

DE PARABEL VAN DE WKB

(Vrij naar H.C. Andersen: De nieuwe kleren van de keizer)

Inleiding

Er waren eens kabinetten, zijnde de regeringen Rutte II en III, die van oordeel zijn dat de verkeersonveiligheid, het aantal ongelukken en het aantal slachtoffers in het gemotoriseerd verkeer te groot is. Daarom zint het kabinet op maatregelen. Ze verzoekt een aantal adviseurs om voorstellen te doen. Die komen met de idee van een verplichte bijrijder bij elke professionele rit. In taxi's, in bussen, trein, tram, vrachtauto's, leaseauto's, woon-werkverkeer; een verplichte bijrijder die de kwaliteit van de rit en het voertuig beoordeelt. Uitgezonderd zijn ritten gemaakt in privé tijd en voor privé doeleinden.

De adviseurs stellen ook voor niet langer de verkeerspolitie actief te laten controleren en ook geen blauw op straat om zonodig bonnen uit te schrijven. Ook de Rijksdienst voor het wegverkeer is niet langer nodig om vervoermiddelen vooraf te keuren. Dit alles kan beter door de bijrijders worden gedaan. Als die in een vervoermiddel meerijden, zullen zij mankementen of slecht rijgedrag opmerken en aan het bevoegde gezag vragen tot optreden over te gaan. Wetshandhavers, die niet zelf hebben kunnen waarnemen en beoordelen, kunnen en mogen echter niet interveniëren.

Wetsvoorstel

De ambtenaren van het verantwoordelijke ministerie vinden dit een briljant idee. Ze gaan er mee aan de slag. Ze bereiden een wetsvoorstel voor waarin de controle op de kwaliteit van het rijgedrag en de veiligheid in en van het verkeer wordt opgehangen aan het fenomeen "bijrijder". Ze prijzen die oplossing de hemel in. Ze verkondigen dat er fors op rijkskosten kan worden bespaard, want de private bijrijders (die uiteraard niet op rijksmiddelen drukken, maar moeten worden betaald door de werkgever), zijn het ei van het Columbus. In lijn met het afschaffen van de Vestigingswet bedrijven 1954 wordt ook het vereiste van een rijbewijs afgeschaft. Immers, die bijrijder zal er toch voor zorgen dat het verkeer volledig veilig zal zijn en overtredingen en ongelukken tot het verleden gaan behoren.

Na elke rit zal de bijrijder ook een verklaring afgeven aan de werkgever van de chauffeur dat er geen wetsovertredingen zijn gemaakt. Het bevoegd krijgt ook een dergelijk bewijs.

Als tijdens de rit er wetsovertredingen dreigen, kan de bijrijder de chauffeur geen rijstop opleggen, maar hij moet contact zoeken met de bevoegde instantie. Die heeft

overtreding in het geheel niet heeft kunnen waarnemen. Ze kunnen dus helemaal niet optreden.

In het wetsvoorstel wordt ook een Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO) aangekondigd dat gaat toezien op de private bijrijders.

In het wetsvoorstel wordt de aansprakelijkheid van de chauffeur in kwestie ook flink aangescherpt. Hij is bij elke overtreding en elk ongeluk per definitie aansprakelijk. Voor de gevolgen van zijn handelen blijft hij gedurende een periode van 20 jaar hoofdelijk aansprakelijk.

Vooruitlopend op de wetsbehandeling in het parlement wordt luid en duidelijk verkondigd dat op korte termijn op deze manier de verkeersveiligheid zal worden geregeld. Er worden kwartiermakers aangesteld om al vast het wetsvoorstel aan de man te brengen. Dat zijn de oorspronkelijk adviseurs. Er worden met subsidie experimenten uitgevoerd, in lijn daarmee begeleid door de stichting die de kwartiermakers voor zichzelf hebben opgericht. De experimenten worden grotendeels begeleid door de bedrijven waaraan die adviseurs/kwartiermakers zijn verbonden. Ze zien een gouden toekomst in het verschiep. De adviseurs starten ook cursussen op voor "bijrijders" die hun de lessen betreffende "veilig verkeer" bijbrengen.

Als gevolg van de signalen van het verantwoordelijk ministerie zien ambtenaren van de bevoegde instanties de bui hangen. Ze stappen over naar een andere baan, gaan met pensioen en worden niet vervangen, etc. De bestuurders van deze ambtenaren voorzien niet meer in adequate handhavingssterkte, want het wordt toch "privaat".

Tegenbeweging

Organisaties die algemeen als erkend deskundig te boek staan vinden dit een merkwaardige gang van zaken. Zij twijfelen aan het nut van die bijrijder, ook al omdat hij geen verantwoordelijkheid draagt en niet zelf kan optreden of corrigerend handelen. Ze komen met een alternatief dat bewezen heeft de verkeersveiligheid veel beter te dienen en dat ook nog eens leidt tot een enorme besparing op de kosten die gepaard gaan met ongelukken en reparaties van voertuigen. Ze zijn van mening dat bij goedgekeurde technische oplossingen (prototype gekeurde voertuigen, voertuigen met automatische waarschuwingssystemen bij dreigend gevaar en dreigende verkeersovertredingen, noodzakelijke rijbewijzen gekoppeld aan het jaarlijks halen van een minimaal aantal noodzakelijke punten voor bewezen veilig rijden, etc.), in het geheel geen bijrijder nodig is. Ze koppelen dit aan een compleet (geautomatiseerd) reisverslag. Dat bevat ook de elementen waaruit het bevoegd gezag kan afleiden dat tijdens de rit geen wetsovertreding is begaan en zich

geen ongelukken hebben voorgedaan en er sprake is van een veilig voertuig. Dit verslag van het juiste gebruik van de goedgekeurde oplossing moet ook naar de werkgever en de automobielsector. Het systeem van het gebruik van de goedgekeurde technische oplossing is vrijwillig. Het kan door de betreffende chauffeur al dan niet worden gebruikt. Het gebruik ervan minimaliseert echter zijn risico's. Het is niet moeilijk om in te zien dat de oplossing veel goedkoper zal zijn dan de verplichte rijder.

De algemeen erkende organisaties vinden steun voor hun voorstel bij de automobielsector en de werkgevers en ook een sector als ROVER en andere consumentenorganisaties.

Experimenten

De experimenten op basis van het voorstel van het ministerie leren dat het de rijders niet lukt verkeersovertredingen volledig te voorkomen. Ook ongelukken komen nog steeds voor. Schades aan voertuigen worden nog steeds waargenomen. Het ministerie en de betrokken adviseurs duiden dat aan als "leermomenten". Het zal beter worden naarmate er meer ervaring is.

Tijdens de experimenteerperiode vinden er ook nog terugroepacties van autoseries plaats omdat mankementen aan het licht komen. Ook grootschalige ongelukken treden nog op. Door het afnemen van de capaciteit van het bevoegd gezag is er minder controle. De ambtenaren van het ministerie en de kwartiermakers gebruiken dat als steun voor hun invulling van het wetsvoorstel.

Parlementaire behandeling

De Tweede Kamer heeft geen rotsvast vertrouwen in de voorstellen van de minister. De leden willen weten wat de verzekeringswereld van de ideeën vindt. De minister doet toezeggingen om te gaan overleggen met de verzekeringswereld. Daarover is nadien niets meer vernomen.

De Tweede Kamer stemt het voorstel af om het bevoegd gezag praktisch buiten spel te zetten. De Tweede Kamer benadrukt dat het bevoegd gezag bij risicovolle activiteiten zelf moet kunnen waarnemen, beoordelen en interveniëren. Daartoe moeten werkgever en automobielsector vooraf aan het bevoegd gezag een risicoanalyse overleggen. Daarvan mag worden afgezien als het voorstel (erkende technische goedkeuringen) van de "tegenbeweging" is gebruikt. Om de voorstellen van de "tegenbeweging" verder te ontwikkelen wordt unaniem een motie aangenomen om het ministerie aan te zetten om in overleg met die onafhankelijke

organisaties en marktpartijen hun voorstel verder ontwikkelen en dat ook in praktijk te brengen.

De Tweede Kamer negeert daarbij een in opdracht van het ministerie, zonder medeweten van de “tegenbeweging”, opgesteld rapport door een aan de kwartiermakers gelieerde organisatie waarin de ideeën van de tegenbeweging onjuist zijn geïnterpreteerd en vervolgens onterecht als onuitvoerbaar zijn bestempeld. De Tweede Kamer neemt ook het idee van het “overdrachtdossier” over en legt dat bij amendement in de wet vast. Dat dossier moet naar de werkgever van de chauffeur en naar het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag krijgt daarbij 10 dagen de tijd om de chauffeur sancties op te leggen. Dat kan ontzegging van de rijbevoegdheid zijn. Het kunnen ook sancties tegen de werkgever zijn, zoals inbeslagname van het voertuig.

De Tweede Kamer draagt de minister ook nog op om in contact te treden met de bestuurders die verantwoordelijk zijn voor de bevoegde gezagen en hen toe te zeggen dat hun rol in het geheel niet zal worden ingeperkt en niet zal worden vervangen door private bijrijders of hun organisaties.

De Tweede Kamer is ook uitermate kritisch over het kostenaspect van het voorstel van de minister. Ook om die reden omarmt de Tweede Kamer het voorstel van de “tegenbeweging”.

Algemene maatregel van bestuur

Na de behandeling in de Tweede Kamer verschijnt de bij het geamendeerde wetsvoorstel behorende AMvB. Daarin is niets terug te lezen van de interventies van de Tweede Kamer en motiveringen daarvan zoals door de Tweede Kamer in de toelichting bij de amendementen, moties en de Handelingen vastgelegd. Het ministerie is op de oude voet doorgeslagen. De ambtenaren stellen dat het weerwoord dat de minister tijdens de wetsbehandeling heeft gegeven bepalend is en niet de stemmingen in de Tweede Kamer.

Over de AMvB laat de Eerste Kamer de minister weten dat het not done is een verzoek bij het parlement neer te leggen om in te stemmen als de wet zelf nog behandeld moet worden. Berouwvol schrijft de minister dit standpunt te respecteren.

Eerste Kamer

De Eerste Kamer is uiterst kritisch richting de minister. De samenhang wet, AMvB en de rolverdeling “bijrijder”, de RDW, verkeerspolitie en lokale politie is volkomen onhelder.

De Eerste Kamer dreigt het wetsvoorstel weg te stemmen. De minister zegt toe zich te gaan beraden en verzoekt de Eerste Kamer de stemming uit te stellen.

Radiostilte

Het blijft heel lang stil op het ministerie. Achter de schermen vindt er kennelijk overleg plaats. In de praktijk gebeuren er echter een aantal grote ongelukken in het verkeer die de nieuw aangetreden Tweede Kamerleden tot nadenken stemmen. Ze dringen aan bij de minister op actie.

Net voor het zomerreces komt de minister met een brief naar de Eerste Kamer in afschrift aan de Tweede Kamer. Die brief doet voorkomen alsof er geen amendementen en motie zijn aangenomen. De minister wil op de oude weg voort. Dat leidt tot heftige reacties vanuit de bevoegde gezagen en hun overkoepelende organisatie. De minister reageert met: "Oeps, ik heb de verkeerde woorden in mijn brief gebruikt en trek hem terug". Er wordt toegezegd er na het reces op terug te komen. Wederom radiostilte.

In de tussentijd debatteert de Tweede Kamer wel over de achtergronden en gevolgen van een groot ongeluk. Ze stelt Kamervragen over andere ongevallen, zoals een grote brand met fatale gevolgen.

Conclusie

En hoe loopt deze parabel nou af? Vergeten we de opname van een rijder in de publiekrechtelijke regelgeving, omdat hij, net als in het sprookje van Andersen, geen kleren aan bleek te hebben?

Ook al bent u geen liefhebber van sprookjes, deze parabel maakt wel inzichtelijk hoe merkwaardig de discussie verloopt naar aanleiding van het rapport van commissie Dekker "Privaat wat kan, Publiek wat moet" van 14 mei 2008. Natuurlijk gaat elke vergelijking mank. Ongetwijfeld ook deze. De parabel maakt echter wel duidelijk dat sprake is van een proces dat door ongeveer niemand meer is te begrijpen en dat de nodige vraagtekens oproept.

Intussen blijft de bouwconsument het kind van de rekening. We zien bij voortduring situaties die de toets der kritiek niet kunnen doorstaan (instortingen, brandonveilige situaties, vragen in de Tweede Kamer over misstanden in de bouw, etc.). Het gebrek aan bouwvakkers maakt de kwaliteit niet beter. Het gebrek aan diepgaande bouwkundige kennis van betrokkenen evenmin.

Het ministerie blijft moeite houden met de interventies van de Tweede Kamer, terwijl daar geen enkele aanleiding voor is.

In 2011 verscheen het rapport “Verder na Dekker – Innovatie van de bouwregelgeving” van de instituten TNO, RIGO en ERB. Daarin is een heldere weg gewezen hoe te komen tot een forse reductie van de faalkosten in de bouw en tot een enorme, noodzakelijke kwaliteitsslag tegen een betaalbare inspanning. Dat rapport is op het ministerie diep weggestopt. Net als de ERB-publicatie die na de Kamerbehandeling van het wetsvoorstel aangeeft hoe de impasse kan worden doorbroken.

Het wordt hoog tijd dat het ministerie de positie van het Parlement in deze kwestie erkent en in lijn met de daar genomen besluiten handelt. De minister heeft recent kenbaar gemaakt dat ze rond het geamendeerde wetsvoorstel met de VNG een Bestuursakkoord zal ondertekenen. Laten we hopen dat daarin is vastgelegd dat ingezet wordt op een krachtig bevoegd gezag dat tanden heeft en dat daardoor ongelukken, zoals ook recent weer zich hebben voorgedaan, tot het verleden gaan behoren. De consument heeft recht op 100% conformiteit tegen een betaalbare prijs. Zoals ook prof. Rob Nijssen en Prof. Jan Vamberky recent nog betoogden, kan dat niet met een kwaliteitsborger die én niet over de noodzakelijke brede kennis beschikt én niet over enige bevoegdheid om op te treden. We verwijzen daarom nogmaals naar onze nieuwsbrief 2018-ERB-p004.