerbewijs gesteld moet worden ten name van dengene, die de feitelijke macht over het motorrijtuig uitoefent of kan uitoefenen; verg. de toel. op art. 1 W.V.V. „Niet-gedefinieerde begrippen" sub j.

Voor motorrijtuigen in het bezit van een rechtpersoon, zie de toel. ad art. 10 leden 2 en 3 W.V.O.

Sub d. Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen, dat van het oude nummerbewijs nog of opnieuw gebruik kan worden gemaakt. Daar ingevolge

art. 45 W.V.V. de verplichting bestaat om het oude nummerbewijs in te leveren en ingevolge art. 12 W.V.O. geen nieuw nummerbewijs wordt uitgereikt dan tegen inlevering van het oude dan wel aannemelijk is gemaakt dat teruggaaf niet mogelijk is, is deze bepaling alleen van belang voor het geval overeenkomstig art. 3 lid 2 W.V.B.-B.B. voor het motorrijtuig een nummerbewijs onder een ander nummer wordt uitgereikt. Mocht het verloren geraakte nummerbewijs worden teruggevonden, dan zou in dat geval misbruik niet uitgesloten zijn.

Tenslotte verliest een nummerbewijs nog zijn geldigheid door ongeldig verklaring door den rechter overeenkomstig art. 47 W.V.O.

Nummering van motorrijtuigen.

Artikel 39. [11]

(1) De aanvragen tot het verkrijgen van nummer- en proefritbewijzen moeten in de Nederlandsche of Maleische taal worden gesteld op formulieren volgens door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur vast te stellen model.

(2) In de aanvragen voor nummerbewijzen moeten worden vermeld, voor alle motorrijtuigen:

a. de naam en de voornamen van den eigenaar of houder en indien deze een rechtspersoon is, tevens de naam en de voornamen van dengene die de rechtspersoon in dezen vertegenwoordigt;
b. het adres van den eigenaar of houder of van den vertegenwoordiger;
c. het ambtsgebied, als bedoeld in artikel 10 lid (2) van de Wegverkeersordonnantie, waarbinnen het motorrijtuig als regel verblijft;
d. de soortnaam van het motorrijtuig;
e. het fabrieksmerk, het jaar van constructie en het type van het motorrijtuig;
f. het fabrieksnummer van het onderstel of frame en van den motor;

en voor autobussen en vrachtauto's bovendien:

ten eerste het maximum gewicht der te vervoeren goederen, het maximum aantal te vervoeren personen (den bestuurder inbegrepen) en het totale eigen gewicht;

ten tweede, de asafstanden, de grootste asbelasting, die zal optreden en de hoogst genummerde klasse van wegen als bedoeld in

artikel 87, waarop het motorrijtuig met volle belading zal zijn toegelaten;

ten derde, de grootste lengte, breedte en hoogte van het motorrijtuig.

(3) In de aanvragen voor proefritbewijzen moeten worden vermeld de gegevens, bedoeld in het 2de lid onder a, b en c.

Toelichting. Ad lid 1. Verg. art. 10 lid 2 W.V.O.; zie voor de modellen W.V.B.-B.B. art. 1 sub I. Het aanvraagformulier is onderworpen aan het algemeen zegelrecht van *f* 1.50.

Ad leden 2 en 3. „De essentieele kenmerken, waardoor een motorrijtuig is geïdentificeerd, namelijk het fabrieksmerk zoomede de fabrieksnummers van het onderstel of frame en van den motor, welke ingevolge art. 20 lid 1 sub e W.V.V. (zie de toel. op die bepaling) in de op het motorrijtuig aan te brengen aanduiding moeten zijn vermeld, komen ook in de aanvraag voor het nummerbewijs voor. Daaraan gaan vooraf de gegevens, betreffende den eigenaar of houder en het ressort, waarbinnen het motorrijtuig verblijft. Voor zware motorrijtuigen moeten bovendien nog eenige gegevens worden vermeld in verband met de toelaatbare belasting, afmetingen en wegenklassificatie. Daar het proefritbewijs niet aan een bepaald motorrijtuig gebonden is, vervallen in deze aanvraag alle gegevens, die daarop betrekking hebben". N. v. T.

Voor de overige, in het aanvraagformulier bedoelde punten wordt verwezen naar de toelichtende aanteekeningen in het formulier.

Artikel 40 [11]

(1) De autoriteit, belast met het afgeven van nummerbewijzen is bevoegd te vorderen, dat het motorrijtuig, waarop de aanvraag betrekking heeft, aan den daarvoor aangewezen ambtenaar, op een door dezen te bepalen tijd en plaats, wordt getoond ten einde na te gaan:

a. of de gegevens en opgaven vermeld in de aanvraag, met de werkelijkheid overeenstemmen en of deze niet in strijd zijn met de voorschriften van artikel 27;
b. of voldaan wordt aan de voorschriften van de artikelen 18, 20, 21, 22, 23 en 28;
c. voor autobussen en vrachtauto's:

ten eerste, of het in de aanvraag opgegeven maximum gewicht der te vervoeren goederen en het maximum aantal te vervoeren personen kan worden toegelaten, waarbij het gewicht van één persoon met bagage te stellen is op 60 kg;

ten tweede, of de opgave van de grootste asbelasting die zal optreden, aanvaard kan worden en of het motorrijtuig kan worden toegelaten op de wegen van de in de aanvraag opgegeven klasse.

(2) Naar aanleiding van een krachtens lid (1) gehouden onderzoek, kunnen de in de aanvraag opgenomen gegevens en opgaven worden gewijzigd.

Toelichting. Ad lid 1. „Het is niet de bedoeling, dat het onderzoek, waartoe de autoriteit in dit artikel bevoegd wordt verklaard steeds gehouden zal worden. Dit toch zou neerkomen op een keuring van alle — ook niet-openbare — motorrijtuigen, en daartoe zal het de bedoelde autoriteit aan voldoend en geschikt personeel ontbreken, terwijl in zeer veel gevallen dubbel werk zou worden verricht. De bedoeling is slechts een dergelijk onderzoek te *kunnen* houden, indien er bepaalde aanleiding is te vermoeden, dat het motorrijtuig niet aan de voorschriften voldoet, teneinde naar aanleiding daarvan zoo noodig de afgifte van een nummerbewijs te kunnen weigeren". N. v. T.

Betreffende de verschillen, welke kunnen optreden tusschen de gegevens vermeld in het nummerbewijs en die vermeld in het goedkeuringsteeken, zie de toel. ad art. 28 W.V.V.

De contrôle zal zich voor autobussen en vrachtauto's o.m. moeten uitstrekken tot een onderzoek naar het toelaatbare totaal-gewicht met inbegrip van de belading als bedoeld in art. 21 lid 1 sub 1 e W.V.V. De mogelijkheid bestaat, dat minder scrupuleuse aanvragers het toelaatbare totaal-gewicht te hoog zullen opgeven, hetgeen gevaar kan opleveren. Aangezien het voor de, veelal niet deskundige, onderzoekende ambtenaren moeilijk zal zijn daaromtrent een oordeel uit te spreken, zullen zij de beschikking krijgen over een lijst van de hier te lande gebruikte merken en typen, waarin het maximaal toelaatbare gewicht voor elk type is opgegeven.

Ad lid 2. De wijzigingen worden aangebracht door de autoriteit belast met de uitgifte van nummerbewijzen.

Artikel 41. [11]

De opgaaf van nummer met letter (s) en de verstrekking van een nummer- of proefritbewijs kan worden geweigerd:

a. indien blijkt, dat een of meer van de gegevens en opgaven, vermeld in de aanvraag niet overeenstemmen met de werkelijkheid, dan wel in strijd zijn met de voorschriften van artikel 27;
b. indien niet voldaan wordt aan de voorschriften van de artikelen 18, 20, 21, 22, 23, 28 en 48 lid 4;

c. indien het motorrijtuig in zoodanig onvoldoenden staat van onderhoud verkeert, dat daaruit gevaar voor het verkeer zou kunnen voortvloeien.

Toelichting. Sub a. Verg. art. 15 sub a jo. de art. 46 en 47 W.V.O.

Sub b. Het onderzoek naar de aanwezigheid van de voorschreven verlichtingstoestellen (art. 14 en 16 W.V.V.) kon formeel niet worden verplicht gesteld, omdat deze toestellen slechts aanwezig behoeven te zijn, indien het motorrijtuig zich tusschen zonsondergang en zonsopgang op den weg bevindt (art. 17 W.V.V.). Dit neemt evenwel niet weg, dat zoodanig onderzoek wel mag worden ingesteld en kan leiden tot een waarschuwing van den houder bij gebleken ondeugdelijkheid; een nummerbewijs kan op dien grond echter niet worden geweigerd.

Sub c. Ingevolge deze bepaling is het mogelijk een nummerbewijs te weigeren op grond van andere gebreken dan bedoeld onder b; die gebreken moeten uiteraard ernstig zijn; als zoodanig kunnen worden aangemerkt slingerende wielen, zeer gehavende of onsoliede carosserie, gebroken veeren e.d.

Artikel 42. [11]

(1) In het nummer- of proefritbewijs worden vermeld:

a. het nummer en de letter(s);

b. de gegevens en opgaven, vermeld in de aanvraag, voor zooveel noodig gewijzigd ingevolge een krachtens artikel 40 ingesteld onderzoek;

c. de datum van uitreiking;

d. de datum van beeindiging van den geldigheidsduur;

en in het proefritbewijs bovendien het gebied, waarvoor het geldig is.

(2) Het nummer- of proefritbewijs wordt voorzien van de handteekening van dengene, die met de afgifte belast is.

(3) Het nummer- of proefritbewijs is niet geldig, voordat het door den aanvrager is onderteekend of indien deze zijn handteekening niet kan stellen, in tegenwoordigheid van den met de uitreiking belasten ambtenaar, van zijn rechter duimafdruk is voorzien. Bij het ontbreken van den rechterduim wordt de afdruk van een anderen vinger op het nummer- of proefritbewijs gesteld, waarvan op dat bewijs wordt melding gemaakt.

(4) De met de uitreiking belaste ambtenaar is bevoegd te vorderen, dat de in lid (3) bedoelde handteekening in zijn tegenwoor-

digheid wordt geplaatst, voordat het nummer- of proefritbewijs wordt uitgereikt.

(5) Het model der nummer- en proefritbewijzen wordt vastgesteld door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur; de kleur van deze bewijzen is grijs, het nummerbewijs wordt bedrukt en beschreven met zwarten inkt, het proefritbewijs met rooden inkt.

Toelichting. Ad lid 1. De vermelding van de sub d bedoelde gegevens vergemakkelijkt de contrôle op den weg.

Ad lid 2. Fascimile handteekeningen zijn niet toegelaten, omdat dit het vervaardigen van valsche nummerbewijzen te gemakkelijk zou maken.

Ad leden 3 en 4. „Indien de persoon van den aanvrager voldoende waarborg biedt, dat voor misbruik niet behoeft te worden gevreesd, bestaat er geen bezwaar tegen dat de handteekening buiten de tegenwoordigheid van den ambtenaar wordt gesteld. De vingerafdruk moet echter altijd in diens tegenwoordigheid worden geplaatst. Wordt aan de in het vierde lid bedoelde vordering geen gevolg gegeven, dan wordt het bewijs niet uitgereikt". N.v.T.

Ad lid 5. Zie art. 1 sub II en III W.V.B.-B.B.

Artikel 43. [11]

Voor elk ambtsgebied, als bedoeld in artikel 10 lid (2) van de Wegverkeersordonnantie wordt door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur een letter of een lettercombinatie aangewezen, die voor alle nummer- en proefritbewijzen in het genoemde gebied uitgereikt, wordt opgeven.

Toelichting. Zie art. 10 lid 2 W.V.O. en art. 2 W.V.B.-B.B.

Artikel 44. [11]

(1) Het in artikel 10 van de Wegverkeersordonnantie bedoelde kenteeken moet op het motorrijtuig worden aangebracht hetzij op rechthoekige metalen platen, die in vasten verticalen stand aan het motorrijtuig zijn verbonden, hetzij op verticaal geplaatste rechthoekige velden, en wel aan de achterzijde en aan de voorzijde, evenwijdig aan de wielassen van het motorrijtuig.

(2) Nummers en letters opgegeven in nummerbewijzen moeten op de in lid (1) bedoelde platen of velden worden aangebracht in witte, onuitwischbare teekens op zwarten grond; nummer en letters opgegeven in proefritbewijzen in roode onuitwischbare teekens op witten grond.

(3) De letters en cijfers hebben bij motorrijwielen een hoogte van tenminste 45 mm, bij alle andere motorrijtuigen van tenminste 90 mm. De overige afmetingen, de noodige modellen en verdere aanwijzingen voor het aanbrengen der kenteekens worden door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur vastgesteld.

Toelichting. Behoudens een tweetal afwijkingen, komen de bepalingen van dit artikel overeen met de vroeger dienaangaande door den directeur van B.B. bij besluit van 30 Juni 1917 no. 1092/ A.P. vastgestelde regeling. De nadere ingevolge het derde lid gegeven voorschriften wijken daarvan — behoudens het gebod om de nummerplaten aan de uiterste rechterachterzijde van het motorrijtuig aan te brengen — evenmin ingrijpend af; verg. de art. 4—7 W.V.B.-B.B. Mede in verband met art. 36 W.V.B.-B.B. wordt daardoor bereikt, dat de houders van motorrijtuigen bij de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving niet in extra kosten vervallen.

De bovenbedoelde afwijkingen zijn de volgende. Het artikel geeft bijzondere voorschriften wat de kleur aangaat voor proefritbewijzen, welke te voren niet werden aangetroffen.

„De aan de voorzijde van motorrijwielen aan te brengen nummerplaat mocht vroeger recht vooruitsteken. Aangezien bij aanrijdingen door deze wijze van bevestigen slachtoffers zeer ernstige verwondingen hebben opgeloopen, mag de bedoelde plaat thans alleen evenwijdig aan de as worden aangebracht". N.v.T.

„Het is niet de bedoeling, dat de letters bepaald met witte verf op zwart geverfden ondergrond moeten worden aangebracht. Er zal geen bezwaar bestaan tegen het gebruik van nummerplaten, waarop de teekens in blinkend wit metaal (chroom of nikkel bijv.) zijn aangebracht op een doffen, donkeren ondergrond. Daardoor wordt eveneens het effect bereikt van witte teekens op zwarten grond". N.v.T. Omtrent dit punt bestond twijfel zoodat zulks in het eene gewest werd toegelaten en in het andere niet. De metalen teekens mogen echter niet het licht zoodanig terugkaatsen, dat de leesbaarheid verminderd wordt.

Omtrent de verlichting van het kenteeken, zie de art. 14 lid 1 sub d en 16 lid 1 sub d W.V.V.; omtrent het aanbrengen van het kenteeken op aanhangwagens, zie art. 32 W.V.V.

Jurisprudentie. Art. 9, 1°. M.R.W. (1905; 11 W.V.O. j°. 44 lid 3 W.V.V.) draagt den Minister mede op het bepalen van de wijze, waarop het aanbrengen van nummer met letter op het rijtuig moet geschieden. Art. 3 Motorkenteekenbesluit (W.V.B.-B.B.), deze wijze bepalende, is dus bindend. H.R. 19 Oct. 1925, N.J. blz. 1230.

Artikel 45. [11]

(1) Binnen twee weken nadat een nummer- of proefritbewijs zijn geldigheid heeft verloren dan wel aan den houder de bevoegd-

heid om van proefritbewijzen gebruik te maken bij onherroepelijke rechterlijke uitspraak is ontzegd, moeten de bewijzen worden ingeleverd bij de autoriteit, die ze heeft uitgereikt.

(2) In afwijking in zooverre van het bepaalde in het vorige lid heeft de inlevering van het nummerbewijs in het geval bedoeld in artikel 13 onder b van de Wegverkeersordonnantie plaats bij de met de afgifte van nummer- en proefritbewijzen belaste autoriteit in het bestuursressort, naar waar de geregelde verblijfplaats van het motorrijtuig is overgebracht. Laatstbedoelde autoriteit zendt het ingeleverde nummerbewijs terug aan de autoriteit, die het heeft uitgereikt, onder opgave van dagteekening en nummer van het nieuwe nummerbewijs, dat aan den houder is verstrekt.

Toelichting. Ad lid 1. Zie voor de gevallen, waarin nummer- en proefritbewijzen hun geldigheid verliezen onderscheidenlijk de art. 13, 10 lid 7 en 47 sub a W.V.O.

„Deze bepaling dient om de met de uitgifte van nummerbewijzen belaste gezaghebbenden in staat te stellen hun administratie in overeenstemming met de werkelijkheid te houden". N.v.T.

Overeenkomstige bepalingen bevatte art. 7 leden 2 en 3 M.R.; o.m. door het ontbreken van een sanctie op overtreding van het derde lid van dat artikel, liet de registratie van motorrijtuigen veel te wenschen over.

Van de terugzending van ongeldig geworden nummer- en proefritbewijzen wordt melding gemaakt in de desbetreffende registers; W.V.B.-B.B. model VI. Doordat tevens aanteekening wordt gehouden van het nieuwe nummerbewijs, dat is uitgereikt, is het mogelijk de beweging van een motorrijtuig na te gaan.

Inlevering van het nummerbewijs zal in verband met art. 13 sub c W.V.O. ook moeten geschieden ingeval Nederlandsch-Indië voor langer dan twee maanden wordt verlaten. Dit is voor verlofgangers zeker een ongerief; hun belang moet echter wijken voor het grootere belang, dat verbonden is aan een richtige registratie. Inlevering behoeft daarentegen niet te worden geëischt ingeval gedurende de afwezigheid van den houder het motorrijtuig buiten gebruik wordt gesteld op de wijze als is voorgeschreven in art. 15 lid 3 Motorvoertuigenbelastingordonnantie J. en M. 1933.

Ad lid 2. Deze bepaling is noodig om gelegenheid te laten met het motorrijtuig naar de nieuwe plaats van vestiging te rijden en van het nummerbewijs gebruik te maken totdat aldaar een nieuw nummerbewijs is verkregen.

Artikel 46. [11]

Indien een nummer- of proefritbewijs versleten dan wel geheel of ten deele onleesbaar is geworden, is de houder verplicht een nieuw bewijs aan te vragen, dat hem wordt uitgereikt tegen inlevering van het oude.

Toelichting. Versleten of onleesbaar geworden bewijzen bemoeilijken de contrôle.

In den Volksraad werd voorgesteld te bepalen, dat nummer- en proefritbewijzen in de gevallen bedoeld in dit artikellid hun geldigheid verliezen. Dit ging der regeering echter terecht te ver.

Bij inlevering van het onleesbare of versleten bewijs wordt hetzelfde nummer opgegeven als in het oude bewijs; verg. art. 3 lid 2 W.V.B.-B.B. Ook in dit geval is echter het nummerbewijs als een nieuw en niet als een duplicaatbewijs te beschouwen; verg. de toel. ad art. 10 lid 5 W.V.O.

Artikel 47. [11]

(1) Ten kantore van de autoriteit belast met de afgifte, worden registers of kaartsysteemen aangelegd en bijgehouden van afgegeven en vervallen nummer- en proefritbewijzen volgens modellen door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur vast te stellen.

(2) Inlichtingen uit de registers van nummer- en proefritbewijzen worden aan anderen dan ambtelijke autoriteiten verstrekt tegen een vergoeding van ƒ 0.50 per nummer. Deze ontvangsten worden gestort in 's Lands Kas.

(3) Door den houder van proefritbewijzen wordt een register aangelegd en bijgehouden, waarin wordt aangeteekend voor welk motorrijtuig elk proefritnummer in gebruik is, een en ander overeenkomstig door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur te geven aanwijzingen en volgens door hem vast te stellen model. Dit register moet gedurende den werktijd van het bedrijf van den houder steeds ter inzage liggen voor degenen, die belast zijn met het opsporen van overtredingen van de bij of krachtens de Wegverkeersordonnantie gegeven voorschriften.

Toelichting. Ad lid 1. Zie de modellen VI—VIII en de art. 9—16 W.V.B.-B.B.

Ad lid 2. Deze bepaling is opgenomen om niet langer van de subjectieve meening van de betrokken autoriteit afhankelijk te doen zijn of in een bepaald geval inlichtingen al of niet zullen worden verstrekt; zij mogen nimmer worden geweigerd, zooals tevoren tot ongerief van het publiek nog al eens plaats had. Er bestaat geen enkele reden tot geheimhouding. Waar het hier evenwel een dienst betreft in het uitsluitend belang van het publiek werd een vergoeding redelijk geoordeeld.

Ad lid 3. Hier wordt aan den houder van proefritbewijzen eigenlijk een publieke functie toegekend, welke nauwgezet moet worden vervuld om haar doel te verwezenlijken.

„De houder van proefritbewijzen zal zelf in belangrijke mate hebben mede te werken om misbruik te voorkomen. Een contrôle op ongezette tijden naar

de richtige bijhouding van de registers door de opsporingsambtenaren is zeer gewenscht. Een waarborg is gelegen in de mogelijkheid om den betrokkene de bevoegdheid om van proefritbewijzen gebruik te maken te ontzeggen; verg. art. 96 lid 2 W.V.V.". N.v.T.

Zie verder model IX en de art. 17 en 18 W.V.B.-B.B.

Artikel 48. [11]

(1) Indien een motorrijtuig, voorzien van een proefritnummer, overgaat in handen van een houder, die niet gerechtigd is tot het gebruiken van proefritnummers, is deze verplicht onverwijld een aanvraag voor een nummerbewijs in te dienen en na verkregen opgave van nummer en letter(s) deze binnen 2 werkdagen na de afgifte van het nummerbewijs op het motorrijtuig aan te brengen of te doen aanbrengen.

(2) Indien voldaan is aan het voorschrift van lid (1) worden de ritten welke met het motorrijtuig worden gemaakt, nadat het in handen van den nieuwen houder is overgegaan tot het tijdstip, waarop ingevolge lid (1) het nieuwe nummer moet zijn aangebracht, beschouwd als ritten noodig voor het bedrijf van den vorigen houder.

(3) Van den overgang van een motorrijtuig als bedoeld in het eerste lid wordt door den houder van het proefritbewijs binnen 24 uren kennis gegeven aan de bevoegde autoriteit, belast met de afgifte van nummer- en proefritbewijzen.

(4) De nieuwe houder van het motorrijtuig is verplicht bij de uitreiking van een nummerbewijs het door hem tijdelijk gebruikte proefritbewijs in te leveren bij de in het vorige lid bedoelde autoriteit, die voor terugzending aan den houder van het bewijs zorg draagt. Indien een nummerbewijs wordt geweigerd is de tijdelijke houder van het proefritbewijs verplicht tot gelijke inlevering van dat bewijs binnen twee werkdagen na ontvangst van een desbetreffende kennisgeving.

Toelichting. Ad leden 1 en 3. „Door deze bepalingen wordt het informeele gebruik van zg. voorloopige nummerbewijzen, dat in een aantal gewesten werd gevolgd, uitdrukkelijk afgeschaft. De thans ingevoerde regeling bevat betere waarborgen tegen misbruik". N.v.T.

De vroeger nog al eens voorkomende „welwillendheid" van handelaren om kopers toe te staan nog eenigen tijd onder een demonstratienummer te blijven doorrijden, (waardoor belastingontduiking in de hand werd gewerkt), mag geacht worden door de nieuwe bepalingen te worden uitgesloten. De

kooper is verplicht, *onverwijld* (dat beteekent practisch binnen 24 uur) een nummerbewijs aan te vragen; door de opvallende kleur van de proefritnummerplaten en de bekendheid van de politie met plaatselijke handelaren zal overtreding van dit gebod spoedig worden geconstateerd. Bovendien bestaat daarop een dubbele contrôle en wel in de eerste plaats door het voorschrift van lid 3 en voorts door de verplichting van den houder van het proefritbewijs om van den overgang aanteekening in zijn register te houden; niet-naleving van de eene of de andere verplichting kan hem zijn bevoegdheid kosten om van proefritbewijzen gebruik te maken (art. 96 lid 2 W.V.V.).

Ad lid 2. „Deze bepaling was met het oog op art. 10 lid 4 W.V.O. noodig om de wettigheid van deze wijze van gebruik van een proefritbewijs buiten twijfel te stellen". N.v.T.

Ad lid 4. Deze bepaling dient tot waarborg voor den houder dat hij zijn tijdelijk afgestaan proefritbewijs terug krijgt. Tevoren kwam het meermalen voor, dat de demonstratienummers zoek raakten tot ongerief van den handelaar, terwijl de deur daardoor werd open gezet voor misbruik. De tijdelijke houder wordt tot zorgvuldigheid aangemaand, door dat niet-voldoening aan deze verplichting behalve met straf tevens wordt bedreigd met de mogelijkheid geen nummerbewijs te kunnen verkrijgen (art. 41 sub b W.V.V.).

Artikel 49. [10(6)]

Door of namens de autoriteit, bedoeld in artikel 10 lid (2) van de Wegverkeersordonnantie, binnen wiens ambtsgebied, de houder van een proefritbewijs zijn bedrijf gevestigd heeft, kan worden toegestaan, dat van het proefritbewijs gebruik wordt gemaakt voor ritten buiten het gebied, waarvoor het krachtens lid (6) van genoemd artikel geldig is. Voor elk geval of voor bepaalde te omschrijven telkens terugkeerende gevallen wordt daartoe een schriftelijke vergunning verleend.

Toelichting. „In het algemeen zal het in art. 10 lid 6 W.V.O. aangegeven geldigheidsgebied ruim voldoende zijn voor het doel, waarvoor van proefritbewijzen gebruik mag worden gemaakt. De hier bedoelde vergunning behoort dan ook als regel niet afgegeven te worden voor eigenlijke demonstratieritten; de gemaakte uitzondering is in het bijzonder in het leven geroepen om handelaren in staat te stellen een motorrijtuig te leveren of te toonen aan iemand, die woonachtig is buiten het gebied omschreven in art. 10 lid 6 W.V.O., alsmede om importeurs en anderen, die van proefritbewijzen gebruik mogen maken, de mogelijkheid te openen, motorrijtuigen langs den weg naar de plaats van bestemming te brengen". N.v. T.

Artikel 14.

Het bepaalde in de artikelen 10 tot en met 13 is niet van toepassing voor motorrijtuigen, die ingevolge de bepalingen van het inter-

nationale verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen, op 24 April 1926 te Parijs gesloten, tot het internationale verkeer op den gewonen weg zijn toegelaten.

Toelichting. Voor motorrijtuigen als in dit artikel bedoeld is derhalve geen Nederlandsch-Indisch nummerbewijs vereischt. Daarvoor treedt in de plaats het „internationaal bewijs voor motorrijtuigen", bedoeld in art. 4 van het verdrag, terwijl het kenteeken van art. 10 W.V.O. wordt vervangen door het „kenmerk", toegekend door het bevoegd gezag van het land, waar het motorrijtuig thuis behoort; art. 3, sub II, 1° van het verdrag.

Uiteraard zijn dergelijke motorrijtuigen wel gehouden de hier te lande geldende regels van het verkeer op te volgen; art. 8 van het verdrag.

Verg. voorts art. 26 W.V.O. alsmede het verdrag en de desbetreffende uitvoeringsvoorschriften.

Artikel 15.

Verboden is:

a. opzettelijk onjuiste of onvolledige opgave te doen in een aanvraag tot het verkrijgen van een nummer- of proefritbewijs;

b. op een motorrijtuig nummers of letters aan te brengen met het oogmerk, de herkenning van het ingevolge artikel 10 gevoerde kenteeken te bemoeilijken;

c. een motorrijtuig van een kenteeken te voorzien, dat niet krachtens het bepaalde in artikel 10 den eigenaar of houder is opgegeven, met het oogmerk dat kenteeken te doen doorgaan voor een kenteeken als in artikel 10 bedoeld;

d. een motorrijtuig te besturen of als eigenaar of houder daarvan te doen of te laten besturen, indien onderscheidenlijk de bestuurder, de eigenaar of houder redelijkerwijze kan vermoeden, dat op het motorrijtuig nummers of letters zijn aangebracht als bedoeld in dit lid onder b, of een verkeerd kenteeken is aangebracht als bedoeld onder c;

e. opzettelijk voor een motorrijtuig gebruik te maken van een nummerbewijs, voor een ander motorrijtuig uitgereikt, als ware het uitgereikt voor het motorrijtuig, waarvoor het gebruikt wordt;

f. opzettelijk gebruik te maken van een proefritbewijs anders dan voor het maken van ritten, noodig voor de uitoefening van het bedrijf van dengene te wiens name het is gesteld.

Toelichting. Dit artikel bevat de verbodsbepalingen, welke misbruik van en met nummer- en proefritbewijzen en kenteekens beoogen te bestrijden.

Omtrent het onbevoegdelijk wijzigen van gegevens voorkomende op een rijbewijs, merkte de directeur van Justitie het volgende op:

„Ten aanzien van art. 24 (thans 23) hebben de heeren Hamer en Van Helsdingen stilgestaan bij de vraag, of een afzonderlijke strafbaarstelling van vervalsching van rijbewijzen noodig zou zijn. Een afzonderlijke bepaling daarvoor is niet noodig, M. de V., omdat de strafbaarstelling van het wijzigen van gegevens op een rijbewijs, alsmede van het gebruik maken van een aldus gewijzigd rijbewijs reeds valt onder het bereik der art. 263 en 264 W.v.S., valschheid in geschrifte. Er is in dit verband een hooger genummerd artikel van het W.v.S. (269) ter sprake gekomen, doch dat artikel is hier niet van toepassing, wèl het zooeven genoemde, dat o.a. strafbaar stelt het vervalschen van stukken, die bestemd zijn om tot bewijs te strekken en dat is juist de eigenaardige functie van een rij- en nummerbewijs".

Het hier opgemerkte geldt evenzeer voor nummer- en proefritbewijzen als voor rijbewijzen. Al deze bescheiden moeten worden aangemerkt als authentieke akten, als voldoende aan de omschrijving, welke art. 1868 B.W. van dat begrip geeft, zoodat dus art. 264 W.v.S. toepasselijk is.

Het rijden met een motorrijtuig zonder dat daarvoor een geldig nummerbewijs is uitgereikt en zonder kenteeken is verboden in de art. 6 sub b en 9 lid 1 W.V.O.

Sub a. Een administratieve sanctie geeft art. 41 sub a W.V.V.

Sub b. Bedoeld is het aanbrengen van nummers of letters — hetzij op nummerplaten, hetzij op andere wijze — welke niet tot het geldige kenteeken behooren. Er zijn gevallen bekend, dat tusschen de letters en nummers van het opgegeven kenteeken losse letters en nummers waren gehangen.

Sub c. Dit geval betreft het voeren van een valsch kenteeken.

Sub d. Omtrent de beteekenis van de uitdrukking „doen of laten besturen" verg. de toel. op art. 2 sub d W.V.V. en Jur. ad art. 9 W.V.O.

Sub e. De constateering van dit strafbare feit is door de in het nummerbewijs gegeven omschrijving van het motorrijtuig hoogst eenvoudig gemaakt.

Sub f. Verg. de toel. op art. 10 lid 4 W.V.O. Dit delict kan ook worden begaan door een ander dan dengene, te wiens name het proefritbewijs is gesteld; overtreding van deze verbodsbepaling heeft o.m. plaats bij niet-voldoening aan de verplichting van art. 48 lid 1 W.V.V., indien althans de opzet kan worden bewezen; de sanctie op laatstaangehaalde bepaling is niet overbodig, omdat het culpose delict er door getroffen wordt.

Nummering van andere rij- en voertuigen.

Artikel 16.

(1) Bij verordening van openbare gemeenschappen, of waar deze niet bestaan bij gewestelijke reglementen of keuren van Politie worden voorschriften gegeven, waarin ten aanzien van rij- en voertuigen, andere dan motorrijtuigen de nummering verplichtend

Model I.



Model II.



Model III.



Model IV.



Model V.



Model VI

fig. a

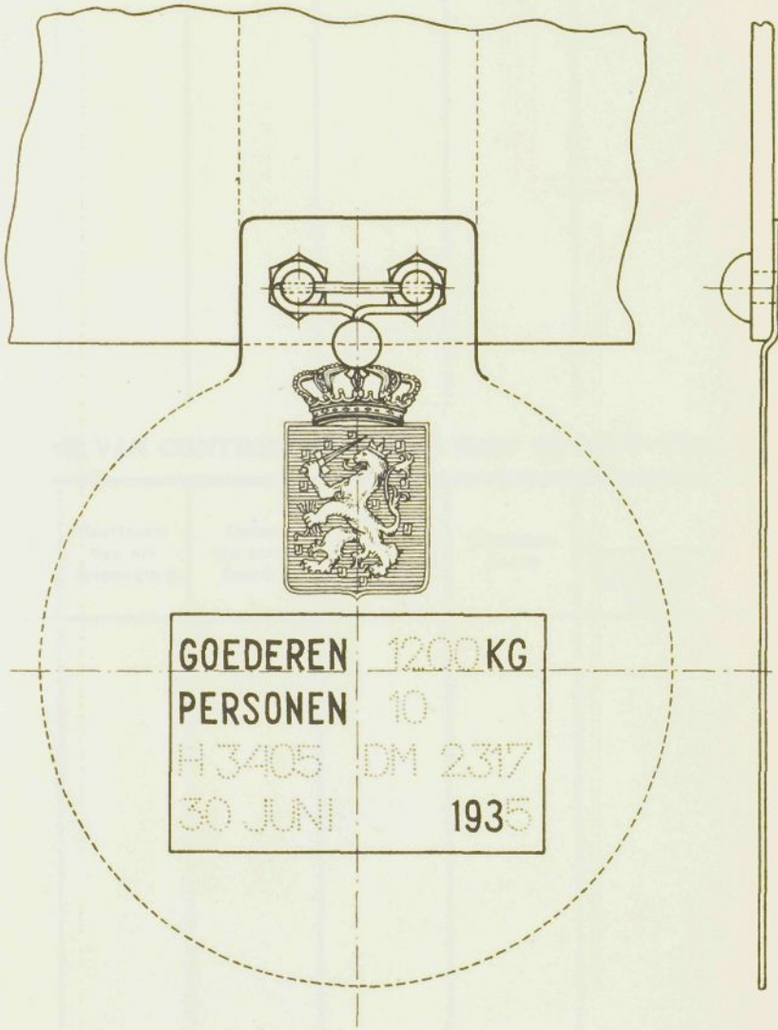


fig. b

fig. c.



wordt voorgeschreven. Van deze verplichte nummering zijn vrijgesteld rijwielen en andere bij regeeringsverordening aan te wijzen rij- en voertuigen.

(2) Deze voorschriften zullen zooveel mogelijk overeenstemmen met die betreffende de nummering van motorrijtuigen, bij of krachtens deze ordonnantie vastgesteld.

(3) Door den Gouverneur-Generaal kan het voorschrift van lid (1) voor gebieden, waar het verkeer met rij- en voertuigen van geringen omvang is, voor bepaalden tijd buiten werking worden gesteld.

Toelichting. Ad lid 1. In het aan den Volksraad ingediend ontwerp ving deze bepaling aan met de woorden :

„Bij verordening van bij *regeeringsverordening aan te wijzen* openbare gemeenschappen enz.". De gecursiveerde woorden zijn daarin geschrapt om dezelfde reden als een overeenkomstige wijziging in art. 7 lid 1 W.V.O. is aangebracht; zie aldaar. Dientengevolge is, in verband met het bepaalde in art. 1 lid 1, sub 10 j° lid 4 W.V.O., daarmede in de ordonnantie vastgelegd, welke openbare gemeenschappen ten deze verordenende bevoegdheid kunnen uitoefenen.

Voor zoover rij- en voertuigen niet ingevolge deze bepaling en die van art. 50 W.V.V. zijn uitgezonderd, zijn de openbare gemeenschappen verplicht nummering in te voeren, behoudens het bepaalde in lid 3.

Ad lid 2. „Hoewel eenvormigheid in de nummering van andere dan motorrijtuigen niet bepaald noodzakelijk is, wordt een zekere uniformiteit in dezen gewenscht geacht". M.v.T.

Het spreekt evenwel van zelf, dat de desbetreffende regelingen niet even gedetailleerd behoeven te zijn als die voor motorrijtuigen en dat volstaan kan worden met de hoofdbeginselen daarvan te volgen.

Ad lid 3. In den Volksraad sprak de heer Van Mook de vrees uit, dat de regeering voor de Indische samenleving te ver zou gaan door nummering voor alle niet uitgezonderde rij- en voertuigen verplicht te stellen. Hij merkte dienaangaande verder op:

„Ik vraag mij af, of de Regeering zich hierbij rekenschap heeft gegeven van de zeer uiteenloopende toestanden, die in dit opzicht in den archipel ongetwijfeld bestaan. Ik kan mij voorstellen, dat men een dergelijke regeling voor Java aannemelijk acht en dat daar reeds allerlei nummerregelingen bestaan, maar zouden zij ook moeten gelden voor de Mentawei-eilanden en dergelijke afgelegen gebieden, dan lijkt het mij toch beter, zulk een regeling facultatief te stellen in de vrij zekere verwachting, dat in die streken, waar inderdaad aan nummering van bedoelde voertuigen uit een politioneel oogpunt behoefte bestaat, een dergelijke regeling ook wel tot stand zal komen. Ik heb in het algemeen natuurlijk het oog op streken, die buiten de locale rechtsgemeenschappen vallen, dus op minder ontwikkelde streken; de Regeering houdt het altijd dan nog in de hand, voor streken, waar ten onrechte een

verd

Nummer van het nummerbewijs
Letter(s) van het nummerbewijs
Soortnaam
Fabrieksmerk
Jaar van constructie
Type
Fabrieksnummer onderstel of frame
Fabrieksnummer motor
Maximum gewicht te vervoeren goederen
Maximum aantal te vervoeren personen
Totaal eigen gewicht
Asafstanden
Grootste asbelasting
Wegenklasse
Grootste: Lengte, Breedte, Hoogte
Naam van den houder van het nummerbewijs — Adres

Verdere gegevens omtrent het motorrijtuig

Tabel I
Modellen van gevaarsbakens

1 Wegkruising

2 Spoorwegovergang met sluitboomen

3 Spoorwegovergang zonder sluitboomen

4 Verhooging of verlaging dwars over den weg

5 Bocht

6 Stijging

7 Daling

8 Andere gevaren dan met de overige gevaarsbakens aangeduid

8a



9 Vele bochten

9a OVER 8 km Vele bochten

10 Vele stijgingen

11 Vele dalingen

12 Bochten en stijgingen

13 Bochten en dalingen

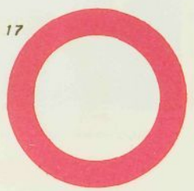
14 Vele stijgingen en dalingen

15 Verplichting tot het geven van voorrang

16 Plaats voor het aanbrengen van initialen

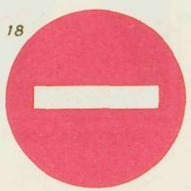
Tabel II
Modellen van verbods-en gebodsbakens

17



Verboden voor alle rij-en voertuigen

18



Verboden richting of verboden inrij

19



Verboden voor automobielen

20



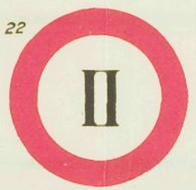
Verboden voor motorrijwielen

21



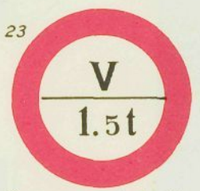
Verboden voor alle motorrijtuigen

22



Wegenklasse

23



Maximum asbelasting (alleen voor klasse V)

24



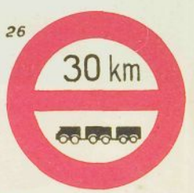
Maximum Snelheid

25



Maximum snelheid voor vrachtauto's en autobussen

26



Maximum snelheid voor motorrijtuigen met meer dan één aanhangwagen

27



Maximum snelheid voor rij-en voertuigen, die niet voorzien zijn van luchtbanden

28



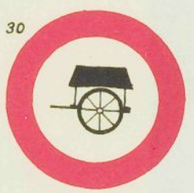
Verboden standplaats voor openbare rij-en voertuigen

29



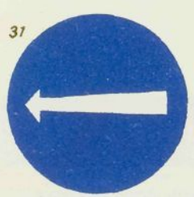
Verboden te parkeeren

30



Verboden voor vrachtwagens

31



Verplichte richting

32



Bestemd voor voetgangers

33



Bestemd voor wielrijders

34



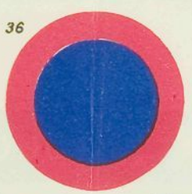
Bestemd voor ruiters

35



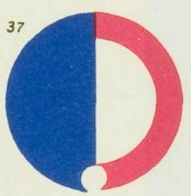
Bestemd voor vrachtwagens

36



Aangewezen standplaats openbare rij-en voertuigen

37



Plaats voor het aanbrengen van initialen

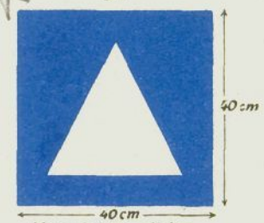
Tabel III
aanwijzingsbakens

38



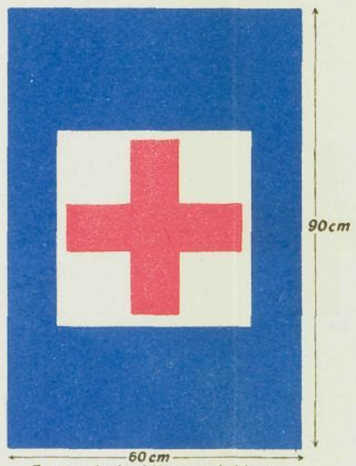
Parkeerplaats

39



Voorzichtig rijden

40



Eerste hulp bij ongelukken

41



Plaatsnaam

42



Wegwijzers



Wegwijzers, welke hoofdverkeerswegen in de lengterichting van een eiland aanwijzen



Wegwijzers, welke hoofdverkeerswegen in de breedterichting van een eiland aanwijzen

43



Wegwijzers ter aanduiding van een richting langs wegen, welke als regel niet geschikt zijn voor motorverkeer

44



Pijl ter aanduiding richting voor eerste hulp bij ongelukken



Wegwijzers, welke verwijzen naar niet per auto bereikbare bezienswaardigheden

dergelijke regeling achterwege zou blijven, aan het hoofd van gewestelijk bestuur in dit opzicht een aanwijzing te geven".

Tegemoet komende aan de wenschen van den heer Van Mook nam de regeering dit artikellid op.

Nummering van andere rij- en voertuigen.

Artikel 50. [16(1)]

Onverminderd het bepaalde in artikel 16 van de Wegverkeersordonnantie zal een nummering als in dat artikel bedoeld niet worden geeischt voor brancards, voor rij- of voertuigen waarvan de grootste breedte met inbegrip van de belading niet meer bedraagt dan één meter en voor bijzondere rij- of voertuigen, voor militaire doeleinden bestemd, die door hun aard of vorm gemakkelijk als zoodanig herkenbaar zijn.

Toelichting. „Onder rij- en voertuigen, waarvan de grootste breedte niet meer bedraagt dan één meter vallen de tallooze soorten kleine handkarren, welke hier te lande in gebruik zijn en voorts kinderwagens". N. v. T.

Bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen.

Artikel 17.

(1) De bestuurder van een motorrijtuig moet voldoen aan de eischen ten aanzien van leeftijd, lichamelijke en geestelijke geschiktheid, kennis der verkeersregelen en bekwaamheid in het besturen, bij of krachtens regeeringsverordening vast te stellen.

(2) Ten aanzien van de eischen in het eerste lid bedoeld worden de motorrijtuigen onderscheiden in 3 groepen :

A. Motorrijtuigen, geen motorrijwiel zijnde, bestemd voor het vervoer van niet meer dan 7 personen, den bestuurder inbegrepen;

B. Motorrijtuigen, niet behoorende tot groep A en geen motorrijwiel zijnde;

C. Motorrijwielen.

Toelichting. Ad lid 1. „Alleen ten aanzien van motorrijtuigen wordt het noodig geacht de bevoegdheid tot besturen bij ordonnantie aan regels te binden en met name daarvoor eischen te stellen betreffende leeftijd, geschiktheid en bekwaamheid in het besturen van dengene, die als bestuurder op den weg optreedt". M.v.T., alg. gedeelte onder 6.

Een stelsel dat aan het inzicht van betrokkenen overlaat te beoordeelen of zij in alle opzichten in staat zijn tot het besturen van motorrijtuigen — waarbij dus geen enkele vergunning is vereischt en aan de zucht tot zelfbehoud wordt overgelaten onbekwamen van het bestuur verwijderd te houden — zou in het algemeen en in een Oostersche samenleving in het bijzonder aan ernstige bedenkingen onderhevig zijn.

Hetzelfde geldt, zij het in mindere mate voor het door de Nederlandsche regeering in 1925 voorgestane denkbeeld om de uitreiking van rijbewijzen slechts afhankelijk te stellen van het bereikt hebben van een zekeren leeftijd en van de overlegging van een geneeskundige verklaring zonder eenig onderzoek naar de rijvaardigheid; het denkbeeld ontmoette in de Tweede Kamer ernstigen tegenstand en werd door de aanneming van een amendement ter zijde gesteld; ook in Nederland moet ingevolge art. 15 lid 1, 4°, sub c M.R.W. een rijvaardigheidsproef worden afgelegd.

In de W.V.O. is aansluiting gezocht bij het bestaande stelsel (art. 6 sub 3° en 10 M.R.), waarin echter een belangrijke verbetering is aangebracht. Naast de eischen, dat een zekeren minimum leeftijd moet zijn bereikt en dat van de bekwaamheid in het besturen bij een examen moet zijn gebleken, is thans ook de lichamelijke en geestelijke geschiktheid een factor, welke bij de uitreiking en de ongeldigverklaring (art. 21 W.V.O.) van een rijbewijs een rol speelt. Zie verder de art. 51-53 W.V.V.

Ad lid 2. „Naar het internationale voorbeeld worden drie soorten rijbewijzen ingevoerd, A. voor gewone personenauto's, B. voor autobussen- en vrachtauto's, C. voor motorrijwielen". M.v.T., alg. gedeelte onder 6. Verg. art. 7 van het verdrag van Parijs van 1926.

Het M.R. kende slechts twee soorten van rijbewijzen en wel voor motorrijtuigen in het algemeen en voor motorrijwielen. Hetzelfde stelsel volgt ook art. 9 lid 3 M.R.W., behoudens dat er twee soorten van rijbewijzen worden uitgegeven voor motorrijwielen. Dit stelsel is in de W.V.O. terecht gewijzigd; hij, die een gewone personenauto kan besturen, is daarom nog niet in staat met een vrachtauto of autobus dan wel met een motorrijwiel te manoeuvreeren.

Het rijbewijs B is vereischt voor vrachtauto's en autobussen; zie de toel. ad art. 56 W.V.O. Zie voor de vraag als hoedanig een driewielig motorrijtuig van het soort atax, e.d. moet worden aangemerkt de toel. op art. 1 W.V.V. bij „Niet gedefinieerde begrippen" sub b; voor het besturen van een dergelijk driewielig motorrijtuig is het rijbewijs A vereischt; verg. verder de toel. op art. 53 W.V.V.

Uitzonderingen. De art. 17-25 W.V.O. zijn niet van toepassing op de bestuurders van wegwalsen; art. 98 lid 4 W.V.V.

Bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen.

Artikel 51. [17(1)]

(1) Een rijbewijs, bestemd voor motorrijtuigen, behoorende tot de groepen A, B en C als bedoeld in artikel 17 lid (2) van de Weg-

verkeersordonnantie, wordt niet uitgereikt, indien niet met genoegzame zekerheid is komen vast te staan, dat de aanvrager heeft bereikt den leeftijd van
18 jaar voor groep A;
21 jaar voor groep B;
16 jaar voor groep C.

(2) Indien bijzondere omstandigheden daartoe — naar het oordeel van de in artikel 18 lid (2) van de Wegverkeersordonnantie aangewezen autoriteit — aanleiding geven, kan in afwijking van het bepaalde in lid (1) een rijbewijs worden uitgereikt aan iemand, die den vereischten leeftijd nog niet heeft bereikt.

Toelichting. Ad lid 1. „In art. 10 lid 1 ten 2e M.R. is de leeftijdsgrens voor het besturen van motorrijwielen (groep C) op 15 jaar gesteld. In art. 15 M.R.W. geldt daarvoor, evenals voor het besturen van andere motorrijtuigen 18 jaar, met uitzondering van motorrijwielen met geringe max. snelheid, waarvoor de leeftijd van 16 jaar is aangenomen. In verband daarmede heeft de C.v.M. voorgesteld hier te lande de grens voor alle motorrijwielen op 16 jaar te stellen, (art. 33 ontwerp wegverkeersreglement). Dit voorstel is hier gevolgd.

De leeftijdsgrens voor het besturen van gewone auto's (groep A) is onveranderd op 18 jaar gesteld.

De leeftijdsgrens van 21 jaar voor het besturen van vrachtauto's en autobussen (groep C) stemt overeen met die welke krachtens de W.O.V. voor de bestuurders van autobussen is vastgesteld en die hiertelande o.a. voorkomt in de Motorbusverordening van de Provincie West-Java". N.v.T.

Om genoegzame zekerheid omtrent den leeftijd te verkrijgen kan de overlegging van een uittreksel uit de geboorteregisters worden geeischt, indien de aanvrager behoort tot een bevolkingsgroep, waaromtrent registers van den burgerlijken stand worden aangehouden.

Ad lid 2. Deze bepaling is opgenomen uit overweging, dat indien men de mogelijkheid opent voor Inlanders van achttienjarigen leeftijd om auto's te besturen, er geen bezwaar tegen bestaat om in sommige gevallen aan Europeesche jongens van 16 of 17 jaren, die flink en rustig zijn, eveneens toe te staan auto's te besturen; dit kan gewenscht zijn, indien zij in plaats van een chauffeur dienst doen in de zaak van hun ouders dan wel in een autohandel in opleiding zijn; een en ander slechts als hooge uitzondering; in geen geval ware van deze bepaling gebruik te maken om eenig rijbewijs te verleenen aan een persoon, die den 16-jarigen leeftijd nog niet heeft bereikt.

Artikel 52. [17(1)]

(1) Een rijbewijs wordt niet afgegeven, indien de aanvrager niet de lichamelijke of geestelijke geschiktheid heeft voor het be-

sturen van een motorrijtuig van de groep, als in de aanvraag aangegeven.

(2) Indien de ambtenaar, die aangewezen is om de aanvraag te beoordeelen, dit ter verkrijging van de noodige zekerheid omtrent de in het eerste lid bedoelde geschiktheid noodig acht, kan hij eischen, dat de aanvrager zich onderwerpt aan een onderzoek door een daarvoor aangewezen geneeskundige van den Dienst der Volksgezondheid.

(3) Indien het geneeskundige onderzoek in lid (2) bedoeld er toe leidt, dat den aanvrager geen rijbewijs wordt uitgereikt, kan overeenkomstig de aanwijzing van den met het onderzoek belasten geneeskundige tevens een termijn worden opgegeven, waarbinnen een nieuwe aanvraag niet in behandeling zal worden genomen. Deze termijn zal niet langer zijn dan 6 maanden.

Toelichting. Wil men eenigen waarborg hebben omtrent den ernst van het gehouden onderzoek dan zal dit door een arts in overheidsdienst moeten worden verricht; in Nederland wordt genoegen genomen met de verklaring van elken arts (art. 9 lid 1 sub 4a M.R.W.); de practijk schijnt niet bevredigend te zijn.

„Overwogen is om voor de lichamelijke geschiktheid van bestuurders van openbare motorrijtuigen zwaardere eischen te stellen. Zooals bij de mondelinge behandeling in den Volksraad werd medegedeeld (Zittingsjaar 1932/'33 71e vergadering, stenogram bl. 2668/2669) is bij overleg met den D.V.G. echter gebleken, dat ook een volledige medische keuring, indien niet periodiek en dan na vrij korte perioden herhaald, van geen practisch nut zou zijn. De bedoeling is daarom voorloopig slechts, dat men kennelijk ongeschikten zal trachten uit te sluiten. De D.V.G. onderzoekt de mogelijkheid terzake eenige aanwijzingen op te stellen voor de ambtenaren, die de aanvragen voor rijbewijzen behandelen". N.v.T.

Het is den D.V.G. echter volstrekt onmogelijk om alle chauffeurs van openbare motorrijtuigen medisch te onderzoeken; van een geneeskundig onderzoek van alle personen, die om een rijbewijs verzoeken kan uiteraard heelemaal geen sprake zijn. De adviezen van den Hoofdinspecteur van den D.V.G. zijn verwerkt in de art. 20-24 W.V.B.-B.B.

Indien de ambtenaar, die met het onderzoek is belast, de zekerheid heeft gekregen, dat de aanvrager lichamelijk ongeschikt is, hetgeen uiteraard in een aantal gevallen op het eerste gezicht is waar te nemen, dan zal hij nochtans de aanvrage niet mogen afwijzen zonder dat medische keurig heeft plaats gehad. In vele gevallen echter zal de aanvrager als hem aan het verstand wordt gebracht, dat de kans op goedkeuring buitengesloten is, wel eigener beweging zijn aanvrage intrekken.

Weigert de aanvrager zich aan het geeischte geneeskundige onderzoek te onderwerpen, dan wordt hem uiteraard een rijbewijs niet uitgereikt.

Artikel 53. [17(1)]

(1) Indien de aanvrager voldoet aan de voorschriften inzake leeftijd en lichamelijke en geestelijke geschiktheid, wordt hij onderworpen aan een onderzoek naar zijn kennis der verkeersregelen en zijn bekwaamheid in het besturen.

(2) Het onderzoek naar de kennis der verkeersregelen omvat voor de rijbewijzen van alle groepen de kennis van de verkeersvoorschriften, opgenomen in de artikelen 2, 5, 6, 8, 10, 24, 25, 48, 51 en 52 der Wegverkeersordonnantie, in de artikelen 2 tot en met 5, 9, 10 en 12 tot en met 20 van deze verordening en in verordeningen van de lagere wetgevers, welke geldig zijn binnen het ambtsgebied — als bedoeld in artikel 18 lid (1) van de Wegverkeersordonnantie — waar het onderzoek wordt gehouden en voor de rijbewijzen van groep B bovendien de kennis van de voorschriften opgenomen in de artikelen 21 tot en met 25, 27, 28 en 87 van deze verordening en de voorschriften betreffende vrachtauto's en autobussen voorkomende in de bovenbedoelde verordeningen van lagere wetgevers.

(3) Het onderzoek naar de bekwaamheid in het besturen omvat de noodige rijproeven onder verschillende verkeersomstandigheden met passende snelheid, alsmede de bekwaamheid in het bedienen der verschillende mechanismen.

(4) Door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur worden nadere voorschriften gegeven betreffende het in het derde lid bedoelde onderzoek voor elk der groepen A, B en C van motorrijtuigen.

(5) Het onderzoek, bedoeld in lid (1) kan worden beperkt of nagelaten, indien den ambtenaar, die aangewezen is om de aanvraag te beoordeelen, bekend is of op andere wijze is gebleken, dat de aanvrager de vereischte kennis van de verkeersvoorschriften en de vereischte bekwaamheid in het besturen bezit.

(6) Indien het resultaat van het onderzoek niet bevredigend is, kan binnen 14 dagen een herhaald onderzoek plaats hebben. Indien ook dit er toe leidt, dat den aanvrager geen rijbewijs wordt uitgereikt, kan hem een termijn worden opgegeven, waarbinnen een nieuwe aanvraag niet in behandeling zal worden genomen. Deze termijn zal niet langer zijn dan 2 maanden.

Toelichting. Ad lid 1. Het oude op art. 10 M.R. berustende stelsel van rijvaardigheidsexamens is evenals in Nederland (art. 15 lid 1 sub 4c M.R.W. en 79-87 M.R.R.) gehandhaafd.

Ad leden 2-4. Waren tevoren de exameneischen slechts aangegeven in een rondschrijven van den directeur van B.B., thans zijn de hoofdregels opgenomen in de W.V.V.; voor de nadere door dien departementschef vastgestelde voorschriften, verg. de art. 25-28 W.V.B.-B.B.

Overwogen is als exameneisch bovendien te stellen eenige kennis van de beteekenis en de werking der mechanismen van den motor; dit denkbeeld is verworpen, omdat vast staat, dat men een goed bestuurder kan zijn zonder deze technische kennis, hetgeen uiteraard niet wil zeggen, dat de bestuurder geen ernstigen last kan ondervinden van deze leemte; dit komt echter voor zijn eigen rekening; het verkeer wordt daardoor niet geschaad.

Naar aanleiding van een door den heer Hamer in den Volksraad gestelde vraag, op welke wijze het rijvaardigheidsexamen voor het besturen van demmo's en dergelijke driewielige motorrijtuigen moet worden afgenomen, antwoordde de directeur van G.B.: „Ten aanzien van de af te nemen examens, zal de oplossing in dezen zin worden gezocht, dat bij rondschrijven van den directeur B.B. zal worden geinstrueerd, om geen examen voor het besturen van gewone personenautomobielen te laten afleggen in een demmo. De eenvoudigste weg is, dat de politie voor het examen voor diploma A zal vergen dit af te leggen in een voertuig, dat, wat zijn bewegings- en besturingsmechanisme betreft in hoofdzaak overeenkomt met een automobiel. Het is niet noodig hiervoor een aparte definitie in de ordonnantie op te nemen. Men kan het aan de rechtspraak en aan de politie overlaten om bezwaar te maken, wanneer iemand met een rijbewijs C een demmo [1]) bestuurt". Verg. voorts omtrent deze driewielige motorrijtuigen de toel. ad art. 1 W.V.V. bij „Niet-gedefinieerde begrippen" sub b.

Ad lid 5. „Van de bevoegdheid het onderzoek te beperken, zal vooral gebruik gemaakt kunnen worden bij de 5-jaarlijksche vernieuwing, alsmede indien iemand zijn rijbewijs verloren heeft. Het voorschrift zal ook toegepast worden, indien een militair bestuurder als bedoeld in art. 98 lid 5 een gewoon rijbewijs aanvraagt". N.v.T.

Daardoor wordt mogelijk gemaakt, dat ter gelegenheid van zoodanige vernieuwing aan degenen, die geregeld van hun rijbevoegdheid gebruik maken en als betrouwbare bestuurders bekend staan, zonder eenig onderzoek een nieuw rijbewijs wordt uitgereikt.

Bij rondschrijven van den directeur van B.B. zijn de betrokken autoriteiten uitgenoodigd om zooveel mogelijk van deze vrijheid ook gebruik te maken met betrekking tot hen, die een geldig Nederlandsch of internationaal rijbewijs kunnen vertoonen, met het oog op de in Nederland bestaande usance om personen, voorzien van een koloniaal rijbewijs, zonder onderzoek een rijbewijs uit te reiken; het beginsel van wederkeerigheid eischt, dat hier te lande een zelfde gedragslijn worde gevolgd; verg. de toel. ad art. 59 W.V.V.

---

[1]) De directeur van G.B. had hier kennelijk de Atax op het oog, waarvan het onderstel een driewielig motor*rijw'el* is; t.a.v. demmo's is geen twijfel mogelijk.

Ad lid 6. Er bestaat geen verplichting voor den ambtenaar om den afgewezene binnen 14 dagen opnieuw te examineeren; hij kan ook dadelijk een langeren termijn opgeven. Geschiedt dit dan moet de betrokkene om opnieuw te worden geëxamineerd een nieuwe aanvrage indienen; aangezien het aanvraagformulier aan zegelrecht onderworpen is, is het billijk tegenover het publiek als regel binnen 14 dagen een herhaald onderzoek toe te staan, tenzij van een zoodanige onkunde wordt blijk gegeven, dat het tekort in vaardigheid in dien korten termijn niet aanvulbaar geacht moet worden.

Artikel 18.

(1) Aan een ieder, wien niet de bevoegdheid tot het besturen van een motorrijtuig is ontzegd en die voldoet aan de in artikel 17 bedoelde eischen, wordt, ten bewijze daarvan op schriftelijke aanvraag een rijbewijs uitgereikt door de in het volgende lid aangewezen autoriteit, binnen wiens ambtsgebied de aanvrager woont, of — ingeval deze in het buitenland woont — tijdelijk verblijf houdt.

(2) De rijbewijzen worden uitgereikt, in het gebied waar de bestuurshervorming is ingevoerd door den resident en elders door het hoofd van gewestelijk bestuur.

(3) Het rijbewijs is in geheel Nederlandsch-Indië geldig voor één der in artikel 17 lid (2) genoemde in het rijbewijs te vermelden groepen van motorrijtuigen. Het rijbewijs uitgereikt voor groep B is tevens geldig voor groep A.

(4) Het rijbewijs heeft een geldigheidsduur van 5 jaren, ingaande op den dag uitreiking.

Toelichting. Ad lid 1. Deze bepaling komt in strekking overeen met die van art. 10 M.R. en van art. 15 M.R.W.

De schriftelijke aanvraag is onderworpen aan het algemeen zegelrecht van *f* 1.50; verg. verder art. 55 W.V.V.

Voor de ontzegging van de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen, verg. art. 48 W.V.O.

Personen, die hier te lande tijdelijk verblijf houden, zullen veelal van een internationaal rijbewijs zijn voorzien; de behoefte aan een Nederlandsch-Indisch rijbewijs kan achter ontstaan door expiratie van den geldigheidstermijn (een jaar) van een zoodanig bewijs.

Ad lid 2. Bij N.v.W. kreeg dit artikellid zijn tegenwoordige redactie, terwijl lid 3 van het ontwerp werd geschrapt. Deze wijziging werd toegelicht als volgt:

„Tegen de in de leden 2 en 3 van art. 19 (thans 18) geopende mogelijkheid om de bevoegdheid tot afgifte en registratie van de rijbewijzen aan andere dan aan autoriteiten van het Binnenlandsch Bestuur op te dragen zijn van politiezijde ernstige bezwaren met het oog op de praktijk naar voren gebracht.

Bestuur en politie behooren te allen tijde de beschikking te hebben over de registers van rijbewijzen, wil de opsporing van strafbare feiten (ook van andere dan die van de W.V.O.) niet te zeer worden belemmerd. Dit zou ertoe moeten leiden dat de openbare gemeenschappen een dubbel van het register ten behoeve van bestuur en politie zouden moeten aanleggen en bijhouden, hetgeen een niet geringe vermeerdering van uitgaven zou vorderen. Daarbij komt, dat van een noemenswaardige vermindering van de personeelsformaties bij de algemeene politie tengevolge van de overdracht van deze bevoegdheid geen sprake zou zijn, terwijl daar tegenover de openbare gemeenschappen veelal speciaal personeel zouden moeten aanstellen.

Aangezien voorts aan de uitoefening van meerbedoelde bevoegdheid voor de openbare gemeenschappen geen bepaald belang is verbonden, wordt het raadzaam geacht den bestaanden toestand te handhaven en derhalve de bevoegdheid tot uitreiking van rijbewijzen aan gezaghebbenden van het Binnenlandsch Bestuur voor te behouden".

Ad lid 3. Hoewel zulks niet met zooveel woorden was bepaald, was ook onder de werking van het M.R. een rijbewijs geldig voor geheel Nederlandsch-Indië. In Nederland daarentegen is het rijbewijs slechts geldig zoolang men bij voortduring woont in de provincie, waar het is afgegeven (art. 9 lid 1 sub 3° M.R.W.).

„Tot het verkrijgen van een rijbewijs voor vrachtauto's en autobussen (groep B) worden uiteraard hoogere eischen gesteld dan voor gewone personenauto's (groep A). Daarom heeft het geen zin van den houder van een rijbewijs voor groep B te eischen dat hij ook in het bezit is van een rijbewijs voor groep A. indien hij een gewone auto besturen wil. In het 4e (thans 3e) lid is het bewijs voor groep B derhalve ook geldig verklaard voor groep A.

Hetzelfde geldt niet ten aanzien van motorrijwielen. Het besturen daarvan vereischt immers niet zoozeer een mindere, doch een andere vaardigheid dan het besturen van een motorrijtuig op vier wielen". M.v.T.

Zie voorts de toel. op art. 24 lid 2 W.V.O.

Ad lid 4. „Het werd voorts noodig geacht, om naar het Nederlandsche voorbeeld de rijbewijzen niet langer voor het leven uit te reiken, doch den geldigheidsduur te beperken en wel tot 5 jaren. Een verlenging om de 2 jaren, zooals in Nederland voorgeschreven (art. 10 M.R.W.), zou een te groote last beteekenen zoowel voor de houders als voor de met de uitreiking belaste autoriteiten. De beperking van den geldigheidsduur is voornamelijk bedoeld als administratief contrôlemiddel op de houders. Er wordt tevens mee voorkomen, dat rijbewijzen, die niet meer door den oorspronkelijken houder worden gebezigd, voortdurend misbruikt worden door anderen, die wellicht niet bevoegd zijn.

De uitvoeringsvoorschriften (zie art. 53 lid 5 W.V.V.) zullen zoodanig worden vastgesteld, dat de normale bestuurder, die zijn rijbewijs nog regelmatig gebruikt, weinig overlast van de verlenging ondervindt, door het mogelijk te maken het nieuwe bewijs zonder volledig onderzoek uit te reiken". M. v. T.

Uitzonderingen. Zie art. 98 lid 5 W.V.V.

Artikel 19.

(1) Bij of krachtens regeeringsverordening worden nadere voorschriften gegeven betreffende het rijbewijs. Bepalingen omtrent kleur, vorm en inhoud, aanvraag en uitreiking van rijbewijs mogen daarbij niet ontbreken.

(2) Bij regeeringsverordening kan worden bepaald, dat voor de uitreiking van het rijbewijs een vergoeding kan worden gevorvorderd, een bij die verordening te bepalen bedrag niet te boven gaande.

Toelichting. Ad lid 1. Zie de art. 54-61 W.V.V.

Ad lid 2. In het G.V. werd de vraag gesteld ten bate van welke gemeenschap de hier bedoelde vergoeding wordt gevorderd.

„Aangezien — zooals uit de N.v.W. moge blijken — bij nader inzien de afgifte van rijbewijzen in handen van de politie-autoriteit is gelaten, verliest de gestelde vraag op deze plaats haar beteekenis. Met het oog op het overeenkomstige geval van art. 32 *(thans 31)*, waarin geen verandering is gebracht, merkt de Regeering op, dat indien voor het uitreiken van dergelijke bewijzen een orgaan van een openbare gemeenschap is aangewezen de vergoeding ten bate van die gemeenschap zal komen, is daarentegen een landsdienaar aangewezen dan komt de vergoeding ten bate van het Land". M.v.A.

Artikel 54. [19(1)]

(1) Het in artikel 53 bedoelde onderzoek kan door de autoriteit, belast met de uitreiking van rijbewijzen worden opgedragen aan daartoe bevoegde leden van het personeel van overheidsdiensten en bij ontstentenis van deze aan particulieren.

(2) Tot het onderzoek zijn slechts bevoegd zij, die in het bezit zijn van een rijbewijs voor de groep van motorrijtuigen, waarop de aanvraag betrekking heeft en die ervaren zijn in het besturen van zoodanige motorrijtuigen.

(3) Door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur worden voor zooveel noodig voorschriften vastgesteld inzake de aan particuliere onderzoekers te betalen vergoeding.

Toelichting. Ad leden 1 en 2. „Evenals bij andere examens zal ook hier de eisch gesteld moeten worden, dat de examinator niet alleen in het bezit is van de acte van bekwaamheid (rijbewijs A, B of C), waarvoor het examen wordt afgelegd, doch dat hij ook door meerdere ervaring in staat is een juiste maatstaf van beoordeeling aan te leggen.

Het ligt in de bedoeling slechts bij uitzondering het onderzoek op te dragen aan bezoldigde examinatoren". N.v.T.

Zie voorts art. 105 W.V.V.

Ad lid 3. Op het oogenblik zijn er practisch geen particuliere examinatoren hier te lande werkzaam, zoodat het voorshands niet noodig werd geacht algemeene voorschriften te geven. Indien particulieren als zoodanig worden aangesteld zal de eisch worden gesteld, dat aan den betrokkene een honorarium wordt toegekend, dat niet aan voortdurende veranderingen — verband houdende met het aantal afgenomen examens — onderhevig is.

Artikel 55. [19(1)]

(1) De in artikel 18 van de Wegverkeersordonnantie bedoelde aanvraag tot het verkrijgen van een rijbewijs moet in de Nederlandsche of Maleische taal zijn gesteld op een formulier, waarvan het model door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur wordt vastgesteld.

(2) De in het eerste lid bedoelde aanvraag moet vergezeld gaan van twee goedgelijkende portretten van den aanvrager en de volgende gegevens bevatten:

a. naam en voornamen, datum, jaar en plaats van geboorte, beroep, woonplaats of tijdelijke verblijfplaats van den aanvrager;
b. mededeeling, of de aanvrager reeds eerder een rijbewijs heeft aangevraagd, dan wel in het bezit is geweest van een geldig rijbewijs;
c. opgave voor welke groep van motorrijtuigen, als bedoeld in artikel 17 lid (2) der Wegverkeersordonnantie, een rijbewijs verlangd wordt.

(3) De autoriteit, belast met de uitreiking van rijbewijzen kan eischen, dat de opgaven, bedoeld in het tweede lid onder a, gestaafd worden door schriftelijke bewijsstukken, of betrouwbare getuigenissen.

Toelichting. Ad leden 1 en 2. Verg. model X W.V.B.-B.B. Het aanvraagformulier is onderworpen aan het algemeen zegelrecht van *f* 1.50.

Ad lid 3. Van personen behoorende tot een landaard van welken registers van den burgerlijken stand worden aangehouden, kan overlegging van een extract uit de geboorteregisters of van een paspoort worden geeischt.

Artikel 56. [19(1)]

(1) De aanvrager is verplicht op een door of namens de autoriteit, belast met de uitreiking van rijbewijzen, te bepalen plaats en uur te verschijnen, teneinde nadere inlichtingen te verstrekken omtrent de aanvraag, het bewijs te leveren als bedoeld in artikel 55 lid

(3) of zich te onderwerpen aan een onderzoek, als bedoeld in artikel 52 lid (2) of in artikel 53.

(2) Indien de aanvrager zonder geldige reden niet voldoet aan een oproeping om te verschijnen als in lid (1) bedoeld, wordt de aanvraag als ingetrokken beschouwd.

(3) Indien blijkt, dat een of meer van de gegevens, bedoeld in artikel 55 lid (2) niet overeenstemmen met de werkelijkheid, kan de uitreiking van een rijbewijs worden geweigerd.

Toelichting. Ad lid 1. De persoonlijke verschijning is, behalve voor het onderzoek naar de lichamelijke en geestelijke geschiktheid en naar de rijvaardigheid, ook van belang voor de identificatie van den aanvrager.

Ad leden 2 en 3. In beide gevallen zal de betrokkene, indien hij alsnog een rijbewijs wenscht te verwerven, een nieuwe, gezegelde aanvraag moeten indienen.

Artikel 57. [19(1)]

(1) In het rijbewijs worden vermeld:

a. de gegevens, bedoeld in artikel 55 lid (2) onder a en c;

b. de datum van uitreiking;

c. de datum van beeindiging van den geldigheidsduur.

(2) Het rijbewijs wordt voorzien van de handteekening van dengene, die met de afgifte belast is, terwijl een der in artikel 55 lid (2) bedoelde portretten daarop wordt bevestigd en wordt voorzien van een stempel van de autoriteit, die het rijbewijs afgeeft.

(3) Het rijbewijs wordt niet uitgereikt dan nadat het in tegenwoordigheid van den met de uitreiking belasten ambtenaar door den aanvrager is onderteekend en van zijn rechterduimafdruk is voorzien of, indien hij zijn handteekening niet kan stellen, alleen van zijn rechterduimafdruk is voorzien. Bij het ontbreken van den rechterduim wordt de afdruk van een anderen vinger op het rijbewijs gesteld, waarvan op dat bewijs wordt melding gemaakt.

(4) Het model der rijbewijzen wordt vastgesteld door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur. De kleur van de bewijzen voor motorrijtuigen behoorende tot groep A is groen, groep B rood en groep C blauw.

Toelichting. Ad leden 1 en 4. Zie de modellen XI — XIII W.V.B.-B.B. De vermelding van den datum van beeindiging van den geldigheidsduur zou gemist kunnen worden in verband met art. 18 lid 4 W.V.O., doch is als herinnering van den houder aan de periodieke vernieuwing niet ondienstig.

„De groene kleur van de rijbewijzen voor gewone personenauto's (groep A) stemt overeen met die van de tegenwoordige algemeen geldende rijbewijzen". N.v.T.

Het rijbewijs is onderworpen aan het algemeen zegelrecht van *f* 1.50.

Ad leden 2 en 3. „In tegenstelling tot de regeling voor de afgifte van het nummerbewijs is hier geeischt, dat de aanvrager in elk geval zijn handteekening plaatst in tegenwoordigheid van den met uitreiking belasten ambtenaar. Ook moet in elk geval een vingerafdruk worden gemaakt. Een en ander is noodig, omdat het gebruik van het rijbewijs meer dan dat van het nummerbewijs de persoon van den houder betreft". N.v.T.

Artikel 58. [19(1)]

(1) Ten kantore van de met de afgifte van rijbewijzen belaste autoriteit worden registers aangelegd en bijgehouden van de rijbewijzen afgegeven voor elk der groepen van motorrijtuigen A, B en C.

(2) In de registers wordt ook aanteekening gehouden van het ongeldig worden van rijbewijzen en van alle bijzonderheden, die noodig kunnen zijn ter identificatie van de houders.

(3) Door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur worden de modellen van de in lid (1) bedoelde registers en de wijze van bijhouden daarvan vastgesteld.

(4) Inlichtingen uit de registers van rijbewijzen worden aan anderen dan ambtelijke autoriteiten verstrekt tegen vergoeding van *f* 0.50 per rijbewijs. Deze ontvangsten worden gestort in 's Lands kas.

Toelichting. Ad leden 1 en 3. Zie model XIV W.V.B.-B.B.

Ad lid 4. Verg. de toel. op art. 47 lid 2 W.V.V. Het register van rijbewijshouders moet openbaar zijn om werkgevers in de gelegenheid te stellen inlichtingen omtrent sollicitanten naar de betrekking van chauffeur te kunnen inwinnen; indien de werkgevers van de hier geopende mogelijkheid geregeld gebruik maken, hetgeen in hun eigen belang is, wordt daarmede tevens bereikt, dat veelvuldig verkeersovertredingen plegende chauffeurs van den weg worden gehouden.

Artikel 60. [19(1)]

Indien de houder van een rijbewijs zijn woonplaats overbrengt naar een nieuwe plaats van vestiging die gelegen is in het ressort van een andere met de uitgifte van rijbewijzen belaste autoriteit dan die, binnen wiens ressort hij gevestigd was, is hij verplicht vóór zijn vertrek daarvan kennis te geven aan laatstbedoelde autoriteit;

tevens is hij verplicht binnen veertien dagen na aankomst op de nieuwe plaats van vestiging het aan hem uitgereikte rijbewijs te vertoonen aan de ter plaatse met de uitgifte van rijbewijzen belaste autoriteit.

Toelichting. De onder de werking van het M.R. bestaande toestand was in hooge mate onbevredigend; het registratiesysteem bracht mede dat het rijbewijs éénmaal hier of daar werd ingeschreven en de inschrijving ten eeuwigen dage werd gehandhaafd, ongeacht waar de houder zich bevond; vergelijking van het rijbewijs met het register werd daardoor in de meeste gevallen zoodanig bemoeilijkt, dat men dit, zeer ten nadeele van de contrôle, achterwege liet.

Weliswaar is het rijbewijs ingevolge art. 18 lid 3 W.V.O. voor geheel Nederlandsch-Indië geldig, in verband waarmede het niet noodig is om bij verhuizing naar een andere residentie of naar een ander gewest een nieuw rijbewijs aan te vragen, doch het is noodzakelijk dat de autoriteit van de plaats van vestiging van den rijbewijshouder de beschikking heeft over alle gegevens omtrent den houder ter identificatie bij verkeersdelicten, ter gelegenheid van de vijfjaarlijksche vernieuwing van de rijbewijzen en ter contrôle op de ten uitvoerlegging van tegen den houder uitgesproken strafvonnissen. Na ontvangst van een kennisgeving als in dit artikel bedoeld wordt de kaart uit het register van rijbewijshouders opgezonden naar de nieuwe plaats van vestiging (art. 31 W.V.B.-B.B.). Op het rijbewijs wordt van de inschrijving op laatstbedoelde plaats aanteekening gehouden.

De verplichting tot kennisgeving rust ook op dengene, die Nederlandsch-Indië verlaat. Van verhuizing binnen de plaats van vestiging behoeft echter geen mededeeling te worden gedaan; zoodanige kennisgeving is echter uiteraard zeer gewenscht; voorshands werd niet noodig geoordeeld te dien aanzien een door strafsanctie verzekerde verplichting op te leggen.

Artikel 61. [19(1)]

(1) Binnen twee weken nadat een rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren, moet het worden ingeleverd bij de met de afgifte van rijbewijzen belaste autoriteit, binnen wiens ressort de houder is gevestigd.

(2) Indien een rijbewijs versleten is, dan wel geheel of ten deele onleesbaar is geworden, is de houder verplicht een nieuw rijbewijs aan te vragen, dat hem wordt uitgereikt tegen inlevering van het oude.

Toelichting. Ad lid 1. Zie voor de gevallen, waarin een rijbewijs zijn geldigheid verliest, de art. 18 lid 4, 22 en 48 W.V.O.

Deze bepaling dient om te voorkomen, dat van het ongeldige rijbewijs door den houder of door een ander alsnog gebruik wordt gemaakt, hetgeen onder

de werking van het M.R. veelvuldig voorkwam. Misbruik van ongeldige rijbewijzen heeft ook in Nederland geleid tot de invoeging van het overeenkomstige art. 12 M.R.W.

Een ongeldig geworden rijbewijs krijgt zijn geldigheid nimmer terug, ook niet in het geval van artikel 22 sub a W.V.O. Indien de betrokkene, na expiratie van den termijn gedurende welken hem de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen was ontzegd, weder een motorrijtuig wenscht te besturen zal hij op de voorgeschreven wijze een aanvraag om een *nieuw* rijbewijs moeten indienen.

De aandacht zij erop gevestigd, dat inlevering van het rijbewijs niet behoeft te geschieden door dengene, die Nederlandsch-Indië verlaat; het wordt in dat geval nl. niet, zooals het nummerbewijs, na eenigen tijd ongeldig; deze verplichting is met opzet niet opgenomen om den betrokkene de verwerving van een Nederlandsch rijbewijs gemakkelijk te maken; verg. de toel. ad art. 53 lid 5 W.V.V.

De betrokkenen, die niet naar Indië terugkeeren, zullen verstandig doen na de uitreiking van het Nederlandsche rijbewijs het Indische onmiddellijk terug te zenden, aangezien na expiratie van den geldigheidsduur van laatstbedoeld bewijs inlevering op grond van deze bepaling moet geschieden en voldoening aan deze verplichting anders allicht zal worden verzuimd.

Ad lid 2. Deze bepaling is opgenomen om dezelfde redenen als die van art. 46 W.V.V.; zij is een nadere regeling voor een speciaal geval van het onderwerp, waaromtrent art. 20 W.V.O. een algemeen voorschrift geeft, en moet daarom overeenkomstig de strekking van die bepaling worden uitgelegd. Daaruit volgt, dat een aanvraagformulier moet worden ingediend want het geldt hier de uitreiking van een nieuw, niet van een duplicaat-rijbewijs.

Het is geoorloofd de uitreiking van een nieuw rijbewijs afhankelijk te stellen van den uitslag van een onderzoek als bedoeld in de art. 52 en 53 W.V.V.; het nieuwe rijbewijs behoeft niet voetstoots te worden verleend.

Waar in dit geval een nieuw rijbewijs wordt afgegeven, begint de geldigheidsduur te loopen vanaf den dag van uitreiking. Dit is in het belang van den houder, die daarvan echter misbruik zou kunnen maken door telkens kort vóór de expiratie van den geldigheidsduur een nieuw rijbewijs te verwerven; op deze wijze zou de betrokkene zich kunnen onttrekken aan het in vele gevallen wenschelijke, vijfjaarlijksche onderzoek naar zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid, en zijn rijvaardigheid; van de uitreiking van een nieuw rijbewijs op den voet van deze bepaling wordt echter aanteekening gehouden in het register van rijbewijshouders, zoodat het vermoeden van misbruik van deze bepaling gemakkelijke zal rijzen, in welk geval alle aanleiding bestaat om een onderzoek als bedoeld in de art. 52 en 53 W.V.V. in te stellen.

Het geval van verlies of onduidelijk worden van het portret valt onder de werking van de onderwerpelijke bepaling.

Artikel 20.

Geen rijbewijs bestemd voor een der groepen A, B of C, bedoeld in artikel 17 lid (2) wordt uitgereikt aan dengene, wien reeds een

rijbewijs voor dezelfde groep werd uitgereikt, tenzij tegen teruggave van dat bewijs, of tenzij aannemelijk worde gemaakt, dat teruggave onmogelijk is.

Toelichting. Verwezen wordt naar de toel. op art. 12 sub a W.V.O.; het t.a.p. opgemerkte geldt ook hier.

Het artikel luidt algemeen; het is toepasselijk zoowel bij de vijfjaarlijksche vernieuwing, als bij verlies en in het geval van art. 61 lid W.V.V.

Uit de omstandigheid, dat in het artikel van duplicaat-rijbewijzen niet wordt gesproken, leidde de heer Hamer in den Volksraad af, dat de bedoeling van den wetgever is geen duplicaat-rijbewijs te verleenen, terwijl de heer Van Helsdingen deze conclusie niet toelaatbaar achtte. De directeur van G.B. deelde naar aanleiding van dit meeningsverschil de bedoeling van de regeering mede:

„De Regeering kan zich geheel aansluiten bij den heer Van Helsdingen, waar hij constateert, dat waar de duplicaat-rijbewijzen niet genoemd zijn, het uitreiken daarvan nog geenszins uitgesloten is. Het is echter niet de bedoeling duplicaat-rijbewijzen zonder meer uit te geven. Degene, die zijn rijbewijs verliest, zal in den gewonen vorm opnieuw een rijbewijs moeten aanvragen. De betrokken ambtenaar kan dan beoordeelen of een nieuw examen noodig is".

„De heer Hamer merkte dienaangaande nog op: „Het is den heer Van Helsdingen waarschijnlijk niet voldoende bekend, hoe er gesjacherd wordt met rijbewijzen. Het gebeurt, dat chauffeurs driemaal per jaar komen om een rijbewijs. Al zijn deze niet altijd verkocht, ook van gevonden rijbewijzen wordt misbruik gemaakt. Hoe gemakkelijker men een duplicaat kan krijgen, hoe nonchalanter wordt er met de rijbewijzen omgesprongen en zulks werkt misbruiken in de hand. Bovendien geeft de niet-verstrekking van duplicaat-rijbewijzen, de gelegenheid de menschen nog eens aan den tand te voelen.

Vooral voor hen, die na het verkrijgen van hun rijbewijs zeer weinig gereden hebben en misschien juist daarom nonchalant met het rijbewijs zijn geweest en het verloren hebben, is zulks goed, daar zij gedwongen worden zich eerst weer te bekwamen, alvorens een nieuw rijbewijs te halen. Bovendien kan de politie in dergelijke gevallen, wanneer zij overtuigd is van de rijvaardigheid van den betreffenden persoon, een rijbewijs zonder examen afgeven. Het zijn echter meerendeels de zwakke broeders-zusters, die tegen een nieuw examen bezwaar maken. Uit het antwoord van de Regeering meen ik te hebben kunnen opmaken, dat zij mijn opvatting ten deze deelt".

Daarop antwoordde de regeering bij monde van den directeur van G.B.: „Omtrent de duplicaat-rijbewijzen is wel overeenstemming met den heer Hamer verkregen. Duplicaten zullen niet zonder meer worden verleend en wanneer er nieuwe rijbewijzen worden aangevraagd, zal de autoriteit met de uitreiking daarvan belast, kunnen beoordeelen, of hij een nieuw examen zal doen afnemen, ja dan neen".

Uit het vorenstaande blijkt, dat duplicaat-rijbewijzen niet worden uitgereikt en dat bij elke vervanging van een rijbewijs de daartoe strekkende aanvraag kan worden beoordeeld of het een nieuw rijbewijs gold.

Artikel 21.

Een geldig rijbewijs, staande ten name van iemand, die vermoed wordt ongeschikt te zijn tot het besturen van een motorrijtuig, als in dat rijbewijs vermeld, kan ongeldig worden verklaard op de wijze als nader bij regeeringsverordening zal worden bepaald.

Toelichting. Deze bevoegdheid kwam ook reeds in het M.R. voor (art. 28 lid 5). In Nederland is in 1925 een overeenkomstige regeling tot stand gekomen (art. 16 M.R.W.).

Het artikel heeft het oog op bestuurders, die nadat hun een rijbewijs is uitgereikt, blijken lichamelijk of geestelijk ongeschikt, onbekwaam dan wel onbevoegd tot het besturen van een motorrijtuig te zijn.

Artikel 59. [21]

(1) Indien vermoed wordt, dat de houder van een geldig rijbewijs niet voldoet aan de eischen, bedoeld in de artikelen 51, 52 en 53, kan hij door de autoriteit, belast met de afgifte van rijbewijzen, worden opgeroepen om op een daarbij te bepalen plaats en uur te verschijnen, teneinde de noodige inlichtingen te verstrekken en zich te onderwerpen aan een onderzoek als bedoeld in artikel 52 lid (2) of in artikel 53.

(2) Indien uit de verstrekte inlichtingen of de gehouden onderzoekingen blijkt, dat de betrokkene niet voldoet aan de in de artikelen 51, 52 en 53 bedoelde eischen, of indien hij zonder geldige reden niet heeft voldaan aan de in het eerste lid bedoelde oproeping, wordt zijn rijbewijs ongeldig verklaard.

(3) Indien tot ongeldig-verklaring van het rijbewijs wordt besloten, vindt het bepaalde bij artikel 52 lid (3) of artikel 53 lid (6) overeenkomstige toepassing.

Toelichting. Het ongeldig verklaarde rijbewijs moet worden ingeleverd (art. 61 W.V.V.).

Artikel 22.

Een rijbewijs verliest zijn geldigheid:

a. indien dengene, te wiens name het is gesteld, de bevoegdheid tot het besturen van een motorrijtuig is ontzegd;

b. indien dengene, te wiens name het is gesteld, een nieuw rijbewijs is uitgereikt, bestemd voor dezelfde groep van motorrijtuigen.

Toelichting. Sub a. Onder de werking van het M.R. kon — ook indien aan den betrokkene de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen was ontzegd — het rijbewijs hem niet ontnomen worden; om deze ontzegging niet geheel tot een effectloozen maatregel te maken werd daarvan aanteekening op het rijbewijs gehouden, indien de betrokkene zulks althans niet reeds onmogelijk had gemaakt door het bewijs te verbergen. Ook op andere wijze was er nog gelegenheid tot misbruik.

Bij een goede toepassing van dit artikel en van art. 61 lid 1 W.V.V. kan aan dergelijke misbruiken een einde worden gemaakt; dadelijk nadat de rechter de ontzegging heeft uitgesproken kan het rijbewijs aan den betrokkene worden ontnomen, indien zulks althans niet reeds eerder is geschied overeenkomstig art. 53 W.V.O. Van de in laatstbedoeld artikel gegeven bevoegdheid ware in alle gevallen, dat een delict is begaan op grond waarvan de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen kan worden ontzegd, gebruik te maken om te voorkomen dat de betrokkene het rijbewijs in de periode tusschen het plegen van het delict en de berechting zoek maakt.

Artikel 23.

Verboden is:

a. opzettelijk onjuiste of onvolledige opgaven te doen in een aanvraag tot het verkrijgen van een rijbewijs;

b. opzettelijk als bestuurder gebruik te maken van een rijbewijs, dat ten name van een ander is gesteld;

c. als bestuurder van een motorrijtuig op den weg op te treden zonder in het bezit te zijn van een daarvoor geldig rijbewijs.

Toelichting. Omtrent het wijzigen van in het rijbewijs vermelde gegevens, wordt verwezen naar de toelichting ad art. 15 W.V.O.

Sub a. De uitreiking van een rijbewijs zal in dit geval worden geweigerd (art. 56 lid 3 W.V.V.).

Sub. b. Dit is een veelvuldig voorkomend misbruik, meestal gepaard gaande met verwisseling van het portret.

Sub c. „Het bepaalde onder c bedoelt strafbaar te stellen dengene, die in het geheel geen rijbewijs heeft. Dit is dus een veel ernstiger overtreding dan die, vallende onder art. 6 sub a, waarbij o.m. strafbaar wordt gesteld, dat de bestuurder het rijbewijs niet bij zich heeft". M.v.T.

Zie voorts de toel. ad art. 24 W.V.O. en verg. art. 25 lid 1 W.V.O.

Uitzonderingen. Zie art. 98 lid 6 W.V.V.

Artikel 24.

(1) Het is dengene, die niet in het bezit is van een rijbewijs, geldig voor één der groepen A, B of C, veroorloofd een tot die groep behoorend motorrijtuig te besturen met de uitsluitende bedoeling zich daarin te bekwamen, mits dit plaats vindt onder het

onmiddellijk toezicht van een houder van een rijbewijs geldig voor dezelfde groep, of indien het betreft een motorrijtuig behoorende tot groep A, mede van een houder van een rijbewijs geldig voor groep B.

(2) Het is dengene, die niet in het bezit is van een rijbewijs voor motorrijtuigen, behoorende tot groep B verboden een tot die groep behoorend motorrijtuig te besturen op den voet van het eerste lid van dit artikel, indien hij niet reeds in het bezit is van een rijbewijs geldig voor motorrijtuigen behoorende tot groep A.

Toelichting. Ad lid 1. „In verband met daaromtrent gerezen moeilijkheden is het vraagstuk van het lesnemen in de besturing van een motorrijtuig in de ordonnantie geregeld. De bevoegde bestuurder mag alleen dan de feitelijke besturing aan een onbevoegde overlaten, indien dit geschiedt met de bepaalde bedoeling dezen onbevoegde les te geven in het besturen. Hij blijft echter bestuurder en als zoodanig onderworpen aan de voorschriften voor bestuurders". M.v.T. alg. ged. sub 6.

Ook onder de werking van het M.R. was het — als gevolg van de definitie gegeven van „bestuurder" in art. 1 — geoorloofd een motorrijtuig te besturen zonder in het bezit te zijn van een rijbewijs, mits dit geschiedde onder het onmiddellijk toezicht van een persoon, die wel in het bezit was van het vereischte rijbewijs. Elke nadere regeling van het leeren besturen ontbrak echter. In Nederland bestond dezelfde toestand totdat de wetgever in 1925 ingreep uit de volgende overweging:

„Opmerking verdient de wijziging van de omschrijving van bestuurder van een motorrijtuig, welke verband houdt met de gebleken noodzakelijkheid een voorziening te treffen tegen misbruiken, die onder vigueur der huidige voorschriften mogelijk zijn gebleken. Immers ingevolge art. 1 onder 5° oud (thans 4°) — een bepaling, in het leven geroepen ten profijte van hen, die het besturen van een motorrijtuig moeten leeren — was het iemand, wiens rijbewijs zijn geldigheid had verloren, doordat hem de bevoegdheid tot het besturen van een motorrijtuig bij rechterlijke uitspraak was ontzegd, niettemin mogelijk een motorrijtuig te blijven besturen, door een van een geldig rijbewijs voorzien persoon bij het stuurtoestel te doen plaats nemen, onder wiens onmiddellijk toezicht hij dan het motorrijtuig heette te besturen. Deze practijk, waartegen zich alreeds het vonnis der rb. te Rotterdam van 25 Oct. 1921 (W. 10928) richtte, zal thans geheel onmogelijk worden gemaakt". Toel. N.v.W. 1924, art. I.

In Indië werd op dezelfde wijze van deze mogelijkheid misbruik gemaakt. In verband daarmede mag een onbevoegde thans slechts een motorrijtuig besturen „met de uitsluitende bedoeling zich daarin te bekwamen". Degene, wien de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen is ontzegd, kan moeilijk beweren, dat hij deze uitsluitende bedoeling heeft; geen rechter zal een dergelijk verweer aannemelijk achten.

Voor het begrip „onmiddellijk toezicht" zie art. 1 lid 1 sub 9 W.V.O.

„Sub c (van art. 23 W.V.O.) ware uit te zonderen het geval dat een bestuurder optreedt onder het onmiddellijke toezicht omschreven in art. 25 (thans 24) lid(1). De afzonderlijke strafbedreiging opgenomen in art. 47 (thans 46) bij overtreding van art. 25 (1) (thans 24) kan dan vervallen en behoort ook te vervallen, omdat degene, die niet voldoet aan de in art. 25 (thans 24) lid (1) gestelde voorwaarden, geen ander delict pleegt dan dat omschreven in art. 24 (thans 23) sub c". G.V.

„Degene, die op den voet van art. 25 (thans 24) lid 1 een motorrijtuig bestuurt is niet de bestuurder in den zin dezer ordonnantie. Krachtens de omschrijving van „bestuurder" in art. 1 lid 1 onder 9, blijft in dit geval hij, die de besturing onder zijn onmiddellijk toezicht doet regelen, de bestuurder en dus niet hij, die onder toezicht van den verantwoordelijken bestuurder bezig is zich in het besturen te bekwamen.

Door sub c het geval van dengene, die les neemt in het besturen uit te zonderen, zou slechts verwarring kunnen worden gesticht. Immers de leerling kan in verband met het voorgaande stellig niet worden geacht tijdens de les „als bestuurder van een motorrijtuig op een weg op te treden". Dit doet de leermeester.

De strafbedreiging tegen een overtreder van art. 25 (thans 24) heeft eigenlijk alleen betrekking op het tweede lid. Het eerste lid houdt geen bepalingen in, die tot overtreding kunnen leiden. Ook afgezien van hetgeen omtrent art. 24 (thans 23) sub c werd voorgesteld, zou dus de strafbedreiging beperkt kunnen worden tot het tweede lid. Aangezien er echter geen practisch bezwaar aan verbonden is de strafbedreiging voor het geheele artikel te handhaven, en de beperking tot het tweede lid misschien tot misverstand zou leiden, wordt er de voorkeur aan gegeven deze beperking achterwege te laten". M. v. A.

Naar aanleiding van dit antwoord dienden de heeren Blaauw c.s. een amendement in om het cijfer 25 (thans 24) in art. 47 (thans 46) lid 2 te wijzigen in „25 lid 2", welk amendement vergezeld ging van de volgende toelichting:

„Bij de artt. 24 en 25 (thans 23 en 24) teekent de Regeering in de M.v.A. aan, dat de strafbedreiging alleen betrekking heeft op het 2de lid van art. 25 (thans 24). Reeds om die reden zou het geboden zijn in art. 47 (thans 46) lid 2 ook in plaats van „25" te spreken van „25 lid (2)", mede omdat in art. 47 lid 2 uitdrukkelijk de leden genoemd worden, die onder strafsanctie staan (vgl. art. 2 lid 1 en 44 (thans 43) lid 1), wanneer niet overtreding van het *geheele* artikel bedoeld wordt.

De Regeering geeft er echter de voorkeur aan vorenbedoelde beperking tot het 2de lid van art. 25 in art. 47 lid 2 achterwege te laten, aangezien er geen praktisch bezwaar tegen zou bestaan en bovendien een beperking misschien tot misverstand aanleiding zou geven.

Praktisch bezwaar tegen het nalaten der beperking bestaat er echter naar de meening van ondergeteekenden wèl, omdat het opnemen van een dergelijke beperking in het eene geval wèl (t.a.v. de artt. 2 en 44) en in het andere niet (o.a. t.a.v. art. 25) tot een redeneering a contrario moet leiden, waarvan het resultaat ook door de Regeering onjuist wordt geacht.

Voorts is het ondergeteekenden niet duidelijk, in hoeverre door het nalaten van de bepleite beperking misverstand zou kunnen ontstaan. Zij meenen integendeel, dat een mogelijk misverstand juist door die beperking kan worden voorkomen. Immers kan art. 25 lid 1 in dezen zin gelezen worden, dat het niet geoorloofd is te besturen, indien de daar bedoelde voorwaarden niet worden nagekomen. Aldus opgevat is overtreding van dit lid tengevolge van de redactie van art. 47 lid 2 mogelijk. Een dergelijk feit zou echter ook vallen onder de omschrijving van art. 24 sub c, hetwelk echter als „misdrijf" op den voet van art. 47 lid 1 veel zwaarder zou gestraft worden.

Het is juist om een dergelijk misverstand te voorkomen, en een gebrek aan stelsel te verhelpen, dat de wijziging wordt voorgesteld".

Het amendement werd ten slotte door de regeering overgenomen.

Ad lid 2. „Voor het verkrijgen van een rijbewijs voor autobussen en vrachtauto's (groep B) is een getrapte regeling ingevoerd. Men zal eerst een rijbewijs voor gewone personen-auto's (groep A) moeten bezitten alvorens tot het onderzoek naar de geschiktheid voor groep B te worden toegelaten". M.v.T.

Blijkens het G.V. achtten enkele leden dezen eisch te bezwarend, hetgeen aanleiding gaf tot het antwoord :

„De Regeering acht het niet gewenscht, dat iemand zich voor de zwaardere taak van bestuurder van een vrachtauto of autobus gaat bekwamen, voordat hij zijn bekwaamheid in het besturen van een gewone personenautomobiel heeft bewezen". M.v.A.

De heer Mochtar bleef den eisch te bezwarend vinden: „Het kan immers voorkomen, dat men, b.v. in de binnenlanden, bij gemis aan een personenauto direct is aangewezen op een vrachtauto, en het is in dit geval niet billijk, dat de man daarvoor geen rijbewijs kan krijgen enkel omdat hij door een bijzondere omstandigheid nog geen rijbewijs voor motorrijtuigen groep A heeft".

De directeur van G.B. handhaafde het regeeringsstandpunt: „De Regeering meent, dat die onderstelling ongerijmd is, omdat in een streek waar bussen en vrachtauto's voorkomen, zeker ook altijd personenauto's zullen rijden, waarop de betrokkene het besturen kan leeren. Ik meen ook, dat het ongewenscht is, indien iemand dadelijk tot het examen voor het rijbewijs voor bussen en vrachtauto's zou worden toegelaten, wanneer hij niet eerst zijn bekwaamheid heeft getoond tot het besturen van gewone personenauto's".

Bij dit antwoord legde de bestrijder zich ten slotte neer.

Ter voorkoming van misverstand zij er hier opgewezen, dat de bepalingen niet eischen, dat een ieder, die een rijbewijs B verlangt, eerst een rijbewijs A haalt, zooals uit de M.v.T. zou kunnen worden afgeleid. De door de regeering gegeven toelichting slaat slechts op personen, die tevoren nimmer een autobus of vrachtauto hebben bestuurd.

In het geval iemand een rijbewijs voor groep B verlangt, die reeds eerder zware motorrijtuigen bestuurde, zal er uiteraard geen aanleiding bestaan om te eischen, dat hij eerst een rijbewijs voor groep A verwerft. Dit geval doet zich o.a. voor bij de vijfjaarlijksche vernieuwing, alsmede indien houders

van internationale of militaire rijbewijzen voor zware motorrijtuigen een gewoon rijbewijs over groep B verlangen.

Zie voorts de toel. op art. 56 W.V.O.

Uitzonderingen. Zie artikel 98 lid 7 W.V.V.

Artikel 25.

(1) Behalve in de gevallen, bedoeld in artikel 24 is het den bestuurder van een motorrijtuig verboden toe te staan dat zijn motorrijtuig wordt bestuurd door iemand, die niet in het bezit is van een voor dat motorrijtuig geldig rijbewijs.

(2) In de gevallen, bedoeld in artikel 24, is het den bestuurder van een motorrijtuig verboden toe te staan, dat zijn motorrijtuig wordt bestuurd door iemand van wien redelijkerwijs kan worden vermoed, dat hij niet voldoet aan de eischen ten aanzien van leeftijd, lichamelijke en geestelijke geschiktheid, die voor het besturen van het betrokken motorrijtuig zijn gesteld.

(3) Het is den bestuurder van een motorrijtuig verboden toe te staan, dat iemand dit motorrijtuig bestuurt op den voet van artikel 24, indien zich in het motorrijtuig betalende passagiers bevinden.

(4) Het is den bestuurder van een motorrijtuig behoorende tot groep B, verboden toe te staan, dat iemand dit motorrijtuig bestuurt op den voet van artikel 24, indien zich behalve de bestuurder, de eigenaar of houder, de personen, wier aanwezigheid ingevolge een bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschrift vereischt is en degene, die zich in het besturen wil bekwamen, nog andere personen in het motorrijtuig bevinden.

Toelichting. Ad lid 1. Verg. de verbodsbepaling van art. 23 sub c W.V.O.

Ad lid 2. „Ten einde te voorkomen, dat jonge kinderen of andere kennelijk ongeschikte personen de besturing van een motorrijtuig zouden overnemen met gebruikmaking van de regeling van art. 25 (thans 24), wordt bepaald, dat de bestuurder niet bevoegd is een ander op den voet van dat artikel tot de besturing van zijn motorrijtuig toe te laten, indien hij wel kan vermoeden dat de candidaat niet- of nog niet in aanmerking zou komen voor de verkrijging van het rijbewijs". M.v.T.

Ad leden 3 en 4. „Verder worden gebruikers van taxi's en autobussen beschermd tegen de gevaren, die het besturen door een leerling uiteraard meebrengt door de bepaling, dat zich tijdens de lessen geen betalende passagiers in het motorrijtuig mogen bevinden. Ten aanzien van autobussen gaat de regeling nog een stap verder en wordt bepaald, dat ook geen niet-betalende passagiers zich in de bus mogen bevinden". M.v.T.

Naar aanleiding van een in het G.V. geuite suggestie om het woord „betalende" in het derde lid te schrappen, gaf de regeering te kennen: „Er be-

staat bezwaar tegen, dit verbod ook tot niet betalende passagiers uit te strekken met het oog op particuliere automobielen. Het zou dan immers verboden zijn, dat bijvoorbeeld een gezinslid van dengene, die onderwezen wordt in het besturen door den chauffeur of een ander instructeur, deze les in het motorrijtuig bijwoonde en zoodanig verbod gaat naar het oordeel der Regeering te ver". M.v.A.

De zinsnede „personen, wier aanwezigheid ingevolge een bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschrift vereischt is" is ingevoegd bij N.v.W. met de toelichting:

„Het zal bijvoorbeeld noodig kunnen blijken om onder sommige omstandigheden te eischen, dat in een vrachtauto iemand aanwezig is, die den bestuurder waarschuwt als een ander motorrijtuig, dat de vrachtauto heeft ingehaald, voorbij wil rijden". Verg. art. 24 W.V.V.

Uitzonderingen. Zie art. 98 lid 8 W.V.V.

Artikel 26.

Op den bestuurder van een motorrijtuig, die in het bezit is van een geldig internationaal rijbewijs, afgegeven ingevolge artikel 7 van het internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen, op 24 April 1926 te Parijs gesloten, is het bepaalde in de artikelen 17 tot en met 21 niet van toepassing.

Toelichting. Verg. de toel. op de art. 14 W.V.O. en 53 lid 5 W.V.V.

Openbare rij- of voertuigen.

Artikel 27.

(1) De eigenaar of houder van een openbaar rij- of voertuig is aansprakelijk voor de schade, bij het gebruik van het rij- of voertuig aan reizigers of goederen toegebracht, indien hij niet bewijst, dat de schade buiten zijn schuld of die van zijn personeel is ontstaan.

(2) Elk beding strijdig met het bepaalde in het vorige lid is nietig.

Toelichting. De art. 27 — 29 W.V.O. hebben betrekking op alle openbare rij- en voertuigen, dat zijn dus zoowel de autobussen en vrachtauto's van de autodiensten, als de zg. „wilde" vrachtauto's en bussen en de taxi's, terwijl ook de deelemans e.d. ertoe behooren.

Ad lid 1. „Deze bepaling is ontleend aan het eerste lid van artikel 9 der Nederlandsche „Wet Openbare Vervoermiddelen" (Ned. S. 1880 no. 67 jo. 1926 no. 250).

Met deze van het gemeene recht afwijkende regeling van de aansprakelijkheid wordt beoogd den prikkel tot voorzichtigheid ten aanzien van de veiligheid van anderen te versterken". M.v.T.

Een ander middel om den weggebruiker te beschermen tegen onvoorzichtigheid van de zijde van het motorverkeer werd ter sprake gebracht bij het sedert vervallen art. 10 van het ontwerp:

„De vraag werd gesteld of degene, die door een motorongeval schade lijdt, voor de vergoeding van die schade veelal geheel afhankelijk is van de toevallige omstandigheid of de voor die schade aansprakelijke al dan niet welgesteld is en van de toevallige waarde van het aanrijdende motorrijtuig. Hoe denkt de Regeering over de vorming van een overheids-garantiefonds, waaruit uitkeering kan plaats hebben ten bedrage van de niet-verhaalbare schadeloosstelling?" G.V.

„Voor de vorming van een Overheidsgarantiefonds, waaruit uitkeering zou kunnen plaats vinden van wegens mindere solvabiliteit van den eigenaar of houder van het motorrijtuig niet verhaalbare schadeloosstellingen, vindt de Regeering geenerlei aanleiding.

Daarenboven is zoodanige maatregel met het oog op den toestand van 's Lands financiën thans niet verantwoord te achten". M.v.A.

De C.v.M. overwoog de wenschelijkheid van invoering van den verzekeringsplicht, doch kwam tot de slotsom, dat een dergelijk voorschrift voorshands te ver zou gaan. Zij sloot zich aan bij het standpunt van den minister van Waterstaat, ingenomen bij de behandeling van de W.O.V.

„Sommige leden hadden in het wetsontwerp tot hun leedwezen niet aangetroffen de oplegging van den plicht aan ondernemers van een autobusdienst om zich te verzekeren tegen hun geldelijke aansprakelijkheid voor schade, door de reizigers bij de uitoefening van den dienst geleden, gelijk door de Staatscommissie-Patijn was voorgesteld. Gewezen werd op de vele weinig kapitaalkrachtige ondernemingen, welke thans op dit gebied bestaan en welke financieel niet bij machte zouden zijn aan de reizigers overkomen schade te vergoeden, ook al zou omtrent de verplichting daartoe geen twijfel bestaan. Hier schijnt een verplichte aansprakelijkheidsverzekering, bij een door den Minister goed te keuren verzekeringsmaatschappij, de eenige uitweg.

Andere leden deelden dit bezwaar tegen het wetsontwerp niet. Afgezien van de door enkele leden geopperde principieele bezwaren tegen elken verzekeringsplicht, merkte men op, dat het opleggen van zulk een plicht hier stellig niet aanbevelenswaardig zou zijn wegens den aard van het autobusbedrijf, waarbij het op tijd rijden een factor van beteekenis is. Zou verzekering, vroegen zij, juist niet het gevaar doen ontstaan, dat roekeloos gereden wordt, omdat de onderneming toch tegen schade door verzekering is gedekt? Zou het geneesmiddel hier niet erger kunnen blijken dan de kwaal? Zelfs waren er leden, die een zoodanige verzekering tegen aansprakelijkheid onder bepaalde omstandigheden min of meer immoreel achtten, in zoover zij den prikkel tot voorzichtigheid ten aanzien van de veiligheid van anderen verzwakt. Zij keurden het dus goed, dat de Regeering een verplichting daartoe in het wetsontwerp niet heeft opgenomen. Is het autobusverkeer eenmaal aan een behoorlijke wettelijke regeling onderworpen, dan zullen de weinig kapitaalkrachtige autobus-ondernemingen trouwens vanzelf tot de uitzonderingen gaan behooren". V.V.

„De beschouwingen in verschillenden zin, welke in het V.V. zijn gewijd aan de vraag, of voor een centrale regeling omtrent schadeverzekering de tijd reeds gekomen is, leiden den ondergeteekende tot de slotsom, dat onthouding vooralsnog verkieslijk is, zoodat hij omtrent deze aangelegenheid van privaatrecht niet met zijn ambtgenoot van Justitie in overleg is getreden. In het bijzonder zij herinnerd, dat het hier zou betreffen een voor den Minister van Waterstaat moeilijk te dragen verantwoordelijkheid met omslachtige contrôle over vele honderdtallen ondernemingen". M.v.A.

In het G.V. werd aangedrongen op een duidelijker redactie van het artikel, teneinde den aard der aansprakelijkheid scherper te omlijnen. De regeering antwoordde daarop als volgt:

„Naar de meening der Regeering blijkt uit de redactie voldoende duidelijk, dat het artikel een regeling bevat nopens de uit de vervoersovereenkomst voortvloeiende aansprakelijkheid van den vervoerder. Derhalve komt aanvulling van het eerste lid met de woorden „krachtens de vervoersovereenkomst" op voorbeeld van de in het eerste lid van art. 27 der Bepalingen Vervoer Spoorwegen (S. 1927 no. 262) onnoodig voor.

Wat betreft de in het Verslag gemaakte opmerking nopens de mede in het artikel vervatte regeling der aansprakelijkheid voor schade toegebracht aan vervoerde goederen, moge worden vermeld, dat de Regeering geen aanleiding vindt tot het opnemen in het ontwerp van een tot in bijzonderheden uitgewerkte regeling op dit punt, zooals is neergelegd in de spoorwegwetgeving (vide de art. 78 e.v. van evenaangehaalde Bepalingen Vervoer Spoorwegen). Voorshands toch is Zij van meening, dat het goederenvervoer per motorvoertuig niet die gecompliceerde verhoudingen medebrengt als zich bij het goederenvervoer op de spoorwegen voordoen. Om deze reden meent de Regeering dat voorloopig volstaan kan worden met een summiere regeling van deze materie in den geest van die, neergelegd in art. 91 W.v.K.

In tegenstelling met hetgeen door enkele leden is aangevoerd is de Regeering overigens van oordeel, dat er geen enkel redelijk motief bestaat om ten aanzien van de onderhavige materie den eigenaar of houder te ontheffen van de reeds krachtens het algemeene recht op hem rustende aansprakelijkheid voor de gedragingen van zijn personeel". M.v.A.

Tijdens de mondelinge behandeling in den Volksraad merkte de regeeringsgemachtigde voor Justitie het volgende op:

„De heer De Hoog heeft overigens nog gevraagd of het voorschrift, zooals het nu gegeven is, in de praktijk werkelijk de resultaten zal geven, die de Regeering daarvan verwacht. In dit verband zou ik willen opmerken, dat ook het overeenkomend art. 9 W.O.V. geen uitgebreide regelen geeft en dat daarover in het moederland zeer weinig gepubliceerde jurisprudentie bestaat. Ook over de werking van dat nieuwe art. 9 W.O.V., dat correspondeert met het nieuwe art. 28 (thans 27) van het ontwerp, is derhalve op grond van wat uit de praktijk gepubliceerd is, eigenlijk nog geen oordeel uit te spreken.

Wel mag in het licht worden gesteld, dat door het voorschrift zooals het thans luidt, het den reizigers en den eigenaars van vervoerde goederen gemakkelijk gemaakt wordt een actie in te stellen wegens geleden schade. Voor hen beteekent het artikel derhalve bepaaldelijk een vooruitgang; zulks geldt

eveneens voor de door het geachte lid in debat gebrachte inheemsche passagiers".

Nadat de heer De Hoog in tweeden termijn hierop terug was gekomen, gaf de regeeringsgemachtigde de volgende nadere toelichting:

„Door de rede in tweeden termijn van het geachte lid is mij de strekking van zijn vragen duidelijker geworden. Het geachte lid heeft meer den nadruk willen leggen op de praktijk dan op de voorschriften. Het geachte lid heeft gevraagd: wat komt er in de praktijk van de voorschriften terecht en moet er ter wille van de praktijk niet iets aan de voorschriften worden toegevoegd?.....

Daartegenover wil ik opmerken, dat de praktijk niet in de eerste plaats afhankelijk is van wetsbepalingen. Waarop het aankomt, is de positie van den ondernemer door wiens voertuig of in wiens dienst de schade is toegebracht. Nu nemen de spoorwegen in het algemeen gesproken een bijzondere positie in. Het zijn krachtige, financieel draagkrachtige lichamen, zoodat men het aanbinden van een proces tegen een spoorwegmaatschappij niet behoeft na te laten op grond van deze overweging, dat er ook bij gewonnen proces toch niets uit komt.

In de tweede plaats staan de spoorwegen onder een zekere publieke contrôle, want zij zijn òf overheidsbedrijf òf zij werken op concessies, die door de overheid zijn verleend. Zij werken onder overheidstoezicht en wanneer een spoorweg of een groote tramweg zich de luxe zou permitteeren om op uiterst weinig coulante wijze schaden, die toegebracht zijn aan personen of goederen te behandelen, daarbij te chicaneeren, dan ziet men dat in de vertegenwoordigende lichamen daarover klachten komen, dat de minister tot wiens zorg het verkeerswezen behoort daarmede wordt lastig gevallen. En zoodoende ontstaat er een zeker evenwicht in de behandeling van het publiek, er is een zekere pressie van publiek en Regeering, en daarnaast heeft men nog de rechterlijke macht.

Zoolang de autobusondernemers het tegengestelde van kapitaalkrachtige lieden zijn, zoolang zal de praktijk op dit gebied niet zoo heel veel veranderen.

Wanneer het ontwerp wet wordt en geregelde autobusdiensten een vergunning moeten hebben, die op een bepaalden tijd afloopt, een vergunning, die verleend moet worden door vertegenwoordigende lichamen, zal men het verschijnsel zien, dat er voor de wijze, waarop deze vervoersondernemingen bagage en publiek plegen te behandelen veel meer publieke belangstelling zal komen en dat de wijze, waarop zij zich ook in dit opzicht van haar taak kwijten een punt van overweging zal uitmaken, wanneer op een gegeven moment de concessie vernieuwd moet worden. Dan zal zich dikwijls de vraag voordoen, of men de vergunning weer zal verleenen aan de bestaande onderneming of aan een nieuwe en dan zal juist de wijze, waarop de oude ondernemer het publiek placht te bedienen, een van de doorslaande overwegingen zijn, waarop de vergunning verleend of onthouden wordt. Op die wijze zal er in de praktijk van de wettelijke aansprakelijkheid van den vervoerder meer terecht komen dan door het geven van aanvullingsbepalingen, die, ik herhaal het, op dit oogenblik wel zeer moeilijk pasklaar voor de practijk zou-

den kunnen worden gemaakt, omdat er van de practijk en de klachten, die erover rijzen, nog zoo bitter weinig naar buiten blijkt".

Omtrent de vraag, wie aansprakelijk is, de eigenaar-verhuurder, of de chauffeur-huurder, merkte de regeeringsgemachtigde voor Justitie het volgende op:

„Bij art. 28 (thans 27) heeft de heer Hamer den wensch geuit, dat uitdrukkelijk zal worden vastgesteld, dat onder „personeel" eveneens wordt verstaan de chauffeur, die van den eigenaar of houder het voertuig huurt. Ik geloof, dat het geachte lid hierbij uit het oog heeft verloren, dat de in dit artikel geregelde aansprakelijkheid — in tegenstelling met die, welke in art. 10 (vervallen) geregeld is — gebaseerd is op een overeenkomst, nl. de gesloten vervoersovereenkomst. Het artikel werkt dus alleen tusschen hen die bij die overeenkomst partij zijn.

Huurt nu een chauffeur een motorrijtuig van den eigenaar, teneinde het voertuig als openbaar voertuig te gebruiken, dan zal hij in den regel degene zijn die de vervoersovereenkomst met de passagiers sluit en is derhalve alleen hij degene, die redelijkerwijze aansprakelijk kan worden gesteld voor de richtige nakoming dier overeenkomst ten aanzien van zijn passagiers. Die aansprakelijkheid te leggen op den eigenaar-verhuurder zou de grenzen der billijkheid overschrijden".

Ad lid 2. „Het voorschrift van het tweede lid belet, dat de ondernemer door middel van een bij de vervoersovereenkomst te maken beding de hem opgelegde aansprakelijkheid vermindert of uitsluit". M.v.T.

Dit voorschrift houdt een belangrijke afwijking van art. 91 W.v.K. en art. 9 W.O.V. in, doordat het de regeling van de aansprakelijkheid maakt tot dwingend recht.

Artikel 28.

Het is verboden met een openbaar rij- of voertuig meer personen en goederen te vervoeren — het personeel inbegrepen — dan waarvoor het rij- of voertuig blijkens een bij de in de artikelen 30 en 33 bedoelde keuring aan te brengen kenteeken ten hoogste bestemd is.

Toelichting. Aangezien zoowel openbare motorrijtuigen als andere openbare rij- en voertuigen onder de werking van dit artikel vallen, wordt voor het aan te brengen kenteeken zoowel verwezen naar art. 30, dat de keuring van motorrijtuigen regelt, als naar art. 33, dat betrekking heeft op keuring van andere rij- en voertuigen. Aangezien keuring van deze laatste niet geëischt behoeft te worden, zullen er plaatsen kunnen zijn, waar deelemans e.d. niet gekeurd worden en dus niet van een kenteeken worden voorzien. Art. 28 kan voor die voertuigen in dat geval niet worden toegepast.

Voor het in dit artikel bedoelde kenteeken wordt bij motorrijtuigen blijkens art. 64 lid 4 W.V.V. het goedkeuringsteeken gebruikt. Daarin wordt vermeld voor welke lading en welk aantal personen het motorrijtuig bestemd is. In de M.v.T. wordt als volgt verklaard wat met „bestemd" bedoeld is:

„Het is gewenscht vast te leggen welke belading voor een openbaar rij- of voertuig wordt toegelaten. Het is niet de bedoeling, dat hier de normale belading wordt vastgelegd, doch de belading, die in verband met het draagvermogen kan worden toegelaten. Zoo zal men voor een gewone 5 persoonsauto niet 5 doch 6 of 7 volwassen personen als toegelaten belading aangeven".

Op de vraag in het G.V. hoeveel personen men dan in een 7-zits auto zal mogen vervoeren en of zulk een auto dan niet als autobus moet worden beschouwd, gaf de regeering in de M.v.A. de volgende nadere toelichting:

„In een 7-zits auto zullen misschien wel 9 personen mogen worden vervoerd, misschien ook slechts 7 of 8. Dit zal bij de keuring moeten worden uitgemaakt. De passage in de M.v.T., waarnaar in het verslag wordt verwezen, was wellicht iets te positief gesteld. Het zal niet altijd kunnen worden toegestaan met een 5 persoons-auto meer dan 5 personen te vervoeren. Behalve op het draagvermogen, zal men ook op de ruimte moeten letten. In een zeer ruime 5-zits auto zal men soms, als het draagvermogen voldoende is, 7 personen kunnen toelaten, doch in een zeer kleine, waar maar nauwelijks ruimte is voor 3 personen achterin, niet meer dan 5.

Indien in een groote 7-zits auto, 8 of meer personen worden toegelaten, dan valt deze daardoor nog niet onder de omschrijving van een autobus. Immers het motorrijtuig is niet voor 8 personen *„ingericht"* en er zullen in normale gevallen ook niet meer dan 7 personen in vervoerd worden."

Verg. ook de toel. tot art. 1 lid 1 sub 3 W.V.O.

Door bovenstaande nadere toelichting hebben de met de keuring belaste autoriteiten meer vrijheid gekregen in het vaststellen van het toe te laten aantal personen.

Het toegelaten aantal heeft uiteraard betrekking op volwassen personen; dit brengt mee, dat een geringe overschrijding van dat aantal niet bepaald in strijd is met de bedoeling van het voorschrift, als daartoe enkele kleine kinderen behooren.

Er moge hier nog op worden gewezen, dat in art. 38 W.V.V. voor *alle* autobussen en vrachtauto's — dus niet alleen voor de openbare — is voorgeschreven, dat het draagvermogen op duidelijke wijze daarop moet zijn aangegeven.

In het G.V. werd verder voorgesteld alle openbare motorrijtuigen te voorzien van een herkenningsteeken. Daarop antwoordde de regeering, dat het in de bedoeling ligt het goedkeuringsteeken ook voor dit doel te bestemmen en dat voor zoover meer dan één herkenningsteeken noodig mocht blijken daarvoor in de uitvoeringsvoorschriften een regeling zou worden gemaakt (verg. art. 8 lid 2 W.V.B.-G.B.). De practische oplossing is nu deze, dat het goedkeuringsteeken zoodanig wordt ingericht en aangebracht, dat het tevens dient als het in art. 28 bedoelde kenteeken en geschikt is om daaraan het openbare rij- of voertuig als zoodanig te herkennen.

Artikel 29.

(1) Behoudens het bepaalde in lid (2) en in artikel 28 zijn de leden van het personeel van een openbaar rij- of voertuig, belast

met de leiding daarvan, verplicht een ieder, die zich daartoe aanmeldt, tot het rij- of voertuig toe te laten tegen betaling van den verschuldigden vrachtprijs, tenzij een gesloten vervoerovereenkomst zich daartegen verzet.

(2) Het is verboden personen in kennelijk beschonken toestand of hen, die wegens ziekte of ongesteldheden dan wel om andere reden voor de andere reizigers hinderlijk of gevaarlijk kunnen zijn, in een openbaar rij- of voertuig toe te laten.

Toelichting. Ad lid 1. Dit lid regelt den vervoersplicht, welke alleen voor het reizigersvervoer wordt opgelegd.

De laatste zinsnede, waardoor de vervoersplicht wordt opgeheven indien „een gesloten vervoersovereenkomst zich daartegen verzet", werd tijdens de mondelinge behandeling in den Volksraad ingelascht. In het G.V. was namelijk gevraagd, of voor een afgehuurd motorrijtuig deze vervoersplicht ook geldt.

„De vervoersplicht geldt — zooals uit het eerste lid van art. 30 (thans 29) duidelijk blijkt — voor ieder openbaar rij- of voertuig en derhalve voor ieder openbaar motorrijtuig. Indien iemand een motorrijtuig afhuurt, waarmede bedoeld zal zijn, dat hij over alle zit- en staanplaatsen de beschikking verkrijgt, dan wordt met dat motorrijtuig geen vervoersgelegenheid geboden aan het publiek, dat wil zeggen aan een ieder, die zich aanmeldt. Het is derhalve blijkens de omschrijving van art. 1 lid 1 sub 4 geen openbaar motorrijtuig en er bestaat dus ook geen vervoersplicht". M.v.A.

Hoewel ook bij de mondelinge behandeling dit standpunt werd volgehouden, werd tenslotte op aandrang van den heer Hamer door den regeeringsgemachtigde voor Justitie de bovenaangehaalde slotzinsnede aan het eerste lid toegevoegd.

Ook de beperking van den vervoersplicht tot die leden van het personeel, die belast zijn met de leiding van het rij- of voertuig, kwam in de oorspronkelijke redactie niet voor en werd eerst bij amendement ingelascht. Oorspronkelijk rustte de vervoersplicht op „het personeel", zonder beperking.

In het G. V. werd echter de meening geuit, dat het niet aannemelijk zou zijn, dat bij overtreding van dit artikel ieder lid van het personeel strafbaar zou kunnen zijn. Men meende, dat dit beperkt moest worden tot dengene, die voor den gang van zaken verantwoordelijk is. In de M.v.A. werd daartegen aangevoerd, dat een beperking tot bepaalde leden van het personeel niet wenschelijk zou zijn en dat het voordeelen heeft aan den opsporingsambtenaar en den rechter ter beoordeeling over te laten, wie vervolgd zal worden. Ondanks deze bestrijding werd een amendement ingediend van bovengenoemde strekking, dat door den heer Blaauw als volgt werd verdedigd:

„De onderteekenaars van het amendement zien in hun voorstel wel degelijk een verbetering van de redactie der Regeering, omdat in de ordonnantie zelf nader wordt bepaald, wie eventueel strafbaar zijn zal. Zooals de redactie der Regeering thans luidt, is al het personeel, dat met openbare rij- en voertuigen rijdt, strafbaar. De Regeeringsgemachtigde vindt dit niet zoo erg, omdat de politie wel zal uitzoeken wie er eventueel zal worden vervolgd, op welke

uiterzoekerij dan later de rechter contrôle zal kunnen uitoefenen. Maar dat is nu juist, waar de onderteekenaars van het amendement in het algemeen bezwaar tegen hebben. Men moet niet te veel aan de politie overlaten om te bepalen, wie zij strafbaar acht. Wij achten het onjuist, dat in het algemeen een groep personen wordt gebracht onder een strafbepaling en het aan de politie over te laten, wie zij daaruit zal kiezen en eventueel later aan den rechter of hij de door de politie gekozen slachtoffers ook inderdaad tot slachtoffers zal maken. Ik herhaal, dat de onderteekenaren van het amendement ten aanzien van de groep van strafschuldigen een zekere beperking zien, een beperking waartegen de Regeering dan blijkbaar geen bezwaar heeft".

De regeeringsgemachtigde voor Justitie bestreed het amendement en merkte daarbij o.m. het volgende op:

„Wanneer men alleen maar strafbaar stelt het personeel, dat met de leiding is belast, dan schept men de mogelijkheid, — een mogelijkheid, die misschien wel een waarschijnlijkheid is, — dat het personeel, dat eigenlijk niet met de leiding is belast, straffeloos allerlei handelingen verricht, die in strijd komen met dat artikel. Dat personeel kan zich strafrechterlijk dekken, door aan te voeren dat het niet met de leiding belast was. Dit personeel kan ten onrechte den toegang hebben geweigerd aan een passagier of diens goederen, doch het zal niet met de leiding zijn belast. Degeen die er wel mede is belast, zal kunnen zeggen, ik heb het niet gezien, ik was met iets anders bezig. Ik ben er niet aansprakelijk voor.

(De heer *Thamrin:* Als het amendement wordt aangenomen, is hij toch de verantwoordelijke man).

Dan is hij wel met de leiding belast, maar heeft het zelf niet gedaan. Is het gebeurd, terwijl hij misschien een oogenblik weg was en zijn aandacht bij iets anders moest hebben, dan ontstaat de mogelijkheid van excuses, die tot gevolg hebben, dat de bepaling niet tot haar recht komt.

Houdt men het geheele personeel verantwoordelijk, dan is ieder voor zich aansprakelijk voor de daden, die hij ten aanzien van bepaalde passagiers heeft verricht. Het komt mij voor, dat het de taak van de politie en van den rechter verzwaart ten nadeele van de passagiers om wier bescherming het hier te doen is, wanneer men het artikel formuleert zooals de voorstellers van het amendement gedaan hebben".

Het amendement werd evenwel met 49 stemmen vóór en 6 tegen aangenomen.

De vervoersplicht is voorwaardelijk, het personeel behoeft namelijk dengene, die zich aanmeldt, alleen toe te laten tegen betaling van den verschuldigden vrachtprijs. Dat wil zeggen, dat vooruitbetaling geeischt kan worden; immers, weigert hij, die zich aanmeldt, te betalen als hem dit gevraagd wordt, dan behoeft het personeel hem niet toe te laten. Verg. ook de toel. op de art. 74 lid 2 en 75 W.V.V.

Ad lid 2. Zie ook art. 76 sub c W.V.V.

Artikel 30.

(1) Behoudens het bepaalde in lid (7) en de bij of krachtens regeeringsverordening te stellen uitzonderingen mag een motorrij-

tuig niet als openbaar rij- of voertuig worden gebruikt, indien het niet als zoodanig is goedgekeurd.

(2) De keuring vindt plaats op aanvraag van den eigenaar of houder door of namens de krachtens het volgende lid daarvoor aangewezen autoriteit, binnen wiens ambtsgebied het motorrijtuig als regel verblijft.

(3) De autoriteit in het vorige lid bedoeld wordt aangewezen door het college van gedeputeerden der provincie, of waar deze niet bestaat door het hoofd van gewestelijk bestuur.

(4) Het college van gedeputeerden (of het hoofd van gewestelijk bestuur) kan daartoe aanwijzen, hetzij organen van openbare gemeenschappen na overleg met het dagelijksch bestuur van betrokken gemeenschap, hetzij landsdienaren. Voor de aanwijzing van deze landsdienaren heeft het college van gedeputeerden de voorafgaande machtiging van den Gouverneur-Generaal noodig.

(5) Als bewijs van goedkeuring wordt een keuringsbewijs verstrekt of een goedkeuringsteeken aangebracht, dat geldig is voor geheel Nederlandsch-Indië gedurende een bij regeeringsverordening vast te stellen termijn. Tevens wordt een kenteeken aangebracht als bedoeld in artikel 28.

(6) Bij of krachtens regeeringsverordening worden eischen, waaraan voor verschillende soorten motorrijtuigen bij de keuring moet worden voldaan, vastgesteld en worden verdere voorschriften gegeven omtrent de keuringen, de keuringsbewijzen of goedkeuringsteekens en de in artikel 28 bedoelde kenteekens.

(7) Door den Gouverneur-Generaal kan het voorschrift van lid (1) voor gebieden waar het verkeer met openbare motorrijtuigen van geringen omvang is, voor bepaalden tijd buiten werking worden gesteld.

Toelichting. De art. 30-32 W.V.O. regelen de keuring van openbare *motorrijtuigen.* De keuring van andere rij- en voertuigen wordt in art. 33 geregeld.

„Het ligt in de bedoeling de regeling van de keuring zoo eenvoudig mogelijk te maken, namelijk periodieke keuring van alle openbare motorrijtuigen om het half jaar en het aanbrengen als bewijs van goedkeuring van een merk of teeken of plombe, waarvan het model elk half jaar door den directeur van Gouvernementsbedrijven wordt vastgesteld". M.v.T.

Ad lid 1. Van de bevoegdheid om bij of krachtens regeeringsverordening uitzonderingen te stellen is voorshands geen gebruik gemaakt.

De bedoeling van de bepaling is niet, dat een eenmaal goedgekeurd motorrijtuig bij voortduring als openbaar motorrijtuig gebruikt mag worden. Zoo-

dra het ingevolge lid 5 aan te brengen goedkeuringsteeken niet meer geldig is, mag het motorrijtuig niet meer worden geacht te zijn goedgekeurd, voordat het van een nieuw goedkeuringsteeken is voorzien.

Naar aanleiding van een vraag bij de mondelinge behandeling, gaf de regeeringsgemachtigde voor Gouvernementsbedrijven nog de volgende toelichting:

„Bij art. 31 (thans 30) heeft de heer Roep gevraagd, of de openbare motorvoertuigen niet geregeld zullen worden herkeurd. Volgens lid 5 van dit artikel is bepaald, dat het goedkeuringsmerk slechts voor een bepaalden tijd geldig is. Krachtens lid 6 worden de eischen vastgesteld, waaraan voldaan moet worden door alle motorrijtuigen. Het goedkeuringsmerk is dus alleen voor een bepaalden tijd geldig — in de bedoeling ligt een termijn van 6 maanden vast te stellen —, maar bovendien zal men op grond van lid 6 van dit artikel tusschentijds ook steeds kunnen onderzoeken, of het voertuig aan de gestelde eischen voldoet". Zie ook art. 64 lid 7 W.V.V.

Ad lid 2. De aanvraag behoeft niet schriftelijk te worden ingediend en kan dus ook mondeling aanhangig worden gemaakt. Het zal niet bepaald noodig zijn, dat de eigenaar of houder dit zelf doet, het zal ook namens hem kunnen gebeuren.

Evenals bij de afgifte van de nummerbewijzen wordt niet door de verblijfplaats van den eigenaar of houder, doch door die van het motorrijtuig bepaald, tot welke autoriteit men zich moet wenden. Zie verder de art. 62 en 63 W.V.V.

Ad leden 3 en 4. In afwijking van het advies van de C.v.M., welke behalve de afgifte van nummer- en rijbewijzen ook de keuring aan de politie wilde opdragen, is in overeenstemming met de bestaande practijk het keuren van openbare motorrijtuigen aan de organen der openbare gemeenschappen overgelaten.

„Gedeputeerden der provincies of hoofden van gewestelijk bestuur kunnen het best bepalen welke al dan niet gedecentraliseerde colleges of autoriteiten in hun ressort met de zorg voor de keuring kunnen worden belast. Het is niet bepaald noodzakelijk, dat deze autoriteiten de keuring laten verrichten door eigen personeel of eigen orgaan. Het ligt in de bedoeling te bepalen, dat de feitelijke keuring ook kan worden opgedragen aan andere overheidsorganen of aan keurmeesters, waarvoor ook particulieren kunnen worden aangewezen. Zoodoende zal het mogelijk zijn, dat de keuring na de inwerkingtreding der nieuwe verkeerswetgeving, evenals thans het geval is, blijft opgedragen aan de militaire automobielcompagnie". M.v.T.

Ad lid 5. In de ordonnantie is in het midden gelaten of een keuringsbewijs dan wel een goedkeuringsteeken als bewijs van goedkeuring zal dienen. In art. 64 lid 3 W.V.V. is de keus op het laatste gevestigd. In tegenstelling tot bewijzen, welke *verstrekt* worden, wordt het goedkeuringsteeken *aangebracht*. Dit gebeurt dus door of vanwege de autoriteit, met de keuring belast.

In het G.V. werd de hoop uitgesproken, dat onder de werking van de nieuwe bepalingen ook voor autobussen en vrachtauto's met één keuring zal worden volstaan.

„De bedoeling van de eerste vraag is waarschijnlijk deze, of vrachtauto's en autobussen, die in verschillende gebieden dienst doen, in elk dier gebieden of althans in meer dan één gebied gekeurd moeten worden. Dit is inderdaad niet het geval, zooals blijkt uit lid 5 van art. 31 (thans 30). Het keuringsbewijs of goedkeuringsteeken is geldig voor geheel Nederlandsch-Indië". M.v.A.

Zie omtrent den geldigheids*duur* art. 64 leden 5, 6 en 7 W.V.V.

Hoewel de redactie zou doen vermoeden, dat het in art. 28 W.V.O. bedoelde kenteeken, waaruit de toegelaten belading moet blijken en dat bij de keuring *tevens* moet worden aangebracht, een afzonderlijk teeken zou moeten zijn, is in art. 64 lid 4 W.V.V. het goedkeuringsteeken als zoodanig aangewezen. De noodige gegevens worden dus daarin of daarop aangegeven.

Zooals in de toel. op art. 28 W.V.O. werd vermeld, zal het goedkeuringsteeken ook dienen om het openbare motorrijtuig als zoodanig te *herkennen*.

Zie verder de art. 69 en 70 W.V.V.

Ad lid 6. Door dit lid wordt in de ordonnantie het beginsel vastgelegd, dat de keuring overal naar gelijken maatstaf zal plaats vinden. In Nederland worden veel moeilijkheden ondervonden tengevolge van de omstandigheid, dat de door de Commissarissen der Koningin aan te stellen keurmeesters vrij zijn in den maatstaf, dien zij bij de keuring wenschen aan te leggen. De eischen, welke gesteld worden, loopen dientengevolge zeer uiteen, waardoor het brengen van materieel van de eene plaats naar de andere ernstig wordt bemoeilijkt. Dergelijke moeilijkheden, welke zich hier te lande zoolang de keuring nog geregeld was in verordeningen van plaatselijke wetgevers eveneens voordeden, zullen na het inwerkingtreden van de W.V.O. vrijwel uitgesloten zijn. Zie verder de art. 66, 68 en 71 W.V.V.

Ad lid 7. Naar aanleiding van dit voorschrift werd in het G.V. de vraag gesteld of in de gebieden, waar ingevolge dit lid de keuring niet verplicht is gesteld, motorrijtuigen als openbaar rij- of voertuig mogen worden gebruikt, welke elders zijn afgekeurd.

„Het zou inderdaad mogelijk zijn in de gebieden, bedoeld in lid 7 elders afgekeurde motorrijtuigen voor het openbaar verkeer te gebruiken. Evenwel is de bepaling van lid 7 slechts bestemd voor zeer afgelegen gebieden in de buitengewesten, waar weinig voor motorverkeer geschikte wegen zijn en slechts enkele personen een particuliere auto houden; in elk geval voor gebieden, waar van openbaar verkeer nauwelijks sprake zal zijn.

Mocht men echter in een dergelijk gebied een openbaar motorrijtuig in het verkeer willen brengen en daarvoor bezigen een van elders aangevoerd afgekeurd motorrijtuig dan zal daarvoor eerst een nieuw nummerbewijs moeten worden aangevraagd. De autoriteit met de afgifte belast zal in dat geval niet nalaten gebruik te maken van de bevoegdheid, die hem in de uitvoeringsvoorschriften zal worden toegekend om te onderzoeken of het motorrijtuig voldoet aan de eischen, die krachtens art. 2 lid 2 sub b W.V.O. zullen zijn gesteld ten aanzien van de samenstelling, inrichting en uitrusting van het motorrijtuig. Daardoor wordt voorkomen, dat een motorrijtuig, waarvan het gebruik bepaald gevaar oplevert, in zulk een gebied in exploitatie zou worden gebracht". M.v.A.

Artikel 31.

Voor elke keuring van een motorrijtuig betaalt degene, die de keuring aanvroeg, een bij regeeringsverordening vast te stellen bedrag aan de autoriteit, die krachtens artikel 30 met de keuring is belast.

Toelichting. „Ter vergoeding van de aan de keuring verbonden kosten dient een keurloon te worden geeischt, dat echter niet wordt betaald aan de met de eigenlijke keuring belaste personen, doch aan de door gedeputeerden of hoofden van gewestelijk bestuur met de zorg voor de keuring belaste autoriteit, die de betaling van de keurmeesters of keurende organen regelt". M.v.T.

Hierdoor wordt bereikt, dat zooveel mogelijk vermeden kan worden, dat een verband bestaat tusschen de keuringen en het geldelijk belang van de keurmeesters; verg. verder de toel. op de art. 19 lid 2 W.V.O. en 67 W.V.V.

Artikel 32.

Verboden is:

a. opzettelijk onjuiste of onvolledige opgave te doen bij een aanvraag om keuring van een motorrijtuig;

b. een goedkeuringsteeken of een kenteeken als bedoeld bij artikel 28 valschelijk te vervaardigen of te vervalschen;

c. opzettelijk gebruik te maken van een valsch of vervalscht goedkeuringsteeken of kenteeken als bedoeld bij artikel 28;

d. opzettelijk voor een motorrijtuig gebruik te maken van een keuringsbewijs, goedkeuringsteeken of kenteeken als bedoeld bij artikel 28, voor een ander motorrijtuig afgegeven, als ware het afgegeven voor het motorrijtuig, waarvoor het gebruikt wordt.

Toelichting. Sub a. Deze verbodsbepaling is gelijkluidend aan die van de art. 15 sub a en 23 sub a W.V.O. met dit onderscheid, dat hier geschreven is *„bij* een aanvraag", instede van *„in* een aanvraag", waardoor ook de onzettelijk onjuiste of onvolledige *mondelinge* opgave strafbaar is gesteld.

Ad sub b. Terwijl een overeenkomstige overtreding met betrekking tot de nummer- en rijbewijzen als valschheid in geschrifte is aan te merken en dus in de W.V.O. niet afzonderlijk strafbaar behoefde te worden gesteld, was dat hier wel noodig, omdat een goedkeuringsteeken geen geschrift is.

Ad sub d. Verg. art. 15 sub d en e W.V.O.

Keuring van openbare Motorrijtuigen.

Artikel 62. [30(6)]

(1) De aanvraag tot keuring van een openbaar motorrijtuig, wordt schriftelijk of mondeling ingediend ten kantore van de daartoe krachtens artikel 30 van de Wegverkeersordonnantie aangewezen autoriteit binnen wiens ambtsgebied het motorrijtuig als regel verblijft.

(2) De aanvraag voor periodieke keuring moet telkens worden ingediend tenminste één maand voor het verstrijken van den geldigheidsduur van het goedkeuringsteeken, als bedoeld in artikel 64.

Toelichting. Ad lid 1. Indien de aanvraag schriftelijk wordt ingediend is zij onderworpen aan het algemeene zegelrecht van *f* 1.50.

Van de mondeling ingediende aanvragen zal ten kantore van de autoriteit aanteekening worden gehouden met vermelding van den datum. Dit is noodig zoowel om te kunnen nagaan of de aanvraag tijdig is ingediend, als om te controleeren of deze tijdig wordt afgehandeld.

Ad lid 2. „De C.v.M. had zich voorgesteld, dat de keuringen van verschillende soorten rij- en voertuigen zouden plaats vinden op min of meer geregelde tijden met tusschenruimte overeenkomende met den geldigheidsduur van de goedkeuring. De houders zouden dan telkens door aankondiging in de dagbladen tot die keuringen worden opgeroepen. Daar echter bij algemeene invoering der keuring voor alle openbare motorrijtuigen de aantallen te keuren automobielen zoo groot zullen worden, dat met het uiteraard beperkte personeel de keuring niet in betrekkelijk korten tijd zal kunnen afloopen en dus de keuringen zooveel mogelijk gelijkmatig over het geheele jaar verdeeld moeten worden, zou het noodig zijn elken houder afzonderlijk op te roepen, telkens als de geldigheidstermijn van de goedkeuring van zijn motorrijtuig nagenoeg zou zijn afgeloopen. Daar dit een omvangrijke administratie zou vereischen, is het stelsel van oproeping tot de periodieke keuring niet overgenomen en is de taak om het motorrijtuig tijdig voor een hernieuwde keuring aan te melden aan den houder opgedragen. Dit is hem gemakkelijk gemaakt omdat de datum, waarop de geldigheidsduur ten einde loopt, in het goedkeuringsteeken is vermeld". N.v.T.

Het verzaken van dezen plicht is op zichzelf niet strafbaar, doch zal er toe kunnen leiden, dat het motorrijtuig niet tijdig van een nieuw goedkeuringsteeken wordt voorzien en derhalve buiten bedrijf moet worden gesteld.

Blijft de bestuurder of de houder de automobiel met het niet meer geldige goedkeuringsteeken als *openbaar* motorrijtuig gebruiken, dan loopt hij elk oogenblik kans betrapt te worden op overtreding van onderscheidenlijk art. 6 sub a en 9 lid 1 sub a W.V.O., daar de bestuurder dan geen geldig goedkeuringsteeken kan toonen, onderscheidelijk de houder dit niet bezit.

Artikel 63. [30(6)]

Bij de in artikel 62 bedoelde aanvraag moeten de volgende gegevens worden verstrekt:

a. de naam en de voornamen van den eigenaar of houder en indien deze een rechtspersoon is, tevens den naam en de voornamen van dengene die de rechtspersoon in dezen vertegenwoordigt;
b. het adres van den eigenaar of houder of van den vertegenwoordiger;
c. de naam van de plaats, waar het motorrijtuig als regel verblijft;
d. de soortnaam van het motorrijtuig;
e. het kenteeken, bestaande uit nummer en letter(s) als bedoeld in artikel 10 van de Wegverkeersordonnantie;
f. het fabrieksmerk, het jaar van constructie en het type van het motorrijtuig;
g. het fabrieksnummer van het onderstel en van den motor;
h. het maximum-gewicht der te vervoeren goederen, het maximum-aantal te vervoeren personen (den bestuurder inbegrepen) en het totale eigengewicht;
i. plaats, datum en uitslag van de vorige keuring.

Toelichting. „De gegevens sub a tot en met d, f en g worden ook verlangd in de aanvraag voor het nummerbewijs (art. 39 lid 2 W.V.V.). Alleen moet ingevolge sub c niet het ambtsgebied worden opgegeven, waarbinnen het motorrijtuig als regel verblijft, doch de plaats. Dit is noodig, omdat het gewenscht zal zijn de keuringen zooveel mogelijk te doen geschieden ter plaatse, waar dit voor den exploitant met het oog op tijd en kosten het gunstigst is.

Voorts moet ingevolge sub e het politienummer worden opgegeven, terwijl ingevolge sub h voor alle motorrijtuigen de gegevens betreffende de belading moeten worden vermeld, die in de aanvraag voor het nummerbewijs alleen voor vrachtauto's en autobussen worden verlangd. Dit hangt samen met de omstandigheid, dat ook voor openbare personenauto's (taxi's) een maximumbelading wordt vastgesteld, voor particuliere personenauto's daarentegen niet". N.v.T.

De gegevens bedoeld sub i kunnen uiteraard niet worden opgegeven, indien een motorrijtuig voor het eerst voor de keuring wordt aangemeld.

Artikel 64. [30(5) (6]

(1) De eerste keuring van elk motorrijtuig heeft plaats binnen 14 dagen na de indiening van de aanvraag.

(2) Behoudens het bepaalde in lid (7) vindt een periodieke keuring van elk motorrijtuig plaats, zooveel mogelijk in de zesde maand na die waarin de vorige keuring plaats had.

(3) Ten bewijze, dat het motorrijtuig is goedgekeurd wordt het voorzien van een goedkeuringsteeken, waarvan het model elk halfjaar door den Directeur van Gouvernementsbedrijven wordt vastgesteld.

(4) In het goedkeuringsteeken worden vermeld het aantal te vervoeren kilogrammen goederen en het aantal te vervoeren personen (de bestuurder inbegrepen), waarvoor het motorrijtuig ten hoogste bestemd is, alsmede de datum van beeindiging van den geldigheidsduur.

(5) Het goedkeuringsteeken is behoudens het bepaalde in de leden (6) en (7) geldig tot het einde van de zesde maand na die, waarin de keuring plaats had.

(6) De geldigheidsduur kan door de in artikel 62 bedoelde autoriteit met ten hoogste 1 maand worden verlengd, indien de aanvraag voor de keuring tijdig is ingediend, doch de keuring buiten de schuld van den eigenaar of houder niet voor het eind van den geldigheidsduur kan plaats vinden. Van deze verlenging wordt den eigenaar of houder een schriftelijk bewijs verstrekt.

(7) De geldigheidsduur kan door de in artikel 62 bedoelde autoriteit worden bepaald op minder dan 6 maanden, doch niet minder dan 3 maanden, indien dit naar het oordeel van den keurmeester in verband met de constructie of den toestand van het motorrijtuig, of het intensieve gebruik, dat er van gemaakt wordt, dan wel om andere redenen, met het oog op de veiligheid noodig is.

(8) Door den Directeur van Gouvernementsbedrijven kunnen nadere voorschriften worden vastgesteld betreffende de inrichting van het goedkeuringsteeken en de wijze van aanbrengen aan het motorrijtuig.

Toelichting. Ad leden 2 en 7. De geldigheidsduur eener goedkeuring, die de C.v.M. blijkens art. 43 van het ontwerp-wegverkeersreglement op een jaar wilde stellen is voor autobussen, die in geregeld druk gebruik zijn, wel wat lang. In de bestaande plaatselijke verordeningen is daarom veelal een termijn van 6 maanden en soms zelfs van 3 of 4 maanden vastgesteld. Een termijn van 3 á 4 maanden zou voor vrachtauto's en taxi's echter een overdreven eisch zijn. Ter wille van een zoo eenvoudig mogelijke regeling is er van afgezien voor de onderscheidene soorten van motorrijtuigen verschillende termijnen vast te stellen en is als normale keuringstermijn een half jaar aangenomen.

Voornamelijk met het oog op het bovenbedoelde geval van zeer druk gebruikte autobussen, is echter in lid 7 de mogelijkheid geopend dien termijn te verminderen tot tenminste 3 maanden. Het voorstel daartoe gaat uit van den keurmeester, doch het besluit moet worden genomen door de autoriteit, die voor de keuring is aangewezen. Een kortere termijn kan ook worden vastgesteld met het oog op de constructie of den toestand van het motorrijtuig". N.v.T.

Dit kan — om een voorbeeld te noemen — noodig zijn, indien de remmen van een motorrijtuig weliswaar behoorlijk functionneeren en goed zijn gesteld, doch de constructie daarvan of de ouderdom doet vreezen, dat zij spoedig in het ongereede zullen geraken. De veiligheid eischt, dat zulk een motorrijtuig meer frequent wordt onderzocht.

Ad lid 3. Verg. de toel. op art. 30 lid 5 W.V.O. Het goedkeuringsteeken wordt ingevolge art. 69 W.V.V. aangebracht door den keurmeester. Voor het model zie W.V.B.-G.B. model VI en de art. 7 en 8.

„Hoewel elk halfjaar een nieuw model wordt vastgesteld, blijft een goedkeuringsteeken, aangebracht een dag voor de ingebruikstelling van het nieuwe model, nog 6 maanden geldig, zoodat voortdurend 2 modellen naast elkaar in gebruik zullen blijven. Dit is een noodwendig gevolg van de gelijkmatige verdeeling der keuring over den geheele termijn, hetgeen — zooals reeds werd opgemerkt — in verband met het noodzakelijk beperkt aantal keurmeesters en de voor de keuring noodige ruimte niet te vermijden is.

Dit brengt mede, dat het denkbaar is, dat een motorrijtuig gedurende hoogstens 6 maanden met een ongeldig goedkeuringsteeken in openbaar gebruik zou kunnen blijven. Deze kans is echter niet groot, want de opsporingsambtenaren zullen uiteraard in de eerste plaats aandacht schenken aan de motorrijtuigen voorzien van het oudste der beide nog geldige modellen van goedkeuringsteekens". N.v.T.

Ad lid 4. „Dit voorschrift was noodig om het goedkeuringsteeken tevens te doen dienen als het kenteeken, bedoeld in art. 28 W.V.O." N.v.T. Verg. ook de toel. op art. 66 W.V.V.

Ad lid 6. „De regeling, waarbij de geldigheidsduur met hoogstens een maand kan worden verlengd is bestemd om toegepast te worden in geval van opeenhooping van aanvragen, wanneer het zich laat aanzien, dat niet aan alle aanvragen tijdig zal kunnen worden voldaan. Ook kan er gebruik van worden gemaakt om in afgelegen plaatsen, waar slechts weinig motorrijtuigen aan de keuring behoeven te worden onderworpen, alleen gedurende enkele dagen in elke 2 maanden de gelegenheid tot keuring open te stellen. Hierdoor kan worden bereikt, dat de keuringen door een rondreizend keurmeester zooveel mogelijk worden gehouden in de plaatsen, waar de motorrijtuigen als regel verblijven". N.v.T.

Door den houder een schriftelijk bewijs van de verlenging te verstrekken, wordt het overbodig voor korten tijd een gewijzigd goedkeuringsteeken aan te brengen.

Ad lid 8. Zie de art. 7 en 8 W.V.B.-G.B.

Artikel 65. [30(6)]

(1) De keuringen kunnen door de in arikel 62 bedoelde autoriteiten worden opgedragen, hetzij aan overheidsdiensten, hetzij aan één of meer keurmeesters.

(2) Indien een overheidsdienst met de keuring wordt belast, worden door het hoofd van dien dienst bepaalde leden van het personeel als keurmeesters aangewezen.

Toelichting. Ad lid 1. Zie de toel. op art. 30 leden 2 en 3 W.V.O.

Ad lid 2. „Deze bepaling is noodig, omdat in de verdere regeling de persoon, die met de feitelijke keuring is belast steeds als „keurmeester" wordt aangeduid. Het doet voor de keuring niet terzake of hij ambtenaar dan wel particulier is". N.v.T.

Artikel 66. [30(6)]

(1) De keuringen omvatten een onderzoek naar de eischen, waaraan het motorrijtuig moet voldoen ingevolge de voorschriften van de artikelen 18, 20, 21, 22, 23, 25, 27 en 28 van deze verordening en naar de toelaatbaarheid van het bij de aanvraag sub h opgegeven maximum gewicht der te vervoeren goederen en maximum aantal te vervoeren personen, terwijl voorts het motorrijtuig in- en uitwendig moet voldoen aan de eischen van netheid en zindelijkheid, die aan een openbaar vervoermiddel mogen worden gesteld.

(2) Voor zooveel noodig, worden door den Directeur van Gouvernementsbedrijven nadere voorschriften vastgesteld ten aanzien van de te stellen eischen en de wijze van onderzoeken.

Toelichting. Ad lid 1. „Bij de keuring wordt in de eerste plaats onderzocht of voldaan wordt aan de verschillende eischen inzake inrichting, uitrusting, en afmeting, waaromtrent ook bij de afgifte van het nummerbewijs ingevolge art. 40 W.V.V. een onderzoek *kan* plaats vinden. Bij de keuring geschiedt dit echter in elk geval". N.v.T. De eenige bepaling, welke in art. 40 niet genoemd wordt, is art. 25 W.V.V. Het onderzoek naar de aanwezigheid van gereedschappen en verbandkist bij de afgifte van een nummerbewijs, d.w.z. eenmaal in de 5 jaren, zou geen zin hebben, doch het onderzoek tweemaal per jaar bij de keuring zal zeer nuttig zijn.

Het gedeelte van het voorschrift betrekking hebbende op het onderzoek naar de toelaatbare belading is in de eerste plaats noodig voor taxi's, omdat daarop bij de afgifte van het nummerbewijs in elk geval geen contrôle wordt uitgeoefend. Ten aanzien van de vrachtauto's en autobussen zal dit onderzoek echter ook niet overbodig zijn; weliswaar zal ook bij de afgifte van het

nummerbewijs er op worden gelet, dat voldaan wordt aan de voorschriften van art. 28 W.V.V., doch het is gewenscht, dat de toelaatbaarheid van de opgegeven belading en plaatsruimte nader wordt onderzocht.

„Overigens worden, behalve de eisch van netheid en zindelijkheid, aan openbare motorrijtuigen geen andere of zwaardere eischen gesteld dan aan niet-openbare. De keuring beoogt voornamelijk een zoo intensief toezicht in te stellen, dat althans voor openbare motorrijtuigen aan de in het belang van de veiligheid gestelde eischen practisch te allen tijde zal worden voldaan". N.v.T.

Er bestond geen aanleiding om het door de C.v.M. ontworpen voorschrift over te nemen, waarin bepaald was, dat een buitengewone keuring geeischt kan worden o.a. na een ongeval. Immers elke opsporingsamtbenaar heeft steeds het recht te onderzoeken of aan de bij of krachtens de W.V.O. gegeven voorschriften is voldaan; art. 52 W.V.O. Blijkt zulks niet ten volle het geval te zijn, dan zal de eigenaar aanstonds de noodige verbetering moeten aanbrengen om te voorkomen, dat hij zelf en zijn bestuurder voortdurend de voorschriften van de art. 6 en 9 W.V.O. overtreden.

Ad lid 2. Zie de art. 9-17 W.V.B.-G.B.

Artikel 67. [31]

(1) Voor elke keuring van een motorrijtuig is een vergoeding verschuldigd, bedragende ƒ 5.— voor een autobus, vrachtauto of tractor en ƒ 2.50 voor elk ander motorrijtuig, welk bedrag tijdig vóór de keuring moet worden betaald ter plaatse door de in artikel 62 bedoelde autoriteit aan te wijzen, met dien verstande, dat geen betaling kan plaats vinden door tusschenkomst van keurmeesters, die voor hun werkzaamheid als zoodanig een betaling ontvangen als bedoeld in lid (4).

(2) De keurmeester gaat niet tot keuring over, voordat hem een ontvangbewijs is getoond, waaruit blijkt dat het in lid (1) bedoelde bedrag is betaald.

(3) Het bedrag der vergoeding wordt, indien de autoriteit landsdienaar is, gestort in 's Lands Kas en indien als zoodanig een orgaan van een openbare gemeenschap is aangewezen, in de kas dier gemeenschap.

(4) De opbrengst der vergoedingen kan voor zooveel noodig worden aangewend voor de betaling van de diensten van de keurmeesters, voor zoover zij niet zijn ambtenaren van de krachtens artikel 65 lid (1) voor de keuring aangewezen tak van 's Lands dienst of openbare gemeenschap.

(5) Door den Directeur van Gouvernementsbedrijven worden voorschriften vastgesteld inzake de in het vorige lid bedoelde betaling.

Toelichting. Ad lid 1. „De vastgestelde bedragen van *f* 2.50 voor een taxi en *f* 5.— voor een autobus of vrachtauto komen overeen met de laagste der keurloonen, die bij de plaatselijke verordeningen werden gevorderd. De genoemde bedragen zullen echter voldoende zijn om de kosten van de keuring goed te maken, zoodat voor hoogere tarieven geen aanleiding bestaat". N.v.T.

Ad lid 4. „Hier is duidelijk vastgelegd, dat ambtenaren, die voor de keuring zijn aangewezen uit hoofde van hun ambt, daarvoor geen afzonderlijke vergoeding ontvangen. De keuring wordt geacht tot hun ambtsverrichtingen te behooren. Dit geldt niet alleen voor de ambtenaren behoorende tot of ondergeschikt aan de krachtens art. 30 lid 4 W.V.O. voor de keuring aangewezen autoriteit, doch ook voor de ambtenaren van een overheidsdienst, aan welke de bedoelde autoriteit de keuring krachtens art. 65 W.V.V. heeft opgedragen.

Alleen indien iemand als keurmeester wordt aangewezen, die weliswaar overheidsdienaar is, doch bij een tak van dienst, die als zoodanig met de keuring geen bemoeienis heeft, zou hij — indien dit noodig wordt geoordeeld — voor de keuringswerkzaamheden afzonderlijk kunnen worden beloond". N.v.T.

Ad lid 5. Zie art. 18 W.V.B.-G.B.

Artikel 68. [30(6)]

(1) Tijd en plaats van de keuring worden den aanvrager tijdig voor de keuring medegedeeld.

(2) De eigenaar of houder is verplicht den keurmeester de noodige hulp bij de keuring te doen verleenen.

Toelichting. Ad lid 1. In verband met art. 62 lid 2 W.V.V. bestaat voor een *periodieke* keuring gedurende tenminste een maand na de tijdige indiening van een aanvraag gelegenheid. De *eerste* keuring moet echter ingevolge art. 64 lid 1 W.V.V. binnen 14 dagen na de indiening der aanvraag gegeschieden.

De plaats van de keuring zal zoowel beteekenen de stad, hoofdplaats, desa of ander centrum, als het terrein, erf of gebouw in die plaats waar de keuring zal plaats hebben. Zooals reeds werd gezegd in de toel. tot art. 30 W.V.O. zal het onderzoek zooveel mogelijk worden gehouden in de bij de aanvraag opgegeven plaats (in de eerstgenoemde beteekenis), waar het motorrrijtuig als regel verblijft. Indien dit niet mogelijk is, zal de houder het motorrijtuig naar de opgegeven stad of hoofdplaats moeten brengen. Er zal ook geen bezwaar tegen bestaan, dat de keuring op verzoek van den houder zelf gehouden wordt in een andere plaats dan die, waar het motorrijtuig als regel verblijft.

Wat in dit verband als *tijdige* oproep moet worden beschouwd zal afhangen van verschillende omstandigheden o.a. van de vraag of het motorrijtuig van elders moet worden vervoerd naar de plaats van de keuring. Als regel zal men den houder tenminste enkele dagen van te voren waarschuwen.

„De oproeping behoeft niet bepaald schriftelijk te geschieden. Wel zal het gewenscht zijn dat de autoriteit, die de aanvraag ontving, of de keurmeester, van de oproep aanteekening houdt". N.v.T.

Ad lid 2. De te verleenen hulp zal zich uitstrekken tot het beschikbaar stellen van een chauffeur of monteur, zoo noodig met een helper, voor het verrichten van de door den keurmeester noodig geachte demontage en montage, en om behulpzaam te zijn bij rij- en remproeven. Verder zal de houder moeten zorgen, dat bij de keuring de gewone gereedschappen en hulpmiddelen, welke bij het motorrijtuig behooren en die, welke bij het onderhoud worden gebruikt, ter beschikking zijn.

Artikel 69. [30(6)]

(1) Indien de keurmeester het motorrijtuig goedkeurt, brengt hij het in artikel 64 bedoelde goedkeuringsteeken aan.

(2) Indien de keurmeester het motorrijtuig niet goedkeurt, deelt hij aan den eigenaar of houder mede, welke verbeteringen moeten worden aangebracht en stelt plaats en tijd voor de herkeuring vast.

Toelichting. Ad lid 1. Zie de art. 7 en 8 W.V.B.-G.B.

Ad lid 2. Hoewel dit niet is voorgeschreven, zal het gewoonlijk raadzaam zijn de aan te brengen verbeteringen schriftelijk op te geven.

De plaats voor de herkeuring kan een andere zijn dan die, waar de keuring plaats vond. Dit zal zich o.a. voordoen in het bij de toel. op art. 64 lid 6 W.V.V. besproken geval, waarbij een keurmeester verschillende kleine plaatsen achtereenvolgens bezoekt. Hij zal dan niet voor een herkeuring terug kunnen komen en deze zal elders plaats vinden.

„De termijn voor de herkeuring vast te stellen, zal als regel niet langer worden gesteld dan noodig om de verlangde verbeteringen behoorlijk te kunnen aanbrengen". N.v.T.

Artikel 70. [30(6)]

(1) Indien ook bij herkeuring een motorrijtuig niet wordt goedgekeurd, kan de eigenaar of houder zich wenden tot de in artikel 62 bedoelde autoriteit, die na ingewonnen advies van den keurmeester diens beslissing goedkeurt of herziet, dan wel een nieuwe keuring gelast door een anderen keurmeester of door een commissie van keurmeesters.

(2) Indien ook bij de 2de herkeuring het motorrijtuig niet wordt goedgekeurd, is de eigenaar of houder verplicht een bedrag van ƒ 25.— te betalen ten kantore van de in artikel 62 bedoelde autoriteit, voordat het motorrijtuig wederom tot de keuring wordt toegelaten.

Toelichting. Ad lid 1. Zooals uit art. 69 lid 1 W.V.V. blijkt, speelt de autoriteit, die krachtens art. 30 W.V.O. voor de keuring is aangewezen, bij de eigenlijke keuring geen rol, indien het motorrijtuig wordt goedgekeurd. Hetzelfde geldt, indien het voor de eerste maal wordt afgekeurd. Alleen wanneer de keurmeester ook bij de herkeuring de goedkeuring weigert, kan de houder zich tot de bedoelde autoriteit wenden, om zich tegen de beslissing van den keurmeester te verzetten. De autoriteit wint dan in elk geval advies in van den betrokken keurmeester en kan daarna vierderlei beslissing nemen: 1°. hij keurt de beslissing van den keurmeester goed, hetgeen tengevolge heeft, dat de houder — wil hij het motorrijtuig voor openbaar gebruik bestemmen — de verlangde verbeteringen moet aanbrengen; 2°. hij herziet de beslissing van den keurmeester in dier voege, dat het motorrijtuig wordt goedgekeurd; de keurmeester zal dan het goedkeuringsteeken aanstonds moeten aanbrengen; 3°. hij herziet de beslissing van den keurmeester in dezen zin, dat de verlangde verbeteringen *ten deele* moeten worden aangebracht; 4°. hij gelast een nieuwe keuring; deze zal dan niet als tweede, doch als eerste herkeuring gelden, omdat zij noodig is wegens twijfel bij de autoriteit aan de juistheid van de beslissing van den keurmeester. Of de autoriteit deze bijzondere herkeuring zal opdragen aan een anderen keurmeester of aan een commissie van keurmeesters zal afhangen van den aard der technische bezwaren en van de beschikbaarheid van meer keurmeesters.

Ad lid 2. Hoewel dit niet uitdrukkelijk vermeld is, ligt het voor de hand, dat ook bij een tweede herkeuring de beroepsregeling van het eerste lid van toepassing moet zijn. Het kan immers zijn, dat de houder zich bij de beslissing van den keurmeester bij de eerste herkeuring heeft neergelegd; en hij zal daardoor niet in ongunstiger positie mogen komen dan hij, die dadelijk verzet heeft aangeteekend.

„Het bedrag van *f* 25.— draagt het karakter van *boete* en komt derhalve niet in de plaats van de in art. 67 W.V.V. bedoelde bedragen, die het karakter dragen van een *vergoeding* voor de aan de keuring verbonden kosten". N. v. T.

Artikel 71. [30(6)]

(1) Ten kantore van de in artikel 62 bedoelde autoriteit worden registers aangelegd en bijgehouden van de motorrijtuigen, die zijn goedgekeurd, en wel voor autobussen, vrachtauto's en overige motorrijtuigen afzonderlijk.

(2) Door den Directeur van Gouvernementsbedrijven worden de modellen voor de registers en de wijze van bijhouden daarvan vastgesteld.

Toelichting. Ad lid 1. Nadat de voor de keuring aangewezen autoriteit een aanvraag tot keuring in ontvangst heeft genomen, heeft hij in normale gevallen geen bemoeiing meer met de keuring, totdat omtrent de goedkeuring aanteekening moet worden gehouden in het daarvoor ingevolge dit artikel

bestemde register. De keurmeester zal de autoriteit de noodige gegevens moeten verstrekken. Mocht dit worden verzuimd, dan blijkt dit uit het onafgedaan blijven van een aanvraag.

Ad lid 2. Zie de modellen VII — IX en de art. 19-21 W.V.B.-G.B.

Keuring van rij- en voertuigen geen motorrijtuig zijnde.

Artikel 33.

Bij verordening van openbare gemeenschappen, of waar deze ontbreken bij gewestelijke reglementen of keuren van politie, kan worden bepaald voor welke openbare rij- of voertuigen, geen motorrijtuig zijnde, keuring vereischt is en kunnen de noodige voorschriften betreffende deze keuring worden vastgesteld.

Toelichting. In afwijking van het voorstel van de C.v.M., welke de keuring verplicht wilde stellen voor alle openbare rij- en voertuigen behalve rijwielen, handkarren e.d., is aan het oordeel van de lagere wetgevers overgelaten of zij keuring van andere rij- en voertuigen dan motorrijtuigen wenschen voor te schrijven, en zoo ja, voor welke rij- en voertuigen.

Op twee punten wijkt de regeling af van die, opgenomen in art. 16 W.V.O. voor de *nummering* van andere rij- en voertuigen. In de eerste plaats is regeling van de nummering imperatief voorgeschreven en in de tweede plaats moeten de te geven voorschriften zooveel mogelijk overeenstemmen met de centrale regeling voor de nummering van motorrijtuigen, terwijl ten aanzien van de keuringsvoorschriften een dergelijke overeenstemming niet wordt geeischt.

Evenals in de art. 7 en 16 W.V.O. was ook hier aanvankelijk de aanwijzing van de openbare gemeenschappen, welke tot medewerking aan de wetgeving worden geroepen aan de regeeringsverordening overgelaten. Op aandrang uit den Volksraad heeft het artikel echter een overeenkomstige wijziging ondergaan als de aangehaalde artikelen; verg. de toel. op art. 7 W.V.O.

Daar de provincies niet, zooals in art. 7 W.V.O. afzonderlijk zijn genoemd, hebben zij hier, evenmin als bij de nummering van andere rij- en voertuigen (art. 16 W.V.O.) een taak te vervullen.

Nadere voorschriften betreffende openbare rij- en voertuigen.

Artikel 34.

Bij of krachtens regeeringsverordening worden nadere voorschriften gegeven betreffende openbare rij- of voertuigen. Daarin zullen, voor zooveel noodig, bepalingen voorkomen in zake diensten rusttijden van het personeel van openbare motorrijtuigen.

Toelichting. „Het wordt noodig geacht de mogelijkheid te openen voor autobussen, vrachtauto's en taxi's bepalingen te maken inzake dienst- en rusttijden van het personeel. Voor deelemans, grobaks en dergelijke vervoermiddelen zou een dergelijke regeling te ver gaan". M.v.T.

Tijdens de mondelinge behandeling in den Volksraad werd medegedeeld, dat het de bedoeling was voorshands alleen dienst- en rusttijden voor te schrijven voor chauffeurs van openbare autobussen. Bij nadere overweging is echter de regeling al dadelijk ook uitgestrekt tot de chauffeurs van openbare vrachtauto's; zie ook de toel. op art. 72 W.V.V.

Bij de mondelinge behandeling in den Volksraad merkte de regeeringsgemachtigde voor Justitie het volgende op:

„Het stelsel, dat de Regeering gevolgd heeft bij het regelen van arbeidsvoorwaarden in verschillende bedrijven — het is hier van deze plaats al vaker gezegd — gaat voorshands niet in de richting van één eenvoudige algemeene arbeidswet. Daarvoor is van de toestanden bij de verschillende bedrijven nog te weinig bekend en een dergelijk optreden dat niet zou berusten op kennis van de omstandigheden waaronder de wet zal moeten werken, zal in het algemen gesproken, meer kwaad kunnen doen dan goed. Zulks geldt speciaal voor de tegenwoordige tijdsomstandigheden. Daarom zal ik het geachte lid (van Lonkhuyzen) in zijn verwachting, uitgaande naar één algemeene arbeidswet, tot mijn leedwezen moeten teleurstellen. Daarmee is echter niet gezegd, dat op dit gebied niets zou moeten gebeuren, maar het zal moeten geschieden zeer geleidelijk aan, nadat eerst de toestanden onderzocht zijn, waarvoor de nieuwe bepalingen moeten gelden. Juist in dit verband zou ik gaarne een oogenblikje stilstaan bij een van de amendementen die zijn ingediend, n.l. het amendement van den heer Ratu Langie en zijn medestanders, een amendement dat betreft art. 39 (thans 38) alinea 1, van het ontwerp. Daarin is aan lagere overheden de bevoegdheid verleend, om bij het verleenen van vergunningen voor autobusdiensten voorwaarden te stellen o.a. ter verzekering van het algemeen belang.

Dit amendement nu beoogt een wijziging in de bepaling omtrent deze voorwaarden in dien zin, dat de plicht wordt opgelegd om te stellen:

> „verdere voorwaarden ter verzekering van de verkeersveiligheid waaronder te rekenen de vaststelling van een maximum-werktijd van het personeel, dat de motorrijtuigen bedient".

Wanneer ik het goed zie, beoogt het amendement, dat een algemeene bevoegdheid van de locale besturen zal worden omgezet in een plicht o.a. ten aanzien van den werktijd van het personeel en daartegen moet de Regeering bezwaar maken. In artikel 35 (thans 34) van het ontwerp is aan de Regeeringsverordening reeds de bevoegdheid gegeven om daar waar de omstandigheden, ook die van het bedrijf, het toelaten, voorschriften op het stuk van den werktijd van het personeel enz. te stellen. Waar dit met vrucht kan geschieden, zal men ook onder aandrang van het Kantoor van Arbeid in die richting zeker werkzaam kunnen zijn. Maar hier wordt — wanneer ik de strekking van het amendement goed heb begrepen — de *verplichting* opgelegd tot vaststelling door lagere raden van een maximum werktijd voor het personeel, dat de motorrijtuigen bedient. Daartegen bestaat een practisch

bezwaar n.l. dat men, zoolang op dit gebied nog betrekkelijk weinig wordt gedaan, óf zal moeten komen tot maximum werktijden, waaraan het bedrijf niet zal kunnen voldoen, óf in de vergunning een maximum werktijd moet vastleggen dat langer is dan op den duur noodig zou kunnen blijken. Men moet dan voor den duur der vergunning een maximum werktijd fixeeren, terwijl het zeer goed mogelijk is, dat later bij regeeringsverordening een korter maximum werktijd wordt vastgesteld, misschien niet in het eerste maar b.v. in het tweede of derde jaar, dat zulk een bedrijf bestaat. Heeft men den maximum werktijd nu eenmaal in de vergunning vastgelegd, dan spreekt het vanzelf, dat de betrokken ondernemer geneigd zal zijn, zich daaraan vast te houden, en de regeeringsverordening op dit bedrijf voorloopig misschien niet van toepassing zal kunnen zijn. Maar als de werktijd niet in de vergunning is vastgelegd zal het mogelijk zijn, dat men door de regeeringsverordening geleidelijk aan tot betere toestanden zal komen. Het komt de Regeering derhalve voor dat men er beter aan doet, de bevoegdheid van de locale besturen in dit opzicht te laten zooals het ontwerp die regelt".

Dienst- en rusttijden.

Artikel 72. (34)

(1) Door den eigenaar of houder van openbare autobussen en vrachtauto's moet aan de goedkeuring van de in lid (3) te noemen autoriteit worden onderworpen het rooster van de dienst- en rusttijden van de bestuurders van die motorrijtuigen.

(2) Door den Directeur van Gouvernementsbedrijven worden algemeene voorschriften gegeven omtrent de in lid (1) bedoelde dienst- en rusttijden.

(3) De goedkeuring der dienst- en rusttijden als in lid (1) bedoeld, geschiedt:

I. indien met de openbare motorrijtuigen een autodienst wordt onderhouden met vergunning van de autoriteit, bedoeld in artikel 36 lid (1) sub a, b of c van de Wegverkeersordonnantie, door deze autoriteit;

II. in alle andere gevallen door het dagelijksch bestuur van de openbare gemeenschap — of waar geen openbare gemeenschappen bestaan door of namens het hoofd van het bestuur van het gewest — waar de eigenaar of houder zijn bedrijf of een tak van zijn bedrijf heeft gevestigd.

(4) Van de beslissing van de in het 3e lid bedoelde autoriteit kan de eigenaar of houder binnen 1 maand, nadat zij te zijner kennis is gebracht, in beroep komen bij den Directeur van Gouvernementsbedrijven.

Toelichting. Ad lid 1. In art. 11 van het door de C.v.M. ontworpen vrachtauto- en autobusreglement werd de *regeling* der dienst- en rusttijden voor elken exploitant onderworpen aan de goedkeuring van het bevoegde gezag en werd aan dat gezag overgelaten uit te maken, voor welke leden van het personeel dit noodig was. Ter voorkoming van misverstand is het woord „regeling", dat ook een veel ruimer beteekenis kan hebben, vervangen door „rooster", waardoor is komen vast te staan, dat bedoeld wordt de goedkeuring van den duur van werktijd en rusttijd voor de leden van het personeel, voor wie het voorschrift geldt.

Het werd voorts onwenschelijk geacht aan verschillend inzicht over te laten of alleen chauffeurs, dan wel ook conducteurs en helpers of garage-personeel onder de regeling zouden vallen. Voorshands geldt het voorschrift alleen voor hen, wier gedragingen meer dan die van het andere personeel de veiligheid in gevaar kunnen brengen; dat zijn de chauffeurs.

Ad lid 2. Zie de art. 22-24 W.V.B.-G.B.

Ad lid 3. Sub I. Voor de autodiensten is de taak van goedkeuring der dienst- en rusttijden gelegd in handen van de autoriteit, die de vergunning voor den dienst verleent en die als zoodanig toezicht houdt op de uitoefening van den dienst.

Sub II. Voor de „wilde" bussen en vrachtauto's wordt de goedkeuring vereischt van het aangewezen gezag in het ressort, waar het bedrijf of een tak daarvan gevestigd is.

Wat men onder een tak van een bedrijf heeft te verstaan, zal in geval van twijfel door het betrokken gezag moeten worden uitgemaakt. De goedkeuring van de dienst- en rusttijden in verschillende afdeelingen van een gewest zal, indien het hoofd van gewestelijk bestuur dit gewenscht acht, namens hem door verschillende afdeelingshoofden kunnen geschieden.

Ad lid 4. Evenals bij de regeling van de dienst- en rusttijden voor het spoorwegpersoneel berust de beslissing in beroep bij den directeur van G.B.

Overige bepalingen betreffende openbare rij- en voertuigen.

Artikel 73. [34]

Passagiers van openbare motorrijtuigen zijn verplicht de aanwijzingen op te volgen, die door het personeel in het belang van orde en veiligheid worden gegeven.

Toelichting. Hoewel dit artikel betrekking heeft op alle openbare motorrijtuigen, is het duidelijk, dat het voornamelijk van belang is voor autobussen. Het personeel is bevoegd den passagiers en hun bagage een bepaalde plaats aan te wijzen, het in- en uitstappen te regelen, enz. Verg. ook art. 29 W.V.V., dat betrekking heeft op openbare en particuliere autobussen. Voor deze laatste is een voorschrift als dat van art. 73 W.V.V. overbodig, omdat de houder zelf kan bepalen, wie als passagier wordt toegelaten.

Artikel 74. [34]

(1) De eigenaar of houder van elke openbare autobus draagt zorg, dat daarin is aangebracht een duidelijk leesbare mededeeling, bevattende de tarieven voor reizigers en bagage.

(2) De eigenaar of houder van elk openbaar motorrijtuig, geen autobus zijnde, draagt zorg, dat de bestuurder in het bezit is van een duidelijk leesbare mededeeling, bevattende de tarieven voor reizigers, bagage of goederen.

Toelichting. De voorschriften van dit artikel zijn o.a. noodig in verband met den vervoersplicht, welke in art. 29 lid 1 W.V.O. voor alle openbare rij- en voertuigen is ingevoerd. Het is te verwachten, dat de lagere wetgevers, die geroepen zijn voorschriften te geven voor andere openbare rij- en voertuigen dan motorrijtuigen, soortgelijke bepalingen zullen in het leven roepen ten aanzien van die rij- en voertuigen.

Voor autobussen kan zonder bezwaar worden geeischt, dat de opgave van de tarieven in de bus wordt opgehangen of aangeplakt. Voor openbare vrachtauto's en taxi's zou dit op practische bezwaren stuiten; in verband daarmede is volstaan met den eisch, dat de bestuurder zulk een opgave bij zich heeft en — hoewel dit in het voorschrift niet bepaald is gezegd — deze ook desgewenscht aan iederen passagier moet toonen.

Artikel 75. [34]

(1) De reiziger, die desverlangd geen geldig plaatsbewijs vertoont en den verschuldigden vrachtprijs niet dadelijk betaalt, kan uit een openbaar motorrijtuig worden verwijderd.

(2) De betaling der vrachtprijzen kan worden gevorderd in afgepast geld.

Toelichting. Ad lid 1. Dit artikel is vrijwel gelijkluidend aan art. 13 van het door de C.v.M. ontworpen Vrachtauto- en autobusreglement. Dit had echter alleen betrekking op autobussen. Thans is het voorschrift van toepassing op alle openbare motorrijtuigen, derhalve ook op taxi's, demmo's e.d., hoewel het toonen van een geldig plaatsbewijs in de practijk alleen op autobussen betrekking heeft. Men zal derhalve uit een autobus, waar het afgeven van plaatsbewijzen gebruikelijk is, verwijderd kunnen worden, indien men zoo'n bewijs niet kan toonen, ook al heeft men het bewijs inderdaad ontvangen.

Voor een taxi, waarvoor als regel geen plaatsbewijs wordt afgegeven, heeft het voorschrift geen andere beteekenis, dan dat de bestuurder, die vóór hij een passagier toeliet geen betaling verlangde, bevoegd is dit alsnog tijdens den rit te doen.

Ad lid 2. Dit voorschrift is noodig om te voorkomen, dat een passagier zou trachten te ontkomen aan de verplichting tot betaling opgelegd bij art. 29 lid 1 W.V.O. en bij lid 1 van dit artikel.

Artikel 76. [34]

Onverminderd het bepaalde bij artikel 29 is het verboden:

a. in een afdeeling van een hoogere klasse van een openbare autobus te gaan, dan door het plaatsbewijs is aangewezen, zonder vooraf de noodige bijbetaling te doen;
b. verder te reizen in een openbare autobus dan waarop men volgens zijn plaatsbewijs recht heeft, zonder vooraf de noodige bijbetaling te doen;
c. in een openbare autobus te vertoeven, wanneer dit door het personeel op grond van artikel 75 van deze verordening of van artikel 29 lid (2) van de Wegverkeersordonnantie wordt verboden.

Toelichting. Dit artikel heeft alleen betrekking op passagiers van openbare autobussen. Bij art. 29 W.V.V., dat voor alle autobussen en dus ook voor openbare geldt, is het o.m. verboden in een autobus te blijven, indien dit door het personeel verboden wordt wegens overschrijding van het toegelaten aantal personen. Art. 76 W.V.V. gaat verder en verbiedt den reiziger o.a. het verblijf in de bus, indien hij geen plaatsbewijs toont of niet betaalt (art. 75 W.V.V.), alsook indien hem het verblijf ontzegd is wegens dronkenschap of anderszins (art. 29 lid 2 W.V.O.).

Artikel 77. [34]

(1) Bij verordening van openbare gemeenschappen, of waar deze niet bestaan bij gewestelijke reglementen of keuren van politie, kunnen:

a. in het algemeen belang maximum-tarieven worden vastgesteld voor openbare rij- of voertuigen, die binnen het ressort van het gebiedsdeel, waarvoor de verordening geldt, personen of goederen ten vervoer opnemen;
b. behalve voorschriften, als bedoeld in artikel 33 van de Wegverkeersordonnantie, ook verdere aanvullende voorschriften worden vastgesteld betreffende openbare rij- en voertuigen, geen motorrijtuig zijnde.

(2) Voorschriften als in lid (1) bedoeld kunnen met betrekking tot motorrijtuigen, die geregeld in bedrijf zijn in het gebied van meer dan een gemeenschap binnen een provincie, worden vastgesteld bij provinciale verordening.

Toelichting. Ad lid 1. Sub a. „Indien krachtens dit artikel maximumtarieven zijn vastgesteld, zullen de in art. 74 W.V.V. bedoelde tarieven deze maxima niet te boven mogen gaan". N.v.T.

Zij zullen daarentegen wel lager kunnen zijn. Eenmaal vastgesteld en bekend gemaakt op de wijze als in art. 74 W.V.V. voorgeschreven, zal de bestuurder echter niet méér mogen verlangen, dan in de opgave vermeld, ook al is het wettelijk toegelaten maximum hooger.

De passagier zal behoudens toestemming van den bestuurder niet minder mogen betalen, dan waartoe hij ingevolge de getoonde opgave verplicht is. Bij weigering kan de bestuurder den passagier in rechte aanspreken. Aangezien daarvan in de practijk geen resultaat is te verwachten, is overwogen om in deze gevallen op wanbetaling een strafsanctie te stellen; daarvan is echter afgezien, omdat deze onrechtmatige handeling zich daartoe minder goed leent. Trouwens den taxichauffeur of deelemankoetsier staan nog wel andere middelen ten dienste om den onwilligen passagier tot betaling te nopen.

Sub b. De in lid 1 genoemde lagere wetgevers zijn krachtens art. 33 W.V.O. bevoegd keuringsvoorschriften vast te stellen voor andere dan motorrijtuigen. In dit voorschrift worden zij gemachtigd ook andere regelingen te treffen voor deelemans, richshaws, openbare grobaks als anderszins; verg. ook de toel. op art. 74 W.V.V.

Ad lid 2. Ingevolge art. 1 lid 4 W.V.O. zouden de provinciale raden niet bevoegd zijn verordeningen als hier bedoeld vast te stellen, indien deze bevoegdheid hun niet bepaaldelijk werd toegekend. Dergelijke rij- en voertuigen zouden zoodra zij in meer dan één regentschap of gemeente in bedrijf waren, aan uiteenloopende voorschriften onderworpen kunnen zijn. Voor zoover dit bezwaar oplevert is de provincie bevoegd de verordenende taak voor dergelijke vervoermiddelen over te nemen.

Autodiensten.

Artikel 35.

(1) Het is verboden een vrachtauto- of autobusdienst te exploiteeren anders dan krachtens een vergunning van het bevoegde gezag.

(2) Het is den houder van een vergunning voor een vrachtautodienst verboden reizigers te vervoeren, indien de vergunning dit niet uitdrukkelijk toestaat.

Toelichting. Ad lid 1. Vergelijk omtrent het vergunningsstelsel in het algemeen de Inleiding. Voor de beteekenis van de begrippen vrachtauto- en autobusdienst zie de toel. op art. 1 lid 1 sub 5 en 6 W.V.O.

„Evenals overal elders wordt het onderhouden van geregelde autobusdiensten tusschen bepaalde plaatsen, zoowel locaal als interlocaal aan een vergunning gebonden. Hoewel geregelde vrachtautolijnen hiertelande thans weinig voorkomen, werd het raadzaam geacht ook deze onder de regeling te doen vallen". M.v.T. alg. ged. sub 8.

De regeling gaat verder dan de Nederlandsche. In art. 1 W.O.V. worden alleen de autobusdiensten aan een vergunning gebonden. Een verder belang-

rijk onderscheid is, dat de Nederlandsche regeling ingevolge art. 15 lid 3 W.O.V. alleen op intercommunale diensten betrekking heeft. Omtrent de diensten, welke zich beperken tot het gebied van een gemeente kan door het gemeentebestuur een regeling worden getroffen. Hier worden in die gevallen de vergunningen wel verleend door het betrokken gemeentebestuur (art. 36 W.V.O.), doch naar de regelen van de W.V.O. Ook hier werd uniformiteit noodig geacht.

Ad lid 2. In het G.V. werd de wensch geuit een uitzondering op te nemen voor de eigenaars of begeleiders van met een vrachtauto vervoerde goederen.

„Hoewel het niet in de bedoeling ligt den eigenaar, die zijn goederen begeleidt en de begeleiders, die noodig zijn om de goederen te helpen laden en lossen als reizigers te beschouwen, bestaat er bezwaar tegen de voorgestelde aanvulling, omdat deze misbruik in de hand zou werken. De Regeering verwacht, dat ook zonder die toevoeging het voorschrift in de praktijk overeenkomstig de bedoeling zal worden gehanteerd". M.v.A.

Bij de mondelinge behandeling merkte de heer Hamer terzake het volgende op.

„In het 2de lid van art. 36 (thans 35) wordt gesproken van „reizigers", zonder dat nader aangegeven is, wie hieronder verstaan worden. Zeer dikwijls treft men op vrachtauto's een groot aantal koelies aan, die een paar centen betalen om mee te rijden. Wanneer men ze echter afvraagt of zij betaald hebben, antwoorden ze steeds, dat zij gratis meerijden, dat zij bij de lading behooren om deze te lossen, of dat ze mee moeten om de vracht op te laden.

Mijnheer de Voorzitter! Het is toch wel goed dat vast komt te staan, hoe in dergelijke gevallen door de betrokken ambtenaren, die met de behandeling van dergelijke gevallen zijn belast, moet worden gehandeld".

De regeeringsgemachtigde voor G.B. antwoordde als volgt:

„Bij art. 36 (thans 35) heeft de heer Hamer het verschijnsel besproken, dat vrachtauto's vaak een aantal koelies meevoeren, waarvan het twijfelachtig zou kunnen zijn, of zij al dan niet als reizigers zijn te beschouwen. De Regeering meent, dat ook dit artikel in de practijk met eenige soepelheid zal moeten worden toegepast. Inderdaad behoort bij een vrachtauto vaak een aantal koelies, die bij hetzelfde bedrijf werkzaam zijn en dienen voor op- en aflading van goederen. Men moet het dus mogelijk maken, dat deze meerijden en niet als passagiers worden beschouwd.

Wanneer ze niet tot een zoodanige bemanning van het voertuig behooren en voor het vervoer ook eenige betaling wordt gevergd, zal het de taak der politie zijn, om terzake de noodige gegevens in handen te krijgen".

Voorts werd tijdens de mondelinge behandeling door de leden Ratu Langie c.s. bij amendement voorgesteld om tusschen „verboden" en „reizigers" in te lasschen „zonder noodzaak".

De heer Ratu Langie lichtte dit als volgt toe:

„Het is alleen onze bedoeling, te voorzien in gevallen, die zich b.v. in de buitengewesten kunnen voordoen, alwaar een zeer schaarsch verkeer is van vrachtauto's en auto's. Het kan daar dan wel eens voorkomen, dat men bij wijze van hulpverschaffing aan personen, die midden in het bosch zijn blij-

ven steken, die personen zou willen medenemen met een auto van een vrachtautodienst, doch dit niet zou mogen doen, wanneer de vergunning voor die vrachtauto-dienst alleen is gegeven voor het vervoer van goederen".

De regeeringsgemachtigde voor G.B. bestreed het amendement als volgt: „De aanvulling, die het geachte lid voorstelt, is naar de meening van de Regeering verwerpelijk, omdat zij den zin van het artikel minder duidelijk maakt. In het door hem gestelde geval, dat men iemand uit het bosch mede wil nemen, die daar min of meer hulpeloos achter is gebleven, zal men in de eerste plaats niet licht tot vervolging overgaan, en in de tweede plaats zal men een dergelijk medenemen als vriendendienst, dus vermoedelijk dan ook zonder betaling, nimmer kunnen begrijpen onder het begrip „reizigersvervoer". Een dergelijk persoon, dien men ergens vindt en medeneemt, omdat hij daar geen transportmiddel heeft, is zeker, als men hem niet laat betalen, geen reiziger".

Na eenige discussie werd het amendement verworpen.

Jurisprudentie. Het op bepaald aangegeven tijd en plaats „onderhouden van een autobusdienst" is een handeling, welke voldoende feitelijk is omschreven om den inhoud van een telastelegging uit te maken; daaraan doet niet af, dat ook de wet zich van die bewoordingen bedient. Dat in de dagvaarding minder juist de autobusdienst, i. pl. v. de autobus, een vervoermiddel wordt genoemd maakt de telastelegging niet onbegrijpelijk. H.R. 3 Dec. 1928, N.J. 1929 blz. 583.

Artikel 36.

(1) De in artikel 35 bedoelde vergunning wordt verleend:

a. voor zoover de exploitatie zich zal beperken tot het gebied van één openbare gemeenschap, door den raad van die gemeenschap;

b. voor zooveel de exploitatie zal plaats vinden binnen meer dan één gebiedsdeel, als bedoeld onder a, doch binnen één gewest, door den provincialen raad , of waar deze niet bestaat, door het hoofd van gewestelijk bestuur;

c. in alle andere gevallen dan onder a en b bedoeld voor zooveel de exploitatie zal plaats vinden binnen één gewest, door het hoofd van gewestelijk bestuur;

d. indien de exploitatie zal plaats vinden binnen meer dan één gewest, door den Gouverneur-Generaal.

De raden, bedoeld onder a en b kunnen hun bevoegdheid overdragen aan de betrokken colleges van dagelijksch bestuur of, waar deze niet zijn ingesteld, aan de voorzitters dier raden.

(2) In de gevallen bedoeld onder b en c van lid (1) kunnen de raden van de daarbij betrokken openbare gemeenschappen, binnen dertig dagen na den datum van bekendmaking van het desbetreffende besluit, in beroep komen bij den Gouverneur-Generaal.

Toelichting. Ad lid 1. In verband met het bepaalde in art. 1 lid 1 sub 10 jo. lid 4 W.V.O. heeft het voorschrift sub a betrekking op diensten, welke worden uitgeoefend binnen een stadsgemeente of gemeente, of binnen de grenzen van een regentschap of locaal ressort, doch niet in de daarbinnen gelegen stadsgemeenten of gemeenten.

Het voorschrift sub b heeft in hervormd gebied betrekking op diensten, die binnen één provincie worden uitgeoefend in een gebied, dat niet beperkt is tot één regentschap of één stadsgemeente. In de buitengewesten kan het geval sub b zich voordoen, indien een dienst wordt uitgeoefend binnen het ressort van een localen raad en het daarbinnen gelegen gebied van een gemeente, alsook in andere gevallen wanneer de ressorten van twee locale raden elkaar raken.

Het voorschrift sub c geldt steeds indien een dienst wordt uitgeoefend binnen één gewest geheel of ten deele in niet hervormd en niet gedecentraliseerd gebied. Het is dus thans alleen van belang voor de buitengewesten, en wel: 1° indien een dienst zich uitstrekt over het gebied van een locaal ressort en het daaraan grenzende niet gedecentraliseerde gebied; 2° indien de dienst geheel buiten de gedecentraliseerde gebieden wordt uitgeoefend.

De laatste zin van dit lid is tijdens de mondelinge behandeling bij amendement ingelascht. Reeds in het G.V. was er op gewezen „dat provinciale raden en regentschapsraden te weinig vergaderen om aan deze colleges het verleenen der vergunningen te kunnen overlaten. Op praktische gronden gaven derhalve sommige leden in overweging in stede van de raden de colleges van dagelijksch bestuur in de betrokken gemeenschappen met de vergunningsverleening te belasten. Zulks zou bovendien meer in overeenstemming zijn met het beginsel dat in den regel de dagelijksche besturen geroepen worden tot medewerking aan de uitvoering van algemeene verordeningen. Ook ware te overwegen of een constructie, ingevolge welke de vergunning wordt verleend „door of namens den Raad door het dagelijksch bestuur", mogelijk een oplossing van de praktische bezwaren zou geven. De raden zouden dan in de gelegenheid zijn hun bevoegdheid te delegeeren. Van de zijde der voorstanders van centralisatie werd de vrees geuit, dat die dagelijksche besturen niet behoorlijk geoutilleerd zullen blijken om overal een van gelijke grondslagen uitgaande oplossing van het financieel-economisch zoo belangrijke verkeersvraagstuk te waarborgen".

De regeering vond daarin aanleiding voor een wijziging; zij bleef zich op het standpunt stellen, „dat *openbare* behandeling van dergelijke aangelegenheden den besten waarborg inhoudt voor een afdoening, die het algemeen belang dient. Echter moet worden toegegeven, dat de omstandigheid, dat de raden in het bijzonder van provincies en regentschappen slechts zelden vergaderen, voor een vlotte afdoening van zaken als deze een ernstig beletsel kan vormen.

De Regeering heeft mitsdien in de N.v.W. de tusschenoplossing gekozen, waarbij het verleenen der vergunningen zal geschieden *„door of namens"* den Raad der daarbij betrokken openbare gemeenschap, waardoor de Raad zelf kan uitmaken in welke gevallen de beslissing wordt overgelaten aan het College van dagelijksch bestuur.

De Regeering deelt niet de in het verslag geuite vrees, dat deze colleges onvoldoende geoutilleerd zouden zijn om over een dergelijke vergunningsaanvraag een gefundeerd oordeel uit te spreken. Dit oordeel toch moet, zooals in het algemeen gedeelte werd uiteengezet voor een niet gering deel op kennis van plaatselijke of regionale omstandigheden berusten en de leden, die hier spreken over een van gelijke grondslagen uitgaande oplossing van het financieel-economisch zoo belangrijke verkeersvraagstuk, hebben zich een minder juiste voorstelling gemaakt van den vorm, waarin het bedoelde vraagstuk bij een vergunningsaanvrage zal verschijnen". M.v.A.

De aangebrachte wijziging, waardoor de raden vrij zouden zijn te bepalen, aan wien zij hun bevoegdheid willen overdragen, ging echter sommigen leden van den Volksraad te ver. De leden Blaauw c.s. dienden een amendement in, waardoor alleen overdracht mogelijk zou zijn aan het dagelijksch bestuur der gemeenschap. De regeeringsgemachtigde voor Justitie merkte daaromtrent het volgende op:

„De geachte voorstellers zeggen in de toelichting op hun amendement, dat het wenschelijk is, de raden in deze bevoegdheid te beperken, omdat het beter is, dat die bevoegdheden niet aan diensthoofden worden gedelegeerd. Wat de Regeering nu wil vragen is dit: Gaat hier de voogdij van bovenaf ten aanzien van de raden niet een beetje te ver? Wat voor bezwaar is er die raden daarin vrij te laten? Men mag toch verwachten, dat die raden wanneer zij daartoe overgaan, dit delegeeren zullen doen met verstand en redelijkheid en dat wanneer zij het beter zullen achten, die bevoegdheid te delegeeren aan een diensthoofd, zij dit dan niet lichtvaardig zullen doen, zonder dat daartoe bepaalde redenen aanwezig zijn".

De Regeering maakte echter tegen het amendement geen overwegend bezwaar; het werd na eenige discussie aangenomen. Zie ook de toel. op de leden 2 en 3 van art. 10 W.V.O.

Ad lid 2. Dit voorschrift staat op alle gevallen, waarin een vergunning betrekking heeft op het gebied van een openbare gemeenschap, welker bestuur deze vergunning niet zelf verleend heeft, omdat ook ander gebied daarbij betrokken was.

„De verwijzing naar de gevallen sub c kan niet gemist worden. Het kan namelijk in de buitengewesten voorkomen, dat een vergunning betreft het gebied van één openbare gemeenschap en een daaraan grenzend niet gedecentraliseerd deel van hetzelfde gewest. Dit geval is noch bij a, noch bij b onder te brengen, doch wel bij c. De Raad van de openbare gemeenschap, die erbij betrokken is, heeft evenzeer als in de gevallen bedoeld sub b aanspraak op beroep". M.v.A.

Artikel 37.

(1) De vergunning kan alleen worden geweigerd, indien bij gehouden onderzoek is gebleken:

a. dat tegen het verleenen der vergunning ernstige bezwaren bestaan met het oog op de vrijheid en de veiligheid van het verkeer,

b. dat andere redenen van algemeen belang zich verzetten tegen het verleenen der vergunning,

c. dat de aanvraager niet in staat wordt geacht tot vervulling van de voorwaarden bedoeld in artikel 38.

(2) Indien op een aanvraag om vergunning afwijzend wordt beschikt, alsmede indien zoodanige aanvrage slechts ten deele wordt ingewilligd, wordt de beschikking met redenen omkleed.

(3) Alle beschikkingen, waarbij een vergunning wordt geweigerd, ingetrokken of verleend, worden op bij regeeringsverordening te bepalen wijze bekend gemaakt, in het laatste geval met vermelding van voorwaarden en tijdsduur.

Toelichting. Dit artikel, dat bepalend is voor het karakter van het vergunningsstelsel, is tijdens de mondelinge behandeling in den Volksraad ingrijpend gewijzigd. Hetgeen daaromtrent in de M.v.T. is vermeld, is op het artikel zooals het thans luidt, niet meer van toepassing. Tot goed begrip van hetgeen volgt, worden hier echter het oorspronkelijke ontwerp van het artikel en de daarbij behoorende toelichting mede opgenomen.

Regeeringsontwerp van art. 38 (thans 37):

(1) Voordat op een aanvraag om vergunning tot het exploiteeren van een vrachtauto- of autobusdienst een beslissing wordt genomen, worden door het gezag, dat bevoegd is de vergunning te verleenen, belanghebbenden na openbare oproeping in de gelegenheid gesteld binnen een termijn van één maand na die oproeping van hun gevoelen te doen blijken.

(2) De vergunning wordt verleend, indien bij gehouden onderzoek is gebleken:

a. dat voor zoover het een nieuwen dienst betreft, behoefte bestaat aan uitbreiding van de bestaande vervoersgelegenheden, en, voor zoover het de voortzetting van een tevoren geëxploiteerden dienst betreft, behoefte bestaat aan handhaving van het aantal bestaande vervoersgelegenheden;

b. dat tegen het verleenen der vergunning geen ernstige bezwaren bestaan met het oog op de vrijheid en de veiligheid van het verkeer;

c. dat geen andere redenen van algemeen belang zich tegen het verleenen van de vergunning verzetten.

(3) Indien bij het onderzoek gebleken is, dat het algemeen belang het raadzaam doet zijn de uitbreiding van de vervoersgelegenheden te doen uitvoeren door een reeds bestaande vervoersonderneming, wordt de vergunning behoudens het bepaalde in lid (2) aan zoodanige bestaande onderneming verleend, indien zij bereid en in staat is deze te aanvaarden onder voorwaarden als in artikel 39 bedoeld.

(4) Indien een vergunning als in het derde lid bedoeld niet tot stand komt, wordt de vergunning behoudens het bepaalde in lid (2) onder de in artikel 39 bedoelde voorwaarden aan den aanvrager verleend.

(5) Indien op een aanvrage om vergunning afwijzend wordt beschikt, alsmede indien zoodanige aanvrage geheel of ten deele wordt ingewilligd,

niettegenstaande daartegen krachtens het eerste lid van dit artikel bezwaren zijn ingebracht, wordt de beschikking met redenen omkleed.

(6) Alle beschikkingen, waarbij vergunningen worden geweigerd of verleend, worden op bij regeeringsverordening te bepalen wijze bekend gemaakt, in het laatste geval met vermelding van de voorwaarden, tarieven en tijdsduur.

De toelichting luidde als volgt:

„De beginselen voor de verleening van vergunningen voor autodiensten, die in het algemeene gedeelte van deze toelichting werden uiteengezet, zijn in dit artikel en het volgende uitgewerkt. De vergunning zal worden geweigerd indien de behoefte aan uitbreiding der vervoersgelegenheid niet is gebleken, indien de weg zich voor een drukken geregelden dienst niet leent — welk geval hiertelande niet dikwijls zal voorkomen —, en om andere redenen van algemeen belang. Tot dit laatste behoort ook het geval, dat wel een uitbreiding der vervoersgelegenheid wenschelijk blijkt te zijn, doch dat in verband met het reeds aanwezig zijn van eenige vervoersondernemingen deze uitbreiding beter aan een van deze kan worden opgedragen dan aan een onderneming, die op het aangevraagde traject nog niet haar bedrijf uitoefende". M.v.T.

De ingrijpende wijziging, waarop boven werd gedoeld, was een gevolg van de aanneming van het grootste deel van een amendement, ingediend door de leden Ratu Langie c.s., waarvan de tekst hier volgt:

„Artikel 38 wordt gelezen:

(1) De vergunning kan alleen worden geweigerd indien bij gehouden onderzoek is gebleken:

a. dat tegen het verleenen der vergunning ernstige bezwaren bestaan met het oog op de vrijheid en de veiligheid van het verkeer,
b. andere redenen van algemeen belang zich verzetten tegen het verleenen der vergunning,
c. dat de aanvrager niet in staat wordt geacht tot vervulling van de voorwaarden bedoeld in artikel 39.

(2) De vergunning kan niet geweigerd worden op grond van de overweging dat er geen behoefte bestaat aan den beoogden vervoersdienst.

(3) Indien op een aanvraag om vergunning afwijzend wordt beschikt, alsmede zoodanige aanvrage slechts ten deele wordt ingewilligd, wordt de beschikking met redenen omkleed.

(4) Alle beschikkingen waarbij een vergunning wordt geweigerd, ingetrokken of verleend worden op bij regeeringsverordening te bepalen wijze bekend gemaakt, in het laatste geval met vermelding van voorwaarden en tijdsduur".

Na hetgeen in de Inleiding omtrent de mate van ingrijpen in de ontwikkeling van het wegverkeer is opgemerkt, kan hier met het volgende worden volstaan.

Ad lid 1. De heer Ratu Langie zeide in zijn mondelinge toelichting tot het bovenstaande amendement het volgende:

„Wanneer ik thans zal moeten overgaan tot de toelichting van den materieelen inhoud van ons amendement, moet ik bekennen, dat ik eigenlijk heel

weinig meer te zeggen heb, omdat deze materie zoowel in eersten, als in tweeden termijn en zoowel van de zijde van den Volksraad als van de zijde van de Regeering, in al haar breedte, hoogte en diepte is besproken en toegelicht geworden.

Het gaat dus alleen hierom: is men voorstander van een betrekkelijk vrijlaten van de concurrentie tusschen bepaalde soorten van voertuigen? Ik zeg „betrekkelijk" vrijlaten, want wij zijn geen liberalen tot elken prijs — dan is men voor het amendement en, is men een verwoed voorstander van bescherming van welk voertuig ook, dan spreekt het vanzelf, dat men tegen het amendement zal moeten stemmen, uit welke overweging dan ook".

De regeeringsgemachtigde voor G.B. merkte naar aanleiding daarvan het volgende op:

„Ik wil beginnen met bepaaldelijk groot bezwaar te maken tegen de voorstelling van zaken, die het geachte lid, de heer Ratu Langie heeft gegeven, omtrent de houding, die zou moeten worden toegeschreven aan voor- en tegenstemmers. Deze geeft toch naar mijn meening een volkomen onjuist inzicht in de stemming en is geëigend om daar de grootst mogelijke verwarring in te brengen. Het is niet juist, dat degenen, die voor het amendement stemmen, stemmen voor het vrijlaten van de concurrentie tusschen bepaalde soorten van vervoermiddelen. De Regeering herhaalt nogmaals, dat er in Haar opstelling van het program geen sprake is van een onderscheiding tusschen vervoersmiddelen. Er wordt daarin alleen de vervoersbehoefte als criterium gesteld en de Regeering herhaalt nogmaals, dat naar Haar meening de vervoersbehoefte alleen in buitengewone uitzonderingsgevallen of zelfs nooit door één verkeersmiddel kan worden bediend.

Evenzoo moet ik bepaald bezwaar maken tegen de voorstelling, dat degenen, die tegen het amendement zouden wenschen te stemmen, daarmede zouden zijn verwoede voorstanders van bescherming. Niets is minder waar en verwarrender. Zij, die tegen het amendement en voor het regeeringsvoorstel stemmen, geven daarmede het bewijs, dat zij voor een doelmatige beperking van het aantal verkeersmiddelen gestemd zijn en geenszins, dat zij daarmede bescherming op het oog hebben.

Overigens, tot den materieelen inhoud van het amendement komende, zou ik willen zeggen, dat hierbij drie voorname beginselen zijn uitgevallen, die, de Regeering in Haar voorstel had belichaamd. In de eerste plaats is uitgevallen het hooren van de belanghebbenden. De Regeering acht het bepaald een verlies, dat bij het verleenen van vergunningen de stem van de belanghebbenden niet meer wordt gehoord, althans niet opzettelijk.

Het tweede punt, dat vervalt, is het criterium van de verkeersbehoefte. Sterker nog, wordt het amendement aangenomen, dan is in het tweede lid van het voorgestelde artikel de verkeersbehoefte bepaaldelijk uitgesloten van de redenen, die tot weigering kunnen leiden. De bestaande toestand, dat er een voortdurende overmaat van vervoersmiddelen in aanbieding zal zijn, wordt dan gehandhaafd. Dan zal dus voortduren een oneconomische bediening van het vervoer, dan zal voortduren, hetzij te hooge tarieven bij die bedieningen, hetzij voortdurende kapitaalsvernietiging. Het laatste heeft plaats gehad. Dan zal ook voortduren bij het auto-verkeer, dat de voorstellers op

het oog hebben — hetgeen met de feiten is bewezen en hetgeen in deze zaal niet is tegengesproken — dat geen onderneming, hoe goed ook opgezet en geleid, het langer zal volhouden dan ongeveer vijf jaren. En dat voortdurend een onderlinge vernietiging, niet van spoor of tram tegenover auto's maar van auto-ondernemingen onderling zal plaats hebben. Deze toestand, die zoo groote nadeelen heeft, zal dan onbeperkt kunnen blijven voortduren.

Tenslotte is dan vervallen uit het voorstel van de Regeering het voorkeursrecht voor bestaande ondernemingen. Dat versterkt het nadeel, dat ik zoo juist heb uiteengezet. Het zal mogelijk blijven, dat wanneer ondernemers het verkeer goed bedienen, dan voortdurend geheel nieuwe ondernemingen ontstaan, die in geen enkel opzicht de belofte doen het beter te kunnen, doch, omdat zij de toekomst van het bedrijf onjuist berekenen, aan de eenmaal gevestigde ondernemers het leven onmogelijk zullen maken en daarmede den toestand van het openbaar autodienstenverkeer zullen handhaven, dus den toestand van onrust, waarbij geen goede ontwikkeling en geen ordening mogelijk is".

Voor het goed begrip dient nog nader te worden stilgestaan bij het verworpen tweede lid van het amendement, waarop de regeeringsgemachtigde in zijn rede doelde en waarbij uitdrukkelijk werd vastgelegd, dat een vergunning niet zou kunnen worden geweigerd op grond van de overweging, dat er geen behoefte bestond aan den beoogden vervoersdienst.

De heer Van Holst Pellekaan, die uiteengezet had voorstander te zijn van het eerste lid van het amendement, liet daarop volgen: „daarentegen hebben wij bezwaar tegen lid 2, dat uitdrukkelijk vermeldt, dat de vergunning niet kan worden geweigerd op grond van de overweging, dat er geen behoefte aan het verkeer bestaat. Als dit amendement aangenomen en door de Regeering overgenomen wordt, krijgen wij de zeer eigenaardige figuur, dat in de geheele verkeersordonnantie niet wordt gesproken over vervoersbehoefte, maar in een speciaal artikel wordt gezegd, dat de vergunning niet kan worden geweigerd op grond daarvan, dus van iets, dat in het geheel niet in de ordonnantie staat".

De heer de Hoog merkte daarover het volgende op:

„De heer Van Holst Pellekaan heeft uitdrukkelijk gezegd, dat hij en zijn fractie stemmen wil tegen lid 2 in verband met het woord „verkeersbehoefte", dat daarin naar voren komt. Inderdaad heeft de heer Van Holst Pellekaan uit redekunstig oogpunt natuurlijk absoluut gelijk wanneer hij dat naar voren brengt, want er komt in voor een begrip, dat klaarblijkelijk uit een vorige periode is gehaald en nu naar voren is gebracht bij dit amendement. Maar ik zou willen zeggen, dat, wanneer de Regeeringsgemachtigde met klem betoogt, hetgeen hij gedaan heeft ten aanzien van de kapitaalsvernietiging, dan is dit wel degelijk een punt van algemeen belang. Dus als het alleen maar daarom ging, zou de heer Van Holst Pellekaan met zijn stemmen voor lid 1 a, b en c en tegen lid 2 eigenlijk onmiddellijk de Regeering het volste recht geven om punt b, „andere redenen van algemeen belang" te laten omvatten de kapitaalsvernietiging, waarover hij het had. Want het is wel degelijk naar mijn meening een punt van algemeen belang, dat de Regeering een dergelijke maatregel, de licentie, de vergunning in het leven heeft geroepen,

ook een belang van de betrokkenen zelf. Dus wilde ik gaan in de richting van de Regeering, dan zou ik met den heer Van Holst Pellekaan kunnen stemmen voor lid 1 en tegen lid 2 en de Regeering de vrije hand geven om straks te zeggen: het gaat om het algemeen belang en als zoodanig pas ik dit artikel toe. Maar dit zou tenslotte een handigheid zijn. Voor ons is het standpunt van de Regeering het juiste en daarom zullen we tegen het amendement stemmen, ongeacht het aannemen van lid 2 of lid 1".

De heer Van Holst Pellekaan lichtte daarop zijn standpunt als volgt nader toe :

„De heer Van Helsdingen en ook de heer De Hoog heeft mij de vraag gesteld, of het stemmen tegen lid 2 van het voorgestelde amendement inhoudt, dat wij de verkeersbehoefte automatisch willen rangschikken — daar komt het op neer — onder redenen van algemeen belang. Neen, M. de V. Ik heb zeer duidelijk en met klem van redenen — men kan natuurlijk wel over de waarde van die argumenten verschillen — juist het criterium van verkeersbehoefte als voor ons onaannemelijk naar voren gebracht. En dan zou ik deze geachte medeleden toch willen vragen, waarom zij zeggen, aangezien ik tegen lid 2 wil stemmen, waaromtrent ik ook argumenten heb gegeven, dat ik die verkeersbehoefte langs een omweg bij lid 1b zou willen rangschikken.

(De heer De Hoog: Daar heeft men ook het volste recht toe).

Mijn bezwaar tegen dit criterium van de verkeersbehoefte is van dien aard, dat ik haar ook niet wil gerangschikt hebben onder wat men noemt het algemeen belang".

Omtrent lid 1 staakten de stemmen, bij de tweede stemming werd het amendement met 23 stemmen voor en 22 tegen aangenomen. Toen daarna het juist besproken tweede deel van het amendement werd verworpen (met 17 stemmen vóór en 30 tegen), bestond omtrent de gevolgen, welke een en ander voor de practijk zou hebben nog geen juist inzicht, hetgeen tot uiting kwam bij de stemmotiveering voor de eindstemming van het geheele ontwerp. De heer Ratu Langie zeide daaromtrent het volgende:

„Door de stemming over het amendement op art. 38 is in onze kringen onzekerheid gerezen omtrent de beteekenis van het vast te stellen ontwerp. Artikel 38 (thans 37) lid 1 luidt thans als volgt:

(zie het artikel).

Uitgevallen is dus de clausule van het regeeringsontwerp, waarin vastgesteld is dat de uitreiking van een vergunning gebonden is aan de beoordeeling van de vraag of „er behoefte bestaat aan uitbreiding van de bestaande vervoersgelegenheid".

De heer Van Holst Pellekaan heeft, namens zijn fractie sprekend, zich eveneens gekant tegen deze clausule, en zijn stem aan ons amendement o.a. gebaseerd op de overweging, dat hij onder algemeen belang niet verstaat de vraag of er „behoefte bestaat aan uitbreiding van de bestaande vervoersgelegenheid".

Alinea 2 dus van ons amendement, dat uitdrukkelijk het behoeftecriterium verwerpt, heeft de V.C. overbodig geacht en onnoodig verscherpend.

Nu is deze uitdrukkelijke uitsluiting van het behoeftecriterium bij stemming over alinea 2 van ons amendement uitgevallen. Het is thans mogelijk, dat men de letter der ordonnantie volgend onder „algemeen belang" ook het behoefte-criterium onderbrengt; die mogelijkheid bestaat.

Nu wil ik de Regeering de vraag stellen, welken uitleg de Regeering nu aan het resultaat der stemming geeft? Of duidelijker: Zal de Regeering nu onder „andere redenen van algemeen belang" ook verstaan de vraag of „er behoefte bestaat aan de bestaande vervoersgelegenheden"?"

De regeeringsgemachtigde voor G.B. antwoordde als volgt:

„Wat de juiste strekking en de invloed is van het thans door den Volksraad vastgestelde art. 38 (thans 37) is een vraag, waarover de Regeering niet oogenblikkelijk een volkomen concrete uitspraak kan doen, terwijl ook een korte onderbreking van de behandeling Haar daartoe niet in staat zou stellen. Bovendien is het, naar het mij voorkomt, in de eerste plaats aan de voorstellers om te interpreteeren welke beteekenis het amendement heeft. De Regeering wil zich dus beperken tot enkele kantteekeningen.

De Regeering wil dan in de eerste plaats de aandacht erop vestigen, dat de constructie van artikel 38 (37) omgekeerd is. In de formuleering der Regeering is sprake van het verleenen van vergunningen onder bepaalde voorwaarden, terwijl in artikel 38 (37) zooals het door het amendement gewijzigd is, wordt gesproken van: „De vergunning kan alleen worden geweigerd, indien" enz. Daaruit blijkt dus wel, dat de neiging van artikel 38 (37) thans is, om alleen te weigeren in bijzondere gevallen, terwijl in het oorspronkelijke regeeringsvoorstel voor de verleening rechtstreeks bepaalde voorwaarden werden gesteld.

Onder die positief opgenomen voorwaarden, waaronder de vergunning verleend zou worden, kwam dan de verkeersbehoefte voor en die wordt nu in het geheel niet genoemd. Men zal dus nu afhankelijk zijn van de interpretatie in de praktijk van de „andere redenen van algemeen belang".

Mijnheer de Voorzitter! De Regeering heeft er reeds op gewezen, dat Zij de interpretatie van dat begrip gaarne in de praktijk ziet groeien, zoodat dus de ontwikkeling van de maatschappelijke omstandigheden daarop van belang zullen zijn. In de eerste plaats staat de interpretatie van het artikel aan de besturen, die in dit geval de vergunning eventueel zullen weigeren. Zij zullen die weigering moeten formuleeren en daaruit kan dus een zekere interpretatie groeien. Het wil der Regeering voorkomen, dat er op het oogenblik niet meer van gezegd kan worden".

Bij de beoordeeling van het voorgaande heeft men nog in aanmerking te nemen, dat alleen van de groep, die de heer Van Holst Pellekaan vertegenwoordigde vaststaat, dat zij hoewel tegen het tweede lid van het amendement stemmende de verkeersbehoefte in geen geval als factor van algemeen belang beschouwd wenschte te zien. Van vrijwel al de overige tegenstemmers kan het tegenovergestelde worden gezegd, want dit waren dezelfde leden, die vóór de oorspronkelijke redactie van art. 37 hadden gestemd, waarin het behoefte-criterium bepaaldelijk voorop was gesteld. Bedenkt men daarbij, dat slechts door een toevallige omstandigheid — de afwezigheid bij vergissing van een lid, dat had willen tegenstemmen — lid 1 van het amendement is

aangenomen, dan mag men zeggen, *dat de uitvoerders der ordonnantie op grond van de wordingsgeschiedenis van art. 37 gerechtigd zullen zijn een vergunning te weigeren, indien een zoodanige overdaad van vervoermiddelen zou ontstaan, dat dientengevolge het algemeen belang op duidelijk aantoonbare wijze zou worden geschaad.* Zulk een geval zal zich, om een voorbeeld te noemen voordoen, indien de toevoeging van een nieuwen dienst aan de reeds bestaande vervoermiddelen, welke niet door bijzonder karakter aan bepaalde — nog niet vervulde — behoeften voldoet, tengevolge zou hebben, dat een of meer bestaande diensten, welke het vervoer naar behooren bedienen en welke nog juist het hoofd boven water kunnen houden, te gronde zouden gaan, zonder dat de nieuwe dienst hun taak op gelijkwaardige wijze zou kunnen vervullen.

Voor het overige kan slechts worden verwezen naar de bovenaangehaalde opmerking van den regeeringsgemachtigde, dat men zal moeten afwachten welke interpretatie van het begrip „andere redenen van algemeen belang" zich in de practijk zal ontwikkelen.

In dit verband wordt er de aandacht op gevestigd dat in de overeenkomstige Nederlandsche regeling van art. 2 W.O.V. in het geheel niets voorkomt omtrent de motieven,welke tot verleening of weigering der vergunning zullen leiden. In de M.v.T. merkte de minister ter zake het volgende op, daarbij aanhalende hetgeen in het rapport van de Staatscommissie Patijn op dit punt werd gezegd:

„Het aangeven in de wet van bindende criteria, waaraan men de vraag zou kunnen toetsen, of eene vergunning uit een oogpunt van verkeerseconomie moet worden verleend of geweigerd, is naar het oordeel der Commissie niet mogelijk, al zal daaruit verscheidenheid van beslissing kunnen voortvloeien, die echter weder door het recht van beroep kan worden getemperd. Hetzelfde behoort naar de ondergeteekende meent in het algemeen te gelden van de belangen, welke het vergunning gevend gezag bij zijne beslissing in het oog heeft te houden. De Commissie merkt terecht op, dat weigering van vergunning niet dan op gronden van publiek belang mag geschieden. Dit algemeen beginsel spreekt van zelf en behoeft geen afzonderlijke uitdrukking in de wet. Niet anders is het naar de meening van den ondergeteekende met de door de Commissie aangeduide belangen van het verkeer, de veiligheid en de instandhouding van de wegen, welke tot het stellen van voorwaarden of tot weigering van vergunning kunnen leiden. Voor zoover deze belangen niet reeds, zooals boven bleek, door artikel 7 der wet van 1880 of door de M.R.W. worden bestreken, volgt de plicht om ze te behartigen uit opzet en strekking der wet".

Nadat sinds de inwerkingtreding van de W.O.V. eenige gevallen in hoogste instantie waren beslist (zie o.a. Ned. S. 1928 No. 334) heeft zich in Nederland de praktijk ontwikkeld, waarbij de verkeersbehoefte als factor van algemeen belang een groote rol speelt.

Omtrent de drieërlei redenen tot weigering van een vergunning welke in het geamendeerde lid 1 van art. 37 worden genoemd, kan in het bijzonder nog het volgende worden opgemerkt.

Sub a. De hier bedoelde bezwaren met het oog op de vrijheid en de veiligheid van het verkeer hebben geen betrekking op de voertuigen, doch op den weg. Voor de voertuigen toch dienen de voorschriften betreffende de keuring van openbare motorrijtuigen, waartoe de automobielen van de autodiensten behooren. En wat de weg betreft zal het denkelijk niet de *toestand* daarvan kunnen zijn, welke bezwaren kan opleveren, want daarvoor dienen de bepalingen inzake het toelaten van motorrijtuigen op de wegen (art. 44 W.V.O. en 87-94 W.V.V.). De weigering zou dus gebaseerd moeten worden op de overweging, dat een nieuwe autodienst het verkeer op een weg zoodanig zou doen toenemen, dat daardoor de *capaciteit* van dien weg zou worden overschreden, d.w.z., dat het verkeer op dien weg zoo druk zou worden, dat het niet goed meer mogelijk zou zijn het verkeer naar behooren te doen circuleeren. Het is duidelijk, dat dit geval voor de verhoudingen hier te lande voorshands weinig practische beteekenis kan hebben. Misschien zal de bedoelde toestand in enkele van de drukste straten van de groote steden kunnen voorkomen, doch dan zal in vele gevallen slechts de route van den ontworpen dienst ten deele veranderd moeten worden, zoodat er geen voldoende aanleiding zal zijn de vergunning te weigeren.

Sub b. Behalve het bovenbesproken geval, dat het toelaten van een nieuwen dienst den ondergang van een onmisbare bestaande vervoersgelegenheid tengevolge zou hebben, zullen zich nog andere gevallen kunnen voordoen, waarin het algemeen belang weigering van een vergunning zal noodig maken. De regeeringsgemachtigde voor G.B. gaf bij de beantwoording der algemeene beschouwingen in eersten termijn daarvan nog de volgende voorbeelden:

„Het kan ook zijn, dat men op een traject een bevredigenden toestand heeft en dat er een goede samenwerking is tusschen de verschillende ondernemers, die op dat traject hun diensten presteeren en dat nu iemand een nieuwe vergunning vraagt, van wien uit hoofde van zijn gedragingen in andere vergunningsgebieden is te verwachten, dat hij de goede samenwerking zal verstoren. Dat verstoren kan zijn, het ontduiken van bepaalde afspraken en overeenkomsten, dat hij werkt met een onereuse concurrentie. Men ziet concurrentie door middel van cadeaux, door iemand onderweg een kop koffie te geven, door een zeker aantal sigaretten vrij te geven om onderweg te kunnen oprooken. Soms wordt een clandestiene soort loterijen gehouden bij busondernemingen. Het is dus niet gewenscht, dat op een dergelijke wijze de concurrentie eigenlijk op een déloyale wijze gevoerd wordt. Men kan zich denken, dat men een ondernemer, die zich reeds herhaaldelijk aan dergelijke methoden heeft schuldig gemaakt, niet gaarne weer in een nieuw gebied zal toelaten.

Men kan zich ook in het algemeen belang een toestand denken, waarbij aan ondernemers bijzonder zware lasten zijn opgelegd, waarbij hun bv. het bedienen van trajecten is voorgeschreven, waarvan men weet, dat zij niet rendabel zijn, waarbij hun arbeidsvoorwaarden zijn voorgeschreven of door hen zijn aanvaard, die op eisch van de overheid, gunstiger zijn dan de normaal zeer slechte. Men kan zich voorstellen, dat dan de regionale of plaatselijke overheid niet ervoor gevoelen zal, een dergelijken bevredigenden toe-

stand te verstoren door daar nu een nieuwen ondernemer toe te laten. Zoo kan men zich dus het „algemeen belang" voorstellen, als op verschillende manier tot uiting komend. Ik heb hier enkele voorbeelden daarvan genoemd, echter uitsluitend illustratief. De Regeering geeft er, zooals ik zeide, de voorkeur aan, om den inhoud van dat begrip zich eerst door de praktijk te laten vastzetten".

Sub c. De voorwaarden, welke de aanvrager wellicht niet zal kunnen nakomen, zullen wel voornamelijk die zijn, welke genoemd worden in art. 38 lid 1 sub a W.V.O. Om te beoordeelen of de ondernemer in staat zal zijn die voorwaarden naar behooren te vervullen, zal men in de eerste plaats kunnen nagaan, of hij reeds een dergelijken dienst naar behooren heeft geleid en voorts moeten onderzoeken, of hij de beschikking heeft of zal kunnen krijgen over de noodige middelen om den dienst uit te oefenen.

Omtrent den gang van het onderzoek is verder niets voorgeschreven; dit in tegenstelling tot de Nederlandsche regeling waar in art. 2 W.O.V. het hooren van belanghebbenden uitvoerig is geregeld. Daar kunnen ondernemers van andere vervoersdiensten worden uitgenoodigd om van hun meening te doen blijken, terwijl overleg gepleegd kan worden met de ambtenaren van het spoorwegtoezicht.

In het door de regeering ingediende ontwerp van art. 38 (thans 37) W.V.O. was voorgeschreven, dat belanghebbenden na openbare oproeping in de gelegenheid moesten worden gesteld van hun gevoelen te doen blijken. Ook dit voorschrift is door het amendement Ratu Langie c.s. uit de ordonnantie geëlimineerd. In de bovenaangehaalde rede van den regeeringsgemachtigde voor G.B. werd dit als een verlies aangemerkt. De heer Ratu Langie lichtte daarna de bedoeling van het schrappen van dit voorschrift als volgt toe:

„De geachte Regeeringsgemachtigde heeft gezegd bezwaren te hebben tegen het amendement om verschillende redenen. Een daarvan is, dat hij vindt, dat men juist degenen, wier belangen bij het verkeer kunnen betrokken zijn, moet hooren. Daarin ligt juist naar onze meening een van de gevaarlijke elementen van de door de Regeering ingediende ordonnantie. Wanneer men moet letten op de belangen van hen, die kunnen worden betrokken in de verkeersregeling, kan dat er vaak op uitloopen, dat bepaalde ondernemers een zekere voorkeur zullen hebben en dan wordt de gelegenheid uitgeschakeld om nieuwe opkomende ondernemers de mogelijkheid te geven een bedrijf te openen".

Er dient op gewezen te worden, dat voor de hier geuite vrees weinig aanleiding bestond, omdat ook het derde lid van het oorspronkelijke artikel, waarin een zekere voorkeur aan bestaande ondernemingen werd verleend, door het amendement geschrapt werd.

De regeeringsmachtigde wees er nog op, dat nu de mogelijkheid geopend was de vergunningen te doen verleenen door de colleges van dagelijksch bestuur, welke niet in het openbaar vergaderen, het hooren van belanghebbenden meer noodig was dan bij de regeling volgens het oorspronkelijke ontwerp, waarbij behandeling door de raden was voorgeschreven, wier vergaderingen openbaar zijn.

In dit verband werd er nog op gewezen, dat ingevolge de aanneming van het amendement het hooren van belanghebbenden weliswaar niet is voorgeschreven, doch dat zulks daardoor ook niet verboden wordt. Het zal inderdaad niet in strijd zijn met den uitslag van de behandeling van het artikel in den Volksraad, indien het regel wordt, dat de belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld hun meening omtrent een vergunningaanvraag aan de met de beoordeeling belaste autoriteit kenbaar te maken.

Zie verder art. 78 W.V.V.

Ad lid 2. De redactie van het overeenkomstige lid 5 van het regeeringsontwerp moest worden gewijzigd in verband met de wijziging van de voorafgaande leden. Daardoor behoeft thans een besluit niet meer met redenen te worden omkleed, indien een vergunning *geheel* wordt ingewilligd, hoewel het nu nog *kan* voorkomen, dat belanghebbenden gehoord zijn en bezwaren hebben voorgebracht. Verwacht mag worden, dat de autoriteit, lettende op de bedoeling van de bepaling, in zulk een geval uit eigen beweging zal toelichten, waarom de vergunning niettegenstaande de ingebrachte bezwaren wordt verleend.

Ad lid 3. De nadere regeling van de wijze van bekendmaking is opgenomen in art. 82 W.V.V.

Artikel 38.

(1) Aan de vergunning worden verbonden:

a. voorwaarden ter verzekering van het regelmatig en behoorlijk werken van den dienst, zoodat in de vervoersbehoefte wordt voorzien;

b. de verdere voorwaarden, die in het algemeen belang noodig worden geacht, waaronder te rekenen de bepaling dat de vergunning betrekking heeft op een in de voorwaarden te noemen maximum aantal autobussen en vrachtauto's en de bepaling dat de vaststelling en wijziging der vervoerstarieven en voorwaarden de goedkeuring behoeft van het gezag, dat de vergunning verleent.

(2) Het vergunningsbesluit zal den tijdsduur vermelden, waarvoor de vergunning zal gelden. Deze tijdsduur zal als regel niet meer dan 5 jaren bedragen, doch kan, indien bijzondere omstandigheden dit wenschelijk maken na verkregen goedkeuring van den Gouverneur-Generaal op ten hoogste 10 jaren worden gesteld.

Toelichting. Ad lid 1. „In de vergunning worden de noodige voorwaarden opgenomen om te verzekeren, dat aan de geconstateerde vervoersbehoefte inderdaad zal worden voldaan en de verder noodige voorwaarden, waaronder de eisch dat de tarieven goedkeuring behoeven. Dit laatste wordt noodig geacht, zoowel ter voorkoming van te hooge tareven, indien de ondernemer of

de ondernemers zich een feitelijke monopolie-positie hebben weten te verschaffen, als ook ter voorkoming van een zoodanigen tarievenstrijd, dat het vervoersbelang daardoor zou worden geschaad". M.v.T.

Deze toelichting past niet meer geheel bij het veranderde stelsel der vergunningverleening, immers een bepaalde verkeersbehoefte zal niet worden „geconstateerd". Dit neemt echter niet weg, dat de behoefte aan vervoer in het algemeen aanwezig zal zijn en het blijft gewenscht, dat de dienst daaraan ook voldoet.

Het voorschrift om het maximum aantal automobielen, waarop de vergunning betrekking heeft in de voorwaarden vast te leggen is naar aanleiding van een voorstel in het G.V. ingelascht en kan inderdaad bezwaarlijk gemist worden, omdat een vergunning zonder zoodanige beperking een zeer onvolledige regeling zou zijn.

Veel bezwaren ontmoette het gedeelte sub b van lid 1, met name het imperatieve voorschrift, dat de tarieven de goedkeuring behoeven van de autoriteit, die de vergunning verleent. In het G.V. werd reeds gevraagd naar welke criteria beoordeeld zou worden of goedkeuring gehecht kan worden aan de vervoerstarieven, waarop de regeering als volgt antwoordde, „dat bij die beoordeeling richtsnoer zal moeten zijn de vervulling der vervoersbehoefte, die tot de verleening der vergunning leidde". M.v.A.

Bij de mondelinge behandeling gaf de Regeeringsgemachtigde voor G.B. nog een nadere toelichting:

„Als criterium voor de beoordeeling van de tarieven kan gelden o.a. de kostprijs. Er is van verschillende zijden gevraagd, waarop men de goedkeuring van tarieven baseert. Men heeft daarbij als aangrijpingspunt in de eerste plaats den kostprijs in verband met de kwaliteit van den dienst die wordt geleverd. De heer De Hoog heeft gevraagd, hoe het dan met de goederentarieven gaat. Hij heeft gezegd, dat dit bij de personentarieven nog wel is te doen, maar dat de goederentarieven zóó ingewikkeld zijn, dat het daarbij toch veel moeilijker is. Ik wil in de eerste plaats er de aandacht op vestigen, dat bij de motorverkeersondernemingen de ingewikkeldheid van de goederentarieven veel minder is dan bij de spoorwegen, omdat, zooals ik reeds zooeven betoogde, uit de karakteristiek van het motorvervoer voortvloeit, dat men daar eigenlijk een eenheidstarief heeft. Maar ook hier kan bij de beoordeeling der toe te passen tarieven een basis worden gevonden in den kostprijs van het vervoer dier goederen.

In het algemeen moet de verkeersbehoefte, die bij de aanvraag is geconstateerd, natuurlijk een leidraad zijn voor de tarieven. De heer De Hoog heeft gemeend, dat hij met een kluitje in het riet werd gestuurd, toen hem werd geantwoord, dat bij de beoordeeling van de tarieven de verkeersbehoefte leidraad moet zijn. Dit is toch niet de bedoeling geweest. Ik wil dit met een concreet voorbeeld aantoonen. Wanneer men een vergunning heeft aangevraagd en heeft gezegd, dat er een verkeersbehoefte is in verband met den afvoer van bevolkingskoffie in Palembang, dan spreekt het vanzelf, dat het tarief voor dat koffievervoer zóó moet zijn, dat die afvoer daarmee mogelijk is en het tarief dus niet prohibitief mag zijn. Wanneer men een eenvoudigen autodienst heeft opgezet met het oog op koelievervoer, moet dat tarief na-

tuurlijk zoodanig zijn, dat het binnen het vermogen van een koelie valt, om dat te betalen.

(De heer *De Hoog:* Maar waarvoor dan eigenlijk nog tarieven vastgesteld? Laat het dan maar heelemaal aan het vrije verkeer over!)

Het vaststellen van tarieven en het goedkeuren daarvan, heeft het groote voordeel, dat het pubiek in tijden van aandrang van verkeer niet buitensporig hoog behoeft te betalen, want ook dat gebeurt op het oogenblik. Zijn er heel weinig reizigers dan is de buschauffeur in sommige gevallen wel geneigd beneden het normale tarief te vervoeren, maar een volgende maal als er heel veel reizigers zijn, vraagt hij meer dan het normale tarief. Het goedkeuren van tarieven heeft dus wel degelijk onder bepaalde omstandigheden voor de reizigers een beschermende werking. Bovendien worden niet alleen de tarieven goedgekeurd, maar mede de andere voorwaarden, waaronder het vervoer geschiedt en in deze voorwaarden kan heel wat steken, dat voor het publiek van nut is.

(De heer *De Hoog:* U bedoelt dus eigenlijk maximumtarieven?).

Practisch zullen het maximumtarieven zijn".

Hierop sluit een latere uiting van den regeeringsgemachtigde aan:

„Uit artikel 39 (thans 38) lezen de heeren Mochtar en Zuyderhoff ten onrechte, dat goedkeuring van tarieven en voorwaarden zal leiden tot een tariefsverhooging.

Voor de hand ligt het te verwachten, dat te hooge tarieven of onereuze voorwaarden zullen worden belet.

De Regeering meent, dat het handhaven van minimumtarieven op zichzelf in de praktijk al op groote bezwaren zal stuiten, zoodat de practische uitvoering van deze goedkeuring der tarieven zal neerkomen op een begrenzing van de tarieven naar boven. Overigens sluit dit niet uit, dat de Regeering ook te lage tarieven als een kwaad erkent, welke — zooals ik al uitvoerig uiteengezet heb — slechts tijdelijk aan het publiek eenig voordeel geven en op den duur voor de gemeenschap in haar geheel schadelijk zijn en tenslotte een slechten dienst, slechte arbeidsvoorwaarden en kapitaalsvernietiging tot gevolg zullen hebben".

Omtrent het vaststellen van minimum-tarieven stelde de heer Van Holst Pellekaan de volgende vraag:

„Is de Regeering bereid, aan lid 1*b* van art. 39 toe te voegen de woorden: „met dien verstande, dat geen minimum-tarieven worden vastgesteld?"

De regeeringsgemachtigde antwoordde:

„De aanvulling, die de heer Van Holst Pellekaan op dit artikel wil geven, acht de Regeering niet in overeenstemming met den hoofdinhoud van het artikel. Er wordt toch goedkeuring gevraagd van de tarieven en voorwaarden en er worden noch maximum- noch minimumtarieven goedgekeurd. Naar de verwachting van de Regeering zal de uitwerking daarvan echter zijn, dat de goedkeuring van de tarieven een begrenzing daarvan naar boven zal inhouden".

Later merkte de directeur van G.B. omtrent dit punt nog op:

„Nu heeft de Regeering niet bepaaldelijk gezegd, dat Zij het aanleggen van minimumtarieven verkeerd zou achten, doch alleen gesteld, dat dergelijke minimumtarieven zeer moeilijk zouden zijn te handhaven, zoodat goedkeuring

van tarieven en voorwaarden in het algemeen de uitwerking zal hebben van een begrenzing naar boven".

Naar aanleiding van een vraag in het G.V., antwoordde de regeering:

„Het noemen onder de voorwaarden van den eisch, dat zekerheid zal moeten worden gesteld ten behoeve der voldoening aan burgerrechtelijke aansprakelijkheden komt der Regeering niet gewenscht voor.

Daar de Regeering het oogenblik nog niet gekomen acht, om een voorschrift te geven, waarbij de verzekeringsplicht aan houders van openbare motorrijtuigen in het algemeen wordt opgelegd, zou het minder juist zijn de mogelijkheid te openen deze verplichting ten aanzien van autodiensten onder de voorwaarden op te nemen". M.v.A.

Bij de mondelinge behandeling deed de heer Zuyderhoff het volgende voorstel:

„De te dezen aanzien gegeven suggesties zou ik aldus willen aanvullen, dat hier aan de autobusmaatschappijen de verplichting moet worden opgelegd, reservebussen erop na te houden in haar bedrijf, ten einde hun bedrijf steeds op volle kracht als gelicenseerd, te kunnen uitoefenen. Ik hoop, dat bij de uitvoering van dergelijke besluiten ook de noodige faciliteiten daarvoor aan de autobusdiensten zullen worden gegeven".

Hierop antwoordde de regeeringsgemachtigde voor G.B.:

„De suggestie van den heer Zuyderhoff om krachtens dit artikel reservebussen voor te schrijven acht de Regeering nuttig. Zij wil er alleen op wijzen, dat men dergelijke voorwaarden slechts behoort te stellen aan de wat grootere bedrijven en niet aan de zeer kleine".

Ad lid 2. „Met het oog op de snelle ontwikkeling der verkeersverhoudingen wordt de duur der vergunningen gewoonlijk op niet langer dan 5 jaren gesteld, een termijn die voldoende is voor normale afschrijving der vervoermiddelen". M.v.T.

„Het werd wenschelijk geoordeeld dat b.v. een jaar voor het expireeren van den termijn van 5 jaar aan den exploitant zal worden medegedeeld, of een nieuwe vergunning voor den volgenden termijn van 5 jaar toegestaan zal kunnen worden. De ondernemer zal tijdig moeten weten of het in verband met het afloopen van zoo'n vergunning gemotiveerd is tot aanschaffing van nieuw materiaal over te gaan". G.V.

„Een regeling inzake de verleening van een nieuwen termijn komt der Regeering overbodig voor. De ondernemer zal — indien hij op voortzetting van den dienst prijs stelt — wel zorgen tijdig een daartoe strekkende aanvraag in te dienen en van het gezag, dat de vergunning heeft te verleenen, mag worden verwacht, dat het tijdig een beslissing zal nemen". M.v.A.

„In een derde lid ware de bepaling op te nemen, dat een verleende vergunning eerst mag worden uitgeoefend, nadat de termijn van 30 dagen bedoeld bij art. 42 (thans 41) is verstreken, en dat ingeval belanghebbenden daartegen in beroep zijn gegaan de verleende vergunning niet mag worden uitgeoefend voordat op het beroep is beslist". G.V.

„Naar het voorbeeld van de Ned. W.O.V. heeft de Regeering gemeend niet in de ordonnantie te moeten voorschrijven, dat met den aanvang van een autodienst, waarvoor vergunning is verleend, steeds zal moeten worden ge-

wacht, totdat de beroepstermijn is verstreken, of totdat op een beroep een beslissing is genomen. De vergunninghouder, die uit eigen beweging met het inwerking brengen van zijn dienst de bedoelde termijnen niet afwacht, weet, dat hij na betrekkelijk korten tijd kan worden genoodzaakt den dienst weder te staken. Het gezag, dat de vergunning verleent en dat van het aanstonds in werking brengen van den dienst bezwaren verwacht, kan daarmede rekening houden door het vaststellen van een aanvangsdatum van den dienst.

Bepaald noodig is een algemeen voorschrift, als in het verslag bedoeld, derhalve niet en er bestaat dit bezwaar tegen, dat het kan voorkomen, dat een dienst, die blijkens het verleenen der vergunning door de bevoegde autoriteit nuttig wordt geacht, gedurende vrij langen tijd ten onrechte achterwege blijft.

De Regeering meent daarom voorshands het voorstel niet te moeten overnemen. Blijkt, dat zich in de praktijk ernstige bezwaren voordoen, dan kan daaraan krachtens art. 43 (thans 42) bij regeeringsverordening worden tegemoetgekomen". M.v.A.

Naar aanleiding van bovenstaande verwijzing naar het voorbeeld van de W.O.V. wordt er op gewezen, dat dit voorbeeld niet is gevolgd ten aanzien van de regeling van voorwaarden en tijdsduur in het algemeen. Zoodanige regeling komt nl. in de Ned. wet in het geheel niet voor. De Ned. wetgever heeft de beoordeeling van de vraag in hoeverre voorwaarden noodig zijn geheel aan de vergunning-verleenende autoriteit overgelaten. (Verg. de aanhaling uit de M.v.T. van de W.O.V. opgenomen in de toel. op art. 37 lid 1 W.V.O.)

Zie ook de bespreking van het later ingetrokken amendement-Ratu Langie c.s. op art. 39 (thans 38) lid 1 sub b, voorkomende in de bij art. 34 W.V.O. aangehaalde redevoering van den regeeringsgemachtigde voor Justitie.

Artikel 39.

Het recht van naasting van het bedrijf kan bij het verleenen der vergunning worden voorbehouden. In dat geval moeten bij de voorwaarden waarop de vergunning wordt verleend, tevens worden geregeld de voorwaarden waarop een naasting eventueel zal plaats vinden.

Toelichting. „Hoe stelt de Regeering zich voor bij de vergunningverleening tevens de voorwaarden van eventueele naasting te regelen? Het eenig bezit van een autobedrijf is feitelijk de verleende vergunning omdat het rollend materiaal aan groote slijtage onderhevig is, en de waarde daarvan op een zeker tijdstip in de toekomst, te voren niet bepaald kan worden. Door wie zal de naasting kunnen geschieden?" G.V.

„Het is der Regeering hoofdzaak de mogelijkheid van naasting in de ordonnantie vast te leggen; voor elk afzonderlijk geval kunnen de noodige regelingen in de voorwaarden worden opgenomen. De moeilijkheid van het vinden van de formule voor de bepaling eener waarde in de toekomst doet zich bij elke naastingsvoorwaarde voor en heeft in dit opzicht bij autobus-

bedrijven geen afwijkend karakter. De naasting zal kunnen geschieden door het gezag, dat de vergunning verleent, doch het behoeft niet te worden uitgesloten, dat in de voorwaarden een andere autoriteit daarvoor wordt aangewezen". M.v.A.

Het recht van naasting is voor vergunningen, waarvan de looptijd als regel niet meer dan 5 jaren bedraagt, niet zoo dringend noodig. Toen bij de mondelinge behandeling in den Volksraad door de heeren Ratu Langie c.s. werd voorgesteld het artikel te schrappen, heeft de Regeering het niet noodig geoordeeld daartegen haar stem te verheffen. Het artikel werd echter met 39 stemmen vóór en 12 tegen aangenomen.

Artikel 40.

(1) De vergunning kan worden ingetrokken:

a. wanneer naar het oordeel van het gezag, dat de vergunning verleende, binnen zes maanden nadat de vergunning is verleend, de dienst nog niet is aangevangen; deze termijn kan op verzoek van den vergunninghouder worden verlengd;

b. wanneer de ondernemer, ondanks schriftelijke aanmaning, in gebreke blijft te voldoen aan de voorwaarden, waarop de vergunning is verleend, of meer dan eens in een tijdvak van drie maanden is gestraft wegens overtreding van een wettelijk voorschrift nopens zijn bedrijf of de wijze, waarop hij zijn bedrijf heeft uit te oefenen;

c. wanneer ondergeschikten van den ondernemer herhaaldelijk worden gestraft wegens overtreding der verkeersvoorschriften;

d. op verzoek van den vergunninghouder.

(2) De intrekking van de vergunning geschiedt bij een met redenen omkleed besluit van het gezag, dat de vergunning heeft verleend.

Toelichting. „De vergunning zal worden ingetrokken, niet alleen wanneer de ondernemer zelf zijn verplichtingen niet behoorlijk nakomt, doch ook wanneer hij niet verhindert, dat zijn ondergeschikten telkenmale de verkeersvoorschriften overtreden". M.v.T.

„Gevreesd werd dat men met deze bepaling het controleerend personeel der autotransportbedrijven veel moeilijkheden zal bezorgen. Vooral het feit dat dit personeel in tegenstelling met het toezichthoudend personeel op spoor- en tramwegen niet geschoold is, maakt het mogelijk dat het optreden der verkeerscontroleurs tot onbillijkheden zal leiden". G.V.

„De hier aan het woord zijnde leden overschatten waarschijnlijk de moeilijkheid van de contrôle over een autodienst. Voorts dient niet uit het oog te worden verloren, dat de intrekking der vergunning niet door de controleerende ambtenaren geschiedt, doch door het gezag, dat de vergunning verleende". M.v.A.

Door de leden Ratu Langie c.s. werd een amendement ingediend, strekkende tot het schrappen van lid 1 sub c. De voorstellers waren blijkens de mondelinge toelichting van den heer Ratu Langie, van meening, „dat (door) de bepaling, zooals zij nu is vastgesteld, de mogelijkheid opent voor allerlei ongewenschte handelingen. Wanneer bv. een concurreerende autobusondernemer expres zijn concurrent in moeilijkheden wil brengen, kan het voorkomen, dat hij de chauffeurs van dien ander opruit, om speciaal verschillende keeren de verkeersvoorschriften te overtreden en op grond daarvan kan de vergunning dan worden ingetrokken. Wij hebben er niets op tegen, wanneer men den ondernemer, den eigenaar van den vervoersdienst straft, met een boete of wat dan ook, maar die straf mag niet zoodanig zijn, dat aan dien ondernemer de mogelijkheid wordt ontnomen tot voortzetting van zijn bedrijf, door de intrekking zijner vergunning".

De regeeringsgemachtigde voor G.B. ontraadde het amendement en lichtte de bedoeling van het voorschrift als volgt toe:

„Het voorschrift, vervat in sub c van lid 1, is daarin aangebracht op uitdrukkelijken wensch van de politie. De ongebreidelde concurrentie, die de voorstanders van het amendement wenschen te doen voortduren, leidt vaak tot een toestand, waarbij de ondernemers, laat ik maar zeggen, zoeken naar een zeer „energiek" soort chauffeurs, die bij die wilde concurrentie dan tegen hun concurrenten opgewassen zullen zijn. Het is de politie herhaaldelijk overkomen, dat het optreden tegen dergelijke chauffeurs weinig hout sneed, omdat zij tegen een korten tijd van opsluiting niet opzien, en omdat boeten door den ondernemer betaald worden. Onder deze omstandigheden is er op geen andere wijze macht over dergelijke chauffeurs te krijgen, dan dat de ondernemer ze ontslaat, en het is deze verantwoordelijkheid, die ook de heer Van Holst Pellekaan al naar voren heeft gebracht, dat een ondernemer toch de verplichting heeft om behoorlijk personeel aan te stellen en personeel, dat herhaaldelijk gestraft wordt, uit den dienst te ontslaan. Gebeurt dat niet, dan moet dus de ondernemer zelf tenslotte aansprakelijk worden gesteld voor de slechte uitvoering van den dienst.

Het is daarom, dat de Regeering de aanneming van dit amendement ten sterkste ontraadt".

Het amendement werd verworpen met 12 stemmen vóór en 40 tegen.

Artikel 41.

Voor zooveel de bevoegdheid tot het verleenen der vergunning niet berust bij den Gouverneur-Generaal, kunnen zij, die belang hebben bij besluiten tot verleening of weigering van een vergunning, bij de eventueel aan de vergunning verbonden voorwaarden, bij den vastgestelden tijdsduur der vergunning, bij de weigering tot goedkeuring der vervoerstarieven en voorwaarden en bij de intrekking der vergunning, binnen dertig dagen na den datum van bekendmaking van het desbetreffende besluit, in beroep komen bij den Gouverneur-Generaal.

Toelichting. De mogelijkheid tot het instellen van beroep op den Gouverneur-Generaal is een wezenlijk onderdeel van het gekozen stelsel der vergunningverleening. De beoordeeling of een vergunning zal worden verleend is weliswaar in eerste instantie opgedragen aan de autoriteiten, die de plaatselijke omstandigheden het best kennen, doch de beroepsregeling zorgt voor een goede uniforme toepassing van het vergunningsstelsel.

„Daar de verleening der vergunning in de praktijk tot verschil van inzicht en opvatting omtrent de bedoeling van den wetgever kan leiden — het Hollandsche voorbeeld heeft het doen zien — werd het raadzaam geacht de mogelijkheid van beroep in alle gevallen open te stellen rechtstreeks bij den Gouverneur-Generaal". M.v.T. alg. gedeelte, sub 8.

„De vraag werd gesteld of het geen aanbeveling zou verdienen, met het oog op een vluggere afdoening, van beslissingen genomen door een regentschapsraad of stadsgemeenteraad beroep open te stellen bij het College van Gedeputeerden of den gouverneur der Provincie instede van bij den Gouverneur-Generaal". G.V.

„Bij het beroep zullen dikwijls belangen betrokken zijn, die ook door de provinciale autoriteiten niet ten volle kunnen worden overzien en men zou daarom toch als laatste instantie beroep op de Regeering moeten toelaten. Daardoor zou een getrapte beroepsregeling ontstaan, die in het belang van een snelle afdoening stellig geen aanbeveling verdient". M.v.A.

Bij den oorspronkelijken opzet der regeling van de beoordeeling van de vergunningsaanvragen, waarbij de verkeersbehoefte voorop was gesteld, zou de beroepsregeling een belangrijker rol hebben gespeeld. Eerst door de wijze van afdoening van beroepszaken door de regeering zouden dan tenslotte de richtlijnen voor de verkeerseconomische beoordeeling der aanvragen zijn komen vast te staan, zooals ook in Nederland ten aanzien van de autobusvergunningen krachtens de W.O.V. het geval was.

Bij de wijze van beoordeeling, als thans in het gewijzigde art. 37 W.V.O. opgenomen, zullen in hoofdzaak die beslissingen tot een beroep leiden, waarbij het algemeen belang reden tot weigering was, of — naar het oordeel van belanghebbenden — had behooren te zijn. Zie ook het laatste gedeelte van de toel. op art. 38 W.V.O.

Artikel 42.

Bij regeeringsverordening worden voorschriften gegeven ter uitvoering van het bepaalde in de artikelen 35 tot en met 41.

Toelichting. Zie de art. 78-86 W.V.V.

Artikel 43.

(1) Voor vrachtauto- of autobusdiensten, welke vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie reeds in exploitatie waren, moet door de ondernemers binnen 30 dagen na die inwerkingtreding een verzoek tot het verkrijgen van een vergunning tot voorloopige

voortzetting van den dienst bij het bevoegde gezag worden ingediend: zij mogen hun diensten zonder zoodanige vergunning blijven exploiteeren, totdat op hun verzoek een gunstige beschikking is genomen, of, indien een afwijzende beschikking is genomen, zoolang de termijn van beroep open staat en hangende het beroep.

(2) Op een verzoek als bedoeld in het eerste lid wordt, indien de ondernemer binnen een door het gezag, hetwelk bevoegd is de vergunning te verleenen, te stellen termijn van ten minste twee maanden ten genoege van het gezag aantoont, dat de wijze van exploitatie niet strijdt met de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften, een gunstige beschikking genomen, met dien verstande, dat:

a. de vergunning tot voorloopige voortzetting van den dienst wordt verleend voor ten minste één jaar en ten hoogste drie jaren;

b. bij zoodanige vergunning geen voorwaarden worden opgelegd, als bedoeld in de artikelen 38, lid (1) en 39, tenzij vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie door het toen bevoegd gezag reeds soortgelijke voorwaarden ten aanzien van de exploitatie waren gesteld, in welk geval die vroegere voorwaarden blijven gelden.

(3) Artikel 37 lid (3), artikel 40 en artikel 41 zijn van overeenkomstige toepassing.

Toelichting. „De billijkheid brengt mede, dat men de bij de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving reeds bestaande ondernemingen in de gelegenheid stelt hun bedrijf nog eenigen tijd voort te zetten, mits zij bereid zijn zich te onderwerpen aan de voorschriften van die nieuwe wetgeving.

Hoewel het wat ver gaat den tijdsduur van zulk een vergunning tot voorloopige voortzetting zoolang te kiezen, dat die tijdsduur voldoende zal zijn om het aanwezige materieel geheel op te gebruiken, zal de autoriteit, die de vergunning verleent met den toestand van het materieel rekening moeten houden bij het bepalen van dien tijdsduur, die daartoe gesteld kan worden op minstens 1 en hoogstens 3 jaar.

Op deze wijze wordt in voldoende mate tegemoetgekomen aan de bezwaren die voor bestaande ondernemingen uit de nieuwe wetgeving voortvloeien.

Dit stelsel verdient de voorkeur boven een schadevergoedings-regeling. Zooals bij de behandeling van de W.O.V. in de Eerste Kamer der St. G. naar aanleiding van een desbetreffende vraag werd opgemerkt door den Minister van Waterstaat, zou het uitzicht op zulk een schadeloosstelling denkelijk het aantal bestaande ondernemingen sterk doen toenemen.

Overigens is de hier ontworpen regeling gunstiger voor de ondernemers dan in Nederland, waar de overgangstermijn slechts een half jaar bedroeg. [1]) De afwijkende omstandigheden hier te lande maken een langeren termijn niet meer dan billijk.

Nieuwe voorwaarden die de rentabiliteit van het bedrijf ernstig kunnen treffen, zooals het berijden van minder rendabele trajecten, het vaststellen van lagere tarieven en dergelijke zal men in dit geval billijkheidshalve niet opleggen". M.v.T.

Ad lid 1. In het G.V. werd voorgesteld om van de regeling van art. 43 uit te sluiten de diensten, welke geexploiteerd werden zonder vergunning in gebieden, waar een vergunning door het bevoegd gezag reeds vóór de inwerkingtreding van de W.V.O. vereischt was.

„Met de hier voorgestelde aanvulling beoogen de voorstellers blijkbaar de bestaande „clandestiene" autodiensten de voortzetting van den dienst te verhinderen. Het lijkt de Regeering echter niet juist en trouwens ook overbodig een regeling ten aanzien van zoodanig onwettig handelen in de ordonnantie op te nemen. Een dienst, die men tracht te exploiteeren zonder vergunning in een gebied, waar een vergunning vereischt is, zal men niet mogen erkennen als dienst, die „in exploitatie" was vóór de inwerkingtreding dezer ordonnantie. Het gezag, dat de vergunning heeft te verleenen, zal die in dat geval weigeren". M.v.A.

Uitvoeringsvoorschriften betreffende autodiensten.

Artikel 78. [42]

(1) De aanvraag om vergunning tot het exploiteeren van een vrachtauto- of autobusdienst als bedoeld in artikel 35 van de Wegverkeersordonnantie moet schriftelijk worden ingediend. Daarin moet worden vermeld:

a. de bestemming van den op te richten dienst (personen- of goederenvervoer of beide);
b. het traject of de trajecten, waarlangs men zich voorstelt te rijden, alsmede begin- en eindpunten;
c. het minimum aantal ritten, dat men zich voorstelt gedurende een bepaald tijdsverloop te doen;
d. de vervoerstarieven, die men zich voorstelt toe te passen;

(2) De aanvrager is verplicht alle inlichtingen te verstrekken, welke door het gezag, dat bevoegd is de vergunning te verleenen, noodig worden geacht om de aanvraag te beoordeelen.

---

[1]) Deze termijn is echter na de inwerkingtreding eenige malen verlengd.

Toelichting. Ad lid 1. De autoriteit bij wien de aanvraag moet worden ingediend is aangewezen in art. 36 lid 1 W.V.O. De aanvraag is onderworpen aan het algemeene zegelrecht van *f* 1.50.

Sub a. Deze opgave houdt verband met art. 35 lid 2 W.V.O. Hoewel het in dat voorschrift niet strafbaar is gesteld, goederen te vervoeren indien slechts vergunning is verleend voor een autobusdienst, zal in de voorwaarden zoo noodig kunnen worden bepaald, dat men voor zulk goederenvervoer de nadere toestemming van de autoriteit behoeft. Vervoert de ondernemer van een autobusdienst in zulk een geval goederen zonder dat daarvan in de vergunning is melding gemaakt en zonder nadere toestemming, dan is hij niet strafbaar wegens overtreding van art. 35 lid 2 W.V.O., doch wegens het niet nakomen van een gestelde voorwaarde (art. 46 lid 2 W.V.O.).

Onder goederenvervoer wordt niet verstaan het vervoer van de normale bagage van de reizigers; verg. ook de toel. op art. 21 lid 1 sub e W.V.V.

Sub b en c. „Deze gegevens hebben betrekking op het regelmatig karakter, waardoor de autodiensten krachtens de definities van art. 1 lid (1) sub 5 en 6 W.V.O. gekenmerkt zijn. Het zal niet de bedoeling zijn, de uitdrukking „als regel" te streng op te vatten, aangezien het daardoor al te eenvoudig zou worden voor den ondernemer om zich aan den vergunningsplicht te onttrekken. In verband daarmede zullen ook de hier besproken gegevens slechts een globaal karakter kunnen dragen". N.v.T. Zie ook de toel. op art. 1 lid 1 sub 5 en 6 W.V.O.

Sub d. Ingevolge art. 38 lid 1 sub b W.V.O. moet in de vergunningsvoorwaarden worden opgenomen, dat de tarieven door de bevoegde autoriteit moeten worden goedgekeurd. Dit zal voor de eerste maal bij de verleening der vergunning geschieden, vandaar dat zij meteen bij de aanvraag moeten worden opgegeven.

Hoewel niet in art. 78 W.V.V. vermeld, moet ook worden opgegeven het aantal automobielen waarmee men zich voorstelt den dienst te onderhouden, want ook dit aantal moet ingevolge art. 38 lid 1 sub b W.V.O. in de voorwaarden worden genoemd.

Artikel 79. [42 (38)]

Door het gezag, dat de vergunning verleent, kan worden bepaald, dat sommige aan de vergunning verbonden voorwaarden binnen den tijdsduur van de vergunning — mits niet binnen 3 jaren — kunnen worden gewijzigd.

Toelichting. „Het is uiteraard niet de bedoeling om met dit voorschrift ingrijpende wijzigingen aan te brengen in de gestelde voorwaarden. De bepaling bedoelt slechts tijdig rekening te kunnen houden met veranderde omstandigheden. Vooral bij de vergunningen met een tijdsduur van meer dan 5 jaren zou het tot practische bezwaren kunnen leiden indien geenerlei wijziging in de voorwaarden mogelijk was. Het werd echter noodig geacht den ondernemer de zekerheid te geven, dat althans gedurende de eerste drie jaren geen verandering zal worden aangebracht". N.v.T.

Tegen een eerdere wijziging der voorwaarden zal geen bezwaar bestaan, indien terzake tusschen den ondernemer en de autoriteit overeenstemming bestaat en de belangen van derden daardoor niet worden geschaad. Ter voorkoming van misverstand zij aangeteekend, dat voor wijziging der tarieven geen wijziging der voorwaarden noodig is. Niet de tarieven zelf worden in de voorwaarden opgenomen, doch slechts de bepaling dat vaststelling en wijziging daarvan door de bevoegde autoriteit moeten worden goedgekeurd.

Artikel 80. [42]

(1) Overdracht van een vergunning mag slechts geschieden met goedkeuring van het gezag, dat de vergunning verleende. Heeft zij plaats gehad zonder die goedkeuring, dan wordt de vergunning geacht van rechtswege te zijn vervallen.

(2) Het besluit tot weigering van de in het vorige lid bedoelde goedkeuring wordt met redenen omkleed.

(3) Voor zoover de vergunning niet is verleend door den Gouverneur-Generaal, kunnen zij, die belang hebben bij een besluit tot weigering van de goedkeuring der overdracht, binnen dertig dagen na den datum van verzending van het besluit, in beroep komen bij den Gouverneur-Generaal.

Toelichting. De art. 80 en 81 regelen de verschillende mogelijkheden van overgang van een vergunning op een anderen houder. Zoodanige overgang dient onder de levenden niet te kunnen geschieden zonder medewerking van het betrokken gezag; in zooverre draagt de vergunning derhalve een persoonlijk karakter.

Ad lid 1. „Dit voorschrift is noodig, omdat bij de regeling der vergunningsverleening in art. 37 W.V.O. is bepaald, dat de aanvrager in staat moet zijn tot vervulling der te stellen voorwaarden. Zou overdracht mogelijk zijn zonder medewerking van het gezag, dan zou het bedoelde voorschrift krachteloos worden". N.v.T.

In art. 9 van het door de C.v.M. ontworpen autodienstenreglement, waaraan dit voorschrift ontleend is, werd bepaald, dat de vergunning geacht moest worden te zijn vervallen in elk geval van het oogenblik af, waarop van de overdracht naar buiten zou zijn gebleken. Dit is in art. 80 W.V.V. weggelaten, omdat het beter werd geacht van de feitelijke omstandigheden te laten afhangen van welk tijdstip af de vergunning moet worden beschouwd als te zijn vervallen.

Ad lid 3. Om overeenkomstige redenen als vermeld in de toel. op art. 41 W.V.O. dient ook hier voor belanghebbenden de gelegenheid tot beroep te worden opengesteld.

Artikel 81. [42]

(1) Bij overlijden van den vergunninghouder gaat de vergunning over op diegenen van zijn erfgenamen, die binnen vier maanden na het tijdstip van het overlijden de nalatenschap, al dan niet onder voorrecht van boedelbeschrijving, hebben aanvaard en aan het gezag, dat de vergunning heeft verleend, verklaard hebben, dat zij die vergunning wenschen te behouden.

(2) De wettelijke vertegenwoordiger van minderjarige erfgenamen wordt ten aanzien van de toepassing van de bij of krachtens de Wegverkeersordonnantie gegeven voorschriften en van de uitvoering der vergunning als ondernemer beschouwd.

(3) Indien er meerdere erfgenamen zijn, kan het gezag, dat de vergunning heeft verleend, vorderen, dat door of namens deze erfgenamen een vertegenwoordiger wordt aangewezen, die alsdan als ondernemer zal gelden.

Toelichting. Zie de toel. op art. 80 W.V.V.

Ad lid 1. Een voorschrift als opgenomen door de C.v.M. in haar ontwerp, inhoudende, dat de vergunning gedurende den genoemden termijn blijft bestaan zoolang nog geen verklaring als hier bedoeld is afgelegd, werd overbodig geacht. Zoolang na het overlijden van den vergunninghouder een dergelijke verklaring niet is afgelegd, gelden van rechtswege gedurende 4 maanden de gewone regelen inzake nalatenschappen.

Indien geen der erfgenamen de verklaring binnen den gestelden termijn aflegt, moet de vergunning geacht worden te vervallen.

Ad leden 2 en 3. Deze voorschriften beoogen tevoren een persoon aan te wijzen, die voor de gedragingen van de onderneming verantwoordelijk kan worden gesteld.

Artikel 82. { 42 [37(3)] }

(1) De besluiten, waarbij vergunningen als bedoeld in de artikelen 35 en 43 der Wegverkeersordonnantie worden verleend, geweigerd of ingetrokken, waarbij de overdracht van een vergunning wordt goedgekeurd, waarbij de aan een vergunning verbonden voorwaarden worden gewijzigd en waarbij op een beroep een beschikking wordt genomen, die tot wijziging van het oorspronkelijke besluit leidt, worden bekend gemaakt door plaatsing in de dagbladen, alsmede — voor zoover betreft besluiten van de raden van openbare gemeenschappen in hervormd gebied — door plaatsing in de provinciale bladen en voor alle andere besluiten door plaatsing in de Javasche Courant.

(2) De plaatsing der bekendmakingen als in lid (1) bedoeld, geschiedt voor rekening van den vergunninghouder of van den aanvrager eener vergunning.

Toelichting. Ad lid 1. De verplichting tot bekendmaking, die in art. 37 lid 3 is opgelegd ten aanzien van verleening, weigering en intrekking eener vergunning is hier uitgebreid tot besluiten inzake overdracht eener vergunning of wijziging der voorwaarden, hetgeen noodig is om belanghebbenden in de gelegenheid te stellen zich tegen zoodanige besluiten te verzetten.

Ad lid 2. Dat ook in geval de vergunning wordt geweigerd de aanvrager de kosten der bekendmaking moet dragen is nuttig om te voorkomen, dat men al te lichtvaardig tot het aanvragen van een vergunning zou overgaan, waardoor bij de met de beoordeeling belaste overheidsoverganen nutteloos werk zou worden verricht.

Artikel 83. [42]

(1) De ondernemer, die niet zelf zijn vrachtauto- of autobusdienst beheert, draagt zorg, dat er een beheerder is, die het dagelijksch bestuur en de leiding van den dienst heeft en laat de exploitatie geen aanvang nemen, voordat iemand als zoodanig is aangesteld. De aanstelling geschiedt schriftelijk, wordt door den aangestelde mede onderteekend en door den ondernemer schriftelijk medegedeeld aan de autoriteit, die de vergunning verleende.

(2) De beheerder moet in Nederlandsch-Indië gevestigd zijn en verblijf houden binnen het gedeelte van Nederlandsch-Indië, waar de onder zijn leiding staande dienst wordt uitgeoefend.

Toelichting. Het is zoowel voor de autoriteiten als voor andere belanghebbenden noodig te weten, tot wien men zich terzake van de vergunning heeft te wenden. Het voorschrift geldt niet alleen indien de ondernemer een rechtspersoon is, doch ook als de vergunning ten name van een natuurlijk persoon is gesteld.

Artikel 84. [42]

Ondernemers en beheerders van vrachtauto- en autobusdiensten zijn verplicht hun adres alsmede elke verandering van adres ter kennis te brengen van de autoriteit, die de vergunning voor dien dienst verleende.

Toelichting. De kennis van het adres van den ondernemer of beheerder is voornamelijk van belang met het oog op gevallen, waarin deze strafrechtelijk aansprakelijk is.

Artikel 85. [42]

Degenen, die bevoegd zijn tot het opsporen der overtredingen betreffende verleende vergunningen voor vrachtauto- en autobusdiensten, hebben voor zooveel dat voor de uitoefening van hun taak noodig is, te allen tijde vrijen toegang tot alle werkplaatsen en andere inrichtingen van den ondernemer, die voor den autodienst gebruikt of mede gebruikt worden, alsmede tot de vrachtauto's en autobussen.

Toelichting. Omtrent de bevoegdheden van de opsporingsambtenaren ten aanzien van de rij- en voertuigen op den weg, zie art. 52 W.V.O. Voor het toezicht op de autodiensten kan het noodig zijn, dat zij toegang krijgen tot de garages en werkplaatsen van die bedrijven en tot de aldaar aanwezige automobielen, waarmede de dienst wordt uitgeoefend.

Artikel 86. [42 (38)]

(1) De ondernemer of de beheerder is verplicht om op de wijze bij de vergunning vast te stellen tijdig bekend te maken de dienstregeling en de vrachtprijzen voor het vervoer van reizigers, bagage of goederen, alsmede de daarin aan te brengen wijzigingen.

(2) Het is verboden reizigers of goederen te vervoeren tegen andere vrachtprijzen dan die, welke overeenkomstig lid (1) zijn bekend gemaakt.

(3) Het is verboden zonder noodzaak af te wijken van de overeenkomstig lid (1) bekend gemaakte dienstregeling.

Toelichting. „Dit artikel is noodig om het publiek de zekerheid inzake de vervoersgelegenheid te verschaffen, die men bij een geregelden dienst mag verlangen. De bekendmaking zal verder moeten gaan dan de bepaling van art. 74 W.V.V., waarin slechts geeischt wordt, dat de tarieven in het voertuig aanwezig moeten zijn. In verband met hetgeen bij art. 78 W.V.V. werd opgemerkt, zal de dienstregeling niet star kunnen zijn". N.v.T.

De bekendmaking zal het best geschieden door aankondiging in de plaatselijke bladen.

Bepalingen met betrekking tot de wegen.

Artikel 44.

(1) Bij regeeringsverordening worden wegenklassen vastgesteld, waarin de wegen worden ingedeeld naar gelang van hun geschiktheid voor zware motorrijtuigen. Behoudens bij of krachtens regeeringsverordening te stellen uitzonderingen worden op de we-

gen geen zwaardere motorrijtuigen toegelaten dan waarvoor zij geschikt zijn verklaard.

(2) De indeeling geschiedt voor elken weg bij besluit van den wegbeheerder; voor zoover betreft de wegen, die door den Gouverneur-Generaal als hoofdverkeerswegen zijn aangewezen en die niet in beheer zijn bij het Land, treden deze besluiten niet in werking dan na door den Gouverneur-Generaal te zijn goedgekeurd, terwijl de besluiten betreffende de overige wegen — voor zoover niet in beheer bij het Land of bij een provincie — de voorafgaande goedkeuring behoeven van het college van gedeputeerden der provincie, of waar deze niet bestaat, door het hoofd van gewestelijk bestuur.

Toelichting. „Teneinde te voorkomen, dat de wegen of bruggen vernield of beschadigd worden, of aan overmatige slijtage blootstaan, moet het mogelijk zijn te zware rij- of voertuigen, dat zijn als regel de zware vrachtauto's en autobussen, van bepaalde wegen te weren. Teneinde in dit opzicht zooveel mogelijk de voor het motorverkeer noodige uniformiteit te verkrijgen worden de wegen ingedeeld in klassen. De klasse waartoe een weg behoort wordt aangewezen door het bestuur, dat met beheer van den weg belast is, dat dus de uitgaven voor het onderhoud voor zijn rekening heeft te nemen en derhalve het best beoordeelen kan welke motorrijtuigen men kan toelaten zonder in beschadiging of onmatige kosten te vervallen". M.v.T. Alg. ged. sub 9.

„Het ligt in de bedoeling de wegen in te deelen in 5 klassen, waarbij die, ingedeeld in de hoogste 4 klassen, geschikt moeten zijn voor het verkeer met zware motorrijtuigen. De grens wordt bepaald door de druk die door de gezamenlijke wielen van de achteras op den weg wordt uitgeoefend. De grenzen van deze achterasbelasting zullen worden bepaald op 2000, 3500, 5000 en 7000 kg." M.v.T.

Het gekozen stelsel komt voor zoover betreft de indeeling der wegen in klassen overeen met dat van § 4 M.R.R. Niet is gevolgd het systeem van inschrijving in registers (art. 37 — 41 M.R.R.) met afgifte van een inschrijvingsbewijs, waarin vermeld wordt of het motorrijtuig op de wegen der onderscheiden klassen is toegelaten en, zoo ja, met welke snelheid deze mogen worden bereden. Het krachtens art. 44 W.V.O. ontworpen stelsel is eenvoudiger gehouden. De grootste asbelasting, welke kan optreden wordt voor vrachtauto's en autobussen bij de uitreiking van het nummerbewijs vastgesteld en daarin aangeteekend, terwijl de hoogst genummerde klasse van wegen, waarop het motorrijtuig is toegelaten, tevens daarin wordt vermeld (art. 40 — 42 W.V.V.), zoodat een afzonderlijke inschrijving en afgifte van een inschrijvingsbewijs niet plaats heeft. Ook is geen onmiddellijk verband gelegd tusschen de zwaarte van het motorrijtuig en de toegelaten snelheid. Alleen is bepaald, dat voor zware motorrijtuigen in meerdere mate snelheidsbeperkingen kunnen worden toegepast dan voor motorrijwielen en andere lichte motorrijtuigen. Verg. art. 10 W.V.V.

Ad lid 1. „Opgemerkt werd dat eene uitdrukkelijke strafbepaling, welke straf bedreigt tegen niet in achtneming van de door de locale ressorten gemaakte indeeling niet mag ontbreken". G.V.

„Strafbaar gesteld is onder andere overtreding van art. 6 (W.V.O.) waarbij het den bestuurder sub c verboden is een rij- en voertuig op den weg te besturen, indien dit ingevolge een krachtens deze ordonnantie gegeven voorschrift niet op dien weg is toegelaten. De Regeering kan niet inzien, dat daarnaast nog een uitdrukkelijke strafbepaling noodig kan zijn, waarbij tegen niet in achtneming van de wegindeeling straf wordt bedreigd". M.v.A.

In aansluiting aan deze schriftelijke gedachtewisseling werd een amendement-Blaauw ingediend, waarvan tekst en toelichting als volgt luiden:

„Aan art. 45 (thans 44) lid 1 wordt de volzin toegevoegd: „Op de wegen zijn geen zwaardere motorrijtuigen toegelaten dan waarvoor zij geschikt zijn verklaard".

„*Toelichting:* Blijkens de M.v.A. ziet de Regeering de sanctie op de inachtneming van de wegenklassenindeeling in art. 6 sub c, waardoor het berijden van een weg door een motorrijtuig, dat daarop niet is toegelaten, strafbaar wordt krachtens art. 47 (thans 46). Echter: art. 45 laat zich niet uit over het al dan niet toelaten van motorrijtuigen op de wegen; het houdt slechts in een administratief gebod tot indeeling van wegen. De voorgestelde wijziging geeft hetgeen voor een eventueele strafvervolging op grond van art. 6 sub c nog noodig is".

De regeeringsgemachtigde voor Justitie merkte daaromtrent het volgende op:

„De strekking van het amendement van het geachte lid, den heer Blaauw en zijn medestanders is om in de ordonnantie het uitdrukkelijk voorschrift op te nemen, dat op de wegen geen zwaardere motorvoertuigen toe te laten zijn, dan waarvoor die wegen geschikt zijn verklaard.

Met deze aanvulling van het ontwerp kan de Regeering zich in principe vereenigen. Zij acht dit een verbetering, maar de bepaling, zooals zij in het amendement voorkomt, is te strikt. Er moet gelegenheid zijn om in enkele gevallen uitzonderingen toe te laten. Om een enkel voorbeeld te noemen. Het kan noodzakelijk zijn, dat er ten behoeve van een fabriek zeer zware machines per lastauto over een weg worden vervoerd, die voor dat vervoer eigenlijk niet geschikt is. In zoo'n geval redt de praktijk zich op deze wijze, dat vergunning voor het vervoer van deze machines verleend wordt, onder voorwaarde, dat de schade, die eventueel aan den weg wordt toegebracht, door de betrokken fabriek, hetzij in orde gebracht, hetzij betaald wordt. Een dergelijke praktijk zal mogelijk moeten blijven en daarom komt het gewenscht voor, dat de nieuwe volzin, die aan artikel 45 (thans 44) lid 1 wordt toegevoegd komt te luiden:

Behoudens bij of krachtens Regeeringsverordening te stellen uitzonderingen worden op de wegen geen zwaardere motorrijtuigen toegelaten dan waarvoor ze geschikt zijn verklaard.

Na gepleegd overleg met de voorstellers van het amendement, voegt de Regeering deze aanvulling aan het betrokken artikel toe. Het komt mij voor, dat het amendement daardoor als vervallen kan worden beschouwd".

Het aldus gewijzigde artikel werd zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Ad lid 2. In het belang van het doorgaande verkeer over grooten afstand is het noodig, dat een net van hoofdverkeerswegen wordt vastgesteld, welke voor zoodanig verkeer geschikt moeten zijn en derhalve niet in de lagere wegenklassen behooren te worden ingedeeld.

Het begrip *hoofdverkeersweg* mag niet worden verward met het begrip *hoofdweg* in tegenstelling tot zijweg, dat gebezigd is bij de regeling van den voorrang. Verg. de toel. op art. 4 lid 1 W.V.V.

Omtrent de indeeling van de ondernemingswegen merkte de heer Zuyderhof tijdens de mondelinge behandeling in den Volksraad het volgende op:

„In art. 1 staat onder het begrip „weg" uitdrukkelijk verklaard, dat onder wegen ook worden begrepen alle wegen, door particulieren aangelegd en voor het publiek opengesteld. Dus alle ondernemingswegen, die voor het publiek zijn opengesteld, vallen onder het begrip „weg" van deze ordonnantie. Nu worden die verschillende wegen in klassen verdeeld en naar de klassen waarin ze worden ingedeeld wordt toegestaan de grootte en het gewicht van het motorvoertuig dat daarop toelaatbaar is.

Nu zijn er verschillende ondernemingswegen — ik zou haast zeggen bijna alle — die niet voldoen aan de eischen van een eerste klasse weg maar wel aan een gebruik van den weg met zeer weinig frequentie, door de onderneming zelf, voor het transport van haar producten. Nu zou het wel zeer onbillijk zijn indien deze ondernemingswegen ook onder de klasseverdeeling zouden vallen, waardoor de ondernemers gedwongen zouden worden om òf de groote, practische auto's af te schaffen en daarvoor nieuwe, kleinere, in de plaats te stellen, òf de wegen zoodanig te verbeteren, met zeer groote kosten, dat de in gebruik zijnde auto's, die zooals ik zooeven al zei, zoo bijzonder practisch en noodzakelijk zijn, ook verder daarop gebruikt kunnen worden".

De regeeringsgemachtigde voor G.B. antwoordde als volgt:

„In de eerste plaats is bij art. 1 door den heer Zuyderhoff de suggestie geuit om ondernemingswegen zoo te classificeeren, dat ondernemingen na invoering van deze ordonnantie niet in het gedrang komen.

Ik geloof, dat er weinig reden voor ongerustheid in dit opzicht is, want de classificatie heeft plaats door den wegbeheerder. Bij ondernemingswegen zal dus de beheerder zelf de wegen kunnen classificeeren en hij zal die wegen, dunkt mij, dan wel zoo classificeeren, dat de auto's, die hij heeft, over den weg kunnen rijden. De wegen zullen, als hij zoolang de auto's erover heeft laten rijden, daarvoor ook wel geschikt zijn, zoodat deze zaak, naar ik meen, geen moeilijkheden behoeft op te leveren".

In tweeden termijn lichtte de heer De longh zijn standpunt als volgt nader toe :

„De heer Zuyderhoff heeft nog eens zijn vrees te kennen gegeven, dat omtrent de ondernemingswegen wel eens bezwarende omstandigheden zouden kunnen komen te gelden. Hij heeft, heb ik hem goed begrepen, aldus geredeneerd, dat de ondernemingswegen door de ondernemers zijn aangelegd, doch geleidelijk aan publieke wegen zijn geworden. Op die manier zou het dan volgens hem wel eens kunnen gebeuren dat men met de klassificatie, die

hij wenscht, geen genoegen neemt. Nu zal, Mijnheer de Voorzitter, een ondernemingsweg als zwaarste verkeer wel altijd het verkeer van den ondernemer zelf te dragen hebben. Ook al komen er langs den weg hier en daar wel eens aanwonenden, het eigenlijke lastverkeer is dat van den ondernemer zelf, zoodat hij toch altijd de hoogste eischen aan den weg zal blijven stellen. Dit waarborgt naar het inzicht der Regeering, dat de ondernemer die de wegbeheerder blijft, ook al is een weg publiek geworden, niet in moeilijkheden komt. Hij zal dus, als beheerder de klassificatie zelf stellend, in staat zijn, om de overeenstemming tusschen den weg en zijn verkeersmiddelen te handhaven".

Verg. ook de toel. op art. 1 lid 1 sub 1 W.V.O.

Artikel 87. [44(1)]

(1) Naar gelang van hun geschiktheid voor zware motorrijtuigen worden de wegen ingedeeld in een der 5 klassen, aangeduid door de cijfers V, IV, III, II en I.

(2) In de klassen IV, III, II en I worden die wegen ingedeeld, waarop worden toegelaten motorrijtuigen en aanhangwagens op luchtbanden, waarvan de grootste asbelasting niet meer bedraagt dan onderscheidenlijk 2000, 3500, 5000 en 7000 kg.

(3) In de klasse V worden die wegen ingedeeld, welke niet geschikt zijn voor het verkeer met motorrijtuigen op luchtbanden met een grootste asbelasting van 2000 kg.

(4) Op de wegen van de klassen III, II en I worden slechts toegelaten die motorrijtuigen en aanhangwagens met de in lid (2) genoemde grootste asbelastingen van onderscheidenlijk 3500, 5000 en 7000 kg, waarvan de afstand tusschen twee op elkaar volgende assen van hetzelfde rij- of voertuig dan wel van twee gekoppelde rij- of voertuigen minstens 3 m bedraagt; bedraagt die afstand minder dan 3 m, dan wordt de toegelaten grootste asbelasting voor elk der betreffende assen verminderd met telkens 5% voor elke aan de 3 m ontbrekende 30 cm of gedeelte daarvan; indien de afstand van een as zoowel tot de voorgaande als tot de volgende minder dan 3 m bedraagt wordt de toegelaten grootste belasting voor die as verminderd met telkens 5% voor elke 30 cm of gedeelte daarvan, welke de som der twee afstanden minder bedraagt dan 6 m.

Toelichting. „In de M.v.T. tot de W.V.O. is bij art. 45 (thans 44) gesproken van „achterasbelasting". Met het oog op de mogelijkheid, dat een andere dan de achteras het zwaarst belast zou kunnen zijn, werd het beter geacht in de uitvoeringsvoorschriften het woord asbelasting te bezigen, waardoor

de voorschriften voor elke as gelden". N.v.T. Verg. ook de toel. op art. 1 sub c. W.V.V.

Ad lid 1. De C.v.M. wilde de wegen verdeelen in bijzondere, primaire, secundaire en tertiaire wegen. De groep der bijzondere wegen, als hoedanig alleen eenige zeer belangrijke wegen in en nabij de groote steden zouden worden aangemerkt, is thans als klasse I aangeduid, de daarop volgende groep der primaire wegen als klasse II, enz.

Ad lid 2. „De grenzen der belasting zijn aldus vastgesteld aan de hand van een door de N.I.W.V. gehouden onderzoek naar de meest voorkomende typen van zware motorrijtuigen

In de eerste klasse zullen slechts kunnen worden ingedeeld de belangrijke verkeerswegen in de groote steden en zeer enkele buitenwegen. Het grootste deel van de hoofdverkeerswegen, als bedoeld in art. 44 lid 2 W.V.O. zal in de tweede klasse kunnen worden ingedeeld. Daarop zijn vrachtauto's met 5000 kg asbelasting toegelaten. De gewone 4-wielige vrachtauto zal daar dientengevolge een totaal gewicht van omstreeks 7000 kg mogen hebben, waarvan ongeveer 3500 kg nuttig laadvermogen. Dergelijke vrij zware vrachtauto's komen op de buitenwegen nog niet veel voor en deze grens zal voor de interlocale hoofdverkeerswegen voorloopig voldoende zijn. Door de toepassing van tweelingassen en tractors met opleggers zal men het totale gewicht van de per eenheid te vervoeren last overigens kunnen opvoeren". N. v. T.

Naar aanleiding van een verzoekschrift ingediend door een belanghebbende, die vreesde, dat door de nieuwe klasse-indeeling zijn bedrijf ernstig benadeeld zou worden, werd een advies uitgebracht door de N.I.W.V., waaraan het volgende is ontleend:

„In het betoog van requestrant wordt gesteld, dat een normale zware vrachtauto een eigengewicht heeft van ca. 4 ton en een laadvermogen van eveneens ca. 4 ton. Op deze grondslagen is een verzoek gebaseerd om een achterasbelasting van 5700 kg op de provinciale wegen toe te laten. De juistheid van dit uitgangspunt wordt op de volgende gronden betwijfeld.

Toen in 1931 en '32 door de N.I.W.V. een onderzoek is gedaan naar de gewichten der zware motorvoertuigen t.b.v. het opstellen eener wegenclassificatie is gebleken, dat:

ca.	38%	een	brutogewicht	had	van	ca.	2½	ton
„	27%	„	„	„	„	„	3	„
„	18%	„	„	„	„	„	3½	„
„	10%	„	„	„	„	„	4—5	„
„	5%	„	„	„	„	„	5½—7	„
„	2%	„	„	„	„	„	7½	„

Indien men nu hierbij nog in aanmerking neemt, dat speciaal door verschillende eigenaars der wagens met 7 en 7½ ton brutogewicht werd medegedeeld, dat deze verouderde typen waren, dan blijkt hieruit al vast geenszins, dat een wagen van 8 ton totaalgewicht tot de normale vrachtauto's zou moeten worden gerekend.

Terloops mag daaraan nog worden toegevoegd, dat er bij de N.I.W.V. van de zijde der General Motorsfabrieken op werd aangedrongen, dat bevorderd zou worden het vaststellen der max. asbelastingen op de volgende grenzen:

A-wegen	4800 kg
B- „	3600 „
C- „	2400 „

Ook van de zijde der motor-industrie blijkt dus naar bijzonder hooge asbelastingen geen zoo groot verlangen te bestaan.

In verband met de gebezigde bewering, dat honderden van dergelijke voertuigen van de wegen op Java gebruik maken, wordt er op gewezen, dat in verband met de thans nog vigeerende voorschriften ter zake van de betrokken overheidsorganen, dit gebruik toch wel niet zoo universeel zal zijn als stellers aannemen.

De Provincie Oost-Java stond oorspronkelijk de volgende asbelastingen toe:

A-wegen	(luchtbanden)	6	ton
B- „	„	4	„
C- „	„	2,1	„
D- „	„	1,3	„

Door de Provincie werd sindsdien opgesteld een regeling, waarbij deze gewichten zouden gewijzigd worden in:

Bijzondere wegen	(luchtbanden)	6	ton
A- „	„	4,2	„
B- „	„	3	„
C- „	„	2	„

De Provincie West-Java had de volgende maxima:

A-wegen	4,2	ton
B- „	3	„
C- „	1,5	„

Waar in Oost-Java de z.g. bijzondere wegen en in West-Java de A-wegen in het geheel geen aaneengesloten net vormen, daar kan, althans indien de betrokken voorschriften niet ten zeerste overtreden zouden zijn, moeilijk worden aangenomen, dat wagens met 5,7 ton asgewicht tot nu toe bij honderden van *de wegen op Java* gebruik kunnen hebben gemaakt. Dit zou, mede met het oog op de veiligheid op bruggen, zeker een ongewenschte toestand zijn geweest.

Ten slotte moge worden opgemerkt, dat de in de W.V.V. opgenomen maximumasbelasting zijn gebaseerd op voertuigen van ca. 9.5, 7.5, 5 en 2.5 à 3 ton brutogewicht. Deze cijfers sluiten zich aan bij de resultaten van bovenaangehaald onderzoek, komen in hoofdzaak overeen met de momenteel door de provinciale waterstaatsdiensten van Oost- en West-Java aangenomen voertuiggewichten en hebben de volle instemming gehad van de deskundige autoriteiten van het Dept. B.O.W. en van de drie provinciale waterstaatsdiensten".

Hoewel ingevolge art. 20 lid 1 sub d en 31 lid 1 sub b W.V.V. andere dan luchtbanden voor motorrijtuigen niet zijn toegelaten, zullen de massieve banden krachtens de overgangsbepaling van art. 101 W.V.V. nog gedurende 3 jaren kunnen worden gebruikt. Ter voorkoming van misverstand is daarom in het onderwerpelijke voorschrift tot uitdrukking gebracht, dat de genoemde grenzen alleen gelden voor motorrijtuigen op luchtbanden. Verg. ook de toel. op art. 20 lid 1 sub d W.V.V.

Ad lid 3. Tot de klasse V behooren vanzelf alle wegen, die niet in een der 4 hoogere klassen kunnen worden ingedeeld. Een bepaald besluit tot indeeling in klasse V zal achterwege kunnen blijven. Noodig is echter een voorschrift als bedoeld in art. 88 lid 3 W.V.V. Blijft dit achterwege dan zou het niet verboden zijn een dergelijken weg te berijden met een motorrijtuig, waarvan de asbelasting 1999 kg bedraagt. Dit zou dus practisch op hetzelfde neerkomen als een indeeling van den weg in klasse IV. Verg. verder de toel. op art. 88 lid 3 W.V.V.

Ad lid 4. „De toegelaten asbelasting hangt samen met de grootste belasting, die op de bruggen is toegelaten en daarbij is erop gerekend, dat de afstand tusschen de opeenvolgende lasten, die door de wielen op het brugdek worden overgebracht, niet minder bedraagt dan 3 m. Bedraagt de afstand tusschen twee opeenvolgende assen minder dan 3 m, dan zal de bovengrens van de belasting, die door elk dier assen wordt overgebracht, overeenkomstig lager moeten worden gesteld". N.v.T.

Het voorschrift heeft zoowel betrekking op den onderlingen afstand van z.g. tweelingassen, welke tezamen de enkele achteras van een zware vrachtauto vervangen, als op den afstand van de achterste as van een motorrijtuig (of aanhangwagen) tot de vooras van den daaraan gekoppelden aanhangwagen.

Dit laatste kan tengevolge hebben, dat een auto, welke zonder aanhangwagen rijdende nog juist op de wegen eener klasse is toegelaten, niet meer in die klasse kan worden toegelaten, zoodra men er een aanhangwagen aankoppelt, waarvan de vooras niet ten volle 3 m van de achterste as van de auto is verwijderd.

Artikel 88. [44(1)]

(1) Door de betrokken wegbeheerders kan worden bepaald, dat op wegen van de klassen IV, III, II en I geen aanhangwagens met een asbelasting grooter dan onderscheidenlijk 1500 kg, 2500 kg, 3500 kg en 5000 kg, gekoppeld aan motorrijtuigen worden toegelaten.

(2) De wegbeheerders kunnen voor elk der wegenklassen IV, III, II en I voorschriften uitvaardigen omtrent de toelating op de door hen beheerde wegen, van rij- of voertuigen, geen motorrijtuigen zijnde.

(3) De wegbeheerders kunnen ten aanzien van de door hen beheerde wegen, welke zijn ingedeeld in de klasse V, voorschriften uitvaardigen omtrent de toelating van rij- en voertuigen.

Toelichting. Ad lid 1. „Eveneens met het oog op de bruggen is het gewenscht het totale gewicht van aanhangwagens zoo noodig te kunnen beperken. In tegenstelling tot een vrachtauto, waarbij als regel 2/3 à 3/4 van het totale gewicht op de achteras rust, is het gewicht bij aanhangwagens gewoonlijk gelijk over beide assen verdeeld. Een 3½-tons vrachtauto heeft een totaal-gewicht van omstreeks 7 ton en een grootste asbelasting van ongeveer 5 ton. Wil men op een brug geen voertuigen toelaten met grooter totaal-gewicht dan 7 ton, dan zal men voor de aanhangwagens de grens voor de asbelasting op 3½ ton moeten stellen, terwijl die voor de vrachtauto 5 ton kan zijn". N.v.T.

Ad lid 3. Verg. de toel. op art. 87 lid 3 W.V.V.

Onder de niet in een der klassen I — IV ingedeelde wegen zullen er voorkomen, welke weliswaar niet geschikt zijn voor 1½ tons auto's met een grootste asbelasting van meer dan 2 ton, doch wel voor 1 tons auto's met een grootste asbelasting van ongeveer 1½ ton. Ook zullen er wegen onder zijn, welke in het geheel geen vrachtauto's kunnen dragen, doch wel de niet te zware personen-auto's. Laatstbedoelde wegen kunnen dan bijv. worden opengesteld voor motorrijtuigen met geen grooter asbelasting dan 1000 kg.

Artikel 89. [44(1)]

(1) Op verzoek van den eigenaar of houder kan de betrokken wegbeheerder vergunning verleenen, dat met een motorrijtuig al dan niet met daaraan gekoppelden aanhangwagen over een weg wordt gereden, hoewel daardoor de voor dien weg geldende maximum-asbelasting bij volle belading zou worden overschreden.

(2) De in lid (1) bedoelde schriftelijk te verleenen vergunning, waaraan voorwaarden kunnen worden verbonden ten aanzien van de toegelaten snelheid als anderszins, kan worden verleend voor één of meer ritten.

Toelichting. „Dit voorschrift kan bijvoorbeeld dienen, indien in het gebied waar een vrachtauto wordt gebezigd met een grootste asbelasting van 4000 kg, enkele wegen voorkomen, die in de 3de klasse zijn ingedeeld, terwijl de meeste wegen tot klasse II behooren. Men kan dan toestaan, dat de vrachtauto ook op de bedoelde wegen der derde klasse wordt gebruikt, mits met beperkte lading, zoodat de asbelastingsgrens van 3500 kg niet wordt overschreden.

Ook kan het voorschrift dienen om een enkele maal voor een bijzonder transport een overschrijding van de toegelaten asbelasting mogelijk te maken". N.v.T. Verg. ook de toel. op art. 44 lid 1 W.V.O.

Nog een andere toepassing kan voorkomen, indien vele wegen in een gebied ingedeeld moeten worden in bijv. klasse III met een grens van 3500 kg, hoewel zij geschikt zijn voor een asbelasting van 4500 kg. Er zal geen bezwaar tegen bestaan om voor auto's, welke geregeld deze wegen berijden, een vergunning te verleenen tot overschrijding van de belastinggrens tot ten hoogste 4500 kg.

Artikel 90. [44(1)]

Het is verboden met een stoom- of motorwals over een weg te rijden of te doen rijden:

a. met een grooter snelheid dan 6 km per uur;

b. op de wegen, ingedeeld in de klassen IV, III en II indien het eigengewicht meer bedraagt dan onderscheidenlijk 5000 kg, 7500 kg en 10000 kg, dan wel 6000 kg, 9000 kg en 12000 kg voor walsen in tandemuitvoering.

Toelichting. Bij walsen met even groote voor- en achterrol (tandemuitvoering) is de verdeeling van de druk op den weg gunstiger dan bij de walsen met enkele voorrol en twee achterwielen, zoodat bij deze laatste een minder groot totaal-gewicht kan worden toegestaan.

De snelheid van 6 km per uur stemt overeen met die, voorgeschreven in art. 45 lid 2 sub a M.R.R. Voorschriften omtrent het trekken van aanhangwagens door walsen en omtrent het rijden met zware, niet voor normaal gebruik op den weg bestemde tractors, zooals die in het M.R.R. zijn opgenomen, werden voorshands hier te lande niet noodig geacht. Verg. voorts „Niet gedefinieerde begrippen" sub c, bij art. 1 W.V.V.

Artikel 91. [60]

(1) Indien zulks in verband met werkzaamheden aan of nabij een weg noodzakelijk is, kan de wegbeheerder een wegvak, geheel of gedeeltelijk, tijdelijk gesloten verklaren voor het berijden in één of beide richtingen, hetzij met alle rij- en voertuigen, hetzij met bepaalde soorten van rij- en voertuigen.

(2) Voor andere dan provinciale wegen, die door den Gouverneur-Generaal als hoofdverkeerswegen zijn aangewezen, geschiedt dit niet dan na verkregen goedkeuring van het college van gedeputeerden der provincie, of waar deze niet bestaat door het hoofd van gewestelijk bestuur.

(3) Aan de gesloten-verklaring op den voet van dit artikel moet voldoende bekendheid worden gegeven door aankondiging in de dagbladen, terwijl op den weg de noodige bakens moeten worden geplaatst.

(4) Het is den bestuurder van een rij- of voertuig verboden daarmede een weg te berijden, die krachtens de voorschriften van dit artikel voor zijn rij- of voertuig is gesloten verklaard.

Toelichting. Ad lid 1. „In tegenstelling tot de wegsluiting in het belang van de veiligheid, die geregeld is in art. 6 lid 2 W.V.V., draagt de wegsluiting voor wegonderhoud of -herstel een tijdelijk karakter en behoort tot de bevoegdheid van het uitvoerende gezag, in dit geval den wegbeheerder. Dit is te meer noodig, daar het kan voorkomen, dat op korten termijn tot een dergelijke afsluiting van den weg moet worden overgegaan". N.v.T.

Met het oog op spoedgevallen zullen ook de voor te schrijven formaliteiten van eenvoudigen aard moeten zijn.

Ad lid 2. „Het werd raadzaam geacht ten aanzien van de besluiten van lagere autoriteiten de controle van het gewestelijk gezag in te schakelen voor zoover de hoofdverkeerswegen betreft". N.v.T.

In de bovenbedoelde spoedgevallen zou het voorgeschreven toezicht weleens tot ernstige bezwaren kunnen leiden. De wegbeheerder zal dan echter in afwachting van de goedkeuring van het gewestelijk bestuur voorloopig op eigen gezag tot sluiting kunnen overgaan.

Artikel 92. [44(1)]

(1) Indien de instandhouding of bruikbaarheid van een wegvak zulks noodzakelijk vordert, kan voor den duur van ten hoogste 3 maanden voor dat wegvak door den wegbeheerder de toegelaten asbelasting lager worden gesteld dan voor de wegenklasse, waartoe het vak behoort, in artikel 87 is voorgeschreven.

(2) De in het eerste lid genoemde termijn van 3 maanden kan door gedeputeerden der provincie of, indien het wegvak niet in een provincie ligt, door het Hoofd van Gewestelijk bestuur tot 6 maanden worden verlengd.

(3) Aan besluiten als bedoeld in de leden (1) en (2) moet voldoende bekendheid worden gegeven door aankondiging in de dagbladen, terwijl op den weg de noodige bakens moeten worden geplaatst.

(4) Indien het bepaalde in de leden (1) en (2) in een tijdsverloop van 12 maanden gedurende meer dan 6 maanden is toegepast, moeten het wegvak en voor zooveel noodig de aangrenzende weggedeelten worden overgebracht naar een wegenklasse met een lagere toegelaten asbelasting.

Toelichting. Deze regeling kan toepassing vinden indien een weggedeelte of een brug in minder goeden toestand verkeert, terwijl onmiddellijke verbetering of herstelling niet mogelijk is, als ook tijdens herstel of onderhoudswerkzaamheden. Een tijdelijke vermindering van de toegelaten belasting zal steeds de voorkeur verdienen boven de in art. 91 W.V.V. geregelde algeheele of gedeeltelijke sluiting van den weg.

Artikel 45.

(1) De wegbeheerder draagt zorg voor het plaatsen en onderhouden van alle voor het verkeer noodige bakens en teekens op den weg, voor zoover deze taak niet bij besluit van den Gouverneur-Generaal wordt opgedragen aan een als rechtspersoon erkende, behartiging van verkeersbelangen ten doel hebbende vereeniging.

(2) Bij of krachtens regeeringsverordening worden voorschriften gegeven betreffende de in het eerste lid bedoelde wegbebakening.

Toelichting. Ad lid 1. De zorg voor de plaatsing van waarschuwingsbakens en van bakens, welke een aanwijzing geven, zooals wegwijzers e.d. zal worden opgedragen aan de vereenigingen, welke zich tot nogtoe daarmede hadden belast, dat zijn de K.N.I.M.C. (Java Motor Club) en de Deli Automobiel Club. De overige bakens, dat zijn voornamelijk die, welke een verbods- of gebodsbepaling aanduiden, worden geplaatst door de wegbeheerders.
Ad lid 2. Zie de art. 93 en 94 W.V.V. en de art. 25-32 W.V.B.-G.B.

Artikel 93. [45]

(1) De wegbeheerder of de vereeniging, daartoe aangewezen krachtens artikel 45 van de Wegverkeersordonnantie, zorgt voor het aanbrengen en onderhouden van de krachtens de Wegverkeersordonnantie vereischte of door hem of haar noodig geachte bakens of teekens, ten eerste dienende:

a. ter aanduiding, dat een verkeersstrook voor een bepaald soort verkeer bestemd is;
b. om de aandacht te vestigen op een kruising met een spoorweg;
c. om de aandacht te vestigen op een kruising van wegen;
d. ter aanduiding van de verkeersrichting, die voorrang heeft;
e. ter aanduiding van de gesloten verklaring van wegen;
f. ter aanduiding van snelheidsgrenzen;
g. ter aanduiding van de klasse van wegen, waartoe een weg behoort;

ten tweede:

a. welke overigens vereischt worden bij of ingevolge verordeningen van openbare gemeenschappen en gewestelijke reglementen of keuren van politie, die krachtens de Wegverkeersordonnantie worden vastgesteld;
b. die verder door den Directeur van Gouvernementsbedrijven worden voorgeschreven in het belang van de vrijheid en de veiligheid van het verkeer.

(2) De in lid (1) bedoelde bakens en teekens hebben een vaste plaats op, naast of boven den weg.

(3) Voor de uitvoering van voorschriften en aanwijzingen die tijdelijk of wel slechts op bepaalde uren of dagen van kracht zijn, dan wel in andere gevallen, waarin zulks noodig is, kunnen verplaatsbare verkeersbakens worden gebezigd.

Toelichting. Ad lid 1. „In de opsomming onder ten eerste a tot en met g zijn de gevallen genoemd, waar verkeersbakens noodig zijn in verband met bepaalde voorschriften van deze verordening". N.v.T.

De ten tweede sub a en b genoemde groepen omvatten alle overige vaste bakens. De bakens bedoeld sub b komen voor in de tabellen I en III, behoorende bij het W.V.B.-G.B.

Ad lid 2. Zie art. 30 W.V.B.-G.B.

Ad lid 3. Verplaatsbare bakens zijn o.a. noodig in geval van tijdelijke wegstremming, van afsluiting van wegen gedurende bepaalde uren, alsmede om snelheidsgrenzen aan te geven, welke slechts op bepaalde uren of onder bepaalde omstandigheden worden voorgeschreven. De plaatsing zal vooral in de steden veelal in samenwerking met de verkeerspolitie geregeld worden. Zie ook art. 29 W.V.B.-G.B.

Artikel 94. [45]

Door den Directeur van Gouvernementsbedrijven worden de noodige voorschriften vastgesteld betreffende afmetingen, vorm, kleur, samenstelling, wijze van plaatsing als anderszins van verkeersbakens.

Toelichting. Zie de art. 25-32 W.V.B.-G.B.

Jurisprudentie. 1. Daar blijkens ambtseedige verklaring van den secretaris der gemeente Princenhage bij geen enkel raadsbesluit is bepaald, dat ingevolge art. 37 der A.P.V. een waarschuwingsbord zal worden geplaatst op den hoek van de kolfbaan en den Bredaschen weg, is voor het gedeelte van dien weg gelegen tusschen dien hoek en de villa Meertensheim, bij welke villa krachtens raadsbesluit van 25 Apr. 1913 wel zulk een waarschuwingsbord geplaatst zou worden, een maximumsnelheid rechtens niet voorgeschreven. H.M.G. 10 Jan. 1922, N.J. 1923 blz. 290.

2. Art. 8 M.R.W. (10 W.V.V.) legt niet aan den raad op te zorgen, dat de grenzen der bebouwde kom door de waarschuwingsborden worden aangewezen. Het is voldoende wanneer de verordening aan B. en W. opdraagt die te plaatsen op de toegangswegen tot de bebouwde kom. De in acht te nemen maximumsnelheid geldt dan alleen voor het gebied tusschen de borden, dat tevens bebouwde kom is. Ktg. Assen 4 Juni 1926, N.J. blz. 1171.

3. Indien de gemeente gebruik maakt van haar bevoegdheid een maximumsnelheid voor te schrijven, welke op wegen binnen de bebouwde kom

moet worden in acht genomen, moet zij bij verordening tevens voorschriften geven ter verzekering, dat de wegen of weggedeelten, waar dit het geval moet zijn, door waarschuwingsborden worden aangeduid.

In die verordening mag dus niet een vaststelling ontbreken van de begrenzing der bebouwde kom noch een opdracht aan B. en W. om dit door het plaatsen van waarschuwingsborden aan te duiden. Bij gebreken daarvan is het op de maximumsnelheid betrekking hebbend voorschrift niet bindend. Rb. Assen 1 Oct. 1926, N.J. blz. 1173.

4. Art. 8 M.R.W. (10 W.V.V.) eischt niet, dat in de verordening worde omschreven, welk deel der gemeente als bebouwde kom beschouwd wordt, doch wel dat daarin „verzekerd" worde, dat de waarschuwingsborden worden geplaatst op die punten, waar eventueel de snelheid verminderd moet worden, dus op de begin- of eindpunten der toegangswegen tot die kom. Hieraan voldoet art. 18 der Zwolsche Motor- en Rijw. Verordening niet. Ktg. Zwolle 24 Maart 1927, N.J. blz. 445.

5. Art. 18 der Motor- en Rijwielverordening voor de gemeente Zwolle, bepalend: „De..... maximum-snelheid wordt aangeduid door waarschuwingsborden van een door den Minister, belast met de uitvoering der M.R.W., vastgesteld model, geplaatst of bevestigd op door B. en W. aan te wijzen plaatsen", voldoet ruimschoots als voorschrift ter verzekering als in art. 8 oud M.R.W. (10 W.V.V.) bedoeld.

Het aanwijzen der plaatsen, waar de borden zullen worden aangebracht, behoort naar zijn aard tot de aan B. en W. ingevolge art. 179a der Gemeentewet toekomende uitvoering der verordeningen van den raad, en uit niets valt af te leiden, dat bij art. 8 (oud) M.R.W. van die bepaling zou zijn afgeweken. H.R. 13 Febr. 1928, N.J. blz. 384. In denzelfden zin H.R. 27 Jan. 1930, N.J. blz. 391.

6. De beperkingen, waaraan het eigendomsrecht door de in art. 625 B.W. (570 Ind. B.W.) bedoelde verordeningen wordt onderworpen, kunnen nooit zoover gaan, dat daardoor het gebruik der in eigendom bezeten zaak voor den eigenaar geheel of ten deele ophoudt te bestaan — (hetgeen volgens de Adv. Gen. beteekent, dat *alle* gebruik ook slechts van een gedeelte niet teloor mag gaan) — doch dit laatste is geenszins het geval met de gebodsbepaling van art. 16 bis Groningsche Mot.- en Rijw. verordening, luidende: „Eigenaren of bestuurders van zich aan openbare wegen of straten bevindende gebouwen, getimmerten, boomen of palen zijn verplicht toe te laten, dat daaraan vanwege de gemeente de ingevolge deze verordening, de M.R.W. of het M.R.R. vereischte waarschuwingsborden of kenteekenen worden bevestigd en in stand gehouden".

(Anders de rb. De Adv. Gen. wijst op het feitelijke verschil tusschen het onderwerpelijke geval en dat van het arrest H.R. 14 Maart 1904, W. 8050. Hij verwerpt de enge opvatting van den kantonr., als zou de bevoegdheid van den gemeentelijken wetgever om den eigenaar in het algemeen belang te *beperken* in *diens* gebruik van de door hun in eigendom bezeten zaak, niet medebrengen de aanspraak van de gemeente om *voor zich zelf zekere gebruiksrechten* t.a.v. zulk een zaak op te eischen) H.R. 16 Juni 1930, N.J. blz. 1345.

Strafbepalingen.

Artikel 46.

(1) Met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van ten hoogste duizend gulden wordt gestraft hij, die zich schuldig maakt aan overtreding van de voorschriften opgenomen in één der artikelen 8, 15, 23 en 32.

(2) Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste vijf honderd gulden wordt gestraft hij, die de voorwaarden, gesteld bij een vergunning als bedoeld in artikel 3 en artikel 35 geheel of ten deele niet nakomt en hij die zich schuldig maakt aan overtreding van de voorschriften, opgenomen in één der artikelen 2 lid (1), 3, 4, 5, 6, 9, 24 lid (2), 25, 28, 29, 35 en 43 lid (1).

(3) De in lid (1) bedoelde strafbare feiten worden beschouwd als misdrijven, de in lid (2) strafbaar gestelde feiten als overtredingen.

(4) Indien tijdens het plegen van een der bij lid (1) strafbaar gestelde feiten nog geen twee jaren zijn verloopen sedert een voorafgaande veroordeeling van den schuldige wegens een dezer strafbare feiten onherroepelijk is geworden, kan de vrijheidsstraf met een derde, de geldboete met de helft worden verhoogd.

Toelichting. Ad leden 1-3. „Het werd voldoende geacht de overtredingen der verkeersvoorschriften in 2 groepen in te deelen, waarvan de zwaardere als misdrijven zullen worden beschouwd.

Tot deze laatste behooren het doorrijden na een botsing met ernstige gevolgen, het opzettelijk misbruik maken van nummer, rij- en keuringsbewijzen, nummerplaten en goedkeuringsteekens, het als bestuurder optreden zonder daartoe bevoegd te zijn en het opzettelijk verstrekken van onjuiste opgaven". M. v. T.

In vergelijking tot het M.R. worden verschillende delicten met een zwaardere straf bedreigd; dit vindt zijn verklaring in den opzet van de nieuwe wetgeving, welke veel vrijheid laat, maar daarnaast de mogelijkheid tot streng straffen opent in de gevallen, dat daartoe aanleiding bestaat.

Omtrent de qualificatie van het delict in het donker fietsen zonder licht bestaat in de Nederlandsche jurisprudentie verschil van meening. In zijn vonnis van 25 Juni 1930 beschreef de Haarlemsche kantonrechter dit strafbaar feit als volgt: „als bestuurder van een rijwiel daarmede over een weg of rijwielpad rijden, terwijl niet is voldaan aan art. 59 M.R.R. (17 lid 1 sub a jo 15 sub d W.V.V)".

Deze qualificatie verbeterde de H.R. in zijn arrest van 15 Dec. 1930 (W. 12264) (zonder commentaar) in: „het met een rijwiel over een weg rijden

tusschen een half uur nà zonsondergang en een half uur vóór zonsopgang, terwijl het rijwiel niet was voorzien van ten minste één lantaarn die voorwaarts een helder wit licht uitstraalt" [1]).

Ad lid 4. In het ontwerp luidde deze bepaling: „Indien..... nog *geen* jaar verloopen is.....

„Aangezien bij een veroordeeling als hierbedoeld een straf kan zijn opgelegd van één jaar zal in dat geval bij recidive toepassing van deze bepaling niet mogelijk zijn. Daarom dient de omschrijving „nog geen jaar verloopen is vervangen te worden b.v. door nog geen twee jaren verloopen zijn".

Beter kwam het den hier aan het woord zijnden leden voor, in geval van recidive vast te houden aan de beginselen neergelegd in de art. 486 en 488 W.v.S." G.V.

„De Regeering acht de gemaakte opmerking nopens wijziging van den termijn van een jaar in twee jaren juist.

Derhalve wordt voorgesteld het artikellid te lezen als in de N.v.W. is aangegeven.

Aangezien de in het ontwerp gekozen wijze van redigeeren ook in de Ned. M.R.W. wordt gevolgd (vide art. 31 lid 3), acht de Regeering navolging van het W.v.S. in deze niet noodig". M.v.A.

Jurisprudentie. Rijden met een motorrijwiel dat niet aan verschillende bij deze wet voorgeschreven vereischten voldoet en zonder dat de belasting ervoor is betaald, moet worden beschouwd als één strafbare handeling in den zin van art. 55 (Ind. 63) W.v.S. Rb. 's Gravenhage 13 Jan. 1930, N.J. blz. 888. In denzelfden zin: Rb. 's Gravenhage 3 Febr. 1930, N.J. blz. 894.

Artikel 47.

Bij veroordeeling van den eigenaar of houder van een motorrijtuig wegens overtreding van de voorschriften in artikel 15 of 32 kan:

a. het nummer- of keuringsbewijs of het goedkeuringsteeken, waarmede de overtreding is begaan, dan wel het nummer- of keuringsbewijs of het goedkeuringsteeken, behoorende bij het motorrijtuig, waarmede de overtreding is begaan, ongeldig worden verklaard;

b. indien het een proefritbewijs betreft, de bevoegdheid van den eigenaar of houder om van proefritbewijzen, gebruik te maken voor ten hoogste één jaar worden ontzegd.

Toelichting. De in dit artikel aan den rechter gegeven bevoegdheden kende het M.R. niet, hetgeen het effect van de vonnissen verminderde.

De hier bedoelde maatregelen zijn te beschouwen als bijkomende straffen.

Sub a. Zie omtrent nummerbewijzen de art. 12 sub b W.V.O. en 45 W.V.V. Overeenkomstige bepalingen omtrent de goedkeuringsteekens komen — hoe-

[1]) Verg. omtrent deze qualificatie-questie, welke ook bij verschillende andere artikelen kan rijzen, Mr. I. A. Höfelt in W. 12269 en 12342, Mr. M. P. Vrij in W. 12330.

wel zij ook te dien aanzien wel nuttig zouden zijn geweest — in de wegverkeerswetgeving niet voor.

Sub b. Zie de art. 96 lid 2 en 45 W.V.V.

De bevoegdheid om van proefritbewijzen gebruik te maken kan ook worden ontzegd aan dengene, die deze bevoegdheid op het oogenblik van het plegen van het strafbare feit niet bezat; zie Jur. ad art. 48 W.V.O. no. 2.

Artikel 48.

(1) Bij veroordeeling van den bestuurder van een motorrijtuig:

a. wegens overtreding van de voorschriften opgenomen in één der artikelen 2, 3, 6 onder d, 8, 15, 23, 24, 25 en 32;

b. wegens het plegen met een motorrijtuig van een der in de artikelen 359, 360, 406, 408, 409, 410 en 492 van het Wetboek van Strafrecht bedoelde strafbare feiten, kan hem de bevoegdheid, motorrijtuigen te besturen, voor ten hoogste één jaar, niet geheel of ten deele samenvallende met een opgelegde vrijheidsstraf, worden ontzegd.

(2) Bij veroordeeling van den bestuurder van een motorrijtuig wegens overtreding van een krachtens deze ordonnantie vastgestelde verordening kan hem in de gevallen, waarin dit in die verordening is bepaald, de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen worden ontzegd voor ten hoogste een jaar, niet geheel of ten deele samenvallende met een opgelegde vrijheidsstraf.

(3) Indien tijdens het plegen van een der strafbare feiten, in het eerste en tweede lid bedoeld, nog geen twee jaren zijn verloopen sedert een vroegere veroordeeling van den schuldige wegens een dezer strafbare feiten onherroepelijk is geworden, kan hem de bevoegdheid, motorrijtuigen te besturen voor ten hoogste twee jaren worden ontzegd.

(4) Bij toepassing van het eerste of tweede lid geeft de ambtenaar, die met de tenuitvoerlegging van het vonnis is belast, van de veroordeeling, zoodra zij onherroepelijk is geworden of de opgelegde boete is betaald, kennis aan den Directeur van Binnenlandsch Bestuur, die daarvan aankondiging doet in de Javasche Courant.

Toelichting. De ontzegging van de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen was in art. 28 M.R. geregeld als een administratieve maatregel, welke werd genomen door den directeur van B.B. op grond van een uitspraak van den strafrechter. Deze regeling bracht in de practijk te veel administratieven omslag mede, waardoor in vele gevallen het nemen van dezen maatregel achterwege bleef, hoewel daartoe alle aanleiding bestond.

Overigens is het aantal gevallen, waarin ontzegging kan plaats hebben aanzienlijk uitgebreid, in het bijzonder ook door de in lid 2 geschapen mogelijkheid.

Ad lid 1. „Als bijkomende straf kan bij de daarvoor in aanmerking komende overtredingen van de wegverkeersvoorschriften en ook bij het veroorzaken van den dood of zwaar lichamelijk letsel of van vernieling of beschadiging van goederen of bij het belemmeren van het verkeer door dronkenschap, de bevoegdheid tot besturen, en in sommige gevallen tot het gebruiken van proefritbewijzen worden ontzegd, terwijl nummer- of keuringsbewijzen, waarmede de overtreding is begaan kunnen worden ingetrokken, een en ander voor ten hoogste één jaar". M.v.T.

„Aan de bijkomende straf bedoeld sub b, ware in navolging van wat ook in het tweede lid van het art. 49 is geschied, de restrictie te verbinden welke is uitgedrukt in de woorden „niet geheel of ten deele samenvallende met een opgelegde vrijheidsstraf". G.V.

„De Regeering acht de in het Verslag gemaakte opmerking juist. Mitsdien wordt voorgesteld sub b van het artikellid te lezen als in de N.v.W. is aangegeven". M.v.A.

Ad lid 2. „Het woord „verordening" in het tweede lid van art. 49 is in ruimen zin gebruikt, zoodat daaronder ook de gewestelijke reglementen en keuren van politie vallen". M.v.T.

Eveneens vallen daaronder de verordeningen van openbare gemeenschappen. Zie voorts art. 96 lid 1 W.V.V.

Ad lid 4. „Zooals voor alle andere aangelegenheden die op politioneel terrein liggen, is ook voor de uitvoering van dit voorschrift de Directeur van B.B. ingeschakeld". M.v.A.

Speciale maatregelen om te voorkomen, dat de betrokkene gedurende het tijdvak dat hem de bevoegdheid is ontzegd elders een nieuw rijbewijs haalt, zijn overwogen; der regeering is voorgesteld alle of bepaalde groepen van rijbewijshouders onder dactyloscopische contrôle te stellen; voorhands moest echter van elken maatregel van dien aard worden afgezien in verband met de daaraan verbonden uitgaven.

Jurisprudentie. 1. De ontzegging van de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen is te beschouwen als een bijkomende straf, al wordt dit in geen enkele wetsbepaling uitdrukkelijk gezegd.

Hierin wordt geen verandering gebracht door art. 31, 4e lid M.R.W. (22 sub a jo. 48 lid 4 W.V.O.) — al moge dit voorschrift bij voorwaardelijke veroordeeling moeilijkheden kunnen opleveren — zijnde deze bepaling van zuiver administratieven aard. H.R. 8 Dec. 1930, N.J. 1931 blz. 1015.

2. De ontzegging van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen is ook mogelijk, wanneer de veroordeelde geen rijbewijs bezit. H.R. 11 Jan. 1932, N.J. blz. 1202. In denzelfden zin reeds rb. Leeuwarden 12 Oct. 1921, N.J. 1922 blz. 1004.

Strafbepalingen.

Artikel 95. [60]

(1) Met hechtenis van ten hoogste een maand of geldboete van ten hoogste honderd vijftig gulden wordt gestraft:

a. hij, die zich schuldig maakt aan overtreding van het bepaalde in de artikelen 2 onder d, 7, 9, 12, 13, 19, 24, 29, 33, 35, 37, 38, 45, 46, 47 lid (3), 48 leden (1), (3) en (4), 60, 61, 73, 74, 76, 83, 84, 86 lid (1), 90 en 91 lid (4);

b. hij, die de voorwaarden, gesteld bij een vergunning als bedoeld in artikel 33 geheel of ten deele niet nakomt;

c. de eigenaar of houder van een openbaar motorrijtuig, die niet voldoet aan de verplichting opgenomen in artikel 72 lid (1) of die handelt in strijd met — dan wel nalaat te zorgen, dat niet gehandeld wordt in strijd met — het goedgekeurde rooster der dienst- en rusttijden als bedoeld in artikel 72;

d. de ondernemer of beheerder, of diegene van het personeel van een vrachtauto- of autobusdienst, die handelt in strijd met het voorschrift van artikel 86 lid (2) of lid (3).

(2) Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste vijf honderd gulden wordt gestraft hij, die zich schuldig maakt aan overtreding van het bepaalde in de artikelen 2, onder a, b, c en e, 3, 4, 5 en 17.

Toelichting. „De overtreding van een groot aantal voorschriften van deze verordening is strafbaar ingevolge de art. 6 en 9 W.V.O. Deze voorschriften worden in dit artikel derhalve niet genoemd.

De zwaardere straf, bedoeld in het 2e lid die overeenstemt met de lichtere straf, als bedoeld in art. 46 lid 2 W.V.O., wordt gesteld op overtreding van voorschriften, waardoor de veiligheid van het verkeer in gevaar wordt gebracht. De lichtere straf, bedoeld in lid 1, heeft betrekking op lichte verkeersovertredingen en op administratieve voorschriften". N.v.T.

Artikel 96. [60]

(1) Bij veroordeeling van een bestuurder van een motorrijtuig wegens overtreding van de voorschriften opgenomen in een der artikelen 2 sub c, 3, 4, 5 en 17 kan hem de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen voor ten hoogste één jaar worden ontzegd.

(2) Bij herhaalde veroordeeling van den houder van proefritbewijzen wegens overtreding van de voorschriften van artikel 47 lid (3) en 48 lid (3) kan hem de bevoegdheid om van proefritbewijzen gebruik te maken voor ten hoogste één jaar worden ontzegd.

Toelichting. Ad lid 1. Zie de toel. op art. 48 W.V.O.

Ad lid 2. Deze bepaling laat den rechter groote vrijheid, omdat niet — zooals gebruikelijk bij de regeling van de recidive — een verjaringstermijn is gesteld; reeds bij een tweede veroordeeling, welke wellicht vele jaren na de eerste wordt uitgesproken, kan de hier bedoelde bijkomende straf worden opgelegd. De tweede of volgende veroordeeling behoeft niet op grond van hetzelfde artikel als de voorgaande veroordeeling te zijn uitgesproken om toepassing van de bepaling mogelijk te maken.

Hoewel men van meening was, dat het te ver zou gaan om de mogelijkheid tot oplegging van deze bijkomende straf reeds te openen bij eerste veroordeeling, werd het noodig geacht den rechter ten deze de handen niet te veel te binden, ten einde aanstonds te kunnen optreden tegen hen, die blijk geven van het in hun gestelde vertrouwen misbruik te maken.

Artikel 49.

(1) Voor zoover de eigenaar of houder van een rij- of voertuig niet reeds aansprakelijk is gesteld naast dengene, die als bestuurder voor overtreding van de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften aansprakelijk is gesteld, zal die eigenaar of houder evenals de bestuurder aansprakelijk zijn voor de door dezen gepleegde overtredingen van de in of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften, tenzij bekend is, wie het strafbare feit heeft bedreven of wel de dader op de eerste aanmaning van den betrokken, met de vervolging belasten ambtenaar binnen een daarbij te stellen termijn door den eigenaar of houder is bekend gemaakt.

(2) Het bij het eerste lid bepaalde geldt niet, indien de eigenaar of houder aannemelijk maakt, dat van het rij- of voertuig tegen zijn wil gebruik is gemaakt en dat hij het gebruik niet heeft kunnen beletten.

Toelichting. „Het voorschrift is ontleend aan art. 32 (nieuw) der Ned. M.R.W.

Het komt herhaaldelijk voor dat overtredingen van voorschriften betreffende het verkeer op den weg door den bestuurder gepleegd, onvervolgd moeten blijven, aangezien niet is kunnen worden vastgesteld, wie op het oogenblik der overtreding bestuurder was.

Door het voorgestelde artikel wordt nu de aansprakelijkheid voor overtredingen van den bestuurder bij den eigenaar of houder van het rij- of voertuig gebracht, behoudens in bepaalde in het artikel omschreven gevallen, waarin deze algemeene aansprakelijkheid tot aperte onbillijkheid zou leiden". M. v. T.

Uit de qualificatie, welke de H.R. in zijn sub 2 hieronder vermeld arrest aan het daarbedoelde strafbare feit toekende, blijkt dat het niet-bekendmaken

een bestanddeel van het delict is en dus niet het welbekendmaken een strafuitsluitende omstandigheid. De strafrechtelijke aansprakelijkheid treedt in door onder de vermelde omstandigheden den bestuurder niet bekend te maken; de strafbare gedraging bestaat dus in een nalaten, nl. nalaten den naam van den bestuurder bekend te maken. In deze opvatting is het duidelijk, dat den eigenaar ex art. 49 W.V.O. of het bestuurslid, c.q. vertegenwoordiger, ex art. 50 W.V.O., die den bestuurder niet kent, noch redelijkerwijze kan kennen, wegens het feit van art. 49 of 50 W.V.O. geen verwijt kan worden gemaakt, m.a.w. hij heeft geen schuld [1]).

Jurisprudentie. 1. In overeenstemming met het in de strafrechtswetenschap gehuldigde beginsel, moet in strafzaken worden aangenomen, dat ook bij overtredingen bij afwezigheid van alle schuld geen straf wordt opgelegd. Voorzeker zou de wetgever een strafbaar feit zoodanig kunnen omschrijven, dat aan dit beginsel afbreuk zou worden gedaan, en uitdrukkelijk zou blijken van zijn wil, dat ook bij afwezigheid van alle schuld straf zal worden opgelegd.

Echter de artt. 32 en 33 M.R.W. (49 en 50 W.V.O.) doen bij de daarin geregelde aansprakelijkheid van den eigenaar of houder geenszins van zulk een wil blijken. Veeleer is aannemelijk, dat die aansprakelijkheid berust op de overweging, dat de eigenaar behoort mede te werken om de vervolging van den werkelijken dader mogelijk te maken, en heeft te zorgen, dat hij weet door welke personen zijn motorrijtuigen telkens worden bestuurd.

Nu de rb. i.c. uitdrukkelijk vaststelde dat alle schuld ontbrak, behoorde een veroordeeling niet te zijn uitgesproken.

(De Adv.-Gen. bovendien: De Ambtenaar v.h. O.M. is niet verplicht bij de aanmaning aan den eigenaar om den bestuurder bekend te maken, letter en nummer van het motorrijtuig op te geven). H.R. 19 Oct. 1931, N.J. 1932 blz. 765.

2. De qualificatie behoort te luiden: als eigenaar van een motorrijtuig, waarmede een onbekend gebleven bestuurder heeft gepleegd het strafbaar feit van enz., daarvoor aansprakelijk zijn, als hebbende op de eerste aanmaning van den betrokken ambtenaar van het Openbaar Ministerie binnen een daarbij gestelden termijn dien bestuurder niet bekend gemaakt.

[De bestuurder had zich schuldig gemaakt aan het strafbare feit van art. 22 aanhef en onder a jo. 29, 2e lid M.R.W. (2 lid 1 jo. 46 lid 2 W.V.O.). In verband daarmede werd de eigenaar vervolgd en veroordeeld overeenkomstig art. 32 M.R.W. (49 W.V.O.). De rb. had in haar veroordeelend vonnis de qualificatie ontleend niet aan art. 32, maar aan art. 22 aanhef en onder a M.R.W.] H.R. 21 Dec. 1931, N.J. 1932 blz. 768.

---

[1]) Prof. Mr. W. P. J. Pompe in N. J. 1932 blz. 765 en 768; anders prof. M. P. Vrij in W. 12401 en 12417 naar wiens meening de schuld van den eigenaar of van het bestuurslid berust op diens veronderstelde culpa in eligendo. In die opvatting is hier een uitzondering op den regel „geen straf zonder schuld". Art. 49 lid 2 W.V.O. sluit immers de strafbaarheid alleen uit, voor het geval de bestuurder het motorrijtuig tegen den wil van den eigenaar (of het bestuurslid ex art. 50 W.V.O.) heeft gebruikt dus voor het geval de eigenaar den bestuurder in het geheel niet heeft uitgekozen.

Artikel 50.

Indien een bij of krachtens deze ordonnantie strafbaar gesteld feit begaan wordt door een rechtspersoon, wordt de strafvervolging ingesteld en de straf uitgesproken tegen de hier te lande gevestigde leden van het bestuur of bij ontstentenis van die leden tegen den vertegenwoordiger van de rechtspersoon in Nederlandsch-Indië.

Toelichting. Verg. art. 59 W.v.S. Verwezen wordt overigens naar de toel. op art. 49 W.V.O.

Artikel 51.

(1) Tot het opsporen van overtredingen van bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften zijn, behalve de ambtenaren en beambten, belast met opsporen van misdrijven en overtredingen in het algemeen, mede bevoegd de bij regeeringsverordening aan te wijzen personen.

(2) Bij elke aanwijzing als in lid (1) bedoeld wordt tevens bepaald op welke voorschriften de bevoegdheid betrekking heeft.

Toelichting. „Het wordt wenschelijk geacht om ook aan anderen dan politie-dienaren de bevoegdheid te kunnen geven tot het opsporen van overtredingen van alle of bepaalde gedeelten der wegverkeersvoorschriften. Daarbij is onder meer gedacht aan de ambtenaren van openbare gemeenschappen, terwijl tevens de mogelijkheid om particulieren met deze opsporingsbevoegdheid te bekleeden niet uitgesloten wordt". M.v.T.

„Zullen met name genoemde personen worden aangewezen, of zullen bekleeders van bepaalde functies met opsporingsbevoegdheid worden belast? Indien dit laatste het geval is, moet dan niet de aanwijzing, ter wille der rechtszekerheid, bij een wettelijk voorschrift geschieden?" G.V.

„Beide in het Verslag aangegeven vormen van aanwijzing van tot opsporing bevoegde personen komen voor toepassing in aanmerking.

Aangezien het in de bedoeling ligt de desbetreffende besluiten te publiceeren loopt de rechtszekerheid bij aanwijzing van de bekleeders van bepaalde functies, naar het oordeel der Regeering, geen gevaar". M.v.A.

Daarop werd ingediend een amendement Blaauw, luidende:

„De woorden: „door of namens den Gouverneur-Generaal" in artikel 52 (thans 51) lid (1) worden vervangen door de woorden: „bij regeeringsverordening".

Het amendement werd toegelicht als volgt:

„Bij de beoordeeling van verordeningen van autonome gemeenschappen maakt de Regeering bezwaar tegen bepalingen, krachtens welke de aanwijzing van opsporingsambtenaren wordt overgelaten aan uitvoerende organen dier gemeenschappen. Zij eischt, dat die aanwijzing *bij de verordening zelf* plaats heeft.

Eenerzijds baseert de Regeering Haar standpunt terzake op de omstandigheid, dat de rechtszekerheid vordert, dat een dergelijke aanwijzing plaats heeft bij een voorschrift waarvan publicatie wettelijk is verzekerd; anderzijds op de bepalingen van de artt. 2 sub 4° S.V. en 1 sub 6° I.R., krachtens welke de daar bedoelde aanwijzing van opsporingsambtenaren slechts kan geschieden „bij (bijzondere) wetten en wettige verordeningen" of „bij (bijzondere) wettelijke voorschriften", zoodat een delegatie aan uitvoerende organen niet mogelijk is.

Beide argumenten gelden evenzeer t.a.v. de aanwijzing bedoeld bij art. 52 (thans 51) van het ontwerp. Wel kan worden toegegeven, dat bij ordonnantie zoo noodig van de voorschriften van het S.V. of het I.R. zou kunnen worden afgeweken, doch er schijnt geen reden te zijn, om hier de beginselen dier reglementen, die evenzeer voor ordonnanties gelden, niet in acht te nemen" [1]).

Nadat de directeur van Justitie had medegedeeld, dat tegen het amendement bij de regeering geen overwegend bezwaar bestond, werd het zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Zie verder art. 97 W.V.V.

Artikel 97. [51]

(1) Behalve de personen, die in het algemeen belast zijn met het opsporen van strafbare feiten, zijn met het opsporen van de bij de Wegverkeersordonnantie en de bij deze verordening strafbaar gestelde feiten, behoudens de gestelde beperkingen, mede belast:

1e. de ingenieurs, architecten en opzichters in dienst van den Lande en van openbare gemeenschappen, belast met het beheer van en het toezicht op de wegen, voor zoover betreft de in de „Bepalingen met betrekking tot de wegen" strafbaar gestelde feiten;

2e. de ambtenaren van provinciale verkeersinspecties;

3e. de keurmeesters voor zoover betreft de in de bepalingen betreffende de keuring van openbare motorrijtuigen strafbaar gestelde feiten;

4e. de door de hoofden van gewestelijk bestuur, met inachtneming van door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur terzake te geven aanwijzingen, tot onbezoldigd politieambtenaar aangestelde personen, voor zoover betreft de strafbare feiten in hun akte van aanstelling vermeld.

(2) De politioneele bevoegdheid der in lid (1) genoemde ambtenaren strekt zich niet verder uit, voor zoover betreft:

---

[1]) Verg. ook Sandbergen, Eenige vragen van wetgeving, in I.T.v.h.R. dl. 136 blz. 397 e.v.

a. de onder 1e, 2e en 3e genoemde ambtenaren dan tot hun ambtsressort;
b. de onder 4e genoemde personen dan tot het in hun akte van aanstelling omschreven ressort.

(3) De in lid (1) genoemde ambtenaren en personen worden door het hoofd van gewestelijk bestuur voorzien van een legitimatiebewijs, waarin hun politioneele bevoegdheid is omschreven.

(4) De in lid (1) onder 4e genoemde personen ontvangen van het hoofd van gewestelijk bestuur een akte van aanstelling. Zij kunnen door het hoofd van gewestelijk bestuur te allen tijde van hun politioneele bevoegdheid worden ontheven.

(5) De ingevolge lid (1) aangewezen ambtenaren en personen moeten bij de uitoefening van hun politioneele bevoegdheid voorzien zijn van een door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur vastgesteld herkenningsteeken, dat zij moeten toonen, indien zij krachtens artikel 52 lid (1) van de Wegverkeersordonnantie willen vorderen, dat de bestuurder van een rij- of voertuig dit tot stilstand brengt.

Toelichting. Ad lid 1. „Het werd raadzaam geacht om behalve de sub 1e tot 3e genoemde ambtenaren, die uit hoofde van hun ambt met wegverkeersvoorschriften in aanraking komen, ook andere personen te kunnen aanwijzen, waartoe het voorschrift sub 4e is opgenomen. Met behulp daarvan kunnen o.a. aangewezen worden de personen belast met het onderhoud van particulier beheerde openbare wegen". N.v.T.

De krachtens het bepaalde sub 4e met opsporingsbevoegdheid beklaagde personen worden *niet* in een bepaalden rang bij de algemeene politie aangesteld; hun titel is die van „onbezoldigd politieambtenaar".

Indien zulks onder bepaalde omstandigheden gewenscht mocht zijn, kan ook aan de onder 1—3 bedoelde personen op den voet van het bepaalde sub 4e opsporingsbevoegdheid worden toegekend, uiteraard met betrekking tot andere voorschriften dan waarvoor zij reeds ingevolge de no's 1-3 politioneele bevoegdheid kunnen uitoefenen.

Voorshands heeft de directeur van B.B. het niet noodig geoordeeld ter zake algemeene aanwijzigingen te geven.

Ten overvloede zij nog aangeteekend, dat aan de personen, aan wie in dit artikel bijzondere opsporingsbevoegdheid is toegekend, niet de bevoegdheden van de ambtenaren van de algemeene politie toekomt, in dien zin dat zij b.v. zouden mogen optreden ter regeling van het verkeer; hun bevoegdheid gaat niet verder dan in de art. 52 W.V.O. en 97 W.V.V. is omschreven.

Ad leden 2-4. Deze regeling komt in het algemeen overeen met andere regelingen, bevoegdheid verleenende tot aanstelling van onbezoldigd politiepersoneel; verg. S. 1903 no. 427 jo. S. 1910 no. 269, S. 1910 no. 271, S. 1916 no. 550 en S. 1928 no. 178.

In afwijking evenwel van de aangehaalde regelingen wordt hier — behalve de akte van aanstelling, welke in het bijzonder dient om de politioneele bevoegdheid van den betrokkene vast te leggen en dus meer van intern belang is — aan den aangewezen persoon bovendien een legitimatiebewijs uitgereikt, aangezien personen belast met de opsporing van de onderwerpelijke strafbare feiten veelvuldig met het publiek in aanraking komen en disputen over hun bevoegdheid buitengesloten moeten zijn.

Het legitimatiebewijs moet voorzien worden van het portret van den betrokkene; de verklaring omtrent zijn politioneele bevoegdheid wordt door of namens de autoriteit, welke hem aanstelde, onderteekend.

Ad lid 5. Zie de toel. en de Jur. ad art. 52 W.V.O.

„Het zal zeker niet in strijd zijn met de bedoeling, dat dit kenteeken niet wordt voorgeschreven voor de gewone politiedienaren, die immers door hun uniform als zoodanig kenbaar zijn". N.v.T.

Als herkenningsteeken is een claque vastgesteld bij art. 32 W.V.B.-B.B.

Jurisprudentie. De raadsman van verdachte heeft ter terechtzitting het verweer gevoerd, dat bij verdachte alle schuld aan het hem ten laste gelegde ontbreekt, daar hij niet wist en niet kon weten met een belastingambtenaar te doen te hebben, aangezien het hem vertoonde en door hem waargenomen voorwerp, de zoogenaamde claque, hem volkomen onbekend was en bovendien een teeken gegeven met dusdanig voorwerp geen vordering in de beteekenis der wet is, doch dit verweer moet worden verworpen en faalt.

Op verdachte toch, die in Nederland woonachtig is, rust wanneer hij zich in Nederland op een openbaren rijweg als bestuurder van een motorrijtuig bevindt de verplichting kennis te dragen van de wettelijke bepalingen, die aan bestuurders van motorrijtuigen verplichtingen opleggen.

Mitsdien behoorde verdachte kennis te dragen van het feit, dat ingevolge de bepalingen der art. 15 en 23 Wegenbelastingwet ambtenaren der directe belastingen, invoerrechten en accijnzen gerechtigd zijn van een bestuurder van een motorrijtuig te vorderen dat motorrijtuig te doen stoppen, terwijl ingevolge gemelde artikelen op zoodanigen bestuurder de verplichting rust op dusdanige vordering van gezegde ambtenaren het door hem bestuurde motorrijtuig te doen stilhouden.

Van zoodanigen bestuurder van een motorrijtuig mag evenzeer geeischt worden dat hij bekend is met de wijze waarop ambtenaren, gerechtigd tot het doen stilhouden van motorrijtuigen, zich plegen te legitimeeren.

Zoodanige legitimatie van de ambtenaren der directie belastingen invoerrechten en accijnzen door middel van een claque is bekend gemaakt door den Minister van Finantiën in de Nederlandsche Staatscourant van 18 October 1928 onder nummer 204.

Zelfs al zou verdachte niet bekend zijn geweest met voorzegde wijze van legitimatie der belastingambtenaren door middel van een claque, had hij kunnen en moeten begrijpen, dat degene, die zoodanig voorwerp, geschilderd in de nationale kleuren, vertoonde, waarschijnlijk behoorde tot een der talrijke groepen van Nederlandsche ambtenaren, die krachtens wettelijke bepalingen gerechtigd zijn een motorrijtuig op den openbaren weg te doen stoppen, zoodat het aan verdachte als schuld is toe te rekenen, wanneer

hij onder die omstandigheden het door hem bestuurde motorrijtuig niet doet stilhouden.

Uit verdachte's betoog: dat degene die de hand, waarin het voorwerp, omhoog stak ook wel een voorbijganger had kunnen zijn, die, alsdus handelend, verzoekt om te mogen mederijden, volgt overigens reeds dat verdachte het gegeven teeken, het opheffen van de hand waarin de claque, begrepen heeft als een uitnoodiging om stil te houden.

Een uitnoodiging als voorschreven door een ambtenaar in de rechtmatige uitoefening zijner bediening gedaan, is een vordering in den zin der wet, daar immers nergens voorgeschreven staat dat zoodanige vordering met woorden moet geschieden, maar ook door goed begrijpbare teekenen of gebaren kan plaats hebben.

De H.R. vereenigt zich geheel met dit betoog en daaruit blijkt, dat het cassatiemiddel ongegrond is; in het bijzonder valt nog op te merken dat blijkens het voor den Politierechter gevoerd verweer, requirant wel heeft aangevoerd, dat hij niet wist en niet kon weten met een belastingambtenaar te doen te hebben — waartegenover de Politierechter afdoende gronden heeft aangevoerd, welke bij den requirant de gedachte hadden moeten wekken, dat hij juist wél met een tot het doen der voorschreven vordering bevoegd ambtenaar te doen had — doch requirant heeft geen enkele omstandigheid te berde gebracht welke aannemelijk zou kunnen maken, dat hij in de gegronde meening kon verkeeren, dat de op klaarlichten dag op een grooten verkeersweg gedane poging om hem tot het tot stilstand brengen van zijn motorrrijtuig te bewegen, op minder goede en voor hem gevaarlijke bedoelingen zouden wijzen; nu objectief vaststaat, dat de vordering doende ambtenaar daartoe bevoegd was, terwijl een teeken werd gegeven, hetwelk, zoo al aan requirant onbekend, zeker den indruk van een ambtelijk optreden moest wekken, het risico dat requirant inderdaad ook met een tot bedoeld optreden bevoegden ambtenaar te doen had, dan echter geheel voor zijn rekening moet komen. H.R. 18 Jan. 1932, N.J. blz. 470 [1]).

Artikel 52.

(1) Ieder der in artikel 51 bedoelde personen is bevoegd te vorderen, dat de bestuurder van eenig rij- of voertuig dit terstond tot stilstand brengt en hem de nummer-, proefrit-, keurings- en rijbewijzen, of andere bewijsstukken die ingevolge de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften vereischt zijn, toont en desgewenscht overhandigt.

(2) De in het eerste lid genoemde personen zijn bevoegd,

---

[1]) Uit dit arrest en uit dat vermeld onder no. 3 ad art. 52 W.V.O. volgt, dat een verweer van een bestuurder, dat hij zijn motorrijtuig niet tot stilstand heeft gebracht, omdat hij ernstige redenen had om aan te nemen, dat hij daardoor zichzelf aan gevaar zou bloot stellen, disculpeerend kan werken, en dat de rechter een dergelijk verweer moet onderzoeken; verg. noot van prof. Mr. B.M. Taverne onder bovenstaand arrest.

a. zich te vergewissen omtrent de naleving van bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften,
b. zoo noodig een rij- of voertuig, ten aanzien waarvan zij een onderzoek wenschen in te stellen, naar een nabijgelegen plaats te voeren of te doen voeren,
c. te vorderen, dat de bestuurder de tot het onder a bedoelde onderzoek noodzakelijke medewerking verleent,
d. te beletten of te verrichten hetgeen in strijd met een onder b of c bedoeld bevel is ondernomen of nagelaten,
e. op kosten der overtreders te doen wegnemen, beletten, verrichten, of in den vorigen toestand herstellen, hetgeen in strijd met de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften wordt gemaakt of gesteld, ondernomen, nagelaten, beschadigd of weggenomen.

Toelichting. In den Volksraad merkte Mr. Hamer op: „Tenslotte een opmerking over art. 53 (thans 52) lid 1. Ter voorkoming van allerlei moeilijkheden en ten gerieve van de bestuurders van motorvoertuigen is een uniform kenteeken noodig voor alle personen, die volgens art. 52 (thans 51) lid 1 bevoegd zijn tot het opsporen van de in de ordonnantie bedoelde overtredingen".

Aan deze suggestie is gevolg gegeven; zie art. 97 lid 5 W.V.V.

Jurisprudentie. 1. Eene vordering, dat is een bevel om iets te doen, kan op verschillende wijze worden gedaan, bepaaldelijk zoowel door woorden als door gebaren; het is dus slechts de vraag i.c. of te 's-Gravenhage, waar de overtreding van art. 16 M.R.W. (52 W.V.O.) werd gepleegd, een gebaar, bestaande in het opsteken der hand, algemeen beschouwd wordt als eene duidelijke uiting van hem, die dat gebaar maakt, dat hij vordert, dat naderende wielrijders zullen stilhouden.

De kantonr. heeft deze vraag toestemmend beantwoord en wel op grond, dat van algemeene bekendheid zou zijn „dat het opsteken van de hand, als door relatant is gedaan, voor den wielrijder het teeken is, om halt te houden", waaronder de kantonr. klaarblijkelijk verstaat de vordering bedoeld in art. 16 M.R.W.

Nu het hier betreft niet het bewijs, dat een zeker teeken is gegeven, maar de beantwoording der vraag, of dat teeken als een bevel tot stilhouden moest worden opgevat, en de beantwoording dier vraag niet betreft de vaststelling van feiten, is de rechter daarbij niet gebonden aan de regelen, die voor het bewijs van feiten zijn gesteld.

Art. 16 M.R.W. verleent geen onbeperkte bevoegdheid, doch geeft alleen het recht, om het doen stilhouden van motorrijtuigen of rijwielen te vorderen, voor zooverre dit verband houdt met de naleving der bij- of krachtens deze wet gegeven voorschriften.

Niet enkel het verband van art. 16 met art. 21 (51 W.V.O.), maar ook de samenhang van art. 16 op zich zelf wijst op zijne beperkte strekking, waar

ten aanzien van motorrijtuigen de verplichting tot doen stilhouden in één adem wordt genoemd met die tot vertooning van nummer- en rijbewijs en in het tweede lid den eigenaar, houder of bestuurder van een motorrijtuig of rijwiel de verplichting wordt opgelegd de ambtenaren en beambten in staat te stellen het voertuig te onderzoeken met het oog op de naleving van bovenbedoelde voorschriften.

Ook is het niet aannemelijk, dat in eene wet, die een bepaald onderwerp bedoelt te regelen, aan de ambtenaren, die voor de naleving dier wet hebben te waken eene bevoegdheid zou gegeven zijn, welke veel verder gaat dan de uitvoering dier wet en krachtens welke zij onder omstandigheden, waarin zij tegenover het publiek in het algemeen niet bevoegd zouden zijn, tegenover bestuurders van motorrijtuigen en rijwielen wel zouden kunnen optreden enkel en alleen, omdat deze een motorrijtuig of rijwiel besturen.

Deze opvatting vindt ook steun in de geschiedenis der wet.

Waar nu, gelijk ten deze, niet is ten laste gelegd, dat de vordering om stil te houden is gedaan in verband met de bij of krachtens bovengenoemde wet gegeven voorschriften en het feit, zooals het is ten laste gelegd, ook niet krachtens eenig ander wettelijke voorschrift is strafbaar gesteld, had beklaagde van alle rechtsvervolging moeten worden ontslagen. H.R. 30 Maart 1914, N.J. blz. 744. In denzelfden zin v.z.v. betreft de 4de en laatste alinea: H.R. 27 April 1914, N.J. blz. 882.

2. Veroordeeling van een bestuurder van een motorrijwiel, die niet onmiddellijk voldaan had aan de vordering van een niet in uniform gekleeden veldwachter om dat rijwiel te doen stilhouden. H.M.G. 22 Juni 1920, Mil. Recht. Tijdschr. XVI blz. 178.

3. Rb.: De bestuurder van een motorrijtuig die op vordering van een der in art. 23 Wegenbelastingwet genoemde ambtenaren zijn rijtuig niet doet stilhouden, is slechts strafbaar, indien hij weet of althans redelijkerwijze kan vermoeden, dat hij te doen heeft met een persoon, die bevoegd is tot het doen van zoodanige vordering. I.c. was dit niet het geval. (De uitroep „halt Rijksambtenaren" houdt niet in, dat bedoelde ambtenaren contrôle wilden uitoefenen op grond van de bepalingen der Wegenbelastingwet).

H.R.: De rb. feitelijk vaststellende, dat bij het plegen der overtreding alle schuld ontbrak, oordeelde terecht verdachte niet strafbaar en ontsloeg hem terecht van alle rechtsvervolging.

Concl. Adv. Gen.: In het begrip „vordering" ligt opgesloten, dat degeen, tegen wien de vordering gericht is, die als zoodanig kan verstaan. I.c. is een van de bestanddeelen van het telaste gelegde feit, n.l. het doen der vordering, niet bewezen. Het ontslag van rechtsvervolging is een bedekte vrijspraak, waartegen beroep in cassatie niet openstaat.

H.R. verklaart den Officier ambtshalve niet ontvankelijk in zijn vordering. H.R. 25 Febr. 1929, N.J. blz. 1500.

4. Nu verdachte wel van zijn rijwiel is afgestapt, doch is weggereden in de richting waarvan hij gekomen was, kan hij niet gezegd worden niet te hebben voldaan aan de vordering van de politie om van zijn rijwiel af te stappen.

Ook al zou de vordering om af te stappen tevens inhouden de vordering om te blijven stilstaan, dan zou het tenlastegelegde toch geen strafbaar feit opleveren, daar de vordering om af te stappen niets te maken had met de vrijheid of de veiligheid van het verkeer. Hof Arnhem 17 Maart 1932, N.J. blz. 563.

5. Dit artikel (16 oud M.R.W., 52 W.V.O.) heeft ten doel er tegen te waken dat personen welke hun rij- en nummerbewijs niet kunnen toonen, zich met het besturen van motorrijtuigen bezig houden.

Deze vorm van strafbaarstelling — het niet vertoonen — is opzettelijk gekozen om elk onderzoek naar de vraag of het niet vertoonen een gevolg is van onwil, van het niet bezitten of van het niet bij zich hebben, overbodig te maken.

Daarom is een beroep op de omstandigheid van het niet bij zich hebben van de stukken op zich zelf en zonder meer, nimmer als een beroep op overmacht te beschouwen. H.R. 9 Febr. 1925, N.J. blz. 547.

Artikel 53.

(1) Indien de in artikel 51 bedoelde personen het noodig achten om bij het constateeren van een overtreding een bewijs als bedoeld in artikel 52 lid (1) in beslag te nemen, dan is dit slechts veroorloofd tegen afgifte van een ontvangbewijs, dat in de plaats treedt van het in beslag genomen bewijs, waarvan de inhoud in het ontvangbewijs moet worden vermeld.

(2) Indien een ingevolge het eerste lid in beslag genomen bewijs wordt teruggegeven, dan geschiedt dit niet dan tegen teruggave van het ontvangbewijs, tenzij aannemelijk kan worden gemaakt, dat teruggave niet mogelijk is.

Toelichting. Ad lid 1. Van deze bepaling kan veel practisch nut worden verwacht, indien zij op de juiste wijze wordt toegepast. Voor een groot deel kunnen langs den in dit artikel aangegeven weg de bezwaren worden ondervangen, welke in de practijk worden ondervonden van de moeilijke opspoorbaarheid van Inlandsche houders of bestuurders van motorrijtuigen. Bij constateering van een overtreding begaan door een houder of bestuurder, van wien kan worden vermoed, dat hij zich later niet zal aanmelden, ware steeds van de hier gegeven bevoegdheid gebruik te maken. Indien echter eenvoudigweg een ontvangbewijs wordt afgegeven zullen verscheidene personen op dit bewijs, zonder zich bij de aangeduide autoriteit te melden, blijven doorrijden; het zou in vele gevallen geruimen tijd kunnen duren alvorens zij worden achterhaald. Om dit te voorkomen zal in het ontvangbewijs de geldigheidsduur tot een korten termijn moeten worden beperkt, zoodat betrokkene gedwongen wordt zich spoedig te melden. Het bewijs ware als regel aan te houden tot na de berechting van de zaak; verliest het tengevolge van het vonnis zijn geldigheid, dan behoeft het niet te worden teruggegeven.

Gedurende dit tijdvak van onzekerheid zal telkens aan den belanghebbende een op korten termijn vervallend ontvangbewijs moeten worden afgegeven, waardoor hij voortdurend onder contrôle wordt gehouden.

Ten einde de taak van de politie te vergemakkelijken ware aan de opsporingsambtenaren een aantal eenvoudig ingerichte blanco ontvangbewijzen mede te geven, waardoor ook de lagere politiebeambten dezen maatregel zonder moeite en tijdverlies kunnen toepassen.

Ad lid 2. Verg. hetgeen omtrent het op overeenkomstige wijze geformuleerde art. 12 sub a W.V.O. is opgemerkt.

Uitzonderingsbepaling.

Artikel. 54.

(1) Bij regeeringsverordening kan worden bepaald, dat voorschriften, bij of krachtens deze ordonnantie gegeven, niet van toepassing zijn op personeel en materieel van land- en zeemacht, politie, brandweer en andere openbare diensten, alsmede van beheerders van openbare wegen.

(2) De Gouverneur-Generaal kan in bijzondere gevallen dispensatie verleenen van de bepalingen dezer ordonnantie.

Toelichting. „Het is noodig, dat sommige bepalingen van de wegverkeerswetgeving buiten toepassing blijven voor marcheerende troepen van land- en zeemacht of politie, voor sommige militaire en brandweer-voertuigen, voor militaire bestuurders, voor wegwalsen als anderszins. Deze mogelijkheid dient in de ordonnantie te worden vastgelegd; de verschillende gevallen, die zich kunnen voordoen kunnen echter beter in de regeeringsverordening worden opgesomd, om naar behoefte te worden gewijzigd.

De beheerders van openbare wegen moeten afzonderlijk worden vermeld naast de openbare diensten, omdat er ook enkele particuliere beheerders van openbare wegen zijn". M.v.T.

Zie verder de art. 98—100 W.V.V.

Uitzonderinsbepalingen.

Artikel 98. [54(1)]

(1) Het voorschrift van artikel 4 lid (1) van de Wegverkeersordonnantie geldt niet voor marcheerende troepen van land- of zeemacht of van de politie.

(2) Het voorschrift van artikel 5 van de Wegverkeersordonnantie is voor geleiders en berijders van dieren en voor bestuurders van rijwielen en motorrijwielen niet van toepassing, indien zij deel uitmaken van militaire colonnes of afdeelingen van de politie.

(3) Het voorschrift van artikel 10 der Wegverkeersordonnantie is niet van toepassing voor wegwalsen en voor bijzondere motorrijtuigen voor militaire doeleinden bestemd, die door hun aard of vorm gemakkelijk als zoodanig herkenbaar zijn.

(4) De artikelen 17 tot en met 25 van de Wegverkeersordonnantie zijn niet van toepassing voor de bestuurders van wegwalsen.

(5) Militairen in uniform gekleed behoeven bij de uitoefening van den militairen dienst als bestuurder van een als zoodanig kenbaar militair motorrijtuig niet in het bezit te zijn van een rijbewijs, als bedoeld in artikel 18 van de Wegverkeersordonnantie, mits zij voorzien zijn van een verklaring, afgegeven door de daartoe door den Legercommandant aangewezen militaire autoriteit, waaruit blijkt, dat zij tot het besturen van het motorrijtuig gerechtigd zijn.

(6) De verbodsbepaling opgenomen in artikel 23 onder c van de Wegverkeersordonnantie is niet van toepassing op de militaire bestuurders in het vorige lid bedoeld.

(7) In afwijking van het bepaalde in artikel 24 van de Wegverkeersordonnantie is het aan militairen in dienst, niet in het bezit van een daartoe geldig rijbewijs veroorloofd een motorrijtuig te besturen, indien dit plaats vindt met de uitsluitende bedoeling, zich in het besturen te bekwamen, mits dit geschiedt onder het onmiddellijk toezicht van een militairen bestuurder, als bedoeld in lid (5) van dit artikel.

(8) Het voorschrift van artikel 25 lid (4) van de Wegverkeersordonnantie is niet van toepassing voor militaire bestuurders als bedoeld in lid (5) van dit artikel.

(9) Behalve in geval van een aanrijding of ander ongeval zijn de in artikel 51 van de Wegverkeersordonnantie bedoelde personen niet bevoegd van militaire bestuurders, als in lid (5) van dit artikel bedoeld, te vorderen, dat zij hun rij- of voertuig tot stilstand brengen om een onderzoek te doen als bedoeld in artikel 52 van de Wegverkeersordonnantie.

(10) In afwijking van het bepaalde in artikel 52 der Wegverkeersordonnantie zijn de in artikel 51 dier ordonnantie bedoelde personen niet bevoegd te vorderen, dat de bestuurder van een brandweervoertuig dit tot stilstand brengt, indien het op weg is naar een brand.

Toelichting. Zie de toel. op de aangehaalde artikelen.

Ad leden 1 en 2. „De bedoeling van deze bepalingen is slechts afwijkingen van de voorschriften mogelijk te maken, voor zoover dit met het oog op het militair verband van een troep noodig is en niet dat zonder bepaalde aanleiding van de gewone regels zal worden afgeweken". N.v.T.

Ad lid 3. „Tot de hier bedoelde bijzondere militaire motorrijtuigen behoort bijv. de motorartillerie. Een gewone automobiel, die voor een militair doel wordt gebezigd, valt niet onder de omschrijving van dit artikellid, doch behoort wel tot de militaire motorrijtuigen bedoeld in lid 5". N.v.T.

Ad leden 5 en 6. „De militaire bestuurder, die overeenkomstig de terzake bestaande regeling ook als chauffeur optreedt voor de auto van een officier buiten dienst, behoort in het bezit te zijn van een gewoon rijbewijs". N.v.T.

Ad lid 9. „Voor de contrôle op de inrichting, uitrusting enz. van de als zoodanig kenbare militaire motorrijtuigen, zorgt het legerbestuur". N.v.T.

Artikel 99. [54(1)]

(1) De verbodsbepalingen, opgenomen in de artikelen 2 onder a, d en e, 9 lid (3) en het voorschrift van artikel 38 van deze verordening zijn niet van toepassing voor militaire colonnes.

(2) De voorschriften van artikel 13 lid (1) onder a, b en c van deze verordening gelden ten aanzien van aaneengesloten militaire colonnes alleen voor de bestuurders van het eerste en het laatste rij- of voertuig der colonne.

(3) De voorschriften van de artikelen 14, 15, 16, 20 onder d en e, 24, 31 en 32 van deze verordening zijn niet van toepassing voor bijzondere rij- of voertuigen voor militaire doeleinden bestemd, die door hun aard of vorm gemakkelijk als zoodanig herkenbaar zijn.

(4) De voorschriften van de artikelen 2 onder a, b, d en e, 3, 4 en 19 lid (1) van deze verordening zijn niet van toepassing voor wegwalsen, terwijl deze worden gebezigd voor werkzaamheden aan den weg.

(5) De voorschriften van de artikelen 14 en 20 van deze verordening zijn niet van toepassing voor wegwalsen.

Toelichting. Zie de toel. op de aangehaalde artikelen.

Artikel 100. [54(1)]

De voorschriften inzake de verlichting van rij- en voertuigen, opgenomen in de artikelen 14, 15 en 16 van deze verordening, zijn niet van toepassing voor militaire rij- en voertuigen tijdens militaire oefeningen, mits door den leider dier oefeningen de noodige maat-

regelen zijn getroffen ter voorkoming, dat de veiligheid van het verkeer door de afwijking van genoemde voorschriften in gevaar wordt gebracht.

Toelichting. „Dit voorschrift stemt overeen met art. 16 lid 3 sub b en lid 4 M.R.R." N.v.T.

Wegverkeerscommissie.

Artikel 55.

(1) Er wordt een permanente wegverkeerscommissie ingesteld, die den Gouverneur-Generaal en de hoofden van departementen van raad dient omtrent de behartiging van alle verkeersbelangen en alles wat met de werking van deze ordonnantie en de krachtens haar vast te stellen voorschriften verband houdt.

(2) De commissie is bevoegd voorstellen dienaangaande bij den Gouverneur-Generaal of de departementshoofden in te dienen.

(3) De commissie bestaat uit ambtelijke en niet-ambtelijke leden. Tot deze laatste behooren vertegenwoordigers van vereenigingen, die de behartiging van verkeersbelangen ten doel hebben en van het taxi-, autobus- en vrachtautobedrijf.

(4) De wijze van samenstelling der commissie en de verder noodige voorschriften worden door den Gouverneur-Generaal vastgesteld.

Toelichting. In het ontwerp der ordonnantie (oorspr. art. 58, bij 2e N.v.W. art. 56, later vernummerd tot art. 55) was aan deze commissie een eenigszins minder ruime taak toegedacht dan die welke thans in het artikel tot uitdrukking wordt gebracht. In de M.v.T. was deze taak als volgt toegelicht: „Het wordt raadzaam geacht een college van ambtelijke en particuliere deskundigen regelmatig te doen medewerken aan de totstandkoming en wijziging van de wegverkeersvoorschriften".

Bij de behandeling in den Volksraad bleek, dat men aan deze commissie een groote beteekenis hechtte.

„De instelling der bovenbedoelde permanente commissie werd een belangrijk element in de nieuwe regeling geacht, waarom het eenigszins had verbaasd, dat het betreffend artikel zoo onopvallend als slotbepaling aan de regeling was toegevoegd". G.V. sub B.

„Wat betreft de plaatsing aan het einde der ordonnantie van het artikel, waarbij de permanente commissie van advies wordt ingesteld, merkt de Regeering op, dat dit geschied is, omdat het een aangelegenheid betreft, die de geheele voorafgaande stof omvat, zooals ook met uitzonderings- en strafbepalingen het geval is". M.v.A. sub B.

Bij de mondelinge behandeling merkte de heer Van Helsdingen, dat antwoord aanhalende, het volgende op: „In het algemeen kan dit worden toegegeven, maar het neemt niet weg, dat de plaatsing van dit zeer belangrijke artikel onder de slotbepalingen toch wel vreemd aandoet. De groote beteekenis van deze commissie rechtvaardigde plaatsing onder een afzonderlijken titel. Zijn inhoud is belangrijker dan b.v. die van art. 17 (thans 16), dat ook een eigen titel werd waardig gekeurd. Ik zou alsnog de Regeering in overweging willen geven om art. 58 te plaatsen onder een eigen titel, onmiddellijk achter art. 55.

Voor mij is dit artikel van bijzondere beteekenis, want de instelling der commissie maakt het mij mogelijk thans deze ordonnantie te aanvaarden. Ten minste als ik haar beteekenis goed heb begrepen. Het G.V. vroeg bij de artikelsgewijze behandeling alleen aandacht ten aanzien van de onmogelijkheid om de permanente commissie, die nog moet worden ingesteld, te hooren over de invoeringsvoorschriften, die toch tegelijk met de invoering van de ordonnantie moeten gereed zijn. De Regeering heeft daarop een bevredigend antwoord gegeven in dien zin, dat in afwachting van de instelling reeds officieus de commissie, bestaande uit ambtenaren en niet-ambtenaren welke voor die commissie zullen worden aangezocht, aan het werk is getogen.

Het belang van de commissie gaat echter ver uit boven deze taak, al wekt de naam weer eenigszins twijfel over de werkelijke beteekenis. Ik zou de commissie liever niet noemen de commissie van advies „in zake verkeersvoorschriften", maar de commissie van advies „inzake het verkeer" of korter „wegverkeerscommissie". De naam suggereert een te beperkte taakomschrijving, alleen de formeele kant: het maken van voorschriften. De naam „wegverkeerscommissie" zegt duidelijk, dat de commissie adviseert over het verkeer in zijn vollen omvang, en daaronder valt ook het maken van voorschriften.

De formeele taak wordt ook te veel geaccentueerd door de terminologie „betreffende deze ordonnantie en de krachtens deze ordonnantie vast te stellen regeeringsverordeningen", welke terminologie ook gebruikt wordt in lid 2 en 3. Ik vind deze omschrijving niet gelukkig en zou liever deze leden anders geredigeerd zien. Deze permanente commissie, bestaande uit ambtenaren en niet-ambtelijke leden, behoort alle vraagstukken van het wegverkeer onder de oogen te kunnen zien en daarover aan Zijne Excellentie of de departementshoofden te adviseeren, óók — en dat is een belangrijk verschil — dán wanneer haar advies niet wordt gevraagd.

Ook bij de instelling van een verkeersdepartement als waartoe in principe reeds besloten is, zal zulk een commissie van beteekenis zijn, juist omdat zij omvat het niet-ambtelijk element „waartoe behooren vertegenwoordigers van vereenigingen, die de behartiging van verkeersbelangen ten doel hebben en van het taxi-, autobus- en vrachtautobedrijf".

Hier wordt terecht gesproken van „verkeersbelangen". De behartiging daarvan is ook taak van de commissie. In den naam behoeft het karakter van adviseerende commissie mijns inziens niet tot uiting te komen; voldoende is als dit geschiedt in artikel en uitwerkende voorschriften".

De heer Van Helsdingen gaf tevens aan hoe hij het artikel wenschte te doen luiden, welk voorstel in hoofdzaak werd overgenomen door de regeering in de nieuwe redactie, waarmede het artikel bij tweede N.v.W. in het ontwerp werd opgenomen. De regeeringsgemachtigde lichtte dit als volgt toe:

„De Regeering wil dit voorstel van den heer Van Helsdingen gaarne overnemen, omdat ook Zij aan de commissie van advies groote waarde hecht en dus gaarne ertoe wil medewerken, die groote waarde tot uiting te doen komen ook in de plaats die het artikel, waarin de commissie wordt ingesteld, inneemt.

(De heer *Sosrohadikoesoemo:* Acht de Regeering het niet gewenscht om de commissie voor te schrijven om haar advies ook rechtstreeks in te dienen bij de colleges van dagelijksch bestuur van de autonome gebieden?)

Een dergelijke inlassching lijkt niet noodig; men kan natuurlijk nog velerlei autoriteiten opnoemen, aan wie de commissie bevoegd is advies te geven, maar de commissie, die geen plaatselijke belangen zal hebben te beoordeelen, maar een commissie van advies voor het geheele land is, is er toch in de eerste plaats om de autoriteiten van het centrale gezag van advies te dienen.

(De heer Sosrohadikoesoemo: Ik bepleit de toevoeging ter verkrijging van uniformiteit).

Niemand belet de commissie, in bijzondere gevallen ook over plaatselijke belangen te adviseeren en desgevraagd zal de commissie wel niet weigerachtig zijn, dergelijke adviezen te verstrekken. Het lijkt mij echter niet elegant een dergelijke aanwijzing in de ordonnantie op te nemen, omdat het den indruk zou geven, alsof een commissie zou worden ingesteld voor plaatselijke of streekbelangen en daarvoor is de commissie niet".

In tweeden termijn kwam de heer Van Helsdingen hierop terug met de volgende vraag:

„Mag ik uit deze wijziging aannemen, dat de Regeering nu ook accoord gaat met de door mij ten aanzien van die commissie gemaakte opmerkingen en speciaal met het verzoek, dat ik heb gedaan, n.l. dat de commissie de opdracht zal krijgen om de ontwikkeling van het verkeer gade te slaan, zeer in het bijzonder te letten op de ontwikkeling der concurrentie niet alleen tusschen rail en auto maar ook tusschen auto en auto, en in het bijzonder ook na te gaan of niet de voorstellen van ons geacht medelid den heer Staargaard spoedige verwezenlijking verdienen? Is de Regeering — zoo vroeg ik, en ik herhaal deze vraag — bereid het volgend jaar dienaangaande verslag uit te brengen?"

De regeeringsgemachtigde voor G.B. antwoordde daarop als volgt:

„De Regeering zal gaarne aan de commissie van advies, die zal worden ingesteld, het verzoek doen om, als het kan jaarlijks, van haar bevindingen over de ontwikkeling van het verkeer verslag te doen. Zij hoopt daarmede aan een wensch van den heer Van Helsdingen te hebben voldaan".

Ad lid 4. De wijze van samenstelling der commissie en de verder noodige voorschriften zijn vastgesteld bij G.B. van 29 April 1933, no. 19 (bijlage D).

Overgangsbepalingen.

Artikel 56.

(1) Nummer- en rijbewijzen, verleend op den voet van het Motorreglement (Staatsblad 1917 No. 73) of andere wettelijke bepalingen worden geacht op den voet van de bepalingen dezer ordonnantie te zijn uitgereikt. Zij verliezen evenwel hun geldigheid in ieder geval één jaar na het tijdstip van inwerkingtreding dezer ordonnantie.

(2) Aan hem, wien ingevolge artikel 28 van het Motorreglement de bevoegdheid om motorrijtuigen te besturen is ontzegd, wordt voor den nog resteerenden duur dier ontzegging geen rijbewijs krachtens deze ordonnantie uitgereikt.

Toelichting. „Voor rijbewijzen werd de hierbedoelde duur van een jaar te kort geoordeeld. In een stad als Batavia zal het b.v. onmogelijk zijn in een jaar tijds alle autobestuurders opnieuw examen af te nemen". G.V.

„In de ordonnantie wordt niet geeischt, dat alle autobestuurders opnieuw examen moeten afleggen. Het ligt in de bedoeling in de wegverkeersverordening te bepalen, dat de autoriteit belast met de afgifte van rijbewijzen bevoegd is het onderzoek geheel of ten deele achterwege te laten, indien hem op andere wijze is gebleken, dat de aanvrager de vereischte bekwaamheid bezit". M.v.A.

De heer Van Mook merkte nog op:

„Ten slotte wil ik nog een enkel woord wijden aan een punt, dat misschien tot eenige moeilijkheden aanleiding kan geven, welke door een kleine wijziging voorkomen zouden kunnen worden. Het wil mij voorkomen, dat men bij het verleenen van rijbewijzen overeenkomstig art. 56 — dat is de overgangsbepaling voor personen, die thans een rijbewijs hebben volgens de oude regeling dat na een jaar vervalt — een uitzondering toe zou kunnen laten op de regeling van art. 25, waarbij is voorgeschreven, dat wie een rijbewijs wil halen voor het besturen van een autobus of een vrachtauto, eerst een rijbewijs moet halen voor het besturen van een motorrijtuig. Mij dunkt, dat het, wanneer de desbetreffende autoriteit de overtuiging heeft dat de betrokkene direct het examen B zou kunnen doen, niet noodig is hem eerst nog eens het examen A te laten afnemen, om daarna misschien nog een tijdje te laten verloopen, alvorens hij het rijbewijs B, dat hij voor zijn beroep waarschijnlijk noodig heeft, zal kunnen behalen".

Daarop antwoordde de directeur van G.B.:

„Wat art. 56 betreft, veronderstel ik dat de heer Van Mook zich vergist, waar hij aandringt op een overgangsbepaling voor het behalen van nieuwe rijbewijzen. Ik geloof, dat hij over het hoofd ziet, dat de bestaande rijbewijzen niet zijn verdeeld in klassen a, b en c, zooals bij de nieuwe rijbewijzen het geval zal zijn. De bestaande rijbewijzen zijn geldig voor alle motorvoer-

tuigen; de nieuwe rijbewijzen zullen geclassificeerd zijn en men zal dus mogen aannemen dat iemand, die op het oogenblik een rijbewijs heeft, in het algemeen zonder examen zal worden toegelaten tot het rijbewijs A, maar dat men van hem een examen zal vergen voor het nieuwe rijbewijs B. De Regeering acht het niet verantwoord, het rijbewijs B, al was het aanvankelijk, zonder examen aan de houders van oude rijbewijzen uit te reiken".

Artikel 57.

(1) Rij- en voertuigen, voor welke op het tijdstip van de inwerkingtreding dezer ordonnantie reeds op grond van bestaande wettelijke voorschriften een keuringsbewijs of goedkeuringsteeken is uitgereikt, worden binnen een door de in het 2de lid van artikel 30 bedoelde autoriteit aangegeven termijn, doch uiterlijk binnen een jaar na de inwerkingtreding dezer ordonnantie, aan een keuring ingevolge de bij of krachtens deze ordonnantie gegeven voorschriften onderworpen.

(2) Gedurende voormelden termijn blijven de in het eerste lid bedoelde keuringsbewijzen en goedkeuringsteekens geldig.

Toelichting. „De termijn van een jaar is volgens sommige leden te kort b.v. waar nieuwe technische overheidseischen zwaarder zijn dan bij reeds bestaande locale verordeningen. In dat geval ware de termijn tot opgebruiken van de al in dienst zijnde motorvoertuigen te verlengen tot b.v. 3 jaar". G.V.

„De technische voorschriften, krachtens de W.V.O. voor openbare motorrijtuigen te geven, zullen niet in die mate afwijken van de bestaande locale voorschriften, dat het aanbrengen van de noodige veranderingen aan de voertuigen te bezwaarlijk zou zijn. Hetzelfde mag verwacht worden van nieuwe voorschriften door plaatselijke overheden vast te stellen voor andere rij- en voertuigen. Het wordt daarom niet noodig geacht de mogelijkheid te openen van verlenging van den overgangstermijn tot meer dan een jaar". M.v.A.

Hieraan kan worden toegevoegd, dat voor zoover een keuring volgens de nieuwe voorschriften door de betrokken autoriteit voorgeschreven wordt binnen den uiterlijken termijn van een jaar, aan de mogelijk daaruit voortvloeiende bezwaren is tegemoetgekomen, doordat voor die technische eischen, voor welke meer ingrijpende wijzigingen noodig kunnen zijn, een overgangstermijn is vastgesteld; verg. de art. 101-104 W.V.V.

Artikel 58.

Bepalingen, waarbij het aan bestuurders verboden wordt een zekere snelheid te overschrijden, voorkomende in de op het tijdstip van in werking treden van deze ordonnantie van kracht zijnde verordeningen van openbare gemeenschappen of gewestelijke regle-

menten en keuren van politie, blijven van kracht tot op het tijdstip, waarop een verordening, als bedoeld in artikel 7 in werking treedt, doch niet langer dan gedurende een jaar na het tijdstip van in werking treden van deze ordonnantie.

Toelichting. Dit artikel werd ingevoegd bij de eerste N.v.W.

„Er zal eenige tijd noodig zijn om de in verordeningen van openbare gemeenschappen en in gewestelijke reglementen of keuren van politie voorkomende snelheidsvoorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften der W.V.O. Om te voorkomen, dat in de gebieden, waarop de bestaande voorschriften betrekking hebben, tijdelijk in het geheel geen snelheidsgrenzen zouden bestaan, is een overgangstermijn noodig, die mede met het oog op de bij art. 60 (oud 59, thans weder 59) vereischte goedkeuring op een jaar dient te worden gesteld". M.v.T.

Op een vraag van den heer Blaauw antwoordde de directeur van G.B. :

„De heer Blaauw heeft gevraagd, of, in art. 58, dat ingevoerd is bij eerste N.v.W. nog niet een aanvulling moet worden aangebracht, teneinde nog voor korten tijd rechtskracht te geven aan de locale verordeningen, die de bescherming van de wegen ten doel hebben. Deze aanvulling is niet noodig, omdat in de regeeringsverordening bepalingen zullen worden opgenomen van zoodanige strekking, dat zij de bestaande plaatselijke verordeningen geheel kunnen vervangen".

Zie de art. 44 en 45 W.V.O., en 87-94 W.V.V.

Artikel 101. [60]

(1) Van de voorschriften opgenomen in de artikelen 20 lid (1) onder d en 31 lid (1) onder b wordt ten behoeve van rij- en voertuigen, welke op het tijdstip van inwerkingtreding dezer verordening niet aan genoemde voorschriften voldoen, ontheffing verleend door gedeputeerden der provincie —, of, waar deze niet bestaat, door het Hoofd van bestuur van het gewest — waar het rij- of voertuig als regel verblijft.

(2) De ontheffing wordt verleend voor zoodanig tijdsverloop, dat de op het motorrijtuig of den aanhangwagen aanwezige banden bij normaal gebruik versleten zullen zijn, doch voor niet langer dan drie jaren.

(3) De autoriteit, die de ontheffing verleent, bepaalt tevens in welke wegenklasse als bedoeld in artikel 87 het motorrijtuig of de aanhangwagen is toegelaten.

Toelichting. „De billijkheid brengt mede, dat bezitters van motorrijtuigen voorzien van massieve of cushionbanden in de gelegenheid worden gesteld deze op te gebruiken". N.v.T.

Ad lid 1. Deze overgangsbepaling heeft den vorm van een ontheffingsregeling. Elke eigenaar of houder van een rij- of voertuig als hier bedoeld zal zich dus tijdig hebben te wenden tot de autoriteit, die bevoegd is de ontheffing te verleenen. Hoewel dit geschiedt door de autoriteit van het gebied, waar het rij- of voertuig als regel verblijft, geldt de ontheffing niet alleen voor dat gebied; het verleenen daarvan wordt door geenerlei plaatselijke omstandigheid, doch alleen door den toestand der banden bepaald.

Niet geregeld is, op welke wijze degene, die het rij- of voertuig op den weg gebruikt, desverlangd zal moeten aantoonen, dat voor dat voertuig de vereischte ontheffing verleend is. De autoriteit, die de ontheffing verleent, kan dit punt dus naar goedvinden regelen. Voor de hand ligt de afgifte van een schriftelijk bewijsstuk, doch eveneens is het mogelijk, dat men op de banden zelf of op het voertuig een blijvend merk aanbrengt of een plombe of ander teeken aan het voertuig hecht, waarop de datum van beeindiging der ontheffing is vermeld.

Ad lid 2. De duur van de ontheffing zal korter zijn dan drie jaar, indien de aanwezige banden bij normaal gebruik binnen drie jaar zijn versleten. Onder normaal gebruik zal hier verstaan moeten worden het gebruik, dat van het onderhavige rij- of voertuig tot dusverre gemaakt werd, of — indien dat gebruik tot nog toe zeer intensief was — het gebruik, uitgedrukt bijvoorbeeld in een aantal km per maand, dat gemiddeld van soortgelijke voortuigen wordt gemaakt.

De vraag rijst of, indien na afloop van den toegestanen ontheffingstermijn blijkt, dat de banden nog geenszins versleten zijn, een verlenging der ontheffing mogelijk is. De bedoeling is dit stellig niet geweest; de wetgever beoogt andere dan luchtbanden zoo spoedig mogelijk van den weg te doen verdwijnen.

De tekst van het artikel staat echter een verlenging, of beter een nieuwe ontheffing, niet bepaald in den weg en de tot de verleening daarvan bevoegde autoriteit zal dus vrij zijn om naar bevind van zaken te handelen, mits de totale duur der ontheffingen drie jaren niet te boven gaat. Hierbij dient bedacht te worden, dat het verstrijken van het toegestane tijdsverloop der ontheffing het verdere gebruik van het rij- of voertuig geenszins behoeft te verhinderen. Na verandering der wielen of het aanbrengen van andere wielen, geschikt voor luchtbanden, zal het voertuig weder in bedrijf kunnen worden gesteld.

Ad lid 3. Aangezien bij de regeling van de toelaatbaarheid van zware motorrijtuigen op den weg ervan uitgegaan is, dat alle motorrijtuigen en aanhangwagens van luchtbanden zijn voorzien, moest voor de voertuigen, welke in de overgangsperiode nog zijn uitgerust met banden, welke een ongunstiger werking op den weg uitoefenen, een speciale regeling worden getroffen. Verg. verder de toel. op de art. 45 W.V.O. en 87 W.V.V.

Artikel 102. [60]

(1) De in de artikelen 14 lid (1) onder b en 16 lid (1) onder b bedoelde, aan de achterzijde van het motorrijtuig of den aanhang-

wagen aangebrachte lantaarn, mag tot uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening ook anders dan rechts zijn geplaatst.

(2) Aan de voorschriften van de artikelen 14 lid (1) onder c en 16 lid (1) onder c behoeft niet te worden voldaan binnen een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening.

Toelichting. „Aangezien de technische voorschriften, waarop deze overgangsbepalingen (102-104) betrekking hebben min of meer ingrijpende veranderingen aan de voertuigen noodig kunnen maken, werd het billijk geacht die voorschriften eerst na een jaar in werking te doen treden". N.v.T.

Artikel 103. [60]

In afwijking van het bepaalde in artikel 21 lid (1) onder b kan gedurende een jaar na den datum van inwerkingtreding van deze verordening, voor autobussen of afdeelingen daarvan, bestemd voor het vervoer van meer dan 16 personen, het bedienend personeel inbegrepen, volstaan worden met één uitgang als bedoeld in artikel 21 lid (1) onder a.

Toelichting. Het komt veel voor, dat een autobus voorzien is van twee portieren, één dat toegang geeft tot de chauffeursplaats en één dat toegang geeft tot de niet daarmede in open verbinding staande ruimte achter de voorbank. Deze ruimte is dikwijls bestemd voor meer dan 16 personen, in welk geval dus twee ingangen vereischt zijn. Daar dit voor de aldus ingerichte autobussen een vrij ingrijpende verbouwing van het koetswerk meebrengt, is een overgangstermijn van een jaar toegestaan.

Artikel 104. [60]

Aan het voorschrift van artikel 31 lid (1) onder a behoeft niet te worden voldaan binnen een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening.

Toelichting. De hier te lande in gebruik zijnde aanhangwagens zijn in de meeste gevallen niet voorzien van een reminrichting. Met het voorschrift van art. 31 lid 1 sub a W.V.V. wordt derhalve eenigszins afgeweken van de in deze wetgeving gebruikelijke gedragslijn om op de technische ontwikkeling niet vooruit te loopen. Dit werd wegens het groote gevaar van het gebruik van niet te remmen aanhangwagens op de veel voorkomende bergwegen hier te lande noodig geacht. Om de exploitanten niet plotseling met hooge kosten te belasten en voor technische moeilijkheden te plaatsen, was een overgangstermijn noodig.

Artikel 105. [60]

In afwijking in zooverre van het bepaalde in artikel 54 lid (1) kan gedurende een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening het in artikel 53 bedoelde onderzoek worden opgedragen aan personen, die daartoe ingevolge het bepaalde in artikel 54 lid (2), niet bevoegd zijn, doch alleen dan, indien geen bevoegde en voor het onderzoek geschikte personen beschikbaar zijn.

Toelichting. „Op het tijdstip van de inwerkingtreding van de ordonnantie kunnen er nog geen houders zijn van rijbewijzen voor groep B (zware motorrijtuigen) en zijn er dus geen personen aanwezig, bevoegd tot het onderzoek voor groep B. als bedoeld in art. 54 lid (2) W.V.V. Daarom is het tijdelijk buiten werking stellen van dat voorschrift noodig". N.v.T.

Voor dit doel kan gebruik worden gemaakt van het deskundig personeel van 's lands automobieldiensten en van de militaire automobielcompagnie. Evenwel laat de bepaling ook toe, dat voorshands niet-bevoegde politieambtenaren het onderzoek verrichten.

Slotbepalingen.

Artikel 59.

Gewestelijke reglementen of keuren van politie en verordeningen van openbare gemeenschappen, krachtens deze ordonnantie vastgesteld, waarin voorschriften voorkomen betreffende motorrijtuigen, treden niet in werking dan na door den Gouverneur-Generaal te zijn goedgekeurd.

Toelichting. „Gevraagd werd of het hier niet beter is verordeningen van binnen een provincie gelegen locale gemeenschappen aan de goedkeuring van gedeputeerden te onderwerpen". G.V.

„Ter wille van de dringend noodige uniformiteit in de voorschriften die het motorverkeer betreffen kan toezicht door de Regeering kwalijk worden gemist. Het gewone toezicht, dat gedeputeerden uitoefenen op de verordening van lagere gemeenschappen, wordt daardoor niet buiten werking gesteld". M.v.A.

Op het artikel werd een amendement ingediend door Mr. Blaauw c.s., strekkende om deze bepaling te doen luiden :

„(1) Verordeningen van openbare gemeenschappen, ingesteld op den voet van artikel 121 der Indische Staatsregeling, krachtens deze ordonnantie vastgesteld, waarin voorschriften voorkomen betreffende motorrijtuigen, treden niet in werking dan na door het college van gedeputeerden te zijn goedgekeurd.

„(2) Gewestelijke keuren of reglementen van politie en verordeningen van openbare gemeenschappen, andere dan die bedoeld bij lid (1), krachtens deze ordonnantie vastgesteld, waarin voorschriften voorkomen betreffende motorrijtuigen, treden niet in werking, dan na door den Gouverneur Generaal te zijn goedgekeurd".

Het amendement werd toegelicht als volgt :

„Het amendement heeft de strekking de noodig geachte goedkeuring der in dit artikel bedoelde verordeningen van stadsgemeenten en regentschappen niet te doen geschieden door den Gouverneur-Generaal, doch door het betrokken college van gedeputeerden.

De Regeering is echter van oordeel, dat de dringend noodige uniformiteit in de voorschriften, die het motorverkeer betreffen, toezicht door de Regeering onontbeerlijk maakt.

Te dien aanzien moge worden opgemerkt, dat die voorschriften, waarvan uniformiteit dringend noodig is, bij een algemeene verordening behooren te worden vastgesteld, en niet bij locale verordening.

Daarnaast kan echter erkend worden, dat in de uitvoering van algemeene verordeningen bij locale verordeningen een zekere legislatieve regelmaat dient betracht te worden, doch de verzekering daarvan is geenszins onverbrekelijk verbonden aan een goedkeuring door den Gouverneur-Generaal. De wet kent in dit opzicht reeds de goedkeuring door de colleges van gedeputeerden. De Regeering behoudt op hunne besluiten een algemeen toezicht en in Haar vernietigingsrecht, ook t.a.v. de verordeningen der lagere ressorten, een voldoende ingrijpingsmacht. Ondergeteekenden kunnen niet inzien dat, wat o.a. voor de strafverordeningen der lagere gemeenschappen geldt, niet ook zou kunnen gelden voor de hier bedoelde verordeningen.

Voorts moge de aandacht gevestigd worden op een beduidende ophooping van werk bij de centrale overheid als gevolg van het ongewijzigd vaststellen van art. 60. Iedere verordening, waarin maar een voorschrift voorkomt „betreffende motorrijtuigen", hoe onbeteekenend ook, zal ter goedkeuring aan den Gouverneur-Generaal moeten worden opgezonden. Men dient dit voor de meer dan 100 stadsgemeenten en regentschappen op Java en Madoera met al hun verordeningen en wijzigingsverordeningen niet te onderschatten.

Daarbij bedenke men, dat de meeste dezer verordeningen als „strafverordeningen" ook door de betrokken colleges van gedeputeerden moeten worden beoordeeld en eventueel goedgekeurd (vgl. de M.v.A., waaruit blijkt, dat de Regeering hierbij het gewone toezicht, dat gedeputeerden op de verordeningen van lagere gemeenschappen uitoefenen, niet uitgeschakeld acht).

Het amendement voorkomt dubbel werk, overbodig administratief oponthoud bij de vaststelling der verordeningen, en mogelijk aanstelling van nieuw personeel op de centrale kantoren".

De directeur van Justitie merkte dienaangaande op:

„Door het amendement, voorgesteld door den heer Blaauw en zijn medestanders, wordt een principieele kwestie aan de orde gesteld, waarbij ik even wil stilstaan.

Het ontwerp is uitgegaan van een centrale regeling van verschillende onderwerpen, die op het gebied van het verkeer betrekking hebben, met over-

lating van hetgeen daarvoor in aanmerking komt, aan de lagere organen. Daarbij is gedacht, dat de centrale Regeering een toezicht zou houden op de verordeningen van de openbare gemeenschappen, ingesteld op voet van art. 121 I.S. Daarom is in het ontwerp in art. 60 (thans 59) voorgeschreven, dat de bedoelde verordeningen niet in werking zullen treden voor zij door de centrale regeering zijn goedgekeurd.

Het amendement brengt hierin een wijziging door de goedkeuring van deze verordeningen van openbare gemeenschappen te brengen bij het college van gedeputeerden. Dat is dus een verzwakking van het centrale toezicht, een overbrengen van een deel van dat toezicht naar lagere organen, zij het ook organen van de standing en de hoogte van het college van gedeputeerden.

Nu is daarvoor onder anderen als argument aangevoerd, dat het centrale toezicht vooral in het begin zoo veel omvattend zal zijn, dat daarvoor wellicht nieuwe ambtenaren in dienst moeten worden gesteld, maar juist in het begin lijkt toch wel gewenscht, dat het toezicht centraal blijft. Uiteraard zal het in den eersten tijd extra arbeid meebrengen.

Maar, M. de V., het komt de Regeering nog voor, dat het beter is over dat bezwaar, dat tenslotte in de praktijk misschien nog wel zal medevallen, heen te stappen, ten einde juist in den eersten tijd vaste lijnen van een centraal punt uit te kunnen trekken. Heeft deze ordonnantie en de verschillende uitvoeringsverordeningen daarvan een zekeren tijd gewerkt, zoodat er ervaring is opgedaan en er een zekere traditie, een zekere lijn in gekomen is, dan zou het bezwaar van de Regeering tegen het loslaten van het centrale toezicht en het overbrengen daarvan naar het College van Gedeputeerden niet meer zoo zwaar wegen. Maar voor den eersten tijd zou de Regeering er den voorkeur aan geven dit toezicht in één hand, in een centraal punt te houden".

Het amendement werd na eenige discussie verworpen met 19 stemmen vóór en 34 tegen.

Bij het verdere debat bleek, duidelijker nog dan uit het antwoord van den directeur van Justitie, dat de regeering voornemens is t.z.t. — nadat de noodige ervaring zal zijn opgedaan — het toezicht te decentraliseeren.

Artikel 60.

Verdere voorschriften noodig ter uitvoering van deze ordonnantie worden gegeven bij of krachtens regeeringsverordening.

Artikel 61

(1) Deze ordonnantie kan worden aangehaald onder den naam „Wegverkeersordonnantie".

(2) Zij treedt in werking met ingang van een nader door den Gouverneur-Generaal te bepalen tijdstip.

Slotbepaling.

Artikel 106.

Deze verordening kan worden aangehaald onder den naam „Wegverkeersverordening".

Zij treedt in werking met ingang van een nader door den Gouverneur-Generaal te bepalen tijdstip.

Toelichting. Ingevolge het G.B. van 19 Mei 1933 no. 50 (S. no. 249) treedt de wegverkeerswetgeving in werking met ingang van 1 September 1933.

Aanvulling.

Bij besluit van den Gouverneur Generaal van 26 Mei 1933 no. 12 is bij den Volksraad een ontwerp-ordonnantie ingediend, strekkende tot wijziging en aanvulling van de Zegelverordeninng 1921 en de W.V.O.

Art. 1 sub VII van dat ontwerp luidt:

„Artikel 31, lid II, No. 54 (van de Zegelverordening) vervalt".

„Opheffing van de vrijstellinng van zegelrecht van de op den voet van het M.R. op te maken nummerbewijzen en de ter bekoming van zoodanige bewijzen in te dienen schriftelijke aanvragen, opgenomen in art. 31, lid II, No. 54, voor welke vrijstelling geen voldoende grond bestaat, wordt wenschelijk geacht.

Jaarlijks worden hier te lande ongeveer 45.000 nieuwe nummerbewijzen uitgegeven, zoodat op die basis van dezen maatregel een meerdere opbrengst van ongeveer 45.000 × 2 × ƒ 1.50 of ƒ 135.000.— per jaar zou mogen worden verwacht. In verband met de bepaling van art. 56 W.V.O. krachtens welke reeds verleende nummerbewijzen hun geldigheid een jaar na het tijdstip van inwerkingtreding dier ordonnantie verliezen, zal de meerdere opbrengst het jaar na de invoering van die ordonnantie hooger zijn". M.v.T.

Art. 7 van de ontwerp-ordonnantie luidt :

„In de Wegverkeersordonnantie (Staatsblad 1933, no. 86) wordt na art. 56 een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 56a.

Rijbewijzen binnen een jaar na het tijdstip van inwerkingtreding dezer ordonnantie aangevraagd door personen in het bezit van een geldig rijbewijs, verleend op den voet van het Motorreglement (Staatsblad 1917 no. 73), alsmede de schriftelijke aanvragen zelve, zijn vrij van zegel".

„Aangezien van de in omloop zijnde rijbewijzen, ter vervanging waarvan de nieuwe bewijzen moeten strekken volgens de geldende zegelwetgeving reeds zegelrecht is betaald is het billijk de vervangende rijbewijzen niet opnieuw te belasten. Daartoe dient het nieuw artikel 56a W.V.O.". M.v.T.

Bijlage A.

WEGVERKEERSBESLUIT-B.B.

Besluit van den directeur van Binnenlandsch-Bestuur van 27 Mei 1933 no. Pol. 35/7/19 (Bijblad no. 13018).

Gelet op de artikelen 39, 42, 43, 44, 47, 53, 54, 55, 57, 58 en 97 van de „Wegverkeersverordening" (Staatsblad 1933 No. 138).

HEEFT BESLOTEN:

Met buitenwerkingstelling van de besluiten van 22 Juni 1917 No. 46, 30 Juni 1917 Nos. 1090/A.P., 1091/A.P. en 1092/A.P., 5 October 1917 No. 1776/A.P., 30 November 1918 No. 2651/A.P., 12 November 1927 No. Pol. 35/16/17, 31 Januari 1928 No. Pol. 35/2/11 en 27 Juni 1932 No. Pol. 35/5/1,

Eerstelijk: Vast te stellen de volgende aan dit besluit gehechte modellen:

I. Formulier van aanvrage tot het bekomen van een nummerbewijs of van proefritbewijzen voor motorrijtuigen (artikel 39 Wegverkeersverordening);

II. Nummerbewijs:

A. voor personenauto's en motorrijwielen;

B. voor vrachtauto's en autobussen (artikel 42 Wegverkeersverordening);

III. Proefritbewijs voor motorrijtuig (artikel 42 Wegverkeersverordening);

IV. Kenteeken voor motorrijtuig voorzien van nummerbewijs (artikel 44 Wegverkeersverordening);

V. Kenteeken voor motorrijtuig voorzien van proefritbewijs (artikel 44 Wegverkeersverordening);

VI. Kaart voor de registers van nummerbewijzen (artikel 47 lid 1 Wegverkeersverordening);

VII. Kaart voor de registers van proefritbewijzen (artikel 47 lid 1 Wegverkeersverordening);

VIII. Kaart voor de registers van houders van nummer- en proefritbewijzen (artikel 47 lid 1 Wegverkeersverordening);

IX. Register voor houders van proefritbewijzen (artikel 47 lid 3 Wegverkeersverordening);

X. Formulier van aanvrage tot het bekomen van een rijbewijs (artikel 55 Wegverkeersverordening);

XI. Rijbewijs A voor het besturen van motorrijtuigen, geen motorrijwiel zijnde, bestemd voor het vervoer van niet meer dan zeven personen, den bestuurder inbegrepen (artikel 17 lid 2 sub A Wegverkeersordonnantie juncto artikel 57 Wegverkeersverordening);

XII. Rijbewijs B voor het besturen van motorrijtuigen andere dan die, bestemd voor het vervoer van niet meer dan zeven personen (den bestuurder inbegrepen), en geen motorrijwiel zijnde (artikel 17 lid 2 sub B Wegverkeersordonnantie juncto artikel 57 Wegverkeersverordening);

XIII. Rijbewijs C voor het besturen van motorrijwielen (artikel 17 lid 2 sub C Wegverkeersordonnantie juncto artikel 57 Wegverkeersverordening);

XIV. Kaart voor de registers van rijbewijzen (artikel 58 Wegverkeersverordening);

XV. Herkenningsteeken (artikel 97 Wegverkeersverordening);

XVI. Formulier periodieke opgave van verstrekte nummerbewijzen;

XVII. Formulier periodieke opgave van ingeleverde nummerbewijzen;

XVIII. Formulier periodieke opgave van aantal nummerbewijshouders;

XIX. Formulier periodieke opgave van aantal rijbewijshouders.

Toelichting. „Ten einde de drukkosten zooveel mogelijk te beperken zullen de modellen centraal moeten worden aangemaakt ter Landsdrukkerij. Rechtstreeksche levering door die instelling vermindert bovendien den administratieven omslag (verg. art. 35).

Voor de modellen zijn de normaalformaten van de A-serie gekozen, welke de meest gebruikelijke zijn en waarvan dan ook het gebruik door de Normalisatiecommissie is aanbevolen. Verg. de art. 1 lid 2, 4, 10 lid 1, 13, 15, 17 lid 2, 19 lid 2, 29 lid 2, 30 lid 2, 33 leden 3 en 4 en 34 lid 2 van dit besluit". Toel.

Ten tweede: Te bepalen als volgt:

Nummering van motorrijtuigen.

Aanvragen tot het bekomen van nummer- of proefritbewijzen.

Artikel 1.

(1) De formulieren van aanvragen tot het bekomen van een nummerbewijs of van proefritbewijzen voor motorrijtuigen (model

I) worden verkrijgbaar gesteld ten kantore van de autoriteit, belast met de afgifte van die bewijzen.

(2) Het als model I vastgestelde formulier heeft een lengte van 297 mm. en een breedte van 210 mm.

Toelichting. „Ingeval de aanvragen aan zegelrecht worden onderworpen (zooals te verwachten is), zal met den postdienst een regeling moeten worden getroffen.

Inmiddels is het niet noodig de beslissing van de regeering op de dezerzijdsche voorstellen betreffende de zegeling van de aanvragen tot het bekomen van nummer- en proefritbewijzen en van die bewijzen zelf af te wachten alvorens tot vaststelling van dit besluit over te gaan; indien deze bescheiden aan zegelrecht worden onderworpen kan het recht door het gebruik van plakzegels worden voldaan". Toel. Zie aanvulling op blz. 271.

Vaststelling van de letters bedoeld in artikel 43 Wegverkeersverordening.

Artikel 2.

De letters bedoeld in artikel 43 Wegverkeersverordening zijn voor:

de residentie Bantam	provincie West-Java	A.
de residentie Batavia		B.
de residentie Buitenzorg		F.
de residentie Priangan		D.
de residentie Cheribon		E.
de residentie Pekalongan	Provincie Midden-Java	G.
de residentie Semarang		H.
de residentie Japara-Rembang		K.
de residentie Banjoemas		R.
de residentie Kedoe		AA.
de residentie Soerabaja	provincie Oost-Java	L.
de residentie Bodjonegoro		S.
de residentie Madioen		AE.
de residentie Kediri		AG.
de residentie Malang		N.
de residentie Besoeki		P.
de residentie Madoera		M.
het gouvernement Jogjakarta		AB.
het gouvernement Soerakarta		AD.
de residentie Sumatra's Westkust		BA.

de residentie Tapanoeli	BB.
de residentie Benkoelen	BD.
de residentie Lampongsche Districten	BE.
de residentie Palembang	BG.
de residentie Djambi	BH.
het gouvernement Oostkust van Sumatra	BK.
het Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden	BL.
de residentie Riouw en Onderhoorigheden	BM.
de residentie Bangka en Onderhoorigheden	BN.
de residentie Westerafdeeling v. Borneo	BR.
de residentie Zuider- en O. afd. v. Borneo	DA.
de residentie Menado	DB.
het gouvernement Celebes en Onderhoorigheden	DD.
de residentie Amboina } gouvernement	DE.
de residentie Ternate } der Molukken.	DG.
de residentie Timor en Onderhoorigh.	DH.
de residentie Bali en Lombok	DK.

Toelichting. „De letters komen overeen met die, welke onder de werking van het M.R. waren voorgeschreven, behoudens dat rekening is gehouden met de samenvoeging van Bangka en Billiton, en van Malang en Probolinggo". Toel.

Opgave van nummers voor nummer- en proefritbewijzen.

Artikel 3.

(1) Bij de uitreiking van nummer- en proefritbewijzen worden aan den aanvrager zooveel mogelijk de laagste nummers uit de registers van vervallen nummer- en proefritbewijzen opgegeven.

(2) In de gevallen dat aan de verplichting tot inlevering van een nummer- of proefritbewijs niet is voldaan wordt het desbetreffende nummer uit de registers van die bewijzen niet opnieuw uitgegeven alvorens het een jaar heeft opengestaan.

Toelichting. „Ad lid 1. Zie evenwel art. 36.

Ad lid 2. Duplicaten voor verloren gegane nummer- en proefritbewijzen worden niet uitgereikt; vergl. art. 12 W.V.O. Door te bepalen, dat een opengevallen nummer een jaar moet openstaan, kan gedurende dat tijdvak contrôle worden uitgeoefend of wellicht een ander dan de rechtmatige houder van het zoekgeraakte bewijs gebruik maakt. Aan den houder van een verloren gegaan nummer- of proefritbewijs moet derhalve een nieuw nummer worden opgegeven. Dit brengt voor dien houder kosten mede voor nieuwe

nummerplaten c.q. zegelrecht voor de aanvrage van het nieuwe bewijs; dit is als straf voor zijn slordigheid niet onredelijk. Er bestaat evenwel geen enkele reden om op dezelfde wijze te werk te gaan in de gevallen dat het oude bewijs wordt ingeleverd; speciaal indien een nummer- of proefritbewijs is versleten of onleesbaar geworden, moet het den houder gemakkelijk worden gemaakt om dit vervangen te krijgen; alsdan bestaat er geen bezwaar tegen hem hetzelfde nummer op te geven; men houde echter in het oog, dat dit geldt als een nieuw bewijs". Toel.

Afmetingen van nummer- en proefritbewijzen.

Artikel 4.

De als modellen II A, II B en III vastgestelde bewijzen hebben een lengte van 210 mm. en een breedte van 148 mm.

Inrichting van het kenteeken.

Artikel 5.

(1) De in artikel 44 Wegverkeersverordening bedoelde letter(s) opgegeven in nummer- of proefritbewijzen mag (mogen) niet anders worden geplaatst dan hetzij midden boven, hetzij vóór het nummer, in het laatste geval daarvan ter halver hoogte gescheiden door een horizontale streep, geheel overeenkomstig de aan dit besluit gehechte modellen IV en V.

(2) Langs de boven- en benedenranden moet een hoogte van ten minste 10 mm, langs de zijranden een breedte van ten minste 15 mm. buiten de teekens overblijven.

(3) Op den zwarten of witten grond, bedoeld in artikel 44 lid 2 van de Wegverkeersverordening mag niets anders dan het nummer met letter(s) worden aangebracht.

Toelichting. „Dit artikel en art. 6 komen, behoudens enkele verbeteringen in navolging van de jongste wijzigingen van de Ned. Motorkenteekenbeschikking, met de voormalige regeling overeen". Toel.

Afmetingen van letter(s) en cijfers.

Artikel 6.

(1) De in artikel 44 lid 3 Wegverkeersverordening bedoelde overige afmetingen van letter(s) en cijfers zijn voor motorrijtuigen, geen motorrijwiel zijnde, ten minste:

breedte (behalve van cijfer 1) ..... 65 mm.
dikte overal (behoudens geringe
afschuining aan uiteinden) ..... 15 „
lengte der horizontale streep ..... 15 „
dikte dier streep ..... 10 „
ruimte tusschen verschillende teekens ..... 15 „

(2) Bij motorrijwielen worden de in het vorige lid vastgestelde minimum-afmetingen tot de helft verlaagd.

(3) Bij grootere afmetingen worden alle vastgestelde minimum-afmetingen naar evenredigheid verhoogd.

Aanbrengen van het kenteeken.

Artikel 7.

(1) Het ingevolge artikel 44 lid 1 Wegverkeersverordening aan de achterzijde aan te brengen kenteeken wordt voor zoover betreft motorrijtuigen, geen motorrijwiel zijnde, aangebracht aan de uiterste rechterzijde van het motorrijtuig.

(2) Het kenteeken moet bij alle motorrijtuigen zoodanig worden aangebracht, dat geen gevaar kan onstaan voor vermindering van de leesbaarheid door vuil, stof, olie of andere oorzaken.

Toelichting. „Ad lid 1. In den regel zal derhalve de plaat moeten worden aangebracht op het rechter achterspatbord. Dit kan evenwel niet bij alle motorrijtuigen geschieden, omdat de achterspatborden van vrachtauto's, van driewielige motorrijtuigen e.d. (Opelettes) somtijds onder de carosserie zijn verborgen, dan wel het achterstuk van de carosserie te ver over de achteras heen steekt. Vandaar dat wordt gesproken van „uiterste rechterzijde".

Deze bepaling heeft het nut, dat voor de groote massa auto's belemmering van de zichtbaarheid van de plaât tot een minimum wordt beperkt". Toel.

Verstrekking voorschriften.

Artikel 8.

Bij het nummerbewijs wordt afgegeven een afdruk van de voorschriften betreffende de afmetingen, de kleur, het aanbrengen en het verlichten van het kenteeken.

Registers van nummerbewijzen.

Artikel 9.

Door de autoriteit belast met de afgifte van nummerbewijzen worden aangehouden de volgende registers volgens kaartsysteem, overeenkomstig de onder eerstelijk vastgestelde modellen:

1e. een register van geldige nummerbewijzen (model VI);
2e. een register van vervallen nummerbewijzen (model VI);
3e. een register van houders van nummerbewijzen (model VIII).

Toelichting. „Het aanhouden van de registers volgens kaartsysteem biedt zooveel voor de hand liggende voordeelen boven registers in boekvorm, dat het daartegen bestaande bezwaar van de mogelijkheid van zoekraken niet terzake dienende is.

In de registers van nummerbewijzen wordt aanteekening gehouden van een tweetal bijzonderheden, welke niet in art. 39 W.V.V. zijn vermeld, t.w. den aard van den motor en den landaard van den houder. Het eerste punt is van belang in verband met de belastingpolitiek; de zwaarste belasting, welke op motorrijtuigen met benzinemotor drukt, is de benzineaccijns; daarvan loopen echter de motorrijtuigen met electrische voortdrijving en oliemotoren vrij; indien het gebruik van dergelijke motoren in eenigzins belangrijke mate toeneemt, zal naar maatregelen moeten worden omgezien om ook deze motorrijtuigen op een of andere wijze aan een heffing te onderwerpen.

Het tweede punt is van algemeen sociaal-economisch belang". Toel.

Artikel 10.

(1) De als model VI vastgestelde registerkaart heeft een lengte van 420 mm. en een breedte van 297 mm.

(2) Al naar gelang het uitgereikte nummerbewijs betrekking heeft op motorrijtuigen bestemd voor het vervoer van niet meer dan zeven personen (den bestuurder inbegrepen), motorrijwielen, vrachtauto's en autobussen is de in het vorige lid bedoelde kaart onderscheidenlijk groen, blauw, geel dan wel rood van kleur.

Toelichting. „Het gebruik van kaarten van verschillende kleur voor elk van de terzijde genoemde soorten motorrijtuigen heeft het voordeel, dat men zeer snel het aantal van elke soort kan vaststellen, hetgeen om meer dan één reden gewenscht kan zijn". Toel.

Artikel 11.

(1) Bij het ongeldig worden van een nummerbewijs wordt de desbetreffende kaart van het register van geldige nummerbewijzen overgebracht naar het register van vervallen nummerbewijzen.

(2) Bijaldien een vervallen nummer opnieuw wordt uitgegeven, wordt de desbetreffende kaart in het register van geldige nummerbewijzen teruggebracht.

Toelichting. „Een eenmaal voor een bepaald soort motorrijtuig uitgegeven nummer zal dientengevolge gemakshalve steeds voor dezelfde soort bestemd moeten blijven, omdat anders de gegevens op een kaart van andere kleur zouden moeten worden overgeschreven. In de practijk behoeven hiervan geen moeilijkheden te worden gevreesd, aangezien op den duur een uitbreiding van motorrijtuigen is te verwachten, zoodat van elke soort steeds een voldoend aantal aanwezig zal zijn om opengevallen nummers aan te vullen". Toel.

Artikel 12.

(1) In het register van houders van nummerbewijzen (model VIII) wordt aanteekening gehouden van alle aan denzelfden persoon opgegeven nummers en van den landaard van den houder.

(2) Bij het ongeldig worden van een nummerbewijs wordt het desbetreffend nummer doorgehaald op zoodanige wijze dat het geschrevene leesbaar blijft.

Toelichting. „Dit register is een eenvoudig hulpregister op het groote register van nummerbewijzen; het dient om te kunnen nagaan of een bepaald persoon houder van een of meer motorrijtuigen is.

Daarnaast is het dienstbaar gemaakt aan de in art. 33 lid 3 bedoelde statistiek". Toel.

Artikel 13.

De als model VIII vastgestelde kaart heeft een lengte van 148 mm. en een breedte van 105 mm.

Registers van proefritbewijzen.

Artikel 14.

Door de autoriteit belast met de afgifte van proefritbewijzen worden aangehouden de volgende registers volgens kaartsysteem, overeenkomstig de onder ten eerste vastgestelde modellen:

1e. een register van geldige proefritbewijzen (model VII);
2e. een register van vervallen proefritbewijzen (model VII);
3e. een register van houders van proefritbewijzen (model VIII).

Artikel 15.

De als model VII vastgestelde registerkaart is van witte kleur en heeft een lengte van 297 mm. en een breedte van 210 mm.

Artikel 16.

Op de in artikel 14 bedoelde registers zijn de voorschriften van de artikelen 11 en 12 van overeenkomstige toepassing.

Register voor houders van proefritbewijzen.

Artikel 17.

Het in artikel 47 lid 3 Wegverkeersverordening bedoelde register wordt voor elk proefritnummer afzonderlijk aangehouden als een gefolieerd en geparafeerd register waarvan de bladen zijn ingericht overeenkomstig model IX.

Artikel 18.

De houder van proefritbewijzen is verplicht om onverwijld aanteekening te houden in het door hem aan te leggen register van al hetgeen daarin behoort te worden vermeld.

Rijbewijzen.

Aanvragen tot het bekomen van rijbewijzen.

Artikel 19.

(1) De formulieren van aanvragen tot het bekomen van een rijbewijs (model X) worden verkrijgbaar gesteld ten kantore van de autoriteit belast met de afgifte van die bewijzen.

(2) Het als model X vastgestelde formulier heeft een lengte van 297 mm. en een breedte van 210 mm.

Onderzoek naar de lichamelijke en geestelijke geschiktheid.

Artikel 20.

Ten einde zich een oordeel te vormen omtrent de lichamelijke en geestelijke geschiktheid tot het besturen van motorrijtuigen van den aanvrager van een rijbewijs, wordt door den ambtenaar, die is aan-

gewezen om de aanvraag te beoordeelen, onderzocht of de betrokkene voldoet aan de in de artikelen 21-23 gestelde vereischten omtrent:

I het gezichtsvermogen;

II het gehoor;

III den lichaamsbouw.

Toelichting. „De in de art. 21-24 vastgestelde voorschriften zijn geformuleerd in overleg met den D.V.G." Toel.

Artikel 21.

De aanvrager moet bij gewoon daglicht met het eene oog, terwijl het andere door den onderzoekenden ambtenaar gesloten wordt gehouden, op een afstand van 40 m. en met het andere op een afstand van niet minder dan 20 m., opgestoken vingers goed kunnen tellen.

Bij het afleggen van deze proef mag de betrokkene desgewenscht gebruik maken van een bril.

Toelichting. „Aanvankelijk is overwogen den eisch te stellen, dat aan deze proef moest worden voldaan zonder gebruik van een bril. Bij gehouden proefnemingen bleek echter, dat tengevolge van dezen eisch een zeer groot aantal personen, wier gezichtsvermogen niet zoo bijzonder slecht is, van het besturen van motorrijtuigen zou worden uitgesloten. Aangezien de eisch, dat zonder glas aan de proef moet worden voldaan, slechts overwogen werd in verband met de mogelijkheid van afvallen van den bril, werd gemeend, dat dit risico — als zoovele andere bij het besturen van een motorrijtuig — niet behoefde te worden geelimineerd.

Kleurenblindheid is geen reden tot afkeuring. Weliswaar kan een kleurenblinde roode en groene verkeerssignalen niet van elkaar onderscheiden, doch het aantal van deze signaallampen is voorshands nog te gering om deze personen thans niet toe te staan motorrijtuigen te besturen.

De moderne verkeersseinen komen bovendien aan de moeilijkheid tegemoet, doordat het roode sein het woord „Stop", het groene het woord „Vrij" inhoudt. Komt het tot meer algemeene toepassing van deze wijze van verkeersregeling, dan zal de Wegverkeerscommissie uiteraard aan dit punt de noodige aandacht wijden.

Een ooggebrek, dat wel tot afkeuring zal moeten leiden is nachtblindheid. Aangezien het om practische redenen niet wel doenlijk werd geacht om den ambtenaar, belast met de afgifte van rijbewijzen, het onderzoek daarnaar op te dragen (dit zou na zonsondergang dan wel in een donkere kamer moeten worden gehouden), moest noodgedwongen worden afgezien van het voorschrijven van proeven. Ingeval keuring door een arts plaats vindt, zal ook op nachtblindheid worden onderzocht.

Het gemis van een oog zal eveneens een reden tot afkeuring zijn, omdat door dit gemis stereoscopisch zien onmogelijk is en derhalve afstandschat-

tingen van de betrokkenen onzuiver zijn, hetgeen voor bestuurders van motorrijtuigen een zeer ernstig bezwaar is. Verg. echter ook art. 24 lid 3.

Aangeteekend zij ten slotte nog, dat de hand, waarvan de vingers moeten worden geteld, tegen een achtergrond moet worden gehouden waartegen zij goed uitkomt. Een blinkend witte muur is zeer *ongeschikt*.

Bij deze proef moet de onderzoekende ambtenaar uiteraard door iemand worden bijgestaan". Toel.

Artikel 22.

De aanvrager moet met een fluisterstem uitgesproken, korte woorden goed kunnen verstaan met ieder oor afzonderlijk op een afstand van ten minste 4 m, dan wel met het eene oor op een afstand van ten minste 6 m en met het andere op een afstand van ten minste 1 m, bij welk onderzoek telkens één oor door den onderzoekenden ambtenaar wordt gesloten gehouden en de aan het onderzoek onderworpen persoon met het gezicht afgewend van den spreker wordt opgesteld.

Toelichting. „Deze proeven moeten voor elk oor 10 à 12 malen worden herhaald. Aanleiding tot twijfel bestaat eerst wanneer drie of meer woorden niet juist zijn verstaan.

De onderzochte persoon moet met het hoofd afgewend van den spreker worden opgesteld om te voorkomen, dat hij de woorden van zijn lippen leest.

Bij deze proef moet de onderzoekende ambtenaar eveneens door iemand worden bijgestaan". Toel.

Artikel 23.

(1) De aanvrager mag, gekleed, geen opvallende (uiterlijk waarneembare) lichaamsgebreken vertoonen, zooals het gemis van een of meer ledematen, welke voor het behoorlijk besturen van een motorrijtuig onontbeerlijk zijn.

(2) De aanvrager mag niet den indruk maken van abnormaal onbeheerscht of zenuwachtig te zijn.

Toelichting. „Onder „gekleed" moet uiteraard worden verstaan *normaal* gekleed, d.w.z. de betrokkene moet verschijnen in de gebruikelijke dagelijksche kleeding en niet in een of ander toilet, dat elke beoordeeling van zijn lichaamsbouw uitsluit.

Hoewel de betrokkenen zich voor den ambtenaar niet behoeven te ontkleeden, kan hij wel eischen, dat zij hun handschoenen uittrekken. Degenen, van wie vermoed wordt, dat zij eenig gebrek trachten te verbergen, kunnen aanstonds naar den keurenden arts worden verwezen". Toel.

Artikel 24.

(1) In geval de onderzoekende ambtenaar van meening is, dat de betrokkene niet de lichamelijke of geestelijke geschiktheid heeft voor het besturen van motorrijtuigen, wordt de onderzochte persoon onderworpen aan een nader onderzoek te houden door een, door den betrokken inspecteur van den Dienst der Volksgezondheid aan te wijzen Landsgeneeskundige ter plaatse, tenzij ter plaatse geen Landsgeneeskundige is bescheiden, in welk geval het onderzoek door een particulieren geneeskundige kan geschieden.

(2) Bij het onderzoek door een geneeskundige wordt, behalve op de in artikelen 21-23 omschreven vereischten, mede gelet op andere lichamelijke en geestelijke afwijkingen, welke het uitreiken van een rijbewijs aan den betrokkene onwenschelijk maken.

(3) In bijzondere gevallen kan door den geneeskundige in overleg met den onderzoekenden ambtenaar aan personen, die niet geheel voldoen aan de lichamelijke en geestelijke eischen, welke in het algemeen aan bestuurders van motorrijtuigen worden gesteld, een rijbewijs worden uitgereikt, indien zij blijk hebben gegeven een zoodanige rijvaardigheid te bezitten, dat hun gebrek aan de verleening van een rijbewijs niet in den weg staat.

(4) Het geneeskundig onderzoek door een Landsgeneeskundige geschiedt kosteloos.

(5) Aan particuliere geneeskundigen wordt ten laste van het Departement van Binnenlandsch Bestuur een vergoeding toegekend op den voet van artikel 1 sub B letter c van het Gouvernementsbesluit van 26 April 1926 No. 69 (Staatsblad No. 126) zooals gewijzigd bij het Gouvernementsbesluit van 9 October 1928 No. 26 (Staatsblad No. 441).

Toelichting. *„Ad lid 1.* Men houde goed in het oog, dat de ambtenaar, belast met de afgifte van rijbewijzen, niet *keurt.* Hij tracht zich slechts een oordeel te vormen over de vraag of er wellicht redenen tot afkeuring mogelijk zijn. Kan hij die niet ontdekken dan verleent hij het rijbewijs. Verkeert hij in twijfel dan *keurt de arts goed of af.*

Ad lid 2. Het onderzoek door den ambtenaar belast met de uitgifte van rijbewijzen, kan slechts oppervlakkig zijn, omdat een dieper gaand onderzoek niet door een leek kan worden verricht. Dit is ongetwijfeld een gebrek van het stelsel. Op het gebied van medische keuring wordt thans slechts een eerste stap gedaan; in hoeverre dit instituut na verloop van tijd kan worden uitgebreid zal in de toekomst moeten blijken.

Komt echter een persoon voor de keuring, dan bestaat er geen enkele aanleiding om een dieper gaand onderzoek achterwege te laten; zoo zal dan in

het bijzonder ook moeten worden onderzocht of de betrokkene lijdt aan nachtblindheid, vallende ziekte, hartzwakte, enz.

Ad lid 3. Deze bepaling bevat een uitzonderingsregeling, waarvan slechts in sprekende gevallen gebruik mag worden gemaakt. Zij is in het leven geroepen om onbillijkheden te vermijden; men denke b.v. aan de gevallen, dat iemand (onder de werking van het M.R.) — ondanks het gemis van een arm of been — jarenlang motorrijtuigen heeft bestuurd zonder ongelukken te hebben veroorzaakt en het gemis van zoodanig lichaamsdeel door bijzondere vaardigheid met andere ledematen weet te vergoeden. Aangezien de beoordeeling van de rijvaardigheid van een gebrekkige minder een medische dan wel een rijtechnische is, is overleg met den ambtenaar, belast met de uitgifte van rijbewijzen, voorgeschreven; door den betrokkene zal een proefrit moeten worden gemaakt in gezelschap van laatstbedoelden ambtenaar en den keurenden arts.

Aangeteekend zij nog, dat naar de meening van den medisch adviseur van den D.V.G. in gevallen van één-oogigheid deze bepaling welhaast nimmer toepassing zal kunnen vinden". Toel.

Onderzoek naar de kennis der verkeersregelen en de bekwaamheid in het besturen.

Artikel 25.

(1) Het onderzoek bestaat uit drie gedeelten; deel I omvat de kennis der verkeersregelen bedoeld in artikel 53 lid 2 van de Wegverkeersverordening, deel II betreft de bekwaamheid in het bedienen der verschillende mechanismen en deel III omvat de noodige rijproeven onder verschillende verkeersomstandigheden met passende snelheid.

(2) Deel II van het onderzoek heeft plaats op een daartoe geschikt plein, grasveld of ander terrein met weinig of geen verkeer.

(3) Indien bij deel II van het onderzoek blijkt, dat de aanvrager niet voldoende bekwaam is in het bedienen der mechanismen, wordt niet overgegaan tot deel III van het onderzoek, doch wordt het resultaat van het geheele onderzoek geacht onbevredigend te zijn.

(4) Indien de aanvrager niet voldoende kennis der verkeersregelen blijkt te bezitten, doch voldoet aan de eischen gesteld bij de deelen II en III van het onderzoek, kan bij het herhaalde onderzoek als bedoeld in artikel 53 lid 6 van de Wegverkeersverordening volstaan worden met deel I van het onderzoek.

Artikel 26.

Voor de deelen II en III van het onderzoek moet de aanvrager de beschikking hebben over een motorrijtuig en wel, indien het betreft een aanvraag van een rijbewijs voor motorrijtuigen van groep A een vierwielige personenauto; indien het betreft een aanvraag van een rijbewijs voor motorrijtuigen van groep B een auto, waarvan het onderstel tenminste bestemd is voor een motorrijtuig met 1500 kg draagvermogen.

Artikel 27.

(1) Deel II van het onderzoek omvat voor de aanvragers van rijbewijzen voor motorrijtuigen van de groepen A en B de volgende proeven:

1. het stilstaande motorrijtuig zonder schokken in beweging brengen;
2. behoorlijk gebruik maken van den gangwissel, zoowel bij het overschakelen van een lagere naar een hoogere versnelling als omgekeerd, zonder het motorrijtuig daarbij tot stilstand te brengen;
3. de snelheid van het motorrijtuig van 20 à 30 km per uur geleidelijk terugbrengen tot 5 à 10 km per uur, daarbij terugschakelen op een lagere versnelling en gedurende eenigen tijd zonder schokken met laatstgenoemde snelheid blijven rijden;
4. achteruit rijden in een rechte lijn over ongeveer 50 meter;
5. achteruitrijdende een bocht maken, gelegen aan de zijde van de bestuurderszitplaats;
6. zoowel vooruit als achteruit langzaam met het motorrijtuig door een doorgang rijden, welke 60 cm breeder is dan het motorrijtuig;
7. rijdende met een snelheid van 25 à 30 km per uur op een daartoe gegeven bevel het motorrijtuig zoo snel mogelijk tot stilstand brengen, zonder daarbij uit een rijtechnisch oogpunt foutieve of overbodige handelingen te verrichten;
8. de handelingen, welke verricht dienen te worden om met het motorrijtuig op een smallen weg met een zoo gering mogelijk aantal slagen te keeren, zuiver uitvoeren;
9. de handelingen, welke verricht dienen te worden om het motorrijtuig in een beperkte ruimte (bijv. tusschen twee andere voertuigen in) te parkeeren, zuiver uitvoeren.

(2) Deel III van het onderzoek omvat voor de aanvragers van rijbewijzen voor motorrijtuigen van de groepen A en B de volgende proeven:

1. behoorlijk rijden op den weg, ook in druk verkeer, waarbij in het bijzonder gelet zal worden op het nemen van de bochten, zoowel naar rechts als naar links, en op het rijden op kruispunten;
2. achter een langzaam rijdend voertuig blijven rijden;
3. op de juiste wijze inhalen en voorbijrijden van andere voertuigen;
4. een voorerf van een gebouw op- en afrijden;
5. het motorrijtuig op een van te voren aangeduid punt tot stilstand brengen;
6. op een daarvoor geschikt, dan wel speciaal bestemd gedeelte van den weg en bij voorkeur op een drukken verkeersweg, het motorrijtuig vlug en juist parkeeren, zoowel aan de zijde van de bestuurderszitplaats als aan de daarvan afgekeerde zijde;
7. op een stillen niet te breeden weg met het motorrijtuig keeren zonder daarbij de verkeersstrook te verlaten;
8. op een stijgend gedeelte van den weg het motorrijtuig tot stilstand en daarna weer in beweging brengen, zonder dat het daarbij noemenswaard achteruit rolt.

(3) Bij de proeven bedoeld in lid 2 moeten de verkeersregelen zorgvuldig in acht worden genomen en de voorgeschreven signalen en teekens op de juiste wijze worden gegeven.

Toelichting. „Hoewel het uiteraard niet de bedoeling is te eischen, dat de candidaat aan alle proeven voldoet zonder een enkele fout te maken, zoo mag toch worden verlangd, dat aan de in het algemeen niet zeer zware eischen wordt voldaan zonder een belangrijk aantal fouten te maken". Toel.

Artikel 28.

(1) Deel II van het onderzoek omvat voor de aanvragers van rijbewijzen voor motorrijtuigen van groep C de volgende proeven:

1. het stilstaande motorrijwiel zonder schokken in beweging brengen;
2. behoorlijk gebruikmaken van den gangwissel, zoowel bij het overschakelen van een lagere naar een hoogere versnelling als omgekeerd, zonder het motorrijwiel daarbij tot stilstand te brengen;
3. de snelheid van het motorrijwiel van 20 à 30 km per uur geleidelijk terugbrengen tot 5 à 10 km per uur, daarbij terugschakelen

op een lagere versnelling en gedurende eenigen tijd zonder schokken met laatstgenoemde snelheid blijven rijden;

4. zoowel linksom als rechtsom met geringe snelheid in een cirkel met een straal van 3 m rijden, zonder daarbij met de voeten op den grond te komen;

5. vooruit langzaam door een doorgang rijden, welke 60 cm breeder is dan het motorrijwiel (c.q. met zijspan);

6. rijdende met een snelheid van 25 à 30 km per uur op een daartoe gegeven bevel het motorrijwiel zoo snel mogelijk tot stilstand brengen, zonder daarbij uit een rijtechnisch oogpunt onjuiste of overbodige handelingen te verrichten, terwijl voor het bewaren van het evenwicht zoo noodig met de voeten op den grond mag worden gekomen.

(2) Deel III van het onderzoek omvat voor de aanvragers van rijbewijzen voor motorrijtuigen van groep C de volgende proeven:

1. behoorlijk rijden op den weg, ook in druk verkeer, waarbij in het bijzonder gelet zal worden op het nemen van de bochten, zoowel naar rechts als naar links, en op het rijden op kruispunten;

2. achter een langzaam rijdend voertuig blijven rijden;

3. op de juiste wijze inhalen en voorbijrijden van andere voertuigen;

4. een voorerf van een gebouw op- en afrijden;

5. het motorrijwiel op een van te voren aangeduid punt tot stilstand brengen;

6. op een daarvoor geschikt, dan wel speciaal bestemd gedeelte van den weg en bij voorkeur op een drukken verkeersweg, het motorrijwiel vlug en juist opstellen zoodanig, dat het kan worden verlaten;

7. op een stillen, smallen weg keeren, zonder de verkeersstrook te verlaten, waarbij van het motorrijwiel mag worden afgestapt en dit mag worden voortgeduwd;

8. op een stijgend gedeelte van den weg het motorrijwiel tot stilstand en daarna weer in beweging brengen, zonder dat het daarbij noemenswaard achteruit rolt.

(3) Bij de proeven bedoeld in lid 2 moeten de verkeersregelen zorgvuldig in acht worden genomen en de voorgeschreven signalen en teekens op de juiste wijze worden gegeven.

Toelichting. „Zie de toel. ad art. 27". Toel.

Afmetingen van rijbewijzen.

Artikel 29.

De als modellen XI, XII en XIII vastgestelde rijbewijzen hebben een lengte van 148 mm en een breedte van 105 mm.

Register van rijbewijzen.

Artikel 30.

(1) Door de autoriteit belast met de afgifte van rijbewijzen wordt een register volgens kaartsysteem aangehouden overeenkomstig de als model XIV vastgestelde kaart.

(2) De in het vorige lid bedoelde kaart heeft een lengte van 297 mm en een breedte van 210 mm.

Toelichting. „Hoewel door de Regeering is beslist, dat voorshands dactyloscopische maatregelen met contrôle bij het Centraal Kantoor voor de Dactyloscopie met betrekking tot rijbewijshouders niet kunnen worden genomen in verband met den slechten stand van 's Lands financiën, zal echter bij het aanbreken van betere tijden in deze richting zeker het noodige worden voorgeschreven. Verg. de toel. op art. 48 lid 4 W.V.O.

Het lijkt practisch om reeds thans in het register van rijbewijshouders met deze toekomstige regeling rekening te houden. Bij rondschrijven kan worden bekend gemaakt, dat voorshands de desbetreffende mutaties oningevuld moeten worden gelaten". Toel.

Artikel 31.

(1) Na ontvangst van een kennisgeving als bedoeld in artikel 60 van de Wegverkeersverordening wordt de den belanghebbende betreffende kaart uit het register genomen en toegezonden aan de met de uitreiking van rijbewijzen belaste autoriteit van de nieuwe plaats van vestiging.

(2) Door de met de uitreiking van rijbewijzen belaste autoriteit van de nieuwe plaats van vestiging wordt op de ingevolge het vorige lid van elders ontvangen kaart aangeteekend, dat aan de verplichting opgelegd in artikel 60 van de Wegverkeersverordening is voldaan, terwijl op het rijbewijs van de inschrijving wordt melding gemaakt.

Herkenningsteeken.

Artikel 32.

Het in artikel 97 lid 5 van de Wegverkeersverordening bedoelde herkenningsteeken bestaat uit een roode schijf van 15 cm middellijn, waaraan een wit handvat ter lengte van 50 cm is bevestigd, overeenkomstig model XV.

Toelichting. „Het boven omschreven herkenningsteeken is bij het besluit van den Hoofdinspecteur van Financiën van 19 April 1932 No. D. Bl. 7/3/24 voorgeschreven als onderscheidingsteeken van de ambtenaren in het bijzonder belast met de opsporing van overtredingen van de ordonnantie op de motorvoertuigenbelasting Buitengewesten (S. 1932 No. 36). Het lijkt zeer gewenscht het teeken op vertoon waarvan bestuurders van motorrijtuigen en van andere rij- en voertuigen verplicht zijn hun rij- of voertuig tot stilstand te brengen, uniform vast te stellen. Dezerzijds zal erop worden aangedrongen, dat het onderscheidingsteeken voor de ambtenaren belast met de opsporing van overtredingen van de Motorvoertuigenbelastingordonnantie Java en Madoera conform de andere herkenningsteekenen worden vastgesteld". Toel.

Statistieken.

Motorvoertuigen en nummerbewijshouders.

Artikel 33.

(1) Aan de Koninklijke Nederlandsch-Indische Motor Club te Semarang worden door de autoriteiten, belast met het afgeven van nummerbewijzen maandelijks opgaven toegezonden van:

I. verstrekte nummerbewijzen (model XVI);

II. ingeleverde nummerbewijzen model XVII).

(2) Jaarlijks wordt door de in het vorige lid bedoelde autoriteiten aan het Centraal Kantoor voor de Statistiek een opgave overeenkomstig model XVIII toegezonden van het aantal nummerbewijshouders, onderscheiden naar den landaard, en van het totaal aantal van de aan elke groep van nummerbewijshouders uitgereikte nummerbewijzen op 1 Januari van het kalenderjaar.

(3) De als modellen XVI en XVII vastgestelde formulieren hebben een lengte van 297 mm en een breedte van 210 mm.

(4) Het als model XVIII vastgestelde formulier heeft een lengte van 210 mm en een breedte van 148 mm.

(5) Jaarlijks wordt door de hoofden van gewestelijk bestuur in de Buitengewesten aan de hand van de gegevens, verstrekt door de autoriteiten belast met de keuring van openbare motorrijtuigen, aan het Centraal Kantoor voor de Statistiek een opgave ingediend van het aantal openbare motorrijtuigen dat per 1 Januari van het kalenderjaar aanwezig is in het ressort van elk dier autoriteiten, onderscheiden in motorrijtuigen bestemd voor het vervoer van niet meer dan zeven personen (den bestuurder inbegrepen), vrachtauto's en autobussen.

Toelichting. „Ad lid 1. Met het Hoofd van het Centraal Kantoor voor de Statistiek, den Hoofdinspecteur van Financiën, belanghebbenden uit den autohandel, de N.I.W.V. en de K.N.I.M.C. is door de Wegverkeerscommissie ampel overleg gepleegd omtrent den aard van de statistieken, welke voor de ambtelijke instanties, belanghebbenden, de N.I.W.V., de K.N.I.M.C. en de Wegverkeerscommissie van belang moeten worden geacht. Deze besprekingen hebben tot het resultaat gevoerd, dat het aanleggen van de gewenschte statistieken door het Centraal Kantoor voor de Statistiek zoodanige uitgaven zou vorderen, dat daaraan in de huidige tijdsomstandigheden niet kan worden gedacht. In verband daarmede werd besloten te streven naar verbetering van de reeds door het C.K.S. en de K.N.I.M.C. gevoerde statistieken.

Aangezien de K.N.I.M.C. hier voor een groot deel de taak aanvaardt, welke normaliter door het Land op zich behoorde te worden genomen, werd het algemeen geacht op den weg van de ambtelijke instanties te liggen om haar daarbij zooveel mogelijk te steunen; in de eerste plaats door de verschaffing van gegevens en in de tweede plaats door het geven van voorlichting door het C.K.S.

De verschaffing van gegevens kan op betrekkelijk eenvoudige wijze geschieden; het was reeds allerwegen gebruikelijk, dat de autoriteiten, belast met de uitgifte van nummerbewijzen, maandelijks opgaven verstrekten van uitgereikte en ingetrokken nummerbewijzen aan de plaatselijke belastingautoriteiten.

Deze opgaven hebben tot voorbeeld gestrekt voor de modellen XVI en XVII; uiteraard moeten deze enkele gegevens meer inhouden dan de vroegere opgaven voor den belastingdienst. Door de combinatie hebben zij echter tweeledig nut, aangezien thans volstaan kan worden met het toezenden van een doorslag aan de K.N.I.M.C. Weliswaar krijgen beide instanties daardoor eenige bijzonderheden medegedeeld, welke voor haar niet van belang zijn, doch dit is tegenover de arbeidsbesparing geen bezwaar.

Overigens is in de modellen I en VI rekening gehouden met de aan te leggen statistieken, door opgave en aanteekening te eischen van enkele gegevens, welke niet in artikel 39 lid 2 W.V.V. zijn vermeld.

Het spreekt van zelf, dat de K.N.I.M.C. de noodige exemplaren van haar statistische publicaties aan daarvoor in aanmerking komende ambtelijke instanties zal toezenden.

Voor Java en Madoera wordt, boven de statistieken aangehouden door de K.N.I.M.C., door het C.K.S. een statistiek aangelegd aan de hand van de gegevens verstrekt door den provincialen belastingdienst en gebaseerd op de aangiften over de motorvoertuigenbelasting voor Java en Madoera. In deze statistiek zal tevens onderscheiden worden naar openbaar en particulier gebruik. Om deze onderscheiding ook voor de Buitengewesten mogelijk te maken dient de in lid 5 voorgeschreven opgave; de uiteenloopende motorvoertuigenbelastingen in die gebiedsdeelen maken het onmogelijk voor dit doel opgaven van de plaatselijke belastingdiensten te vragen, in verband waarmede hier de autoriteiten, belast met de keuring van openbare motorrijtuigen zijn ingeschakeld, die terzake aan de hand van haar registers volledige gegevens kunnen verstrekkenn.

Het vaststellen van een formulier kwam voor deze eenvoudige opgave overbodig voor.

Ad leden 2 en 5. De opgave bedoeld in lid 2 dient ter controleering van de statistieken van het C.K.S. en van de K.N.I.M.C. De daarvan aan te leggen statistiek is overigens sociaal-economisch van veel beteekenis; daarenboven is zij van belang, omdat uit het totaal motorrijtuigen niet kan worden afgeleid hoeveel motorrijtuighouders er zijn, omdat velen meer dan één motorrijtuig houden.

De verlangde opgave is uiterst eenvoudig te verstrekken aan de hand van het uit anderen hoofde onmisbare hulpregister, model VIII, dat voor dit doel slechts behoeft te worden voorzien van een aanteekening omtrent den landaard van den houder.

Waar evenwel de oude nummerbewijzen nog gedurende een jaar na de inwerkingtreding van de W.V.O. geldig blijven, zijn zuivere gegevens eerst te verwachten op 1 Januari 1935 (de W.V.O. treedt met ingang van 1 September 1933 in werking). In verband met art. 57 W.V.O. geldt hetzelfde voor de in lid 5 bedoelde opgaven van de keuringsautoriteiten in de Buitengewesten. Daarmede is de overgangsbepaling van art. 37 verklaard". Toel.

Rijbewijshouders.

Artikel 34.

(1) Door de autoriteiten, belast met de uitreiking van rijbewijzen wordt jaarlijks aan het Centraal Kantoor voor de Statitiek een opgave overeenkomstig model XIX toegezonden van het aantal houders van rijbewijzen van elk der groepen A, B en C, onderscheiden naar den landaard, het geslacht en den aard van het rijbewijs, op 1 Januari van het kalenderjaar.

(2) Het als model XIX vastgestelde formulier heeft een lengte van 297 mm. en een breedte van 210 mm.

Toelichting. „Een statistiek van rijbewijshouders bestond tot dusver nog niet. Omtrent het aantal personen, die bevoegd zijn motorrijtuigen te besturen, tast men thans volkomen in het duister. Bij verschillende gelegen-

heden is dit als een ernstig gemis gevoeld. Waar thans een ieder binnen het jaar na de inwerkingtreding van de W.V.O. een nieuw rijbewijs moet halen, doet zich een uitgezochte gelegenheid voor om in deze leemte te voorzien.

Ten einde de telling te vergemakkelijken is de registerkaart model XIV zoodanig ingericht dat door het aanbrengen van taps alle geëischte gegevens kunnen worden afgelezen zonder de kaart uit het register te nemen.

Om dezelfde reden als in de toel. ad art. 33 lid 2 is vermeld ware deze opgave voor het eerst te eischen op 1 Januari 1935". Toel.

Aanmaak en verstrekking van modellen.

Artikel 35.

De modellen I-III, VI-VIII, X-XIV en XVI-XIX worden ter Landsdrukkerij gedrukt en zijn aldaar tegen door den Directeur van die instelling te bepalen prijzen voor de betrokken autoriteiten en de belanghebbenden verkrijgbaar.

Overgangsbepalingen.

Artikel 36.

Aan degenen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van de Wegverkeersordonnantie in het bezit zijn van een geldig nummerbewijs, wordt, indien daartoe binnen het in artikel 56 lid 1 van de Wegverkeersordonnantie bedoelde tijdvak het verzoek wordt gedaan, het op het oude nummerbewijs voorkomende nummer opgegeven.

Toelichting. „Dit voorschrift lijkt redelijk om de nummerbewijshouders voor kosten van nieuwe nummerplaten te vrijwaren". Toel.

Artikel 37.

De in de artikelen 33 leden 2 en 5 en 34 bedoelde opgaven worden voor de eerste maal ingediend op 1 Januari 1935.

Slotbepaling.

Artikel 38.

Dit besluit kan worden aangehaald onder den naam „Wegverkeersbesluit B.B.".

Model I (Wegverkeersbesluit B. B.)

Aanvrage tot het bekomen van een nummerbewijs of van proefritbewijzen voor motorrijtuigen.

1. Naam, voornamen (voluit) en landaard van den eigenaar of houder. Indien de eigenaar of houder een rechtspersoon is moeten de naam en de aard (N.V., stichting enz.) van de rechtspersoon worden vermeld met bekendstelling van den naam en de voornamen (voluit) van dengene, die de rechtspersoon terzake vertegenwoordigt.	1.
2. Adres van den eigenaar of houder. Indien de eigenaar of houder een rechtspersoon is, moeten worden vermeld de plaats, waar de zetel van het bestuur is gevestigd, alsmede het adres van den vertegenwoordiger.	2.
3. Het ambtsgebied, als bedoeld in artikel 10 lid 2 van de Wegverkeersordonnantie, waarbinnen het motorrijtuig als regel verblijft. Voor het gebied, waar de bestuurshervorming is ingevoerd, te vermelden de residentie, en voor elders het gewest.	3.
4. [1]) Gewenscht aantal proefritbewijzen.	4.
5. Vorige letter(s) en nummer voor het motorrijtuig opgegeven; dagteekening van het vorige nummerbewijs, c.q. naam en adres van den handelaar door wien het motorrijtuig is geleverd met vermelding van den datum van levering.	5.
6. Soortnaam van het motorrijtuig. Te vermelden: personen- of vrachtauto, autobus, tractor, motorrijwiel, benevens aantal wielen. (Een wiel met dubbele band wordt aangemerkt als één wiel. Als wiel wordt slechts beschouwd een wiel, dat op een afzonderlijke naaf bevestigd is. Demmo's, ataxen en dergelijke driewielige motorrijtuigen worden beschouwd als auto's).	6.
7. Fabrieksmerk.	7.
8. Jaar van constructie, met vermelding nieuw of tweedehandsch.	8.
9. Type van het motorrijtuig, zooals het door den fabrikant wordt aangeduid. Voor personenauto's te vermelden of het motorrijtuig is een touring, sedan, cabriolet, landaulette enz. alsmede het aantal personen (den bestuurder inbegrepen) waarvoor het motorrijtuig is ingericht.	9.
10. Fabrieksnummer van het onderstel (voor motorrijwielen op twee wielen van het frame).	10.
11. Fabrieksnummer van den motor.	11.
12. Brandstof van den motor.	12.
13. [2]) Het maximum gewicht der te vervoeren goederen.	13.
14. Maximum aantal te vervoeren personen (den bestuurder inbegrepen).	14.
15. Het totale eigen gewicht. (Dit gewicht wordt bepaald op de wijze als is voorgeschreven in de algemeene of plaatselijke ordonnantie of verordening betreffende de motorvoertuigenbelasting, welke in het in artikel 10 lid 2 van de Wegverkeersordonnantie bedoelde gebied wordt geheven. Indien in zoodanig gebied geen speciale motorvoertuigenbelasting wordt geheven, worden de regels gevolgd, welke worden toegepast in het naast aangrenzend gebied, waar een dergelijke belasting wel wordt geheven).	15.
16. Asafstanden.	16.
17. Grootste asbelasting, welke zal optreden.	17.
18. Hoogstgenummerde klasse van wegen, als bedoeld in artikel 87 van de Wegverkeersverordening, waarop het motorrijtuig met volle belading zal zijn toegelaten.	18.
19. Grootste { a. lengte / b. breedte van het motorrijtuig / c. hoogte	19. a. b. c.

Aldus naar waarheid ingevuld,

te ..... den ..... 19.....

De aanvrager,

De aangevraagde proefritbewijzen zijn / Het aangevraagde nummerbewijs is geweigerd om de volgende reden (en):

Voor het motorrijtuig is een nummerbewijs verstrekt onder nummer .....
gedagteekend .....
Hieronder zijn afgedrukt de art. 15 en 47 W.V.O. en 41 W.V.V.)

1) Alleen invullen in aanvragen tot het bekomen van proefritbewijzen; de nummers 5 t/m 19 behoeven in zoodanige aanvrage niet te worden ingevuld.

2) De nummers 13 t/m 19 behoeven slechts te worden ingevuld in de aanvragen tot bekoming van een nummerbewijs voor autobussen en vrachtauto's.

WEGVERKEERSORDONNANTIE.
MODEL II A. (WEGVERKEERSBESLUIT B. B.)

MODEL II A. (WEGVERKEERSBESLUIT B. B.)

WEGVERKEERSORDONNANTIE.

NUMMERBEWIJS VOOR PERSONENAUTO / MOTORRIJWIEL

Volgnummer .....

Letter(s) .....

Aantal wielen .....

Fabrieksmerk .....

Jaar van constructie .....

Type .....

Fabrieksnummer onderstel of frame .....

Fabrieksnummer motor .....

Brandstof motor .....

Vorig nummerbewijs .....

Afgegeven aan .....

.....

.....

wonende te .....

Dit nummerbewijs is uitgereikt:

te ..... den ..... 19.....

en is mitsdien geldig tot ..... 19.....

De Gouverneur / Resident van .....

Voor dezen:

De .....

Ambtsstempel

Rechterduimafdruk van den houder:

Handteekening van den houder:

NORMAALFORMAAT A 5.

Styp.

MODEL II B. (WEGVERKEERSBESLUIT B. 3.)

WEGVERKEERSORDONNANTIE.

WEGVERKEERSORDONNANTIE.

NUMMERBEWIJS VOOR VRACHTAUTO / AUTOBUS

Volgnummer .....

Letter(s) .....

Aantal wielen .....

Fabrieksmerk .....

Jaar van constructie .....

Type .....

Fabrieksnummer onderstel of frame .....

Fabrieksnummer motor .....

Brandstof motor .....

Maximumgewicht te vervoeren goederen .....

Maximum aantal te vervoeren personen (den bestuurder inbegrepen) .....

Totaal eigen gewicht .....

Asafstanden .....

Grootste asbelasting .....

Hoogst genummerde klasse van wegen, waarop het motorrijtuig met volle belading is toegelaten .....

Grootste { *a.* lengte ..... *b.* breedte ..... *c.* hoogte ..... } van het motorrijtuig.

Vorig nummerbewijs .....

Afgegeven aan .....

.....

wonende te .....

Dit nummerbewijs is uitgereikt:

te ..... den ..... 19.....

en is mitsdien geldig tot ..... 19.....

De Gouverneur / Resident van .....

Voor dezen:

De .....

Ambtsstempel

Rechterduimafdruk van den houder:

Handteekening van den houder:

NORMAALFORMAAT A 5.

Styp.

MODEL III (WEGVERKEERSBESLUIT B. B.)

WEGVERKEERSORDONNANTIE.

MODEL III (WEGVERKEERSBESLUIT B. B.)

WEGVERKEERSORDONNANTIE.

PROEFRITBEWIJS VOOR MOTORRIJTUIG.

Volgnummer: .....

Letter(s): .....

Afgegeven aan .....

.....

.....

wonende te .....

Dit proefritbewijs is uitgereikt:

te ..... den ..... 19.....

en is, zoolang de houder zijn bedrijf blijft uitoefenen in

het gewest / de residentie .....,

behalve voor

dat gewest / die residentie bovendien geldig voor de gewesten / residenties

.....

.....

.....

De Gouverneur / Resident van .....

Voor dezen:

De .....

Ambtsstempel

Rechterduimafdruk van den houder:

Handteekening van den houder:

NORMAALFORMAAT A 5.

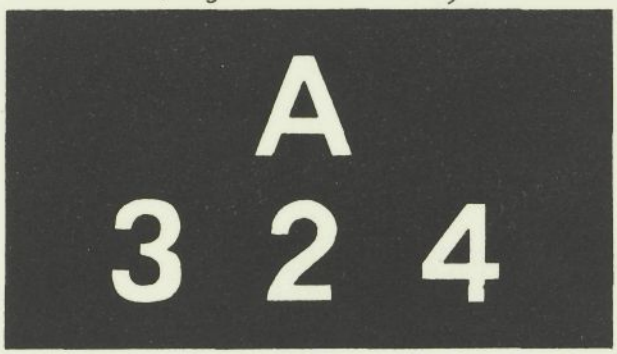
Styp.

A

3 2 4

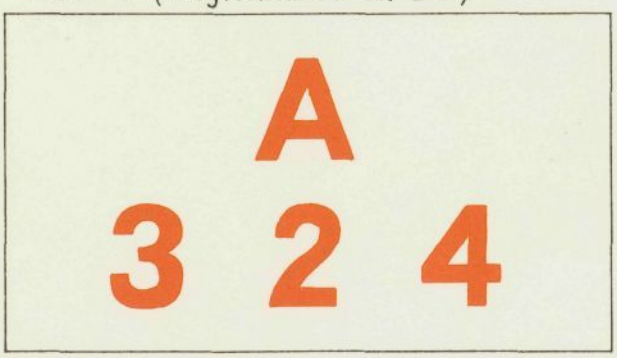
A-324

Model IV (Wegverkeersbesluit B.B.)





Model V (Wegverkeersbesluit B.B.)





Nummer

Model VI (Wegverkeersbesluit B. B.) — Register van nummerbewijzen.

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI
Naam, (voorn.) van de natuurlijke of rechtspers., eigenaar of houder van het motorrijtuig, c.q. met vermelding naam en voorn. van den vertegenwoord. van de rechtspers.	Landaard	Adres van de in kolom I bedoelde persoon c.q. met vermelding van de plaats, waar de zetel van het bestuur is gevestigd.	Soortnaam en aantal wielen	Fabrieksmerk	Jaar van constructie met vermelding nieuw of tweedehandsch.	Type	Fabrieksnummer onderstel of frame	Fabrieksnummer van den motor	Brandstof motor	Maximum gewicht te vervoeren goederen	Maximum aantal te vervoeren personen (bestuurder inbegrepen).	Totaal eigen gewicht	Asafstanden	Grootste asbelasting	Hoogst genummerde wegenklasse, waarop met volle belading toegelaten

XVII			XVIII	XIX	XX	XXI	XXII	XXIII	XXIV	XXV
Grootste										
Lengte	Breedte	Hoogte	Datum van uitreiking	Tegen den eigenaar of houder uitgesproken strafvonnissen, met vermelding of de straf is ondergaan c.q. de geldboete betaald.	Redenen, waarom het nummerbewijs zijn geldigheid heeft verloren.	Datum waarop ongeldig geworden nummerbewijs is ingeleverd, c.q. vermelding van de redenen, waarom dit niet is geschied.	Datum waarop nieuw nummerbewijs onder hetzelfde nummer is uitgereikt.	Vorige voor het motorrijtuig opgegeven letter(s) en nummer met vermelding van naam en adres van den vorigen houder c.q. naam en adres van den handelaar, die het motorrijtuig heeft geleverd.	Nieuwe voor het motorrijtuig opgegeven letter(s) en nummer met vermelding van naam en adres van den nieuwen houder en datum van uitgifte	Bijzonderheden

Nummer

Model VII (Wegverkeersbesluit B. B.) **Register van proefritbewijzen.**

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
Naam (voornamen) van de natuurlijke of rechtspersoon, eigenaar of houder van het motorrijtuig, c.q. met vermelding naam en voornamen van den vertegenwoordiger van de rechtspersoon	Adres van de(n) in kolom I bedoeld(en) perso(o)n-(en) c.q. met vermelding van de plaats, waar de zetel van het bestuur is gevestigd	Datum van uitreiking	Tegen den houder uitgesproken strafvonnissen, met vermelding of de straf is ondergaan c.q. de geldboete betaald	Redenen, waarom het proefritbewijs zijn geldigheid heeft verloren	Datum waarop ongeldig geworden proefritbewijs is ingeleverd, c.q. vermelding van de redenen waarom dit niet is geschied	Datum waarop nieuw proefritbewijs onder hetzelfde nummer is uitgereikt	Datum waarop een vergunning als bedoeld in art. 49 W.V.V. is uitgereikt	Omschrijving van het gebied waarvoor de in art. 49 W.V.V. bedoelde vergunning is afgegeven	Bijzonderheden omtrent de in de kolommen VIII en IX bedoelde vergunning	BIJZONDERHEDEN

Model VIII (Wegverkeersbesluit B. B.)

REGISTER VAN HOUDERS VAN

NUMMERBEWIJZEN
PROEFRITBEWIJZEN

NAAM: .

VOORNAMEN:

LANDAARD of RECHTSPERSOON:

OPGEGEVEN NUMMERS:

Nummer

Model IX (Wegverkeersbesluit B. B.) **Register van den houder van proefritbewijzen.**

Tijdvak van gebruik van het proefritbewijs.				Gegevens omtrent het motorrijtuig, waarvoor het proefritbewijs in gebruik is.					Overgang van het motorrijtuig als bedoeld in artikel 48 W. V. V.				BIJZONDERHEDEN
Jaar	Maand	Dag	Uren	Soortnaam	Fabrieksmerk	Type	Fabrieksnummer onderstel of frame	Fabrieksnummer motor	Datum overgang	Naam en voornamen van den houder	Adres van den houder	Datum waarop proefritbewijs teruggontvangen	

Model X. **(Wegverkeersbesluit B. B.)**

Aanvrage tot het bekomen van een rijbewijs voor het besturen van motorrijtuigen.

1. Naam en voornamen	1.
2. Geslacht.	2.
3. Landaard.	3.
4. Datum, jaar en plaats van geboorte.	4.
5. Beroep.	5.
6. Woonplaats, c. q. — indien de aanvrager buiten Nederlandsch Indië zijn domicilie heeft — de plaats, waar hij tijdelijk verblijf houdt. 1)	6.
7. Naam, voornamen en woonplaats van den vader of de (n) voogd (esse) van den aanvrager. 2)	7.
8. Naam, voornamen en woonplaats van de moeder van den aanvrager. 2)	8.
9. Wanneer en waar vroeger een rijbewijs is aangevraagd, met vermelding van de redenen, waarom op de aanvrage destijds afwijzend is beschikt.	9.
10. Wanneer en waar aan den aanvrager tevoren een rijbewijs is uitgereikt met vermelding, waarom dit (deze) rijbewijs (zen) zijn (hun) geldigheid heeft (hebben) verloren.	10.
11. Opgave voor welke groep van motorrijtuigen als bedoeld in artikel 17 lid 2 van de Wegverkeersordonnantie een rijbewijs verlangd wordt.	11.

Aldus naar waarheid ingevuld,

te....., den.....

De aanvrager,

(Hieronder zijn afgedrukt de art. 23 en 48 W.V.O. en 56 W.V.V.)

1) De opgaven bedoeld onder de Nos. 1—6 moeten desgevorderd worden gestaafd door schriftelijke bewijsstukken of betrouwbare getuigenissen.

2) Alleen in te vullen door minderjarigen en door personen behoorende tot een bevolkingsgroep waaromtrent geen registers van den burgerlijken stand worden aangehouden.

Inl.	Eur.	Vr. O.	Man	Vrouw	A.	B.	C.
Landaard			Geslacht		Rijbewijs		

Register van rijbewijzen.

Model XIV (Wegverkeersbesluit B. B.)

Naam: .....
Voornamen: .....
Geboorteplaats: .....
Geboortedatum: .....
Beroep: .....
Adres: .....

Naam, voornamen en woonplaats } Vader of voogd(esse) Moeder

Fotografisch portret	Fotografisch portret	Fotografisch portret	Handteekening

Fotografisch portret | Rechterduimafdruk | Dactyloscopisch signalement

Groep	Plaats van uitreiking	Datum van uitreiking	Tegen den houder uitgesproken strafvonnissen met vermelding of de straf is ondergaan c.q. de geldboete betaald	Redenen waarom het rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren	Datum waarop ongeldig geworden rijbewijs is ingeleverd c.q. vermelding redenen waarom dit niet is geschied	Termijn gedurende welken bevoegdheid tot besturen van motorrijtuigen is ontzegd	B i j z o n d e r h e d e n
							Aan ommezijde zelfde kolommen.

WEGVERKEERSORDONNANTIE.

RIJBEWIJS A

voor het besturen van motorrijtuigen, geen motorrijwiel zijnde, bestemd voor het vervoer van niet meer dan zeven personen, den bestuurder inbegrepen.

egverkeersbesluit B.B.)



nningsteeken.

Inl.	Eur.	Vr. O.	Man	Vrouw	A.	B.	C.
Landaard			Geslacht		Rijbewijs		

Model XIV (Wegverkeersbesluit B. B.)

Register van rijbewijzen.

Naam: .....
Voornamen: .....
Geboorteplaats: .....
Geboortedatum: .....
Beroep: .....
Adres: .....

Naam, voornamen en woonplaats } Vader of voogd(esse) Moeder	Fotografisch portret	Rechterduimafdruk	Dactyloscopisch signalement

Fotografisch portret	Fotografisch portret	Fotografisch portret	Handteekening

MODEL XIII. (WEGVERKEERSBESLUIT B. B.)

Afgegeven aan .....
.....
geboren te .....
den .....sten .....
van beroep .....
wonende
.....
tijdelijk verblijf houdende te .....
Dit rijbewijs is uitgereikt te .....
op den ..... 19.....
en is mitsdien geldig tot den ..... 19.....

De Gouvernement van .....
Resident

Voor dezen:
De .....

Jaarnummer: .....

Handteekening van den houder:

Fotografisch portret van den houder.

MODEL XII. (WEGVERKEERSBESLUIT B. B.)

Afgegeven aan .....
.....
geboren te .....
den .....sten .....
van beroep .....
wonende
.....
tijdelijk verblijf houdende te .....

andteekening van den houder:

MODEL XI. (WEGVERKEERSBESLUIT B. B.)

Afgegeven aan .....
.....
geboren te .....
den .....sten .....
van beroep .....
wonende
.....
tijdelijk verblijf houdende te .....
Dit rijbewijs is uitgereikt te .....

Handteekening van den houder:

er.

gverkeersbesluit B.B.)

15 cm

nningsteeken.

)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Handteekening van den houder:

Rechterduimafdruk van den houder.

B.)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Handteekening van den houder:

Rechterduimafdruk van den houder.

B.)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

..... 19.....

..... 19.....

.....

.....

Jaarnummer: .....

Handteekening van den houder:

Fotografisch portret van den houder.

Rechterduimafdruk van den houder.

Styp.

Inl.	Eur.	Vr. O.	Man	Vrouw	A.	B.	C.
Landaard			Geslacht		Rijbewijs		

Model XIV (Wegverkeersbesluit B. B.)

Register van rijbewijzen.

Naam: .....
Voornamen: .....
Geboorteplaats: .....
Geboortedatum: .....
Beroep: .....
Adres: .....

Naam, voornamen en woonplaats	Vader of voogd(esse) Moeder	Fotografisch portret	Rechterduimafdruk	Dactyloscopisch signalement
Fotografisch portret	Fotografisch portret	Fotografisch portret	Handteekening	

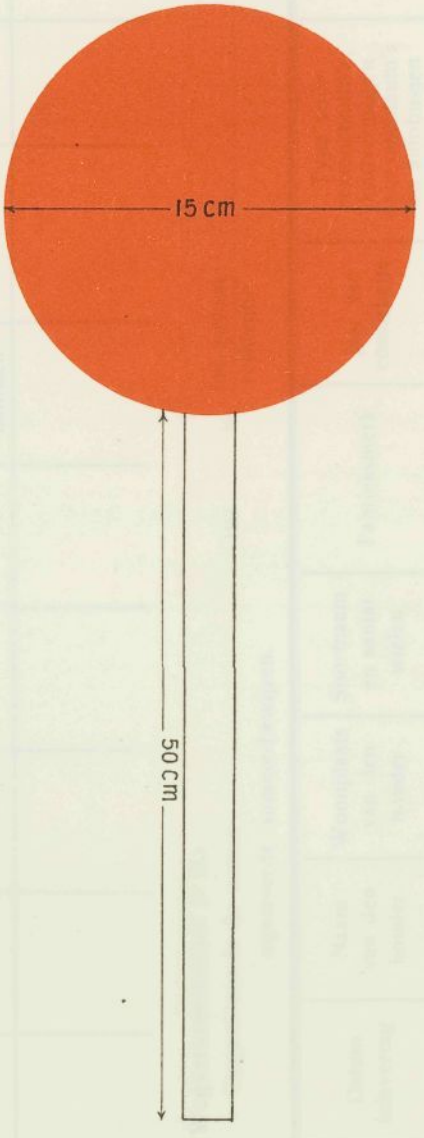
Gezien en in het register van rijbewijzen aangeteekend te .....
den ..... 19.....

De Gouverneur / Resident van .....

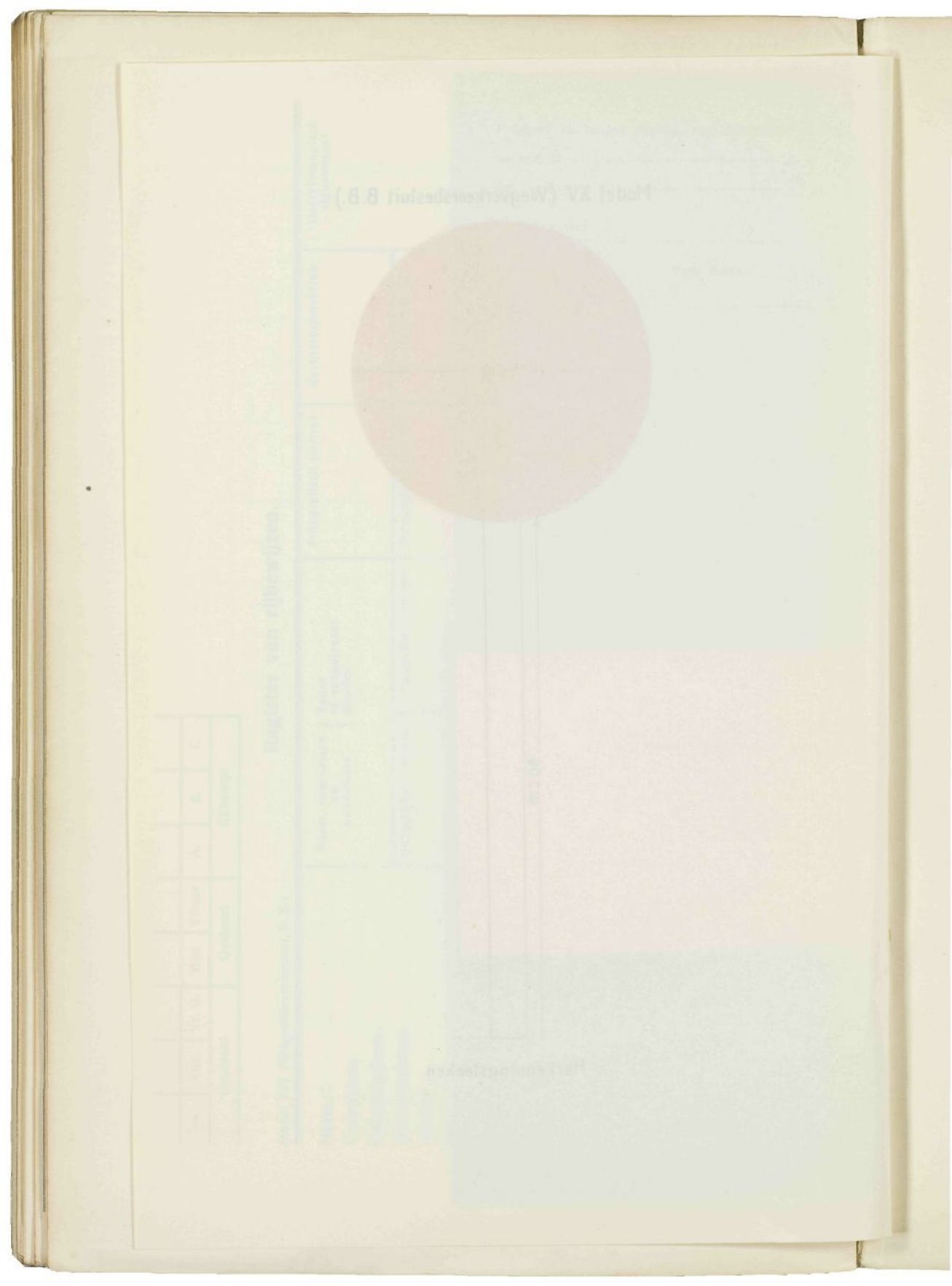
Voor dezen:

De .....

Model XV (Wegverkeersbesluit B.B.)



Herkenningsteeken.



Model XVI (Wegverkeersbesluit B. B.)

Opgave van in de maand ..... 193 ..... in het gewest / residentie .....

verstrekte nummerbewijzen.

Nummer van het bewijs	Datum uitreiking	Naam van den houder	Woonplaats van den houder	Soortnaam en aantal wielen	Fabrieksmerk	Jaar van constructie met vermelding nieuw of tweede handsch	Type voor personenauto's; laadvermogen voor vrachtauto's en autobussen	Brandstof van den motor	Vorig nummerbewijs uitgereikt voor het motorrijtuig

Model XVII (Wegverkeersbesluit B. B.)

Opgave van in de maand ..... 193 ..... in het gewest / residentie .....

ingeleverde nummerbewijzen.

Nummer van het bewijs	Datum inlevering	Naam van den houder	Woonplaats van den houder	Soortnaam en aantal wielen	Fabrieksmerk	Jaar van constructie	Type voor personenauto's; laadvermogen voor vrachtauto's en autobussen	Brandstof van den motor.

Model XVIII (Wegverkeersbesluit B. B.)

Jaarlijksche opgave van het aantal houders van motorrijtuigen $\frac{\text{in het gewest}}{\text{in de residentie}}$ .....

Landaard (rechtspersoon)	Aantal	Aantal nummerbewijzen
Europeanen		
Inlanders		
Vreemde Oosterlingen		
Rechtspersonen		
Totaal		

Model XIX (Wegverkeersbesluit B. B.)

Jaarlijksche opgave van het aantal rijbewijshouders

$\frac{\text{in het gewest}}{\text{in de residentie}}$ .....

Landaard	Geslacht	Aard van het rijbewijs							Totaal
		A	B	C	A en B	A en C	B en C	A, B en C	
Europeanen	mannen								
	vrouwen								
Inlanders	mannen								
	vrouwen								
Vreemde Oosterlingen	mannen								
	vrouwen								
Totaal	mannen								
	vrouwen								

Bijlage B.

WEGVERKEERSBESLUIT G. B.

Besluit van den directeur van G. B. van 31 Mei 1933 no. 12/T.A./D. (Bijblad no. 13017).

Gelet op art. 4 van de „Wegverkeersordonnantie" (S. 1933 no. 86) en de art. 20, 28, 31, 64, 66, 67, 71, 72, 93 en 94 van de „Wegverkeersverordening" (S. 1933 no. 138).

Heeft besloten:

Eerstelijk: Vast te stellen:

A. de volgende aan dit besluit gehechte modellen:

I. Opschrift wegenklasse en draagvermogen goederen (art. 28 lid 1 Wegverkeersverordening);

II. Opschrift wegenklasse en draagvermogen personen (art. 28 lid 1 Wegverkeersverordening);

III. Opschrift wegenklasse en draagvermogen goederen en personen (art. 28 lid 1 Wegverkeersverordening);

IV. Opschrift zit- en staanplaatsen (art. 28 lid 2 Wegverkeersverordening);

V. Opschrift goederen (art. 28 lid 2 Wegverkeersverordening);

VI. Middengedeelte en bevestiging van goedkeuringsteekens (art. 64 lid 4 en lid 8 Wegverkeersverordening);

VII. Keuringsregister (art. 71 Wegverkeersverordening);

VIII. Contrôlekaart voor de keuring (art. 71 Wegverkeersverordening);

IX. Register van contrôlekaarten (art. 71 Wegverkeersverordening);

B. de in de volgende, aan dit besluit gehechte tabellen opgenomen modellen van verkeersbakens:

Tabel I, modellen 1—16, gevaarbakens (art. 94 Wegverkeersverordening);

Tabel II, modellen 17-37, verbods- en gebodsbakens (art. 94 Wegverkeersverordening);

Tabel III, modellen 38-44, aanwijzingsbakens (art. 94 Wegverkeersverordening).

Toelichting. „Verwezen wordt naar de artikelen onder *Ten tweede,* die op de modellen betrekking hebben". Toel.

Ten tweede: Te bepalen als volgt:

Kenteeken voor hulpbehoevenden. (Art. 4 W.V.O.).

Artikel 1.

Het kenteeken voor hulpbehoevenden bestaat uit een stok voorzien van afwisselend rood en wit gekleurde banden van 5 cm breedte.

Toelichting. „De kleuren wit en rood stemmen overeen met die welke in Nederland gebruikt worden voor een op het rijwiel aan te brengen kenteeken voor hardhoorende wielrijders, dat ook hier te lande door de K.N.I.M.C. (Java Motor Club) wordt aanbevolen.

Het werd niet noodig geacht een afzonderlijk teeken vast te stellen voor blinde voetgangers. Voor deze laatste is in Nederland een geheel witte stok voorgeschreven, hetgeen echter met het oog op de lichte kleeding in Indrë niet practisch is. Het thans gekozen kenteeken kan door alle hulpbehoevenden worden gebezigd". Toel.

Nadere voorschriften betreffende de uitrusting van motorrijtuigen. (Art. 20 W.V.V.).

Artikel 2.

Het stuurtoestel van een motorrijtuig moet voldoen aan de volgende eischen:

a. alle beweegbare organen, welke dienen om het motorrijtuig te besturen, benevens alle onderdeelen daarvan mogen geen abnormale slijtage of speling vertoonen en moeten voorzien zijn van een passende borging (splitpennen, veerringen of anderszins);

b. het motorrijtuig moet voldoende licht bestuurbaar zijn.

Toelichting. „De voorschriften van de art. 2 en 3 gelden zoowel voor openbare als voor particuliere motorrijtuigen. Of aan de gestelde eischen wordt voldaan, zal ten aanzien van de openbare motorrijtuigen *in elk geval* worden onderzocht bij de keuring en *kan* ten aanzien van particuliere motorrijtuigen worden onderzocht bij de afgifte van een nummerbewijs. Een zorgvuldig technisch onderzoek zal bij die gelegenheid als regel niet mogelijk zijn. Wel zal de behandelende politie-ambtenaar bijv. even kunnen onderzoeken of er niet te veel speling zit in het stuurwiel". Toel.

Artikel 3.

De reminrichting van een motorrijtuig moet voldoen aan de volgende eischen:

a. 1. van de reminrichting van motorrijtuigen, geen motorrijwiel met of zonder zijspan zijnde, moeten de organen, welke het remmen bewerkstelligen rechtstreeks op de wielen of de onmiddellijk daarmede verbonden remschijven of remtrommels van tenminste één as werken, zoodanig, dat van elke as, welke bij het remmen betrokken is, elk der wielen in gelijke mate geremd wordt;

2. van de reminrichting van motorrijwielen met of zonder zijspan moeten de organen, welke het remmen bewerkstelligen, rechtstreeks werken tenminste op het achterwiel of een onmiddellijk daarmede verbonden remschijf of remtrommel;

b. de reminrichting moet gemakkelijk nastelbaar zijn;

c. rijdende op een horizontalen asphaltweg, welke in normalen drogen toestand verkeert, moet door het in werking stellen van de reminrichting aan het motorrijtuig een vertraging van tenminste 2½ m per sec.² kunnen worden medegedeeld, zoodat het motorrijtuig bij een snelheid van 20, 30 en 40 km per uur binnen een afstand van onderscheidenlijk 6½, 14 en 25 m tot stilstand moet kunnen worden gebracht.

Toelichting. „Zie de toel. ad art. 2. Indien onderzoek van het remvermogen bij de afgifte van een nummerbewijs noodig wordt geacht, is het zeer gewenscht, dat de ambtenaar, die daarmede wordt belast, terzake deskundig is, of althans zich er toe bepaalt de noodige proeven te doen uitvoeren door den bestuurder van het te onderzoeken motorrijtuig". Toel.

Opschriften betreffende het draagvermogen van autobussen en vrachtauto's. (Art. 28 W.V.V.).

Artikel 4.

(1) De aanduiding van het draagvermogen en van de wegenklasse, als bedoeld in artikel 28 lid 1 van de Wegverkeersverordening, moet worden aangebracht op de koetswerken van autobussen en vrachtauto's, opleggers en aanhangwagens aan beide langszijden in den voorsten beneden-hoek.

(2) De aanduiding wordt aangebracht met witte teekens op een zwart rechthoekig veld, lang 45 cm en breed 15 cm, geheel overeenkomstig de aan dit besluit gehechte modellen I, II en III.

(3) De wegenklasse wordt aangegeven met Romeinsche cijfers hoog 9 cm en dik 1 cm; de overige opschriften worden aangebracht in gewone cijfers en in hoofdletters alle hoog 3 cm, breed (behalve het cijfer 1) 2 cm en dik ½ cm.

Toelichting. „*Ad lid 1.* De bedoeling is dat de opschriften zoodanig worden geplaatst, dat ze zoowel bij het voorbijrijden als ook tijdens het stilstaan steeds goed zichtbaar zijn. Voor autobussen en vrachtauto's met laadbakken is de zijwand achter de bestuurderszitplaats de aangewezen plaats. Voor vrachtauto's zonder laadbak zal het opschrift op den zijwand naast de bestuurderszitplaats kunnen worden aangebracht, doch zoodanig, dat het niet bedekt wordt door een deurtje in geopenden stand als anderszins.

Ad leden 2 en 3. De cijfers van de wegenklasse en van het draagvermogen moeten overeenstemmen met de gegevens, daaromtrent vermeld in het nummerbewijs". Toel.

Artikel 5.

(1) De aanduidingen van het aantal zit- en staanplaatsen en van het toegelaten gewicht der te vervoeren goederen, als bedoeld in artikel 28 lid 2 der Wegverkeersverordening, moeten worden aangebracht in elke autobus en — indien de autobus is verdeeld in onderling gescheiden afdeelingen — in elke afdeeling daarvan, op een of meer plaatsen op zoodanige wijze, dat de aanduidingen voor het personeel en voor alle passagiers goed zichtbaar zijn.

(2) De aanduidingen worden aangebracht met witte teekens op zwarte rechthoekige velden lang 27 cm en breed, voor het opschrift zit- en staanplaatsen 9 cm en voor het opschrift goederen 5 cm. geheel overeenkomstig de aan dit besluit gehechte modellen IV en V.

(3) De opschriften worden aangebracht in gewone cijfers en in hoofdletters, alle hoog 2 cm, breed (behalve I en 1) 1½cm en dik ½ cm.

Koppeling van rij- en voertuigen. (Art. 31 W.V.V.).

Artikel 6.

Indien aan een motorrijtuig een aanhangwagen of oplegger is gekoppeld, niet zijnde een éénassig voertuig met een totaal gewicht (de belading inbegrepen) van 1500 kg of minder, moet de reminrichting van dien aanhangwagen of oplegger voldoen aan de eischen gesteld in artikel 3 onder a 1 en b.

Toelichting. „Zie de toel. ad art. 2 en 3. Het onderzoek of aan den eisch van art. 6 wordt voldaan kan uiteraard slechts plaats vinden in combinatie met een onderzoek of de reminrichting van het motorrijtuig, waaraan de aanhangwagen is gekoppeld, aan de voorschriften voldoet". Toel.

Inrichting en wijze van aanbrengen van het goedkeuringsteeken. (Art. 64 W.V.V.).

Artikel 7.

(1) Het goedkeuringsteeken wordt vervaardigd van blik en heeft een grootte van omstreeks 120 cm². De vorm van den buitenomtrek en de kleur worden elk half jaar opnieuw vastgesteld. In het midden wordt een rechthoekig gedeelte groot 65 × 45 mm blank gelaten.

(2) In het middengedeelte worden met letters en cijfers van 6 mm hoogte aangegeven:

a. het aantal kg goederen en het aantal personen waarvoor het rij- of voertuig ten hoogste bestemd is;

b. voor motorrijtuigen: de letter(s) en het nummer van het nummerbewijs; voor aanhangwagens en opleggers: de letter A;

c. de telegrafische afkorting van den naam van de plaats, waar de keuring plaats heeft gehad en het nummer van de controlekaart;

d. de datum van de beeindiging van den geldigheidsduur; een en ander overeenkomstig het aan dit besluit gehechte model VI.

(3) De letters en cijfers bedoeld in lid (2) worden, voor zoover zij niet voor alle rij- en voertuigen gelijk zijn, bij de keuring met slagletters in het middengedeelte aangebracht, de overige letters en cijfers voorkomende in model VI worden reeds bij de vervaardidiging van de goedkeuringsteekens daarop aangebracht.

(4) De telegrafische afkorting van de plaats van keuring en het nummer van de controlekaart worden met slagletters van tenminste 6 mm hoogte aangebracht op een zoo goed mogelijk zichtbare plaats op de chassisbalk aan de voorzijde van het motorrijtuig.

Toelichting. „Door het middenvak bij de opeenvolgende elk half jaar vast te stellen modellen onveranderlijk te doen zijn, wordt onder andere bereikt, dat overal dezelfde slagletters worden gebruikt en de wijze van invullen uniform kan worden voorgeschreven. Door den vorm van den buitenomtrek en de kleur elk half jaar te doen verschillen, kan voldoende verscheidenheid worden bereikt.

Het is de bedoeling de goedkeuringsteekens elk half jaar centraal te doen aanmaken, waartoe de keuringsautoriteiten, — naar verwacht mag worden, — zullen willen medewerken, temeer daar bij aanmaak op groote schaal de prijs laag zal kunnen zijn.

Ad lid 2. Sub a. Onder rij- en voertuigen vallen hier uiteraard alleen motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers.

Sub b. Daar de aanhangwagen of oplegger bij meer dan één motorrijtuig kan worden gebruikt, kan het nummer niet in het goedkeuringsteeken worden vastgelegd. In plaats daarvan dient de letter A, aanduidende dat het goedkeuringsteeken bij een aanhangwagen of oplegger behoort.

Sub c. De telegrafische afkortingen van de plaatsnamen zijn te vinden in den Post-, Telegraaf- en Telefoongids, en wel in kolom 5 van de „Lijst van Kantoren, stations, enz", voorkomende in Bijlage A van het gedeelte: „Bedrijf der Telegrafie".

Ad lid 4. „Het aanbrengen van het controlenummer van de keuring in het chassis van het motorrijtuig dient om op eenvoudige wijze te kunnen controleeren of het goedkeuringsteeken bij het motorrijtuig behoort. Het is namelijk denkbaar, dat men een goedkeuringsteeken met het nummerbord, waaraan het ingevolge art. 8 is bevestigd zou overbrengen op een niet goedgekeurd motorrijtuig". Toel.

Artikel 8.

(1) Het goedkeuringsteeken wordt voorzien van een gedeelte ter grootte van 2 × 5 cm, dienende voor de bevestiging aan het rij- en voertuig met behulp van twee passende boutjes, welke door den keurmeester worden verzegeld een en ander overeenkomstig het aan dit besluit gehechte model VI.

(2) Een goedkeuringsteeken wordt bevestigd:

a. bij motorrijtuigen aan elk der nummerplaten;

b. bij opleggers en aanhangwagens met behulp van een ijzeren strip op een goed zichtbare plaats aan de achterzijde van het onderstel.

Toelichting. „Ad lid 2. Indien geen nummerplaten aanwezig zijn, wat een enkele maal voorkomt, indien het nummer op een vlak gedeelte van onderstel of koetswerk wordt geschilderd, moet het goedkeuringsteeken bevestigd worden aan een ander daartoe geschikt onderdeel, zoodanig dat het goed zichtbaar is. Het goedkeuringsteeken dient namelijk ook om het publiek in de gelegenheid te stellen het motorrijtuig reeds op een afstand als taxi of ander openbaar motorrijtuig te herkennen". Toel.

Nadere voorschriften voor de keuring van openbare motorrijtuigen. (Art. 66 W.V.V.).

Artikel 9.

(1) Bij het onderzoek van openbare motorrijtuigen, als bedoeld in artikel 66 lid 1 van de Wegverkeersverordening, zal behalve op den inhoud van de in genoemd artikel opgesomde voorschriften, mede worden gelet op de nadere voorschriften opgenomen in de artikelen 2 tot en met 5 en 10 tot en met 17 van dit besluit.

(2) Indien aan het te keuren motorrijtuig een of meer aanhangwagens of opleggers zijn gekoppeld, zal tevens worden onderzocht of voldaan wordt aan de voorschriften van de artikelen 30 en 31 van de Wegverkeersverordening en van artikel 6 van dit besluit.

Toelichting. „De keurmeester is niet bevoegd eischen te stellen, welke niet voorkomen in de genoemde artikelen. Dit neemt niet weg, dat de houder van een motorrijtuig, die door den keurmeester wordt gewezen op een gebrek, waardoor de veiligheid in gevaar gebracht kan worden, goed zal doen dit gebrek te verhelpen, ook indien twijfel zou bestaan of dit wel valt onder de gestelde eischen". Toel.

Artikel 10.

De wielen moeten aan de volgende eischen voldoen:

a. de wielen moeten in behoorlijken staat verkeeren en gemakkelijk kunnen draaien;

b. de organen ter bevestiging van de wielen mogen geen abnormale slijtage of speling vertoonen.

Artikel 11.

De banden moeten aan de volgende eischen voldoen:

a. de banden moeten in verband met het gewicht, waarmede zij belast kunnen worden, voldoende afmetingen hebben;

b. de banden mogen niet zoodanig versleten zijn, dat het gebruik ervan gevaar oplevert.

Toelichting. „*Sub a.* Bij de groote verscheidenheid van bandensoorten bleek het niet goed mogelijk terzake met cijfers begrensde voorschriften te geven. De beslissing blijft dus aan den keurmeester, behoudens beroep op de keuringsautoriteit, tot wie men zich in dergelijke gevallen uiteraard rechtstreeks kan wenden.

Sub b. In elk geval zullen die banden gevaar opleveren, waarvan de kans groot is, dat ze zullen springen. Evenwel kunnen ook banden, waarvan het binnenwerk nog geheel door rubber is bedekt gevaar opleveren, indien de oppervlakte geheel glad is geworden, waardoor de slipkans zeer groot wordt. Ook dit kan voor een openbaar motorrijtuig niet worden toegestaan". Toel.

Artikel 12.

De veeren moeten aan de volgende eischen voldoen:

a. in de veerbladen mogen geen breuken of scheuren aanwezig zijn;

b. de organen voor de bevestiging van de veeren aan het chassis, de vooras (as) en de achterbrug mogen geen zichtbare speling vertoonen;

c. de veeren moeten overigens in behoorlijken staat verkeeren.

Toelichting. „Sub c. Hiertoe kan onder andere worden gerekend de eisch, dat de veeren voldoende gesmeerd zijn en dat de bladen op de juiste wijze zijn gemonteerd". Toel.

Artikel 13.

Het onderstel mag geen gebreken vertoonen, waardoor kans bestaat op breken of overmatige doorbuiging.

Artikel 14.

Het koetswerk moet aan de volgende eischen voldoen:

a. het koetswerk moet voor het doel, waarvoor het motorrijtuig wordt gebezigd, voldoende sterk zijn;

b. het koetswerk moet deugdelijk op het onderstel zijn bevestigd;

c. het materiaal van het koetswerk moet doelmatig en van voldoende sterkte zijn, en in behoorlijken staat verkeeren.

Toelichting. Sub a. Tot het koetswerk wordt ook gerekend het gedeelte dat de bestuurderszitplaats bevat, hoewel dit gedeelte bij vrachtauto's en autobussen veelal bij het onderstel wordt geleverd. De inrichting van dat gedeelte met voorruit enz. moet derhalve ook aan den sub a gestelden eisch voldoen". Toel.

Artikel 15.

De remorganen mogen niet overmatig gesleten zijn; de draaipunten van de reminrichting moeten voldoende gesmeerd zijn.

Toelichting. „Met remorganen worden bedoeld die onderdeelen van de reminrichting, welke het eigenlijke remmen bewerkstelligen en waarvan overmatige slijtage derhalve gevaar zou kunnen opleveren". Toel.

Artikel 16.

De motor en de daarbij behoorende onderdeelen van het motorrijtuig moeten aan de volgende eischen voldoen:

a. de motor moet, hetzij met een zwengel, hetzij met een aan-

zetinrichting gemakkelijk aangeslagen kunnen worden, en moet behoorlijk functionneeren;

b. in het brandstofreservoir en de brandstoftoevoerleidingen mogen geen lekken aanwezig zijn, terwijl zij zoodanig moeten zijn aangebracht en ingericht, dat geen ernstig gevaar bestaat voor het ontstaan van brand door het ontvlammen van de brandstof;

c. het brandstofreservoir moet voorzien zijn van een betrouwbare afsluiting;

d. in de uitlaatleiding en de geluiddempende inrichting mogen geen lekken aanwezig zijn;

e. aan de koelinrichting mogen geen lekken of andere defecten aanwezig zijn, terwijl van het radiatoroppervlak hoogstens 10% als gevolg van het dichten van lekken aan de koelende werking mag zijn onttrokken.

Toelichting. „*Sub a.* Onder behoorlijk functionneeren zal men in verband met het doel van de keuring hebben te verstaan een zoodanige werking van den motor, dat niet de kans groot is, dat het motorrijtuig spoedig op den weg zal blijven stilstaan wegens motorstoring, waardoor passagiers of bevrachters zouden worden benadeeld". Toel.

Artikel 17.

De overbrengingsorganen mogen geen abnormale slijtage of speling vertoonen en moeten overigens in behoorlijken staat verkeeren.

Toelichting. „De hier gestelde eisch brengt mede, dat het steeds mogelijk moet zijn de mechanische verbinding van motor en aangedreven wielen geheel te ontkoppelen". Toel.

Belooning van niet-ambtelijke keurmeesters. (Art. 67 W.V.V.).

Artikel 18.

De keurmeesters, die niet zijn ambtenaren van de krachtens artikel 65 lid (1) van de Wegverkeersverordening voor de keuring aangewezen takken van 's Lands dienst of van openbare gemeenschappen, ontvangen van de krachtens artikel 30 van de Wegverkeersordonnantie voor de keuring aangewezen autoriteit voor de keuring van elke autobus, vrachtauto of tractor een vergoeding van ƒ 5.— en voor de keuring van elk ander motorrijtuig een vergoeding van ƒ 2.50.

Toelichting. „De vergoeding is dus gelijk aan het keurloon, zoodat in geval van keuring door particuliere keurmeesters niets overblijft als vergoeding voor de zorgen van de keuringsautoriteit. Aangezien het evenwel de bedoeling is, dat keuring door particuliere keurmeesters uitzondering zal blijven, behoeft dit geen bezwaar te zijn". Toel.

Registers van de keuringen. (Art. 71 W.V.V.).

Artikel 19.

Door de krachtens art. 30 van de Wegverkeersordonnantie voor de keuring aangewezen autoriteit worden de volgende registers aangehouden overeenkomstig de onder Eerstelijk vastgestelde modellen:

1e. een gedurende een kalenderjaar doorloopend register van de keuringen (model VII);

2e. een register volgens kaartsysteem, bestaande uit een controlekaart voor elk gekeurd motorrijtuig (model VIII), met een kaartregister van de nummers der controlekaarten (model IX).

Toelichting. „Ad 2e. Aangezien ingevolge art. 21 eenzelfde controlenummer achtereenvolgens voor verschillende motorrijtuigen zal kunnen worden gebezigd is het noodig aan te teekenen voor welke motorrijtuigen een zelfde nummer achtereenvolgens wordt gebruikt. Daarvoor dient het kaartregister model IX.

Het kan gemak geven, indien door de keuringsautoriteit een eenvoudig registertje wordt aangehouden, waarin de motorrijtuigen, die voor de keuring verschijnen worden aangeteekend in de volgorde van de nummers der nummerbewijzen. De letter van het nummerbewijs behoeft daarbij niet vermeld te worden, aangezien in een keuringsressort alle motorrijtuigen dezelfde letter(s) dragen". Toel.

Artikel 20.

(1) De als model VIII vastgestelde kaart heeft een lengte van 420 mm en een breedte van 297 mm. Al naar gelang de kaarten bestemd zijn voor autobussen, vrachtauto's of overige motorrijtuigen is de kleur der kaarten onderscheidenlijk rood, geel en groen.

(2) De als model IX vastgestelde kaart heeft een lengte van 210 mm en een breedte van 148 mm.

Toelichting. „Bij het bepalen van de afmetingen zijn de genormaliseerde papierformaten gevolgd". Toel.

Artikel 21.

Elke maand worden de controlekaarten van motorrijtuigen, die gedurende een jaar na het verstrijken van den keuringstermijn, niet opnieuw voor de keuring zijn verschenen uit het register (model VIII) genomen. De nummers van deze kaarten kunnen voor de controlekaarten van andere motorrijtuigen worden gebezigd.

Algemeene voorschriften omtrent de dienst- en rusttijden van openbare autobussen en vrachtauto's (Art. 72 W.V.V.).

Artikel 22.

In de artikelen 22 tot en met 24 wordt verstaan onder:

a. *Diensttijd*: de tijdruimte gelegen tusschen het oogenblik waarop de betrokkene aanwezig moet zijn om zijn werk te beginnen en dat waarop hij zijn werk kan verlaten tot het genieten van den onder b. omschreven rusttijd, verminderd met de onder c. bedoelde, tusschen het begin en het einde van den diensttijd gelegen rustpoozen.

b. *Rusttijd*: de tusschen twee diensttijden gelegen onafgebroken tijdruimte van tenminste tien uren, gedurende welke de betrokkene vrij is van elke bemoeienis met den dienst; in bijzondere gevallen mag een rusttijd, die buiten de standplaats wordt doorgebracht, tot acht uren worden verminderd; met den daarop volgenden rusttijd tezamen moet deze echter tenminste 20 uren bedragen.

c. *Rustpoos*: elke tusschen het begin en het einde van den diensttijd gelegen onafgebroken tijdruimte van tenminste een half uur, gedurende welke de betrokkene vrij is van bemoeienis met den dienst.

Toelichting. „Bij de in de art. 22-24 gegeven voorschriften is uitgegaan van de regeling, die voor de bestuurders van SS-auto's geldt. Daar deze gebonden zijn aan de regeling voor het spoorwegpersoneel en dientengevolge voor een eerste stap op dit gebied voor het algemeene motorverkeer te bezwarend worden geacht, zijn de eischen op sommige punten wat lichter gesteld. Met name zijn nog niet dadelijk vrije dagen voorgeschreven. Eerst dient te worden afgewacht of het mogelijk is de thans gegeven maxima en minima van de dienst- en rusttijden te doen naleven. De controle op de naleving zal moeten geschieden door bij wijze van steekproef de bestuurders tijdens hun werk te ondervragen en de juistheid van hun mededeelingen te controleeren.

Sub a. Aangezien de rustpoozen bedoeld sub c worden afgetrokken van de periode gelegen tusschen begin en einde van den diensttijd, geeft de diensttijd niet aan den duur van deze periode, gelegen tusschen twee rusttijden als bedoeld sub b. Indien een diensttijd begint des morgens te 7 uur en eindigt des middags om 5 uur met een rustpoos van 12 tot 1 uur, dan bedraagt de periode van het begin tot het einde van den diensttijd 10 uren, doch de diensttijd zelve bedraagt ingevolge de definitie sub a, 10 — 1 = 9 uren.

Sub c. In de rustpoozen kan de bestuurder eventueel naar huis gaan, hetgeen althans in de in art. 23 lid 3 voorgeschreven rustpoos van 1 uur veelal mogelijk zal zijn". Toel.

Artikel 23.

(1) De diensttijd van de bestuurders van openbare autobussen en vrachtautomobielen mag niet meer dan twaalf uren bedragen. In buitengewone omstandigheden mag met goedkeuring van de in art. 72 lid 3 van de Wegverkeersverordening bedoelde autoriteit de maximum duur van niet meer dan twee opeenvolgende diensttijden worden overschreden, onder voorwaarde, dat de som der twee eerstvolgende diensttijden niet meer bedraagt dan 24 uren, verminderd met zooveel uren als de twee vorige diensttijden tezamen meer dan 24 uren hebben bedragen.

(2) Bij de berekening van den diensttijd mogen ten hoogste twee rustpoozen van tezamen niet meer dan twee uren in mindering worden gebracht.

(3) In een diensttijd moet een rustpoos van tenminste één uur worden toegestaan voor het gebruiken van een maaltijd.

(4) De bestuurders van openbare autobussen mogen in een diensttijd niet langer dan acht uren het stuur bedienen; na het onafgebroken besturen van een autobus gedurende vier achtereenvolgende uren moet de bestuurder een rustpoos van tenminste een half uur genieten. De bestuurders van openbare vrachtauto's mogen in een diensttijd niet langer dan 10 uren het stuur bedienen.

Toelichting. „Ad lid 1. In verband met het bepaalde in lid 2 en met hetgeen in de toelichting ad art. 22 sub a werd opgemerkt, wordt er op gewezen, dat de periode tusschen begin en einde van den diensttijd 12 + 2 = 14 uren kan bedragen. In verband met het bepaalde in lid 4 kan deze periode zijn samengesteld voor een vrachtautobestuurder uit 10 uren besturen (door den aard van het bedrijf herhaaldelijk onderbroken), 2 uren ander werk en 2 uren rust, en voor een autobusbestuurder uit 8 uren besturen (tweemaal 4 uren), 4 uren ander werk en 2 uren rust.

Onder buitengewone omstandigheden zal men kunnen verstaan plotselinge vervoersbehoefte, zooals bij het haven- en veembedrijf voorkomt, of buitengewone drukte voor de autobusbedrijven op feestdagen als anderszins". Toel.

Artikel 24.

(1) Het in art. 72 lid 1 van de Wegverkeersverordening bedoelde rooster van dienst- en rusttijden wordt ter goedkeuring aangeboden aan de daarvoor in genoemd artikel aangewezen autoriteit door tusschenkomst van den betrokken inspecteur der Arbeidsinspectie, die het vergezeld van zijn opmerkingen binnen een week doorzendt aan genoemde autoriteit.

(2) De eigenaar of houder is verplicht in alle garages, werkplaatsen en kantoren, waar hij zijn bedrijf uitoefent, op een voor het personeel toegankelijke en goed waarneembare plaats één in het Nederlandsch en één in een andere voor het personeel verstaanbare taal gesteld afschrift van het in lid 1 bedoelde rooster op te hangen.

Toelichting. „Ad lid 1. Hoewel een volledige en geheel bevredigende regeling van de arbeidsvoorwaarden van het personeel der autobedrijven — ook in verband met de aan de controle verbonden kosten — voorloopig niet mogelijk zal zijn, werd het gewenscht geacht reeds dadelijk de arbeidsinspectie in de gelegenheid te stellen aan de controle van de thans gegeven voorschriften mede te werken. Daarom zijn de arbeidsinspecteurs bij de goedkeuring der roosters ingeschakeld, waardoor zij tevens de gelegenheid krijgen op de naleving daarvan toe te zien.

Daartoe kan gebruik worden gemaakt van de z.g. enquêtebevoegdheid, die het Hoofd van het Kantoor van Arbeid aan de inspecteurs kan verleenen krachtens S. 1924 no. 211.

Deze bevoegdheid brengt mede, dat de inspecteurs toegang hebben tot alle inrichtingen en werkplaatsen der autobedrijven en alle inlichtingen kunnen verlangen omtrent de arbeidsvoorwaarden en derhalve ook omtrent de dienst- en rusttijden. Zij kunnen echter terzake geen ambtseedig procesverbaal opmaken en zullen — mocht zoodanig verbaal noodig worden geacht — de medewerking moeten inroepen van iemand, die tot het opsporen van overtredingen van de onderhavige bepalingen bevoegd is.

Het ligt in de bedoeling aan dit bezwaar tegemoet te komen door de arbeidsinspecteurs met gebruikmaking van art. 97 lid 1, 4e W.V.V. met opsporingsbevoegdheid op dit gebied te bekleeden". Toel.

Voorschriften betreffende verkeersbakens.
(Art. 93 en 94 W.V.V.).

Artikel 25.

(1) De verkeersbakens worden onderscheiden in drie categorieën:

I. bakens, welke een gevaar aanduiden;

II. bakens, welke een verbod of een verplichting iets te doen aanduiden;

III. bakens, welke slechts aanwijzingen geven.

(2) De bakens van categorie II kunnen slechts worden geplaatst om de aandacht te vestigen op voorschriften van het bevoegde gezag, die een verbod of een verplichting om iets te doen inhouden.

(3) De bakens van de categorieën I en III worden geplaatst voor zoover en ter plaatse als noodig wordt geacht door den wegbeheerder of de vereeniging, die krachtens artikel 45 van de Wegverkeersordonnantie met de zorg voor de wegbebakening is belast.

Toelichting. „Hoewel Nederlandsch-Indië met het oog op de daaraan verbonden kosten niet dadelijk heeft kunnen toetreden tot het in 1931 te Genève gesloten verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeersteekens, zijn zooveel mogelijk deze internationale regelen gevolgd. De in tabellen 1-3 vastgestelde modellen stemmen dan ook in het algemeen overeen met die behoorende bij genoemd verdrag.

De bakens ter aanduiding van gevaar hebben een driehoekigen vorm, die ter aanduiding van een gebod of verbod zijn cirkelvorming, die, welke slechts een mededeeling bevatten, zijn in het algemeen rechthoekig". Toel.

Artikel 26.

De bakens, aangevende een algemeen binnen de bebouwde kom in acht te nemen maximumsnelheid, worden geplaatst op de toegangswegen tot de bebouwde kom ter plaatse waar de bebouwde kom blijkens den feitelijken toestand aanvangt.

Toelichting. „De vraag, waar een bebouwde kom aanvangt, heeft tot veel moeilijkheden aanleiding gegeven. De redactie van dit artikel sluit aan bij de laatst bekende Nederlandsche jurisprudentie. Dit brengt mede, dat de borden verplaatst zullen moeten worden naar gelang de stadsbebouwing langs de toegangswegen voortschrijdt, hetgeen trouwens zeer wel past bij de bedoeling van de snelheidsvoorschriften". Toel.

Artikel 27.

(1) De bakens van categorie I hebben den vorm van een gelijkzijdigen driehoek met zijden van 90 cm, terwijl de basispunten zijn afgerond; de bakens van categorie II hebben den vorm van een cirkel met een middellijn van 60 cm; de bakens van categorie III hebben den vorm van een rechthoek.

(2) De bakens van de categorieën I, II en III worden uitgevoerd volgens de modellen en in de kleuren aangegeven onderscheidenlijk in de aan dit besluit gehechte tabellen I, II en III.

Artikel 28.

(1) De bakens mogen worden voorzien van de initialen van den wegbeheerder of de vereeniging, die het baken plaatst; deze initialen worden aangebracht in een cirkel van ten hoogste 12 cm middellijn, te plaatsen als aangegeven in tabel I model 16, tabel II model 37, tabel III model 42 en voor de overige modellen van tabel III volgens goedvinden van den wegbeheerder of de vereeniging.

(2) Een nadere aanduiding van het gevaar of een andere mededeeling betrekking hebbende op hetgeen door een baken wordt aangeduid, mag worden opgenomen op een onder het baken aan te brengen rechthoekig bord, alsmede voor de bakens van de categorieën I en III op het baken nabij de onderzijde, één en ander als aangeduid in de modellen 8a en 9a van tabel I.

Toelichting. „Ad lid 1. Over het aanbrengen van initialen of andere opschriften op de achterzijde van de borden, zooals door de K.N.I.M.C. wel worden aangebracht, wordt in het artikel niet gesproken. Dit is ook niet noodig; de achterzijde van een bord maakt van het eigenlijke verkeersbaken geen deel uit en er zal geen bezwaar tegen zijn, dat de wegbeheerder of de vereeniging daarop initialen of een ander opschrift aanbrengt, mits van zoodanigen aard, dat geen verwarring voor het verkeer kan ontstaan". Toel.

Artikel 29.

Alle bakens, welke dienen ter aanduiding van een verbodsbepaling of een verplichting, welke slechts gedurende bepaalde uren of op bepaalde dagen geldt, worden aangebracht op verplaatsbare borden, welke slechts geplaatst worden op de uren of dagen, waarop het verbod of de verplichting geldt.

Artikel 30.

(1) De vaste bakens van de categorieën I en II worden zooveel mogelijk geplaatst rechts van den weg gaande naar de plaats of het weggedeelte, waarop de aanduiding betrekking heeft, met den onderkant van het bord op een hoogte van 1,75 m boven den beganen grond en zoodanig, dat het vlak van het bord loodrecht staat op de richting, waaruit het baken als regel wordt waargenomen.

(2) De vaste bakens van categorie I worden geplaatst op een afstand van 50 tot 60 m voor de plaats of het begin van het weggedeelte, waarvoor de waarschuwing dient, met uitzondering van de waarschuwingsbakens voor die overwegen, waarbij ook een waarschuwingsteeken is geplaatst door de spoorwegautoriteit, in welk geval de afstand 80 tot 120 m zal bedragen.

(3) De vaste bakens van categorie II worden geplaatst aan het begin van het weggedeelte of bij de toegangen tot het terrein, waarvoor het verbod of de verplichting geldt.

(4) De vaste bakens van categorie III worden geplaatst op de wijze als door den wegbeheerder of de vereeniging, die belast is met de zorg voor het plaatsen, in het belang van het verkeer en in verband met plaatselijke omstandigheden het doelmatigst worde geacht.

Toelichting. „*Ad lid 2.* De afstand van 50 tot 60 m is een afwijking van het voorschrift in het internationale verdrag, waar deze afstand op 150 à 250 m is gesteld. Deze afwijking hangt samen met de plaatsing der waarschuwingsborden voor hellingen en bochten, die in het internationale stelsel in het geheel niet voorkomen en die op de vele sterk kronkelende bergwegen hier te lande onmisbaar zijn". Toel.

Artikel 31.

(1) In plaats van het in tabel I als model 15 aangegeven baken ter aanduiding van de verplichting den voorrang te geven, kan deze verplichting bij bruggen, welke zoo smal zijn, dat twee rij- of voertuigen elkaar daarop niet kunnen passeeren, worden aangeduid door een van den weg goed zichtbaar gedeelte van de brugleuningen of- muren te voorzien van 20 cm breede, zwarte strepen op lichten grond.

(2) Het aanduiden van de verplichting tot het geven van voorrang moet op één en denzelfden weg bij alle opvolgende, te nauwe gedeelten zooveel mogelijk geschieden in dezelfde rijrichting, indien niet de aanwezigheid van hellingen of andere bijzondere plaatselijke toestanden afwijking van dezen regel wenschelijk doet zijn.

Toelichting. „Ook dit voorschrift hangt met de bijzondere omstandigheden hier te lande samen. Het aantal bruggen en brugjes, dat te smal is voor dubbel verkeer is zoo buitengewoon groot, dat hier naar een eenvoudiger oplossing moest worden gezocht dan het gewone voorrangsbaken". Toel.

Artikel 32.

(1) Indien ingevolge de bij of krachtens de W.V.O. gegeven voorschriften verkeersbakens worden geplaatst, kunnen daarvoor op het tijdstip van inwerkingtreding van die ordonnantie bestaande verkeersbakens worden gebezigd, indien de figuren en de kleur in overeenstemming worden gebracht met de nieuwe voorschriften, en de eventueel overblijvende omringende ruimte op de borden wordt zwart gemaakt. De modellen van de tabellen I—III mogen voor dit doel eenigszins worden verkleind.

(2) De verkeersbakens, waarvan niet op de in lid 1 omschreven wijze wordt gebruik gemaakt, worden verwijderd op het tijdstip van inwerkingtreding van de Wegverkeersordonnantie.

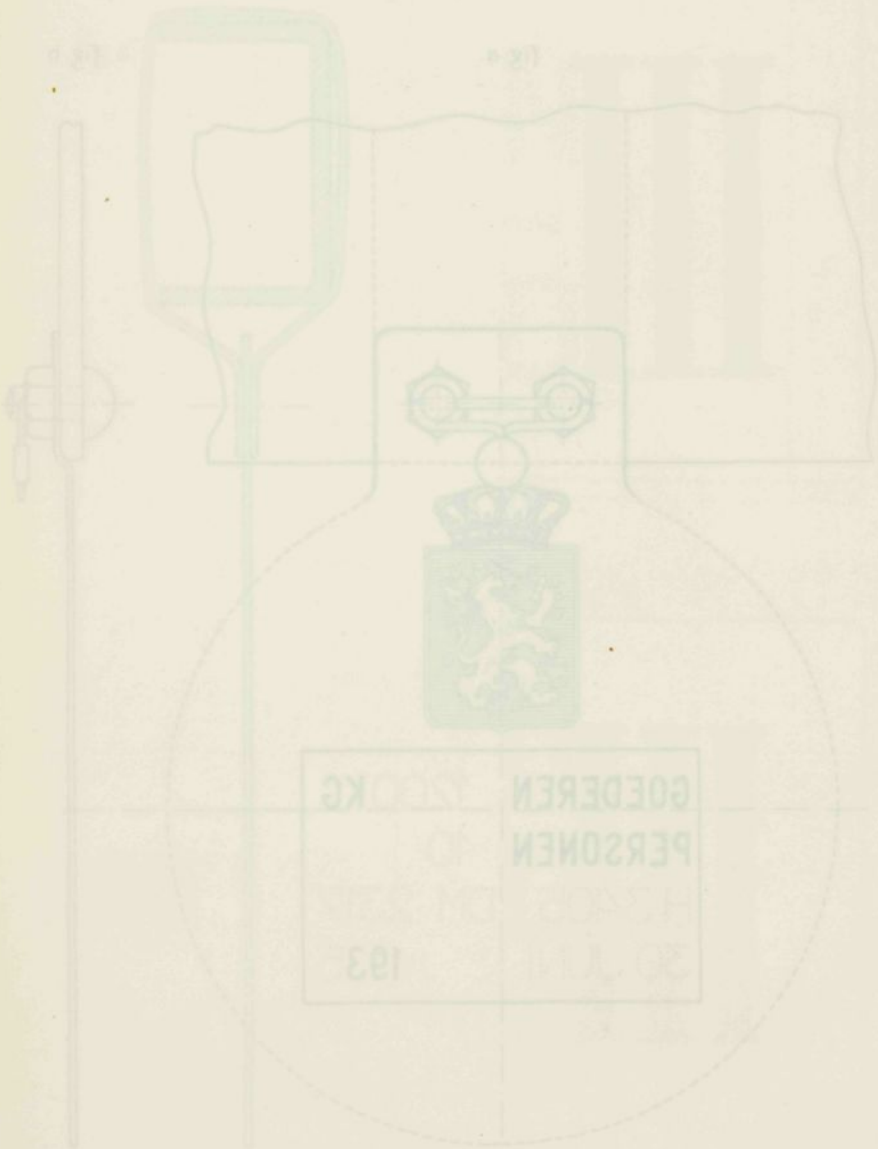
Toelichting. „Deze voorschriften dienen voornamelijk voor de gebods- en verbods-bakens (categorie II, tabel II), die namelijk voor het overgroote deel veranderd moeten worden. Op deze wijze wordt op weinig kostbare wijze een snelle overgang naar de nieuwe modellen mogelijk gemaakt". Toel.

Slotbepaling.

Artikel 33.

(1) Dit besluit kan worden aangehaald onder den naam „Wegverkeersbesluit G.B.".

(2) Het treedt in werking met ingang van den dag van inwerkingtreding van de Wegverkeersordonnantie.



KEURINGSREGISTER Model (VII W.V.B.-G.B.)

Doorloopend nummer van de keuring	Datum van de keuring	Letter en nummer van het nummerbewijs	Soortnaam van het motorrijtuig	Contrôlekaart No.	Handteekening van den keurmeester

REGISTER VAN CONTRÔLE-NUMMERS Model (IX W.V.B-G.B.)

Letter(s) en nummer van het nummerbewijs	Soortnaam van het motorrijtuig	Datum van eerste keuring	Niet meer voor de keuring verschenen sedert	Bijzonderheden	Nummer van de contrôle kaart

Bijlage

B
31 M

G
vero

V
verb
aanv

L
aanv

De V

Bijlage C.

INHOUD VERBANDTROMMEL.

Besluit van het Hoofd van den Dienst der Volksgezondheid van 31 Mei 1933 no. 16762/F (Bijblad no. 13020).

Gelet op de tweede alinea van artikel 25 der „Wegverkeers-verordening" (Staatsblad 1933 No. 138).

Heeft besloten:

Vast te stellen de aan dit besluit gehechte lijst van genees- en verbandmiddelen, welke in de verbandtrommel van elke autobus aanwezig moet zijn.

Lijst van genees- en verbandmiddelen, welke in elke autobus aanwezig moeten zijn :

Snelverbanden No. 1 t/m 4 elk 2 st.
Gaas steriel 16/16 m.
Windsels 10 cm. 5 st.
Perubalsem 30 gr.
Verbanddriehoeken 1 st.
Pleister met gaas er op 1 doos.
Ontvette watten 5 × 25 gr.
Verbandscharen 1 st.
Zeep 1 st.
Veiligheidsspelden 3 st.

Bijlage D.

WEGVERKEERSCOMMISSIE.

Besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van 29 April 1933 no. 19.

Gelet op artikel 55 W.V.O. (S. 1933 no. 86);

Is goedgevonden en verstaan:

Eerstelijk: In de permanente wegverkeerscommissie, ingesteld bij artikel 55 der „Wegverkeersordonnantie" (S. 1933 No. 86), te benoemen:

A. tot lid tevens voorzitter,

Dr. L. J. de Ven, hoofdingenieur bij het technisch-economisch adviesbureau van het departement van Gouvernementsbedrijven;

B. tot leden:

den heer Mochtar bin Praboe Mangkoe Negara, lid van den Volksraad;

den heer Mohamad Hoesni Thamrin, lid van den Volksraad;

den heer K. van der Zee, Directeur der N.V. Indisch Blauwvriesveem;

den heer Njo Tiang Po, autobusondernemer;

twee leden aan te wijzen door den Directeur van Binnenlandsch Bestuur (bij besl. van 8 Mei 1933 no. pol. 35/6/10 zijn aangewezen Mr. Dr. F. J. W. H. Sandbergen, referendaris bij het dept. van B.B. en Dr. H. J. Levelt, referendaris bij het Kantoor voor de Decentralisatie);

een lid aan te wijzen door den Legercommandant (bij besch. van 20 Mei 1933 no. 111/IV is aangewezen de Commandant der Automobiel Compagnie);

een lid aan te wijzen de Directeur van Justitie (bij besch. van 15 Mei 1933 no. A 17/25/11 is aangewezen Mr. H. L. van Uchelen, wd. referendaris 1e kl. bij het dept. van Justitie);

een lid aan te wijzen door den Directeur der Burgerlijke Openbare Werken (bij besch. van 9 Mei 1933 no. D 25/14/14 is aangewezen Ir. E. Fels, hoofdingenieur, hoofd der afdeeling Bruggen en Wegen van het dept. der B.O.W.);

een lid aan te wijzen door den Hoofdinspecteur der Staatsspoorwegen (bij besch. van 8 Mei 1933 no. 15829/33 is aangewezen Ir. F. Q. den Hollander, ingenieur 1e kl. bij den dienst der Staatsspoorwegen);

een lid aan te wijzen door de Bestuurders Commissie van de Vereeniging van Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegmaatschappijen (aangewezen is Ir. H.R. Beukelman, lid van het Comité van Bestuur van de Ned. Ind. Spoorweg-Maatschappij);

een lid aan te wijzen door het Bestuur van de Nederlandsch-Indische Wegen Vereeniging (aangewezen is Jhr. Ir. C. Ortt, hoofdingenieur van de N.I.W.V.);

een lid aan te wijzen door het Bestuur van de Koninklijke Nederlandsch-Indische Motor Club (aangewezen is de heer M. M. F. van Velsen, eerste Secretaris van de K.N.I.M.C.).

Ten tweede: Te bepalen:

a. dat de Commissie zal vergaderen ter plaatse door haren voorzitter te bepalen;

b. dat de Commissie bevoegd is voorstellen, die verband houden met de haar opgedragen taak, bij den Gouverneur-Generaal of de departementshoofden in te dienen;

c. dat de leden bevoegd zijn van hun van het gevoelen der meerderheid afwijkende zienswijze, zoomede van de gronden waarop deze berust, te doen blijken;

d. dat de Commissie bevoegd is in rechtsstreeksche briefwisseling te treden met alle betrokken gezaghebbenden en openbare lichamen, die mits dezen worden uitgenoodigd alle door de Commissie gevraagde inlichtingen of adviezen met spoed te verstrekken;

e. dat de Commissie bevoegd is in verband met de haar opgedragen taak aan haar leden en aan den secretaris reizen op te dragen, alsmede ten aanzien van die taak deskundig te achten personen tot het bijwonen van een vergadering uit te noodigen;

f. dat de leden, de secretaris en de deskundige personen, bedoeld sub e., ten aanzien van de in die hoedanigheid gemaakte reizen worden gerangschikt in de eerste groep van reizigers, bedoeld in artikel 2 § 1 van het Algemeen Reisreglement (S. 1921 no. 422);

g. dat de kosten van porti, telegrammen, eventueele kantoorkosten en andere noodzakelijke uitgaven door den voorzitter den Lande in rekening kunnen worden gebracht;

met uitnoodiging aan den Directeur van Gouvernementsbedrijven om voor de aanwijzing van den Secretaris der Commissie en van het begrootingsartikel, ten laste waarvan de uitgaven ten behoeve der Commissie zullen worden gebracht, t.z.t. het noodige te verrichten of voor te stellen (bij besl. van 22 Mei 1933 no. 10 T.A./O. is als secretaris is aangewezen Mr. L. F. Saarloos, adjunct-referendaris bij het dept. van G.B.).

Ten derde: Aan te teekenen, dat vorenbedoelde Commissie zal kunnen worden vermeld als „Wegverkeerscommissie".

Bijlage E.

Internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen.

Besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van 28 Mei 1930 no. 38 (S. no. 184).

Gelezen het schrijven van den Minister van Koloniën van 24 April 1930, 5de afdeeling no. 11/259, houdende uitnoodiging tot bekendmaking van het Koninklijk besluit van 31 Maart t.v., bepalende de bekendmaking van het op 24 April 1926 te Parijs gesloten internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen, hetwelk werd goedgekeurd bij de wet van 21 Juli 1928 (Ned. S. no. 291) en ten aanzien waarvan de nederlegging van de akten van bekrachtiging op 24 October 1929 te Parijs heeft plaats gehad;

Is goedgevonden en verstaan:

Van het vorenstaande aanteekening te houden en te gelasten dat het voormeld Koninklijk besluit met bijbehoorend verdrag zullen worden bekend gemaakt door plaatsing in het Staatsblad van Nederlandsch-Indië van dit Besluit met een afschrift van voormelde stukken en eene vertaling van het verdrag, zooals die voorkomen in het Ned. S. van 1930 no. 133.

Koninklijk besluit van 31 Maart 1930 (Ned. S. no. 133).

Gezien de wet van 21 Juli 1928 (S. no. 291), houdende goedkeuring van het op 24 April 1926 te Parijs gesloten internationaal verdrag, betreffende het verkeer met motorrijtuigen, en van de daarbij behoorende bijlagen, van welke stukken een afdruk en eene vertaling bij dit Besluit zijn gevoegd;

Overwegende, dat Onze akte van bekrachtiging van dat verdrag op 24 October 1929 te Parijs is nederlegd;

Op de voordracht van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken van den 26sten Maart 1930, Directie van het Protocol, No. 8700;

Hebben goedgevonden en verstaan:

bovengenoemd verdrag, met de daarbij behoorende bijlagen, alsmede eene vertaling van die stukken, te doen bekend maken door de plaatsing van dit Besluit in het Staatsblad.

Eene opgave van de landen, die dat verdrag hebben bekrachtigd of er toe zijn toegetreden, is mede bij dit Besluit gevoegd.

Tekst van het verdrag met toelichting [1]).

De ondergeteekenden, gevolmachtigden der Regeeringen van de na te noemen Staten, te Parijs in conferentie vereenigd van 20 tot 24 April, ten einde na te gaan welke wijzigingen in het internationaal verdrag betreffende het verkeer met automobielen van 11 October 1909 behooren te worden aangebracht, zijn ten aanzien van de volgende voorschriften tot overeenstemming gekomen:

---

[1]) Wij hebben gemeend te mogen volstaan met alleen de officieele vertaling op te nemen; voor den Franschen tekst wordt verwezen naar de Staatsbladen.

Toelichting. „Reeds spoedig na de totstandkoming van het internationaal automobielverdrag, dat op 11 October 1909 te Parijs werd gesloten, gaf de vorm van het internationaal rijbewijs, zooals dit bij dat verdrag werd vastgesteld, aanleiding tot moeilijkheden.

Daarbij is verband gelegd tusschen het motorrijtuig en den bestuurder in dien zin, dat door een bepaald motorrijtuig alleen dan aan het internationaal verkeer mag worden deelgenomen, indien het in het rijbewijs is genoemd, en dat de persoon, die in dat bewijs is genoemd, alleen dan met een motorrijtuig tot dat verkeer wordt toegelaten, indien ook dat motorrijtuig in het rijbewijs is aangegeven. Bij de toeneming van het verkeer, bepaaldelijk ook met vrachtauto's, namen in het bijzonder voor de grensplaatsen met uitgebreide industrie de bezwaren, die het gevolg zijn van bedoelde inrichting van het rijbewijs, in sterke mate toe, wijl immers de behoefte om vrijheid te hebben een motorrijtuig afwisselend door verschillende personen te doen besturen, zich steeds meer deed gevoelen, terwijl ook voor de bestuurders van motorrijtuigen het belang, dat deze bij vrijheid van beweging hebben, hoe langer hoe grooter werd.

Het in Augustus 1911 te Géneve gehouden congres der Ligue internationale des associations touristes sprak reeds den wensch uit, dat in plaats van een enkel stuk afzonderlijke stukken, één voor den bestuurder en één voor het motorrijtuig, zouden worden afgegeven. En een jaar daarna werd de zaak andermaal in het congres te Weenen besproken, terwijl in het congres te Amsterdam in 1913 kon worden medegedeeld, dat de Fransche Regeering zich in beginsel bereid had verklaard voorstellen te doen tot invoering van afzonderlijke documenten. Ware de oorlog niet gekomen, de gewenschte wijziging zou vermoedelijk reeds lang in het verdrag zijn aangebracht.

Nu is de zaak in haar normale ontwikkeling vertraagd. Op de internationale conferentie betreffende het wegverkeer, die in October 1921 te Parijs werd gehouden, was intusschen weer een der conclusies, dat het internationaal rijbewijs behoorde te worden gesplitst in een bewijs voor den bestuurder en een bewijs voor het rijtuig. De verkeerscommissie van den Volkenbond (commission consultative et technique des communications et du transit) sprak zich in hare bijeenkomst te Genéve in Maart 1924 mede voor die splitsing uit, terwijl zij tevens besloot tot het nader in studie nemen van dit punt, zulks in verband met een wijziging van het in den aanhef dezes genoemde verdrag. Die studie, die dus mede gericht was op de vraag, of het verdrag in het algemeen wijziging behoefde, is ter hand genomen door een subcommissie van de genoemde verkeerscommissie, welke zich bepaaldelijk met het wegverkeer bezig houdt (comité d'étude de la circulation routiére). Behalve in dit Comité is deze zaak ook nog behandeld in den Centralen raad van het toerisme (Conseil Central du Tourisme), een Vereeniging, die te Parijs is gevestigd en bestaat uit vertegenwoordigers zoowel van de Regeeringen van verschillende Staten als van de Touristenbonden en Automobielclubs van die Staten. De uitkomsten van het onderzoek, door deze beide lichamen gevoerd, zijn in het algemeen de grondslag geweest voor het nieuwe verdrag.

Van de veranderingen, die daarbij in het thans geldende verdrag zijn aangebracht, is die, welke het hiervoren aangegeven punt betreft, de belangrijkste.

Geheel in den geest van de wenschen, die, gelijk uit het vorenstaande blijkt, bij herhaling werden uitgesproken, is bij het nieuwe verdrag de splitsing van het rijbewijs in twee stukken, één voor den bestuurder en één voor het motorrijtuig, ingevoerd". M.v.T.

Omtrent de afgifte van internationale bewijzen voor motorrijtuigen en internationale rijbewijzen hier te lande zijn nadere regels gesteld bij het besluit van den directeur van B.B. van 27 Mei 1933 no. Pol. 35/7/18.

Algemeene bepalingen.

Artikel 1.

Het verdrag is van toepassing op het verkeer met motorrijtuigen op den weg in het algemeen, wat ook het voorwerp en welke ook de aard van het vervoer zij, met dien verstande echter, dat de bijzondere nationale voorschriften, betreffende de openbare diensten van het algemeen vervoer van personen en betreffende de openbare diensten van het vervoer van goederen, onverkort zullen gelden.

Artikel 2.

Naar dit verdrag wordt onder motorrijtuigen verstaan alle voertuigen, voorzien van een inrichting van mechanische voortdrijving, die op den openbaren weg verkeeren zonder dat zij aan een spoorbaan gebonden zijn, en die dienen tot het vervoer van personen of goederen.

Toelichting. „Ten aanzien van het begrip motorrijtuig stemt het verdrag niet geheel met de M.R.W. overeen. Terwijl die wet tot motorrijtuigen stempelt alle rij- of voertuigen, bestemd om uitsluitend of mede door een mechanische kracht op of aan het voertuig zelf aanwezig anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen, merkt het verdrag de bovengenoemde rij- of voertuigen alleen dan als motorrijtuigen aan, als zij dienen voor het vervoer van personen of goederen". M.v.T. Zie art. 1 lid 1 sub 2 W.V.O.

Voorwaarden, waaraan motorrijtuigen moeten voldoen, om tot het internationale verkeer op den openbaren weg te worden toegelaten.

Artikel 3.

Om tot het internationaal verkeer op den openbaren weg te worden toegelaten, moet een motorrijtuig. hetzij na onderzoek ten overstaan van het bevoegd gezag of van eene vereeniging, daartoe

door bedoeld gezag gemachtigd, geschikt bevonden zijn om in gebruik te worden genomen, hetzij van een type zijn, dat op gelijke wijze deugdelijk is bevonden. Het motorrijtuig moet in allen gevalle voldoen aan de hierna gestelde voorwaarden:

I. Het motorrijtuig moet voorzien zijn van de volgende inrichtingen:

a. een krachtig stuurtoestel, waarmede wendingen gemakkelijk en nauwkeurig gemaakt kunnen worden;

b. òf twee, onafhankelijk van elkaar werkende reminrichtingen, òf een reminrichting, die in werking kan worden gesteld door twee onafhankelijk van elkaar werkende bedieningstoestellen elk waarvan in werking gesteld kan worden ook wanneer het andere weigert, zulks aldus dat in allen gevalle zoowel de eene als de andere inrichting behoorlijk aan haar doel beantwoordt en snel werkt;

c. ingeval het eigen gewicht van het motorrijtuig meer bedraagt dan 350 kg een inrichting, waarmede men van de zitplaats des bestuurders het rijtuig door middel van den motor achteruit kan doen rijden;

d. ingeval het totaal-gewicht van het motorrijtuig, gevormd door het eigen-gewicht daarvan en de grootste lading, die ten tijde dat het rijtuig tot het verkeer is toegelaten, toelaatbaar is verklaard, meer bedraagt dan 3500 kg een bijzondere inrichting, in staat om onder alle omstandigheden terugloopen te beletten, alsook een spiegel, zóó geplaatst dat men daardoor achteruit kan zien.

De inrichtingen tot bediening van het motorrijtuig moeten zoo zijn geplaatst, dat de bestuurder ze veilig kan in werking stellen, zonder zijn aandacht van den weg af te wenden.

De toestellen moeten zeker werken en er op ingericht zijn, om zooveel mogelijk elk gevaar voor brand of ontploffing te voorkomen, om geen enkel ander gevaar voor het verkeer op te leveren en om niet door gedruisch, door rook of door geur te verschrikken of in ernstige mate hinder te veroorzaken. Het motorrijtuig moet voorzien zijn van een inrichting, waardoor de gassen geluidloos kunnen worden uitgelaten.

De wielen van de motorrijtuigen en van de aanhangwagens daarvan moeten voorzien zijn van rubberbanden of van eenige andere soort band, die uit een oogpunt van elasticiteit daaraan gelijkwaardig is.

Het uiteinde van de assen mag niet buiten de omlijning van het overige gedeelte van het rijtuig uitsteken.

II. Op het motorrijtuig moet zijn aangebracht:

1°. zoowel aan de voorzijde als aan de achterzijde, geschreven op platen of op het rijtuig zelf het kenmerk, dat door het bevoegd gezag zal zijn toegekend. Het kenmerk, dat zich aan den achterkant bevindt alsmede ook het onderscheidingsteeken, bedoeld bij artikel 5, moeten worden verlicht, zoodra zij bij daglicht niet meer zichtbaar zijn.

In het geval dat een motorrijtuig wordt gevolgd door een aanhangwagen, worden het kenmerk en het onderscheidingsteeken, bedoeld bij artikel 5, ook aangebracht aan de achterzijde van den aanhangwagen, en is het voorschrift betreffende de verlichting van deze teekens van toepassing op den aanhangwagen;

2°. op een behoorlijk toegankelijke plaats, en in gemakkelijk leesbare letterteekens de volgende aanwijzingen:
aanduiding van den bouwer van het onderstel;
fabrieksnummer van het onderstel;
fabrieksnummer van den motor.

III. Elk motorrijtuig moet voorzien zijn van een toestel tot het geven van helder klinkende geluidseinen van voldoende sterkte.

IV. Elk motorrijtuig, dat zonder aanhangwagen rijdt, moet gedurende den nacht, en van het invallen van de duisternis af, voorzien zijn aan de voorzijde van ten minste twee witte lichten, waarvan het eene rechts, het andere links is geplaatst, en aan de achterzijde van een rood licht.

Echter mag, voor motorrijtuigen op twee wielen, zonder zijspan, het aantal lichten aan de voorzijde tot één worden beperkt.

V. Elk motorrijtuig moet eveneens voorzien zijn van één of meer toestellen, die het mogelijk maken om den weg over een voldoenden afstand vooruit deugdelijk te verlichten, indien niet de boven voorgeschreven witte lichten aan dien eisch voldoen.

Indien het rijtuig een grooter snelheid kan ontwikkelen dan van 30 km per uur, mag de genoemde afstand niet kleiner zijn dan 100 m.

VI. De verlichtingstoestellen, die verblinding kunnen teweeg brengen, moeten zoo zijn ingericht, dat zij het mogelijk maken de verblinding te doen ophouden bij de ontmoeting van de andere weggebruikers of bij elke andere omstandigheid, waarin het eindigen dier verblinding aanbevelenswaard mocht zijn. Bij het doen eindigen van de verblinding zal men echter een verlichting moeten

behouden voldoende om den weg over een afstand van ten minste 25 m deugdelijk te verlichten.

VII. Motorrijtuigen met een aanhangwagen zijn wat betreft de verlichting aan de voorzijde aan dezelfde regels onderworpen als motorrijtuigen zonder aanhangwagen; het roode achterlicht moet zich dan echter aan de achterzijde van den aanhangwagen bevinden.

VIII. Wat betreft de beperkingen ten aanzien van gewicht en afmetingen moeten motorrijtuigen en aanhangwagens voldoen aan de algemeene voorschriften van het land waar zij aan het verkeer deelnemen.

Toelichting. „In dit artikel zijn samen gebracht art. 1, art. 5 en een deel van art. 4 van het bestaande verdrag.

De afwijkingen, voor zoover niet zuiver van redactioneelen aard, zijn de volgende: Terwijl art. 1 onder B. van het bestaande verdrag voor een motorrijtuig de aanwezigheid voorschrijft van twee, onafhankelijk van elkaar werkende, reminrichtingen en verder aangeeft, dat ten minste een van die beide inrichtingen snel moet werken en rechtstreeks op de wielen of op onmiddellijk daarop verbonden remschijven of trommels, bepaalt art. 3 van het nieuwe verdrag, dat aanwezig moeten zijn òf twee reminrichtingen, als bovenbedoeld, òf één reminrichting, maar in dit geval zoo gesteld, dat zij in werking wordt gebracht door twee onafhankelijk van elkaar werkende geleidingen, waarvan de eene ook dan nog kan werken, wanneer de andere defect is geraakt. Voor wat betreft de werking der reminrichting stelt het genoemde art. 3, in tegenstelling met art. 1 van het bestaande verdrag, voor al de reminrichtingen vast, dat die snel moet geschieden, zonder daarbij, anders alweer dan bij het laatstbedoelde artikel, aan te geven, op welke wijze die werking zal plaats hebben (verg. art. 3 sub c W.V.B.-G.B.).

Wordt in art. 1 van het bestaande verdrag bepaald, dat een motorrijtuig voorzien moet zijn van een inrichting in staat om bij het bestijgen zelfs van steile hellingen terugloopen geheel te beletten voor het geval, dat een der reminrichtingen niet aan deze voorwaarde voldoet, art. 3 van het nieuwe verdrag vordert zoodanige inrichting slechts voor motorrijtuigen, die met de grootste daarvoor toegelaten belasting een zeker gewicht overschrijden. Aan den anderen kant stelt dit laatste artikel bedoelden eisch niet enkel voor het geval, dat een der reminrichtingen niet aan bedoelde voorwaarde zou voldoen (verg. art. 20 lid 1 sub b W.V.V.).

Verder schrijft dat artikel, in tegenstelling met art. 1 van het bestaande verdrag, nog voor, dat aan laatstbedoelde motorrijtuigen een spiegel moet zijn aangebracht, waardoor men achterwaarts kan zien (verg. de toel. art. 24 W.V.V.).

Als voorschriften, die niet voorkomen in het bestaande verdrag, zijn verder opgenomen de volgende bepalingen:

Het motorrijtuig moet voorzien zijn van een inrichting, waardoor de afgewerkte gassen geluidloos worden afgevoerd [art. 20 lid 1 sub c W.V.V.].

De wielen van de motorrijtuigen en van de aanhangwagens moeten voorzien zijn van rubberbanden of van eenige andere uit een oogpunt van elasticiteit daarmee gelijkstaande bandsoort [art. 20 lid 1 sub d W.V.V.].

Het uiteinde van het beweegbare gedeelte van de vooras mag niet buiten de overige omlijning van het voertuig uitsteken [art. 27 lid 1 sub c W.V.V.]

Volgens art. 3 onder II van het nieuwe verdrag moet het inschrijvingsteeken [nationaal kenteeken] zijn aangebracht zoowel aan de vóór- als aan de achterzijde van het motorrijtuig; volgens art. 4 van het bestaande verdrag behoeft dat teeken, daar nationale nummerplaat genoemd, slechts aan de achterzijde te zijn aangebracht [art. 44 en 14 lid 1 sub d W.V.V. en art. 3 besluit dir. v. B.B. 27 Mei 1933 no. Pol. 35/7/18].

Voor het geval, dat een voertuig een aanhangwagen meevoert, bepaalt meergenoemd art. 3,, dat het inschrijvingsteeken en het onderscheidingsteeken, bedoeld bij art. 5, mede worden aangebracht aan de achterzijde van den aanhangwagen en dat het voorschrift, betreffende de verlichting van genoemde teekens van toepassing is op dien aanhangwagen. Ook deze bepaling is nieuw. [art. 32 en 16 lid 1 sub d W.V.V.].

Het nieuwe verdrag vordert onder de aanwijzingen, die op het motorrijtuig moeten zijn aangebracht, o.m. die van het fabrieksnummer van den motor; in plaats van deze laatste aanduiding werd bij het bestaande verdrag (art. 1 onder 4) geëischt die van het vermogen in paardekrachten van den motor of het aantal en de boring der cylinders. [art. 20 lid 1 sub e W.V.V.].

Terwijl art. 5 van het bestaande verdrag voorschrijft dat een automobiel voorzien moet zijn van een hoorn met zwaren toon voor het geven van waarschuwingssignalen en verder bepaalt, dat buiten de bebouwde kommen gebruik mag worden gemaakt van andere signaaltoestellen, met inachtneming van de reglementen en gebruiken van het land, schrijft het nieuwe verdrag enkel voor, dat een motorrijtuig voorzien moet zijn van een toestel tot het geven van helderklinkende geluidseinen van voldoende sterkte". [art. 18 sub a W.V.V.]. M.v.T.

„Het voorschrift, vervat in art. 3, onder III, van het verdrag ingevolge hetwelk elk motorrijtuig, dat aan het internationaal verkeer deelneemt, moet voorzien zijn van een toestel tot het geven van helder klinkende geluidseinen van voldoende sterkte, heeft niet zoozeer de strekking om onwelluidende signalen te weren, als wel om te bevorderen, dat seinen worden gegeven, die reeds op niet geringen afstand duidelijk waarneembaar zijn. Daar intusschen helder klinkende seinen worden vereischt, mag verwacht worden, dat het gebruik van onwelluidende signalen althans zal worden beperkt". M.v.A.

„Bij art. 6 van het bestaande verdrag zijn bijzondere voorzieningen getroffen omtrent motordrie- en tweewielers. Op die motorrijtuigen zijn daarbij nl. enkele der voorschriften van het verdrag niet van toepassing verklaard, terwijl verder met betrekking tot die motorrijtuigen ten aanzien van sommige punten enkele voorschriften van het verdrag iets gewijzigd zijn. Het nieuwe verdrag houdt slechts op een enkel punt zoodanige bijzondere voorziening voor bedoelde motorrijtuigen in; het bepaalt nl. dat motorrijtuigen op twee wielen zonder zijspan aan den voorkant slechts één licht behoeven te voeren. Motorrijtuigen op twee wielen met zijspan alsmede motorrijtuigen op drie

wielen zullen dus, anders dan naar het bestaande verdrag, aan den voorkant twee lichten moeten hebben, terwijl motortweewielers, al of niet met zijspan en motordriewielers, anders ook op dit punt dan volgens het bestaande verdrag, gedurende den nacht van het invallen der duisternis af aan de achterzijde van een rood licht moeten zijn voorzien. [art. 14 lid 2 en 16 lid 2 W.V.V.].

In het nieuwe verdrag zijn dus niet opgenomen voorschriften, als vervat in art. 6 onder 1°, 3°. en 4°., van het bestaande verdrag, waarin bepaald werd, dat een inrichting om terugloopen te beletten, zooals ook de inrichting om achteruit te rijden, niet vereischt is voor motordrie- en -tweewielers, voor deze motorrijtuigen de afmetingen van de plaat ter onderscheiding van de nationaliteit, d.i. het onderscheidingsteeken, zooals dat is bepaald bij art. 5 van het nieuwe verdrag, werden aangegeven, en werd voorgeschreven, dat de hoorn der motorrijtuigen een schellen toon moet hebben.

Evenals in het bestaande verdrag wordt in het nieuwe voorgeschreven, dat de weg door de lichten van het motorrijtuig over een voldoenden afstand vooruit moet worden verlicht. Terwijl van dien afstand in het bestaande verdrag geen enkele aanwijzing wordt gegeven, wordt in het nieuwe verdrag bepaald, dat deze in het geval dat het voertuig in staat is eene snelheid te ontwikkelen van meer dan 30 km per uur, niet minder dan 100 m mag zijn [art. 14 lid 1 sub a W.V.V.].

Het bestaande verdrag verbiedt het gebruik van verblindende verlichting in de stedelijke bebouwde kommen. Het nieuwe verdrag geeft op dit punt uitvoeriger regeling. Het schrijft voor, dat de verlichtingstoestellen, die verblinding teweeg kunnen brengen, zoo moeten zijn aangebracht, dat het verblindend karakter aan de verlichting kan worden ontnomen bij het tegenkomen van andere gebruikers van den weg of in andere omstandigheden, waarin dat nuttig zou zijn; het bepaalt daarbij echter tevens, dat bij het dempen van het verblindende licht een lichtsterkte in stand moet worden gelaten, voldoende om den weg over een afstand van ten minste 25 m deugdelijk te verlichten. [art. 14 lid 1 sub a en 17 lid 1 sub b en lid 4 W.V.V.].

Het nieuwe verdrag bevat verder nog een tweetal voorschriften, die in het bestaande niet voorkomen, het eerste bepalende, dat motorrijtuigen met aanhangwagen, voor wat de vóórverlichting betreft aan dezelfde regelen zijn onderworpen als alleen rijdende motorrijtuigen en dat het roode achterlicht daarbij naar den aanhangwagen wordt overgebracht, het tweede, dat wat betreft de beperkingen ten aanzien van gewicht en afmetingen, de motorrijtuigen en de aanhangwagens moeten voldoen aan de algemeene voorschriften der landen, waar zij aan het verkeer deelnemen". [art. 14 lid 1 sub d, 16 lid 1, 27 en 28 W.V.V., en 44 W.V.O. jo 37— 89 W.V.V.]. M.v.T.

Afgifte en erkenning van internationale bewijzen voor motorrijtuigen.

Artikel 4.

Ten einde ten aanzien van ieder motorrijtuig, dat tot het internationaal verkeer op den openbaren weg is toegelaten, te waarbor-

gen, dat de in artikel 3 gestelde voorwaarden zijn vervuld of kunnen worden nageleefd, worden internationale bewijzen afgegeven, volgens het model en de aanwijzingen, vervat in de bijlagen A en B van dit verdrag.

Deze bewijzen zijn geldig gedurende een jaar te rekenen van den dag van afgifte. De geschreven aanwijzingen, die zij bevatten, moeten steeds in Latijnsche letter of zgn. Engelsche schrijfletter gesteld worden.

De internationale bewijzen, welke zijn afgegeven door het bevoegd gezag van een der verdragstaten of door een vereeniging, daartoe door bedoeld gezag gemachtigd, in welk laatste geval die bewijzen door dat gezag moeten zijn gewaarmerkt, geven vrijen toegang tot het verkeer in alle overige verdragstaten en worden in die Staten als geldig erkend zonder dat een nader onderzoek plaats heeft. Evenwel kan het recht om van het internationale bewijs gebruik te maken worden ontzegd, indien klaarblijkelijk niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden, gesteld bij artikel 3.

Toelichting. „Zooals reeds is medegedeeld, zullen volgens het nieuwe verdrag twee bewijsstukken worden afgegeven, nl. bewijzen voor motorrijtuigen en bewijzen voor bestuurders. Na hetgeen daaromtrent boven reeds werd opgemerkt zij omtrent dit punt nog slechts het volgende aangeteekend.

Het nieuwe verdrag wijkt nog in zooverre af van het bestaande dat in het eerste niet is opgenomen een bepaling, voorkomende in het laatste, dat de erkenning van het internationale bewijs kan worden geweigerd, indien de eigenaar of de bestuurder van het motorrijtuig niet de nationaliteit bezit van een der verdragstaten". M.v.T.

Zie verder de art. 4 — 7 besluit dir. van B.B. van 27 Mei 1933.

Onderscheidingsteeken.

Artikel 5.

Elk motorrijtuig moet om, toegelaten te worden tot het internationaal verkeer op den openbaren weg, een onderscheidingsteeken voeren van een tot drie letters, dat aan de achterzijde, duidelijk zichtbaar op een plaat of op het rijtuig zelve is aangebracht.

Voor de toepassing van dit verdrag moet het onderscheidingsteeken betrekking hebben hetzij op een Staat hetzij op een grondgebied, dat uit het oogpunt van de inschrijving der motorrijtuigen, een duidelijk te onderkennen eenheid vormt.

De afmetingen en de kleur van dit teeken, de letters, alsmede hare afmetingen en kleur, zijn vastgesteld bij de tabel, vervat in bijlage C van dit verdrag.

Toelichting. „Terwijl in het bestaande verdrag wordt gesproken van een „teeken ter onderscheiding van de nationaliteit", wordt in het nieuwe verdrag enkel van onderscheidingsteeken gesproken. Deze laatste uitdrukking schijnt juister, wijl immers een motorrijtuig niet geacht kan worden een nationaliteit te bezitten.

Al werd het in het bestaande verdrag niet uitdrukkelijk bepaald, het stond toch wel vast, dat de onderscheidingsteekenen enkel betrekking zouden hebben op Staten (of op koloniën, bezittingen, enz.). De opsomming in bijl. C van dat verdrag vermeldt ook enkel Staten.

De opsomming in bijl. C van het nieuwe verdrag vermeldt echter ook het Saargebied en het verdrag zelf is in overeenstemming daarmede door de bepaling, dat voor de toepassing van het verdrag het onderscheidingsteeken betrekking moet hebben, hetzij op een Staat, hetzij op een grondgebied, dat uit het oogpunt van de inschrijving van motorrijtuigen een duidelijk te onderkennen éénheid vormt (art. 5, tweede lid)". M.v.T.

Voorwaarden, waaraan bestuurders van motorrijtuigen moeten voldoen om in het internationaal verkeer op den openbaren weg te worden toegelaten tot het besturen van een motorrijtuig.

Artikel 6.

De bestuurder van een motorrijtuig moet de hoedanigheden bezitten, die voor de openbare veiligheid genoegzamen waarborg schenken.

Wat betreft het internationaal verkeer, mag niemand een motorrijtuig besturen, tenzij hij daartoe heeft ontvangen een vergunning, afgegeven door een daartoe bevoegd gezag of door eene vereeniging, daartoe door bedoeld gezag gemachtigd, nadat hij bewijs van zijn geschiktheid zal hebben gegeven.

De vergunning kan niet worden gegeven aan personen beneden den 18-jarigen leeftijd.

Toelichting. Zie de toel. op art. 4 van het verdrag; zie voorts art. 17 W.V.O. en de art. 8-10 besluit directeur van B.B. van 27 Mei 1933. Hier te lande kunnen personen van 16-jarigen leeftijd reeds een rijbewijs voor motorrijwielen bekomen (art. 51 lid 1 W.V.V.); aan het internationaal verkeer mogen zij echter niet deelnemen.

Afgifte en erkenning van internationale rijbewijzen.

Artikel 7.

Ten einde voor het internationaal verkeer te waarborgen, dat aan de in het vorig artikel bedoelde voorwaarden is voldaan, worden

internationale rijbewijzen afgegeven volgens het model en de aanwijzingen, vervat in de bijlagen D en E van dit verdrag.

Deze bewijzen zijn voor de categorieën van motorrijtuigen, waarvoor ze zijn afgegeven, geldig gedurende een jaar, te rekenen van den dag van afgifte.

Voor het internationaal verkeer zijn de volgende categorieën vastgesteld:

A. motorrijtuigen, waarvan het totaal gewicht, gevormd door het eigen gewicht en door het gewicht van de grootste lading, die ten tijde dat het motorrijtuig tot het verkeer is toegelaten, toelaatbaar is verklaard, niet meer bedraagt dan 3500 kg;

B. motorrijtuigen, waarvan het totaal gewicht, berekend als boven is aangegeven, meer bedraagt dan 3500 kg;

C. motorrijwielen met of zonder zijspan.

De geschreven aanwijzingen, die de internationale rijbewijzen bevatten, moeten steeds in Latijnsche letter of zgn. Engelsche schrijfletter gesteld worden.

De internationale rijbewijzen, welke zijn afgegeven door het bevoegd gezag van een der verdragstaten, of door eene vereeniging, daartoe door bedoeld gezag gemachtigd, in het laatste geval gewaarmerkt door dat gezag, geven bevoegdheid tot het besturen der motorrijtuigen, behoorende tot de categorie, waarvoor zij zijn afgegeven, in alle overige verdragstaten, en worden in die staten als geldig erkend zonder dat een nader onderzoek plaats heeft. Evenwel kan het recht tot gebruikmaking van het internationaal rijbewijs worden ontzegd, indien duidelijk blijkt dat aan de voorwaarden, in het vorig artikel gesteld, niet wordt voldaan.

Toelichting. De aandacht wordt er op gevestigd, dat de onderscheiding van de groepen A en B van het verdrag geschiedt naar het gewicht, terwijl h.t.l. ingevolge art. 17 W.V.O. wordt onderscheiden naar den aard van het motorrijtuig, zoodat lichte vrachtauto's en autobussen, anders dan in het verdrag, onder groep B vallen.

„Er zij nog opgewezen, dat, in tegenstelling met het geldende verdrag, hetwelk de afteekening van het internationale rijbewijs vordert, zoowel bij de inkomst, als bij het verlaten der verschillende landen, het nieuwe verdrag afteekening van het internationale rijbewijs voor motorrijtuigen slechts bij de inkomst, niet bij het verlaten der landen vordert, terwijl ingevolge dit laatste verdrag de afteekening van internationale rijbewijzen voor bestuurders in het geheel niet zal behoeven plaats te vinden. (Verg. bijl. A. achterzijde van blz. II, van het verdrag van 1909 en bijlagen B., inhoud van een der binnenbladen, en E van het nieuwe verdrag)". M.v.T.

Naleving van de nationale wetten en reglementen.

Artikel 8.

De bestuurder van een motorrijtuig, die aan het verkeer in een land deelneemt, is gehouden zich in dat land te gedragen naar de aldaar geldende wetten en reglementen, betreffende het verkeer.

Een uittreksel van die wetten en reglementen zal aan de bestuurders van motorrijtuigen bij binnenkomst in een land door het bureau, waar de douaneformaliteiten worden vervuld, ter hand kunnen worden gesteld.

Toelichting. „Het voorschrift in het bestaande verdrag (art. 9), dat de bestuurder van een automobiel gehouden is zich in elk land te gedragen naar de aldaar geldende wetten en reglementen betreffende het verkeer op de openbare wegen, heeft ook in het nieuwe verdrag een plaats gevonden (art. 8). Daarentegen is in dit laatste verdrag niet opgenomen een bepaling, voorkomende in het bestaande verdrag (art. 7), dat bij het tegenkomen of inhalen van andere voertuigen de bestuurders van automobielen de gebruiken der streek, waar zij zich bevinden, stipt in acht moeten nemen, wijl de gebruiken der streek, waarvan hier sprake is, in het algemeen wel in wetten en reglementen zullen zijn bekrachtigd". M.v.T.

„De bedoeling van art. 8, tweede lid, van het verdrag is naar het schijnt niet, dat aan de Landsregeeringen zal worden overgelaten te bepalen in hoeverre bij de douanekantoren de daar bedoelde wetten en reglementen zullen worden beschikbaar gesteld; de stukken zullen inderdaad aan alle kantoren — tegen betaling — verkrijgbaar moeten zijn. Aangezien intusschen de Landswetten en reglementen voor verscheidene vreemdelingen niet verstaanbaar zullen zijn, is er kennelijk van afgezien die vreemdelingen te ververplichten om die stukken — nog wel tegen betaling in ontvangst te nemen". M.v.A.

Aanduiding van gevaren.

Artikel 9.

Ieder der verdragstaten verbindt zich, naar gelang van zijn bevoegdheid er voor te waken, dat langs de wegen, ter aanduiding van gevaarlijke wegsgedeelten geen andere teekens worden geplaatst dan die, welke zijn aangegeven in bijlage F van dit verdrag.

Deze teekens worden aangebracht op driehoekige borden, terwijl iedere verdragstaat zich verbindt, zooveel mogelijk bij uitsluiting den driehoeksvorm voor de genoemde aanduiding te doen bezigen, en het gebruik van dien vorm te verbieden voor alle gevallen, waarin daardoor verwarring met de onderhavige aanduiding mocht

kunnen ontstaan. De driehoek is in het algemeen gelijkzijdig en de lengte der zijden bedraagt ten minste 70 cm.

Ingeval de gesteldheid van de atmosfeer het gebruik van gesloten borden niet toelaat, zullen open driehoekige borden kunnen worden gebezigd.

In dat geval behoeven de borden niet het teeken te bevatten, dat den aard der belemmering aanduidt en kunnen de afmetingen van den driehoek worden teruggebracht tot een lengte der zijden van ten minste 46 cm.

De waarschuwingsborden worden loodrecht op de richting van den weg geplaatst en op een afstand van de plaats der belemmering, die kleiner mag zijn dan 150 m en niet grooter dan 250 m, tenzij de plaatselijke gesteldheid zich hiertegen verzet.

Wanneer de afstand van het teeken tot de plaats der belemmering aanmerkelijk minder bedraagt dan 150 m, moeten bijzondere voorzieningen worden getroffen.

Ieder der verdragstaten zal naar gelang van zijn bevoegdheid beletten, dat langs de openbare wegen teekens of borden van welken aard ook worden geplaatst, die verwarring zouden kunnen teweeg brengen met de voorgeschreven aanduidingsborden of die het lezen van de opschriften daarvan zouden kunnen bemoeilijken.

De invoering van het stelsel der driehoekige borden zal in iederen Staat geschieden, naar mate nieuwe teekens worden geplaatst of bestaande worden vernieuwd.

Toelichting. „Art. 9 van het nieuwe verdrag bepaalt, dat de teekens ter aanduiding van gevaarlijke weggedeelten aangebracht moeten worden op driehoekige borden en dat de verdragstaten zich verbinden om zooveel mogelijk bij uitsluiting den driehoeksvorm voor de genoemde aanduiding te doen bezigen en het gebruik van dien vorm te verbieden voor alle gevallen, waarin verwarring met de onderhavige aanduiding zou kunnen ontstaan. Als algemeene regel wordt aangenomen, dat de driehoek gelijkzijdig zal moeten zijn en dat de lengte der zijden ten minste 70 cm. zal bedragen. Wanneer de gesteldheid van de atmosfeer zich tegen het gebruik van borden verzet, kunnen open driehoeken worden gebezigd. In dat geval behoeft de driehoek niet het teeken te voeren, dat den aard der belemmering aanduidt, en kunnen de afmetingen worden teruggebracht tot maten, als in het artikel zijn genoemd". M.v.T.

„Wat onder de gesteldheid van de atmosfeer, bedoeld in art. 9 lid 3, van het verdrag moet worden begrepen, zal door de practijk moeten worden uitgewezen. Gedacht is aan toestanden van klimatologischen aard, zooals voortdurende hevige sneeuwval, zandverstuiving, enz. die het bezwaarlijk maken om niet-open borden te stellen en ter plaatse in behoorlijken toestand te hou-

den. Of het veelvuldig voorkomen van hevigen wind onder omstandigheden tot toepassing van de betrokken verdragsbepaling aanleiding zal kunnen geven, is van te voren niet te zeggen; aanvankelijk schijnt daaraan niet te zijn gedacht. Intusschen meent de tweede ondergeteekende, dat voor ons land de bepaling wel niet of nauwelijks zal behoeven te worden toegepast". M.v.A.

Het verdrag van Genève (bijl. F) houdt een uitbreiding van de bepalingen van dit verdrag in. De afmetingen van de bakens zijn daarin niet meer voorgeschreven, in art. 27 lid 1 W.V.B.-G.B. zijn deze gesteld op 90 cm.

Verwezen wordt naar de art. 27-32 W.V.B.-G.B.

Uitwisseling van inlichtingen.

Artikel 10.

De verdragstaten verbinden zich elkaar over en weer de inlichtingen te verschaffen, dienstig voor het vaststellen van de identiteit van houders van internationale bewijzen voor motorrijtuigen en van houders van internationale rijbewijzen, ingeval hun motorrijtuig de aanleiding is geweest tot een ernstig ongeluk of is komen vast te staan, dat die houders eene overtreding der verkeersvoorschriften hebben begaan.

Voorts verbinden zij zich om de Staten, die de internationale bewijzen voor motorrijtuigen of de internationale rijbewijzen hebben afgegeven, in kennis te stellen met den naam, de voornamen en het adres der personen, aan wie zij het recht om van de genoemde bewijzen gebruik te maken hebben ontnomen.

Slotbepalingen.

Artikel 11.

Dit verdrag zal worden bekrachtigd.

A. Iedere Regeering stelt, zoodra zij bereid is tot het nederleggen der akte van bekrachtiging, de Fransche Regeering daarmede in kennis. Zoodra 20 Staten, thans gebonden door het verdrag van 11 October 1909, zich bereid hebben verklaard deze nederlegging te bewerkstelligen, wordt daartoe overgegaan in den loop van de maand, volgende op de ontvangst door de Fransche Regeering van de laatste dezer verklaringen en ten dage door genoemde Regeering bepaald.

De Staten, die niet hebben deelgenomen aan het verdrag van 11 October 1909, en die, vóór den aldus ten aanzien van het nederleg-

gen der akten van bekrachtiging vastgestelden datum, zich bereid hebben verklaard tot nederlegging van de akte van bekrachtiging van dit verdrag, nemen aan de bovenbedoelde nederlegging deel.

B. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd in de archieven van de Fransche Regeering.

C. De nederlegging van de akten van bekrachtiging zal blijken uit een proces-verbaal, onderteekend door de vertegenwoordigers der daaraan deelnemende Staten en door den Minister van Buitenlandsche Zaken van de Fransche Republiek.

D. De Regeeringen, die niet in de gelegenheid geweest zijn om hare akte van bekrachtiging te doen nederleggen op de wijze, als in alinea A van dit artikel is voorgeschreven, kunnen dit doen door middel van een schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering der Fransche Republiek en vergezeld van de akte van bekrachtiging.

E. Gewaarmerkt afschrift van het proces-verbaal betreffende de eerste nederlegging van de akten van bekrachtiging, van de kennisgevingen, vermeld in het vorige lid, alsmede van de daarbij behoorende akten van bekrachtiging, wordt onverwijld door de zorg van de Fransche Regeering en langs diplomatieken weg, toegezonden aan de Regeeringen, die dit verdrag hebben geteekend. In de gevallen, bedoeld in het vorige lid, doet de Fransche Regeering te zelfde tijd mededeeling van den dag van ontvangst der kennisgeving.

Artikel 12.

A. Dit verdrag is van rechtswege slechts van toepassing op het moederland der verdragstaten.

B. Ingeval een der verdragstaten dit verdrag van kracht wenscht te doen zijn in zijne koloniën, bezittingen, protectoraten, overzeesche gebieden of mandaatgebieden, zal van zijne bedoeling uitdrukkelijk melding worden gemaakt in de akte van bekrachtiging zelve of zal die bedoeling worden medegedeeld bij bijzondere schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Fransche Regeering, welke kennisgeving in de archieven van die Regeering wordt nedergelegd. Indien de betrokken Staat deze laatste wijze van handelen kiest, doet genoemde Regeering onverwijld aan alle andere verdragstaten gewaarmerkt afschrift van de kennisgeving toekomen, met opgaaf van den dag van ontvangst daarvan.

Artikel 13.

A. Iedere Staat, die dit verdrag niet heeft geteekend, kan daartoe toetreden op het oogenblik van het nederleggen der akten van bekrachtiging, bedoeld in artikel 11, alinea A. dan wel later.

B. De toetreding geschiedt door toezending langs diplomatieken weg aan de Fransche Regeering van de akte van toetreding, welke akte in de archieven dier Regeering wordt nedergelegd.

C. Deze Regeering doet onverwijld aan alle verdragstaten gewaarmerkt afschrift van de kennisgeving en van de akte van toetreding toekomen, onder opgaaf van den dag van ontvangst der kennisgeving.

Artikel 14.

Dit verdrag zal voor de verdragstaten, die aan de eerste nederlegging der akten van bekrachtiging hebben deelgenomen, van kracht zijn een jaar, nadat die nederlegging heeft plaats gehad, en voor de Staten die het verdrag later bekrachtigen of die later daartoe toetreden, alsmede ten aanzien van de koloniën, bezittingen, protectoraten, overzeesche gebieden of mandaatgebieden, welke niet in de akten van bekrachtiging zijn vermeld, een jaar, nadat de kennisgevingen, bedoeld bij artikel 11 alinea D, artikel 12 alinea B en artikel 13 alinea B, door de Fransche Regeering zijn ontvangen.

Artikel 15.

Iedere verdragstaat die deel heeft genomen aan het verdrag van 11 October 1909, verbindt zich om dat verdrag op te zeggen op het oogenblik, waarop de akte van zijn bekrachtiging wordt nedergelegd of kennis wordt gegeven van zijn toetreding tot het tegenwoordige verdrag.

Dezelfde wijze van handelen zal worden gevolgd bij de verklaringen, bedoeld in artikel 12, alinea B.

Toelichting. „De bijlagen van het verdrag behoeven, naar het schijnt, in het algemeen geen toelichting. Enkel moge de aandacht worden gevestigd op een aanteekening in bijlage E van den volgenden inhoud:

„Het is wel verstaan, dat dit rijbewijs geheel onverkort laat de verplichting, welke op den houder van dat bewijs rust om zich geheel te gedragen naar de wetten en reglementen, betreffende de vestiging of de uitoefening van een beroep of bedrijf, welke gelden in het land, waar hij aan het verkeer deelneemt". M.v.T.

gen der akten van bekrachtiging vastgestelden datum, zich bereid hebben verklaard tot nederlegging van de akte van bekrachtiging van dit verdrag, nemen aan de bovenbedoelde nederlegging deel.

B. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd in de archieven van de Fransche Regeering.

C. De nederlegging van de akten van bekrachtiging zal blijken uit een proces-verbaal, onderteekend door de vertegenwoordigers der daaraan deelnemende Staten en door den Minister van Buitenlandsche Zaken van de Fransche Republiek.

D. De Regeeringen, die niet in de gelegenheid geweest zijn om hare akte van bekrachtiging te doen nederleggen op de wijze, als in alinea A van dit artikel is voorgeschreven, kunnen dit doen door middel van een schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Regeering der Fransche Republiek en vergezeld van de akte van bekrachtiging.

E. Gewaarmerkt afschrift van het proces-verbaal betreffende de eerste nederlegging van de akten van bekrachtiging, van de kennisgevingen, vermeld in het vorige lid, alsmede van de daarbij behoorende akten van bekrachtiging, wordt onverwijld door de zorg van de Fransche Regeering en langs diplomatieken weg, toegezonden aan de Regeeringen, die dit verdrag hebben geteekend. In de gevallen, bedoeld in het vorige lid, doet de Fransche Regeering ter zelfde tijd mededeeling van den dag van ontvangst der kennisgeving.

Artikel 12.

A. Dit verdrag is van rechtswege slechts van toepassing op het moederland der verdragstaten.

B. Ingeval een der verdragstaten dit verdrag van kracht wenscht te doen zijn in zijne koloniën, bezittingen, protectoraten, overzeesche gebieden of mandaatgebieden, zal van zijne bedoeling uitdrukkelijk melding worden gemaakt in de akte van bekrachtiging zelve of zal die bedoeling worden medegedeeld bij bijzondere schriftelijke kennisgeving, gericht aan de Fransche Regeering, welke kennisgeving in de archieven van die Regeering wordt nedergelegd. Indien de betrokken Staat deze laatste wijze van handelen kiest, doet genoemde Regeering onverwijld aan alle andere verdragstaten gewaarmerkt afschrift van de kennisgeving toekomen, met opgaaf van den dag van ontvangst daarvan.

Artikel 13.

A. Iedere Staat, die dit verdrag niet heeft geteekend, kan daartoe toetreden op het oogenblik van het nederleggen der akten van bekrachtiging, bedoeld in artikel 11, alinea A. dan wel later.

B. De toetreding geschiedt door toezending langs diplomatieken weg aan de Fransche Regeering van de akte van toetreding, welke akte in de archieven dier Regeering wordt nedergelegd.

C. Deze Regeering doet onverwijld aan alle verdragstaten gewaarmerkt afschrift van de kennisgeving en van de akte van toetreding toekomen, onder opgaaf van den dag van ontvangst der kennisgeving.

Artikel 14.

Dit verdrag zal voor de verdragstaten, die aan de eerste nederlegging der akten van bekrachtiging hebben deelgenomen, van kracht zijn een jaar, nadat die nederlegging heeft plaats gehad, en voor de Staten die het verdrag later bekrachtigen of die later daartoe toetreden, alsmede ten aanzien van de koloniën, bezittingen, protectoraten, overzeesche gebieden of mandaatgebieden, welke niet in de akten van bekrachtiging zijn vermeld, een jaar, nadat de kennisgevingen, bedoeld bij artikel 11 alinea D, artikel 12 alinea B en artikel 13 alinea B, door de Fransche Regeering zijn ontvangen.

Artikel 15.

Iedere verdragstaat die deel heeft genomen aan het verdrag van 11 October 1909, verbindt zich om dat verdrag op te zeggen op het oogenblik, waarop de akte van zijn bekrachtiging wordt nedergelegd of kennis wordt gegeven van zijn toetreding tot het tegenwoordige verdrag.

Dezelfde wijze van handelen zal worden gevolgd bij de verklaringen, bedoeld in artikel 12, alinea B.

Toelichting. „De bijlagen van het verdrag behoeven, naar het schijnt, in het algemeen geen toelichting. Enkel moge de aandacht worden gevestigd op een aanteekening in bijlage E van den volgenden inhoud:

„Het is wel verstaan, dat dit rijbewijs geheel onverkort laat de verplichting, welke op den houder van dat bewijs rust om zich geheel te gedragen naar de wetten en reglementen, betreffende de vestiging of de uitoefening van een beroep of bedrijf, welke gelden in het land, waar hij aan het verkeer deelneemt". M.v.T.

Artikel 16.

Ingeval een der verdragstaten dit verdrag zou willen opzeggen, zal van de opzegging schriftelijk kennis worden gegeven aan de Fransche Regeering, die onverwijld gewaarmerkt afschrift van de kennisgeving aan alle overige Staten zal doen toekomen, onder mededeeling van den dag van ontvangst der kennisgeving.

De opzegging zal slechts van kracht zijn ten aanzien van den Staat, die daarvan heeft kennis gegeven en een jaar, nadat de kennisgeving de Fransche Regeering zal hebben bereikt.

Dezelfde bepalingen zijn van toepassing ten aanzien van de opzegging van dit verdrag, voor wat betreft koloniën, bezittingen, protectoraten, overzeesche gebieden en mandaatgebieden.

Artikel 17.

De Staten, vertegenwoordigd op de Conferentie, te Parijs gehouden van 20 tot 24 April 1926, worden tot onderteekening van dit verdrag toegelaten tot 30 Juni 1926.

Gedaan te Parijs op 24 April 1926, in één exemplaar, waarvan afschrift zal worden gezonden aan alle Regeeringen, die het verdrag hebben geteekend.

Voor Duitschland: Dr. ECKARDT. F. PFLUG. Dr. WEGERT.
Voor Oostenrijk: Ing. J. ALTMANN. Dr. R. FRITZ.
Voor België: DE GAIFFIER D'HESTROY.
Voor Brazilië: F. GUIMARAES.
Voor Groot-Brittannië en Noord Ierland: H. H. PIGGOTT.
Voor Bulgarije: M. MILTCHEW.
Voor Cuba: PEDRO SANCHEZ ABREU. R. HERNANDEZ PORTELA.
Voor Denemarken: L. MADSEN. F. H. V. BENTSEN. O. BILFELDT.
Voor Dantzig: ALEXANDRE SZEMBEK.
Voor Egypte: M. K. EL KHOLI. HASSAN.
Voor Spanje: FRANCISCO. J. CERVANTES. C. RESINES.
Voor Estland: C. R. PUSTA.
Voor Finland: M. NORDBERG.
Voor Frankrijk: HARISMENDY. WALCKENAER. LORIEUX. EDMOND CHAIX. P. LE GAVRIAN. M. MIGETTE. HENRI DEFERT. A. BEAU. J. NOULENS.
Voor Guatemala: F. A. FIGUEROA.
Voor Griekenland: SARIYANNIS.

Voor Hongarije: Dr. COLOMAN DE TOMCSANYI. EUGENE DE MARKHOT.
Voor de Vrijstaat Ierland: WAUGHAN B. DEMPSEY.
Voor Italië: G. SUMMONTE. Ing. HENRICO MELLINI. BENEDETTI MAURO. Avv. E. FALDELLA.
Voor Letland: E. FELDMANS.
Voor Litauen: P. KLIMAS.
Voor Luxemburg: LEGALLAIS.
Voor Maroko: NACIVET.
Voor Mexico: A. PANI.
Voor Monaco: BUTAVAND.
Voor Noorwegen: S. BENTZON.
Voor Nederland: J. F. SCHöNFELD. B. W. VAN WELDEREN RENGERS. G. A. POS.
Voor Peru: EMILIO ORTIZ DE ZEVALLOS.
Voor Perzië: ad referendum: Dr. HOSSEIN KHAN GHADIMY. AHMED KHAN ADEL.
Voor Polen: ALEXANDRE SZEMBEK. RICHARD MINCHEIMER.
Voor Portugal: MANUEL ROLDAN Y PEGO.
Voor Roemenië: B. CANTACUZENE. GHYKA.
Voor het Koninkrijk der Serven, Kroaten en Slovenen: M. SPALAIKOVITCH.
Voor Siam : PHYA SARASASTRA.
Voor Zwitserland: DELAQUIS.
Voor Tsjechoslowakije: STEFAN OSUSKY.
Voor Tunis: MOURGNOT. BERTHON.
Voor Turkije: NAFIZ ZIA.
Voor de Unie der Socialistische Sovjet-Republieken: J. DATVIAN. ZIN SEDOY-LITWIN. N. BRILLING.
Voor Uruguay: F. CAPURRO.

De afgevaardigden van de Commissie van de Regeering van het Saargebied, die aan de Conferentie deelnemen, hebben verklaard de bevoegdheid te bezitten het tegenwoordige verdrag in naam van de genoemde Commissie te teekenen.

PIERROTET.
CENTNER.

BIJLAGE A.

Het internationaal bewijs voor een motorrijtuig, zooals dat in een der verdragstaten is afgegeven, wordt gesteld in de taal, voorgeschreven bij de wetgeving van dien Staat.

De definitieve vertaling der rubrieken van het boekje in de verschillende talen wordt aan de Regeering van de Fransche Republiek door de overige Regeeringen medegedeeld, door ieder voorzooveel haar betreft.

(Naam van het land).

BIJLAGE B.

(Inhoud van het titelblad).

Internationaal verkeer met motorrijtuigen.

Internationaal bewijs voor motorrijtuigen.

Internationaal verdrag van 24 April 1926.

Afgifte van het bewijs.

Plaats:

Dagteekening:

(Stempel van het bevoegde gezag).

Onderteekening van het bevoegde gezag of van de vereeniging, gemachtigd door bedoeld gezag met visum van dat gezag.

(Inhoud van een der binnenbladen, of van de bladzijde, die de keerzijde vormt van het titelblad).

Dit bewijs is geldig op het gebied van al de verdragstaten, hieronder vermeld, gedurende een jaar, te rekenen van den dag van afgifte af.

Lijst der verdragstaten.

(Inhoud van een der binnenbladen).

Eigenaar of Houder { naam: voornamen: woonplaats:

Soort van het rijtuig:

Aanwijzing van den bouwer van het onderstel:

Aanduiding van het type van het onderstel:

Volgnummer in de serie van het type of fabrieksnummer van het onderstel:

Motor
- Aantal cylinders:
- Nummer van den Motor:
- Slag:
- Boring:
- Vermogen in paardekrachten:

Koetswerk
- Vorm:
- Kleur:
- Aantal zitplaatsen:

Eigen gewicht van het rijtuig (in kilogrammen).

Gewicht van het rijtuig bij volle belasting (in kilogrammen), indien dat gewicht 3500 kg overschrijdt.

Identiteitsteeken, dat op de platen moet voorkomen.

Noot. Op de volgende bladzijden den tekst van deze bladzijde over te brengen, vertaald in zooveel talen, als noodig zal zijn om het mogelijk te maken, dat het internationale rijbewijs gebruikt wordt op het gebied van al de verdragstaten, die op bladzijde..... zijn vermeld.

(Inhoud van een der binnenbladen).
Visum van de binnenkomst.

Visum van de binnenkomst (in alle talen).
Land (in alle talen).
Plaats (in alle talen).
Dagteekening (in alle talen).
Onderteekening (in alle talen).
Stempel (in alle talen).

BIJLAGE C.

Het onderscheidingteeken, bedoeld bij art. 5, bestaat uit een eironde plaat van 30 centimeter breedte en 18 centimeter hoogte, bevattende van een tot drie in zwart op witten grond geschilderde letters. Voor de letters dient de Latijnsche hoofdletter. Zij zijn ten minste 10 centimeter hoog, met strepen van 15 milimeter dikte.

Voor motorrijwielen bedraagt de afmeting van het onderscheidingsteeken, bedoeld bij artikel 5, in horizontale richting slechts 18 centimeter en in verticale richting slechts 12 centimeter. De letters zijn 8 centimeter hoog, de dikte van de strepen daarvan is 10 milimeter.

De letters ter onderscheiding van de verschillende Staten en Gebieden zijn de volgende [1]):

België, B (met den Belgischen Congo en de Belgische mandaatgebieden, C.B.),
Bulgarije, ... B G,
Chili, ... R C H,
Cuba, ... C,
Dantzig, ... D A (tot 10 Januari 1933),
Egypte, ... E T,
Estland, ... E W,
Finland, ... S F,
Frankrijk, F (met Algerië, Fransch Equatoriaal-Afrika, Fransch West-Afrika, Fransch Somaliland, de Fransche nederzettingen in Oceanië, Guadeloupe, Fransch Guyana, de Fransche nederzettingen in Indië, Indo-China, Madagascar, Martinique, Nieuw-Caledonië, Réunion, allen F. Kameroen, T C, Togo, T T, en Syrië en den Libanon, S. L).
Griekenland, ... G R.

Groot-Britannië en Noord-Ierland, G B [met de Kanaaleilanden (Guernsey, G B G, Jersey, G B J en Alderney (Aurigni), G B A), het eiland Man, G B M, Ashanti, W A C, Bovenwindsche eilanden (Granada, W G, St. Lucia, W L en St. Vincent, W V), Ceylon, C L, Cyprus, C Y, Gambië, W A C, Gefedereerde Maleische Staten, F M, niet-Gefedereerde Maleische Staten (Johore, J O, Kedah, K D, Kelantan, K L en Perlis, P S), Gibraltar, Goudkust, W A C, Hongkong, H K, Jamaica, J A, Kenya, E A, Malta, Noord-Rhodesië, E A, Nyassaland, E A, Oeganda, E A, Palestina, M, Straits Settlements, S S, Tanganyika, E A, Togo, W A C, Zanzibar, E A en Zuid-Rhodesië, S R].

Hongarije, ... H,
Ierssche Vrijstaat, ... S E,
(Engelsch) Indië, ... B I,
Irak, ... I R Q,
Italië, ... I (met koloniën en bezittingen, I),
Letland, ... L R,
Liechtenstein, ... F L,
Lithauen, ... L T,
Luxemburg, ... L,

[1]) Volgens de opgave in S. 1932 no. 577.

Marokko, ... F,
Monaco, ... M C,
Nederland, ... N L (met Nederlandsch-Indië, I N),
Noorwegen, ... N,
Oostenrijk, ... A,
Polen, ... P L,
Portugal, ... P (met Angola, P A U en Mozambique, M O C),
Roemenië, ... R,
het Saargebied, ... S A,
Siam, ... S M,
Sovjet Rusland, ... S U,
Spanje, ... E,
Tsjechoslowakije, ... C S,
Tunis, ... F,
Uruguay, ... U,
de Vaticaansche Staat, ... V,
Zuidslavië, ... S H S,
Zweden, ... S, en
Zwitserland, ... C H.

BIJLAGE D.

Het internationale rijbewijs (bijlage E), zooals dat in een der verdragstaten is afgegeven, wordt gesteld in de taal, voorgeschreven bij de wetgeving van dien Staat.

De definitieve vertaling der rubrieken van het boekje in de verschillende talen wordt aan de Regeering van de Fransche Republiek door de overige Regeeringen medegedeeld, door ieder voor zooveel haar betreft.

(Naam van het land).

BIJLAGE E.

Internationaal verkeer met motorrijtuigen.
Internationaal rijbewijs.
Internationaal verdrag van 24 April 1926.
Afgifte van het rijbewijs:
Plaats:

Dagteekening:

(Stempel van het bevoegde gezag).

Onderteekening van het bevoegde gezag of van de vereeniging, door bedoeld gezag gemachtigd, met visum van dat gezag.

(Inhoud van een der binnenbladen of van de bladzijde, die de keerzijde vormt van het titelblad).

Dit rijbewijs is geldig op het gebied van al de verdragstaten, hieronder vermeld, gedurende een jaar, te rekenen van den dag van afgifte af voor het besturen van rijtuigen, behoorende tot de categorie of de categorieën bedoeld op bladz. .....

Lijst der verdragstaten.

Het is wel verstaan, dat dit rijbewijs geheel onverkort laat de verplichting welke op den houder van dat bewijs rust, om zich geheel te gedragen naar de wetten en reglementen betreffende de vestiging of de uitoefening van een beroep, welke gelden in het land, waar hij aan het verkeer deelneemt.

(Inhoud van een der binnenbladen).

Gegevens omtrent den bestuurder.

Photografie.

Stempel van het bevoegde gezag.

Naam:

Voornamen:

Geboorteplaats:

Datum van geboorte:

Woonplaats:

Noot. Op de volgende bladzijden den tekst van deze en van de volgende bladzijde over te brengen, vertaald in zooveel talen als noodig zal zijn om mogelijk te maken, dat het internationale rijbewijs gebruikt wordt op het gebied van al de verdragstaten die op bladzijde..... zijn vermeld.

(Inhoud van een der binnenbladen).

Naam van het land.

Uitsluiting.

Voor..... (naam en voornamen), hierboven toegelaten door het bevoegd gezag van..... (land) is het recht om

een motorrijtuig te besturen op het grondgebied van ..... (land) vervallen op grond van:

Plaats:

Dagteekening:

Onderteekening:

Stempel van het bevoegd gezag.

(Inhoud van een der binnenbladen met uit te vouwen laatste blad).

A. Motorrijtuigen, die beladen een gewicht hebben van niet meer dan 3500 kilogrammen (in alle talen).

B. Motorrijtuigen, die beladen een gewicht hebben van meer dan 3500 kilogrammen (in alle talen).

C. Motorrijwielen met of zonder zijspan (in alle talen).

(Uit te vouwen laatste blad).

A.	B.	C.
(Stempel van het bevoegd gezag)	(Stempel van het bevoegd gezag)	(Stempel van het bevoegd gezag).

BIJLAGE F.

Uitholling overdwars.

Bocht.

Kruispunt.

Bewaakte spoorwegovergang.

Onbewaakte spoorwegovergang.

Teeken, aangegeven in de derde en vierde alinea van artikel 9.

Bijlage F.

Besluit van den directeur van Binnenlandsch Bestuur van 27 Mei 1933 no. Pol. 35/7/18. (Bijblad no. 13019).

Gelet op het Gouvernementsbesluit van 27 Februari 1933 No. 42;

Heeft besloten:

Eerstelijk: Ter uitvoering van het op 24 April 1926 te Parijs gesloten internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen (Staatsblad 1930 No. 184) vast te stellen het volgende reglement:

Artikel 1.

In dit reglement wordt verstaan onder:

1. verdrag: het op 24 April 1926 te Parijs gesloten internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen (Staatsblad 1930 No. 184);
2. vereeniging: de als rechtspersoon erkende behartiging van verkeersbelangen ten doel hebbende vereeniging, welker bestuur is gemachtigd tot het afgeven van internationale bewijzen voor motorrijtuigen en internationale rijbewijzen, bedoeld in de artikelen 4 en 7 van het verdrag.

Internationale bewijzen voor motorrijtuigen als bedoeld in artikel 4 van het verdrag.

Kenmerk.

Artikel 2.

(1) Het in artikel 3 sub II, 1e van het verdrag bedoelde kenmerk bestaat uit de hoofdletter X en een nummer.

(2) Het nummer wordt aan den eigenaar of houder van een motorrijtuig, die daarmede aan het internationaal verkeer wenscht deel te nemen, opgegeven door de vereeniging.

Toelichting. „Onder de werking van het M.R. werd als regel aan het internationaal verkeer deelgenomen met een hier te lande plaatselijk verleend nummerbewijs. Waar echter ingevolge art. 7 lid 3 M.R. het nummerbewijs bij het verlaten van Nederlandsch-Indië moest worden ingeleverd,

werd daartegen door de nummerbewijsautoriteiten meermalen (terecht) bezwaar gemaakt. Dezelfde moeilijkheid zou zich ook onder de werking van de W.V.O. hebben voorgedaan in verband met het bepaalde in art. 13 sub b W.V.O.

Een andere moeilijkheid deed zich voor t.a.v. personen, die Nederlandsch-Indië verlieten zonder een motorrijtuig mede te nemen, met de bedoeling er zich een in het buitenland aan te schaffen; aan hen kon hier te lande eigenlijk in het geheel geen nummerbewijs worden uitgereikt.

In deze beide gevallen behielpen de betrokkenen zich hetzij met een vroeger hier te lande aan hen uitgereikt nummerbewijs, hetzij met een nummerbewijs, dat in bruikleen werd afgestaan door de J.M.C.

Aan deze informeele practijk wordt door het onderwerpelijk artikel een einde gemaakt.

De bepalingen van het verdrag staan volgens een beslissing van de regeering niet in den weg aan de verleening van een internationaal bewijs voor motorrijtuigen aan personen, die buiten Nederlandsch-Indië zich een motorrijtuig aanschaffen; in dat geval worden de gegevens omtrent het motorrijtuig door den houder zelf ingevuld, terwijl die gegevens achteraf aan de vereeniging worden opgegeven; deze practijk wordt zoowel door de K.N.A.C. in Nederland als door de K.N.IM.C. hier te lande gevolgd". Toel.

Artikel 3.

De bij en krachtens de wegverkeersordonnantie omtrent afmetingen, kleur, wijze van aanbrengen en verlichting van het in artikel 10 van die ordonnantie bedoelde kenteeken gegeven voorschriften zijn op het in het vorige artikel bedoelde kenmerk toepasselijk.

Aanvragen.

Artikel 4.

(1) De aanvragen tot het bekomen van een internationaal bewijs voor motorrijtuigen worden schriftelijk gericht tot de vereeniging.

(2) De aanvragen houden een opgave in van de gegevens, welke in de internationale bewijzen voor motorrijtuigen volgens het als bijlage B aan het verdrag toegevoegd model moeten voorkomen.

Verleening.

Artikel 5.

(1) Internationale bewijzen voor motorrijtuigen worden slechts verleend aan personen, die gedurende het jaar voorafgaande aan de aanvraag vaste woonplaats in Nederlandsch-Indië hebben gehad.

(2) Van de verleening van een internationaal bewijs voor motorrijtuigen geeft de vereeniging onverwijld kennis aan de autoriteit bedoeld in artikel 10 lid 2 van de Wegverkeersordonnantie, binnen wier ambtsgebied de houder is gevestigd.

Toelichting. „De kennisgeving stelt de autoriteit in de gelegenheid na te gaan of er wettelijke bezwaren tegen de uitreiking van het bewijs bestaan; zie art. 6. Deze repressieve contrôle werd voldoende geacht. In geval wordt bevonden, dat een bewijs ten onrechte is uitgereikt kan het alsnog aan den houder worden ontnomen". Toel.

Weigering.

Artikel 6.

(1) Internationale bewijzen voor motorrijtuigen worden geweigerd aan hem, die daartoe een aanvraag indient, wanneer er nog geen jaar verloopen is sinds een te zijnen name gesteld, op den voet van de Wegverkeersordonnantie uitgereikt nummerbewijs krachtens rechterlijk vonnis ongeldig werd.

(2) Een bewijs, dat in strijd met het bepaalde in het vorige lid is verleend, is ongeldig en moet op vordering van de vereeniging of van de ambtenaren belast met de opsporing van de bij of krachtens de Wegverkeersordonnantie strafbaar gestelde feiten onverwijld worden ingeleverd.

Toelichting. „Van de vonnissen, waarbij de in het eerste lid bedoelde bijkomende straf is uitgesproken wordt kennisgegeven aan de vereeniging, zie art. 14. Overigens zullen door de vereeniging zoo mogelijk vooraf inlichtingen moeten worden ingewonnen.

Het tweede lid geeft de bevoegdheid om het bewijs aan den houder te ontnemen". Toel.

Registratie.

Artikel 7.

(1) Door de vereeniging worden aangehouden de volgende registers volgens kaartsysteem, overeenkomstig de bij dit reglement gevoegde modellen:

1e. een register van uitgereikte internationale bewijzen voor motorrijtuigen (model I);

2e. een register van vervallen internationale bewijzen voor motorrijtuigen (model I);

3e. een register van houders van internationale bewijzen voor motorrijtuigen (model II) [1]).

(2) Op het bijhouden van de in lid 1 bedoelde registers zijn de bepalingen van de artikelen 11 en 12 van het Wegverkeersbesluit B.B. van toepassing.

Toelichting. „Met het oog op de contrôle dient de registratie van deze bewijzen in een centraal punt te geschieden. Vandaar dat slechts aan één vereeniging deze bevoegdheid kan worden toegekend; zie het bepaalde onder ten tweede". Toel.

Internationale rijbewijzen, als bedoeld in artikel 7 van het verdrag.

Aanvragen.

Artikel 8.

(1) De aanvragen tot het bekomen van een internationaal rijbewijs worden schriftelijk gericht tot de vereeniging.

(2) De aanvragen houden een opgave in van de gegevens, welke in de internationale rijbewijzen volgens het als bijlage E aan het verdrag toegevoegd model moeten voorkomen, en gaan vergezeld van twee goed gelijkende portretten van den aanvrager.

Verleening.

Artikel 9.

(1) Internationale rijbewijzen worden slechts verleend aan personen, die gedurende het jaar voorafgaande aan de aanvraag vaste woonplaats in Nederlandsch-Indië hebben gehad en die in het bezit zijn van een in het Koninkrijk der Nederlanden uitgereikt, geldig rijbewijs, bevoegdheid gevende tot het besturen van motorrijtuigen behoorende tot de groep, naar de onderscheiding van artikel 7 van het verdrag, als waarvoor een internationaal rijbewijs wordt gevraagd.

(2) Van de verleening van een internationaal rijbewijs geeft de vereeniging onverwijld kennis aan de autoriteit bedoeld in artikel 18 lid 2 van de Wegverkeersordonnantie, binnen wier ambtsgebied de houder is gevestigd.

---

[1]) De modellen bij dit besluit behoorende zijn als slechts van intern belang voor de vereeniging niet in dit werk opgenomen.

(3) Een bewijs, dat in strijd met het bepaalde in het eerste lid is verleend is ongeldig en moet op vordering van de vereeniging of van de ambtenaren belast met de opsporing van de bij of krachtens de Wegverkeersordonnantie strafbaar gestelde feiten onverwijld worden ingeleverd.

Toelichting. „Het opgemerkte bij de artikelen 5 en 6 geldt ook hier". Toel.

Registratie.

Artikel 10.

Door de vereeniging wordt een register volgens kaartsysteem aangehouden overeenkomstig de bij dit reglement als model III vastgestelde kaart [1]).

Toelichting. „Zie de toel. op art. 7". Toel.

Slotbepalingen.

Waarmerking.

Artikel 11.

De waarmerking bedoeld in de artikelen 4 en 7 van het verdrag van de door de vereeniging afgegeven internationale bewijzen voor motorrijtuigen en internationale rijbewijzen geschiedt door het hoofd van gewestelijk bestuur van de plaats, waar de zetel van het bestuur van de vereeniging is gevestigd.

Toelichting. „In verband met het bepaalde onder ten tweede is de hier bedoelde autoriteit de gouverneur van Midden-Java". Toel.

Beroep.

Artikel 12.

Ingeval op een aanvrage tot het bekomen van een der in dit reglement bedoelde bewijzen door de vereeniging afwijzend wordt beschikt staat den verzoeker binnen een maand, nadat de vereeniging de desbetreffende mededeeling aan hem per aangeteekend schrijven heeft verzonden, beroep open op den Directeur van Binnenlandsch Bestuur, die in hoogste instantie beslist.

---

[1]) Zie noot op de bladzijde hiervoor.

Vergoedingen.

Artikel 13.

Voor de afgifte zoowel van een internationaal bewijs voor motorrijtuigen als van een internationaal rijbewijs is aan de vereeniging een vergoeding verschuldigd van ten hoogste *f* 5.—.

Kennisgeving aan de vereeniging.

Artikel 14.

Indien een nummerbewijs op de wijze als bedoeld in artikel 47 onder a van de Wegverkeersordonnantie is ongeldig verklaard, alsmede bij toepassing van het eerste of tweede lid van artikel 48 van de Wegverkeersordonnantie, geeft de ambtenaar, die met de ten uitvoerlegging van het vonnis is belast, van de veroordeeling, zoodra zij onherroepelijk is geworden of de opgelegde boete is betaald, kennis aan de vereeniging.

Toelichting. „Zie de toelichting op de art. 5 en 6". Toel.

Ten tweede: De Koninklijke Nederlandsch-Indische Motor Club te machtigen tot afgifte van internationale bewijzen voor motorrijtuigen en internationale rijbewijzen, bedoeld in de artikelen 4 en 7 van het op 24 April 1926 te Parijs gesloten internationaal verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen (Staatsblad 1930 No. 184).

Ten derde: Dit besluit treedt in werking met ingang van den dag van inwerkingtreding van de Wegverkeersordonnantie.

Bijlage G.

ONTWERP VAN WET tot goedkeuring van het Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeersteekens [1]).

Wij WILHELMINA, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het vanwege Ons te *Genève* op 21 Mei 1931 onderteekende Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeersteekens van 30 Maart 1931, alvorens te kunnen worden bekrachtigd, ingevolge artikel 58 der Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal behoeft;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1. Het in afdruk nevens deze wet gevoegde vanwege Ons te *Genève* op 21 Mei 1931 onderteekende Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeersteekens van 30 Maart 1931 wordt voor het Rijk in Europa goedgekeurd.

Artikel 2. Goedgekeurd wordt, dat overeenkomstig artikel 6 lid 2 van het in artikel 1 bedoelde Verdrag ter kennis van den Secretaris-Generaal wordt gebracht, dat dit Verdrag van toepassing zal zijn op *Suriname* en op *Curaçao*.

Artikel 3. Wij behouden Ons de bevoegdheid voor, overeenkomstig artikel 6 lid 2 van het in artikel 1 bedoelde Verdrag, ter kennis van den Secretaris-Generaal van den Volkenbond te brengen, dat dit Verdrag van toepassing zal zijn op *Nederlandsch-Indië*.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

De Minister van Waterstaat,

De Minister van Koloniën,

---

[1]) Bij het afdrukken van dit werk was de schriftelijke behandeling in de Tweede Kamer geeindigd. Het verdrag is derhalve nog niet van kracht. De Volksraad, welke op het wetsontwerp is gehoord, heeft in zijn vergadering van 2 Sept. 1932 tot aanneming geadviseerd.

Toelichting. „Het bij dit wetsontwerp ter goedkeuring aangeboden Verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeersteekens is opgesteld in de door den Volkenbond bijeengeroepen Europeesche Conferentie inzake het wegverkeer, welke van 16 tot 30 Maart 1931 te Genève werd gehouden.

Aan de uitnoodiging tot deelneming aan de Conferentie werd behalve door Nederland gevolg gegeven door de volgende Staten: België, de Vrije Stad Dantzig, Denemarken, Duitschland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Britannië en Noord-Ierland, Hongarije, den Ierschen Vrijstaat, Italië, Letland, Lithauen, Luxemburg, Monaco, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Spanje, Tsjechoslowakije, Turkije, Zuidslavië, Zweden en Zwitserland. Voorts namen met raadgevende stem aan de Conferentie deel afgevaardigden van verschillende internationale organisaties. Voor het Belastingcomité van den Volkenbond trad als zoodanig op Mr. Dr. J. H. R. Sinninghe Damsté, Directeur-Generaal der Belastingen aan het Departement van Financiën.

Het ter Conferentie opgestelde Verdrag met bijlage, waarvan een Nederlandsche vertaling als Bijlage I bij deze Memorie gevoegd is, kon tot 30 September 1931 worden onderteekend. 14 Staten, waartoe ook Nederland behoort, zijn tot onderteekening overgaan. Monaco en Portugal zijn tot het Verdrag toegetreden.

Het voorstel der Raadgevende en Technische Commissie voor Verkeer en Doorvoer van den Volkenbond om het opstellen van een verdrag tot het brengen van eenheid in de verkeersteekens te plaatsen op de agenda der Europeesche Conferentie inzake het wegverkeer, vond zijn oorzaak hierin, dat de bemoeiingen van den Volkenbond, die tot dusverre hadden bestaan in het geven van aanbevelingen omtrent den aard der te gebruiken verkeersteekens, blijkens de nog in de verschillende landen heerschende verscheidenheid, niet zoodanige resultaten hadden afgeworpen, dat de totstandkoming van het gewenschte eenvormige stelsel van verkeersteekens binnen afzienbaren tijd scheen te kunnen worden verwacht.

Het thans ter goedkeuring aangeboden Verdrag beoogt door het invoeren van een zoodanig stelsel de veiligheid op den weg te verhoogen en het internationale verkeer op den weg te vergemakkelijken. Het eerste deel van het Verdrag (artikelen 1—4) geeft regels met betrekking tot de invoering der in de Bijlage van het Verdrag beschreven verkeersteekens, terwijl het tweede deel van het Verdrag bepalingen bevat betreffende de beslechting van geschillen alsmede de gebruikelijke protocolaire voorschriften (artikelen 5—15).

De in de bijlage van het Verdrag beschreven teekens, waarvan de modellen op drie tabellen zijn afgedrukt, kunnen in drie categorieën worden onderscheiden, te weten:

I. Teekens, welke een gevaar aanduiden. Deze teekens moeten driehoekig zijn;

II. Teekens, welken gebiedende voorschriften geven. Deze teekens moeten cirkelvorming zijn; zij geven aan een door het bevoegde gezag uitgevaardigd verbod of gebod;

III. Teekens, welke slechts aanwijzingen geven. Deze teekens moeten rechthoekig zijn.

Wat de kosten betreft, die verbonden zijn aan het vervangen van de thans hier te lande in gebruik zijnde verkeersteekens door de in dit Verdrag voorgeschreven teekens, moge worden opgemerkt, dat de vervanging zal moeten geschieden binnen een termijn van vijf jaren, nadat het Verdrag ten opzichte van Nederland zal zijn in werking getreden. Deze kosten zullen niet uitsluitend ten laste komen van het Rijk, doch zullen gedeeltelijk worden gedragen door de provincies, de gemeenten, de waterschappen en de verkeersbonden.

De ondergeteekenden zijn van oordeel, dat, gezien het groote belang, dat gelegen is in de totstandkoming van een uniforme regeling der verkeersteekens, dit Verdrag voor het Rijk in Europa dient te worden bekrachtigd.

Het Verdrag is alleen voor het Rijk in Europa onderteekend, aangezien op het oogenblik der onderteekening omtrent de mogelijkheid van aanvaarding van het Verdrag voor de Overzeesche gewesten nog geen oordeel was gevormd. Sindsdien is gebleken, dat op Suriname en Curaçao reeds dadelijk het Verdrag van toepassing zou kunnen worden verklaard.

Wat Nederlandsch-Indië betreft, zal het Verdrag niet zonder meer van toepassing kunnen worden verklaard. In de eerste plaats brengt de minimum afstand tusschen een waarschuwingsteeken en de belemmering in de bijlage van het Verdrag sub I 2) laatste lid, gesteld op 150 m, eenig bezwaar mede; wegens de talrijke uitermate bochtige en vaak smalle en meestal begroeide Indische bergwegen is het minimum van dezen afstand in Indië 60 m. Ten tweede is het in Indië niet gebruikelijk, dat de op de verkeersteekens aan te brengen getallen de maximum-gewichten aangegeven, welke zijn voorgeschreven sub II A d) van de bijlage; aldaar worden de maximum-*asdrukken* aangegeven. Ten slotte is de voornaamste overweging, op grond waarvan men zich voorloopig zal moeten onthouden van toepasselijkverklaring van het Verdrag op Nederlandsch-Indië, deze, dat het om financieele redenen niet mogelijk zal zijn binnen een termijn van vijf jaren, zooals in artikel 1 van het Verdrag verplichtend wordt gesteld, het stelsel van nieuwe verkeersteekens in te voeren. In verband hiermede wordt met betrekking tot Nederlandsch-Indië voorgesteld, dat niet dadelijk tot toepasselijkverklaring van het Verdrag zal worden overgegaan, doch dat in deze alleen de bevoegdheid aan de Kroon zal worden verleend om dit te zijner tijd te doen". M.v.T.

„Enkele leden der Commissie achtten de bezwaren, in de M.v.T. ten aanzien van de toepassing van het verdrag op N.I. naar voren gebracht, niet van overwegenden aard. Zoo b.v. is naar hun aanvankelijke meening het bezwaar, dat de minimum afstand tusschen een waarschuwingsteeken en een belemmering 150 m moet bedragen, terwijl die afstand in N.I. is vastgesteld op 60 m, te ondervangen door het plaatsen van voorsignalen. Gevraagd werd naar de meening van de Regeering omtrent dit punt. Ook het bezwaar van financieelen aard achtten zij, waar een termijn van vijf jaren is gesteld, niet overwegend. Zij stelden dan ook de vraag of er alsnog geen mogelijkheid bestaat, het verdrag ook ten aanzien van N.I. toepasselijk te verklaren". Verslag van de vaste Commissie voor Openbare Werken, Verkeers- en Waterstaatsaangelegenheden, Tweede Kamer.

„Ten aanzien van de toepassing van het Verdrag op N.I. kan worden opgemerkt, dat de Regeering gaarne in nader overleg met den Gouverneur-Generaal zal treden nopens de door enkele leden aangevoerde argumenten, die hen de bezwaren tegen toepassing van het Verdrag op N.I. niet overwegend deden achten". Nota naar aanleiding van het verslag.

Hierbij kan nog het volgende worden aangeteekend. Bij het W.V.B.-G.B. is het internationale stelsel van verkeersteekens, behoudens eenige onbeduidende afwijkingen, al aanstonds gevolgd; verg. de art. 25-32 en de tabellen I-III W.V.B.-G.B. De overgangsbepaling van art. 32 waarborgt echter, dat de wegbeheerders en de met wegbebakening belaste vereenigingen niet aanstonds tot algeheele vernieuwing van de aanwezige bakens van afwijkenden vorm worden gedwongen. De overgangsperiode zal van vrij langen duur zijn, gelet op de omstandigheid, dat een verkeersbaken gemiddeld 15 jaren stand houdt [1]).

Aangezien echter reeds veel eerder kan worden overgegaan tot het aanbrengen van het nieuwe bakenmodel op de bestaande borden, zal het langer blijven bestaan van deze laatste minder bezwaarlijk zijn.

VERDRAG TOT HET BRENGEN VAN EENHEID IN DE VERKEERSTEEKENS.

De Hooge Verdragsluitende Partijen,

Verlangend de veiligheid van het verkeer op den weg te verhoogen en het internationale wegverkeer te vergemakkelijken door een eenvormig stelsel van verkeersteekens,

Hebben als haar Gevolmachtigden aangewezen:

(Lijst van gevolmachtigden)

Die, na hun in goeden en behoorlijken vorm bevonden volmachten te hebben overgelegd, omtrent de volgende bepalingen zijn overeengekomen:

Artikel 1. De Hooge Verdragsluitende Partijen aanvaarden het internationale stelsel van verkeersteekens, dat beschreven is in de bijlage van dit Verdrag, en verbinden zich het zoo spoedig mogelijk in te voeren of te doen invoeren in diegene van haar gebieden, waarop dit Verdrag van toepassing is. Te dien einde zullen zij de in de bovengenoemde bijlage afgedrukte teekens in dienst stellen, telkens wanneer nieuwe teekens worden aangebracht of wanneer bestaande teekens worden vernieuwd. De vervanging van teekens, welke niet in overeenstemming zijn met het internationale stelsel, moet ten volle haar beslag hebben gekregen uiterlijk binnen een

[1]) Verg. Sandbergen, Nieuwe verkeersverdragen, in de N.I. Politiegids van October 1932.

termijn van vijf jaren voor iedere Hooge Verdragsluitende Partij, te rekenen van den datum af, waarop voor haar dit Verdrag in werking is getreden.

Artikel 2. De Hooge Verdragsluitende Partijen verbinden zich, zoodra dit Verdrag in werking treedt, de teekens te vervangen of te doen vervangen die, ofschoon zij de kenmerkende eigenschappen hebben van een tot het internationale stelsel behoorend teeken, met een verschillende beteekenis worden gebruikt.

Artikel 3. De teekens, die in de bijlage zijn beschreven en afgebeeld, zullen, voor zoover dit mogelijk is, de eenige zijn, die ter regeling van het verkeer op de wegen zullen worden opgesteld.

Voor het geval het noodzakelijk mocht zijn eenig ander teeken in te voeren, moet dit wat betreft zijn algemeene kenmerken van vorm en kleur in overeenstemming zijn met de in de bijlage voorziene categorieën van teekens.

Artikel 4. De Hooge Verdragsluitende Partijen zullen verbieden, dat op den openbaren weg borden of opschriften worden geplaatst, die tot verwarring met de voorgeschreven teekens zouden kunnen leiden of het gezicht daarop zouden kunnen bemoeilijken. De Hooge Verdragsluitende Partijen zullen eveneens, voor zoover dit in haar vermogen ligt, verhinderen, dat dergelijke borden of opschriften in de nabijheid van een openbaren weg worden geplaatst.

De Hooge Verdragsluitende Partijen zullen trachten, ten einde het stelsel van verkeersteekens zoo doeltreffend mogelijk te doen zijn, het aantal der voorgeschreven teekens tot het volstrekt noodzakelijke te beperken.

De Hooge Verdragsluitende Partijen zullen verbieden, dat op eenig voorgeschreven verkeersteeken een opschrift wordt geplaatst, dat met het doel van dit teeken geen verband houdt en dat naar haar oordeel de zichtbaarheid ervan zou kunnen verminderen of het karakter ervan zou kunnen wijzigen.

Artikel 5. Indien een geschil mocht rijzen tusschen twee of meer Hooge Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van de bepalingen van dit Verdrag en indien dit geschil niet rechtstreeks door de Partijen mocht kunnen worden beslecht, kan het om advies worden voorgelegd aan de Raadgevende en Technische Commissie voor Verkeer en Doorvoer van den Volkenbond.

Toelichting. „Aanvankelijk werd een in de ontwerp-verdragen voorkomende *verplichting* tot advies vragen aan de Raadgevende en Technische Commissie van Verkeer en Doorvoer gevolgd door de verplichting om bij falen van de beslechting van een gerezen verschil geheel in der minne of op de basis van het commissie-advies de beslissing in te roepen van het Permanente Hof van Internationale Justitie of eenig ander rechtsprekend orgaan. De laatstvermelde verplichting werd echter geschrapt in den eindtekst, aangezien men deze reeds neergelegd zag in de clausule tot aanvaarding van de verplichte rechtspraak van het Haagsche Hof, welke thans 38 landen bindt (vgl. Indisch Staatsblad 1932 No. 81).

Het advies vragen aan de genoemde Verkeerscommissie werd facultatief gesteld ten einde de procedure voor het internationale Hof geen afbreuk te doen. Het blijkt dus, dat in de meeste gevallen een bindende rechterlijke uitspraak reeds mogelijk is; voor de overige blijft aanroepen van een arbitrale rechtbank openstaan. Een advies van de Verkeerscommissie zal evenwel reeds groot gezag hebben". M.v.A. (Volksraad).

Artikel 6. Iedere Hooge Verdragsluitende Partij kan op het oogenblik van onderteekening, bekrachtiging of toetreding verklaren, dat zij door de aanvaarding van dit Verdrag geen verplichtingen op zich neemt ten aanzien van alle of van eenige harer koloniën, protectoraten en overzeesche gebieden of gebieden, die onder haar suzereiniteit of mandaat zijn geplaatst; in dat geval zal dit Verdrag niet van toepassing zijn op de gebieden, die in een zoodanige verklaring zijn genoemd.

Iedere Hooge Verdragsluitende Partij kan later op ieder oogenblik ter kennis van den Secretaris-Generaal van den Volkenbond brengen, dat zij wenscht, dat dit Verdrag van toepassing zal zijn op het geheele of eenig deel van het gebied, dat het voorwerp uitmaakte van de verklaring bedoeld in het voorgaande lid van dit artikel. In dat geval zal het Verdrag zes maanden na de ontvangst van een zoodanige kennisgeving door den Secretaris-Generaal van den Volkenbond van toepassing zijn op de gebieden, die in deze kennisgeving zijn genoemd.

Evenzoo kan iedere Hooge Verdragsluitende Partij op elk tijdstip na het verloopen van den in art. 15 bedoelden termijn van acht jaren verklaren, dat zij wenscht, dat dit Verdrag zal ophouden van toepassing te zijn op alle of op eenige harer koloniën, protectoraten en overzeesche gebieden of gebieden, die onder haar suzereiniteit of mandaat zijn geplaatst; in dat geval zal het Verdrag één jaar na de ontvangst van een zoodanige verklaring door den Secretaris-Generaal van den Volkenbond ophouden van toepassing te zijn op de gebieden, die in deze verklaring zijn genoemd.

De Secretaris-Generaal zal de krachtens dit artikel ontvangen verklaringen en kennisgevingen mededeelen aan alle Leden van den Volkenbond en aan de in art. 7 bedoelde Staten, die niet lid zijn van den Bond.

Artikel 7. Dit Verdrag, waarvan de Fransche en de Engelsche tekst beide als authentiek zullen gelden, zal de dagteekening dragen van heden.

Het zal tot 30 September 1931 kunnen worden onderteekend namens ieder Lid van den Volkenbond en namens iederen Staat, die niet lid is van den Bond en die vertegenwoordigd was op de Conferentie, die dit Verdrag heeft opgesteld, of aan wien de Raad van den Volkenbond te dien einde een exemplaar van het Verdrag zal hebben doen toekomen.

Artikel 8. Dit Verdrag zal worden bekrachtigd.

De bekrachtigingsoorkonden zullen worden nedergelegd bij den Secretaris-Generaal van den Volkenbond, die de ontvangst daarvan ter kennis zal brengen van alle Leden van den Volkenbond en van de in art. 7 bedoelde Staten, die niet lid zijn van den Bond.

Artikel 9. Van 1 October 1931 af zal tot dit Verdrag kunnen worden toegetreden namens ieder Lid van den Volkenbond of namens iederen in art. 7 bedoelden Staat, die niet lid is van den Bond.

De toetredingsoorkonden zullen worden toegezonden aan den Secretaris-Generaal van den Volkenbond, die de ontvangst daarvan ter kennis zal brengen van alle Leden van den Bond en van de in genoemd artikel bedoelde Staten, die niet lid zijn van den Bond.

Artikel 10. Iedere Hooge Verdragsluitende Partij kan het effect harer bekrachtiging of toetreding afhankelijk maken van de bekrachtiging of toetreding van één of van meerdere Leden van den Volkenbond of van Staten, die niet lid zijn van den Bond, door haar vermeld in haar bekrachtigings- of toetredingsoorkonde.

Toelichting. „Een beperkende bepaling als opgenomen in art. 10 (welke in tal van recente verdragen voorkomt) bedoelt een land te vrijwaren tegen het maken van kosten (hier voor een wijziging van zijn systeem van verkeersteekens) zonder dat voldoende zekerheid bestaat, dat het verdrag werkelijk algemeen zal worden nageleefd. Men mag verwachten, dat van in dit artikel geopende bevoegdheid een redelijk gebruik zal worden gemaakt". M.v.A. (Volksraad).

Artikel 11. Dit Verdrag zal in werking treden zes maanden na de ontvangst door den Secretaris-Generaal van den Volkenbond van bekrachtigingen of toetredingen namens vijf Leden van den Volkenbond of Staten, die niet lid zijn van den Bond. De bekrachtigingen of toetredingen, waaraan overeenkomstig het voorgaande artikel voorwaarden zijn verbonden, zullen hierbij niet medegerekend worden, totdat deze voorwaarden zullen zijn vervuld.

Artikel 12. Iedere bekrachtiging of toetreding, die geschiedt na de inwerkingtreding van dit Verdrag, zal in werking treden hetzij zes maanden na den datum van haar ontvangst door den Secretaris-Generaal van den Volkenbond, hetzij zes maanden na den datum, waarop de in art. 10 bedoelde voorwaarden zijn vervuld.

Artikel 13. Iedere Hooge Verdragsluitende Partij mag ten allen tijde voorstellen, dat in de bijlage van dit Verdrag zoodanige wijzigingen of toevoegingen worden aangebracht als haar nuttig voorkomen. Zoodanig voorstel zal worden gericht tot den Secretaris-Generaal van den Volkenbond, die het zal mededeelen aan alle andere Hooge Verdragsluitende Partijen, en, indien het wordt aangenomen door alle Hooge Verdragsluitende Partijen (met inbegrip van de Hooge Verdragsluitende Partijen, die bekrachtigingen of toetredingen hebben nedergelegd, die nog niet in werking zijn getreden), zal de bijlage van dit Verdrag dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Artikel 14. Nadat dit Verdrag gedurende acht jaren in werking zal zijn geweest, kan op elk tijdstip de herziening ervan door ten minste drie Hooge Verdragsluitende Partijen worden gevraagd.

Het in het voorgaande lid van dit artikel bedoelde verzoek zal worden gericht tot den Secretaris-Generaal van den Volkenbond, die het ter kennis zal brengen van de andere Hooge Verdragsluitende Partijen en het aan den Raad van den Volkenbond zal mededeelen.

Artikel 15. Na verloop van een termijn van acht jaren na de inwerkingtreding van dit Verdrag, zal het kunnen worden opgezegd door iedere Hooge Verdragsluitende Partij.

De opzegging zal worden gedaan door middel van een schriftelijke kennisgeving gericht tot den Secretaris-Generaal van den Volkenbond, die alle Leden van den Volkenbond en de in art. 7 be-

doelde Staten, die niet lid zijn van den Bond, ervan in kennis zal stellen.

De opzegging zal in werking treden één jaar na den datum, waarop zij door den Secretaris-Generaal zal zijn ontvangen, en zal slechts gevolg hebben ten aanzien van het Lid van den Volkenbond of van den Staat, die niet lid is van den Bond, namens welken zij zal zijn gedaan.

Indien tengevolge van gelijktijdig of opeenvolgende opzeggingen het aantal der door de bepalingen van dit Verdrag gebonden Leden van den Volkenbond of Staten, die niet lid zijn van den Bond, tot minder dan vijf zal zijn gedaald, zal het Verdrag ophouden van kracht te zijn.

Ten blijke waarvan de bovengenoemde Gevolgmachtigden dit Verdrag hebben onderteekend.

Gedaan te Genève, den dertigsten Maart negentienhonderd een en dertig, in een enkel exemplaar, dat zal blijven berusten in het archief van het Secretariaat van den Volkenbond en waarvan eensluidend gewaarmerkte afschriften zullen worden toegezonden aan alle Leden van den Volkenbond en aan de in art. 7 genoemde Staten, die niet lid zijn van den Bond.

DUITSCHLAND; ad referendum: Dr. Eckardt, Dr. Pflug.

BELGIE; J. de Ruelle: Onder voorbehoud van latere toetreding voor de koloniën en de onder mandaat geplaatste gebieden.

DENEMARKEN; E. Simoni.

VRIJE STAD DANTZIG; ad referendum: Dr. Rasinski.

SPANJE; C. Resines.

FRANKRIJK; Walckenaer: Ik verklaar, dat Frankrijk door mijn onderteekening geenerlei verplichting op zich neemt ten aanzien van Algerië, de koloniën, de protectoraten en de onder mandaat geplaatste gebieden. C.W.

HONGARIJE; Pelényi.

ITALIE; C. de Constantin.

LUXEMBURG; Ch. G. Vermaire.

NEDERLAND; voor het Rijk in Europa: Beelaerts van Blokland.

POLEN; Dr. Rasinski.

ZWITSERLAND; Rothmund, Häusermann, Ratzenberger.

TSJECHOSLOWAKIJE; Ing. Václav Roubík.

TURKIJE; Cemal Hüsnü.

ZUIDSLAVIE; I. Choumenkovitch.

BIJLAGE.

Het internationale stelsel van verkeersteekens omvat de hieronder beschreven categorieën van teekens. Wanneer de keuze der te gebruiken kleuren is vrijgelaten, is het wel verstaan, dat deze kleuren in eenzelfde land, behoudens uitzonderingen om bijzondere redenen, overal dezelfde moeten zijn voor eenzelfde teeken [1]).

I. TEEKENS, WELKE EEN GEVAAR AANDUIDEN.

De teekens van deze categorie moeten driehoekig zijn. Zij dienen om de bestuurders te waarschuwen voor het naderen van gevaren. Zij bestaan uit:

1) De teekens ingesteld door het internationale Verdrag betreffende het verkeer met motorrijtuigen van 24 April 1926 (fig. 1—5 van tabel I en fig. 6 bijl. F. Verdrag 1926, welke laatste fig. in het W.V.B.-G.B. niet is overgenomen);

2) Een teeken bestemd tot het aanduiden van andere gevaren dan bedoeld zijn in lid 1 hierboven. Dit teeken bestaat uit een gesloten driehoek met de punt omhoog en een verticalen balk in het midden (fig. 8 en 8a van tabel I).

Ingeval de gesteldheid van de atmosfeer het gebruik van gesloten borden niet toelaat, zullen open driehoekige borden kunnen worden gebezigd. In dat geval behoeft op deze borden de verticale balk niet te worden aangebracht (fig. 6 bijl. F. Verdrag van 1926).

De teekens worden loodrecht op de richting van den weg geplaatst op een afstand van de plaats der belemmering, die niet kleiner mag zijn dan 150 m. en niet grooter dan 250 m., tenzij dit onmogelijk is op grond van de plaatselijke gesteldheid. Wanneer de afstand van het teeken tot de plaats der belemmering aanmerkelijk minder bedraagt dan 150 m., moeten bijzondere voorzieningen worden getroffen;

3) Een teeken ter aanduiding van voorrang op den weg (fig. 15 van tabel I). Dit teeken, dat bestaat uit een gesloten driehoek met de punt omlaag, duidt den bestuurder aan, dat hij den doorgang moet vrijlaten voor voertuigen, die zich voortbewegen op den weg, waarop hij uitkomt. Dit teeken moet worden geplaatst op een be-

[1]) De bij deze bijlage behoorende tabellen zijn in dit werk niet opgenomen, aangezien de tabellen I-III van het W.V.B.-G.B., welke daarmede — behoudens een enkele onbeduidende afwijking — geheel overeenstemmen, voldoende inzicht geven in het internationale stelsel. De verwijzingen zijn naar de tabellen van het W.V.B. — G.B., tenzij anders vermeld.

hoorlijken, van de omstandigheden afhankelijken afstand van het vereenigingspunt der beide wegen.

De voorafgaande voorschriften hebben niet betrekking op de teekens, die geplaatst zijn in de onmiddellijke nabijheid van spoorwegovergangen (St. Andrieskruis, enz.), op welke teekens de bepalingen van het Verdrag niet van toepassing zijn.

II. TEEKENS, WELKE GEBIEDENDE VOORSCHRIFTEN GEVEN.

De teekens van deze categorie moeten cirkelvorming zijn. Zij geven een voorschrift aan, uitgevaardigd door het bevoegde gezag, hetzij in den vorm van een verbod, hetzij in den vorm van een verplichting iets te doen.

A. Teekens, welke een verbod aanduiden.

Op deze teekens moet de kleur rood bepaaldelijk de overhand hebben en den algemeenen vorm van het teeken doen uitkomen. De andere te gebruiken kleuren zijn naar keuze, behoudens in de volgende gevallen:

a) Verboden voor alle rij- of voertuigen: Een roode schijf met een cirkelvorming wit of lichtgeel middenvak (fig. 17 van tabel II).

b) Eénrichtingsverkeer of inrijden verboden: Een roode schijf met een witten of lichtgelen horizontalen balk (fig. 18 van tabel II).

c) Verboden voor zekere categorieën van rij- of voertuigen: Hiervoor moet het teeken a) worden gebezigd, waarop door een geëigende afbeelding, geplaatst in het witte of lichtgele middenvak, moet worden aangegeven op welke categorie van rij- of voertuigen het verbod van toepassing is (fig. 19 — 21 en 30 van tabel II).

d) Maximum-gewicht: Ten einde het verkeer te verbieden met rij- of voertuigen, welker gewicht meer bedraagt dan een zeker maximum, moet een getal, dat het maximum-gewicht in tonnen uitdrukt, worden aangebracht op het witte of lichtgele middenvak der teekens sub a) of sub c) (fig. 22 en 23 van tabel II).

e) Maximum-snelheid: Ten einde het rijden met een snelheid, die een vastgestelde grens te boven gaat, te verbieden, moet een getal, dat deze maximum-snelheid in kilometers per uur uitdrukt, worden aangebracht op het witte of lichtgele middenvak van het teeken sub a) (fig. 24 — 27 van tabel II).

f) Verboden te stationneeren: Dit teeken duidt aan, dat het verboden is te stationneeren aan de zijde van den openbaren weg, waar het teeken is geplaatst. Het middenvak van de schijf moet blauw zijn, het moet omgeven zijn door een breeden rooden rand en er moet in diagonaal een roode streep doorheen loopen (fig. 28 van tabel II). Er mogen tevens mededeelingen op voorkomen met betrekking tot de uren, gedurende welke het stationneeren verboden is, enz.

g) Verboden te parkeeren: Een roode schijf met een cirkelvormig wit of lichtgeel middenvak, waarop de letter P voorkomt en waardoor in diagonaal een roode streep loopt (fig. 29 van tabel II).

B. Teekens, welke een verplichting iets te doen aanduiden.

h) Te volgen richting: Dit teeken duidt door middel van een pijl de richting aan, welke de rij- of voertuigen, ter uitvoering der van overheidswege gegeven voorschriften, moeten volgen (fig. 31 van tabel II). De kleuren zijn ter keuze, met dien verstande dat de kleur rood nimmer de overhand zal hebben en dat deze kleur zelfs geheel zal worden achterwege gelaten, indien de schijf overwegend blauw van kleur is (ten einde iedere verwarring met het teeken sub f) te vermijden).

i) Halthouden in de nabijheid van een douanekantoor: Dit teeken duidt de nabijheid aan van een douanekantoor, waar moet worden halt gehouden.

Het bestaat uit een roode schijf met een cirkelvorming wit of lichtgeel middenvak, waarin een donker gekleurde horizontale balk is aangebracht. Het woord „Douane" moet op de schijf voorkomen in talen der beide aangrenzende landen, of ten minste in de taal van het land, waar het teeken is geplaatst (fig. 12 van tabel II van het verdrag; niet overgenomen in W.V.B.-G.B.).

III. TEEKENS, WELKE SLECHTS AANWIJZINGEN GEVEN.

De teekens van deze categorie moeten rechthoekig zijn. De kleuren zijn ter keuze, met dien verstande dat de kleur rood in geen geval de overhand mag hebben.

a) Teeken voor toestemming tot parkeeren: Dit teeken geeft de plaats aan, waar voertuigen mogen parkeeren Het bestaat uit een

rechthoekig bord, bij voorkeur blauw van kleur, waarop de letter P voorkomt. Er mogen tevens opschriften op voorkomen, die nadere inlichtingen geven, zooals bijv. den tijd, gedurende welken het parkeeren is geoorloofd (fig. 38 van tabel III).

b) Teeken tot voorzichtigheid: Dit teeken duidt aan, dat bestuurders van voertuigen bijzondere voorzichtigheid in acht moeten nemen, op grond dat zij andere weggebruikers in gevaar zouden kunnen brengen (b.v. bij het naderen van een school, een fabriek, enz.).

Het teeken bestaat uit een donker gekleurden rechthoek, waarop zich afteekent een witte of lichtgele gelijkzijdige driehoek (fig. 39 van tabel III).

Een opschrift of een afbeelding mag de beteekenis van het teeken verduidelijken.

c) Teeken, dat de plaats van een Hulppost aanduidt: Dit teeken geeft aan, dat in de nabijheid een Hulppost aanwezig is, ingericht door een van overheidswege erkende vereeniging. Aanbevolen wordt dit teeken te doen bestaan uit een rechthoek, waarvan de korte (horizontale) zijde twee derden van de lange zijde bedraagt. Het bord moet donker van kleur zijn en omgeven door een smallen witten rand, terwijl op het middenvak van het bord een toepasselijk kenteeken moet voorkomen, dat geplaatst is in een wit vierkant, waarvan de zijden ten minste 30 cm lang zijn (zie als voorbeeld fig. 40 en 44 van tabel III).

d) Plaatsnaamborden en wegwijzers: Deze teekens duiden aan hetzij een plaats, hetzij de richting, waarin één of meerdere plaatsen zijn gelegen, al of niet met vermelding van den afstand. Wanneer zij een richting aanduiden, mag één der korte zijden van den rechthoek door een pijlpunt worden vervangen (zie als voorbeeld fig. 41-43 van tabel III).

ALPHABETISCH REGISTER.

(De cijfers verwijzen naar de bladzijden).

Aanhangwagen, Begrip — 24
, Koppeling — ..... 28, 91—96, 267, 298.
Afmeting rij- en voertuigen, ... 85—89.
Asbelasting, Begrip — ..... 21—22.
Autobus, Begrip — ..... 3, 14—15.
Inrichting en uitrusting — ..... 78—83, 267, 296—298, 318, 323.
Passagiers en personeel — ..... 89—91, 197—200.
Tarieven openbare — ..... 198—200.
Autobusdienst, Begrip — ..... 3, 15—17.
Autobusdiensten, ... V, 200—228.
Bebakening, zie Wegbebakening.
Bebouwde Kom, ... 121—122.
Belading rij- en voertuigen ..... 85, 89.
Besturen, Bevoegdheid tot — van motorrijtuigen 152—173, 244—247, 263—264, 268, 282—289.
Bestuurder, Begrip — ..... 3, 18—20.
Verbods- en gebodsbepalingen voor — ..... 107—128
Zie verder Besturen.
Dienst- en rusttijden, ... 194—197, 305—307.
Dieren op den weg, ... 96—98.
Eigenaar of houder, Begrip — ..... 25—27
Voorschriften voor — van rij- en voertuigen ..... 128—129.
Goedkeuringsteeken, zie Openbare rij- en voertuigen.
Geluidsignalen, ... 70—72.
Herkenningsteeken opsporingsbevoegden, ... 251—252, 290.
Houder, zie Eigenaar of —
Inhalen, ... 54.
Inrichting motorrijtuigen, ... 72—78, 265—266, 296—298, 318—323.
„ en uitrusting autobussen en vrachtauto's. 78—83 267, 296—298.
„ „ „ andere rij- en voertuigen, ... 84—85.
Internationaal bewijs voor motorrijtuigen, ... 148—149, 316—346.
Internationaal rijbewijs, ... 173, 316—346.
Kenteeken, zie Nummering.
Kenteeken hulpbehoevenden, ... 104, 296.
Keuring, zie Openbare rij- en voertuigen.
Koppeling rij- en voertuigen, ... 91—96, 267, 298.
Maximum-snelheid, ... 116—125, 264—265.
Modellen, Aanmaak en verstrekking — ..... 293.
Motorrijtuig, Begrip — ..... 3, 12—14, 21.
Uitrusting — ..... 72—78, 265—266, 296—298, 318—323.
Zie verder onder Besturen, Nummering en Uitrusting.

Motorrijwiel, Begrip — ..... 23.
Motorverkeer, Controverse — railtransport, ... XVI.
Motorverkeersbelasting, ... XVIII.
Nummering motorrijtuigen, ... 129—150, 243—244, 246—247, 263—264, 272—282.
„ andere rij- en voertuigen, ... 150—152.
Ondernemer, Begrip — ..... 3, 17.
Openbare gemeenschappen, Begrip — ..... 4, 20—21.
Goedkeuring verord. — ..... 268—270
Wetgevende bevoegdheid — ..... IV.
Openbare rij- en voertuigen, Begrip — ..... 3, 15.
Dienst- en rusttijden personeel — ..... 194—197, 305—307.
Keuring en goedkeuringsteeken — ..... 180—194, 243—244, 264, 300—305.
Max. gewicht goed. en max. aantal personen in — ..... 177—178.
Schadevergoedingsplicht eigenaar of houder van — ..... 173—177.
Vervoersplicht personeel van — ..... 178—180.
Oplegger, Begrip — ..... 24.
Zie verder Aanhangwagen.
Opsporingsbevoegdheid, ... 249—257.
Passagiers autobussen, ... 89—91.
Personeel, Begrip — ..... 4, 18.
autobussen, ... 89—91.
Proefritbewijzen, zie Nummering.
Railtransport, zie Motorverkeer.
Reglementen en Keuren van politie, ... V, 268—270.
Rijbewijs, zie Besturen.
Rijtuig, Begrip — ..... 21—22.
Rij- en voertuigen, Afmeting en belading — ..... 85—89.
Begrip — 22
Inrichting en uitrusting — ..... 84—85.
Keuring — ..... 194.
Koppeling — ..... 91—96, 267, 298.
Nummering — ..... 150—152.
Zie verder Openbare rij- en voertuigen en Nummering.
Rijweg, Begrip — ..... 25.
Sluiting van wegen, ... 55—57, 237—238.
Snelheid, zie Maximum —
Statistieken, ... 290—293.
Stilstaan, ... 43—46.
Tarieven openbare autobussen, ... 198—200.
Tractor, Begrip — ..... 24.
Uitrusting rij- en voertuigen, ... 84—85.
autobussen en vrachtauto's, ... 78—83, 267, 296—298, 318—323.
Zie verder Motorrijtuigen.
Uitwijken, ... 46—49.
Verbandtrommel voor autobussen, ... 83, 313.

Vergunningstelsel autodiensten. ..... XXI.
Verkeer, Vrijheid en veiligheid van het — ..... 27—42.
Verkeersbakens, zie Wegbebakening.
Verkeerseconomie, ... VII.
Verkeersregelen, Algemeene — ..... 43—72.
Verkeersstrook, Begrip — ..... 25.
Verlichten, ... 62—70, 266—267.
Voetgangers, ... 103—107, 296.
Voorrang, ... 49—54.
Vrachtauto, Begrip — ..... 25.
„ Inrichting en uitrusting — ..... 78—83, 267, 296—298.
Vrachtautodienst, Begrip — ..... 3, 15—17.
Vrachtwagen, Begrip — ..... 21—22.
Waarschuwen, ... 57—61.
Weg, Begrip — ..... 3, 4—12.
Beschadiging — ..... 27—42.
Dieren op den — ..... 96—98.
Sluiting — ..... 55—57, 237—238.
Zie verder Wegenklassen.
Wegbebakening, ... 239—241, 307—311. 327—329, 340, 347—359.
Wegenklassen, ... 228—238.
Weggebruiker, Begrip — ..... 25.
Wetgever, Taakverdeeling tusschen centralen en localen — .... III, 268—270.
Wegverkeerscommissie, ... 260—262, 314—315.
Wegverkeersordonnantie, Ontstaan — ..... I.
Stelsel — ..... II.
Wegwedstrijden, ... 98—103.
Wilde auto's, Maatregelen t.a.v. — XIII
Zegelrecht, ... 271.
Zelfbesturende landschappen, Wegverkeerswetgeving in de — ..... XXV.

Bij het BUREAU VOOR ADMINISTRATIEF-RECHTELIJKE PUBLICATIËN is verschenen:

De Vuurwerkordonnantie 1932

door

B. G. TER BRAKE

en

Mr. Dr. F. J. W. H. SANDBERGEN

onderscheidenlijk secretaris van en referendaris bij het departement van Binnenlandsch Bestuur.

Prijs *f* 1.60

De algemeene motorvoertuigenbelastingen

door

Mr. Dr. F. J. W. H. SANDBERGEN

en

Dr. H. J. LEVELT

referendaris onderscheidenlijk bij de afdeeling Politie en bij het Kantoor voor de Decentralisatie van het departement van Binnenlandsch Bestuur.

Prijs *f* 2.75

Verkrijgbaar het ter perse zijnde handboek van de K. N. I. M. C.

Het Wegverkeer

door

Dr. Ir. L. J. DE VEN

hoofdingenieur bij het Technisch-Economisch Adviesbureau van het departement van Gouvernements-Bedrijven.

Prijs *f* 2.50