

Vergaderjaar 2010–2011

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 282**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 27 juni 2011

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> hebben enkele fracties behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 1 juni 2011 inzake het ontwerpbesluit houdende tijdelijke regels tbv een experiment met begeleid rijden (Kamerstuk 29 398, nr. 280).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 24 juni 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
De Best

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

## I VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

### Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit houdende tijdelijke regels ten behoeve van een experiment met begeleid rijden (hierna: het ontwerpbesluit). De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de ervaring in andere landen leert dat door het opdoen van ervaring en de aanwezigheid van een begeleider, beginnende bestuurders bekwaamer worden en dat de verkeersveiligheid onder de groep beginnende bestuurders daarmee zal verbeteren.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit houdende tijdelijke regels ten behoeve van een experiment met begeleid rijden.

De leden van de PVV-fractie zijn zeer tevreden over de proef begeleid rijden en de bijbehorende toelichting. Toch willen deze leden nog een aantal opmerkingen maken.

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het voorgestelde experiment met begeleid rijden. Op hoofdlijnen is er steun voor het voorstel, maar deze leden hebben op enkele punten bedenkingen en verzoeken de minister hier nader op in te gaan.

De leden van de SP-fractie zijn benieuwd naar de precieze uitwerking van de plannen voor een experiment van begeleid rijden. Toch hebben deze leden nog een aantal vragen.

### Leeftijdsgrens

De leden van de VVD-fractie willen het belang benadrukken van een periode van meerdere maanden waarin jongeren, totdat ze achttien jaar zijn, onder begeleiding deel kunnen nemen aan het verkeer en zo veel ervaring kunnen opdoen. De mogelijkheid bestaat echter dat jongeren vlak voor hun achttiende verjaardag het rijbewijs halen en hierdoor slechts voor een korte periode onder begeleiding aan het verkeer deelnemen. Vindt de minister dit in het kader van het experiment wenselijk? Kan hierdoor het daadwerkelijke effect van begeleid rijden op de verkeersveiligheid goed inzichtelijk worden gemaakt of kan het een vertekend beeld opleveren? Is een minimumperiode van bijvoorbeeld zes maanden niet vereist?

De leden van fractie van de PvdA zien een ongewenste situatie ontstaan die de kwaliteit van de rijopleiding en de verkeersveiligheid onnodig onder druk zet als jonge leerlingen niet in staat worden gesteld om voorafgaand aan hun zeventiende verjaardag een tussentijdse toets af te leggen. Op dit moment kunnen kandidaten bij het experiment vanaf hun zeventiende verjaardag al examen doen. Bij deze leden bestaat de vrees dat de tussentijdse toets wordt overgeslagen als deze na hun zeventiende verjaardag voor vertraging zorgt. De leden van de PvdA-fractie vragen of het mogelijk en wenselijk is om kandidaten vóór hun zeventiende verjaardag een tussentijdse toets te kunnen laten afleggen.

Helaas is het de leden van de CDA-fractie gebleken dat de mogelijkheid om deel te nemen voor begeleid rijden uitsluitend geldt voor jongeren die op of na 1 november 2011 zeventien jaar worden. In de praktijk betekent dit dat jongeren die op 31 oktober zeventien jaar worden niet aan dit experiment kunnen meedoen en de broodnodige ervaring op kunnen doen, terwijl hun klasgenoot die een dag later zeventien wordt, dit wel

kan. Kan de minister dit voornemen nader onderbouwen? Deelt de minister de conclusie van de leden dat een extra vraag naar examens geen argument kan zijn omdat dit voorzien kan worden en dat het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) hiervoor gewoon de benodigde (voorzorgs-)maatregelen dient te nemen? Transport en Logistiek Nederland (TLN) pleit er in het verlengde hiervan voor om in ieder geval voor de beroepsbegeleidende leerweg (BBL)-leerlingen die de opleiding voor beroepschauffeur volgen een uitzondering te maken. Iedere maand die zij eerder kunnen beginnen met hun rijopleiding (die een wezenlijk onderdeel uitmaakt van hun beroepsopleiding), komt ten goede aan hun beroepservaring en aan de aantrekkelijkheid van het beroep, aldus TLN. Kan de minister op dit pleidooi een reactie geven?

De leden van de CDA-fractie vragen of de minister hun conclusie deelt dat in het kader van het behoud van de succesvolle «Rijopleiding in Stappen» het mogelijk moet worden gemaakt dat kandidaten voor hun zeventiende verjaardag een tussentijdse toets kunnen afleggen? Zo nee, waarom niet?

### **Begeleiding**

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een begeleider iemand van onbesproken gedrag moet zijn. Gebaseerd op ervaringen in Duitsland, zal tijdens het experiment geen tussentijdse toets op verkeersantecedenten worden uitgevoerd. Toch bestaat de kans dat een begeleider zelf als bestuurder een onherroepelijke onvoorwaardelijke ontzetting van de rijbevoegdheid of een onherroepelijk besluit tot het volgen van een educatieve maatregel van bestuur krijgt opgelegd. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat in een dergelijk geval een bestuurder niet langer als begeleider moet kunnen fungeren. Kan de minister aangeven of het op een andere manier dan door middel van een tussentijdse toets mogelijk is een begeleider zijn bevoegdheid te ontzeggen?

Een begeleider fungeert als aanspreekpunt voor de beginnend bestuurder en coacht waar dat nodig is. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een begeleider dan moet voldoen aan dezelfde eisen die gesteld zijn aan de bestuurder van een voertuig. In dit kader vinden de leden van de VVD-fractie het vreemd dat een begeleider tijdens het experiment niet strafrechtelijk kan worden vervolgd wanneer bijvoorbeeld blijkt dat een begeleider onder invloed is van alcohol of drugs. Is de minister niet van mening dat een begeleider tijdens een rit moet voldoen aan dezelfde eisen zoals die gesteld worden aan de bestuurder en dat de begeleider in zo'n geval strafrechtelijk vervolgd moet kunnen worden?

De leden van de PVV-fractie vinden het goed dat niet iedereen zomaar in aanmerking komt voor de begeleidingspas en dat bij controles zowel de begeleider als de bestuurder gecontroleerd worden. Deze leden pleiten er echter wel voor dat indien een bestuurder die aan de proef begeleid rijden meedoet staande gehouden wordt zonder zijn begeleider, zwaarder te straffen dan alleen door het in beslag nemen van het rijbewijs. Immers de bestuurder is niet bevoegd om zonder begeleider auto te rijden, dus feitelijk is er dan sprake van het rijden onder achttien jaar zonder rijbewijs. Deze leden verzoeken de minister daarom om bovenop de mogelijkheid tot het innemen van het rijbewijs, de mogelijkheid te creëren om de gebruikelijke boete voor het rijden onder achttien jaar zonder rijbewijs op te kunnen leggen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de minister de mening van onder andere de Bovag deelt dat jonge, op grond van de Wet rijonderricht motorrijtuigen, bevoegde rijinstructeurs, mits zij geen veroordeling op

grond van alcoholgerelateerde delicten en dergelijke kennen, altijd als geschikte begeleider moeten kunnen functioneren?

Deze leden hebben eerder bij motie verzocht voor het begeleiden van minderjarige automobilisten de eis te stellen dat de begeleider niet veroordeeld mag zijn geweest voor rijden onder invloed en dat hem geen educatieve maatregel alcohol en verkeer of educatieve maatregel gedrag en verkeer mag zijn opgelegd. In het voorliggende voorstel wordt dit uitgewerkt, maar tevens beperkt tot een achterliggende periode van maximaal vier jaar. De minister schrijft dat bij aanvang van het experiment het voor de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) nog niet mogelijk is om vier jaar in de administratie terug te kijken. Tot hoever kan wel terug gekeken worden en wat is de reden voor dit gebrek aan inzage in dergelijke gegevens? De leden van de CDA-fractie vragen of de geldigheid van de begeleiderpas, bijvoorbeeld in geval van alcoholovertredingen of een veroordeling voor asociaal rijgedrag, gedurende de begeleiding kan vervallen?

Kan de minister nader onderbouwen waarom een begeleider minimaal tien jaar in het bezit moet zijn van een rijbewijs? Wordt hiermee niet een onnodige drempel voor begeleiders opgeworpen om deel te nemen aan het experiment? Zou de drempel voor een begeleider, zonder af te doen aan de veiligheid, niet beter verlaagd kunnen worden naar minimaal vijf jaar rijervaring en een minimumleeftijd van bijvoorbeeld 27 jaar?

Ook de leden van de hebben SP-fractie een aantal vragen over de begeleiders voor het experiment. De minister geeft aan dat zij eisen wil gaan stellen aan de mensen die een minderjarige chauffeur kunnen gaan begeleiden na de succesvolle afronding van een examen. Op welke manier worden deze begeleiders getoetst? Wordt er bij die toetsing rekening gehouden met het verleden van deze beoogde begeleiders? Mogen bijvoorbeeld mensen die ooit betrapt zijn op het overtreden van de wegenverkeerswet een minderjarige begeleiden? Kan de minister aangeven welke overtredingen zij daar eventueel bij gaat toetsen? Mag bijvoorbeeld iemand die meerdere malen te hard heeft gereden een begeleider worden bij dit experiment? En iemand die ooit met te veel alcohol op betrapt is? Kan de minister aan de hand van een aantal veel voorkomende overtredingen aangeven en onderbouwen welke overtreding zij wel en welke zij niet meeweegt in haar beoordeling en welke marges zij daarbij aanhoudt? Leidt de eventuele screening van begeleiders tot extra lasten en zo ja; hoeveel bedragen die en wie draait er op voor die kosten?

### **Handhaving**

De leden van de VVD-fractie vragen of er bij het experiment voldoende gehandhaafd kan worden. Het is helaas goed mogelijk dat zeventienjarige alleen aan het verkeer deelnemen of aan het verkeer deelnemen met een persoon op de rijdersstoel die niet als begeleider is geregistreerd. Hoe denkt de minister dat er goed op toe kan worden gezien dat dit niet gebeurt? Is handhaving in dergelijke gevallen wel echt mogelijk?

De leden van de CDA-fractie spreken hun zorg uit over het voornemen dat de begeleider uitsluitend op basis van uiterlijke kenmerken gecontroleerd kan worden op begeleiden onder invloed. Kan de regering toelichten waarom dit niet op andere manieren mogelijk is en waarom er niet voor gekozen is om hiervoor wetgeving (in voorbereiding) te wijzigen? Wat is de reden om geen boete op te leggen aan de begeleider indien deze onder invloed is?

Deze leden merken op dat in diverse andere landen de auto's van een deelnemer moeten beschikken over uiterlijke kenmerken. Hierdoor is handhaving mogelijk gemakkelijker. De minister geeft in de memorie van toelichting aan dat dit in Nederland niet nodig is omdat het experiment onder de bestaande handhaving kan vallen. Klopt het dat er dus geen extra aandacht zal zijn voor controle en handhaving van dit experiment? Zo nee, op welke manier wordt wel voorzien in adequate handhaving? Kan de regering nader onderbouwen waarom uiterlijke kenmerken, zoals een sticker op de auto, drempelverhogend zijn? Is dit bijvoorbeeld gebleken uit de ervaringen in het buitenland?

### **Slagen experiment**

De leden van de CDA-fractie lezen dat er door de minister bewust gekozen is voor een experiment om eerst het daadwerkelijke effect van «begeleid rijden» op de verkeersveiligheid in Nederland inzichtelijk te maken en te bezien of de positieve ervaringen in het buitenland ook in Nederland zullen optreden, alvorens ingrijpende wijzigingen van de regelgeving op dit gebied in gang te zetten. Kan de minister expliciet duidelijk maken en cijfermatig onderbouwen welke positieve ervaringen nodig zijn om over te gaan tot wijziging van regelgeving? Wat is bijvoorbeeld «een structurele positieve invloed»?

Voor de leden van de SP-fractie staat de verkeersveiligheid voorop bij de overweging of mensen van onder de achttien jaar de mogelijkheid moet worden gegeven om (begeleid) te rijden. Ook voormalig minister Eurlings erkende het belang van de verkeersveiligheid en zegde toe dat de invloed op de verkeersveiligheid onderzocht zou worden. De leden van de SP-fractie zouden willen weten hoe deze minister wil gaan onderzoeken of dit initiatief invloed heeft op de verkeersveiligheid. Welke aspecten van de verkeersveiligheid wil zij gaan onderzoeken en hoe wil zij dit gaan meten? Is er sprake van een nulmeting? Bij welke marges vindt deze minister dat er sprake is van een onacceptabele (negatieve) invloed op de verkeersveiligheid?

### **Bedrijfseffecten en administratieve lasten**

De leden van de PVV-fractie vinden het onbegrijpelijk dat voor de geldigheid van het theoriecertificaat voor de rijbewijzen AM, A en B krampachtig wordt vastgehouden aan 1,5 jaar. Te meer daar er ook een administratieve lastenverlichting te behalen valt door deze termijn te verlengen. Deze leden constateren ook dat voor andere rijbewijzen een termijn van 2 jaar geldt, dus waarom kan voor de rijbewijzen AM, A en B niet ook deze termijn gehanteerd worden?

De leden van de CDA-fractie vragen welke verschillende kosten er zijn verbonden aan het verkrijgen en of uitbreiden van een begeleiderspas. Wordt deze pas verstrekt tegen kostprijs en op welke manier is er voor gezorgd dat de kosten hiervoor zo laag mogelijk blijven?

De leden van de SP-fractie vragen of het experiment gaat leiden tot een toename van de werkdruk bij het CBR. Zo ja, kan het CBR deze toegenomen belasting aan en ten koste van welke activiteiten zal dit gaan? Zijn er extra kosten qua personeel of materieel verbonden aan het experiment? Zo ja, hoeveel en hoe denkt de minister die kosten te gaan dekken?

De leden van de SP-fractie vragen welke kosten er exact in rekening zullen worden gebracht bij minderjarige deelnemers aan dit experiment. Acht de minister de hoogte van dit bedrag dusdanig dat deelname voor iedere minderjarige mogelijk is? Acht de minister het wenselijk wanneer door het

tarief de situatie kan ontstaan waarin alleen de rijkere jongeren (of jongeren met rijkere ouders) kunnen deelnemen aan de proef met begeleid rijden?

## **II REACTIE VAN DE BEWINDSPERSOON**

Met genoegen heb ik kennis genomen van het feit dat de fracties op hoofdlijnen het voornemen ondersteunen. Op de specifieke vragen die zij hebben gesteld, ga ik hieronder in. Ik wil echter eerst een algemeen uitgangspunt benadrukken. Ik constateer bij de verschillende vragen een behoefte van uw Kamer om een aantal zaken aanvullend en reeds in het experiment te willen regelen. Zoals ik u in mijn brief van 24 december 2008 (Kamerstukken 2008/09, 29 398, nr. 134) heb aangegeven, wil ik op basis van het gebleken succes in Duitsland een experiment uitvoeren dat zoveel mogelijk met dat model vergelijkbaar is. De belangrijkste reden hiertoe is dat ik eerst wil bezien wat begeleid rijden in Nederland kan opleveren voor de verkeersveiligheid, voordat ik een uitgebreide wetswijziging voorbereid. Dat brengt met zich mee dat ik er allereerst voorstander van ben om een aantal door uw Kamer genoemde onderwerpen niet nu al te regelen, maar eerst in de evaluatie aan bod te laten komen. Ten tweede wordt het experiment juridisch gebaseerd op het daartoe bestaande experimenteerartikel in de Wegenverkeerswet 1994 (artikel 186, eerste lid, onderdeel c). Op basis hiervan kan bij algemene maatregel van bestuur tijdelijk worden afgeweken van een aantal specifieke bepalingen uit die wet. Het brengt echter ook met zich mee dat een aantal door uw Kamer genoemde onderwerpen, bijvoorbeeld de strafrechtelijke aanpak van de begeleider als hij tijdens het begeleiden onder invloed is, niet kan worden geregeld. Bij de specifieke antwoorden ga ik hier nader op in.

### **Leeftijdsgrens**

De leden van de VVD-fractie vragen of het wenselijk is dat jongeren kort voor hun achttiende verjaardag hun rijbewijs halen en hierdoor slechts voor een korte periode onder begeleiding aan het verkeer deelnemen. Kan hierdoor het daadwerkelijke effect van begeleid rijden op de verkeersveiligheid goed inzichtelijk worden gemaakt? Is een bepaalde minimumperiode niet vereist?

Zoals ik hierboven heb aangegeven, wil ik de opzet van begeleid rijden zoveel mogelijk laten aansluiten bij het succesvolle Duitse model. In dat model is noch in het verleden tijdens het experiment, noch in de onlangs ingevoerde definitieve status, een minimumperiode opgenomen. Ik stel voor dat wij in lijn daarmee ook in ons experiment geen minimumperiode opnemen, maar in de evaluatie specifiek in beeld brengen hoe lang de verschillende deelnemers onder begeleiding hebben gereden. Dan kan op basis daarvan en in combinatie met het gebleken effect op de verkeersveiligheid de afweging worden gemaakt of bij een eventuele definitieve invoering wel een minimumperiode zal worden opgenomen.

De leden van PvdA-fractie vragen of ook na invoering van begeleid rijden het systeem van de tussentijdse toets mogelijk is voor deelnemers aan het experiment met begeleid rijden. Ik kan deze vraag bevestigend beantwoorden. Tussentijdse toetsen worden namelijk afgelegd in het kader van de praktijkopleiding. Ze zijn bedoeld om na te gaan of een kandidaat al het vereiste niveau bezit om te kunnen slagen voor zijn praktijkexamen. Nu voor deelnemers aan het experiment met begeleid rijden in artikel 173k de minimumleeftijd voor het volgen van praktijklessen wordt verlaagd tot 16 jaar en zes maanden, is dit ook de minimumleeftijd voor het afleggen van tussentijdse toetsen. De nota van toelichting is op dit punt aangevuld en verduidelijkt.

Door de leden van de CDA-fractie is geconstateerd dat alleen jongeren die op of na de datum van inwerkingtreding 17 jaar worden aan dit experiment kunnen deelnemen. Zij vragen naar een nadere onderbouwing hiervoor en zijn van mening dat de extra vraag naar examens geen argument kan zijn. Ik deel dit standpunt niet. De deelnemers aan begeleid rijden zorgen in het eerste jaar na de start eenmalig voor een piek in de vraag naar praktijkexamens. Zonder dit instroommodel zou het CBR in de eerste paar maanden na de start meteen de verwachte 42 000 extra praktijkexamens moeten afnemen. Hiertoe dienen zo'n 60 examinatoren te worden opgeleid. Dit leidt ook bij tijdelijke aanstelling tot hoge opleidingskosten voor mensen voor wie een jaar later in het reguliere examenafnameproces geen werk is. Om daarnaast de convenantafspraken over de reserveringstermijnen in het reguliere proces niet onder druk te zetten en begeleid rijden met beperkte financiële risico's bij het CBR te starten, heb ik met het CBR een instroommodel afgesproken waarin de eenmalige vraag verspreid over het eerste jaar plaatsvindt. Rekening houdend met natuurlijk verloop van examinatoren in het reguliere proces zal het CBR voor begeleid rijden zo'n 30 nieuwe examinatoren werven en opleiden. Dit zal deels plaatsvinden op vaste aanstellingen en deels op tijdelijke contracten. Hierdoor kan het CBR de instroom van de benodigde examinatoren doseren en daarbij rekening houden met de uitstroom. Het CBR zal eventuele restcapaciteit in het reguliere afnameproces inzetten. De leden vragen verder om op dit punt in ieder geval een uitzondering mogelijk te maken voor leerlingen die een beroepsbegeleidende leerweg (BBL) volgen. Ik kan hier in meegaan. Het CBR zal via een «workaround» deze kandidaten in het systeem opvoeren als zij klaar zijn voor het afleggen van het rijexamen.

De CDA-fractie vraagt ook of het afleggen van tussentijdse toetsen mogelijk kan worden voor deelnemers aan begeleid rijden. Zoals ik hierboven in het antwoord op de vragen van de leden van de PvdA-fractie al heb aangegeven, kunnen kandidaten na de start van begeleid rijden vanaf de leeftijd van 16,5 jaar de tussentijdse toets afleggen.

### **Begeleiding**

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een begeleider van onbesproken gedrag moet zijn. Dat vind ik ook. Zij wijzen erop dat het mogelijk is dat ten aanzien van een begeleider zelf, tijdens de periode dat hij kan optreden als begeleider, bijvoorbeeld een rijontzegging of een besluit tot het opleggen van educatieve maatregel onherroepelijk wordt. De leden vernemen graag of het op een andere manier dan door middel van een tussentijdse toets mogelijk is om in dat geval de begeleider zijn bevoegdheid tot begeleiden te ontzeggen. Dat is naar mijn mening niet nodig. Ik heb bij de opzet van de antecedententoets de parallel getrokken met de toetsing van antecedenten in het kader van de Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Ook daar vindt na afgifte van zo'n verklaring, geen tussentijdse toetsing van antecedenten plaats. Daarnaast heb ik hierboven reeds aangegeven dat ik zoveel mogelijk de opzet van het Duitse model wil volgen. In Duitsland toetst men ook niet tijdens het begeleid rijden het aantal strafpunten dat een Duitse begeleider in het register heeft staan.

Deze leden vragen verder of de minister niet hun standpunt deelt dat de begeleider aan dezelfde eisen moet voldoen als de beginnende bestuurder. Tevens vragen zij of de begeleider niet ook strafrechtelijk zou moeten kunnen worden vervolgd wanneer bijvoorbeeld blijkt dat hij dronken naast de 17 jarige deelnemer zit? Zoals ik hierboven in zijn algemeenheid heb opgemerkt, bereid ik het experiment begeleid rijden in juridische zin voor via een algemene maatregel van bestuur op basis van het experimenteerartikel van de Wegenverkeerswet 1994. Dit experimen-

teerartikel biedt de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen ten behoeve van experimenten met de eisen ten aanzien van de rijvaardigheid en rijbevoegdheid. Bij die algemene maatregel van bestuur kan, voor zover van toepassing op het onderhavige experiment, alleen worden afgeweken van hoofdstuk VI van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede van krachtens dat hoofdstuk gestelde regels. Aangezien de begeleider geen figuur is binnen de Wegenverkeerswet 1994 kan hij in het experiment niet strafrechtelijk worden vervolgd voor handelingen in strijd met de eisen die aan hem worden gesteld. Hiervoor zou wetswijziging nodig zijn, waardoor inwerkingtreding van dit experiment niet voor medio 2013 zou kunnen plaatsvinden. Ik stel voor dat ik hierop terugkom bij de evaluatie van het experiment en de besluitvorming over een eventuele definitieve status van begeleid rijden. Ik wijs er overigens op dat in Duitsland is sprake van dezelfde situatie. Omdat daar geen situaties van dronken begeleiderschap zijn gebleken, hebben de autoriteiten dit bij definitieve invoering van begeleid rijden onveranderd gelaten.

De leden van de PVV-fractie hebben gevraagd of het mogelijk is om een deelnemer aan begeleid rijden naast een invordering van het rijbewijs ook een boete te geven als hij zonder begeleider rijdt. Dit is reeds mogelijk; het rijbewijs is immers tot de achttiende verjaardag van de deelnemer alleen geldig als er een in de begeleiderspas genoemde begeleider naast hem zit.

De leden van de CDA-fractie vragen of ik de mening deel dat jonge instructeurs in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (WRM 1993) altijd als begeleider zouden moeten kunnen optreden, mits zij uiteraard geen «verkeersantecedenten» hebben. Die mening deel ik. Ik heb op dit punt het ontwerpbesluit en de bijbehorende toelichting aangepast. De eisen rondom rijbewijsbezit en leeftijd van begeleiders zullen niet gelden voor rijinstructeurs in de zin van de WRM 1993, die beschikken over het in die wet bedoelde instructeurcertificaat.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het ontwerpbesluit een uitwerking bevat van de motie dat de begeleider niet mag zijn veroordeeld wegens rijden onder invloed en dat hem geen educatieve maatregel mag zijn opgelegd (Kamerstukken II 2008/09, 29 398, nr. 144), maar dat dit wordt beperkt tot een achterliggende periode van 4 jaar. Naar aanleiding van de passage dat het bij de aanvang van het experiment voor de Dienst Wegverkeer (RDW) nog niet mogelijk is om vier jaar terug te kijken, vragen zij tot hoever dat dan wel kan en wat de reden hier voor is. Het experiment begeleid rijden vraagt voor de eerste keer om inzicht in historische gegevens over bijvoorbeeld ontzeggingen van de rijbevoegdheid en educatieve maatregelen. De bestaande systemen zijn echter niet gericht op het geven van deze informatie en worden voor begeleid rijden aangepast. Dat vraagt een aanloopperiode. Vanaf 2009 houdt de RDW de historie van de rijontzeggingen bij. Medio 2014 zal alle historische informatie beschikbaar zijn voor de antecedententoets. Het systeem van het CBR bevat wel reeds historische informatie over opgelegde educatieve maatregelen en onderzoeken in de afgelopen vier jaar. Tevens vragen zij of de geldigheid van de begeleiderspas kan vervallen, bijvoorbeeld in geval van alcoholovertredingen of een veroordeling voor asociaal rijgedrag gedurende de periode waarin hij ook begeleidt. Dit is in feite dezelfde vraag als die hierboven door de VVD-fractie is gesteld. Ik verwijs hiervoor kortheidshalve naar het betreffende antwoord.

De leden van de CDA-fractie vragen ook om een nadere onderbouwing van de eis waarom begeleiders tenminste 10 jaar in het bezit moeten zijn van een rijbewijs. Zij stellen voor om deze eis te verlagen naar minimaal vijf jaar rijervaring en een minimumleeftijd van 27 jaar. Mijn initiële eis



van tenminste tien jaar een geldig rijbewijs was ingegeven vanuit de gedachte om daarmee én de gewenste rijervaring én de gewenste minimumleeftijd (in dat geval 28 jaar) te regelen. Zoals ik hierboven heb aangegeven, volg ik zoveel mogelijk het Duitse model. In Duitsland eist men minimaal vijf jaar een geldig rijbewijs én een minimumleeftijd van 30 jaar. Ik kan op basis hiervan instemmen met het voorstel van de leden van de CDA-fractie leeftijd van 27 jaar te eisen. Het ontwerpbesluit en de bijbehorende toelichting heb ik aangepast.

De leden van de SP-fractie hebben een aantal vragen die betrekking hebben op de wijze van toetsing van de «verkeersantecedenten» en op de delicten die wel of niet worden betrokken bij de toetsing. Tevens informeren zij naar de kosten van de screening van de begeleiders en vragen zij wie die kosten zal dragen. In artikel 173w van het ontwerpbesluit is vastgelegd aan welke eisen een aspirant-begeleider moet voldoen. In de nota van toelichting is aangegeven hoe de toetsing van de «verkeersantecedenten» in zijn werk gaat. Mensen mogen bijvoorbeeld niet begeleiden als er in de vier jaar voorafgaand aan de aanmelding een onherroepelijke onvoorwaardelijke rijontzegging, een educatieve maatregel of een onderzoek is opgelegd. Voor welke delicten een rijontzegging kan worden opgelegd, is vastgelegd in artikel 179 van de Wegenverkeerswet 1994. Hierbij moet vooral worden gedacht aan verkeersdelicten als het veroorzaken van een ongeval, het doorrijden na een aanrijding, het rijden onder invloed van de rijvaardigheid beïnvloedende stoffen, het doorrijden na een rijverbod, het niet meewerken aan een onderzoek naar de rijvaardigheid beïnvloedende stoffen en aan zware snelheidsovertredingen. In artikel 131 van de Wegenverkeerswet 1994, uitgewerkt in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid, is aangegeven in welke gevallen een educatieve maatregel of een onderzoek wordt opgelegd. Het zal hier in veel gevallen ook gaan om de hierboven aangegeven verkeersdelicten. Voor de toetsing van de «verkeersantecedenten» gaat het derhalve om de vraag of daarvoor een rijontzegging onherroepelijk is geworden, of een educatieve maatregel of een onderzoek is opgelegd, of een van de andere maatregelen van toepassing is. De nota van toelichting gaat verder ook uitgebreid in op de lasten die met de antecedententoets samenhangen en op welke manier deze worden gedragen.

### **Handhaving**

De leden van de VVD-fractie vragen of handhaving voldoende is gewaarborgd. Zij vragen zich af of goed kan worden toegezien op het rijden zonder begeleider. Ik begrijp deze zorgen en heb hierover in de voorbereiding van de opzet van begeleid rijden uitvoerig met de politie, justitie en ook de Duitse collega's gesproken. Ook daar loopt net als in mijn huidige voorstel de handhaving op begeleid rijden mee in de vigerende inzet van de politie in de verkeershandhaving. Er zijn daar de afgelopen zeven jaar nauwelijks gevallen van rijden zonder begeleider aan het licht gekomen. Het systeem is daar erg succesvol en draagt actief bij aan de verkeersveiligheid. Ik stel voor dat de vraag hoe vaak het voorkomt dat iemand zonder begeleider rijdt in de evaluatie wordt meegenomen. De uitkomsten zullen dan, indien noodzakelijk, worden betrokken bij eventuele definitieve invoering.

De leden van de CDA-fractie spreken hun zorg uit over het voornemen dat de begeleider uitsluitend op basis van uiterlijke kenmerken kan worden gecontroleerd op het begeleiden onder invloed. Zij vragen om een toelichting waarom die controle niet op andere manieren kan worden geregeld. Waarom is bijvoorbeeld niet gekozen voor wetswijziging en waarom kan aan de begeleider onder invloed geen boete worden

opgelegd? Er is allereerst bewust voor gekozen om begeleid rijden in te voeren als experiment. Ik ben daarop hierboven al ingegaan bij vragen van de VVD-fractie op dit punt. Ik acht het van belang om eerst het daadwerkelijke effect van begeleid rijden op de verkeersveiligheid inzichtelijk te maken en te bezien of de positieve effecten in Duitsland ook in Nederland kunnen worden gerealiseerd. Bovendien kan zo ervaring worden opgedaan waarmee bij een beslissing tot definitieve invoering, rekening kan worden gehouden. Tenslotte stelt het doen van een experiment mij ook in staat om op korte termijn te starten. Een wetswijziging kost zo'n twee jaar, waardoor begeleid rijden pas medio 2013 zou kunnen starten.

De leden constateren dat in diverse andere landen de auto's van deelnemers moeten beschikken over uiterlijk kenmerken waardoor handhaving gemakkelijker wordt. Zij vragen of het juist is dat er geen extra aandacht zal zijn voor controle en handhaving van dit experiment en zo nee, op welke wijze wel wordt voorzien in adequate handhaving. Kan worden onderbouwd waarom uiterlijke kenmerken drempelverhogend zouden zijn en is dit gebleken uit ervaringen in het buitenland? Zoals ik hierboven al heb aangegeven, zal de politie begeleid rijden handhaven binnen de vigerende inzet op het terrein van verkeershandhaving. In Frankrijk moet en mensen die begeleid rijden bijvoorbeeld een sticker op het voertuig plakken. Dat vind ik begrijpelijk, omdat begeleid rijden daar plaatsvindt in het kader van de rijopleiding, nog voordat de kandidaat het rijexamen heeft afgelegd. Ik kan me voorstellen dat handhavende instanties in zo'n geval extra inzetten op de controle van deze voertuigen omdat de bestuurders hun rijopleiding nog niet hebben afgerond. En daartoe extra herkenbaarheid van het voertuig wensen. In Duitsland en Nederland mogen mensen begeleid rijden ná het behalen van het rijbewijs. Zij hebben dus aangetoond over de vereiste rijvaardigheid te beschikken om een auto te mogen besturen. Er geldt één aanvullende voorwaarde: er moet een begeleider naast zitten. Met de minister van Veiligheid en Justitie vind ik het dan niet nodig om deze voertuigen ook nog extra herkenbaar te laten zijn in het verkeer. De 17-jarige bestuurders beschikken over een geldig rijbewijs en de handhaving loopt mee in de vigerende inzet voor verkeershandhaving.

### **Slagen experiment**

De leden van de CDA-fractie vragen of expliciet duidelijk kan worden gemaakt en cijfermatig kan worden onderbouwd welke positieve ervaringen nodig zijn om over te gaan tot het wijzigen van de regelgeving. Wat moet bijvoorbeeld worden verstaan onder «een structurele positieve invloed». Ook de leden van de SP-fractie hebben gevraagd naar de evaluatie. Zij zouden willen weten hoe begeleid rijden invloed heeft op de verkeersveiligheid, welke aspecten van de verkeersveiligheid zullen worden onderzocht en hoe deze zullen worden gemeten. Is er sprake van een nulmeting? En bij welke marges wordt de conclusie getrokken dat er sprake is van een onacceptabele (negatieve) invloed op de verkeersveiligheid?

Zoals ik in de nota van toelichting heb aangegeven, zal de SWOV het experiment begeleid rijden uitgebreid evalueren. Om de effecten goed te kunnen vergelijken, baseert de SWOV de evaluatie mede op de recent afgeronde Duitse evaluaties. De evaluatie zal zowel kwantitatief als kwalitatief inzicht geven in het effect van begeleid rijden op de verkeersveiligheid. Allereerst zal de SWOV de ontwikkeling van het aantal en type ongevallen en overtredingen onder de deelnemers aan begeleid rijden vergelijken met die van hun leeftijdsgenoten die op de gebruikelijke weg op hun achttiende verjaardag hun rijbewijs hebben behaald. Ook brengt

de SWOV eventuele mobiliteitsverschuivingen in beeld, bijvoorbeeld van de bromfiets naar de personenauto. De SWOV kijkt ook uitgebreid naar de omstandigheden waaronder jongeren onder begeleiding rijden: hoeveel, wat voor ritten, wanneer en waar. Tenslotte kijkt de SWOV wat de kenmerken van de begeleiders zijn, in hoeverre deelnemers de regels naleven en wat de bestuurders leren van hun begeleiders. Dit is het kwalitatieve deel van de evaluatie. Ik vind het namelijk belangrijk om niet alleen op basis van een cijfermatige verwachting aan te geven wanneer er sprake zal zijn van een voldoende basis om begeleid rijden definitief in te voeren. In een tijd waarin het aantal ongevallen en slachtoffers afneemt, is het immers steeds lastiger om het concrete effect van één maatregel op de ontwikkeling van het aantal ongevallen aan te geven. Het besluit tot definitieve invoering zal zijn gebaseerd op een afweging van het kwantitatieve effect van begeleid rijden, op het aantal ongevallen en overtredingen en de ervaringen van de deelnemers en hun begeleiders. Zoals in de nota van toelichting is aangegeven, zal in het najaar van 2015 de besluitvorming over een eventuele definitieve status worden afgerond en zal u worden geïnformeerd over de uitkomsten daarvan. Er is dan nog tijd om de regelgeving waar nodig aan te passen om bij een eventueel positief besluit een naadloze overgang tussen de experimentele en definitieve status van begeleid rijden te bewerkstelligen.

### **Bedrijfseffecten en administratieve lasten**

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de geldigheidsduur van de theoriecertificaten voor de rijbewijscategorieën AM, A en B niet ook kan worden verlengd tot twee jaar. Mijn uitgangspunt voor het vaststellen van de geldigheidsduur van het theoriecertificaat is de verkeersveiligheid. Vanuit dat oogpunt is het van belang dat de termijn tussen het theorie-examen en het praktijkexamen zo kort mogelijk is. Bij de C- en D-categorieën is de termijn van twee jaar de minimale termijn, omdat voor die categorieën het praktijkexamen bestaat uit drie onderdelen. Bij een kortere termijn zou dan de kandidaat het risico lopen, als hij zou zakken voor een of meer onderdelen van dit praktijkexamen, dat de geldigheidsduur van zijn theoriecertificaat is verlopen en hij opnieuw theorie-examen zou moeten doen. Dit speelt niet bij de theoriecertificaten voor de rijbewijscategorieën AM, A en B. Vandaar dat ik de geldigheidsduur van deze certificaten verruim naar 1,5 jaar.

De leden van de CDA-fractie vragen welke kosten er verbonden zijn aan het verkrijgen en of uitbreiden van de begeleiderspas. Zij vragen of de pas wordt verstrekt tegen de kostprijs en op welke manier de kosten van deze pas zijn beperkt. In het tarief voor de begeleiderspas zijn de kosten verrekend die de RDW en het CBR maken voor het verwerken en administreren van de aanvragen van deelnemers en hun begeleiders, het produceren en tenslotte het verzenden van de begeleiderspas. Ook verwerkt de RDW de kosten voor het toetsen van de verkeersantecedenten in het tarief. De pas wordt tegen kostprijs verstrekt en kost bij 20 000 deelnemers per jaar ongeveer € 35,-.

De leden van de SP-fractie vragen tenslotte of het experiment gaat leiden tot een toename van de werkdruk bij het CBR en zo ja, of het CBR dit aankan. Zoals ik eerder heb aangegeven, heb ik voor de introductie van begeleid rijden met het CBR afspraken gemaakt over een instroommodel. Ik verwijs hiervoor naar het antwoord op eerdere vragen van de leden van de CDA-fractie. Dit instroommodel moet ervoor zorgen dat de eenmalige piek aan 17 jarige kandidaten op een verantwoorde manier kan worden weggewerkt, zonder dat dit onacceptabele financiële risico's en extra kosten bij het CBR veroorzaakt of convenantafspraken over reserverings-termijnen in het reguliere afnameproces onder druk zet. Na het eerste jaar

is geen sprake meer van een eenmalige piek aan 17 jarigen en loopt de examenafname voor begeleid rijden mee in het reguliere afnameproces voor rijbewijs B. Eventuele risico's op een daling van het aantal kandidaten worden zoals gebruikelijk verdisconteerd in de tarieven voor de verschillende producten die ik ter goedkeuring krijg voorgelegd.

De leden van de SP-fractie vragen tenslotte welke kosten er exact in rekening worden gebracht bij minderjarige deelnemers aan het experiment. Ze vragen of de minister de hoogte dusdanig acht dat deelname voor iedere minderjarige mogelijk is. Ook vragen ze of ik het wenselijk vind als de situatie ontstaat dat alleen rijkere jongeren of jongeren met rijkere ouders kunnen deelnemen aan begeleid rijden. Ik vind dat niet wenselijk. In Duitsland zijn signalen dat dit daadwerkelijk optreedt.

In de evaluatie zal ik bezien of dit ook in Nederland het geval zal zijn en zal ik u indien noodzakelijk bij besluitvorming over een eventuele definitieve status een voorstel doen hoe we dit kunnen voorkomen.