

Vergaderjaar 1995–1996

24 496

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en van een aantal andere wetten

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 16 februari 1996

Algemeen

Wij hebben met genoeg kennis genomen van het feit dat de leden van de aan het woord zijnde fracties op hoofdlijnen instemmen met het wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een exemplaar van de Wegenverkeerswet 1994 en van het wetsvoorstel met betrekking tot de verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer waaruit duidelijk wordt in welke onderdelen het onderhavige wetsvoorstel wijzigingen aanbrengt.

Ter tegemoetkoming aan het verzoek van de leden van de PvdA-fractie is bijgevoegd een onderhandse tekst van de Wegenverkeerswet 1994, zoals deze zou komen te luiden na verwerking van de wijzigingen die zijn vervat in artikel I van het gewijzigd voorstel van wet (24 496 nr. 7) dat gelijktijdig met deze nota is ingediend. Voorts is bijgevoegd een onderhandse tekst van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, houdende regeling van de verzelfstandiging van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (w.o. 22 961), zoals dat wetsvoorstel zou komen te luiden na verwerking van de met de voorgenomen verzelfstandiging van de RDW verband houdende wijzigingen die zijn vervat in artikel III van het gewijzigd voorstel van wet.

Over de wijzigingsvoorstellen – de leden van de PvdA-fractie informeerden daarnaar – zijn in verband met het overwegend technisch karakter van die wijzigingen geen adviezen ingewonnen. Gezien de veelheid van onderwerpen die in het wetsvoorstel aan de orde komt en gezien het overwegend technisch karakter van de voorgestelde wijzigingen is het niet doenlijk om te voldoen aan het verzoek van de leden van de PvdA-fractie om aan te geven welke van de in het wetsvoorstel vervatte punten specifiek aan de orde zijn geweest bij de schriftelijke of plenaire behandeling in de Tweede en Eerste Kamer van zowel het wetsvoorstel dat heeft geleid tot de Wegenverkeerswet 1994 als het wetsvoorstel 22 961. Inzoverre het bij het onderhavige wetsvoorstel gaat om wijzigingen van inhoudelijke aard betreffende onderwerpen die in

eerdere stukken inzake de genoemde wetsvoorstellen aan de orde zijn gekomen, is in de onderhavige nota naar aanleiding van het verslag waar nodig naar die voorgaande stukken verwezen, dan wel is bij de beantwoording van de in het verslag gestelde vragen de quintessens van hetgeen in voorgaande stukken over het betrokken onderwerp aan de orde is geweest, in het antwoord herhaald. Wij menen daarmee materieel aan de wens van de leden van de PvdA-fractie te zijn tegemoetgekomen.

Artikelen

Artikel I, onderdelen C tot en met E

De leden van de PvdA-fractie vroegen op welke wijze is gebleken dat niet alle regels betreffende de toepassing van verkeerstekens of onderborden zich lenen voor regeling bij algemene maatregel van bestuur. Is er – zo vroegen deze leden – een onderzoek of verkenning uitgevoerd waaruit dat blijkt? En zo ja, kan daarvan een exemplaar worden verstrekt? Voorts vroegen de hier aan het woord zijnde leden welke consequenties het voorstel om dergelijke voorschriften vast te stellen in een ministeriële regeling, heeft voor de mogelijkheid van de Staten-Generaal om «bij te sturen».

Het in de memorie van toelichting gestelde, dat niet alle regels betreffende toepassing van verkeerstekens en onderborden zich lenen voor regeling bij algemene maatregel van bestuur, is niet gebaseerd op een ter zake uitgevoerd onderzoek, doch is gelegen in de aard van de betrokken voorschriften. Bij de regels die zich niet lenen voor regeling bij algemene maatregel van bestuur, moet bijvoorbeeld worden gedacht aan gedetailleerde voorschriften over gecombineerde toepassing van borden met zonale werking. Zo is het niet toegestaan om binnen een erf waar op grond van het RVV 1990 niet sneller mag worden gereden dan stapvoets, een verkeersbord toe te passen waarop een hogere snelheid wordt aangegeven. Gelet op het technische karakter van dergelijke voorschriften, lijkt het niet in de rede te liggen dat de Staten-Generaal behoefte zou hebben de verkeerswetgeving op dit punt «bij te sturen».

Artikel I, onderdeel F

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar de relatie die bestaat tussen de voorgestelde wijziging van artikel 22, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en de positie van bedrijven als USA-Cars, die rechtstreeks Amerikaanse auto's importeren.

Indien bedrijven als USA-Cars auto's willen importeren, kunnen zij hiervoor een typegoedkeuring aanvragen of, indien zij niet kunnen voldoen aan de definitie «fabrikant», een individuele keuring aanvragen. Wanneer zij een typegoedkeuring zouden aanvragen, zullen zij net als iedere andere aanvrager van een typegoedkeuring, moeten voldoen aan de eisen die hieraan worden gesteld in onder andere de Regeling aanvraag en toezicht typegoedkeuring. Er bestaat dus een (indirecte) relatie met de voorgestelde wijziging van artikel 22, derde lid, in die zin dat als een importeur als hiervoor bedoeld, kan aantonen dat hij als fabrikant gezien moet worden, hij onder de werkingssfeer van genoemd artikellid valt.

De leden van de fractie van D66 vroegen waarom het nodig is om aan de aanvrager van een typegoedkeuring eisen te kunnen stellen met betrekking tot de organisatie van de aanvrager en het proces volgens hetwelk de aanvrager zijn werkzaamheden verricht, en wat daarvan de voordelen zijn.

Het doel van artikel I, onderdeel F, is de aanpassing van artikel 22, derde lid, aan artikel 101, eerste lid. Dat artikel bepaalt dat in het kader van een erkenning voor het aanbrengen van een wijziging in de constructie van voertuigen bij ministeriële regeling eisen kunnen worden gesteld betreffende de organisatie van de aanvrager alsmede het proces volgens hetwelk de aanvrager zijn werkzaamheden verricht. Het toelatingsonderzoek in het kader van artikel 22 wordt aldus procedureel meer in overeenstemming gebracht met het toelatingsonderzoek in het kader van artikel 100. Voor nadere toelichting moge worden verwezen naar de toelichting bij de artikelen 102 tot en met 107 (Kamerstukken II, 1990/91, 22 030, nr. 3, blz. 124–125).

Artikel I, onderdeel G, en artikel II, onderdelen B en E

De leden van de PvdA-fractie vroegen of is overwogen een kenteken- en rijbewijsplicht in te voeren voor zich als auto's voordoende motorrijtuigen met elektromotor of verbrandingsmotor met een kleine cilinderinhoud, die van fietspaden gebruik mogen maken.

Momenteel is een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in voorbereiding, die ertoe strekt de in de vraag bedoelde verwarring uit de wereld te helpen door op de hier bedoelde motorrijtuigen (die wel worden aangeduid als «brommobielen»), de gedragsregels zoals die gelden voor personenauto's van toepassing te verklaren. Een van de gevolgen daarvan zal zijn dat de hier bedoelde motorrijtuigen niet meer van het fietspad gebruik mogen maken.

De eventuele invoering van een kentekenplicht voor alle soorten bromfietsen (en daardoor ook voor de hier bedoelde motorrijtuigen) vergt een langer tijdstraject, en is thans onderwerp van studie. De in artikel 135 van de Wegenverkeerswet 1994 voorziene verplichting tot het hebben van een bromfietscertificaat geldt ook voor bestuurders van de hier bedoelde motorrijtuigen. Het is thans nog niet te voorzien hoeveel van deze motorrijtuigen aan het verkeer zullen gaan deelnemen en welke effecten deze motorrijtuigen zullen hebben op het verkeersbeeld. Zo nodig zal worden bezien of er voor bestuurders van de hier bedoelde motorrijtuigen een rijbewijsplicht moet worden ingevoerd.

Het was de leden van de fractie van D66 niet geheel duidelijk waarom invalidervoertuigen worden uitgezonderd van de kentekenplicht en de rijbewijsplicht.

Bij de in artikel II, onderdelen B en E bedoelde voertuigen gaat het om bepaalde motorrijtuigen die zijn ingericht voor het vervoer van een invalide maar die geen invalidervoertuigen zijn. Zie de definitie in artikel 9.1 van het Voertuigreglement. Voor deze voertuigen is in evengenoemd artikel bepaald dat zij tot 1 januari 2010 niet aan bepaalde, voor personenauto's geldende, eisen behoeven te voldoen. De onderhavige voertuigen waren reeds onder de Wegenverkeerswet vrijgesteld van de kentekenplicht en de rijbewijsplicht. In de Wegenverkeerswet 1994 was deze uitzondering voor wat betreft de kentekenplicht te ruim geformuleerd en voor wat betreft de rijbewijsplicht ten onrechte niet opgenomen. De voorgestelde wijzigingen strekken er toe dit recht te trekken.

Artikel I, onderdeel H punt 3

De verwijderingsbijdrage autowrakken – de leden van de PvdA-fractie informeerden daarnaar – kon/kan wel formeel geheven worden, omdat deze is gebaseerd op de Wet milieubeheer, c.q. de algemeen verbindend verklaarde overeenkomst inzake de verwijderingsbijdrage. Slechts de koppeling aan de afgifte van het kentekenbewijs was formeel niet

geregeld. In de praktijk is de bijdrage dan ook normaal geheven, zodat er geen financiële gevolgen zijn opgetreden als gevolg van de «vergissing».

Artikel I, onderdelen K en L

Naar aanleiding van het verzoek van de leden van de fractie van de VVD om een nadere toelichting met betrekking tot de in deze onderdelen beoogde «erkenningregeling onderzoeksgerechtigden LPG-installaties» merken wij het volgende op.

Anders dan deze leden kennelijk veronderstellen, betreft het hier geen erkenningregeling met betrekking tot de inbouw van LPG-installaties doch een erkenningregeling voor bedrijven die zich bezighouden met het periodiek ijken en keuren van meetmiddelen, welke meetmiddelen gebruikt worden door APK-bedrijven en LPG-bedrijven bij de uitvoering van de algemene periodieke keuring respectievelijk de inbouw van LPG-installaties. Als uitgangspunt geldt daarbij dat een algemene periodieke keuring dan wel een LPG-inbouw slechts dan correct kan plaatsvinden indien gebruik gemaakt wordt van betrouwbare meetmiddelen.

Voorts betreft het in deze geen nieuwe regeling. Voor de koolmonoxydemeter geldt een regeling op grond van de milieu-wetgeving en voor de overige garagemeetmiddelen is het een en ander geregeld in de Regeling Meetmiddelen Voertuigreglement (Stcrt. 1994, 245).

Het voornemen tot intrekken van het Meetbesluit CO/roet, zoals vermeld in de memorie van toelichting, maakt een aanvulling van de artikelen 84 en 101 echter noodzakelijk. Met het intrekken van dit besluit komt de basis voor het erkennen van onderzoeksgerechtigden voor koolmonoxydemeters immers te vervallen. In het Meetbesluit CO/Roet wordt IJkwezen BV aangewezen door de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als keuringsinstelling. IJkwezen BV verleent de typegoedkeuring voor de koolmonoxydemeter en verricht het eerste onderzoek. De daaropvolgende periodieke keuringen en ijkingen worden verricht door bedrijven (onderzoeksgerechtigden) die daartoe door IJkwezen BV zijn erkend. Het Meetbesluit CO/roet maakt het onder andere mogelijk dat IJkwezen BV een tarief heft voor de behandeling van de aanvraag tot erkenning als onderzoeksgerechtigde en voor het toezicht op de naleving van de aan de erkenning gestelde eisen (bijv. voldoet het bedrijf aan de NEN-ISO 9003 norm en worden de juiste standaarden gebruikt).

Voor de overige garagemeetmiddelen (manometer, remvertragsmeter, pedaalkrachtmeter, rollen- en platenremtestbank en in 1996 de roetmeter) geldt weliswaar dat de Regeling Meetmiddelen Voertuigreglement reeds een hoofdstuk onderzoeksgerechtigden kent, doch deze regeling voorziet niet in de mogelijkheid dat IJkwezen BV een tarief heft voor het behandelen van de aanvraag en het houden van toezicht op de onderzoeksgerechtigde. De in deze regeling aan de onderzoeksgerechtigde gestelde eisen behoeven daarnaast ook enige aanscherping. De regeling is overgenomen van de onder de vorige Wegenverkeerswet geldende regelgeving ten aanzien van de APK-erkenning. De Wegenverkeerswet 1994 biedt geen expliciete wettelijke basis voor het erkennen van onderzoeksgerechtigden, derhalve heft IJkwezen BV geen tarieven ten aanzien van de behandeling van de aanvraag en het houden van toezicht. Dit betekent dat IJkwezen BV slechts beperkt toezicht houdt op de werkzaamheden van de onderzoeksgerechtigde. De voorgestelde aanvulling van de artikelen 84 en 101 voorziet in dit manco.

Voor wat betreft de kosten kan het volgende opgemerkt worden.

De onderzoeksgerechtigden voor koolmonoxydemeters betalen reeds op grond van de milieuwetgeving een tarief voor aanvraag van de erkenning alsmede voor het toezicht. De voorgestelde wijziging heeft in dat opzicht geen financiële gevolgen voor de individuele automobilist.

De onderzoeksgerechtigden van de overige meetmiddelen zullen echter wel een bepaald bedrag moeten gaan betalen en in sommige gevallen aan hogere kwaliteitseisen moeten gaan voldoen. De financiële gevolgen voor de individuele automobilist zijn echter te verwaarlozen nu het slechts om ca. 20 bedrijven gaat die als onderzoeksgerechtigde (veelal voor meerdere meetmiddelen tegelijkertijd) werkzaam zijn. Zij kunnen hun kosten (gedacht moet worden aan ca. f 4000,- voor de aanvraag van de erkenning en ca. f 3000,- voor het toezicht) verrekenen in de prijs van de keuring/ijking van een meetmiddel bij het APK-bedrijf en LPG-inbouwbedrijf. Deze laatste zullen dit wederom verrekenen met de klant. Dit betekent voor de automobilist, uitgaande van bijvoorbeeld 5 000 000 APK-keuringen per jaar, dat zijn rekening slechts met enkele centen wordt verhoogd.

Artikel I, onderdelen M en N

De leden van de fractie van de PvdA vroegen of de formulering onder onderdeel b ertoe bijdraagt dat de beroepsopleiding voor vrachtwagenchauffeur voor jongeren tot achttien jaar zo vroeg mogelijk kan plaatsvinden en zo neen, welke additionele voorziening zou moeten worden getroffen om dat resultaat te bereiken.

Anders dan deze leden veronderstellen, heeft het voorgestelde artikel 108, eerste lid, onderdeel b, niet specifiek betrekking op rijonderricht in het kader van het leerlingstelsel. De in het betrokken onderdeel vervatte voorziening heeft het oog op rijonderricht voor de rijbewijscategorie A (waarbij de instructeur op de motor of in een personenauto achter de kandidaat aanrijdt) en op instructie met betrekking tot het uitvoeren van de bijzondere verrichtingen die deel uitmaken van het praktijkexamen voor de rijbewijscategorieën C en D (waarbij de instructeur het voertuig verlaat om te kijken of de leerling de bijzondere verrichtingen goed uitvoert). In de beide genoemde situaties heeft de instructeur niet de mogelijkheid om in te grijpen. Anders dan in de situatie waarin de instructeur wél kan ingrijpen, en waarin de instructeur wordt aangemerkt als juridisch bestuurder en de leerling is vrijgesteld van de rijbewijsplicht, is bij het ontbreken van de mogelijkheid tot ingrijpen geen sprake van besturen onder toezicht en is de leerling rijbewijsplichtig. Het voorgestelde onderdeel b strekt ertoe om ook in de meergenoemde situaties waarin tijdens het geven van rijonderricht geen sprake is van besturen onder toezicht, de leerling vrij te stellen van de rijbewijsplicht.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een toelichting op de noodzaak van vrijstelling van de Nederlandse rijbewijsplicht voor mensen met de status van diplomatiek of consulaire ambtenaar. Waarom – zo vroegen deze leden wordt die noodzaak pas nu onderkend? De hier aan het woord zijnde leden vroegen verder of dit punt al ter sprake is gekomen bij de behandeling van de Wegenverkeerswet 1994 en zo ja, welke afweging toen is gemaakt. Voorts vroegen deze leden of voor Nederlandse diplomatieke en consulaire ambtenaren in het buitenland altijd dezelfde vrijstelling geldt. Bestaan er – zo vroegen deze leden ten slotte – op dit punt internationale (verdrags)afspraken en zo ja welke?

De leden van de fractie van de VVD zeiden een toelichting in relatie tot de verkeersveiligheid op prijs te stellen bij de vrijstelling van de Nederlandse rijbewijsplicht voor diplomaten, consulaire ambtenaren en hun gezinsleden.

In artikel 31 van het Verdrag van Wenen inzake het diplomatiek verkeer van 18 april 1961 (Trb. 1962, 159) wordt onder meer bepaald dat diplomatieke ambtenaren immuniteit genieten ten aanzien van de administratief-rechtelijke rechtsmacht. In dat kader plegen alle landen aan bij hen geaccrediteerde diplomaten de gelegenheid te geven hun rijbewijs om te wisselen tegen een rijbewijs van het gastland of plegen zij diplomaten toe te staan in het gastland motorrijtuigen te besturen mits zij houder zijn van enig rijbewijs dat betrekking heeft op de categorie van motorrijtuigen waarmee wordt gereden. In overeenstemming met genoemd verdrag worden thans buitenlandse rijbewijzen van in Nederland geaccrediteerde personen met een diplomatieke of consulaire status, alsmede van hun gezinsleden, door de Minister van Verkeer en Waterstaat – door tussenkomst van het Ministerie van Buitenlandse Zaken – om niet, en zonder dat controle op de juistheid van de betrokken documenten plaatsvindt, omgewisseld tegen Nederlandse rijbewijzen. De huidige wetgeving bevat ter zake van de aanvraag en omwisseling van rijbewijzen van in Nederland geaccrediteerde personen met een diplomatieke of consulaire status geen expliciete regeling. Mede in verband met dit laatste bevatte ook het wetsvoorstel dat heeft geleid tot de Wegenverkeerswet 1994, geen expliciete voorziening ter zake.

In verband met de wenselijkheid om de Nederlandse rijbewijsplicht, de daarop te maken uitzonderingen en de status van buitenlandse rijbewijzen zo expliciet mogelijk te regelen, wordt thans in aanvulling op de in de Wegenverkeerswet 1994 reeds voorziene regeling voorgesteld ook de positie van personen aan wie in Nederland de status van diplomatiek of consulaire ambtenaar is toegekend, uitdrukkelijk te regelen. Gezien het feit dat de betrokken rijbewijzen in de bestaande praktijk zonder meer worden omgewisseld, is niet gekozen voor het vastleggen van die thans bestaande praktijk, maar voor vrijstelling van de Nederlandse rijbewijsplicht. Aldus kan een veelheid aan puur formele administratieve handelingen worden voorkomen. Materieel zal de voorgestelde vrijstelling geen andere situatie doen ontstaan. Met name heeft de voorgestelde vrijstelling geen gevolgen voor de verkeersveiligheid. Overigens zijn de in de Wegenverkeerswet 1994 voorziene mogelijkheden, zowel waar het gaat om de strafrechtelijke mogelijkheden om op treden tegen hen die ernstige verkeersovertredingen begaan als om de mogelijkheden voor de administratie om op te treden tegen bestuurders ten aanzien van wie het vermoeden is gerezen dat zij niet of niet meer beschikken over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid, onverkort van toepassing op houders van niet-Nederlandse rijbewijzen. De Wegenverkeerswet 1994 en – in aanvulling daarop – het onderhavige wetsvoorstel bevatten daartoe voorzieningen die ertoe strekken niet-Nederlandse rijbewijzen gelijk te stellen met Nederlandse rijbewijzen.

De leden van de fractie van de PvdA wilden graag weten hoe artikel 8, tweede lid, van de richtlijn van de Europese commissie is «vertaald» in de overige Lid-Statens en in welke mate de hier voorgestelde invulling wel of niet bijdraagt aan de in Europa nagestreefde uniformering.

Nederland loopt betrekkelijk voorop waar het gaat om de implementatie van de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (91/439/EEG). In verband hiermede valt nog niet te zeggen hoe de overige Lid-Statens in hun wetgeving uitvoering zullen gaan geven aan het bepaalde in artikel 8, tweede lid, van de richtlijn. Uit ambtelijke contacten is gebleken dat de beleidsvorming aldaar op dit punt nog gaande is.

Aangezien de richtlijn de Lid-Statens vrijlaat in hun keuze om ten aanzien van in andere Lid-Statens afgegeven rijbewijzen, waarvan de houder zich

op hun grondgebied vestigt, al dan niet hun nationale bepalingen betreffende de beperking, schorsing, intrekking of nietigverklaring toe te passen, bestaat de mogelijkheid dat de wetgevingen van de Lid-Staten op dat punt zullen divergeren. Overigens worden op het punt van de effectuering van de bijkomende straf van ontzegging van de rijbevoegdheid, die thans nog slechts territoriale werking heeft, krachtige pogingen ondernomen om te komen tot uniformiteit binnen de Europese Unie. Inzet daarbij is een in een Lid-Staat opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid mede van kracht te doen zijn in de andere Lid-Staten. Onder Italiaans voorzitterschap wordt op dit moment goede voortgang geboekt met het overleg ter zake.

Welke consequenties – zo vroegen de leden van de PvdA-fractie – kunnen optreden bij het vaststellen van de resterende geldigheidsduur van het betrokken rijbewijs en bestaat er een procedure om tegen de gehanteerde toekenningsmethode zo nodig bezwaar aan te tekenen?

De leden van de VVD-fractie vroegen wat de materiële betekenis is van de herleiding van de geldigheidsduur van de betrokken rijbewijzen tot de geldigheidsduur van artikel 122 van de Wegenverkeerswet 1994.

Zoals in de artikelsgewijze toelichting bij het onderwerpelijke wetsvoorstel reeds is aangegeven, beoogt de thans voorgestelde regeling een gelijke behandeling van houders van Nederlandse rijbewijzen en van in Nederland gevestigde houders van rijbewijzen, afgegeven door andere Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen en staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte. De betrokken staten kennen van elkaar verschillende regelingen betreffende de geldigheidsduur van de door hen afgegeven rijbewijzen. Zo kennen Duitsland en België rijbewijzen met een levenslange geldigheidsduur, terwijl – bijvoorbeeld – Italië documenten afgeeft met per categorie verschillende termijnen, die maximaal tien jaar bedragen. Voor – onder meer – de houders van Duitse en Belgische rijbewijzen betekent zulks derhalve dat, indien op de datum van de door hen gevraagde registratie, de afgiftedatum van het rijbewijs 10 jaar of verder in het verleden ligt, en zij inmiddels ten minste één jaar in Nederland woonachtig zijn, het aan hen afgegeven rijbewijs niet meer voor registratie in aanmerking komt. In die gevallen komen betrokkenen echter wél in aanmerking voor omwisseling van het aan hen afgegeven niet-Nederlandse rijbewijs.

Indien het ter registratie aangeboden rijbewijs zijn geldigheid inmiddels heeft verloren, komt het uiteraard niet voor registratie in aanmerking. Evenals zulks het geval is in het kader van de thans nog geldende bepalingen van de Wegenverkeerswet en van het Wegenverkeersreglement, komen door andere Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen of door overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, afgegeven, doch niet meer geldige, rijbewijzen, evenmin in aanmerking voor omwisseling. De betrokken houders zullen zich in die gevallen tot het land van afgifte moeten wenden.

Een eenmaal geregistreerd rijbewijs kan, ook indien de normale geldigheidsduur van dat rijbewijs vervolgens verloopt, op elk door de houder gewenst moment worden omgewisseld voor een geldig Nederlands rijbewijs. In die gevallen wordt een dergelijk rijbewijs immers volledig gelijkgesteld met een Nederlands rijbewijs.

Indien de betrokken aanvrager zich door de gehanteerde toekenningsmethode in zijn belang getroffen acht, kan hij, langs de weg van het bepaalde in de artikelen 6:4 en 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht, daartegen bezwaar indienen.

Artikel I, onderdeel O

De leden van de PvdA-fractie vroegen op basis van welke bevindingen er voor wordt gekozen in een algemene maatregel van bestuur de eisen met betrekking tot lesvoertuigen en examenvoertuigen vast te leggen.

Ook thans reeds zijn, op basis van de Wegenverkeerswet, eisen gesteld aan lesvoertuigen. De betrokken eisen – onder meer gaat het daarbij om de aanwezigheid van dubbele bediening, extra spiegels en van het L-bord – zijn opgenomen in artikel 101b van het Wegenverkeersreglement. Aan examenvoertuigen worden in het Wegenverkeersreglement eisen gesteld die er toe strekken het examenvoertuig waarmee het examen wordt afgelegd, representatief te doen zijn voor de rijbewijscategorie waarop het examen betrekking heeft. Onder meer hebben die eisen betrekking op de afmetingen en gewichten van het voertuig of de voertuigcombinatie waarmee het praktijk-examen dient te worden afgelegd. Daarnaast bevat het Wegenverkeersreglement de eis dat het voertuig naar het oordeel van het CBR ook overigens geschikt dient te zijn voor het examen. De hiervoor genoemde eisen van dubbele bediening, extra spiegels en de aanwezigheid van een L-bord worden thans niet expliciet aan examenvoertuigen gesteld. Omdat in de praktijk het examen wordt afgenomen met een door de rijsschool ter beschikking gestelde lesauto, die aan de daaraan als lesauto gestelde eisen voldoet, voldoen de facto ook examenvoertuigen, zonder dat daarvoor expliciet eisen zijn gesteld, thans reeds aan dezelfde eisen als lesvoertuigen.

De voorgestelde nieuwe redactie van artikel 110a strekt er uitsluitend toe een basis in de formele wet te scheppen voor de vaststelling van eisen ten aanzien van lesvoertuigen en – thans ook expliciet – examenvoertuigen. De betrokken eisen, die gelijkkluidend zullen zijn aan de thans reeds in het Wegenverkeersreglement vervatte eisen ten aanzien van lesvoertuigen, zullen worden opgenomen in het Reglement rijbewijzen.

Artikel I, onderdeel T punt 2

De leden van de PvdA-fractie zeiden graag een overzicht te ontvangen van de soorten van waardepapieren, officiële documenten en dergelijke, waarvoor landelijke beveiligingsregels met betrekking tot bestelling en transport bestaan. Zijn die regels – zo vroegen de hier aan het woord zijnde leden gestandaardiseerd en zo neen, waardoor zijn afwijkingen te verkaren. Ten slotte vroegen de leden van de PvdA-fractie of de expertise in dit soort kwesties binnen de rijksdienst op een plaats is samengebracht of gebundeld.

Slechts ten aanzien van rijbewijzen en reisdocumenten gelden wettelijke regels ten aanzien van de beveiliging met betrekking tot bestelling en transport. Ten aanzien van kentekenbewijzen bestaat op dit moment nog geen wettelijke regeling ter zake van beveiliging. Door de Nederlandse Bank en door PTT-post worden eigen interne regels gehanteerd met betrekking tot de beveiliging van bestelling en transport van bankpapier en postzegels.

De procedures ten aanzien van de beveiliging met betrekking tot bestelling en transport van rijbewijzen en reisdocumenten zijn op elkaar afgestemd en nagenoeg gestandaardiseerd. Het betreft hier dezelfde leveranciers (de firma Joh. Enschedé en Zonen / Sdu) en – in overwegende mate – dezelfde afnemers (de afdelingen Burgerzaken van de gemeenten), terwijl voorts het karakter van deze (identiteits)documenten daarbij een belangrijke rol speelt.

De expertise ter zake berust in het algemeen daar, waar de directe verantwoordelijkheid berust voor de te volgen procedure, en is binnen de rijksdienst niet op één plaats gebundeld. Voor wat betreft rijbewijzen

berust de expertise bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer, welke dienst namens het departement van Verkeer en Waterstaat de aanbestedingsprocedure voor het nieuwe document heeft gecoördineerd en bij welke dienst ook de registratie van rijbewijzen berust. In dezelfde geest beschikt het departement van Binnenlandse Zaken (Bureau Reisdocumenten), in het kader van haar verantwoordelijkheid met betrekking tot de afgifte van reisdocumenten, over de expertise ter zake van de beveiliging van de bestelling en het transport van die documenten.

De leden van de VVD-fractie zeiden zich te kunnen vinden in de uitbreiding van de basis voor de vaststelling van nadere regels voor bestelling, transport en beveiliging van blanco rijbewijzen. Deze leden vroegen of het gewenst is in dit verband ook nadere regels te stellen voor het verstrekken van rijbewijzen, waarbij zij denken aan recente incidenten.

Ingevolge artikel 113, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 dient de afgevende autoriteit zich de nodige zekerheid te verschaffen over de identiteit van de aanvrager. In dat kader heeft de betrokken autoriteit de bevoegdheid om te vorderen dat de aanvrager op een door hem te bepalen plaats en tijdstip persoonlijk verschijnt voor een door hem aangewezen persoon. Artikel I, onderdeel P, van het onderhavige wetsvoorstel voorziet daarenboven in het opnemen, in artikel 111 van de Wegenverkeerswet 1994, van de tot de aanvrager van een rijbewijs gerichte verplichting om zich te legitimeren met een op zijn naam gesteld identificatiebewijs als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder 1e of 2e, van de Wet op de identificatieplicht. Naar het ons voorkomt biedt de voorgestelde identificatieplicht van de aanvrager, in combinatie met de reeds in de wet opgenomen verplichting voor de afgevende instantie om de identiteit van de aanvrager te controleren, voldoende waarborgen tegen onregelmatigheden bij de verstrekking van rijbewijzen.

Artikel I, onderdeel X

De leden van de PvdA-fractie vroegen allereerst hoeveel rijbewijzen jaarlijks verloren gaan en welke redenen (diefstal/vermissing en dergelijke) daarvoor bestaan. Hoe is te verklaren, zo vroegen deze leden, dat het regelmatig voorkomt dat de houder van een teruggevonden rijbewijs niet traceerbaar is en waarom reageert de houder niet als hij benaderd wordt?

In tegenstelling tot hetgeen in het kader van de Wegenverkeerswet 1994 wordt beoogd, bestaat er onder de huidige Wegenverkeerswet geen verplichte registratie van vermiste rijbewijzen. Het wordt thans nog aan de gemeenten overgelaten of zij, in relatie tot de vernieuwingstermijn van het door hen af te geven vervangende document, tot registratie in het Centraal Register Rijbewijzen overgaan. Desondanks zijn er wel aanwijzingen vanuit de gemeenten dat het hier jaarlijks om ongeveer 50 000 documenten gaat. Dit aantal komt min of meer overeen met het in het verleden bij de provincies bestaande ervaringsgegevens. Omdat er geen verplichting tot registratie van vermiste documenten bestaat, valt niet aan te geven in hoeveel gevallen het vermissing betreft.

Het komt, evenals zulks overigens bij reisdocumenten het geval is, regelmatig voor dat degene aan wie een rijbewijs is afgegeven, zich in geval het document na vermissing wordt teruggevonden en hij daaromtrent door de gemeente is geïnformeerd, niet vervoegt bij de betrokken gemeente ten einde het document opnieuw in ontvangst te nemen. Een reden daarvoor kan zijn dat de betrokkene niet langer behoefte heeft aan het bezit van een rijbewijs en de mededeling van de gemeente in dat verband zonder verdere reactie zijnerzijds ter zijde legt. Een andere reden kan zijn gelegen in het feit dat, hoewel betrokkene is geregistreerd in de gemeentelijke basisadministratie, in feite zonder vaste woon- of verblijf-

plaats is en daardoor moeilijk traceerbaar is. Soms ook zijn betrokkenen, zonder zulks te melden, voor langere tijd naar elders vertrokken.

Artikel I, onderdeel Y

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoever de mogelijkheid tot het verschaffen van inlichtingen zich uitstrekt. Bestaat of komt er – zo vroegen deze leden verder – een kader om verzoeken om informatie te toetsen? Op welke wijze – zo vervolgden de leden van de PvdA-fractie hun vragen – is de privacy gewaarborgd en hoe wordt nagegaan of verschaft informatie wordt gebruikt voor het doel waarvoor ze is verschaft, vooral in de zogenaamde derde landen? Ten slotte vroegen de hier aan het woord zijnde leden of de Nederlandse autoriteiten eenzelfde recht hebben bij derde landen en zo neen, bij welke landen wel, en bij welke landen niet.

De mogelijkheid tot het verschaffen van inlichtingen beperkt zich tot verstrekking van gegevens aan afgevende autoriteiten in het buitenland. In zoverre het gaat om de afgevende autoriteiten in andere Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen en in de overige staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte gaat het daarbij om gegevens betreffende rijbewijzen waarvan de houder zich heeft gevestigd in de betrokken staat en aldaar om omwisseling of registratie heeft verzocht, alsmede om door die staten afgegeven rijbewijzen die in het Centraal Rijbewijzen- en Bromfietscertificatenregister zijn geregistreerd. Aan de afgevende autoriteiten buiten Nederland, anders dan de hiervoor genoemde autoriteiten, gaat het om verstrekking van gegevens betreffende rijbewijzen waarvan de houder zich heeft gevestigd in de Nederlandse Antillen, in Aruba of in de betrokken staat en aldaar om omwisseling heeft verzocht.

Ingevolge artikel 19 van de Wet persoonsregistraties wordt bij ministeriële regeling een privacyreglement vastgesteld. Het ligt in de bedoeling in dit reglement nadere regels te stellen met betrekking tot de voorwaarden waaronder en de wijze waarop informatie kan of mag worden gegeven. Ten einde een zo groot mogelijke waarborg te verkrijgen dat de verstrekte informatie wordt gebruikt voor het beoogde doel kan – bijvoorbeeld – worden verlangd dat de betrokkene een schriftelijke verklaring overlegt waaruit de reden van de gevraagde informatie blijkt.

Voor zover het betreft de informatie aan andere Lid-Staten van de Europese Gemeenschap en andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, ligt het in de lijn der verwachting dat de informatieverstrekking op den duur via het thans in ontwikkeling zijnde EUCARIS-systeem zal worden verstrekt. Bij deze wijze van geautomatiseerde gegevensverstrekking wordt vooraf per aansluiting wederzijds vastgesteld welke gegevens worden verstrekt. Zo worden via deze verbinding thans reeds gegevens aan Engeland verstrekt en zal Nederland binnenkort ook zelf informatie in Engeland opvragen met betrekking tot aldaar afgegeven rijbewijzen die hier te lande ter registratie, respectievelijk ter omwisseling worden aangebonden.

Het aantal zogenaamde derde landen waarvan rijbewijzen ter omwisseling in Nederland worden geaccepteerd, is beperkt en – onder meer – gebonden aan de voorwaarde van wederkerigheid. Het ligt in dat kader in de verwachting dat verzoeken om informatie uit derde landen zich in het algemeen ook tot die landen zullen beperken. Het betreft hier thans Chinees Taipei, Israël, Japan, Monaco, Singapore en Zwitserland, alsmede de eilanden Jersey en Man.

Artikel II, onderdeel F

De leden van de PvdA-fractie vroegen of het van meet af aan de bedoeling is geweest bromfietzers die op de invoeringsdatum al zestien

jaar of ouder zijn het certificaat zonder meer te verstrekken en zo ja, uit welke toelichting op de wet dat blijkt. Is overwogen – zo vroegen deze leden verder – hiervoor alsnog een nadere voorziening te treffen in de zin dat hetzij fasegewijs een proef of examen moet worden afgelegd of in de zin dat het certificaat geweigerd kan worden aan bromfietzers die bijvoorbeeld ernstige ongevallen hebben veroorzaakt en zo neen, waarom is daarvan afgezien?

De invoering van het bromfietscertificaat is bedoeld om te voorkomen dat jonge, beginnende bromfietzers – die in verband met hun leeftijdsgebonden bravouregedrag een risicogroep van de eerste orde vormen – zonder enige voorbereiding met een bromfiets aan het verkeer gaan deelnemen. Aanvankelijk is overwogen om de verplichting tot het hebben van een bromfietscertificaat tot de betrokken leeftijdsgroep te beperken. Het grote nadeel van zodanige beperking zou echter zijn geweest dat aldus een leeftijdsgebonden verplichting zou zijn geïntroduceerd. Ter vermijding van de complicaties die controle op en handhaving van een leeftijdsgebonden verplichting nu eenmaal altijd met zich brengt, is afgezien van introductie van een leeftijdsgebonden verplichting. In plaats daarvan is er voor gekozen om de certificaatplicht te doen gelden voor alle bromfietzers, ongeacht hun leeftijd, doch ten aanzien van de wijze van verkrijging een onderscheid te maken tussen jonge, beginnende bromfietzers – waarvoor de maatregel bij uitstek is bedoeld – en oudere bromfietzers: bromfietzers die op de invoeringsdatum de leeftijd van zestien jaren nog niet hebben bereikt, moeten met goed gevolg een examen afleggen om voor het certificaat in aanmerking te komen, oudere bromfietzers kunnen het certificaat verkrijgen zonder examen te doen.

Gezien het feit dat de maatregel bij uitstek is bedoeld voor jonge, beginnende bromfietzers, is het fasegewijs invoeren van een proef of examen voor alle bromfietzers niet overwogen. Het weigeren van het certificaat aan bromfietzers die bijvoorbeeld ernstige ongevallen hebben veroorzaakt, strookt niet met de bedoeling van het certificaat: zoals hiervoor reeds uiteengezet is het certificaat uitsluitend bedoeld om te voorkomen dat jonge, beginnende bromfietzers zonder enige voorbereiding aan het verkeer gaan deelnemen. Het moeten afleggen van een examen om voor een bromfietscertificaat in aanmerking te komen, vormt derhalve een drempel tegen het zonder meer gaan deelnemen aan het verkeer.

Artikel III, onderdeel A punt 2

De leden van de PvdA-fractie vroegen hoe en waar is vastgelegd dat de Dienst Wegverkeer kosteloos gegevens verstrekt die banken en dergelijke nodig hebben om misbruik/fraude en dergelijke met rijbewijzen tegen te gaan.

De verstrekking van gegevens omtrent rijbewijzen is thans nog geregeld in enkele op de Wegenverkeerswet gebaseerde regelingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat (de regeling omtrent de tarieven van 30 juni 1987, nr. A 23 642, en de Privacyregeling Centraal Register Rijbewijzen). Vanaf de datum van inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel wordt deze gegevensverstrekking geregeld in de op hoofdstuk VI, paragraaf 8, van de Wegenverkeerswet 1994 gebaseerde regelgeving omtrent het rijbewijzenregister. De verstrekking van rijbewijsgegevens aan banken en dergelijke is noch in de huidige, noch in de toekomstige regelgeving opgenomen, omdat het overleg tussen de ministeries van Binnenlandse Zaken, Justitie en Verkeer en Waterstaat over de wijze waarop de hier bedoelde informatievoorziening moet plaatsvinden nog niet is afgerond.

De leden van de PvdA-fractie informeerden voorts naar de aanleg van een door de Dienst Wegverkeer te beheren reservefonds.

De verzelfstandigde dienst is voor de financiering van de taakuitoefening aangewezen op de inkomsten uit eigen tarieven. Deze inkomsten zouden qua omvang zodanig kunnen fluctueren dat de continuïteit van de Dienst in gevaar komt. Hierbij kan worden gedacht aan een sterke wisseling in het aantal jaarlijks verkochte nieuwe auto's. De binnen mijn ministerie uitgevoerde studie naar de, met het oog op dat mogelijke risico, te treffen voorzieningen is nog niet geheel afgerond. Wel is vastgesteld dat de kosten voor het vormen of het instandhouden van een eventuele reserve als reguliere kostencomponenten in de tarieven kunnen worden verwerkt en dat een wettelijke regeling ter zake niet aan de orde is. De eventuele reserve-vorming staat, als onderdeel van de goedkeuring van de tarieven van de Dienst Wegverkeer, onder toezicht van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De leden van de VVD-fractie vroegen naar de extra kosten die voor de individuele automobilist worden veroorzaakt door de zogenaamde «belastingkop» op het deel-I-tarief.

De kostencomponenten waar de verhoging op het deel I-tarief uit is opgebouwd zijn bestaande kosten die op dit moment worden gefinancierd uit de inkomsten van het jaarlijkse deel III en waarvoor, ook na het wegvallen van het deel III per 1 januari 1997, geen eigen tarief kan worden geheven. Het gaat hierbij aldus niet om extra kosten voor de automobilist.

Artikel III, onderdeel S

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar de betekenis van de passage «... in het kader van het informatiestatuut zullen nadere afspraken gemaakt worden omtrent het migratietraject».

Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven is een aantal tarieven van de Dienst Wegverkeer op het moment van verzelfstandiging nog niet kostendekkend. Voor de verhoging van deze tarieven tot kostendekkend niveau wordt voorzien in een overgangperiode van vijf jaar. Om tot die kostendekkendheid te komen wordt een traject (het migratietraject) uitgestippeld. Via dit traject kan worden voorzien in een geleidelijke aanpassing van tarieven zonder te grote, voor de burger en branche ongewenste «shokeffecten» in één jaar. Het informatiestatuut bevat inhoudelijke en procedurele voorschriften met betrekking tot de informatie-uitwisseling tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Dienst Wegverkeer. Op basis van dit informatiestatuut worden ook afspraken gemaakt over de door de Dienst Wegverkeer te verstrekken informatie die nodig is voor de ministeriële goedkeuring van de jaarlijkse aanpassing van de tarieven, zowel in de eerste vijf jaar als daarna.

Artikel XV

De leden van de PvdA-fractie vroegen welke verwachtingen de afgelopen twee jaar in de verschillende fasen van de parlementaire behandeling zijn uitgesproken met betrekking tot de datum van inwerking-treding van hoofdstuk VI van de Wegenverkeerswet 1994. Waarom – zo vroegen deze leden verder wordt nu gesteld dat de voorgestelde wijzigingen van bepalingen die met rijbewijzen verband houden, met ingang van 1 juni 1996 in werking dienen te treden en wat gaat er mis als dat 1 januari 1997 wordt en waarom is het niet op 1 januari 1996 te realiseren? Ten slotte vroegen de hier aan het woord zijnde leden voor hoeveel rijbewijzen de nog aanwezige voorraad papier nog toereikend is,

in welk opzicht de omvang van die voorraad bepalend is of bepalend is geweest voor de datum van inwerkingtreding en welke waarde de aanwezige voorraad papier vertegenwoordigt.

Van meet af aan is er naar gestreefd de Wegenverkeerswet 1994 integraal in werking te laten treden met ingang van 1 januari 1995. Reeds ten tijde van de indiening van het wetsvoorstel Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 was echter duidelijk dat die datum voor wat betreft het onderdeel Rijvaardigheid en rijbevoegdheid niet haalbaar zou zijn. Zoals in de bij dat wetsvoorstel behorende memorie van toelichting (Kamerstukken II, vergaderjaar 1993–1994, 23 664 nr. 3, pag. 24) is uiteengezet, was inmiddels gebleken dat het in de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (91/439/EEG) voorziene nieuwe model rijbewijs, dat tegelijkertijd met de inwerkingtreding van genoemd hoofdstuk VI zal worden ingevoerd, in verband met een noodzakelijk gebleken verbetering van de beveiliging alsnog de procedure van Europese aanbesteding zou moeten doorlopen en om die reden eerst medio 1995 beschikbaar zou komen. Op grond daarvan is begin 1994 besloten hoofdstuk VI van de Wegenverkeerswet 1994 en de ter uitvoering daarvan voorziene algemene maatregel van bestuur (Reglement rijbewijzen) en ministeriële regelingen in werking te laten treden met ingang van 1 januari 1996. Recentelijk, in juli 1995, moest echter worden besloten om die datum te verschuiven. Enerzijds was het inmiddels noodzakelijk gebleken het betrokken hoofdstuk VI nog vóór de inwerkingtreding op een aantal punten bij te stellen. Voorts bleek uitstel van de datum van inwerkingtreding wenselijk om alle extra kwaliteitschecks in het ontwikkeltraject van het nieuwe model rijbewijs, die inmiddels noodzakelijk waren gebleken op grond van de tegenvallende testresultaten van het te gebruiken papier, te kunnen uitvoeren. Op grond van het vorenstaande is de datum van inwerkingtreding verschoven van 1 januari 1996 naar 1 juni 1996.

Het materiaal – genaamd sintosihl – waarop het huidige model rijbewijs wordt gedrukt, wordt reeds geruime tijd niet meer geproduceerd. De producent van het Nederlandse rijbewijs, de fa. Joh. Enschedé en Zonen, heeft in 1991 naar aanleiding van de door de Zwitserse producent gedane aankondiging dat sintosihl uit de productie zou worden genomen, een extra voorraad sintosihl besteld die toereikend zou zijn om, in afwachting van de introductie van het in de richtlijn voorziene nieuwe model Europees rijbewijs, nog gedurende enige jaren documenten volgens het thans geldende model te kunnen vervaardigen. Op dit moment is er bij de drukker nog sintosihl voorradig voor ongeveer 300 000 rijbewijsdocumenten. In tegenstelling tot eerdere omtrent de hoeveelheid papier uitgesproken verwachtingen, zou die voorraad op zich voldoende zijn om nog voor een aantal maanden rijbewijzen volgens het oude model te drukken. De nog aanwezige voorraad papier, die een waarde vertegenwoordigt van f 56 000,- exclusief BTW, is derhalve op zich niet bepalend voor de datum van inwerkingtreding. Uitgaande van de voorziene inwerkingtredingsdatum van 1 juni 1996 is echter – gezien het streven om de op het tijdstip van invoering van het in de Europese richtlijn voorziene nieuwe model rijbewijs nog aanwezige restantvoorraden rijbewijzen van het oude model bij de gemeenten zo klein mogelijk te houden en daarmee de extra kosten van het innemen en vernietigen van die oude modellen zoveel mogelijk te drukken – de recentelijk uitgevoerde drukorder van 50 000 – inmiddels aan de gemeenten afgeleverde – rijbewijzen gepland als laatste drukorder vóór invoering van het nieuwe model rijbewijs. Een eventuele extra drukorder van het oude model rijbewijs zou gezien de nog bij de drukker aanwezige hoeveelheid sintosihl weliswaar denkbaar zijn, maar zou, als zijnde niet voorzien, tot aanzienlijke extra kosten leiden. Overigens is inwerkingtreding van hoofdstuk VI van de Wegenverkeerswet

1994 op zo kort mogelijke termijn, ook afgezien van het vorenstaande, noodzakelijk in verband met de tijdige implementatie van meergenoemde EEG-richtlijn betreffende het rijbewijs. Ingevolge artikel 12 van de richtlijn dienen de Lid-Staten uiterlijk per 1 juli 1996 aan de richtlijn te voldoen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager