



5

Besluit van 8 december 2008, houdende wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Voertuigreglement in verband met wijzigingen op het gebied van verkeersregelaars alsmede enkele technische wijzigingen

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat 26 september 2008, nr. CEND/HDJZ-2008/1268 sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 2, 12, 13, 14 en 71 van de Wegenverkeerswet 1994; De Raad van State gehoord (advies van 6 november 2008, nr. W09.08.0416/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 december 2008, nr. CEND/HDJZ-2008/1610 sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen a, b en c worden geletterd c, g en d;
2. Voor onderdeel c worden twee onderdelen ingevoegd, luidende:
 - a. begeleidingsvoertuig: bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1, onderdeel h, van het Voertuigreglement, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3500 kg dat is bestemd voor de begeleiding van exceptionele transporten als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Besluit ontheffingverlening Dienst Wegverkeer exceptionele transporten;

b. verkeersregelaar met in het kader van zijn beroep verkeersregelende taken: verkeersregelaar, niet zijnde transportbegeleider of verkeersregelaar die tot taak heeft eenvoudige verkeersregelende werkzaamheden te verrichten bij evenementen, die uit hoofde van zijn beroep verkeersregelende werkzaamheden verricht;

3. Na onderdeel d worden twee onderdelen ingevoegd, luidende:

e. transportbegeleider: verkeersregelaar die optreedt ter begeleiding van een exceptioneel transport als bedoeld in artikel 1, onderdeel c, van het Besluit ontheffingverlening Dienst Wegverkeer exceptionele transporten;

f. verkeersregelaar: persoon behorend tot de ingevolge artikel 12, eerste lid, van de wet, aangewezen categorie, niet zijnde een persoon als bedoeld in artikel 82, eerste lid, onderdeel d, of artikel 82, derde lid van het RVV 1990;

B

Artikel 56 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Verkeersregelaars worden aangesteld door:

a. Onze Minister, indien het gaat om

1°. transportbegeleiders, of

2°. verkeersregelaars met in het kader van het beroep

verkeersregelende taken, voor zover deze taken in meerdere provincies op het grondgebied van meerdere niet aangrenzende gemeenten worden uitgevoerd.

b. de burgemeester van de gemeente waar de werkzaamheden worden verricht, in de overige gevallen.

2. Onder vernummering van het tweede tot het vierde lid worden twee leden ingevoegd, luidende:

2. Verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken worden uitsluitend als zodanig aangesteld indien deze taken naar het oordeel van het tot aanstelling bevoegd gezag:

a. als hun hoofdwerkzaamheden worden beschouwd, of

b. geacht worden nauw verband te houden met de uitoefening van hun hoofdwerkzaamheden.

3. Het in het eerste lid genoemde bestuursorgaan kan de door hem afgegeven aanstelling in de bij ministeriële regeling aangegeven gevallen intrekken.

C

Artikel 57 komt te luiden:

Artikel 57

Op verkeersregelaars, personen als bedoeld in artikel 82, eerste lid, onderdeel d, van het RVV 1990 en op verkeersbrigadiers wordt toezicht gehouden door de politie.

D

Artikel 58 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. de aanstelling, de verlenging van de aanstelling van verkeersregelaars, alsmede de aanstelling van verkeersbrigadiers;

2. Onderdeel c komt te luiden:
c. de opleiding van verkeersbrigadiers;
3. De onderdelen d tot en met h worden geletterd e tot en met i.
4. Na onderdeel c wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
d. de opleiding en examinering van verkeersregelaars;
5. Aan onderdeel i wordt, onder vervanging van de punt door een komma, de volgende zinsnede toegevoegd: alsmede de begeleidingsvoertuigen en de hulpmiddelen die daarin aanwezig zijn.

E

Na artikel 58 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 58a

1. Transportbegeleiders maken tijdens de uitoefening van hun werkzaamheden gebruik van een begeleidingsvoertuig dat voldoet aan de in de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 58, onderdeel i, opgenomen eisen.
2. Verkeersregelaars dragen tijdens de uitoefening van hun werkzaamheden de kleding voorgeschreven in de ministeriële regeling, bedoeld in artikel 58, onderdeel i.
3. Verkeersregelaars die krachtens de wet moeten beschikken over een aanstellingspas zijn verplicht dit document op eerste vordering van de in artikel 159, eerste lid, onderdeel a, van de wet genoemde personen ter inzage af te geven.
4. Aanwijzingen als bedoeld in artikel 82, eerste lid, van het RVV 1990, worden voor zover het betreft verkeersregelaars niet zijnde weginspecteurs in dienst van Rijkswaterstaat, niet gegeven vanaf een motorrijtuig of, voorzover het betreft verkeersregelaars niet zijnde transportbegeleiders of weginspecteurs in dienst van Rijkswaterstaat, vanuit een motorrijtuig.
5. Onverminderd het vierde lid, geven transportbegeleiders of weginspecteurs in dienst van Rijkswaterstaat vanuit een motorrijtuig geen aanwijzingen als bedoeld in artikel 82, eerste lid, van het RVV 1990, op wegen onder beheer van het Rijk of op kruispunten gelegen op andere wegen.

F

In artikel 59 wordt «de artikelen 1a, 2 en 54» vervangen door: de artikelen 1a, 2, 54 en 58a, eerste lid en derde tot en met vijfde lid.

ARTIKEL II

Het RVV 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1, onderdeel aj, wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

aja: verkeersregelaar: persoon als bedoeld in artikel 1, onderdeel f, van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer;

B

Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, eerste volzin, wordt «geel zwaai- of knipperlicht» vervangen door: geel zwaai-, knipper- of flitslicht.

2. In het tweede lid wordt het «gele zwaai- of knipperlicht» vervangen door: het gele zwaai-, knipper- of flitslicht.

C

Artikel 82 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel b, wordt «en» vervangen door een komma.

2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c, door «, en» wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. de personen die optreden tijdens de praktijklessen of het praktijkexamen in het kader van een opleiding tot verkeersregelaar of een cursus voor verkeersregelaars, voor de duur van deze praktijklessen of dit praktijkexamen en voor zover gebruik wordt gemaakt van de bij ministeriële regeling voor verkeersregelaars voorgeschreven kleding.

ARTIKEL III

Het Voertuigreglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5.3.51 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Onverminderd het eerste lid, voldoen begeleidingsvoertuigen als bedoeld in artikel 1, onderdeel a, van het BABW, aan de door Onze Minister gestelde eisen.

B

Aan artikel 5.3.61 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de wijze of plaats van bevestiging van verlichte transparanten op begeleidingsvoertuigen als bedoeld in artikel 1, onderdeel a, van het BABW.

C

In de artikelen 5.8.65 en 5.14.65 wordt «bepaalde inzake zwaai- en knipperlichten» vervangen door: bepaalde inzake zwaai-, knipper- en flitslichten.

D

In artikel 5.7.65 wordt «bepaalde inzake zwaaien knipperlichten» vervangen door: bepaalde inzake zwaai-, knipper- en flitslichten.

ARTIKEL IV

1. Aanstellingen van verkeersregelaars afgegeven voor de inwerkingtreding van dit besluit behouden hun geldigheid zolang hun geldigheidsduur niet is verstreken of, indien geen geldigheidsduur is vastgesteld, tot vijf jaren na inwerkingtreding van dit besluit, dan wel tot zij zijn vervangen door een aanstelling op grond van artikel 56 van het BABW, zoals dit komt te luiden na inwerkingtreding van dit besluit.

2. Aanvragen om als verkeersregelaar te worden aangesteld, ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit, worden na dat tijdstip behandeld overeenkomstig de voorschriften zoals deze golden voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

ARTIKEL V

Dit besluit treedt in werking op 1 maart 2009.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 8 december 2008

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *dertiende* januari 2009

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Omdat de beschikbare capaciteit van de politie om verkeersregelend op te treden, mede gezien de andere prioriteiten die worden gesteld aan de taakuitvoering door de politie, geen gelijke tred kon houden met de toenemende behoefte aan regeling van het verkeer, ontstond de situatie dat naast de politie steeds vaker ook andere personen verkeersregelend gingen optreden. Dit verkeersregelend optreden geschiedde niet alleen door vrijwilligers, zoals bijvoorbeeld de verkeersbrigadiers, maar ook steeds vaker door personen die beroepsmatig werden ingezet bij de regeling van het verkeer. Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat in 1999 voor deze categorieën van verkeersregelaars wettelijke bevoegdheden zijn vastgesteld. Hiertoe zijn het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer aangepast (BABW). In de Regeling verkeersregelaars is vervolgens een nadere uitwerking gegeven.

Inmiddels is wetgeving tot stand gebracht die aanpassing van de uitvoeringsregelgeving inzake verkeersregelaars noodzakelijk maakt. Verwezen kan worden naar de Wet van 9 december 2004 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot het verlenen van onthefingen in bepaalde gevallen door de Dienst Wegverkeer en enkele technische wijzigingen (Stb. 687). Daarnaast is inmiddels gedurende een aantal jaren ervaring opgedaan met de Regeling verkeersregelaars. In deze periode is wat betreft een aantal punten verduidelijking of nadere regeling noodzakelijk gebleken. Zo zijn er verkeersregelaars die exceptionele transporten begeleiden. Dit zijn transporten waarvoor vanwege de afwijkende afmetingen van dat transport door het bevoegd gezag op grond van artikel 149, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: wet) ten behoeve van dat transport een vergunning moet worden verleend om onder bij die ontheffing bepaalde voorwaarden gebruik te mogen maken van de weg. Ten aanzien van deze categorie verkeersregelaars is de vraag gerezen of niet nadere voorzieningen zouden moeten worden getroffen op het punt van exameneisen. In de regeling is tot dusverre op dit gebied niets opgenomen. Voorts is ten aanzien van verkeersregelaars die worden ingezet ten behoeve van evenementen in toenemende mate gebleken dat de huidige aanstellingsbepaling tot veel werk leidt voor de organisatoren en burgemeesters: thans is het zo dat deze categorie verkeersregelaars per evenement wordt aangesteld door de burgemeester. Dit wordt in toenemende mate als omslachtig ervaren.

Dit besluit is op 15 juli 2008 voorgelegd aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken 2007–2008, 29398, nr. 118). Dit heeft niet geleid tot een inhoudelijke behandeling.

2. Inhoud van de regeling

In verband met het voorgaande dienen het BABW en het RVV 1990 gewijzigd te worden. Allereerst is om praktische redenen gekozen voor een aanpassing van de regeling omtrent de aanstellingsbevoegdheid van verkeersregelaars. In de artikelsgewijze toelichting wordt hierop nader ingegaan. Ten tweede is de bevoegdheid tot intrekking van de aanstelling thans expliciet in het BABW opgenomen. Indien het de bedoeling is dat een bestuursorgaan bevoegd is tot intrekking van een beschikking, dan ligt het in de rede deze bevoegdheid uitdrukkelijk te regelen. Nu de aanstellingsbevoegdheid al wel expliciet in het BABW is geregeld, is

ervoor gekozen ook de bevoegdheid tot intrekking van de aanstelling op dit niveau te regelen. In de op grond van dit besluit vast te stellen ministeriële regeling worden de gevallen waarin van deze bevoegdheid gebruik kan worden gemaakt, aangegeven. Opgemerkt wordt dat aanvullend op deze mogelijkheid tot intrekking van de aanstelling, in overleg met de politie een voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 tot stand is gebracht. Dit voorstel is in procedure¹ en voorziet in een wijziging van artikel 12, derde lid, onderdeel d, van de wet. Op grond hiervan kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld met betrekking tot het ter plekke innemen van het bevoegdheidsbewijs van verkeersregelaars en met betrekking tot de schorsing van hun aanstelling. In overleg met de politie zal nog nadere uitwerking moeten plaatsvinden op het niveau van een algemene maatregel van bestuur en van een ministeriële regeling.

Gelet op de taken en de bevoegdheden van bepaalde categorieën verkeersregelaars, is een adequate opleiding en examinering van belang. Dit speelt zeker in een tijd waarin het verkeer drukker is geworden en er sprake is van een toenemende agressie. Het is derhalve wenselijk gebleken meer te regelen omtrent de opleiding en examinering van verkeersregelaars dan tot nu toe het geval is. Aan de andere kant moet worden gewaakt voor overregulering. Zodoende is ervoor gekozen een niet te ingewikkelde regeling op te zetten en waar mogelijk aan te sluiten op de bestaande praktijk om op die manier de lastendruk voor alle betrokkenen zo veel mogelijk te beperken. In het BABW is bepaald dat bij ministeriële regeling regels kunnen worden gesteld omtrent de opleiding en de examinering van verkeersregelaars. Op basis hiervan zal op ministerieel niveau worden bepaald welke categorieën verkeersregelaars over een opleiding moeten beschikken. Voorts zullen enkele criteria worden gegeven aan de hand waarvan de bekwaamheid van de kandidaat-verkeersregelaar tijdens het praktijkexamen wordt getoetst. Zo zal van de kandidaat-verkeersregelaar bijvoorbeeld mogen worden verwacht dat hij kan aantonen het verkeer op adequate en veilige wijze te kunnen regelen. Voorts mag van een kandidaat-transportbegeleider worden verwacht dat hij aantoont inzicht te hebben in de verkeersrisico's die het transport met zich meebrengt. Wat betreft de rol van de politie bij de opleiding van verkeersregelaars wordt opgemerkt dat haar huidige verantwoordelijkheid voor de opleiding van alle verkeersregelaars niet meer past binnen haar kerntaken. Met de nieuwe opzet voor de opleiding van verkeersregelaars, waarbij in de regelgeving eenduidige (en kenbare) exameneisen voor het praktijkexamen worden neergelegd, wordt aan dit bezwaar tegemoet gekomen. Wel heeft de politie nog direct invloed op het kwaliteitsniveau van aankomend verkeersregelaars doordat op ministerieel niveau zal worden bepaald dat tijdens het praktijkexamen een daarvoor afgevaardigde politiebeambte optreedt als mede-examinator. Dit in combinatie met extra strafbaarstellingen biedt ruimte om het kwaliteitsniveau van verkeersregelaars te waarborgen zonder dat de politie verantwoordelijk is voor de opleiding.

In het RVV 1990 wordt thans bepaald dat ook de aanwijzingen van personen die optreden tijdens praktijklessen en het praktijkexamen door de weggebruikers moeten worden opgevolgd. Tot slot is voorzien in enkele wijzigingen van het Voertuigreglement. Deze wijzigingen maken het mogelijk bij ministeriële regeling nadere eisen te stellen aan het voertuig dat door de transportbegeleider wordt gebruikt bij het begeleiden van een exceptioneel transport.

In artikel I, onderdeel D, van de Wet van 2 november 2006 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard (Stb. 616) is voorzien in de vereiste

¹ Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 op een aantal punten van uiteenlopende aard alsmede wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit, de Binnenschepenwet en de Wet wegvervoer goederen op enkele technische punten (nr. 31 340).

delegatiegrondslagen om eisen te kunnen stellen ten aanzien van de examinering en aan begeleidingsvoertuigen. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat deze regelgeving in overleg met de politie, de Dienst Wegverkeer en opleidingsinstituten tot stand is gebracht.

3. Handhaving

Verkeersregelaars worden aangesteld bij besluit van de minister of van de burgemeester van de plaats waar de werkzaamheden worden verricht. In het BABW wordt bepaald dat het betrokken bestuursorgaan de door hem afgegeven aanstelling kan intrekken. In de op grond van dit besluit vast te stellen ministeriële regeling worden de gevallen opgesomd waarin tot intrekking kan worden overgegaan.

Daarnaast worden aan het BABW op verzoek van de politie nieuwe strafbare feiten toegevoegd. Het betreft hier het gebruik maken van een ander dan het voorgeschreven begeleidingsvoertuig, het niet op eerste vordering van een politieambtenaar behoorlijk ter inzage afgeven van de aanstellingspas, het geven van aanwijzingen vanuit een voertuig op kruispunten en het geven van aanwijzingen vanaf een voertuig.

In de praktijk wordt geconstateerd dat aanwijzingen aan weggebruikers vanaf of vanuit een motorrijtuig worden gegeven. Omdat de kenbaarheid en zichtbaarheid van verkeersregelaars in dergelijke gevallen niet altijd is gewaarborgd, kan dit leiden tot gevaarlijke situaties op de weg. Zodoende wordt in het onderhavige besluit het geven van aanwijzingen vanaf of vanuit een voertuig niet of uitsluitend in specifieke gevallen toegestaan. Voorts dient te worden gewaarborgd dat transportbegeleiders bij de uitoefening van hun taken voldoende zichtbaar en eenduidig herkenbaar zijn. Met het oog hierop wordt geregeld dat bij ministeriële regeling voertuigeisen kunnen worden vastgesteld. Het niet naleven van deze voorschriften levert ingevolge artikel 58a van het BABW een strafbaar feit op.

Verwacht wordt dat van de strafbaarstelling een positief effect zal uitgaan op de naleving van deze voorschriften. Dit laat onverlet dat in de beginfase, bij de opleiding van verkeersregelaars, voldoende aandacht dient te worden besteed aan deze aspecten van de verkeerstaak.

In de praktijk komt het voor dat personen die optreden als verkeersregelaar niet als zodanig zijn aangesteld en derhalve niet bevoegd zijn. Aangezien het – vooralsnog – niet mogelijk is gebleken een landelijk register in te voeren waarin alle verkeersregelaars zijn vermeld, is het van belang dat de toezichthouder op een andere eenvoudige wijze kan nagaan of de betreffende persoon die als verkeersregelaar optreedt ook bevoegd is. Dit is in de huidige Regeling verkeersregelaars gerealiseerd door bij aanstelling tevens een aanstellingspas te verstrekken. Verkeersregelaars dienen deze pas bij de uitoefening van hun werkzaamheden bij zich te dragen. In het onderhavige besluit is bepaald dat deze pas op eerste vordering van de toezichthouder aan deze ter inzage moet worden afgegeven. In het kader van het toezicht is het van belang dat verkeersregelaars aan hun «identificatie» medewerking verlenen. In de praktijk komt het echter voor dat verkeersregelaars aangeven de pas niet bij zich te hebben, hetgeen de uitoefening van het toezicht ernstig belemmert. Verwacht wordt dat van strafbaarstelling van deze norm eveneens een positief effect uitgaat.

Dit besluit en de op grond hiervan vast te stellen ministeriële regeling zijn voor advies voorgelegd aan het College van Procureurs-Generaal en aan de Raad van Hoofdcommissarissen. Van het College van Procureurs-

Generaal is een positief advies ontvangen. Het advies van de Raad van Hoofdcommissarissen richt zich op de uitgangspunten van de politie. Met dit besluit en de hierop te baseren ministeriële regeling wordt aan deze uitgangspunten tegemoet gekomen. Een aantal normen wordt strafbaar gesteld. Verwacht wordt dat dit een positief effect heeft op de naleving van deze normen hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt. De regelgeving vermindert de werkdruk voor de politie waardoor zij zich kan richten op haar kerntaken, evenwel zonder dat haar signalerende en adviserende taak verloren gaat.

4. Effecten voor de overheid

Op het punt van de aanstelling zal naar verwachting sprake zijn van een geringe verschuiving van taken met als gevolg een aanzienlijke afname van het benodigde aantal aanstellingen. Thans is het aan de lokale burgemeester om alle verkeersregelaars niet zijnde de landelijk bevoegde verkeersregelaars (transportbegeleiders of wegininspecteurs van Rijkswaterstaat), aan te stellen. In de nieuwe regeling gaat een deel van deze taak over naar de Minister van Verkeer en Waterstaat, namelijk de aanstelling van verkeersregelaars die in het kader van hun beroep verkeersregelende taken verrichten en wier werkterrein in meerdere provincies het grondgebied bestrijkt van meerdere niet-aangrenzende gemeenten. Het feit dat deze (hiertoe opgeleide) beroepsgroep structureel werkzaam is buiten de gemeente- en provinciegrenzen, rechtvaardigt dat deze groep op rijksniveau wordt aangesteld. In de huidige situatie dient deze groep bij alle burgemeesters van de verschillende plaatsen waar de werkzaamheden worden verricht, een aanstelling aan te vragen, hetgeen een grote administratieve last met zich meebrengt. Weliswaar maken burgemeesters in de praktijk gebruik van de mogelijkheid om hun aanstellingsbevoegdheid te mandateren aan de korpschefs van de regionale politiekorpsen, waardoor een besparing van de administratieve- en uitvoeringslasten kan worden gerealiseerd, doch deze groep verkeersregelaars begeeft zich juist structureel buiten de provinciale grenzen, bijvoorbeeld de ene week in Friesland en de week daarop in Brabant. Op rijksniveau betreft dit geen compleet nieuwe taak, maar een geringe uitbreiding van bestaande werkzaamheden. Daarnaast wordt het voor de burgemeester mogelijk om evenementenverkeersregelaars die bij meerdere evenementen ingezet zullen worden, voor de periode van een jaar aan te stellen. In de huidige situatie dienen evenementenverkeersregelaars telkens per evenement te worden aangesteld. Dit heeft op lokaal niveau een aanzienlijke vermindering van het aantal aanstellingen tot gevolg en resulteert derhalve in een lastenverlichting voor de evenementenverkeersregelaars alsmede in een verlichting van de uitvoeringslasten voor de burgemeesters.

5. Administratieve lasten

De voorgestelde regelgeving leidt over het geheel genomen tot een jaarlijkse reductie van de administratieve lasten voor de categorieën burgers (10.000 uur) en bedrijven (20.000 uur/€ 0,9 miljoen). Het onderhavige besluit en de op grond hiervan vast te stellen ministeriële regeling zijn voorgelegd aan Actal. Deze zijn door Actal niet geselecteerd voor advies. De berekening van de administratieve lasten alsmede een nadere toelichting hierop wordt opgenomen in het algemene deel van de toelichting bij de vast te stellen regeling.

6. Financiële consequenties

Dit besluit leidt voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot een geringe extra werklast. Deze is het gevolg van aanstelling van de categorie verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken die gemeentegrensoverschrijdende werkzaamheden verrichten (zie toelichting onder punt 4). Op dit punt zal een en ander budgettair neutraal kunnen plaatsvinden. Voor het bedrijfsleven levert deze wijziging een aanzienlijke administratieve besparing op. Verkeersregelaars behorende tot de hierboven genoemde groep hoeven immers nog maar één landelijk geldende aanstelling aan te vragen in plaats van zich door iedere burgemeester afzonderlijk aan te laten stellen. Bij de aanpassingen van de regelgeving omtrent de opleidingen is aansluiting gezocht bij de reeds bestaande structuur, waardoor er ook op dit punt geen sprake zal zijn van ingrijpende financiële consequenties voor het bedrijfsleven. De voorgeschreven nieuwe kleding voor verkeersregelaars en de nieuwe eisen aan begeleidingsvoertuigen van transportbegeleiders leiden niet tot significante extra kosten. Voor beiden is een overgangstermijn van 5 jaar bepaald. Deze overgangstermijn is langer dan de periode waarover verkeersregelaars over het algemeen kleding of begeleidingsvoertuigen afschrijven.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

Dit artikel voorziet in de aanvulling van artikel 1 van het BABW met een aantal definitiebepalingen. Het betreft allereerst het begrip verkeersregelaar. Dit zijn personen die behoren tot een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorie en die op wegen verkeersregelend optreden. In de begripsomschrijving wordt een aantal categorieën personen uitgezonderd. Dit betreft in de eerste plaats personen als bedoeld in artikel 159 van de wet. Dit zijn onder meer de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen ambtenaren van de Rijksbelastingdienst, de Dienst Wegverkeer en de verkeersinspecties. In artikel 12, eerste lid, van de wet¹ is bepaald dat weggebruikers verplicht zijn gevolg te geven aan aanwijzingen die terzake van het verkeer op de weg worden gegeven door de in artikel 159 van die wet bedoelde personen, of door andere bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën personen. Uit artikel 1, onderdeel f, van het BABW volgt dat onder het begrip verkeersregelaar alleen die personen worden geschaard die behoren tot die «andere» bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorie. In de tweede plaats worden personen als bedoeld in artikel 82, derde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (verkeersbrigadiers) uitdrukkelijk uitgezonderd. Verkeersbrigadiers behoren wel tot de «andere» bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorie, maar hebben een evident andere taak dan de verkeersregelaars. De inzet van verkeersbrigadiers is uitsluitend bedoeld ter begeleiding van overstekende voetgangers, met name schoolgaande kinderen. Verkeersregelaars daarentegen hebben een bredere taak, namelijk verkeersregelend optreden in diverse situaties. Tot slot worden in de begripsomschrijving van verkeersregelaar personen als bedoeld in artikel 82, eerste lid, onderdeel d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, uitgezonderd. Het gaat hier om personen die optreden tijdens praktijklessen of praktijkexamens in het kader van een opleiding of cursus voor verkeersregelaars. Dit zijn derhalve docenten en aankomende verkeersregelaars. In artikel 82, eerste lid, van het BABW wordt bepaald dat weggebruikers wel de aanwijzingen die tijdens praktijklessen of praktijkexamens worden gegeven, moeten opvolgen. Deze personen worden evenwel niet aangemerkt als verkeersregelaar.

¹ Gewijzigd bij wet van 2 november 2006 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard (Stb. 2006, 116).

Opgemerkt zij dat de categorieën personen die kunnen worden aangemerkt als verkeersregelaar, worden aangewezen bij algemene maatregel van bestuur (zie artikel 56 BABW). De aanstelling van de personen als verkeersregelaar geschiedt vervolgens, indien is voldaan aan nader bepaalde voorwaarden, bij beschikking van het bevoegd gezag.

In artikel 1, onderdeel b, van het BAWB wordt het begrip verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende taken gedefinieerd. Het gaat hier om personen, die in het kader van de uitoefening van hun beroep verkeersregelende taken verrichten. In artikel 56, tweede lid is bepaald dat het tot aanstelling bevoegde gezag beoordeelt of degene die een verzoek tot aanstelling indient, onder deze categorie kan worden geschaard. De verkeersregelende taken dienen naar het oordeel van het bevoegd gezag tot de hoofdwerkzaamheden van betrokkene te behoren of nauw verband te houden met het uitoefenen van de hoofdwerkzaamheden. Het tot aanstelling bevoegd gezag kan hier desgewenst de korpchef over raadplegen. In de praktijk worden onder deze categorie verkeersregelaars diverse werknemers of beroepsbeoefenaars geschaard. Gedacht kan worden aan brandweerlieden, ambulancepersoneel, of aan functionarissen van vervoerbedrijven die tot taak hebben bij storingen en bij ongevallen waarbij een bus of een tram betrokken is, op te treden. Het voorgaande wil evenwel niet zeggen dat een brandweerman als verkeersregelaar moet zijn aangesteld om een aanwijzing te kunnen geven die nodig is in verband met het uitrollen van een slang over een openbare weg. Wanneer het nodig is dat een brandweerman gedurende langere tijd dan nodig is voor dit soort kortdurende situaties, aanwijzingen aan het verkeer geeft, dan moet hij zijn opgeleid als verkeersregelaar en als zodanig zijn aangesteld. Verkeersregelend optreden vormt hier derhalve niet de hoofdtaak, maar degenen die het betrokken beroep uitoefenen kunnen wel met regelmaat worden geconfronteerd met de noodzaak tot regeling van het verkeer. Verkeersregelend optreden houdt zodoende nauw verband met de uitoefening van de hoofdwerkzaamheden. Hierbij gaat het vaak om plotseling optredende onvoorzienbare situaties als ongevallen en calamiteiten.

Een andere beroepsgroep die onder deze categorie kan worden geschaard wordt gevormd door medewerkers van bedrijven die beroepsmatige verkeersregelaars verhuren. Voor hen behoort het verkeersregelend optreden tot de hoofdwerkzaamheden. Verder valt te denken aan functies die speciaal zijn gecreëerd om de reguliere politie, die in verband met andere prioriteiten of in verband met gebrek aan mankracht voor de betrokken taken geen tijd (meer) heeft, te ontlasten. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan binnen diverse politieregio's functionerende toezichthouders. Voorts kan bij instanties of bedrijven behoefte bestaan aan de mogelijkheid personeel in te zetten voor het geven van aanwijzingen aan weggebruikers. Het geven van aanwijzingen moet uiteraard wel een verkeersregelend optreden inhouden. Ook hier geldt dat het verkeersregelend optreden tot de hoofdwerkzaamheden moet behoren of daarmee nauw verband houden. Tot slot worden de weginspecteurs die in dienst zijn van Rijkswaterstaat onder deze categorie verkeersregelaars geschaard. Dit zijn veelal incidentmanagers die landelijk werkzaam zijn en bij incidenten op bepaalde wegen verkeersregelende taken verrichten teneinde de doorstroming van het verkeer te bevorderen.

Gelet op de definitie van verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken, worden de zogenaamde evenementenverkeersregelaars niet onder deze categorie geschaard. Reden hiervoor is dat deze verkeersregelaars in tegenstelling tot de beroepsmatige verkeersregelaars tot taak hebben eenvoudige verkeersregelende taken te

verrichten. Evenementenverkeersregelaars zijn in de praktijk dan ook veelal vrijwilligers.

Transportbegeleiders kunnen in beginsel onder de categorie verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken worden geschaard, maar zijn hiervan expliciet uitgesloten in verband met hun specifieke bredere taak. Het gaat hier om verkeersregelaars die tot taak hebben exceptionele transporten te begeleiden en zodoende het overige verkeer te beveiligen tegen de risico's van dergelijke transporten. Dit zijn voertuigen die de bij of krachtens de wet toegestane afmetingen of massa overschrijden en waarvoor door het bevoegde gezag een ontheffing als bedoeld in artikel 149a, tweede lid, van de wet, moet worden verleend.

Tenslotte is een definitie opgenomen van het begrip begeleidingsvoertuig. Omwille van de verkeersveiligheid is ervoor gekozen dat begeleiding door transportbegeleiders alleen plaatsvindt met motorvoertuigen op vier wielen. Vanwege het belang van de zichtbaarheid zijn dit in de praktijk bedrijfsauto's. De vrees bestaat dat het gebruik van motorvoertuigen op twee wielen op het onderliggend wegennet de kans op ongelukken doet toenemen. Omdat de definitie van begeleidingsvoertuig niet voorkomt in het BABW is deze opgenomen. Daarbij is aansluiting gezocht bij de definitie van het begrip bedrijfsauto uit het Voertuigreglement. Gelet op deze definitie is het uitgesloten om bijvoorbeeld personenauto's en motorfietsen in te zetten als begeleidingsvoertuig.

Artikel I, onderdeel B

Zoals reeds in de inleiding is gesteld, werd de bestaande aanstellingsregeling nogal omslachtig geoordeeld, met name op het punt van de aanstelling van verkeersregelaars, niet zijnde de verkeersregelaars met landelijke bevoegdheid (de huidige categorieën transportbegeleiders en wegininspecteurs van Rijkswaterstaat). Daarom is ervoor gekozen de aanstelling van verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken wier werkterrein in meerdere provincies het grondgebied bestrijkt van meerdere niet-aangrenzende gemeenten, niet langer in handen te leggen van de lokale burgemeester, maar van de Minister van Verkeer en Waterstaat. In artikel 56, eerste lid, onderdeel a, sub 2, is tot uitdrukking gebracht dat verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken alleen dan door de minister worden aangesteld indien zij landelijk werkzaam zijn. Daarnaast is tot uitdrukking gebracht dat het moet gaan om een voortdurende situatie. De beroepsmatige verkeersregelaar die eenmalig of een enkele keer verkeersregelend dient op treden in een andere provincie, komt niet in aanmerking voor een aanstelling door de minister. Op deze wijze wordt tegemoet gekomen aan de veel gehoorde bezwaren dat het te omslachtig is dat bij structurele gemeente- en provinciegrensoverschrijdende werkzaamheden bij alle betrokken burgemeesters een aanstelling als verkeersregelaar moet worden gevraagd.

In artikel 56, eerste lid, onderdeel b, is bepaald dat de aanstellingsbevoegdheid in de overige gevallen ligt bij de burgemeester van de gemeente waar de werkzaamheden worden verricht. Dit betekent dat de aanstelling van verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken wier werkterrein beperkt blijft tot het grondgebied van een gemeente, in handen blijft van de lokale burgemeester. Hij is immers het beste bekend met de lokale omstandigheden en kan om die reden de aanvraag het beste beoordelen. Dit geldt eveneens voor de verkeersregelaar met in het kader van het beroep verkeersregelende taken die in één provincie of in meerdere aangrenzende gemeenten werkzaam is. In deze gevallen dient de lokale burgemeester binnen wiens grond-

gebied de werkzaamheden worden uitgevoerd, deze personen aan te stellen. Dit geldt ook voor de eerder genoemde evenementenverkeersregelaars. Uiteraard blijft het mogelijk dat een burgemeester deze aanstellingsbevoegdheid mandateert aan een burgemeester van een andere/naburige gemeente. De Algemene wet bestuursrecht biedt hiertoe de mogelijkheid. Van deze mogelijkheid wordt in de huidige praktijk reeds gebruik gemaakt.

Wat betreft evenementenverkeersregelaars wordt ter verduidelijking opgemerkt dat in Nederland op gemeentelijk niveau is geregeld dat voor het organiseren van een evenement (van een bepaalde omvang) een vergunning van de betrokken gemeente vereist is. In deze vergunning kan verkeersregelend optreden gedurende het evenement als voorwaarde zijn gesteld. In het onderhavige besluit en de daarop te baseren ministeriële regeling wordt – met het oog op de verkeersveiligheid – geregeld dat personen die verkeersregelend (gaan) optreden, wat betreft opleiding, aanstelling en functioneren aan een aantal eisen dienen te voldoen. Onder de vigerende regelgeving worden evenementenverkeersregelaars aangesteld door de burgemeester van de plaats waar de werkzaamheden worden verricht. Zoals hierboven weergegeven is deze het beste bekend met de omstandigheden binnen zijn gemeente. Op deze wijze wordt ook aangesloten bij de gemeentelijke vergunningverlening voor evenementen. Ook hier geldt dat in de praktijk gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om de aanstellingsbevoegdheid aan de korpschefs van de regionale politiekorpsen te mandateren. Bij gemeentegrensoverschrijdende evenementen betekent dit dat dan niet bij iedere burgemeester een aanstelling hoeft te worden aangevraagd, hetgeen een aanzienlijke lastenbesparing voor de burger kan betekenen. Voor gebruik van dit mandaat of mandaat aan collega-burgemeesters zal bij de communicatie omtrent deze regelgeving nogmaals aandacht worden gevraagd. Gebruik hiervan kan echter niet worden afgedwongen. Naast de reeds bestaande mogelijkheid om evenementenverkeersregelaars per evenement aan te stellen zal in de vast te stellen ministeriële regeling worden bepaald dat evenementenverkeersregelaars tevens voor een periode van ten hoogste een jaar kunnen worden aangesteld. Deze wijziging resulteert in een lastenverlichting voor deze groep verkeersregelaars.

In het nieuwe derde lid is expliciet bepaald dat de tot aanstelling bevoegde autoriteit in bij ministeriële regeling aangegeven gevallen ook tot intrekking van de aanstelling kan overgaan.

Artikel I, onderdeel C

In artikel 57 wordt bepaald dat de politie toezicht houdt op verkeersregelaars en verkeersbrigadiers. In bijzondere gevallen kan het voorkomen dat het verkeer wordt geregeld door personen die – nog – niet zijn aangesteld als verkeersregelaar. Dit is primair het geval bij praktijklessen en het praktijkexamen voor de opleiding tot verkeersregelaar. Het is wenselijk dat de politie ook toezicht houdt op deze personen. Het onderhavige onderdeel voorziet hierin.

Artikel I, onderdeel D

In artikel 58 is onderdeel a uitgebreid met de verlenging van de aanstelling. Onder aanstelling respectievelijk verlenging van de aanstelling worden mede begrepen de voorwaarden voor en de duur van de aanstelling of de verlenging daarvan. Hiervoor kunnen bij ministeriële regeling voorschriften worden vastgesteld.

Het nieuwe onderdeel d van artikel 58 beoogt expliciet aan te geven dat in een ministeriële regeling regels worden gesteld omtrent de opleiding en de examinering van verkeersregelaars. Hiervoor wordt verwezen naar het algemene deel van de toelichting. In de oude regeling was bepaald dat de politie verantwoordelijk was voor de opleiding van verkeersregelaars. In de praktijk is dit niet altijd goed werkbaar gebleken en blijken particuliere opleidingsinstituten, wiens instructeurs veelal zijn opgeleid door de politieacademie, deze rol al min of meer te hebben overgenomen van de politie. Andere redenen zijn dat de invulling van deze verantwoordelijkheid per politieregio kan verschillen en dat het voor de tot aanstelling bevoegde instantie vrijwel niet is na te gaan of een opleidingsinstituut, op wat voor manier dan ook, afstemming pleegt met de politie. In overleg met de politie en opleidingsinstituten is nu gekozen voor het volgende systeem. Een persoon kan pas worden aangesteld als verkeersregelaar, indien hij – onder andere – beschikt over een getuigschrift dat is afgegeven door een opleidingsinstituut. Deze opleiding dient te bestaan uit theorie en praktijk. Op ministerieel niveau zullen wat betreft het praktijkexamen criteria worden gesteld aan de hand waarvan de bekwaamheid van de kandidaat-verkeersregelaar wordt getoetst. Deze eisen zijn afgeleid uit de thans bestaande exameneisen en zijn in overleg met de politie en de opleidingsinstituten tot stand gebracht. De kandidaat zal bijvoorbeeld moeten aantonen het verkeer op adequate en veilige wijze te kunnen regelen.

In deze nieuwe opzet heeft de politie niet meer de verantwoordelijkheid voor de opleiding van verkeersregelaars, maar nog wel een toetsende rol bij het praktijkexamen. Bij het praktijkexamen zal, naast de examinatoren van het opleidingsinstituut, een politiebeambte aanwezig zijn. Hij dient het getuigschrift te accorderen.

Voorts is in artikel 58 bepaald dat bij ministeriële regeling eisen worden gesteld aan het uiterlijk van het begeleidingsvoertuig omwille van de herkenbaarheid van transportbegeleiders die gebruik maken van een dergelijk voertuig. Daarnaast kan bij ministeriële regeling worden bepaald welke hulpmiddelen in het begeleidingsvoertuig aanwezig moeten zijn. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan zaken als afzetlint, retroreflecterende pylonen, een verbandkist of communicatieapparatuur. Een en ander wordt geregeld in onderdeel i.

Artikel I, onderdeel E

Herkenbaarheid is voor zowel de burger als voor de verkeersregelaar van belang. Daarom gebiedt artikel 58a van het BABW verkeersregelaars de voorgeschreven kleding te gebruiken. Hieraan is voor de transportbegeleiders de verplichting toegevoegd om de voorgeschreven voertuigen te gebruiken. Voorts is bepaald dat op eerste vordering van een opsporingsambtenaar de aanstellingspas behoorlijk ter inzage dient te worden afgegeven en dat het geven van aanwijzingen vanuit of vanaf een voertuig niet of uitsluitend in specifieke gevallen is toegestaan. Verkeersregelaars niet zijnde transportbegeleiders of weginspecteurs van Rijkswaterstaat voeren hun verkeersregelende taken niet uit met behulp van een voertuig. Het is hen expliciet niet toegestaan om vanuit of vanaf een voertuig aanwijzingen te geven. Transportbegeleiders en weginspecteurs in dienst van Rijkswaterstaat maken bij de uitoefening van hun werkzaamheden wel gebruik van een (begeleidings)voertuig. In het vijfde lid is bepaald dat zij op wegen onder beheer van het Rijk geen aanwijzingen mogen geven vanuit het voertuig. Op andere wegen is het geven van aanwijzingen vanuit het voertuig wel toegestaan, tenzij de betrokken verkeersregelaar zich op een kruispunt bevindt. Van transportbegeleiders wordt verwacht dat zij, als ze zich bevinden op kruispunten die gelegen

zijn op provinciale of gemeentelijke wegen, uitstappen om aanwijzingen te geven aan overige weggebruikers. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat weginsecteurs van Rijkswaterstaat vooralsnog uitsluitend werkzaam zijn op wegen onder beheer van het Rijk. Vanaf een voertuig mogen door verkeersregelaars, niet zijnde weginsecteurs, nimmer aanwijzingen worden gegeven. De ervaring leert dat het op deze wijze geven van aanwijzingen kan leiden tot verkeersgevaarlijke situaties. Weginspecteurs dienen vanuit de aard van hun functie de mogelijkheid te hebben vanaf hun motorrijtuig aanwijzingen te kunnen geven.

Het begrip aanwijzingen ziet op de aanwijzingen, bedoeld in artikel 82, eerste lid, van het RVV 1990. Gedacht kan worden aan het geven van een stopteken met de armen vanuit het voertuig. Het geven van aanwijzingen met behulp van een verlichte transparant als bedoeld in artikel 82a van het RVV 1990, valt derhalve niet onder de verbodsbepalingen van artikel 58a, vierde en vijfde lid.

Artikel I, onderdeel F

De in artikel 59 opgesomde artikel(liden) worden strafrechtelijk gehandhaafd. Dit laat onverlaat dat niet-naleving door verkeersregelaars van de(z) voor hen geldende voorschriften kan leiden tot intrekking van de aanstelling.

Artikel II, onderdeel A

In dit onderdeel wordt het begrip verkeersregelaar gedefinieerd.

Artikel II, onderdeel B

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en zichtbaarheid wordt het wenselijk geacht het begeleidingsvoertuig uit te rusten met onder andere flitslichten. Met het oog hierop wordt in artikel 30 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 het flitslicht toegevoegd aan de mogelijke lichten die bestuurders van bepaalde voertuigen in nader te bepalen omstandigheden mogen gebruiken.

Artikel II, onderdeel C

In dit artikel wordt voorzien in de verplichting voor weggebruikers om ook aanwijzingen op te volgen die worden gegeven door personen tijdens de praktijklessen of praktijkexamen in het kader van een opleiding tot verkeersregelaar, een en ander voor de duur van deze praktijklessen of dit praktijkexamen. Er is gebruik gemaakt van het woord «personen»: de aanwijzingen die moeten worden opgevolgd kunnen derhalve door zowel de cursisten respectievelijk examenkandidaten worden gegeven als door de instructeurs respectievelijk examinatoren.

Artikel III, onderdelen A, B, C en D

Zoals gezegd is het vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid van belang dat de begeleidingsvoertuigen goed zichtbaar zijn. Daarom worden bij ministeriële regeling nadere technische eisen gesteld aan de lampen, de verlichte transparanten en aan de opvallende markering. De onderdelen A, B en C voorzien in de vereiste aanpassingen van het Voertuigreglement om de voorgeschreven lampen, opvallende markering en de wijze of plaats van bevestiging van verlichte transparanten mogelijk te maken.

Artikel IV

Dit artikel voorziet in een aantal bepalingen van overgangsrecht. Bepaald wordt dat tot op het moment van inwerkingtreding van dit besluit afgegeven aanstellingen hun geldigheid behouden voor de na inwerkingtreding nog resterende geldigheidsduur. Indien geen geldigheidsduur is gesteld, wordt deze gesteld op vijf jaren na inwerkingtreding van dit besluit. Aanvragen tot aanstellingen ingediend voor inwerkingtreding van dit besluit worden behandeld volgens de voorschriften die golden voor de inwerkingtreding van dit besluit.

Artikel V

In dit artikel wordt de datum van inwerkingtreding vastgesteld. De op dit besluit gebaseerde ministeriële regeling zal op dezelfde datum van kracht worden. Bij koninklijk besluit zal het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel D, en artikel V, van de bovengenoemde Wet van 2 november 2006 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard (Stb. 616), eveneens worden vastgesteld op 1 maart 2009.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings