

Vergaderjaar 2011–2012

32 830

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 9 november 2011

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag dat de vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu over het onderhavige wetsvoorstel heeft uitgebracht. In het verslag is een aantal vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Graag ga ik hieronder in op de gestelde vragen. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

Inleiding

In reactie op de opmerking van de leden van de PVV-fractie waarom het Nederlandse rijbewijsstelsel moet worden aangepast in verband met de invoering van één Europees rijbewijsstelsel wordt opgemerkt dat Nederland deel uit maakt van de Europese Unie. De deelnemende landen hebben aan deze unie bevoegdheden toegedeeld. Teneinde deze bevoegdheden te kunnen uitoefenen, kan de Unie op grond van artikel 288 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PbEU, C 115, VWEU) voorschriften vaststellen, bijvoorbeeld in de vorm van richtlijnen. Voorschriften betreffende het rijbewijs zijn, zoals is aangegeven in de overwegingen die ten grondslag liggen aan richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403; verder te noemen: derde rijbewijsrichtlijn), onontbeerlijke elementen van een gemeenschappelijk vervoersbeleid (thans artikel 91 van het VWEU, voorheen artikel 71 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap). Op het gebied van vervoer hebben de Unie en de lidstaten een gedeelde bevoegdheid. Dit houdt in dat als de Europese Unie voorschriften heeft vastgesteld, de lidstaten niet daarvan mogen afwijken. Het vaststellen van voorschriften kan door middel van bijvoorbeeld een verordening of een richtlijn. Op het terrein van de rijbewijzen heeft de Europese Unie haar bevoegdheid uitgeoefend door het vaststellen van een richtlijn. Op grond van artikel 288 van het VWEU zijn richtlijnen verbindend ten aanzien van het resultaat, maar wordt aan de nationale instanties de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen. Verder treffen op grond van artikel 4, lid 3,

van het Verdrag betreffende de Europese Unie de lidstaten alle algemene en bijzondere maatregelen die geschikt zijn om de nakoming van de uit de Verdragen of uit de handelingen van de instellingen van de Unie voortvloeiende verplichtingen te verzekeren. De lidstaten vergemakkelijken de vervulling van de taak van de Unie en onthouden zich van alle maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie in gevaar kunnen brengen (beginsel van loyale samenwerking). Tenslotte bepaalt een richtlijn zelf ook dat de lidstaten voor een in die richtlijn te bepalen datum de wettelijke bepalingen moeten hebben vastgesteld en gepubliceerd die nodig zijn voor implementatie (voor de derde rijbewijsrichtlijn is dat vastgelegd in artikel 16, lid 1). De lidstaten moeten derhalve deze regels implementeren in hun nationale regelgeving.

Het BNC-fiche over de conceptrichtlijn is overigens bij brief van 3 maart 2004 van de Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken (Kamerstukken II, vergaderjaar 2003/04, 22 112, nr. 308) aan de Tweede Kamer voorgelegd. Nu de Europese Unie, op grond van overwegingen voortvloeiend uit het gemeenschappelijke vervoersbeleid, de veiligheid van het wegverkeer en het vergemakkelijken van het vrij verkeer van personen die zich in een andere lidstaat vestigen, op het terrein van het rijbewijs een nieuwe richtlijn heeft vastgesteld (de derde rijbewijsrichtlijn), moet Nederland deze implementeren in de nationale regelgeving. Wellicht ten overvloede wordt erop gewezen dat het rijbewijsstelsel zoals dat in de Nederlandse regelgeving is opgenomen al sinds de eerste rijbewijsrichtlijn (richtlijn 1980/1263/EEG van de Raad van 4 december 1980 (PbEU L 375) is gebaseerd op Europese regelgeving.

Achtergrond en reikwijdte

De leden van de PvdA-fractie vragen in welke lidstaten er op dit moment sprake is van een moeilijke of onduidelijke acceptatie van rijbewijzen uit andere lidstaten van de EU. Ook de leden van de fractie van de PVV hebben vragen gesteld die de erkenning van de rijbewijzen in de lidstaten betreffen. In beginsel erkennen de lidstaten over en weer elkaars rijbewijzen. De derde rijbewijsrichtlijn biedt, net zoals Richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (Pb L 237, verder: de tweede rijbewijsrichtlijn) dat deed, de lidstaten de mogelijkheid hierop een uitzondering te maken voor rijbewijzen afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie tegen omwisseling van een rijbewijs afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een derde land (derhalve niet een van de hiervoor bedoelde landen). Nederland heeft geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid en erkent alle door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie afgegeven rijbewijzen. Voor zover bekend zijn er in zijn algemeenheid geen problemen voor de burgers die bijvoorbeeld in een andere EU-lidstaat hun rijbewijs willen omwisselen. Wel is het mogelijk dat een lidstaat gebruik heeft gemaakt van de hierboven beschreven mogelijkheid om bepaalde rijbewijzen niet te erkennen en in zo'n geval niet tot omwisseling over gaat. Hoe lang een omwisselingsprocedure loopt en welke kosten hiermee zijn gemoeid, is aan de lidstaten zelf om te bepalen. Nederland heeft daar geen invloed op. Volledigheidshalve wordt erop gewezen dat met door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie afgegeven rijbewijzen zijn gelijkgesteld de rijbewijzen door het daartoe bevoegde gezag in een andere staat behorende bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en in Zwitserland.

Ten aanzien van de vraag van de leden van de PvdA-fractie hoe een betere afstemming wordt geregeld van de rijbewijscategorieën op de technische kenmerken van de betrokken motorrijtuigen wordt erop gewezen dat in de fase van de totstandkoming van de derde rijbewijsrichtlijn is gekeken naar

bijvoorbeeld de technische richtlijnen betreffende de twee- en driewielers, zodat bij de formulering van de rijbewijscategorieën daar zoveel mogelijk rekening mee kon worden gehouden. Dit neemt echter niet weg dat de vraag of een bepaald motorrijtuig of een combinatie met een aanhanger of oplegger technisch mogelijk en verantwoord is, een geheel andere is dan de vraag met welk rijbewijs dat motorrijtuig of dat samenstel mag worden bestuurd. Verder wordt, in reactie op de daartoe strekkende vraag van de leden van de fractie van de PvdA, opgemerkt dat de derde rijbewijsrichtlijn ten aanzien van alle rijbewijscategorieën de minimumleeftijd beoogt te harmoniseren. Dat laat onverlet dat er bij het opstellen van de richtlijn voor is gekozen om ten aanzien van enkele categorieën, waaronder de rijbewijscategorieën A1, A2 en A (indirect) de lidstaten de vrijheid te geven om, binnen de in de richtlijn aangegeven grenzen en met in achtneming van de in de richtlijn gestelde voorwaarden, van de in de richtlijn opgenomen leeftijden af te wijken.

In antwoord op de daartoe strekkende vraag van de leden van de PVV-fractie wordt opgemerkt dat de derde rijbewijsrichtlijn niet alleen ziet op het model van het rijbewijs, maar ook eisen stelt aan de rijvaardigheid en de geschiktheid waaraan iemand moet voldoen voordat hij een rijbewijs kan krijgen. Deze rijvaardigheidseisen moeten worden getoetst en om ook daar harmonisatie te bewerkstelligen, stelt de derde rijbewijsrichtlijn in bijlage IV ook specifieke eisen betreffende de toegang tot het beroep van examinator en de eisen waaraan examinatoren moeten voldoen. Zij zijn immers degenen die toekomstige rijbewijshouders moeten beoordelen op hun rijvaardigheid. Het stellen van deze eisen draagt zo bij aan de verhoging van de kwaliteit van de examinator en daarmee aan de verhoging van het vertrouwen in de beoordeling van de rijvaardigheid van de toekomstige rijbewijshouder binnen alle lidstaten van de Europese Unie.

In reactie op de daartoe strekkende vragen van de leden van de fractie van de PVV wordt opgemerkt dat de richtlijn in bijlage II de eisen bevat voor de rijvaardigheid voor de verschillende rijbewijscategorieën, waaraan toekomstige rijbewijshouders moeten voldoen. In bijlage III zijn de eisen opgenomen inzake de lichamelijke en geestelijke geschiktheid. Op deze wijze is voldoende uniformering bewerkstelligd van de eisen op het terrein van de rijvaardigheid of geschiktheid voor de verschillende rijbewijscategorieën. Ongeacht de vraag of een lidstaat kiest voor een systeem van examinering of van opleiding, zal aan deze eisen moeten zijn voldaan voor de afgifte van een rijbewijs. Bij het opstellen van het onderhavige wetsvoorstel is geen onderzoek gedaan naar de vraag of de rijopleidingen in andere lidstaten wel voldoen aan alle gestelde eisen. Op grond van de richtlijn moeten de lidstaten elkaars rijbewijzen erkennen. Het is primair de verantwoordelijkheid van de lidstaten zelf om te waarborgen dat de gestelde eisen worden uitgevoerd en nageleefd. Mocht blijken dat er in een bepaalde lidstaat sprake is van een onjuiste implementatie, dan kan die lidstaat in gebreke worden gesteld door de Europese Commissie.

De derde rijbewijsrichtlijn biedt, zo wordt geantwoord op vragen hierover van de leden van de fractie van de PVV, de lidstaten de bevoegdheid om over te gaan tot plaatsing van een chip in het rijbewijs zodra de specificaties hiervoor door de Commissie zijn vastgesteld volgens de in artikel 9, tweede lid, van de derde rijbewijsrichtlijn bedoelde procedure. Nederland heeft ervoor gekozen om de invoering van de chip op het rijbewijs niet mee te nemen in het kader van de implementatieregelgeving. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat het rijbewijs primair een document voor de rijvaardigheid is en dat op dit moment de meerwaarde van een chip op dit gebied niet is aangetoond. Daarnaast zal opnemings van een chip op

het rijbewijs naar verwachting leiden tot een verhoging van de kosten van rijbewijs.

Op grond van de derde rijbewijsrichtlijn moet de chip, als een lidstaat zou besluiten tot invoering ervan, in ieder geval die gegevens bevatten die ook op het rijbewijs zelf moeten worden vermeld. Deze gegevens worden op de chip opgeslagen in een aparte container (de Electronic Driving License container). De derde rijbewijsrichtlijn maakt het mogelijk aanvullende gegevens op zo'n chip op te nemen, mits dit op geen enkele manier gevolgen heeft voor de uitvoering van de derde rijbewijsrichtlijn en mits hierover overleg heeft plaatsgevonden met de Commissie. Deze laatste eisen hebben tot doel de uniformiteit van het rijbewijs te waarborgen. Als voorbeeld voor andere gegevens kan bijvoorbeeld worden gedacht aan bloedgroepgegevens. Welke andere gegevens dan rijbewijsgegevens op de chip worden opgenomen, is afhankelijk van de keuze van de lidstaten zelf en na overleg met de Commissie. Deze andere gegevens worden in andere containers op de chip op het rijbewijs opgeslagen. Het wordt niet mogelijk voor lidstaten om de gegevens in de chip van een rijbewijs van een andere lidstaat te veranderen of daaraan gegevens toe te voegen.

De tweede rijbewijsrichtlijn is destijds geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving en wordt daarmee toegepast, zo wordt geantwoord op een daartoe strekkende vraag van de leden van de CDA-fractie. De Europese Commissie heeft als verantwoordelijke autoriteit geen evaluatie van de tweede rijbewijsrichtlijn uitgevoerd. Een nationale evaluatie zou ook geen beeld geven of en zo in welke mate de doelen van de tweede rijbewijsrichtlijn zijn gerealiseerd. In zijn algemeenheid mag worden aangenomen dat van het stellen van uniforme minimumeisen aan toekomstige rijbewijshouders een positief effect uitgaat op de verkeersveiligheid en dat door het uitgangspunt van wederzijdse erkenning van de rijbewijzen zoals neergelegd in de derde rijbewijsrichtlijn het voor de burgers gemakkelijker wordt om zich bijvoorbeeld in een andere lidstaat te vestigen. Ze hoeven dan daar niet opnieuw hun rijbewijs te halen. De Europese Commissie heeft in artikel 14 van de derde rijbewijsrichtlijn overigens opgenomen dat in 2018 een verslag wordt uitgebracht over de uitvoering van de richtlijn en het effect ervan op de verkeersveiligheid.

EU-rijbewijzenetwerk

De leden van de fracties van de VVD en de SP hebben vragen gesteld over de stand van zaken betreffende het Europese rijbewijsnetwerk en over de informatie-uitwisseling tussen de lidstaten. Momenteel rondt de Europese Commissie de opzet van de architectuur van het systeem af. Het ziet er naar uit dat het netwerk wordt opgebouwd langs een «hub-and-spoke systeem» zonder centrale index. Dit systeem komt er op neer dat de bestaande nationale rijbewijsregisters aan elkaar worden geknoopt. Via een centraal Europees zoekmechanisme kunnen dan, na invoer van bijvoorbeeld de achternaam van de aanvrager van een rijbewijs, alle nationale databases worden gecheckt. Naar verwachting verschijnen eind dit jaar de nadere specificaties van de Europese Commissie voor dit systeem. Vervolgens moeten de lidstaten medio 2012 klaar zijn met de bouw van de daartoe benodigde ICT en kan het systeem worden getest. Dit alles moet ertoe leiden dat alle lidstaten begin 2013 klaar zijn met de aansluiting op het Europese rijbewijsnetwerk. Op die manier kan al vanaf of in ieder geval kort na het tijdstip van inwerkingtreding van de derde rijbewijsrichtlijn uitvoering worden gegeven aan de verplichting voor de lidstaten om elkaar bijstand te verlenen bij de uitvoering van de derde rijbewijsrichtlijn en hiertoe het rijbewijzenetwerk te gebruiken zodra dat operationeel is.

Alhoewel hiermee een waterdicht systeem wordt nagestreefd, zal ook na de invoering van dat netwerk niet helemaal kunnen worden uitgesloten dat er nog wel eens een rijbewijs wordt afgegeven aan een persoon die daar, gelet op een eerdere maatregel in een andere lidstaat, niet of niet zonder meer, recht op had. Met het oog hierop voorziet de Nederlandse regelgeving thans reeds in de mogelijkheid om een afgegeven rijbewijs ongeldig te verklaren als later is gebleken dat dat niet zou zijn gebeurd als bijvoorbeeld de aanvrager de juiste informatie zou hebben verstrekt (artikel 124, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994). Om deze procedure te vergemakkelijken, voorziet het onderhavige wetsvoorstel in artikel I, onderdeel K, in een aanpassing van dit artikel met een bevoegdheid voor de RDW om zo'n geval het ten onrechte afgegeven rijbewijs ongeldig te verklaren.

In aanvulling op bovenstaande vraag over het Europese rijbewijsnetwerk wordt hierbij uitvoering gegeven aan de toezegging die is gedaan tijdens het algemeen overleg over het CBR op 7 oktober 2009 om informatie te verstrekken over het bilaterale overleg met EU-partners over invordering van het rijbewijs binnen Europa (Kamerstukken II, vergaderjaar 2009/10, 29 398, nr. 190). Het doel van deze bilaterale overleggen was zo snel mogelijk te komen tot afspraken met andere Europese lidstaten over de wederzijdse erkenning van rijontzeggingen, bij het ontbreken van overkoepelende Europese regelgeving hieromtrent.

Inmiddels wordt wederzijdse erkenning van rijontzeggingen Europees opgepakt, het actieplan van de Europese Commissie ter uitvoering van het Stockholmprogramma (een vijfjarig Europees beleidsprogramma op het terrein van de ruimte van vrijheid, veiligheid en recht) van 20 april 2010 vermeldt namelijk dat in 2013 een wetgevingsvoorstel over wederzijdse erkenning van rijontzeggingen wordt gemaakt. Op dit moment is de werking van een rijontzegging nog beperkt tot het grondgebied van het land waar deze wordt opgelegd. Om dit probleem vooruitlopend op de Europese regelgeving aan te pakken zijn bilaterale contacten met Duitsland en België gelegd over de wederzijdse erkenning van rijontzeggingen omdat zij buurlanden zijn en daarom het meeste baat hebben bij wederzijdse erkenning van rijontzeggingen. Beide landen blijken geen voorstander te zijn van bilaterale regelingen. Voor Duitsland voldoet de mogelijkheid tot informatie-uitwisseling over opgelegde rijontzeggingen zonder dat er sprake is van wederzijdse afstemming van het materieel en formeel recht, zodat bijvoorbeeld in een Duitse strafzaak kan worden achterhaald of een bestuurder eerder in Nederland een rijontzegging opgelegd kreeg. België wacht het wetgevingsvoorstel van de Europese Commissie af.

Omdat de wederzijdse erkenning van rijontzeggingen reeds op Europees niveau opgepakt wordt en Duitsland en België beide geen interesse hebben in bilaterale regelingen is er thans geen noodzaak de mogelijkheden van bilaterale afspraken verder te onderzoeken.

In antwoord op de vragen van de leden van de SP-fractie over de procedure volgens welke aan personen afkomstig uit een andere lidstaat van de Europese Unie of een staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland in Nederland een rijbewijs wordt verstrekt en over de samenwerking met deze staten wordt het volgende opgemerkt. Van belang voor het verkrijgen van een in Nederland afgegeven rijbewijs door personen die in Nederland woonachtig zijn en afkomstig zijn uit een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, of Zwitserland zijn de artikelen 111 en volgende van de Wegenverkeerswet 1994, uitgewerkt in de artikelen 26 en volgende van het Reglement rijbewijzen. Onderscheid moet worden gemaakt tussen personen aan wie nog niet eerder een

rijbewijs is afgegeven voor de aangevraagde categorie en personen aan wie al eerder in een andere lidstaat van de Europese Unie een rijbewijs is afgegeven.

Ten aanzien van personen aan wie nog niet eerder een rijbewijs is afgegeven voor de categorie waarvoor dat wordt gevraagd, gelden de eisen uit de artikelen 27 tot en met 34 van het Reglement rijbewijzen. Verwezen wordt naar die artikelen.

Indien aan een persoon al eerder in een andere lidstaat van de Europese Unie een rijbewijs is afgegeven, geldt het volgende. Gedurende een in de wet opgenomen periode mogen zij nog met hun in een andere lidstaat afgegeven rijbewijs in Nederland blijven rijden. Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in verband met de wijzigingen in de derde rijbewijsrichtlijn in artikel I, onderdeel D, in een aanpassing van deze termijn. Tegen de tijd dat die termijn verstrijkt, kan betrokkene, ervan uitgaande dat hij nog steeds hier woonachtig is en hij voldoet aan de eisen uit artikel 112 van de Wegenverkeerswet 1994, zijn rijbewijs omwisselen. Van toepassing zijn dan de artikelen 27 tot en met 33 en 45 van het Reglement rijbewijzen. Verwezen wordt naar die artikelen. Aanvragen tot omwisseling worden altijd beoordeeld door de RDW. Door nu al gebruik te maken van EUCARIS (een gegevensuitwisselingssysteem over voertuigen en rijbewijzen) kunnen van een aantal landen de gegevens voor omwisseling worden geraadpleegd in die lidstaat (Duitsland, Estland, Groot-Brittannië, Luxemburg, Litouwen, Letland, Roemenië). Daarnaast zijn de medewerkers van de RDW opgeleid voor documentherkenning en is geavanceerde apparatuur aanwezig om de echtheid van het rijbewijs vast te stellen. Bij twijfel bij een omwisseling wordt vooraf een verificatie in het land van afgifte gedaan. De documenten worden na omwisseling altijd naar het land van afgifte teruggestuurd. Voor alle lidstaten zijn gegevens bij de RDW bekend waar gegevens kunnen worden geverifieerd of gaat de informatieraadpleging of -verstrekking via de ambassades.

De belangrijkste verschillen tussen de tweede en de derde rijbewijsrichtlijn

De leden van de PVV-fractie vragen naar het nut van het opknippen van de verschillende rijbewijscategorieën en verhogen van de leeftijdsgrenzen. Zij vragen in hoeverre deze beslissingen bijdragen aan de hoofddoelstelling en of het niet mogelijk is voor een lidstaat om eigen categorieën en leeftijdsgrenzen aan te houden. Bij het opstellen van de derde rijbewijsrichtlijn is ten aanzien van de categorieën van tweewielige motorrijtuigen en de categorieën motorrijtuigen bestemd voor het vervoer van personen of goederen het uitgangspunt geweest om het beginsel van geleidelijke toegang te versterken. Dit heeft geleid tot invoering van de nieuwe categorieën A1, A2, C1, D1, E bij C1 en E bij D1. De categorieën dienden zo een betere afspiegeling te zijn van de technische kenmerken en van de voor het besturen van de desbetreffende motorrijtuigen noodzakelijke vaardigheden. Zoals aan het begin van de nota naar aanleiding van het verslag reeds is opgemerkt, moeten lidstaten de vastgestelde richtlijnen, binnen de daarvoor gestelde termijn, implementeren in hun nationale regelgeving. Afwijkingen zijn daarbij niet toegestaan, tenzij de richtlijn zelf dat expliciet mogelijk maakt. In de derde rijbewijsrichtlijn is alleen ten aanzien van de categorie B1 expliciet aangegeven dat deze facultatief is. Wat de leeftijden betreft biedt artikel 4, zesde lid, van de derde rijbewijsrichtlijn de mogelijkheid om voor de daar aangegeven categorieën af te wijken van de in de richtlijn vastgestelde leeftijden. Ten aanzien van de categorieën A1, A2 en A (indirect) heeft Nederland van die mogelijkheid gebruik gemaakt. Voor het antwoord op de vraag in hoeverre de derde rijbewijsrichtlijn bijdraagt aan de eerder genoemde hoofddoelstellingen wordt verwezen naar het eerdere antwoord op een vergelijkbare vraag van de leden van de CDA-fractie. De door de leden van de PVV-fractie

aangehaalde bepaling dat een lidstaat het recht behoudt om nationale maatregelen met betrekking tot het rijbewijs toe te passen betekent niet een vrijbrief om van de inhoud van de richtlijn af te wijken. Artikel 11, tweede lid, van de derde rijbewijsrichtlijn, waarin deze woorden zijn opgenomen, geeft expliciet aan dat hiermee wordt bedoeld op de situatie waarin een lidstaat, die bepalingen kent die gevolgen hebben voor het rijbewijs (te denken valt aan de bepalingen betreffende mogelijkheid tot oplegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen, de ongeldigverklaring van een rijbewijs in verband met ontbrekende rijvaardigheid of geschiktheid, of de ongeldigheid van rechtswege in het kader van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten), die bepalingen ook mag toepassen op in die lidstaat woonachtige houders van rijbewijzen afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie.

Invoering van de rijbewijscategorieën A1 en A2

In antwoord op de vragen van de leden van de PvdA-fractie naar de betrokkenheid van chauffeurs en rijsschoolhouders bij de invoering van de rijbewijscategorieën A1 en A2 wordt opgemerkt dat er in aanloop naar de implementatie van deze richtlijn op regelmatige basis overleg is geweest tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en belangenorganisaties, waaronder BOVAG (rijsschoolhouders) en KNMV (motorrijders). Hun adviezen hebben bijgedragen aan de discussies die gevoerd zijn ten aanzien van de gemaakte beleidskeuzes.

Op grond van de derde rijbewijsrichtlijn moeten de examens worden afgelegd op het voertuig dat behoort tot de categorie waarvoor het examen wordt afgelegd. Dit houdt in dat rijsscholen voor de rijbewijscategorieën A1, A2 en A over verschillende motorrijtuigen dienen te beschikken. Zoals de PvdA-fractie zelf al aangeeft, staat daar tegenover dat actieve motorrijders vaker een examen moeten afleggen om voor hun 24^{ste} jaar op een zwaardere motor aan het verkeer deel te kunnen nemen. De leden van de CDA-fractie vragen de regering naar de mogelijkheden om de leeftijdsindeling van rijbewijzen te beginnen met 17 jaar bij categorie A1. Deze leden vragen of dit mogelijk is, indien dit gekoppeld wordt aan een gedegen opleiding, of de eis dat een jongere reeds beschikt over het AM-rijbewijs. Zij vragen of een dergelijke geleidelijke instap vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gunstiger zou zijn. De SWOV heeft in het rapport «Verkeersveiligheidsgevolgen van verlaging van de minimumleeftijd van de categorie A1-motor naar 16 of 17 jaar» geschat wat de consequenties hiervan zijn. De SWOV concludeert: «Het blijkt dat als de leeftijd in de toekomst wordt verlaagd naar 16 of 17 jaar, dit negatieve consequenties heeft voor de verkeersveiligheid. Een effect dat de grootste toename in slachtofferaantallen teweegbrengt, is de toename van het aantal 18- en 19-jarige motorrijders ten opzichte van het huidige aantal. De gedachte daarbij is dat de groep die reeds op 16- of 17-jarige leeftijd over een motorfiets beschikt, er voor een deel ook op 18- en 19-jarige leeftijd gebruik van zal maken.» Mede op basis van dit onderzoek wordt voorgesteld om de minimumleeftijd voor de categorie A1 op 18 jaar te stellen. Het zal overigens wel mogelijk worden om met 17 jaar te starten met rijlessen voor de categorie A1.

Hieronder is desgevraagd een overzicht opgenomen van afgegeven motorrijbewijzen in de leeftijdsgroepen 18–20 jaar, 21 en 24 jaar en boven de 24 jaar.

leeftijdscategorie 18 t/m 20 jaar

A licht	117 794
A zwaar ¹	87 288

leeftijdscategorie 21 t/m 24 jaar	
A licht	275 737
A zwaar	304 952
leeftijdscategorie 25 /m 30 jaar	
A licht	370 038
A zwaar	370 479
leeftijdscategorie 31 t/m 40 jaar	
A licht	346 477
A zwaar	346 741
leeftijdscategorie boven 40 jaar	
A licht	499 121
A zwaar	473 047

¹ De groep mensen met afgegeven rijbewijzen AZ in de leeftijd groep 18 t/m 20 jaar hebben examens gedaan voor 1 juni 1996. Met ingang van die datum is de minimumleeftijd voor deze categorie verhoogd tot 21 jaar.

In antwoord op de vragen van de CDA-fractie naar de relatie tussen het vermogen van een motorfiets en het aantal ongevallen wordt opgemerkt dat het niet alleen het motorvermogen is dat het aantal ongevallen bepaalt. Leeftijd is een belangrijke indicator. Met het invoeren van een geleidelijke instroom voor categorie A, heeft de Europese Commissie er daarom voor willen zorgen dat jongeren pas een onbepaald A-rijbewijs krijgen als ze aantoonbaar meer ervaring hebben opgedaan. Daarnaast is uit Engels onderzoek (Sexton et al., 2004) gebleken dat een lichtere motor de letselernst verkleint. Daarom kan worden gesteld dat met het huidige wetsvoorstel een pragmatische keuze is gemaakt tussen de vrijheid om te kiezen voor motorrijden (op een leeftijd die volgens de SWOV zo goed mogelijk is) en het gefaseerd opdoen van ervaring met steeds zwaardere motoren.

Aanpassing van de omschrijvingen van de rijbewijscategorieën A en B

De vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie of de wijziging van de formulering «ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen» door «ontworpen en gebouwd voor het vervoer van meer dan acht personen» consequenties heeft voor voertuigen die in een later stadium zijn omgebouwd wordt ontkennend beantwoord. In de fase van de totstandkoming van de derde rijbewijsrichtlijn is ook gekeken naar de richtlijnen waarin voertuigeisen zijn opgenomen, zodat bij de formulering van de rijbewijscategorieën daar zoveel mogelijk rekening mee kon worden gehouden. Dit heeft ertoe geleid dat bij de vaststelling van de definitie van motorrijtuigen van de categorie B rekening is gehouden met de definitie die is opgenomen in richtlijn 2007/46/EG, bijlage II.A.1. Dit betekent concreet het volgende. In de Europese regelgeving is alleen de goedkeuring van nieuwe en ongebruikte voertuigen geregeld. Daarom wordt in de Europese regelgeving gesproken over «ontworpen en gebouwd». De Europese regelgeving kent niet de keuring in verband met de wijziging van de constructie (bijvoorbeeld als gevolg van het aanpassen van het aantal zitplaatsen). Het is aan de lidstaten zelf om dit vorm te geven. Nederland heeft dit gedaan door op grond van artikel 6.3 van de Regeling voertuigen ten aanzien van voertuigen die in een later stadium zijn omgebouwd te eisen dat deze bij een constructiewijziging moeten voldoen aan de eisen die dan voor het desbetreffende voertuig gelden en daarop moeten worden gekeurd. Hiermee wordt geborgd dat de zitplaatsen aan de wettelijke technische vereisten voldoen. Zo kan bijvoorbeeld in dit kader een motorvoertuig het aantal zitplaatsen worden uitgebreid van vijf naar zeven. Na goedkeuring door de RDW is het motorvoertuig op dit onderdeel ontworpen en gebouwd voor zeven

zitplaatsen. Deze praktijk zal niet veranderen na inwerkingtreding van de implementatieregelgeving.

Wat de vraag van de leden van de fractie van de ChristenUnie betreft waarom voor het rijbewijs B met code 96 niet is gekozen voor de optie van een verzwaard B-examen, waarbij dan tevens de aantekening voor de combinaties tot 4 250 kg kan worden verkregen wordt opgemerkt dat een verzwaard B-examen geen optie is, omdat op grond van bijlage V bij de derde rijbewijsrichtlijn de rijvaardigheid zal moeten worden beoordeeld met een aanhangwagen. Voordat met een aanhangwagen les kan worden genomen of examen kan worden gedaan, moet betrokkene op grond van de derde rijbewijsrichtlijn eerst het rijbewijs voor het trekkend motorrijtuig (in dit geval de categorie B) hebben behaald. Het examen voor een aanhangwagen volgt dus na het examen voor het trekkende motorrijtuig. Naar verwachting zal het slechts om een gering aantal personen gaan dat zal opteren voor zo'n aantekening. Om de kosten voor zowel de burger als het bedrijfsleven als het CBR zoveel mogelijk te beperken is er voor gekozen deze personen te laten aansluiten bij het examen voor E bij B. Zij kunnen dan daarna aangeven of zij opteren voor het verzwaarde B of voor E bij B.

Rijbewijscategorie B1

De mogelijkheid van invoering van categorie B1 bestond al op grond van de tweede rijbewijsrichtlijn. Maar ook toen is, bij de implementatie van die tweede rijbewijsrichtlijn, er niet voor gekozen deze categorie in te voeren. Deze lijn is voortgezet. De belangrijkste overweging is gelegen in het feit dat het hier naar verwachting zal gaan om een zeer beperkt aantal personen, die van dit rijbewijs gebruik zouden willen maken, terwijl daar veel kosten tegenover zouden staan om hier een apart examen voor op te zetten.

Minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen

De verhoging van de minimumleeftijden voor vrachtwagen- en buschauffeurs tot respectievelijk 21 en 24 jaar die is opgenomen in de derde rijbewijsrichtlijn heeft alleen consequenties voor die personen die niet beroepsmatig deze rijbewijzen willen behalen. De derde rijbewijsrichtlijn laat onverlet dat voor die personen die beroepsmatig van deze rijbewijzen gebruik maken de lagere leeftijden, neergelegd in richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 2003 (PbEU L 226) betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van de Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van richtlijn 76/914/EEG van de Raad (richtlijn vakbekwaamheid) mogelijk blijven. In de in voorbereiding zijnde wijziging van het Reglement rijbewijzen, waarin onder andere de minimumleeftijden voor de diverse rijbewijscategorieën worden geregeld, zal dit uitdrukkelijk worden vastgelegd. Dit laat onverlet dat er op dit moment sprake is van tekorten aan chauffeurs. Om hieraan zoveel mogelijk het hoofd te bieden zijn verschillende acties gestart. Allereerst is met ingang van 1 januari 2011 het experiment verlaging leeftijd buschauffeurs van start gegaan. Hiermee wordt het aspirant-buschauffeurs mogelijk gemaakt op jongere leeftijd dan wettelijk is toegestaan voor het beroep van buschauffeur te kiezen. Bij de voorbereiding van dit experiment is met de bussector verschillende malen overleg gevoerd. Daarbij is de vergrijzing onder de bestaande groep buschauffeurs aan de orde geweest. Zodra er meer gegevens uit het monitoringsonderzoek beschikbaar zijn, zal daarover weer met de bussector gesproken worden.

Ten aanzien van de wegvervoersector is sinds 2008 regelmatig contact met de sector over dit onderwerp. Als onderdeel van het zogenaamde Dieselakkoord 2008 is een subsidie verstrekt van 5 miljoen euro voor een meerjarige aanpak, uit te voeren door de sector zelf. Daarbij wordt breder ingezet op een beter imago van de logistieke sector als aantrekkelijke werkgever en specifiek op de doelgroepen die in aanmerking komen om een beroep in de transport en logistiek te kiezen. Daarbij gaat het van beroepschauffeurs en magazijnmedewerkers tot logistieke planners en specialisten op HBO- en WO-niveau.

Invoering van een administratieve geldigheidsduur

Zowel de leden van de PvdA-fractie als de leden van de CDA-fractie hebben vragen gesteld betreffende de geldigheidsduur van de C- en D-rijbewijzen. Deze kortere geldigheidsduur voor deze rijbewijscategorieën is in de derde rijbewijsrichtlijn opgenomen om vaker dan nu het geval is de desbetreffende bestuurders te kunnen controleren op medische geschiktheid. De derde rijbewijsrichtlijn schrijft voor de rijbewijscategorieën C1, E bij C1, C, E bij C, D1, E bij D1, D en E bij D de geldigheidsduur van vijf jaar dwingend voor en biedt niet de mogelijkheid daarvan af te wijken. De enige mogelijkheid tot afwijking die de richtlijn biedt, voor alle rijbewijscategorieën overigens, is het vaststellen van een kortere geldigheidsduur als dit nodig mocht zijn in verband met de toepassing van specifieke maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen of om medische controles uit te voeren. Gelet op het bovenstaande is Nederland derhalve verplicht tot invoering over te gaan tot invoering van de kortere geldigheidsduur bij de C- en D-rijbewijzen van vijf jaar. Wel is in de tegelijk bij deze nota naar aanleiding van het verslag ingediende nota van wijziging een aanvullende overgangsrechtelijke bepaling voorgesteld met als doel te bewerkstelligen dat aan de aanvragers, ten aanzien van wie voor de datum van inwerkingtreding het besluit tot afgifte van een C- of een D-rijbewijs is genomen, een rijbewijs wordt afgegeven met de oude geldigheidsduur. Tevens zal, teneinde de administratieve lasten zoveel mogelijk te beperken, een systeem worden opgezet dat personen die reeds over een rijbewijs C1 of D1 beschikken slechts een aanvullend praktijkexamen behoeven te doen om in het bezit te komen van een rijbewijs C of D.

Organisatorische gevolgen voor de verschillende instanties

Zowel de leden van de PvdA-fractie als de leden van de SP-fractie vragen naar de gevolgen voor de CBR-examinatoren. Gemakshalve worden deze vragen hier gezamenlijk beantwoord. Het aantal in te zetten examinatoren is afhankelijk van de verwachte vraag naar rijexamens. Het is echter niet de verwachting dat het bruto aantal examenkandidaten vanaf 2013 plotseling sterk zal stijgen. Er zal eerder een wijziging plaatsvinden in de spreiding over de examencategorieën, die worden uitgebreid. Er wordt in het aannamebeleid en bij de opleiding van examinatoren reeds geanticipeerd op de benodigde capaciteit in 2013. In bijlage IV bij de derde rijbewijsrichtlijn worden algemene eisen gesteld aan de kwaliteit van de examinatoren. De in die bijlage opgenomen eisen verschillen niet van de eisen waaraan de examinatoren thans reeds moeten voldoen. De werkzaamheden van de examinatoren zullen meer variatie gaan kennen, afhankelijk van de examencategorieën waarvoor zij gecertificeerd zullen zijn. De examinatoren ontvangen een aanvullende opleiding voor het examineren van de nieuwe examencategorieën. Daarin voorziet het CBR reeds. De inhoud en duur van de aanvullende opleiding van examinatoren zal geen invloed hebben op de reserveringstermijnen van de examens.

In antwoord op de vragen van de leden van de PvdA-fractie over het voorkomen van wachtlijsten voor het afnemen van examens wordt opgemerkt dat de reserveringstermijnen voor de examens voor de nieuwe rijbewijscategorieën worden gemonitord. Het huidige reserveringssysteem dat na afspraken met de rijnschoolbranche nu aan de basis ligt van de beheersing van de huidige doorlooptijden van de examens, zal niet worden gewijzigd. Het systeem zal eraan bijdragen dat de doorlooptijden ook in de toekomst, rekening houdend met de vraag naar examens, binnen de afgesproken marges kunnen blijven. Uiteraard is geen enkel systeem bestand tegen zeer grote en onvoorziene pieken of dalen in de vraag naar examencapaciteit. Doordat de aanloop naar de derde rijbewijsrichtlijn samenvalt met het eind van het introductiejaar van begeleid rijden, is het denkbaar dat een dergelijke stuwning plaats vindt. Het CBR volgt de vraagontwikkeling zorgvuldig en anticipeert hierop waar mogelijk.

De hoofdlijnen voor de theorie- en de praktijkexamens voor de verschillende categorieën zullen worden opgenomen in de in voorbereiding zijnde wijziging van het Reglement rijbewijzen. Uitwerking zal plaatsvinden in verschillende ministeriële regelingen. Voor de nieuwe categorieën zal, anders dan destijds bij de invoering van het bromfietsrijbewijs, de invoering van het theorie- en het praktijkexamen tegelijkertijd plaatsvinden, zo wordt geantwoord in een daartoe strekkende vraag van de leden van de PvdA-fractie.

Zowel de leden van de fractie van de PVV als de leden van de fractie van de SP stellen vragen over de kosten en lasten van de RDW en het CBR en de kosten voor de examens zelf. In antwoord op deze vragen wordt het volgende opgemerkt. In het kader van de uitvoeringstoetsen hebben de RDW en het CBR globaal de impact van de wijzigingen op hun producten meegenomen. Deze wijzigingen zijn in Nederland, in vergelijking met andere Europese lidstaten, gering. Met de RDW en het CBR vindt nog overleg plaats over de wijze van financiering van de noodzakelijke kosten als gevolg van de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn. In reactie op vragen van de SP op dit onderwerp wordt opgemerkt dat de consequenties van de wijzigingen voor de diverse examentarieven op dit moment nog niet bekend zijn, maar worden meegenomen in het voorstel dat het CBR mij in 2012 voorlegt voor de tarieven van de verschillende producten in het jaar 2013.

Er is, zo kan worden gemeld op de vraag van de leden van de CDA-fractie, contact geweest met maatschappelijke organisaties als de rijnschoolbranche, de Koninklijke Nederlandse Motorrijdersvereniging en de ANWB. Tijdens deze contacten zijn de belangrijkste wijzigingen als gevolg van de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn aan de orde geweest. De door de maatschappelijke organisaties gegeven adviezen hebben bijgedragen aan de discussies die zijn gevoerd ten aanzien van de gemaakte beleidskeuzes.

Op verzoek van de leden van de SP-fractie wordt in het hiernavolgende ingegaan op de gevolgen van het wetsvoorstel voor de rijnschoolbranche. Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in een bepaling dat rijinstructeurs die beschikken over een certificaat voor respectievelijk de categorieën A, C of D, ook rijinstructie zullen mogen geven voor respectievelijk de categorieën A1 en A2, C1 en E bij C1, en D1 en E bij D1. Wel zullen zij zich op de hoogte moeten stellen van de specifieke eisen voor deze nieuwe categorieën. De invoering van de eisen aan de les- en examenvoertuigen voor de nieuwe categorieën zal eveneens gevolgen hebben voor de rijnschoolbranche. Op dit punt worden echter de eisen uit de derde

rijbewijsrichtlijn gevolgd die geen mogelijkheid biedt om op dit punt af te wijken van de derde rijbewijsrichtlijn.

Voor de vraag van de leden van de SP-fractie over de consequenties voor de examinatoren en de mogelijke gevolgen voor de wachttijden van de examens wordt verwezen naar het hierboven gegeven antwoord op de vergelijkbare vragen van de leden van de fractie van de PvdA.

Voor het antwoord op de vragen van de leden van de fractie van de PVV over de kosten van de examens wordt verwezen naar het hierboven gegeven antwoord op vergelijkbare vragen van de leden van de fractie van de SP.

Administratieve lasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten

Over de gevolgen van de derde rijbewijsrichtlijn voor de vervoerssector, de chauffeurs en de rijsschoolhouders is, zo wordt geantwoord op de vraag van de leden van de PvdA-fractie, informatie ingewonnen bij het CBR in de vorm van een uitvoeringstoets en bij de BOVAG afdeling autorijsscholen. Op basis van deze informatie is een berekening gemaakt van de administratieve lasten en de nalevingskosten. Deze berekening is voor wat de administratieve lasten betreft voor advies voorgelegd aan ACTAL en ACTAL heeft ingestemd met de berekening. Uit de beschikbare informatie is gebleken dat de categorieën C1 en D1 slechts in hoge uitzonderingen interessant zijn voor beroepschauffeurs. Het gaat dan immers om relatief kleine voertuigen. Er wordt dan ook geen toename verwacht in het aantal te behalen rijbewijzen voor beroepschauffeurs. Dit aspect van de derde rijbewijsrichtlijn zal niet leiden tot meer administratieve lasten voor bedrijven.

Een ander aspect betreft de verplichte vijfjaarlijkse keuring voor het rijbewijs C en D. Dit zal leiden tot een toename van de administratieve lasten en nalevingskosten. De verwachting is dat beroepschauffeurs de vijfjaarlijkse ARBO-keuringen tevens zullen benutten voor de rijbewijskeuringen. De toename van de administratieve lasten en de nalevingskosten zullen daarom zeer beperkt zijn. De nalevingskosten voor de rijsscholen zullen toenemen omdat voor de nieuwe categorieën A1, A2, C1 en D1 aparte les/examenvoertuigen moeten worden aangeschaft. Dat leidt tot extra investeringskosten en onderhoudskosten die niet kunnen worden terugverdiend door meer leerlingen. Om die reden zijn de rijsscholen bezorgd over de toename van de kosten.

In antwoord op de vraag van de leden van de PVV-fractie hoe de meerwaarde van één uniform Europees rijbewijsstelsel zich verhoudt tot de vele miljoenen euro's aan extra kosten en administratieve lasten waar betrokken Nederlandse instanties en burgers nu mee te maken krijgen, wordt opgemerkt dat Nederland deel uit maakt van de Europese Unie. Nu de Europese Unie, op grond van overwegingen voortvloeiend uit het gemeenschappelijke vervoersbeleid, de veiligheid van het wegverkeer en het vergemakkelijken van het vrij verkeer van personen die zich in een andere lidstaat vestigen, op het terrein van het rijbewijs een nieuwe richtlijn heeft vastgesteld, moet Nederland deze implementeren in de nationale regelgeving. Het rijbewijsstelsel zoals dat in de Nederlandse regelgeving is opgenomen is al sinds de eerste rijbewijsrichtlijn (richtlijn 1980/1263/EEG van de Raad van 4 december 1980 (PbEU L 375) gebaseerd op Europese regelgeving. Voor de vraag van de leden van de PVV-fractie over de halvering van de geldigheidsduur van diverse categorieën rijbewijzen wordt verwezen naar het hierboven gegeven antwoord op de vergelijkbare vragen van de leden van de fracties van de PvdA en het CDA.

Implementatietermijn

Door zowel de leden van de PVV-fractie, de leden van de PvdA-fractie, als de leden van de CDA-fractie zijn vragen gesteld die betrekking hebben op de overschrijding van de implementatietermijn en de daaruit voortvloeiende consequenties. Tot nu toe zijn zeven lidstaten, waaronder dus Nederland, formeel in gebreke zijn gesteld. In de meeste gevallen is als reden opgegeven de langdurige behandelingstermijnen in het parlement van de desbetreffende lidstaat. Dertien lidstaten hebben inmiddels de integrale transpositie van de derde rijbewijsrichtlijn genotificeerd, negen lidstaten hebben een partiële transpositie genotificeerd (waaronder Nederland) en vijf lidstaten hebben nog niets genotificeerd.

Zoals aangegeven in de memorie van toelichting is Nederland bij brief van 17 maart 2011 door de Europese Commissie in gebreke gesteld.

Nederland heeft hierop bij brief van 28 april 2011 gereageerd, waarbij is aangegeven dat wordt verwacht dat Nederland de datum van 19 januari 2013 als feitelijke implementatiedatum wel zal halen. Als reden is aangegeven dat er sprake is van een grote omvang en complexiteit van de wet- en regelgeving. Met name als gevolg van de verandering in de omschrijvingen van de categorieën was zorgvuldige uitwerking van het overgangsrecht ter zake noodzakelijk. Verder moest bij de implementatieregelgeving ook rekening worden gehouden met de samenloop met lopende wijzigingsvoorstellen. Daarom is de planning nu gericht op publicatie van de regelgeving in de zomer van 2012 en inwerkingtreding en implementatie met ingang van 19 januari 2013. In de brief waarin Nederland in gebreke wordt gesteld, wordt niet gesproken over concrete boetes of dwangsommen, maar is alleen melding gemaakt van de mogelijkheid hiertoe. In de mededeling van 11 november 2010 (Mededeling van 11 november 2010 betreffende de uitvoering van artikel 260, lid 3, van het Verdrag betreffende werking van de Europese Unie, PbEU C 12) over het nieuwe sanctiebeleid heeft de Commissie aangekondigd in beginsel in gevallen van een te late mededeling van het omzetten van richtlijnen in ieder geval het Hof van Justitie van de Europese Unie te verzoeken een dwangsom op te leggen. Bij de berekening van de hoogte hiervan zal de Commissie rekening houden met de ernst en de duur van de inbreuk en de noodzaak om voor de afschrikwekkende werking van de sanctie zelf zorg te dragen teneinde herhaling van de inbreuk te voorkomen. Het is thans aan de Europese Commissie om te bezien of en zo ja wanneer zij een met redenen omkleed advies – de volgende stap in de procedure – zal uitbrengen. In zo'n met redenen omkleed advies stelt de Europese Commissie dan aan de ontvangende lidstaat een termijn waarbinnen de inbreuk moet zijn opgeheven. Wordt niet hieraan voldaan, dan kan de Europese Commissie bij het Hof van Justitie van de Europese Unie een procedure aanspannen tegen de desbetreffende lidstaat.

Door zowel de leden van de CDA-fractie als de leden van de SP-fractie zijn vragen gesteld ten aanzien van de communicatie richting maatschappelijke partijen, brancheorganisaties en de burgers. Opgemerkt wordt dat gezien de wijzigingen die voortvloeien uit de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn voor bovengenoemde partijen, een goede voorlichting en communicatie van belang is. De voorlichting is er op gericht om alle partijen duidelijk te maken wat er gaat veranderen en wat niet. In overleg met betrokken partijen als het CBR, de RDW, de politie, het openbaar ministerie, het NVvB en brancheorganisaties op het terrein van vervoer wordt de voorlichting zo vormgegeven dat zowel de burgers als de betrokken organisaties kennis kunnen nemen van wat er wijzigt en wat niet. De voorlichting binnen de eigen organisaties zal, in afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, worden uitgevoerd door de desbetreffende organisaties.

De leden van de SP-fractie vragen om aan te geven wat de gemiddelde Nederlander met een rijbewijs gaat merken van deze wetwijziging. Voor die personen die op het tijdstip van inwerkingtreding reeds in het bezit zijn van een rijbewijs voor de categorieën AM, A, B of E bij B, of ten aanzien van wie op dat tijdstip het besluit tot afgifte van een rijbewijs voor een van die categorieën is genomen, verandert er niets. Zij behouden hun bevoegdheid, het rijbewijs kent net zoals nu het geval is, een geldigheidsduur van tien jaar (tenzij een kortere geldigheidsduur is vastgesteld om medische redenen of een kortere geldigheidsduur geldt in verband met de leeftijd van de betrokken rijbewijshouder) en zij zullen het motorrijtuig van de desbetreffende categorie mogen blijven besturen, ook al is voor die categorie dan de leeftijdsgrens verhoogd. Personen die vanaf de datum van inwerkingtreding een rijbewijs aanvragen voor een van de hierboven genoemde categorieën zullen een rijbewijs krijgen met de aangepaste bevoegdheden, terwijl voor hen ook de nieuw leeftijdsgrens zal gelden (bijvoorbeeld 24 jaar voor directe instroom in A). Op het terrein van de geldigheidsduur van het rijbewijs zal voor deze groep niets veranderen.

Voor personen die op het tijdstip van inwerkingtreding reeds in het bezit zijn van een rijbewijs voor de categorieën C, E bij C, D of E bij D, alsmede voor de categorieën C1, E bij C1, D1 of E bij D1 in geval van omwisseling, of ten aanzien van wie op dat tijdstip het besluit tot afgifte van een rijbewijs voor een van die categorieën is genomen, verandert er niets ten aanzien van de leeftijd of bevoegdheid. Het afgegeven rijbewijs behoudt nog de geldigheid van tien jaar. Bij de eerstvolgende verlenging zal echter een rijbewijs met de kortere geldigheidsduur van vijf jaar worden afgegeven.

Anders ligt het voor personen die op of na de datum van inwerkingtreding een rijbewijs aanvragen voor een van deze categorieën. Er gelden, in ieder geval als het rijbewijs niet tegelijk met de code vakbekwaamheid wordt gehaald, hogere minimumleeftijden en het afgegeven rijbewijs is slechts voor vijf jaar geldig. Bovendien krijgen ze de bevoegdheden die vanaf de datum van inwerkingtreding gelden voor de desbetreffende categorie.

Overig

In antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie welke consequenties de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn heeft of kan hebben voor de eventuele invoering van een zogenaamd puntenrijbewijs wordt opgemerkt dat bij elk voorstel dat betrekking heeft op een aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 en de onderliggende regelgeving met de derde rijbewijsrichtlijn en de in dat verband opgestelde dan wel in voorbereiding zijnde regelgeving rekening zal moeten worden gehouden.

Voor het geval met de vraag wordt bedoeld op de met ingang van 1 juni 2011 in werking getreden recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (wet van 4 juni 2008 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (Stb. 433) wordt opgemerkt dat hiervoor de gevolgen van de implementatie marginaal zijn. De enige aanpassing betreft een aanpassing in het Reglement rijbewijzen van technische aard, en wel in de in de volgorde van de zwaarte van de rijbewijscategorieën. Dit is het gevolg van het feit dat de nieuwe rijbewijscategorieën in deze volgorde moeten worden ingepast.

In antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie, waarom in het wetsvoorstel niet tevens de invoering van het zogenaamde trekkerrijbewijs is meegenomen, wordt erop gewezen dat het uitgangspunt is dat in implementatieregelgeving alleen die aanpassingen zijn opgenomen die

strekken tot implementatie van de desbetreffende Europese regelgeving. De derde rijbewijsrichtlijn is niet van toepassing op landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. De rijbewijsplicht voor deze voertuigen maakt dan ook geen onderdeel uit van dit wetsvoorstel.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus