

Vergaderjaar 2005–2006

**30 438**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wijziging in de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen**

**Nr. 7**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 25 april 2006

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wijziging in de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen. Tot mijn genoegen kan ik vaststellen dat de aan het woord zijnde fracties zich positief opstellen ten opzichte van het onderhavige wetsvoorstel. Graag zal ik in deze nota de in het verslag gestelde vragen beantwoorden en op de gemaakte opmerkingen inhoudelijk reageren. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

#### **1. Het nieuwe rijbewijsdocument**

Allereerst vragen de leden van de CDA-fractie of ná de ingebruikname van het nieuwe, beter beveiligde paspoort en het feit dat het rijbewijs sinds 1 januari 2005 als identificatiedocument is aangewezen, aantoonbaar vaker fraude met het nú in gebruik zijnde rijbewijs is voorgekomen. De leden van de VVD-fractie en de PvdA-fractie stellen de enkele jaren geleden waargenomen toename van het aantal aangiftes van vermissing en diefstal van paspoorten aan de orde en vragen hoe wordt bewaakt dat deze stijging zich niet zal voordoen bij de invoering van het nieuwe rijbewijs. Tevens willen de leden van deze fracties weten wanneer de koppeling tussen politieke bedrijfsprocessensystemen en het rijbewijzenregister gereed is. De leden van de VVD-fractie vragen verder hoe met de privacy van de burger wordt omgegaan bij deze koppeling.

In antwoord op deze vragen kan ik het volgende mededelen. Mijns inziens is niet aantoonbaar vaker fraude gepleegd met het nú in gebruik zijnde rijbewijs. Deze inschatting baseer ik op de volgende gegevens. Indien na vermissing of diefstal een nieuw rijbewijs wordt afgegeven, wordt het vermiste of gestolen rijbewijs van rechtswege ongeldig. Deze ongeldigheid wordt aangetekend in het rijbewijzenregister. Belanghebbenden (onder meer financiële instellingen) kunnen vooral via het Verificatie Informatie Systeem (VIS) met een zogenoemde hit/no hit-bevraging (waarbij «hit» betekent dat het geraadpleegde rijbewijs ongeldig is) nagaan of een rijbewijs wel of niet geldig is. Hieronder volgt een overzicht van de aantallen raadplegingen en hitmeldingen van ongeldige Nederlandse

rijbewijzen die de afgelopen jaren in het rijbewijzenregister zijn gedaan via het VIS.

Jaar	Aantal raadplegingen	Aantal hits	% hits t.o.v. raadplegingen
2002	992 416	29 425	2,96%
2003	1 371 341	29 560	2,16%
2004	2 115 905	52 110	2,46%
2005	2 455 192	61 172	2,49%

Zoals uit de cijfers blijkt, is in absolute zin in 2005 een lichte stijging ontstaan ten opzichte van 2004, maar het percentage hits (ongeldige rijbewijzen) afgezet tegen het aantal raadplegingen is nagenoeg constant.

Naast de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument en de bijbehorende zwaardere aanvraag- en afgifteprocedure worden belangrijke additionele maatregelen genomen om fraude met het oude rijbewijsdocument te voorkomen. Zo zal naar verwachting binnenkort, in het kader van de voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994, een concept van een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het Reglement rijbewijzen aan uw Kamer worden voorgelegd die onder meer regelt dat bij de aanvraag van een nieuw document vanwege vermissing of diefstal niet meer kan worden volstaan met een onderkende eigen verklaring van de houder aan de afgevende gemeente. In plaats daarvan zal aangifte bij de politie gedaan moeten worden en zal het proces verbaal van deze aangifte vervolgens bij de aanvraag van een rijbewijs ter vervanging van het verloren geraakte of gestolen document moeten worden overgelegd. De politie plaatst een aantekening van de aangifte in het rijbewijzenregister. Bovendien voorziet het nieuwe systeem in een signalering richting politie, zodra een persoon aangifte doet van vermissing en uit het register blijkt dat hij reeds meerdere vermissingen in een bepaalde periode heeft aangegeven. Naar aanleiding van een dergelijk signaal kan de politie een onderzoek instellen naar de aangiftes. De verplichting tot het overleggen van een proces verbaal bij de aanvraag van een vervangend rijbewijs na vermissing of diefstal zal meteen na publicatie van de boven genoemde wijziging van het Reglement rijbewijzen in werking treden. Op dit moment wordt nog met de politie overleg gevoerd over de wijze en het tijdstip waarop deze nieuwe procedure automatiseringstechnisch wordt ingevoerd. Zolang dat nog niet het geval is, zal de aangifte van vermissing of diefstal, net zoals nu het geval is, door de gemeenten in het rijbewijzenregister worden verwerkt. De invoering van het nieuwe rijbewijsdocument is niet afhankelijk van de volledige aanpassing van de politieke bedrijfsprocessensystemen. Het is alleen wenselijk dat dit zo snel mogelijk gebeurt. In het rijbewijzenregister blijft in elk geval aangetekend dat het vermiste of gestolen document ongeldig is, waardoor dit document niet meer gebruikt kan worden als geldig identiteitsdocument. Belanghebbende publieke en private partijen kunnen via de eerdergenoemde hit/no hit-bevraging deze informatie raadplegen. Een al dan niet ten onrechte als vermist of gestolen opgegeven rijbewijs zal na raadpleging van het rijbewijzenregister niet als identiteitsdocument worden geaccepteerd, en kan aldus, bij consequente raadpleging van het rijbewijzenregister door belanghebbende partijen, niet worden misbruikt.

Overigens bestaat reeds een koppeling tussen de politieke bedrijfsprocessensystemen en het rijbewijzenregister en gaat het bij het voorgaande alleen om een uitbreiding hiervan. Het rijbewijzenregister bevat gegevens over de geldigheid van rijbewijzen, ontzeggingen, beperkingen en andere aantekeningen. De politie heeft deze gegevens nodig bij de eigen taakuitoefening en de politie moet nu reeds gegevens met betrekking tot ingenomen rijbewijzen in het rijbewijzenregister plaatsen. De

verantwoordelijkheden en bevoegdheden ten aanzien van gegevens in het rijbewijsregister zijn gereguleerd in de wegenverkeerswetgeving. Daarnaast heeft de politie een eigen verantwoordelijkheid om er voor zorg te dragen dat alleen hiertoe geautoriseerden toegang hebben tot het rijbewijsregister.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de CDA-fractie of de voorszene overgang van 10 jaar, van het oude naar het nieuwe model, bekort zou kunnen worden omdat een kortere periode volgens deze leden minder risico's oplevert voor mogelijke vervalsingen met het oude model, kan ik op basis van de beantwoording van de voorgaande vragen en het beperkt aantal vervalsingen (enkele tientallen per jaar) zoals geregistreerd door het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit, aangeven dat een bekorting van de overgangperiode niet noodzakelijk is. Daarnaast zou een bekorting van de overgangsduur naar mijn mening een te grote stijging van de kosten en de administratieve lasten voor de burger met zich meebrengen.

De leden van de CDA-fractie vragen welke lidstaten van de EU inmiddels overgegaan zijn tot invoering van het nieuwe model en of deze landen vooralsnog hebben gewacht met het aanbrengen van een chip. De volgende EU-landen hebben inmiddels een rijbewijs op creditcard formaat: Tsjechië, Denemarken, Duitsland, Estland, Spanje, Italië, Letland, Hongarije, Malta, Cyprus, Polen, Portugal, Slowakije, Finland, Zweden, Engeland en Noord-Ierland. Ook de EER-landen IJsland, Liechtenstein en Noorwegen hebben een rijbewijs op creditcard formaat ingevoerd. Geen van deze landen heeft een chip aangebracht op het rijbewijs.

Tevens vragen de leden van de CDA-fractie welk bezwaar er is te anticiperen op de derde Europese richtlijn over rijbewijzen en de chip vanaf de ontwikkeling van het nieuwe document in te voeren. Zij merken op dat immers ook bij andere zaken vooruitgelopen wordt op de derde rijbewijsrichtlijn, zoals de vermelding van de categorieën.

De categorieën C1, D1, C1 + E, D1 + E zijn reeds op grond van de tweede Europese richtlijn over rijbewijzen toegestaan, alleen nog niet verplicht. In het voorliggende voorstel van de derde Europese richtlijn over rijbewijzen die de tweede richtlijn zal vervangen, zijn deze categorieën als verplichte categorieën opgenomen. De categorie AM voor bromfietsen zal in eerste instantie als nationale categorie op het rijbewijs vermeld worden, omdat deze categorie niet in de tweede richtlijn over rijbewijzen is genoemd. In het voorstel voor de derde richtlijn is de categorie AM een categorie die verplicht door de lidstaten moet worden opgenomen. Het nieuwe rijbewijsdocument zal daarom volledig in overeenstemming zijn met hetgeen de geldende tweede Europese richtlijn over rijbewijzen hierover bepaalt. Onder deze tweede richtlijn is het gebruik van chiptechnologie expliciet niet toegestaan. Onder de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen die naar verwachting begin 2007 vastgesteld zal worden, is chiptechnologie toegestaan. De technische specificaties van de chip zijn echter nog onbekend, omdat deze nog via de comitologie-procedure moeten worden vastgesteld. Vervolgens zullen ook nog afspraken gemaakt moeten worden over de eisen die aan de chip moeten worden gesteld, om de toekomstige interoperabiliteit te waarborgen. Hierop kan Nederland niet vooruitlopen.

In reactie op de vragen van de PvdA-fractie naar de beveiliging van de berichtenuitwisseling, kan ik antwoorden dat het gehele proces vanaf aanvraag tot en met de afgifte beveiligd is met een combinatie van functiescheiding, fysieke beveiliging en informatietechnische maatregelen. Het beveiligingsconcept is vergelijkbaar met dat van het huidige paspoort en de Nederlandse identiteitskaart. De eisen en informatie-

technische maatregelen zijn voor alle gemeenten gelijk. Er wordt gebruik gemaakt van dezelfde programmatuur en technische voorzieningen. Deze omvatten onder meer tunneling, encryptie en digitale ondertekening middels public key infrastructure-certificaten en onweerlegbare registratie van de aanvragen.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke gevolgen de verplichting van een functiescheiding tussen aanvraag, afgifte, beheer en uitreiking voor gemeenten en de Dienst Wegverkeer hebben en in hoeverre de werkdruk in de praktijk groter wordt bij gemeenten. De functiescheiding betreft het doen uitvoeren van taken door verschillende ambtenaren en is gericht op het voorkomen van fraude. Doordat de aard en de inhoud van de taken met en zonder functiescheiding niet verschillen, heeft deze maatregel normaliter geen invloed op de werklust. De functiescheiding betreft tenminste het proces van aanvragen en het proces van uitreiken. Dit zijn immers de momenten dat er contact is met de burger en zijn identiteit wordt vastgesteld. Functiescheiding vraagt een goede organisatie van de inzet van personeel. Bij kleinere gemeenten of locaties met een beperkte bezetting van de afdeling Burgerzaken kan dit tot problemen leiden. Om dit te ondervangen zal in het Reglement rijbewijzen een voorziening worden getroffen om tijdelijk en voor een afgebakende periode van de bovengenoemde functiescheiding af te kunnen wijken. Hierbij wordt aangesloten bij de systematiek die geldt voor de afgifte van reisdocumenten.

De leden van de PvdA-fractie willen weten wanneer de Minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties in Nederlandse reisdocumenten een chip denkt op te nemen.

De Nederlandse reisdocumenten krijgen in augustus 2006 een chip met daarin de gezichtopname. De Nederlandse reisdocumenten voldoen dan volledig aan het gestelde in de verordening van de Europese Unie betreffende «normen voor de veiligheidskenmerken van en biometrische gegevens in door de lidstaten afgegeven paspoorten en reisdocumenten». Een tweede biometrisch kenmerk, te weten de vingerafdruk, wordt op een later moment ingevoerd als de Europese Unie de volledige technische specificaties heeft vastgesteld.

De leden van de PvdA-fractie en van de VVD-fractie merken op dat onder de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen die op dit moment in voorbereiding is en op termijn de tweede Europese richtlijn voor rijbewijzen zal vervangen, het gebruik van chiptechnologie zal zijn toegestaan. De leden van deze fracties willen graag weten wanneer dat het geval zal zijn en onder welke voorwaarden en met welke doelstellingen de chiptechnologie ingezet zal worden. De leden van de CDA-fractie vragen verder of met het oog op de invoering van het puntenrijbewijs de voordelen van gelijktijdige invoering van de chip op het nieuwe rijbewijsdocument met ingang van de beoogde invoeringsdatum van het voorliggende wetsvoorstel kunnen worden aangegeven.

De derde Europese richtlijn voor rijbewijzen zal, zoals hiervoor is aangegeven, naar verwachting begin 2007 vastgesteld kunnen worden. De technische specificaties van de chip moeten nog via de comitologie-procedure vastgesteld worden. Vervolgens zullen nog afspraken moeten worden gemaakt over de eisen die aan de chip gesteld moeten worden om de toekomstige interoperabiliteit te waarborgen. In het laatste voorstel van de derde rijbewijsrichtlijn wordt de lidstaten de mogelijkheid geboden om nationale gegevens op de chip te zetten, zolang deze niet interfereren met de op het rijbewijsdocument afgedrukte gegevens.

Met het gebruik van chiptechnologie kan het beveiligingsniveau van het nieuwe rijbewijs verder worden verhoogd. De gegevens van de kaart zelf,

zoals de foto, of biometrische kenmerken, zoals een gelaatscan of vingerafdrukken, kunnen hiertoe worden opgenomen in de chip.

Registratie in het kader van het puntenstelsel zal plaatsvinden via het systeem van de justitiële documentatie, zodat er dan ook geen sprake zal zijn van registratie van punten op de chip. Het risico van opzettelijke beschadiging van de chip zou dan te groot zijn. De mogelijke invoering van een chip op het rijbewijsdocument biedt om die reden geen voordelen voor de invoering van het puntenrijbewijs.

De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering aan te geven of het rijbewijs en de Nederlandse identiteitskaart in de toekomst wellicht gecombineerd kunnen worden.

Het is de komende jaren niet mogelijk het rijbewijs en de Nederlandse identiteitskaart te combineren. Zo passen bijvoorbeeld niet alle fysieke gegevens van het rijbewijs en de Nederlandse identiteitskaart op één creditcard. Daarnaast zou één document tot problemen met de handhaving van de wegenverkeerswetgeving leiden. De politie moet een rijbewijs in bepaalde situaties innemen. Als het document tegelijkertijd een identiteitskaart is, zou dat tot gevolg hebben dat de desbetreffende persoon zich dan niet meer kan identificeren.

Op de lange termijn zou wellicht chiptechnologie een uitkomst kunnen bieden, maar gebleken is dat het op korte termijn niet mogelijk is om hierover in Europees verband afspraken te maken. Tijdens de onderhandelingen over de derde rijbewijsrichtlijn is tot op heden gebleken dat het merendeel van de lidstaten niet bereid is om de verplichte invoering van de rijbewijsmicrochip te steunen. Bovendien beheren nog niet alle landen een centraal rijbewijsregister, dat met een elektronische identiteitskaart kan worden benaderd. Dit betekent dat elke lidstaat de komende tijd verplicht zal zijn een rijbewijs af te geven dat erkend en gecontroleerd moet kunnen worden door alle andere EU-landen. Nederland dient derhalve een rijbewijs af te geven dat alle noodzakelijke informatie over de rijbewijshouder zichtbaar op het rijbewijs weergeeft.

## **2. De nieuwe procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen**

Nu bij het nieuwe rijbewijsdocument een wachtperiode van een week ontstaat, vragen de leden van de CDA-fractie of is voorzien in een soort tussencertificaat waarmee degene die zijn rijbewijs gehaald heeft gedurende de wachtperiode toch al gebruik kan maken van zijn of haar rijbevoegdheid.

Er is mede vanwege de fraudegevoeligheid niet voorzien in een tussencertificaat. In geval van een eerste afgifte moet de burger, omdat het nieuwe rijbewijs pas geldig wordt na uitreiking, na het behalen van het rijexamen en het aanvragen van een nieuw rijbewijs maximaal 5 werkdagen wachten. Indien gewenst, kan ook gekozen worden voor de zogenoemde spoedprocedure. Als de burger vóór 15.00 uur een spoedaanvraag bij de gemeente heeft ingediend, dan kan het nieuwe rijbewijs de volgende werkdag reeds worden uitgereikt. De burger betaalt in deze situatie wel hogere leges.

Voor de vernieuwing van een rijbewijs ontstaat geen wachttijd omdat het oude rijbewijs, mits de geldigheidsduur niet is verstreken, zijn geldigheid behoudt tot het moment van uitreiking van het nieuwe rijbewijs. De overgrote meerderheid van de aanvragen bij een gemeente (77 procent) betreft overigens de vernieuwing van het bestaande rijbewijs.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af in hoeverre de ontwikkelingen bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen gevolgen hebben voor de werkgelegenheid bij het CBR.

De werkzaamheden op de administraties zullen verminderen, maar niet tot gedwongen ontslagen of verhuizingen leiden. Deze vermindering zal worden opgelost via natuurlijk verloop, terwijl tevens een aantal arbeidscontracten voor bepaalde tijd niet zal worden verlengd. Medewerkers met een vast dienstverband die direct geraakt worden en eigen taken zien verdwijnen, zullen elders in de organisatie voor werkzaamheden van vergelijkbaar niveau herplaatst worden. Hiervoor is met name ruimte op de medische administratie, aangezien op deze afdeling door de vergrijzing van de Nederlandse bevolking de komende jaren de werkzaamheden naar verwachting zullen toenemen.

### **3. Wat verandert er voor de burger?**

De leden van de CDA-fractie vragen naar de gevolgen indien de Dienst Wegverkeer kennelijk in gebreke zou blijven bij het verzenden van de herinneringen aan het naderende verloop van de geldigheid van het rijbewijs en de leden van de PvdA-fractie willen weten of alle houders van een rijbewijs een brief zullen krijgen van de Dienst Wegverkeer met het bericht dat het verloop van hun rijbewijs aanstaande is.

Het proces van het verzenden van de herinneringen wordt zo ingericht dat iedere houder van een Nederlands rijbewijs, die volgens de bevolkingsadministratie een vaste woon- of verblijfplaats heeft, aangeschreven wordt indien de geldigheid van diens rijbewijs dreigt te verlopen.

Aan het niet ontvangen van de attenderingsbrief kunnen geen rechten worden ontleend; de geldigheid van het rijbewijs wordt bepaald door de geldigheidstermijn. Iedere rijbewijshouder is en blijft zelf verantwoordelijk voor de tijdige vernieuwing van zijn of haar rijbewijs.

De leden van de PvdA-fractie vragen of moeilijkheden of vertragingen worden verwacht vanwege de nieuw in te voeren gemeentelijke infrastructuur in 2011 ter vervanging van het huidige Reisdocumenten Aanvraag- en Archiefstation (RAAS).

De technische vervanging van het huidige RAAS-station door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is voorzien in 2007. Dit traject is gescheiden van de invoering van het nieuwe rijbewijs. Er vindt regelmatig overleg plaats met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over de afstemming van deze en toekomstige ontwikkelingen. Wij verwachten geen vertraging als gevolg van de vervanging van het RAAS-station.

### **4. Financiële gevolgen**

De leden van de CDA-fractie stellen de vraag of de structurele kosten op hetzelfde niveau blijven indien tot een versnelde omwisseling zou worden besloten. Een dergelijke versnelling kan aantrekkelijk zijn vanwege het hogere niveau van beveiliging van het nieuwe model, aldus deze leden. De structurele exploitatiekosten voor het afgeven van een nieuw rijbewijs zijn gebaseerd op een onderzoek van Deloitte dat met medewerking van de gemeenten is uitgevoerd. De structurele kosten van het rijbewijs stijgen ten opzichte van het huidige rijbewijs met € 4, omdat de kwaliteitsnormen die gesteld worden aan het proces van afgifte en beveiliging van het rijbewijs hoger zijn. Een versnelling zou aan de zijde van de gemeenten effect kunnen hebben op in ieder geval de werklust, de bezettingsgraad en daarmee op de variabele kosten. Het effect van een versneling van de omwisseling van de oude documenten op de structurele kosten per document is niet onderzocht. Een versnelde omwisseling zou evenwel leiden tot meer kosten en meer administratieve lasten voor de burger die zijn rijbewijs eerder moet omwisselen dan na afloop van de reguliere tien jaar.

De leden van de CDA-fractie kunnen zich voorstellen dat voor het nieuwe rijbewijsdocument wordt overgegaan tot een voor iedere gemeente gelijk tarief nu, naar het oordeel van deze leden, de met de afgifte gemoeide handelingen voor iedere gemeente dezelfde zijn. De leden van de VVD-fractie vragen naar de mogelijkheden om een bandbreedte vast te stellen waarbinnen de tarieven moeten vallen. En als dit niet mogelijk is, of een burger dan kan kiezen in welke gemeente hij of zij het rijbewijs wil aanvragen.

In antwoord op deze vragen kan ik het volgende melden. Het tarief van het rijbewijs is een samenstel van rijksleges en gemeentelijke leges. De rijksleges betreffen de kosten van de centrale processen van de Dienst Wegverkeer zoals het beheer van het centrale rijbewijsregister en de vervaardiging van de kunststof kaart. Deze zijn voor alle gemeenten gelijk. De gemeentelijke leges betreffen het decentrale afgifteproces. Hoewel de basishandelingen voor alle gemeenten gelijk zijn, zijn er substantiële verschillen in de werkorganisatie, de schaalgrootte van een gemeente en het niveau van de dienstverlening. Met betrekking tot deze laatste valt te denken aan differentiatie in openingstijden, het aanbieden van diensten op verschillende gemeentelijke locaties en aan het niveau van elektronische dienstverlening. Artikel 229 van de Gemeentewet staat de gemeenten toe om alle directe en indirecte kosten, evenals de kosten in het individuele belang van de burger die te maken hebben met het product rijbewijs, op te nemen in de gemeentelijke leges. Deze zullen dus per gemeente verschillen. Een uitgebreid onderzoek van Deloitte heeft inzicht verschaft in de opbouw en de samenstelling van de gemiddelde exploitatiekosten van het nieuwe rijbewijs voor een gemeente. Op basis van dit inzicht is een calculatiemodel opgesteld dat als leidraad kan dienen voor de gemeenten om in de loop van 2006 het tarief voor het nieuwe rijbewijs te berekenen. De verwachting is dat het nieuwe rijbewijs gemiddeld circa € 4 duurder zal worden dan het huidige rijbewijs. Ik wil benadrukken dat naar mijn mening ieder gemeentebestuur kritisch moet zijn in de toerekening van kosten aan het nieuwe rijbewijs en dat het bijbehorende tarief transparant wordt gemaakt ter verantwoording aan de gemeenteraad. Ik zal de tariefstelling de komende periode monitoren. Als uit de monitoring mocht blijken dat de tariefstelling niet adequaat geschiedt, dan zal ik maatregelen nemen.

Voor de vraag naar de mogelijkheid voor de burger om te kiezen bij welke gemeente hij zijn rijbewijs wil aanvragen, speelt de bevolkingsadministratie een essentiële rol. Dit geldt voor zowel het vaststellen van de identiteit van de aanvrager, als voor het in de aanvraag opnemen van andere relevante persoonsgegevens. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de gemeentelijke basisadministratie van de betreffende gemeente. Gezien de huidige decentrale inrichting van de bevolkingsadministratie is het nu nog niet mogelijk om te beschikken over de voor de aanvraag van het rijbewijs benodigde gegevens van een ingezetene van een andere gemeente. Om die reden kan de burger nog niet kiezen in welke gemeente hij of zij het rijbewijs aanvraagt.

## **5. Administratieve lasten**

De constatering van de leden van de CDA-fractie dat de hogere lasten met name op het gebied van het tijdsbeslag liggen en dat er een lichte afname is in het financieel beslag, klopt. Dit geldt voor zowel de afgifte van het eerste rijbewijs als voor het vernieuwen van het rijbewijs.

De leden van de CDA-fractie merken op dat het zo voorkomt alsof de tijd die bij de overheid is gebruikt om tot de berekening van deze administratieve last voor de burger te komen, ongeveer evenveel beslag heeft gelegd als het berekende totaal tijdsbeslag voor de burger. Deze leden

verzoeken de regering aan te geven welke financiële last daarvan het gevolg is.

Bij de berekening van de administratieve lasten en de kosten is gebruik gemaakt van cijfers zoals deze reeds bekend waren bij de Dienst Wegverkeer en het CBR. Verder zijn kengetallen uit de nulmeting Administratieve lasten burger, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, eindrapportage 1.0, 2004, peildatum 2002 toegepast. Op basis hiervan is een berekening gemaakt van de administratieve lasten. Het is onbekend hoeveel uren aan deze berekening is gewerkt, maar ik kan u verzekeren dat dit volstrekt niet in de buurt komt van het berekende tijdsbeslag voor de burger.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs