

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1347

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Automaatcode vervalt in Duitsland»* (ingezonden 5 december 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 januari 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Automaatcode vervalt in Duitsland»?¹ Bent u bekend met het feit dat de automaatcode op het Duitse rijbewijs komt te vervallen?

Antwoord 1

Ik ben bekend met dit bericht en heb daarover navraag gedaan bij het Duitse Ministerie van Verkeer en de Europese Commissie. Er is geen sprake van het «vervallen» van de automaatcode op het Duitse rijbewijs voor degenen die in een automatisch voertuig examen hebben gedaan. Dit zou ook in strijd zijn met de Europese rijbewijsrichtlijn. Wel heeft Duitsland het voornemen om bij het examen voor een handgeschakeld rijbewijs B toe te staan dat dit gedeeltelijk wordt afgelegd in een automatisch voertuig en gedeeltelijk in een handgeschakeld voertuig. Het plan voorziet erin dat minimaal 10 lessen moeten worden genoten in een handgeschakeld voertuig en dat de rijinstructeur de kandidaat een korte test afneemt waarin de beheersing van het schakelen wordt beoordeeld. Duitsland is over dit voornemen in overleg met de Europese Commissie en werkt aan de benodigde wijziging van de regelgeving. Er is ook voorzien in een evaluatie van deze maatregelen, onder meer van het effect op de verkeersveiligheid.

Vraag 2

Is in Nederland al gesproken over een soortgelijke ontwikkeling? Zo ja, in welke gremia? Zo nee, waarom nog niet?

¹ Website Rij-instructie, 29 november 2019 (<https://www.rij-instructie.nl/nieuws/actueel/24307/automaatcode-vervalt-in-duitsland>)

Antwoord 2

De toekomst van de automaatcode is in verband met de opkomst van hybride en elektrische voertuigen een veelbesproken onderwerp in de automotive- en de rijkschoolbranche, zowel op Europees niveau als in Nederland. De rijkschoolbranche, maar ook andere partijen zoals de Vereniging Elektrisch Rijden, pleiten regelmatig voor een versoepeling van de regelgeving op dit vlak, zowel in hun contacten met lenW, als in die met uitvoeringsorganisaties als het CBR en IBKI.

De huidige formulering van de Europese rijbewijsrichtlijn geeft geen mogelijkheid om af te wijken van de verplichting om een automaatcode op het rijbewijs te noteren als het examen is afgelegd in een automatisch voertuig.

Uiteraard onderstreep ik het belang van een verdere vergroening en innovatie binnen de rijkschoolbranche, zeker als daarmee kandidaten meer in aanraking komen met hybride en elektrische voertuigen. Ik zet mij, samen met het CBR en IBKI, nu al in om de inzet van hybride en elektrische lesvoertuigen te faciliteren, binnen de bestaande (Europese) regelgeving. Vanuit de harmonisatiegedachte van de Europese rijbewijsrichtlijn vind ik het van belang dat de toekomst van de automaatcode in de eerste plaats op een gecoördineerde manier op Europees niveau wordt geregeld. Ik heb de Europese Commissie dan ook gevraagd om dit onderwerp op het eerstkomende rijbewijscomité in maart in Brussel te bespreken.

Ik heb het voornemen om na het rijbewijscomité van maart een consultatiebijeenkomst te houden met de rijkschoolbranche en andere belanghebbende partijen om gezamenlijk de opties en de richting voor Nederland te bezien. Op dat moment zal er waarschijnlijk ook meer duidelijkheid zijn over de uitwerking van de Duitse plannen en de positie van de Europese Commissie.

Vraag 3

Zou het wegvallen van de eis om te leren rijden met een handgeschakelde versnellingsbak het examen eenvoudiger maken voor mensen die alleen maar met automaat of elektrisch willen gaan rijden?

Heeft u een idee hoeveel mensen afrijden in automaten en hoeveel in reguliere auto's waar je handmatig moet schakelen? Wordt dat bijgehouden? Hoeveel opleidingsuren scheelt het ongeveer per gemiddelde cursist?

Antwoord 3

De exameneisen voor een automaatrijbewijs zijn, afgezien van het beheersen van het schakelen, hetzelfde als de eisen voor een handgeschakeld rijbewijs. Er zijn bij mij geen cijfers bekend over het verschil in benodigde opleidingsuren, maar dit zal verder aan de orde komen als ik met de rijkschoolbranche over de toekomstige ontwikkelingen spreek.

Er is in het Duitse plan geen sprake van het vervallen van de eis dat een kandidaat voor een geschakeld rijbewijs B het schakelen moet beheersen. Op het eerste gezicht lijkt er ook geen sprake te zijn van een forse reductie of vereenvoudiging van de rijopleiding, nu er alsnog minimaal 10 uur moet worden lesgegeven in een handgeschakelde auto, in combinatie met een test. Uit cijfers van het CBR blijkt dat in 2019 (t/m 9 december) voor de categorie B 5.992 kandidaten geslaagd zijn voor een examen in een automatisch voertuig, tegen 201.728 in een handgeschakeld voertuig. Dit komt neer op een aandeel van 2,9% automaatexamens op het totaal. Tien jaar geleden was dit nog 1,4%. Met name de laatste jaren stijgt dit aandeel sneller.

Vraag 4

Verwacht u dat rijlessen steeds meer richting automaat gaan en wanneer verwacht u een omslagpunt hierin?

Antwoord 4

Op grond van de bovengenoemde cijfers van het CBR kan geconcludeerd worden dat er een stijgende trend is in het aantal examens – en dus ook het aantal rijlessen – in een automatisch voertuig, maar dat het totaal beperkt is. Daarnaast is uit de cijfers van RAI en BOVAG over de geregistreerde personenauto's te zien dat het aandeel van de automatische personenauto's in het wagenpark gestaag is gestegen van 14% in 2010 tot 19% in 2019. Het is onduidelijk wanneer een omslagpunt kan worden verwacht in de rijlessen, maar ik zal deze trends verder met de rijkschoolbranche bespreken.

Vraag 5

In hoeverre is het CBR in staat wijzigingen bij een verandering van verkeersregels of exameneisen door te voeren? Hoe worden rijsscholen daarin meegenomen en is aanpassing van verkeersregels, verkeersopleidingen en leerprogramma's niet erg kostbaar?

Antwoord 5

Wijzigingen in verkeersregels of exameneisen die naar verwachting aanmerkelijke gevolgen hebben voor het CBR worden vooraf via een zogenaamde uitvoeringstoets aan de organisatie voorgelegd, waarbij een inschatting gemaakt wordt over de uitvoerbaarheid en de kosten. Relevante wijzigingen in verkeersregels of exameneisen worden doorgaans vooraf ook afgestemd met de rijsschoolbranche, onder meer via internetconsultaties. De kosten van de gevolgen van dit soort wijzigingen worden van geval tot geval beoordeeld.