

Vergaderjaar 1995–1996

24 496

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en van een aantal andere wetten

Nr. 13

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 25 april 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 22 april 1996 overleg gevoerd met de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Justitie over het wetsvoorstel **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en van een aantal andere wetten**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Coenen

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeeke (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Boogaard (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

Stenografisch verslag van een wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 22 april 1996

Aanvang 15.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 4 leden der Kamer, te weten:

Biesheuvel, Van Heemst, Kamp en Van 't Riet,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Sorgdrager, minister van Justitie, die vergezeld zijn van enige ambtenaren van hun ministeries.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en van een aantal andere wetten (24496).**

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Justitie hartelijk welkom.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Ik wil graag naar aanleiding van het voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en van een aantal andere wetten enkele punten aan de orde stellen. Het eerste punt waar ik op in wil gaan is de brommobiel. Het tweede punt betreft bromfietscertificaten. Het derde punt betreft fraudebestrijding, met name toegespitst op het VIS, het informatiesysteem over ongeldige identiteitsbewijzen. Het vierde punt betreft de financiering van de voertuigenregistratie, waar wij onlangs een brief over hebben gekregen van de minister. Het vijfde punt betreft de snorfiets en het zesde het rijbewijs als identiteitsbewijs.

Voorzitter! De VVD is niet erg gelukkig met de wijze waarop brommobielen aan het verkeer

deelnemen. Wij vrezen zelfs dat deze voertuigen de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Wat is een brommobiel nu precies? Daar is bij de VVD-fractie enige verwarring over ontstaan na lezing van het wetsvoorstel, met name als het gaat om bladzijde 3 van de nota naar aanleiding van het verslag. Daar komen namelijk invalidervoertuigen aan de orde die geen invalidervoertuig zijn. Deze voertuigen worden vrijgesteld van de plicht een kenteken te voeren. Dat was ook al het geval onder de regeling voor het oude rijbewijs. Voor het nieuwe rijbewijs was dat niet geregeld, maar bij de voorliggende wijziging wordt voorgesteld om die invalidervoertuigen van de kentekenplicht vrij te stellen. De minister spreekt in de nota naar aanleiding van het verslag over voertuigen met een elektromotor of met een verbrandingsmotor met een inhoud van 250 cc. De minister duidt deze voertuigen in de nota naar aanleiding van het verslag aan als brommobielen. Zij stelt dat een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens in voorbereiding is om gedragsregels die gelden voor auto's ook voor brommobielen van toepassing te laten zijn. Tevens wordt gesteld dat een bromfietscertificaat van toepassing is en dat onder andere een rijbewijsplicht overwogen wordt.

Nu lijkt het de fractie van de VVD dat in dit stuk voertuigen met een verbrandingsmotor met een inhoud van maximaal 50 cc en voertuigen met een verbrandingsmotor met een inhoud van maximaal 250 cc door elkaar worden gehaald. Volgens ons worden brommobielen sinds kort op de markt gebracht als uitvloeisel van de Europese richtlijn uit 1992. Het zijn auto's die eigenlijk geen auto

zijn. Je mag ermee over het fietspad rijden en je mag er wegen mee berijden die voor auto's gesloten zijn. Ook mogen deze voertuigen op het trottoir geparkeerd worden. Volgens ons is dat een gevaarlijke zaak. De brommobielen lijken te veel op kleine auto's. Als je op een 80 km-weg rijdt met een landbouwtrekker en je ziet een landbouwtrekker of een SRV-wagen voor je rijden, dan verwacht je dat dergelijke voertuigen langzaam rijden en dan ontstaan er in de regel geen gevaarlijke situaties. Maar als je zo'n brommobiel, die lijkt op een Daihatsu Cuore of op een Fiat Cinquecento of op een Fiat Panda, voor je ziet rijden, dan reken je daar niet op en voordat je het weet zit je er bovenop. De brommobielen waar ik op duid, zijn uitgerust met een bromfietsmotortje. Wij zijn het van harte met de minister eens dat de gedragsregels van auto's op die brommobielen van toepassing moeten zijn. Wij vinden bovendien met haar dat deze voertuigen goed herkenbaar moeten zijn en wij vragen ons met haar af of het niet verstandig is om voor het besturen van brommobielen een rijbewijs verplicht te stellen dat vergelijkbaar is met het rijbewijs voor auto's. Als daardoor het bezit van zo'n brommobiel onaantrekkelijk wordt, is dat jammer. Het is echter geen reden om die maatregelen niet te nemen. Wij willen van de minister horen wat het verschil is tussen deze brommobielen met een motortje van 50 cc en de invalidervoertuigen die geen invalidervoertuig zijn. Voor die laatste categorie is op dit moment een kentekenbewijs verplicht. Als wij deze categorie nu vrijstellen van de kentekenplicht, gaan wij die ongewenste voertuigen – zeker als daarvan gebruik gemaakt wordt door

niet-invaliden – dan niet feitelijk faciliteren? Is het niet verstandig, die categorie net zo streng te behandelen als de echte brommobielen met een motorinhoud tot 50 cc behandeld zouden moeten worden?

Voorzitter! Mijn tweede punt betreft het bromfietscertificaat. Dat certificaat komt aan de orde in het voorstel van de minister en wel in artikel II, onderdeel f. Wij hebben de minister daarover vragen gesteld. Per 1 juni moeten mensen die voor het eerst op een bromfiets willen gaan rijden en 16 jaar zijn geworden over een bromfietscertificaat beschikken. Zij willen opgeleid worden. Daarvoor zijn instructeurs nodig. Het zag ernaar uit dat die er niet komen. De minister heeft ons geantwoord dat zij verwacht dat per 1 juni er 250 tot 300 bevoegde instructeurs zullen zijn. Verlopen inmiddels de voorbereidingen zodanig dat zij nog steeds verwacht dat er voldoende bevoegde instructeurs op 1 juni zullen zijn?

Mijn derde punt betreft de fraudebestrijding. De fraudebestrijding komt aan de orde in artikel III, onderdeel a, punt 2. De minister stelt in de nota naar aanleiding van het verslag dat verstrekking van gegevens omtrent rijbewijzen aan banken noch in de huidige, noch in de toekomstige regelgeving is opgenomen, omdat het overleg tussen de ministeries van Binnenlandse Zaken, van Justitie en van Verkeer en Waterstaat over dit punt nog niet is afgerond. Het betreft het verstrekken van de nummers van verloren en gestolen rijbewijzen en de nummers van rijbewijzen van overledenen aan het VIS.

Het VIS is een databank met nummers van ongeldige binnenlandse en buitenlandse identiteitsdocumenten, opgericht door de CRI en door de Nederlandse vereniging van banken. Het VIS is een groot succes. Iedereen kan tegen vergoeding van de kosten het VIS raadplegen. Daardoor worden veel pogingen tot fraude door gebruik te maken van ongeldige identiteitsdocumenten in de kiem gesmoord. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat het VIS, als na raadpleging blijkt dat het document ongeldig is, dit aan de politie meldt. De politie slaagt erin op basis van die meldingen tot twee aanhoudingen per dag te komen. Het is dus niet alleen goed voor de preventie, maar ook goed voor de vervolging van dit soort misdrijven.

Daarom hebben wij er belang bij dat een instantie als het VIS op deze manier kan blijven functioneren.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken vult het VIS met nummers van ongeldige paspoorten. Het doet het van harte zoals ons is gebleken uit de recente brief van januari 1996. Maar de minister van Verkeer en Waterstaat, in feite de Rijksdienst voor het wegverkeer, doet dat niet met de nummers van ongeldige rijbewijzen, terwijl het rijbewijs het meest gebruikte identiteitsdocument is. De Kamer maakt zich daarover al enige tijd zorgen. In 1992 hebben de leden Schutte, Vos en Van Gijzel daarover schriftelijke vragen gesteld. Het punt is ook aan de orde geweest in september 1994 bij de behandeling van de invoeringswet Wegenverkeerswet 1994. Het is bovendien aan de orde geweest in februari 1995 en februari 1996, toen ik daarover schriftelijke vragen heb gesteld.

De minister heeft in september 1994 verwezen naar overleg dat gaande was. Ook in de nota naar aanleiding van het verslag verwijst zij weer naar dat overleg. Dat overleg zou op 1 januari 1995 afgerond worden. In februari 1995 verwees zij nog steeds naar dat overleg. In mei 1995 deed zij dat opnieuw. In 1996 doet zij het voor de vierde keer in de nota naar aanleiding van het verslag. Bij ons gaat het dan langzamerhand een beetje kriebelen. Wij vragen ons af hoe het nu zit met dat overleg. De minister antwoordde op onze laatste schriftelijke vragen dat de collega's van Justitie en van Binnenlandse Zaken niet op haar voorstellen reageren. Dat is toch wel zeer onbevredigend.

Ik hoor graag van de minister hoe dat overleg verloopt en waarom het zo lang moet duren. Is zij het met ons eens dat het nodig is dat er op dit punt snel duidelijkheid komt, omdat wij allemaal, dus zowel de ministeries van Justitie, van Binnenlandse Zaken, van Verkeer en Waterstaat, de banken en iedereen die dreigt de dupe te worden van fraude, er belang bij hebben dat die fraude op een goede manier kan worden tegengegaan. Hoe dat het beste kan gebeuren, weet ik niet. Ik hoor daarover graag de mening van de minister.

De Nederlandse vereniging van banken heeft ons benaderd. Zij zegt dat de Rijksdienst voor het wegverkeer niet meewerkt. Andersom gebeurt hetzelfde. De minister zal

daarin meer inzicht hebben dan wij. Ik zeg dus niet dat het tegengaan van fraude moet gebeuren op de manier die de een wil of juist zoals de ander het wil. Ik zeg alleen maar dat dit punt geregeld moet worden, omdat het nooit zo mag zijn dat als gevolg van onenigheid tussen bestuurders, laat staan tussen ambtenaren, de fraude onvoldoende bestreden kan worden.

Dan het vierde punt, de financiering van de voertuigregistratie. In de memorie van toelichting en in de nota staat dat de Rijksdienst voor het wegverkeer sommige tarieven hoger dan kostendekkend mag stellen ter compensatie van het niet kunnen doorberekenen van kosten van sommige opgedragen taken. Dat betreft in het bijzonder een hoger tarief – dat wordt "de belastingkop" genoemd – voor deel I van het kentekenbewijs. De kosten waar het om gaat, worden nu nog gefinancierd uit het jaarlijkse deel III, dat afgeschaft wordt. Over hetzelfde onderwerp kregen wij van de minister een brief, gedateerd op 15 maart 1996. Vanaf 1 mei van dit jaar moeten de automobilisten, iedere keer als het voertuig te naam wordt gesteld, *f* 23 betalen voor deel II en vanaf 1 januari 1997 moeten de automobilisten *f* 100 tot *f* 110 betalen voor de afgifte van deel I. Dat roept bij ons twee vragen op. De automobilisten hebben voor het jaar 1995 toch al *f* 22 voor deel III betaald? Als zij dat gedaan hebben, waarom moeten zij dan nog eens betalen als zij tussen 1 mei van dit jaar en 31 december van dit jaar de auto verkopen? Bij een nieuwe tenaamstelling moet immers opnieuw *f* 23 betaald worden. Dat lijkt ons een dubbelbetaling. Zou de minister daarop willen ingaan? Zou het niet beter zijn om de nieuwe regeling per 1 januari 1997 te laten ingaan om die dubbelbetaling te voorkomen? Mijn tweede vraag aan de minister: vindt zij de periode tussen 15 maart – de datum van haar brief – en de datum van 1 mei – waarop het nieuwe systeem ingaat – niet te kort voor de autobedrijven om alle noodzakelijke aanpassingen in hun standaardprocedures te kunnen invoeren?

Over de bromfiets wil ik iets opmerken naar aanleiding van de eerste nota van wijziging, waarbij het gaat over de wijziging van artikel I, onder a. Maakt de redactie van dat artikel het de minister mogelijk om

bij algemene maatregel van bestuur de snorfiets tot bromfiets te verklaren? Geeft dat artikel haar die mogelijkheid? Als dat zo is, verklaar ik nu alvast dat dat onze instemming heeft.

In de eerste nota van wijziging stelt de minister in artikel I, onder I, voor om de certificaatplicht behalve voor bromfietsen ook voor snorfietsen te laten gelden. Ook wat dat betreft, zijn wij het met haar eens. De minister heeft over de snorfietsen afspraken gemaakt met de branche. Zij heeft geregeld dat vanaf 1 juni van dit jaar alleen nog maar niet of heel moeilijk opvoerbare snorfietsen verkocht gaan worden. Zij heeft ook geregeld dat er in het geheel geen opvoersets meer verkocht zullen worden. Ik stel er prijs op om te verklaren dat dit, wat de VVD-fractie betreft, de laatste kans is voor de snorfiets. Met uitzondering van de Spartamet-achtigen zien wij de snorfiets als een ongelukkig ding, dat in feite alleen maar een bromfiets is waar je zonder helm op kunt rijden; een onveilige bromfiets dus. Alleen de aankondiging van maatregelen was al genoeg om de verkoop van snorfietsen met de helft terug te brengen. Dat zegt voldoende. Als de afspraken met de branche niet tot het gewenste resultaat leiden, moet de minister gebruik maken van de bevoegdheid waarvan wij veronderstellen dat die bij haar ligt en moet zij de snorfiets tot bromfiets verklaren. Een probleem is dat er al duizenden van die opgevoerde snorfietsen rondrijden en daar verander je met die nieuwe afspraken niets aan. De enige mogelijkheid is dat daar een hard beleid op gezet wordt: als die dingen opgevoerd zijn en rondrijden, moeten zij in principe in beslag worden genomen. Ik hoor graag van de minister van Justitie welke mogelijkheden zij heeft om op het punt van de bestaande snorfiets inderdaad een hard beleid te voeren. Als dat gebeurt, als die dreiging van inbeslagname in de lucht komt te hangen en als duidelijk is dat er echt een effectieve dreiging is, ben ik ervan overtuigd dat de branche dan voor de tweede keer kan verkopen: eerst heeft men setjes kunnen verkopen om de snorfietsen op te voeren en nu kan men setjes verkopen om de snorfietsen weer in de oorspronkelijke staat terug te brengen.

Ik heb ook begrepen dat de minister het plan heeft om een register voor brom- en snorfietsen in te stellen. Ik zou daar graag van haar iets meer over vernemen.

Over de Rijksdienst voor het wegverkeer heb ik een procedurele opmerking. De wijzigingen die bij deze wet in de verzelfstandigingswet voor de Rijksdienst voor het wegverkeer worden aangebracht, gaan nogal ver. Eigenlijk had er een aparte wijzigingswet voor dit punt in procedure gebracht moeten worden.

Dan het rijbewijs als identiteitsbewijs. Wij weten allemaal dat er in Nederland bij rechtshandelingen verschillende identiteitsbewijzen worden gebruikt als je moet laten blijken wie je bent. Het meest gebruikte identiteitsbewijs is het rijbewijs.

Nu stelt de minister voor om af te zien van de vermelding op het rijbewijs van de nationaliteit of, voor wie geen nationaliteit heeft, van de status. Zij stelt voor om te volstaan met het Sofi-nummer. Ik zou daar graag een nadere toelichting op willen hebben. De overwegingen zijn ons gebleken uit het stuk, maar het gaat ons erom dat wij er belang bij hebben dat het meest gebruikte identiteitsbewijs ook een bijdrage kan leveren aan het tegengaan van illegaal verblijf in Nederland. Worden de mogelijkheden daarvoor niet beperkt door de vermelding van de nationaliteit of de status achterwege te laten?

In 90.000 gevallen gaat het om rijbewijzen, waarvan de eigenaren niet bij een gemeente zijn ingeschreven of waarvan bij de gemeente geen Sofi-nummer is ingeschreven. Er wordt nu voorgesteld om die personen op hun rijbewijs in plaats van een Sofi-nummer een aantal nullen te geven. Wil de minister aangeven om welke personen het gaat, en of het juist is dat die personen over een rijbewijs kunnen beschikken? Is het juist dat een illegaal in Nederland verblijvend persoon over een geldig door de Nederlandse Staat uitgegeven identiteitsdocument, het rijbewijs, kan beschikken en kan blijven beschikken? Als dat zo is, vindt de minister dat dan een goede zaak, als het gaat om het tegengaan van illegaal verblijf in Nederland? Het is voor een heleboel mensen natuurlijk moeilijk te begrijpen dat een illegaal door de Nederlandse Staat het meest

gebruikte, officiële identiteitsbewijs krijgt uitgereikt.

Dit is met name aan de orde in de vierde nota van wijziging, artikel I, onderdeel p, punt 2. De tekst die de minister aanvankelijk voorstelde, maakte het in ieder geval nog mogelijk om aan personen in Nederland geen rijbewijs te verstrekken als zij niet beschikken over een paspoort of over andere geldige documenten. De tekst die in de vierde nota van wijziging wordt voorgesteld, houdt in dat iemand die in Nederland verblijft, die geen paspoort kan laten zien en ook anderszins niet kan laten zien dat hij legaal in het land is, maar die wel een oud rijbewijs kan overhandigen, ook weer een nieuw rijbewijs krijgt, helemaal afgezien van de vraag of hij legaal in Nederland verblijft. Wil de minister van Justitie ingaan op de relatie tussen deze voorstellen en het beleid dat zij wordt verondersteld te voeren om illegaal verblijf in ons land tegen te gaan?

Voorzitter! Iemand die is geslaagd voor het theoretische deel van het rijexamen, heeft in de oude situatie drie jaar de gelegenheid om ook voor het praktijkgedeelte te slagen. In het nieuwe voorstel, met name in het reglement – wij hadden er vóór 19 april op moeten reageren; dat hebben wij niet gedaan, zodat het nu van kracht is – wordt de periode van drie jaar teruggebracht tot een jaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik u corrigeren? Het is geen voorstel meer; het is een regeling.

De heer **Kamp** (VVD): U hebt gelijk. Wij mochten erop reageren tot 19 april. Dat hebben wij niet gedaan en dus staat de regeling nu vast.

In de regeling is de periode van drie jaar dus tot een jaar teruggebracht. Ik breng de minister onder de aandacht dat het aanvragen van een rijexamen vaak drie of vier maanden duurt. Van de mensen die voor de eerste keer opgaan voor het rijexamen, zakt 60%. Als zij voor de tweede keer willen opgaan voor het praktijkexamen en zeker als zij voor de derde keer willen opgaan – dat is toch nog 30% – dreigt dat zij het theorie-examen opnieuw moeten afleggen. Vindt de minister, nu zij de periode tot een jaar heeft verkort, het niet logisch dat zij garandeert dat een rijexamen binnen acht weken nadat het is aangevraagd kan worden afgelegd? Als die periode

van acht weken zou gelden, zou men redelijkerwijs in staat zijn om, als het moet, binnen een jaar drie keer op te gaan. Dan is de bepaling van de minister waarschijnlijk geen probleem.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Wij zitten bij elkaar omdat er in ieder geval bij mij wat ongenoegen bestond over de hoeveelheid nota's van wijziging bij dit wetsvoorstel die de Kamer bereikte. Toen het wetsvoorstel eenmaal voor plenaire behandeling was aangemeld, zijn er op de valreep van de afgesproken datum nog, naar ik meen, één of twee aan de Kamer gestuurd. Alsof de duivel ermee speelde, kregen wij twee of drie dagen voor de datum van dit wetgevingsoverleg de vierde nota van wijziging. Dat geeft op zichzelf een wat lastige situatie om tot een ordentelijke behandeling en voorbereiding van wetgeving over te gaan. Ik vind het geen schoolvoorbeeld van hoe het zou moeten verlopen, vooral omdat een aantal wijzigingen van onderdelen van de Wegenverkeerswet 1994 tamelijk lastige en ingewikkelde kanten hebben.

Kortheidshalve kan ik mij her en der aansluiten bij de opmerkingen van de heer Kamp. Als eerste punt noem ik de invoering van het nieuwe rijbewijs, die op 1 juni a.s. moet gaan plaatsvinden. Dat is ook de reden om geen nieuwe datum voor een plenair debat te kiezen, maar in een wetgevingsoverleg de zaken nog eens door te lichten. Op die invoeringsdatum bestaat her en der kritiek. Ik verwijs naar onder meer het Algemeen Dagblad van hedenochtend. Die kritiek komt met name uit de hoek van gemeenten die vrezen dat de voorbereidingstijd te krap is. Ze voorzien dat er technische problemen kunnen ontstaan bij de Rijksdienst voor het wegverkeer. Ik wil in dit verband een citaat geven. "Er bestaan ernstige technische problemen bij de rijksdienst. Daardoor zouden gemeenten hun softwareprogramma's niet kunnen testen." Ik hoor hierop graag een reactie van de minister. Ik knoop er de vraag aan vast, of het niet verstandig is om het zekere voor het onzekere te nemen en dus aan te koersen op een deugdelijke voorbereiding van de invoering van het nieuwe rijbewijs. Al in het verslag heeft de fractie van de PvdA

gevraagd om uit te leggen welke problemen zouden kunnen ontstaan als van de invoeringsdatum 1 januari 1997 wordt uitgegaan. In de nota naar aanleiding van het verslag geeft de minister twee redenen om toch aan 1 juni a.s. vast te houden. De eerste is dat een Europese richtlijn dat voorschrijft. Uit de pen van de VVD-minister is dat een heel hard argument.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook VVD-ministers hebben zich aan de wet te houden. Een richtlijn is een wet.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zeker. Wij hebben ook gevoel voor humor. De tweede reden is dat de laatste drukorder van 50.000 rijbewijzen inmiddels is geplaatst. Zijn dat echt dwingende redenen? Ik zie ook wel, dat een richtlijn als het ware als een wet werkt. Wij hebben inmiddels op een breed aantal terreinen ervaring opgedaan met de praktijk in de buurlanden. Ik zou willen weten of er inderdaad afspraken zijn gemaakt tussen de VNG en het Rijk, dat nieuwe wetgeving minimaal drie maanden voor de invoering geregeld moet zijn in verband met praktische en organisatorische maatregelen. Ik neem aan dat dit een wat breder werkende afspraak is. Als ik kijk naar de behandeling van dit inmiddels uitvoerige wetsvoorstel in de Eerste Kamer dan rijst de vraag of je met goed fatsoen kunt volhouden, dat aan die wat meer algemene afspraak ook recht gedaan wordt.

De eerste invoering van het nieuwe rijbewijs zou hebben plaatsgevonden in het kader van een integrale invoering van de Wegenverkeerswet 1994 op 1 januari 1995. Voor het rijbewijs is de datum opgeschoven naar 1 januari 1996. Nu komt het uit op 1 juni 1996. De eerste verschuiving had te maken met de noodzakelijk gebleken verbetering van de beveiliging en met de procedure van de Europese aanbesteding. Ik hoor graag een nadere toelichting op die twee aspecten. De tweede vertraging – van 1 januari 1996 naar 1 juni van dit jaar – heeft te maken gehad met extra checks op de kwaliteit wegens tegenvallende testresultaten van het te gebruiken papier. Bestaat nu een waarborg van 100%, dat een bevredigend resultaat is bereikt? Voor minder dan 100% mag het niet worden gedaan.

Een vraag die hier enigszins verband mee houdt, betreft de persoonsgegevens die op het rijbewijs zullen worden vermeld. Een week of vijf, zes geleden stond er in een aantal dagbladen het bericht dat er binnen Europa afspraken in de maak zijn over het type persoonsgegevens dat op nieuwe rijbewijzen zou moeten worden vermeld. Hoever is het daarmee? Zijn die afspraken inderdaad gemaakt of bestaat er zicht op de aard en de inhoud van de te maken afspraken? En hoe verhouden de aard en de reikwijdte van die afspraken zich met aspecten van de Nederlandse privacy-wetgeving? Mij staat namelijk bij dat er toch nog wel een aantal andere persoonskenmerken en gegevens in de Europese richtlijn zou worden opgenomen dan de in Nederland gebruikelijke. Graag een nadere toelichting.

Dan de bruikbaarheid van het rijbewijs als identificatiemiddel in het kader van de Wet op de identificatieplicht. Ik houd als uitgangspunt in deze discussie de strekking van het amendement-Kalsbeek-Jasperse en V.A.M. van der Burg van indertijd aan. PvdA en CDA wilden bereiken dat rijbewijzen ook zouden kunnen worden gebruikt als document om op de werkplek van de houder diens identiteit te kunnen vaststellen. Bij mensen met de Nederlandse nationaliteit zouden op het rijbewijs het Sofi-nummer en de nationaliteit worden vermeld, bij ontbreken van de Nederlandse nationaliteit zou alleen de status van de houder worden vermeld. Kan er allereerst nog worden toegelicht welke problemen er blijken op te treden bij de uitwerking van dit punt? En verder zou ik graag vernemen waarop de conclusie gebaseerd is, dat "er zich onoverkomelijke praktische en juridische problemen voordoen met betrekking tot de nationaliteit c.q. de status van de houder". Een citaat uit de toelichting op de tweede nota van wijziging. Ik meen dat de regering nu na uitvoerige beschouwing en afweging voorstelt om uitsluitend het Sofi-nummer in het rijbewijs op te nemen en dus vermelding van de nationaliteit of de status van de houder te laten vervallen. Daarmee zou niets worden afgedaan aan de bruikbaarheid van het rijbewijs als identiteitsbewijs. Is dat zeker? En kan het rijbewijs, van de genoemde gegevens voorzien, gebruikt worden

als identiteitsbewijs op de werkplek in de zin van de Wet op de identificatieplicht?

Wie niet is ingeschreven in de basisadministratie persoonsgegevens van de gemeente, krijgt een – in termen van de wet – nog nader vast te stellen aanduiding op zijn of haar rijbewijs. En volgens de toelichting op de nota van wijziging gaat het dan vermoedelijk om een aantal nullen. Waarom uitgerekend die aanduiding? Is het niet beter om een aanduiding dan maar geheel weg te laten? Waarom is er sprake van het vermoedelijk plaatsen van een aantal nullen? Aan welke aanduiding zou je anders nog kunnen denken? En kan die aanduiding in de praktijk niet de discriminatoire effecten oproepen die de regering zelf zegt te willen voorkomen, namelijk dat iemand met een aantal nullen in zijn rijbewijs aan een nader onderzoek naar zijn identiteit wordt onderworpen? Ik vraag mij af of je de redenering van de regering in alle opzichten zou kunnen blijven volgen.

Binnen de Europese Unie is nog een project aan de gang om de regels voor ontzegging van de rijbevoegdheid als bijkomende straf te uniformeren. Tot nu toe heeft deze bijkomende straf slechts territoriale werking. Dit betekent dat mensen uit andere Europese lidstaten aan wie die straf is opgelegd, in Nederland verder "probleemloos" van de autowegen gebruik kunnen maken. Dit lijkt mij in een aantal opzichten een onaangename situatie. Hoever is de uniformering gevorderd en bestaat er inzicht in de omstandigheden waaronder in de lidstaten momenteel deze bijkomende straf kan worden opgelegd? Is men elders als het ware wat strenger en strikter met deze maatregel of is het veeleer omgekeerd?

Over de educatieve maatregel alcohol en verkeer wil ik twee opmerkingen maken. Wij steunen de gedachte dat het zinvol kan zijn, educatieve maatregelen – onder meer cursussen – op te leggen om rijvaardigheid en geschiktheid te bevorderen. De regering kiest voor een termijn van zes weken, waarbinnen de kosten van deze maatregel moeten zijn betaald. Die termijn lijkt ons te ruim. Het is namelijk mogelijk dat door deze termijn mensen gaan chicaneren. Zijn er voldoende en toereikende voorzieningen getroffen om effectief

van deze voorziening gebruik te laten maken?

Welk effect verwacht de minister van de afspraken met de branche-organisaties voor de snorfietzen? Deze afspraken behelzen twee punten: vanaf 1 juni a.s. geen import meer van snorfietzen die niet voldoen aan de desbetreffende Europese richtlijn en het tegengaan van opvoertjes. Waterdicht zijn deze afspraken niet. Er is dus geen garantie te geven dat het euvel van de opgevoerde brom- en snorfietzen binnen afzienbare termijn tot het verleden behoort. Ook ik benadruk dat op dit punt een stringent handhavingsbeleid hard nodig is. Ik ben ook benieuwd naar het antwoord op de vraag in welke mate het in beslag nemen van dit soort snelheidsmonstertjes tot de politiek- en justitiepraktijk behoort.

De minister wil ook de snorfietzen onder de certificaatplicht laten vallen. De oudere snorfietser moet f 25 betalen voor een certificaat dat verder – gelet op de aanleiding en het oogmerk – voor hem of haar geen enkele toegevoegde waarde heeft. Het is gewoon een papiertje dat je bij je moet hebben, althans, als je niet in het bezit bent van een rijbewijs. Degenen onder de 16 jaar moeten een examen afleggen. Kan nog eens worden toegelicht wat de rechtvaardigingsgrond is van het betalen van die f 25 voor een Van Kooten en De Bie-type "de oudere snorfietser"? Bestaat de zekerheid, en ik sluit me aan bij de indringende vragen van collega Kamp, dat de organisatorische voorzieningen tijdig beschikbaar zijn of komen om de certificaatplicht uit te laten voeren en om de beoogde examens af te nemen? Over het laatste punt zijn vele twijfels naar voren gekomen.

Ik sluit me met het oog op de tijd aan bij de vragen van collega Kamp over de Rijksdienst voor het wegverkeer en de fraudebestrijding.

Resteert nog een punt. We hebben gevraagd wanneer de wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en aanverwanten beschikbaar komt. Hierdoor moet een eind komen aan de verwarrende situatie dat brommobielen – bromfietzen die vermomd zijn als auto's – van fietspaden, stoepen, en dergelijke geweerd kunnen worden. Het lijkt mij nuttig als nog voor de plenaire behandeling op een rij wordt gezet over welke definities het precies gaat. Tevens dient te worden

aangegeven wat uit een oogpunt van onder andere verkeersveiligheid met al die grensgevallen wil worden bereikt en hoe deze punten in andere wetgeving kunnen worden vastgelegd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Voorzitter! Ik sluit me aan bij de opmerkingen van collega Kamp over de wachttijden bij het CBR. Wel wil ik enige opmerkingen maken over de vier nota's van wijziging van de minister. Uit het verslag van 27 september 1994 blijkt dat de minister vijf nota's van wijziging naar de Kamer stuurde. Ze zei dit te betreuren. Ze zou proberen hierin verandering aan te brengen en het zou de laatste keer zijn dat we ons over deze wijzigingen zouden ergeren. De leer is soms hardnekkiger dan de praktijk!

Na vaststelling van de Wegenverkeerswet in april 1994 en de invoeringswet in september 1994 hebben we nu de leemtetwet die een aantal tekortkomingen, met name technische en inhoudelijke wijzigingen, aan de orde stelt.

De invoering van het nieuwe rijbewijs wil ik aan het begin van mijn betoog behandelen, omdat daar vrij veel onzekerheid over is. Ik citeer dan niet uit het AD van vanmorgen, maar uit NG-Magazine van afgelopen zaterdag, waarin staat dat het toch wel moeilijk is om het ingevoerd te krijgen. Het VNG, waar dit vandaan komt, schijnt ook een brief te hebben gestuurd waarin de problematiek verwoord is. Dan gaat het met name over de technische problemen bij de Rijksdienst voor het wegverkeer en de gemeentelijke systemen die daar nog niet op getoetst zijn en die daar drie maanden voor nodig hebben. Eer dit in de Eerste Kamer is behandeld, zijn wij natuurlijk al een tijdje verder. De vraag is of dit uitstel niet kan tot 1 januari 1997. Wat de Europese richtlijn betreft schijnt dit wel degelijk te kunnen, omdat wij het enige land schijnen te zijn dat de wetgeving hierover op tijd klaar heeft. Het probleem is echter dat de oude rijbewijzen op zijn. Wij hebben nog voor twee of drie maanden papier en dan komen wij in de problemen. Ik hoor graag van de minister wat wij daaraan kunnen doen en of zij de datum van 1 juni 1996 haalt.

Daaraan gekoppeld wil ik een vraag stellen over het Europese rijbewijs en het uniforme pasje dat

wel in Duitsland ingevoerd schijnt te kunnen worden. Dus niet het oude papier dat wij hanteren, maar de introductie van een pasje. Duitsland schijnt vanaf juli daarmee te willen werken. Het lijkt net alsof wij met het oude systeem doorgaan, een soort tussenfase doormaken en dan toch ook op een pasje overgaan. Het lijkt mij handig om die tweede fase over te slaan, maar misschien is dat niet mogelijk. Het schijnt bij ons nogal een probleem te zijn dat wij niet zo goed zijn in het maken van fraudebestendige identiteitsbewijzen.

Op grond van het voertuigreglement worden motorrijtuigen die zijn ingericht voor het vervoer van invaliden, met een elektromotor of verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van ten hoogste 250 cc, niet zijnde invalidervoertuigen, uitgezonderd voor de kentekenplicht en de rijbewijsplicht. In de nota naar aanleiding van het verslag geeft de minister aan dat invoering van de kentekenplicht voor alle soorten bromfietsen en ook de hiermee bedoelde motorrijtuigen onderwerp van studie is. Daarnaast geeft zij aan dat het hebben van een bromfietscertificaat voor bestuurders van deze motorrijtuigen verplicht is en dat zij afhankelijk van het aantal motorrijtuigen dat gaat deelnemen en de effecten ervan, zal bezien of rijbewijsplicht nodig is. Het lijkt mij in elk geval dat het nodig is voor registratie, maar rijbewijsplicht lijkt mij ook geen overbodige luxe. Dit is meer gebaseerd op de praktijk. De minister geeft immers zelf aan dat een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in voorbereiding is, waardoor op de hier bedoelde motorrijtuigen de gedragsregels zoals die voor personenauto's gelden van toepassing worden verklaard. Het is dan ook noodzakelijk dat bestuurders van deze voertuigen deze gedragsregels ook kennen.

Vervolgens blijkt uit de nota naar aanleiding van het verslag dat, in tegenstelling tot hetgeen in het kader van de Wegenverkeerswet 1994 werd beoogd, onder de huidige Wegenverkeerswet geen verplichte registratie bestaat van vermiste rijbewijzen. Mij is wel eens het schrikbarende aantal van 50.000 ter ore gekomen, maar het is toch wel goed om het aantal, de orde van grootte, te weten. Het rijbewijs wordt ook gebruikt als identiteitsbewijs. Bij de behandeling van de invoeringswet Wegenver-

keerswet 1994 is al aangegeven dat fraude en misbruik met gestolen en verloren gegane rijbewijzen een probleem is bij identificatie in het kader van financiële dienstverlening door banken, waarover wij brieven hebben ontvangen, en andere financiële instellingen. Het Centrale register rijbewijzen zou hierin een centrale rol gaan spelen. Het CRR moet informatie verstrekken aan de CRI ten behoeve van het VIS, het verificatie- en informatiesysteem. Het lijkt mij dat deze rol van het CRR alleen waargemaakt kan worden als de gemeenten verplicht worden gesteld vermissing van rijbewijzen aan het CRR te melden. Nu gebeurt het alleen vrijwillig, naar ik heb begrepen uit de nota naar aanleiding van het verslag. Is het niet beter de wet zodanig te wijzigen dat het beoogde doel van de Wegenverkeerswet, registratie van vermiste rijbewijzen, gehaald wordt? Dit betekent dat de gemeenten de vermissing van een rijbewijs verplicht zouden moeten doorgeven aan het CRR.

Nog een korte vraag tussendoor over de invoeringsdatum van de leeftijd van 16 jaar, het bromfietscertificaat dat verkregen moet worden en het bromfietsexamen dat gehaald moet worden. Wij doen het eigenlijk alleen met de nieuwe lichte, om het maar zo simpel te zeggen. Is het waar dat het met name te maken heeft met de capaciteit? Zegt de minister eigenlijk dat je ergens moet beginnen en dat het gewoon niet te doen is om de hele groep ouderen erbij te betrekken? Wat mij betreft kan de minister hier heel kort op antwoorden.

Ik zal een aantal vragen stellen over de wijzigingen die naar de Kamer zijn gezonden nadat het verslag was ingeleverd. Bij de wijziging van wet, ontvangen op 16 februari 1996, wordt de mogelijkheid van overdraagbaarheid van de schorsing van de geldigheid van het kentekenbewijs beëindigd. Komt deze overdracht vaak voor? Zijn er nadelen verbonden aan de beëindiging? Worden de kosten hierdoor hoger?

In deze wijziging van de wet wordt de ministeriële verantwoordelijkheid geregeld en wordt het goedkeuringsrecht van de minister van Verkeer en Waterstaat uitgebreid. De voorgestelde wijzigingen zijn het gevolg van ontwerp-aanwijzingen inzake

zelfstandige bestuursorganen. Alhoewel de komst van deze ontwerp-aanwijzingen al een tijd aangekondigd wordt, heeft de Tweede Kamer ze helaas nog niet mogen ontvangen. Moet de discussie in de Tweede Kamer worden afgewacht alvorens over te gaan tot deze wijziging van wet? Dat is zo'n beetje het dilemma waar je eeuwig voor staat. Er ligt immers een aangenomen motie-Rehwinkel c.s., waarin gevraagd is, te wachten met verzelfstandigingen tot die aanwijzingen definitief zijn vastgesteld. Dit zal dan toch ook moeten gelden voor de aanpassing van wetten aan deze aanwijzingen? Loopt de minister niet wat te snel? Misschien is het niet te voorkomen, maar dat hoor ik dan graag van de minister. Kan zij aangeven waarom zij nu deze wijzigingsvoorstellen doet? Zijn over deze wijzigingen adviezen gevraagd? Uit de nota naar aanleiding van het verslag blijkt dat over de in eerste instantie voorgestelde wijziging van de Wegenverkeerswet geen adviezen zijn gevraagd. De minister gaf aan dat de wijzigingen vooral technisch van aard zijn. De nu voorliggende wijzigingen zijn echter wel zeer inhoudelijk van aard. De minister werkt wat centralistischer dan wij eerst bedoeld hadden. Dat is mij overigens zeer welkom, moet ik eerlijk bekennen. Er is momenteel veel te doen over de ZBO-constructie, de ministeriële verantwoordelijkheid en de mate van het uitoefenen van invloed. De belangrijkste conclusie van de Algemene Rekenkamer, uit haar onderzoek naar de ministeriële verantwoordelijkheid voor zelfstandige bestuursorganen 1995, was dat er een wildgroei in de regeling voor deze ZBO's is en dat het ministeriële toezicht op deze organen te kort schiet. Is bij de nu voorliggende wijzigingen rekening gehouden met de kritiek van de Rekenkamer? Zijn de door de Rekenkamer minimaal wenselijk geachte bevoegdheden voor toezicht overgenomen?

In deze wijziging van wet wordt de ministeriële verantwoordelijkheid voor de dienst wegverkeer geregeld. Het lijkt mij in principe een juiste keuze om de eindverantwoordelijkheid bij één minister te leggen, en wel de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik stel er nog wel een paar vragen over. Kan de minister aangeven welke taken van de Rijksdienst voor het wegverkeer

voortkomen uit wetgeving van andere ministeries? Ik vraag mij af of dit betekent dat de minister van Verkeer en Waterstaat een verzoek tot aanwijzing door een ander departement, op een onderdeel dat dat departement aangaat, kan weigeren. Is er een regeling voor dit soort conflictsituaties? Indien de minister van Verkeer en Waterstaat de eindverantwoordelijkheid voor de dienst wegverkeer heeft, betekent het dan ook dat zij door de Kamer kan worden aangesproken op het beleid dat het gevolg is van wet- en regelgeving van andere ministeries? Het laatste komt namelijk ook wel eens voor. De Wegenverkeerswet is medeondertekend door de minister van Justitie. Hoe verhoudt zich dit tot het in deze wijziging voorgestelde?

De tweede aanpassing betreft de uitbreiding van het goedkeuringsrecht van de minister van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de zes besluiten van de dienst wegverkeer. Mede gelet op de ontstane discussie over de ZBO's, lijkt het mij goed dat het goedkeuringsrecht van de minister wordt uitgebreid. Onder punt 6 wordt aangegeven dat het sluiten van overeenkomsten van zwaarwegend belang gaat vallen onder het goedkeuringsrecht van de minister. Hiermee worden bedoeld de overeenkomsten waarbij de verantwoordelijkheid van de minister in het geding kan komen, bijvoorbeeld vanwege politieke gevoeligheid. Dit is een zeer ruime omschrijving. Op deze manier zouden steeds meer zaken naar de minister toegetrokken kunnen worden. Dit is wel de lijn waarop de algemene opinie zit, maar het is de vraag of wij daarvoor dit soort verzelfstandigingsoperaties hebben uitgevoerd. De Rijksdienst voor het wegverkeer is voornamelijk een uitvoerende organisatie. Het is geen orgaan dat zelf beleid maakt. Kan de minister duidelijk aangeven om wat voor soort overeenkomsten het dan met name zal gaan?

In de wijziging wordt ook aangegeven dat de goedkeuring van de bezoldiging van de directie van de dienst wegverkeer wordt verfiijnd. Gezien de actuele situatie lijkt mij dat niet onaardig. Ik begreep echter uit de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel Verzelfstandiging RDW dat de bezoldiging na de verzelfstandiging een zaak van de directie zou zijn. Dat is dus met elkaar in tegenspraak. Hoe groot is na deze

wijziging de invloed van de minister op de bezoldiging en de hoogte van de salarissen?

Het is goed dat de bepaling over de evaluatie van de verzelfstandiging van de RDW is uitgebreid. Dat was ook een van de adviezen van de Rekenkamer.

Over de laatste twee punten heb ik overigens geen opmerkingen.

Ik kom bij de volgende nota van de wijziging. Op 26 maart 1996 ontvingen wij de tweede nota van wijziging. In de Wegenverkeerswet 1994 bevat artikel 107 de eis om zowel het Sofi-nummer als de nationaliteit te vermelden op het rijbewijs. Ik herhaal nu mijn collega, maar ik vind het toch belangrijk om te noemen.

Bij de behandeling van de Wet op de identificatieplicht is door middel van een amendement van PvdA en CDA, Kalsbeek-Jasperse/V.A.M. van der Burg, de Wet op de identificatieplicht zodanig gewijzigd dat ook het rijbewijs als identificatiemiddel gebruikt kan worden. Ook D66 heeft voor dit amendement gestemd. De toenmalige minister van Justitie gaf in het plenaire debat over deze wet aan, dat voor controle op de werkplaats op illegale werknemers en zwartwerkers een identiteitsbewijs noodzakelijk was, waarop gegevens staan met betrekking tot nationaliteit en verblijfsstatus. Op deze manier kan onderscheid gemaakt worden tussen zwartwerkers en illegalen. Er is daar behoefte aan documenten waaruit zowel de identiteit als de nationaliteit blijkt, zodat de verblijfstitel kan worden achterhaald, als dat nodig is.

Het amendement-Wolffensperger, dat ertoe diende om de omvang van de identificatieplicht op de werkplaats te beperken tot het ter inzage geven van een document op grond waarvan redelijkerwijs kan worden vastgesteld of degene die het document verstrekt, is opgenomen in de administratie van de werkgever, is afgewezen door de minister en door de overige partijen in de Kamer, met uitzondering van GroenLinks, op grond van deze reden. De minister wees in eerste instantie ook het amendement inzake het rijbewijs als identificatiebewijs af, omdat op het rijbewijs de nationaliteit en het Sofi-nummer niet vermeld werden. De indieners hebben toen uitdrukkelijk aangegeven dat het de bedoeling was dat er een rijbewijs zou komen, waarop wel de nationaliteit en het

Sofi-nummer vermeld werden. In de tweede termijn van de minister van Justitie is toen overeengekomen om dit in de Wegenverkeerswet 1994 te wijzigen. Zo is de eis om nationaliteit en Sofi-nummer op het rijbewijs te vermelden, ontstaan.

De nu voorliggende tweede nota van wijziging heeft als doel de eis om de nationaliteit op het rijbewijs te vermelden, ongedaan te maken. De regering geeft daar verschillende redenen voor. Er wordt aangegeven dat de nationaliteit c.q. de status van de betrokkene, nog afgezien van het feit dat nationaliteit en status kunnen wijzigen, voor de vaststelling van de identiteit van de houder geen toegevoegde waarde heeft naast het Sofi-nummer. Het aangeven van de nationaliteit of de status op het rijbewijs was bedoeld om illegalen op de werkplaats op te sporen. Waarom was in 1993 bij de behandeling van de Wet op de identificatieplicht en de Wegenverkeerswet 1994 het vermelden van nationaliteit nog wel absoluut noodzakelijk en nu niet meer? Anderen hebben dit ook gevraagd.

Nu is het zo dat per 1991 illegalen geen Sofi-nummer meer kunnen krijgen; personen zonder Sofi-nummer die niet legaal in Nederland verblijven en een rijbewijs hebben, krijgen een aparte aanduiding op het rijbewijs hiervan. Het niet hebben van een Sofi-nummer zou er dus op moeten wijzen dat iemand illegaal in Nederland verblijft. Vóór 1991 (het is meer een vraag aan de minister van Justitie) werden echter wel Sofi-nummers aan illegalen verstrekt. Hebben deze mensen nog steeds een Sofi-nummer of is het Sofi-nummerbestand geschoond? Is het absoluut uitgesloten dat iemand die een Sofi-nummer heeft, illegaal in Nederland verblijft?

De algemene vraag is: doet het niet vermelden van nationaliteit afbreuk aan de waarde van het rijbewijs als volledig identiteitsbewijs in de zin van de Wet op de identificatieplicht?

Mijn laatste vraag betreft de financiering van de RDW, de Rijksdienst voor het wegverkeer. Wij hebben daar in 1994 tot tweemaal toe een discussie over gevoerd. Er staat in artikel III, onderdeel s, een opmerking over de vijfjaarlijkse termijn waarin extra gelden naar de dienst wegverkeer moeten gaan, omdat de tarieven niet kostendekkend zijn. Misschien kan de minister

uitleggen wat precies de bedoeling is. Deel I van het kentekenbewijs wordt naar de wet geschat op f 170; nu is het f 100 à f 110. Dat is aanmerkelijk minder. Maar er staat een cryptische opmerking over deel II van het kentekenbewijs. Misschien kan de minister nog even toelichten wat precies de intentie van deze voorstellen is.

De voorzitter: Namens het CDA maak ik de volgende opmerkingen.

Ik begrijp dat beide ministers blij zijn dat wij vandaag het wetsvoorstel in een wetgevingsoverleg behandelen; alhoewel wij er nooit achter zullen komen hoeveel nota's van wijziging wij anders nog gehad zouden hebben. Maar ik realiseer mij heel goed dat er enige haast bij is. Die haast is dan ook de reden dat wij het niet plenair behandelen, maar uiteindelijk voor een wetgevings-overleg hebben gekozen.

Met betrekking tot de vragen over de snorfiets, de opvoersetjes en het meer stringente handhavingsbeleid sluit ik mij aan bij de sprekers voor mij. Dit punt hebben wij regelmatig aan de orde. Ik meen mij te herinneren, dat het bij het laatste debat over verkeersveiligheid ook expliciet aan de orde is geweest.

De heer Kamp heeft behartigenswaardige woorden gesproken over de voertuigregistratie. Ik sluit mij aan bij zijn vraag of vanaf 1 januari jl. niet dubbel wordt betaald.

De Kamer heeft met het aanvaarden van het amendement-Kalsbeek-Jasperse/V.A.M. van der Burg een duidelijke uitspraak gedaan over de vraag of het rijbewijs als identificatiebewijs kan worden gebruikt. Het rijbewijs heeft men nu eenmaal sneller en vaker bij zich dan een paspoort. Mijns inziens was dat de achterliggende reden, maar daarbij ging de Kamer uit van een aantal vermeldingen op dat rijbewijs. De centrale vraag is nu in hoeverre het rijbewijs als identificatiebewijs aan waarde heeft ingeboet nu de nationaliteit van de houder niet meer wordt vermeld. Uit de nota's van wijziging krijg je de indruk, dat de vermelding van de nationaliteit op grond van vrij praktische argumenten is weggelaten. Zouden de bewindslieden daar nog eens op willen ingaan? Als wij eerder dit wetsvoorstel hadden behandeld, was dit wellicht niet gebeurd. Het is natuurlijk een gevoelig punt; het is het meest gebruikte identificatie-

bewijs en dat is een waardevol bewijs, waarop te vertrouwen is.

Over de fraudebestrijding zijn al behartigenswaardige woorden gesproken. Het VIS is echt succesvol en zowel de overheid als de banken zijn er uitermate tevreden over. Ik onderstreep de opmerking van de heer Kamp, dat het een groot succes is. Dan is nu de vraag of het zo'n groot succes blijft. Daar speelt natuurlijk ook nog het volgende. De overheid legt de banken ook een verplichting op bij het verifiëren van bewijzen. Moet je betalen voor de informatie die je krijgt? Hoe zit het met de tarifiering daarvan? De minister van Verkeer en Waterstaat heeft eens gezegd, dat zij de tarieven vaststelt. Maar ja, toen had zij die zeggenschap nog. Na de verzelfstandigde RDW heeft zij die wellicht minder. Zou zij daarop kunnen ingaan? Waarom worden de banken daarbij overigens anders behandeld dan overheidsinstellingen?

Ik sluit mij aan bij de vragen over het niet vullen van het VIS met ongeldige rijbewijzen. De minister heeft inmiddels al vier keer gezegd, dat het overleg nog gaande was maar dat de uitkomst gemeld zou worden. Wij hopen nu een resultaat te kunnen horen, zeker nu wij het unieke feit hebben, dat wij beide bewindslieden in ons midden hebben. Als het vandaag niet meer lukt...

Onze vragen hebben vooral betrekking op de fraudebestrijding en het rijbewijs als identificatiebewijs. Wij krijgen graag de antwoorden van de bewindslieden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik ben de Kamer er dankbaar voor, dat wij vandaag dit wetgevingsoverleg kunnen hebben. Ik heb begrepen, dat ik daarvoor een werkbezoek van de Kamer een beetje ruw verstoord heb. Het is echter het uiterste moment om dit wetgevings-overleg te voeren. Het is een paar keer verschoven. Ik neem dat de Kamer absoluut niet kwalijk, maar zo langzamerhand begint de tijd wel te dringen. Het is namelijk van het grootste belang, dat deze wet per 1 juni a.s. ingaat en het lastige van dit soort onderwerpen is altijd dat alles in elkaar grijpt. Om te beginnen, zo zeg ik de heer Van Heemst, schrijft de Europese richtlijn ons voor dat wij per 1 juli het Europese rijbewijs moeten invoeren. Overigens hebben de meeste landen hun wetgeving

klaar. Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en België zijn te laat; en dat is een constatering. Wij zijn in dit geval op tijd, hetgeen een wondertje mag heten. Wij zijn namelijk ook nogal eens te laat.

Ook hebben wij hierbij te maken met een praktisch probleem, namelijk dat wij het nieuwe, sterk minder fraudegevoelige rijbewijs dan ook willen invoeren. Het nieuwe papier is inderdaad goedgekeurd. Eerst waren er allerlei problemen, want het is lastig om een papiersoort te vinden die niet of nauwelijks fraudegevoelig is. In het binnenland is het papier getest door de divisie CRI. Buitenlandse deskundigen hebben het papier inmiddels ook getest en wel in een aantal testhuizen in Duitsland, Zwitserland en Engeland. Zij hebben ons allemaal gemeld dat het van een zeer goede kwaliteit en voldoende fraude-ongevoelig is. Eind vorig jaar heb ik dat bericht overigens ook al naar buiten doen komen. Daarmee is ook de beslissing genomen om verder te gaan op deze weg. Wat mij betreft, moet het nieuwe rijbewijs dan ook zo snel mogelijk ingevoerd worden. Het huidige rijbewijs is namelijk behoorlijk te kopiëren. Willen wij het ook gebruiken als identiteitsbewijs, dan is het van nog groter belang om ervoor te zorgen dat zo fraude-ongevoelig mogelijk is.

Dan speelt er nog een pragmatisch punt: het papier is op. Misschien zouden wij nog een paar maandjes verder kunnen, maar dan moet de drukker opnieuw een opdracht krijgen om te drukken. Dat levert ons waarschijnlijk ook nog een schadeclaim aan de andere kant op, maar goed... De drukker is bezig met een grote opdracht van De Nederlandse Bank die hij dan zou moeten onderbreken etcetera, etcetera. Met andere woorden: het is praktisch eigenlijk onmogelijk om de invoering uit te stellen, tenzij het mij echt onmogelijk wordt gemaakt. Het laatste levert echter kosten en verschrikkelijk veel problemen op. Als de Kamer eraan wil meewerken om het gewoon op 1 juni te laten ingaan, dan stel ik dat dus zeer op prijs. Ik loop namelijk tegen nogal wat problemen op, als dat niet het geval is.

De heer Van Heemst (PvdA): Wat zegt u nu meer of anders dan wat er in de nota naar aanleiding van het verslag staat? Daar staat: "Een

eventuele extra drukorder van het oude model rijbewijs zou gezien de nog bij de drukker aanwezige hoeveelheid sintosihi weliswaar denkbaar zijn, maar zou, als zijnde niet voorzien, tot aanzienlijke extra kosten leiden.”

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zeg in die zin iets meer, dat ik nu ook zeg dat ik het echt niet wenselijk vind, als het niet heel erg nodig is. Het huidige rijbewijs is, zoals wij allen weten, nu eenmaal niet van een optimale kwaliteit. Het moet dus echt heel erg noodzakelijk zijn om het te doen, maar het is niet nodig om het ook werkelijk te doen. Ik kom dadelijk nog terug op de opmerkingen die de VNG ter zake heeft gemaakt.

Ik loop de vragen langs in de volgorde waarin zij gesteld zijn, en in de volgorde van de sprekers. Ik volg nu dus de vragen van de heer Kamp en kom dan op het brommobiel. Laat ik zeggen dat ik buitengewoon ongelukkig ben met het feit dat dit ding überhaupt op de Nederlandse markt verschenen is. Ik vind het een doodskist op wielen. Het past volstrekt niet in onze infrastructuur, maar wij kunnen het helaas niet verbieden. Op de een of andere manier is deze mogelijkheid in de Europese regelgeving geslopen. Het brommobiel bestond blijkbaar in Frankrijk waar het, zoals ik heb begrepen, een rijdende doodskist wordt genoemd.

De voorzitter: In het Frans klinkt dat mooier, denk ik.

Minister Jorritsma-Lebbink: Waarschijnlijk wel, maar het is niet mooier dan dat. Wat is een brommobiel? Dat is een bromfiets, zij het op vier wielen. Verder is er geen verschil, en geldt precies dezelfde omschrijving als voor de bromfiets. Helaas is in de richtlijn ingeslopen dat een bromfiets ook vier wielen mag hebben. Was dat maar nooit gebeurd! Ik zal waar mogelijk proberen dat terug te draaien, maar mijn ervaring is dat dat in elk geval veel te veel tijd kost.

Om even helder te maken waarover we het hebben: er zijn daarnaast invalidervoertuigen en voertuigen, bestemd voor invaliden, die niet onder de definitie van "invalidervoertuig" vallen. Dat zijn die grotere dingen, maar die zijn uitsluitend bestemd voor invaliden, wat er ook op behoort te staan; daar

hoort ook een speciale behandeling bij. Het verschil is het vermogen van de motor: de invalidervoertuigen mogen zelfs nog een iets zwaardere motor hebben, en zoals de Kamer weet, mag een bromfiets niet meer dan 50 cc hebben. Wellicht komt in de toekomst het invalidervoertuig als categorie te vervallen. Ik zou nog liever hebben dat het brommobiel komt te vervallen.

De heer Kamp (VVD): Wat u zegt, is logisch en ongetwijfeld juist. Wel wijs ik erop dat in de nota naar aanleiding van het verslag beide dingen door elkaar zijn gehaald. Het is misschien goed dat u even nakijkt, of in de wettekst op dat punt ook een vergissing is gemaakt.

Minister Jorritsma-Lebbink: In de wettekst is het in het elk geval niet door elkaar gehaald. Wij zijn daar buitengewoon accuraat geweest, nogmaals, vanwege de grote liefde!

Het grootste uiterlijke verschil tussen een brommobiel en een invalidervoertuig is, dat een brommobiel breder is, en soms meer vermogen heeft dan een invalidervoertuig. Aan een invalidervoertuig zit weliswaar een groter maximum verbonden, maar de praktijk is dat een dergelijk voertuig over het algemeen veel lichter is.

Ik zal op een rijtje zetten, wat nog net acceptabel is om ervoor te zorgen dat de brommobiel zo min mogelijk overlast veroorzaakt, of beter gezegd, zo min mogelijk gevaar veroorzaakt op de weg. De Kamer mag gerust weten dat mijn allerbelangrijkste frustratie is, dat het verschijnen van de brommobiel het invalidervoertuig minder zichtbaar maakt. Op het moment dat die dingen op grote schaal rondrijden, zijn invaliden in elk geval veel minder herkenbaar. Dat vind ik heel vervelend en ongewenst. De brommobielen mogen straks niet meer op het fietspad – dat had eigenlijk gisteren al geregeld moeten worden, maar dat moet via een AMvB worden gewijzigd – ze mogen straks niet meer op het trottoir parkeren, zoals bromfietsen wel mogen, ze volgen de regels voor personenauto's, ze mogen geen gele plaat voeren zoals bij bromfietsen, zodat ze een gewoon kenteken hebben, er moet een rijbewijs voor brommobielbezitters komen, bestaande uit theorie en praktijk, er moet een 45 km-bord op de

achterkant komen en bezien moet worden of een regeling kan worden gemaakt, waarbij buiten de bebouwde kom via borden een verbod kan worden ingesteld. Dat kan niet overal, maar het moet via borden; wij mogen daarvoor geen algemene regel treffen. Ik ben nu bezig te bezien hoe we ze als algemene regel van de autoweg af kunnen halen, door daar de minimumsnelheid van voertuigen van 40 naar 50 km/uur te verhogen. Dan zijn we ze daar kwijt! Met andere woorden: ik doe mijn uiterste best om te proberen ze alleen maar daar te krijgen waar het misschien het minste gevaar oplevert. Maar ik ben er – daar zeg ik niets te veel mee – zeer ongelukkig mee.

De heer Van Heemst (PvdA): U zei dat u ze liever gisteren dan vandaag aan banden had gelegd. Dat staat ook al in de nota naar aanleiding van het verslag, gedateerd 16 februari. Wanneer komt de wijziging van de desbetreffende AMvB erdoor? Heeft u nadere informatie over hoeveel van die monstertjes hier rondrijden, en of ze ook in de dagelijkse verkeerspraktijk in Nederland brokkenmakers blijken te zijn?

Minister Jorritsma-Lebbink: De periode waarin ze in Nederland beschikbaar zijn, is vrij kort. Op dit moment zijn er zo'n 600 verkocht, zodat het aantal gelukkig nog zeer gering is. Wij zijn bezig met voorbereiding van regelgeving. De verwachting is dat dit binnenkort in het kabinet komt. Met een klein halfjaartje kan dat dus tot werkelijke regelgeving worden verheven. Zoals bekend moeten we altijd eerst nog even naar de Raad van State gaan, wat enige tijd met zich mee zal brengen. Ter vermindering van misverstanden: in alles wat ik aan vakbladen op dit gebied ken, heb ik deze mening luid en duidelijk verkondigd. Het kan dus niet zo zijn dat iemand in de branche niet weet wat er aan zit te komen. De vraag is echter of de branche het ook altijd zal doorvertellen aan potentiële kopers, maar misschien kan andere publiciteit daarbij helpen. Ik probeer in elk geval om daar geen misverstanden over te laten bestaan.

De heer Kamp heeft gevraagd hoe het staat met de voorbereidingen voor de instructeurs en of er genoeg instructeurs zijn en mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd waarom het

examen alleen voor de nieuwe lichting is en niet voor iedereen. Het is inderdaad waar dat het niet "behapbaar" is om iedereen in één keer het theoretische examen te laten doen. Bovendien is het ook het meest noodzakelijk voor de nieuwe lichting. Naarmate mensen meer ervaring hebben, kun je de vraag stellen of je ze nog een examen moet laten doen.

De heer **Van Heemst** heeft gevraagd waarom die mensen er f 25 voor moeten betalen. Dat zijn gewoon de kosten die eraan verbonden zijn. Wil je een registratie hebben die ook bij handhaving werkt, dan zal men een certificaat moeten hebben. Overigens is afgesproken dat dit soort zaken door de gebruiker betaald wordt. Het is niet meer dan kostendekkend, maar ook niet minder. Dat bedrag van f 25 moet gewoon betaald worden, anders betaalt de belastingbetaler het. Zo simpel is het.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik hoop dat de minister ook een beetje mijn janboerenfluitjes-redenering snapt. Je voert iets in of door met het oog op een bepaalde groep, in dit geval de jonge bromfietserijder. Om niet te discrimineren, moet iedereen zo'n certificaat hebben, dus ook de groep voor wie het niet is bestemd en die mensen zijn f 25 kwijt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is een overgangmaatregel. Alle nieuwe bromfietserijders moeten straks dat theorie-examen halen. Door de bank genomen zijn de jongeren vanaf 16 jaar de grote groep nieuwe gebruikers. Je begint nu bij de zittende groep. Het is bij controle ook nodig dat dan iedereen zo'n certificaat heeft en niet alleen de groep 16-jarigen. Anders blijven wij eindeloos met dat probleem zitten en komt er iedere keer een nieuwe groep die geen theorie-examen heeft gedaan. Er komt dan dus ook een registratie bij. Bovendien hebben wij nu eenmaal de afspraak dat dit soort kosten door de gebruikers wordt betaald en niet door de belastingbetaler.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Is het ook de bedoeling om terug te werken? Wordt langzamerhand ingelopen naar de groep wat oudere gebruikers als het operationeel is voor de nieuwe gebruikers?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de overgangssituatie krijgen alle huidige gebruikers in één klap het certificaat. Dan zijn wij in één keer af van de overgangssituatie.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Is dat certificaat blijvend geldig?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Natuurlijk is het certificaat blijvend geldig. De gebruikers kopen het en iedere gebruiker die erbij komt, moet via een theorie-examen aan zo'n certificaat komen.

Voorzitter! Dan kom ik toe aan de fraudebestrijding. Dat is een boeiend onderwerp dat mij en ons allen al lange tijd bezighoudt. Ik had gehoopt dat ik de Kamer vandaag met mooie witte rook zou kunnen verblijden, nadat vorige week een aantal van onze ambtenaren daarover de koppen bij elkaar had gestoken. Helaas is dat nog niet het geval. Wij hebben net tegen elkaar gezegd dat het nu tijd wordt dat wij maar eens bij elkaar gaan zitten.

Er is een tamelijk pijnlijk verschil in opvatting over de manier waarop je moet omgaan met een register. Ik heb een tamelijk rigide opvatting over de manier waarop je om moet gaan met een overheidsregister. Een overheidsregister hoort onder één beheerder te vallen en het moet door iedereen, autoriteiten en in sommige gevallen particulieren, geconsulteerd kunnen worden voor bepaalde doeleinden. Dat zijn dan vooral opsporingsdoeleinden. Daarover kunnen afspraken worden gemaakt.

Ik heb er echter bezwaar tegen dat er via een omweg in feite een tweede register wordt georganiseerd en het risico dat het er komt, is tamelijk groot aanwezig. Dat is de reden waarom ik mij tot nu toe behoorlijk zwaar verzet heb tegen het down-loaden van complete gegevensbestanden. Dat betekent immers dat je het risico krijgt van tweede registers. Overigens is er voor iedereen die dat nodig heeft, dus ook de gebruikers van het VIS, de mogelijkheid om on-line-verbindingen te krijgen om het rijbewijsregister te kunnen consulteren. Ik heb er echter problemen mee dat een keer maand bijvoorbeeld naar het VIS of de CRI een down-loading wordt gemaakt die de volgende dag al niet meer actueel is. Juist de actualiteit van het rijbewijsregister is een dag later al

weer achterhaald. De mutatiesnelheid is gigantisch groot, zowel voor de vermiste rijbewijzen als voor de nieuwe rijbewijzen. Elke dag komen er honderden bij en verdwijnen er, bijvoorbeeld door mensen die hun rijbewijs inleveren. Het is een gigantisch register. Wij moeten dus iets bedenken waardoor men het wel kan gebruiken, maar niet via down-loading. Ik blijf op dat punt een groot probleem zien. Er moet een praktische oplossing te bedenken zijn, maar tot nu toe is men daarin blijkbaar niet geslaagd.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Ik ben erg ongeduldig over het onderwerp. Het speelt al vier jaar. Ik kan niet tegen de minister zeggen dat zij het verkeerd doet of dat het anders moet gebeuren. Ik ben niet zo bekend met het onderwerp als zij, maar voor haar redenering is veel te zeggen. Ik constateer echter dat de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken het anders doen. De informatie over ongeldige paspoorten wordt door hen wel gratis aan het VIS verstrekt. Het overleg van de minister met haar collega's is heel erg belangrijk. Het moet op de een of andere manier tot een oplossing leiden. Ik heb niet meer jaren geduld. Kan de minister toezeggen dat het binnen twee maanden voor elkaar is? Anders overweeg ik, de Kamer op dit punt om een uitspraak te vragen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop dat wij er binnen die tijd uitkomen. Ik ben dan wel benieuwd welke keuze de heer Kamp maakt in dit geval. Ik wil ook nog iets zeggen over de kosten. Het VIS is niet gratis. Laat daarover geen misverstand bestaan. Het weghalen van gegevens bij de RDW is gratis voor autoriteiten. Het is niet echt gratis. U en ik betalen dat via de belastingen. Banken betalen een kostendekkende bijdrage en niet meer dan dat. De garantie die de Kamer daarbij heeft, is dat ik de tarieven vaststel. Ik blijf dat ook doen na 1 juli a.s. Afgesproken is namelijk dat de minister de tarieven van de RDW blijft goedkeuren in het kader van de hernieuwde richtlijnen voor ZBO's. Ik herhaal ook mijn toezegging dat niet meer dan een kostendekkende bijdrage wordt gevraagd. Dat is zelfs een van de wettelijke bepalingen die voor de RDW geldt. De RDW mag alleen kostendekkend werken.

Ik wil nog even doorgaan met de vermelding van vermiste rijbewijzen door gemeenten. Bij vermissing meldt de houder zich zoals gebruikelijk bij de gemeente. Hij vraagt aldaar een vervangend document aan. Als een vervangend document wordt afgegeven, wordt dat doorgegeven aan het CRR. In het CRR wordt de reden van de vervanging opgenomen. Soms is die reden dat het rijbewijs in de wasmachine terecht is gekomen. Het is dan dus niet vermist. De andere redenen kunnen zijn dat het vermist is of gestolen. Een ieder die het register consulteert, krijgt de vermelding door dat het rijbewijs vermist is.

In het nieuwe systeem moet de verblijfplaats van een rijbewijs worden aangegeven. Daarmee wordt bedoeld dat als het niet bij de houder is, men moet aangeven waar het is gebleven. Daardoor is het mogelijk vermissingen in het register te plaatsen zonder dat de houder een vervangend rijbewijs aanvraagt. Vroeger kon dat alleen bij vervanging, maar nu is dat ook mogelijk omdat de verblijfplaats moet worden opgegeven.

Ik kom toe aan de financiering van de voertuigenregistratie. Ik heb daarover een brief aan de Kamer gestuurd. In reactie daarop zijn mij schriftelijke vragen gesteld. Wij bereiden de beantwoording van de vragen thans voor. Daarom zou ik eigenlijk de Kamer willen vragen het schriftelijke antwoord op de vraag over de dubbele betaling van de tarieven af te wachten. Het tarief voor deel II zal in ieder geval niet meer op 1 mei a.s. kunnen worden ingevoerd. Dat zal op zijn vroegst 1 juni a.s. zijn of zoveel later als nodig is voor de noodzakelijke implementatie en voor de voorlichtingsactiviteiten. Ik kan wel verklappen dat het er iets mee te maken heeft dat toen wij met deel III begonnen, er een gat is gevallen. Het is heel simpel: op het moment dat er zo'n tekort is, moet dat door de overheid worden betaald. Ik krijg nog altijd boze brieven over hoe schandelijk het is dat je er überhaupt voor moet betalen, maar de kentekenregistratie door de Rijksdienst voor het wegverkeer is een dienst ten dienste van de automobilisten. Wij zullen er als wetgever rekening mee hebben te houden en wij zullen ervoor moeten zorgen dat de taken van de rijksdienst zo goedkoop, maar ook zo goed mogelijk worden gedaan. Dat

betekent dat wij via het profijtbegin-sel vinden dat die diensten gewoon door dezelfde mensen moeten worden betaald. Als er meer moet gebeuren, zal men meer betalen; als er minder kan gebeuren, hoeft men minder te betalen. De suggestie dat wij hier de zakken zitten te vullen met de gelden van de RDW, kan ik echter gerust wegnemen. Dat is niet waar.

De heer **Kamp** (VVD): Die suggestie kwam niet van ons.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat weet ik wel, maar af en toe komt dit soort erupties, zelfs in kranteaftelken, van bepaalde organisaties naar boven. Dat vind ik jammer. Zij moeten maar eens op werkbezoek komen bij de RDW; dan kunnen zij zien welk fantastisch werk daar voor de automobilist wordt gedaan.

Dan kom ik bij de snorfiets, nog zo'n boeiend onderwerp. Dat is ook zoiets waarvan ik eigenlijk vind dat die weg moet, maar die helaas bestaat. Er zijn ontzettend veel mensen die er plezier van hebben en gelukkig ook nog een paar die dat op een goede manier doen. Dat is precies het lastige bij dit onderwerp. Ik moet bekennen – dat heb ik vorig jaar gemeld – dat ik nog veel strenger tegen de snorfiets wilde zijn dan ik nu per 1 juni a.s. word. Ik had mij voorgenomen om een AMvB in te voeren waarbij niets meer een snorfiets is, tenzij die gewoon nooit harder kan dan de toegestane 25 km/uur en niet opvoerbaar zou zijn. Dat zou volgens mij betekenen dat wij er nog eentje overhielden. Ik zal het merk niet noemen, maar wij kennen het allemaal. Dat heeft geweldig veel commotie opgeleverd en ik hoorde onmiddellijk allemaal heel zielige verhalen dat het geweldig grote groepen van de bevolking zou schaden. Het is maar een beperkt aantal mensen – oudere mensen – die er gebruik van maken en die het zou schaden. Die mensen rijden overigens vaak, zonder dat zij het weten, op een opgevoerde snorfiets, want een bezoekje aan de fietsmaker leverde vaak op dat de uitlaat vervangen werd en dat er helaas geen uitlaat beschikbaar was die gewoon de afgestelde snelheid bleef houden. Dat soort onzin kon dus niet meer. Ik heb toen de branche gevraagd: als ik het slecht doe, hoe doen jullie het dan beter? Toen heeft men hard gewerkt en er

ligt nu een convenant op tafel waarmee ik kan leven. Ik hoop dat het leidt tot het door mij gewenste resultaat, namelijk dat de opgevoerde snorfietsen van de weg af gaan, dat zij er in afnemende mate te zien zullen zijn en dat er in elk geval geen nieuwe meer aan worden toegevoegd. Wij hebben een mooi convenant afgesloten dat overigens ook nog op een ander punt extra voordelen oplevert, omdat het ook in de bromfiets sfeer meer garanties geeft voor het tegengaan van opvoeren. Ook bromfietsen worden immers op grote schaal gigantisch opgevoerd. Ik zeg er echter direct bij dat ik niet zeker weet of het ook gaat lukken. De AMvB om het te wijzigen, ligt klaar. Als – daar moet je natuurlijk even tijd voor nemen – na een halfjaar of een jaar blijkt dat de verkoop van opvoerbare snorfietsen gewoon op een behoorlijke schaal doorgaat of dat er toch nog steeds op grote schaal opvoersetsjes te krijgen zijn of dat alle andere dingen die wij hebben afgesproken, niet lukken, dan ben ik gauw klaar. Ik moet immers zeggen dat ik het vermoeden heb – ik kan dat niet helemaal staven – dat een van de oorzaken van de toename van het aantal doden onder de 15-, 16- en 17-jarigen gelegen is in het feit dat er een grote groei is geweest van het aantal snorfietsen. Ik sluit zelfs niet uit dat dat ook een extra aantal dodelijke ongevallen van voetgangers te weeg heeft gebracht in het stedelijke gebied. Als ik zelf 30 km/uur rijd in de stad vanwege de snelheid die je daar terecht niet hoger kunt maken, is het mij een doorn in het oog dat je voortdurend aan alle kanten levensgevaarlijk wordt ingehaald door jongelui zonder helm, die zich absoluut niet bewust zijn van waar zij mee bezig zijn. Met andere woorden: ik hoop dat deze maatregelen zullen helpen; ik weet het niet zeker, maar ik hoop het wel. Ik ga er voorlopig maar van uit, maar of het gewenste effect werkelijk wordt bereikt... The proof of the pudding is in the eating. Daarmee ben ik ook ingegaan op de vraag van de heer Van Heemst over de door mij verwachte effecten. Ik hoop dat de branche gelijk krijgt, maar zeker weten doe ik dat niet.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Bestaat er enig inzicht hoe het toezicht in de praktijk werkt, in termen van in beslag kunnen nemen

en, een volgende stap, verbeurd verklaren?

Minister Jorritsma-Lebbink: Het kunnen handhaven wordt een stuk makkelijker dankzij de afspraken in het convenant. Ik weet niet of de heer Van Heemst wel eens bij de politie is geweest als die bezig was een snorfiets te identificeren; die moest je ongeveer slopen om ergens achterin te kunnen zien of het inderdaad een snorfiets of toch een bromfiets was. De afspraak is nu dat er een uniform plaatje moet worden geplaatst, dat makkelijk te vinden is, zodat de politie snel een snorfiets dan wel een bromfiets kan herkennen. Dat helpt in elk geval weer iets. Wij hebben ook met de politie, vooral in de grote gemeenten, afgesproken dat er streng gecontroleerd zal worden, zoals nu overigens al gebeurt in Amsterdam en Rotterdam.

De heer Kamp heeft gevraagd naar het bromfietsregister. In het binnenkort aan de Kamer te zenden meerjarenplan verkeersveiligheid zullen wij aankondigen dat er een betere registratie van bromfietsen zal plaatsvinden. Op korte termijn zal de registratie van de type-goedkeuringsgegevens bij de RDW op gang komen. Dat register wordt op termijn uitgebreid tot een volledige registratie van voertuiggegevens en gegevens van eigenaren. Daaraan kan dan ook de invoering van een kentekenplaat worden gekoppeld, en dat moet uiterlijk 1 januari 1998 operationeel zijn. Daarmee wordt de handhaving ten finale natuurlijk echt verbeterd. Bovendien is het wenselijk om de Europese richtlijnen voor twee- en driewielers goed te kunnen uitvoeren. Binnen een paar maanden is het eindrapport van de werkgroep registratie bromfietsen te verwachten.

Mevrouw Sorgdrager zal ingaan op een aantal onderdelen van het rijbewijs voor zover het gaat om het identiteitsbewijs.

Ik meen dat ik alle vragen heb beantwoord.

De heer Kamp (VVD): Wil de minister nog ingaan op de termijn van acht weken in verband met het rijexamen?

Minister Jorritsma-Lebbink: O ja, u wilt graag een garantie. Daar ga ik niet over.

Het is inderdaad zo dat het theorie-examen een jaar geldig blijft in plaats van drie jaar. Een niet al te vlotte student moet toch binnen een halfjaar nadat hij het theorie-examen heeft gehaald, in principe de eerste keer het praktijkexamen kunnen doen. Een maand of drie is al lang; de meeste kandidaten vragen het praktijkexamen al veel eerder aan, zeker in de huidige situatie waarin het CBR afspraken met de betere rijsscholen heeft. Het gaat al veel sneller, omdat men met tussentijdse toetsen en afspraken met het CBR kan werken.

Door de bank genomen, overigens, is de wachttijd bij het CBR inmiddels korter dan drie maanden. Het lastige is natuurlijk dat er bij het CBR altijd spitsen en dalen zijn. Het kan de aantallen examens nu eenmaal niet elke keer eindeloos verhogen en dus zijn de wachttijden af en toe wat langer. Het voorjaar is daar een bekend voorbeeld van. Bijvoorbeeld bij motoren is dat ook zo.

Mensen zouden dus in principe drie keer examens binnen een jaar kunnen doen, ongeveer. Als zij het dan nog niet gehaald hebben, is het heel goed om nog eens theorie-examen te doen, vind ik eerlijk gezegd, want dan mankeert er blijkbaar iets aan de vaardigheid.

Over de plastic kaart vroeg mevrouw Van 't Riet of wij dat stapje verder maar niet direct moeten zetten en het andere helemaal niet moeten doen. Wij hebben in het afgelopen jaar een voorlopige voorziening opgenomen, omdat één land graag zo'n kaartje wilde invoeren. Het is niet zo dat de hele Europese Unie in één keer overstapt op een plastic kaart. Ik meen dat het Groot-Brittannië was, dat graag een soort creditcard wilde invoeren. Blijkbaar had men goed in de Verenigde Staten gekeken. Het mocht oorspronkelijk niet volgens de geldende richtlijn, en die hebben wij toen snel aangepast. Dat betekent dat nu een plastic kaart zonder chip mag. Binnenkort nemen wij een beslissing over de toekomstige gang van zaken. Ik heb het gevoel, dat wij rustig moeten doorgaan met dit goede rijbewijs en de ontwikkeling van een chipcard die mogelijk ook het rijbewijs kan bevatten maar eens rustig moeten aanzien. De ontwikkeling zal razendsnel gaan. In Europa kunnen wij daarover verder met elkaar praten. Het is zaak dat het

goed doordacht wordt ingevoerd. Nogmaals, ik denk dat het niet verstandig is dat op de kortst mogelijke termijn in te voeren.

De heer Van Heemst (PvdA): Is dat ook het kader waarbinnen afspraken moeten worden gemaakt over de persoonsgebonden gegevens die op een dergelijke kaart komen te staan? Of is dat een ander discussiepunt?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik denk van wel. De richtlijn op basis waarvan ik thans de zaak per 1 juni invoer, is al geruime tijd bekend en bevat ook niet meer gegevens dan die welke wij thans opnemen. Ik neem aan dat in de discussie over de toekomst van het rijbewijs dat stuk in de krant is ontstaan over al die andere gegevens. Het zal wel ergens in de ambtelijke kringen rond de Transportraad aan de orde zijn. De Kamer krijgt die informatie nog, zoals zij altijd informatie over de Transportraad krijgt, voordat die wordt gehouden.

Voorzitter! Ik kom thans te spreken over de verzelfstandiging van de RDW. De RDW heeft voor zover ik weet alleen maar taken die door het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden aangewezen. Waar hier sprake is van een groot register en het nooit uit te sluiten is, dat er mogelijk taken zijn van de minister van Justitie die zeer goed gekoppeld kunnen worden aan de kentekenregistratie dan wel aan de registratie van de rijbewijzen, moet de minister van Justitie de mogelijkheid hebben de RDW daarvoor aan te wijzen. Op dat moment is de minister van Justitie de politiek aan te spreken persoon. Ter zake van de organisatorische kant blijft de minister van Verkeer en Waterstaat aanspreekbaar. Overigens vind ik de verschillen in verantwoordelijkheden wat theoretisch, want uiteindelijk is het de regering die daarvoor verantwoordelijk is.

Mevrouw Van 't Riet vroeg – het doet mij deugd dat zij daarnaar goed heeft gekeken – of het goedkeuringsrecht niet heel erg ver gaat. Eigenlijk wel, maar naar aanleiding van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer en de discussie in de Tweede Kamer zijn afspraken gemaakt om nieuwe richtlijnen op te stellen waaraan ZBO's minimaal moeten voldoen. Dat is een van de redenen waarom dit is opgenomen bij nota van wijziging.

Verder vroeg mevrouw Van 't Riet om welk soort overeenkomsten het gaat waaraan ik goedkeuring zou moeten verlenen. Het zou kunnen gaan over zeer grote investeringen die gevolgen kunnen hebben voor de tarifiering. Ten slotte stel ik de bezoldiging van de directie vast. Dat recht is aan mij gegeven. Dat is belangrijk omdat van de hoogte van de bezoldiging van de directie de piramide daaronder afhankelijk is. Ik zeg overigens toe dat wij de regeling voor het hele bezoldigingsverhaal zullen laten zoals wij die nu vastleggen, maar ik sluit niet uit dat wij nog eens met elkaar van gedachten zullen kunnen wisselen in verband met de komende discussie in den brede over rechtsposities, salariering etcetera van de overheid zelve tot en met het particuliere bedrijf dat met overheidsgeld wordt gefinancierd. Dat kunnen wij wellicht doen als er wat meer duidelijkheid is omtrent het resultaat van de inventarisatie die de minister van Binnenlandse Zaken aan het maken is, waarbij de mogelijke consequenties voor het beleid zullen worden aangegeven. Ik houd dit in elk geval goed in de gaten, omdat wij natuurlijk weer een nieuw ZBO instellen. Ik vind dat het zo goed mogelijk moet werken, maar het moet dan ook wel de ruimte krijgen die daarvoor nodig is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Misschien toch ook even een oefening in het bepalen van de verantwoordelijkheden. De minister zei net iets te gemakkelijk dat Justitie er wellicht ooit ook allerlei gegevens in zou kunnen stoppen, waarbij de minister van Justitie voor dat type taken verantwoordelijk zou zijn, terwijl de minister van Verkeer en Waterstaat voor de organisatie verantwoordelijk blijft en uiteindelijk de regering verantwoordelijk is voor alles. Neem nu het voorbeeld dat Justitie aan het bestuursorgaan een taak opdraagt, terwijl dat er vervolgens een bende van blijkt te maken. Als het om iets essentieels gaat, wil de Kamer natuurlijk iemand politiek verantwoordelijk stellen. Dan kun je wel stellen dat het hele kabinet verantwoordelijk is, maar het gaat erom wie je dan de mantel kunt uitvegen, in alle gradaties die wij in ons staatsbestel kennen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat het duidelijk is dat ik daar dan

helaas verantwoordelijk voor ben, want ik ben verantwoordelijk voor de organisatie van de RDW.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik heb begrepen dat er een werkgroep van Justitie en Binnenlandse Zaken bezig is met de nieuwe richtlijnen waaraan ZBO's moeten voldoen. Die werkgroep heeft nog niet gerapporteerd, maar de minister zegt dat zij wel voldoet aan de richtlijnen die op het ogenblik geformuleerd worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er wordt voldaan aan de concept-richtlijnen die aan de Raad van State zijn voorgelegd en die naar ik meen ook ongewijzigd teruggekomen zijn. Dat zijn de richtlijnen die afgesproken zijn naar aanleiding van het debat met de Kamer.

Minister **Sorgdrager**: Voorzitter! Ook ik wil nog even ingaan op de RDW. Wij moeten er niet te gemakkelijk over praten dat een andere minister nog even wat andere taken aan de houder van een register opdraagt. De minister van Verkeer en Waterstaat wil één register voor één doel, maar dat houdt natuurlijk ook in dat je een register niet moet beladen met allerlei gegevens die er niet direct mee van doen hebben. Maar het kan zo zijn dat in een bepaald opzicht ook de minister van Justitie belang heeft bij een bestaand register. Mevrouw Van 't Riet zei dan ook terecht dat het niet helemaal duidelijk is, hoe de zaak geregeld is. Als het gaat over de verzelfstandiging van de RDW moeten wij dan ook nog maar eens bekijken hoe wij dit expliciet gaan regelen. Ik zou mij kunnen voorstellen dat er op sommige onderdelen een bepaling wordt opgenomen in de trant van "de minister van Verkeer en Waterstaat geeft aanwijzingen in overeenstemming met de minister van Justitie". Het kan natuurlijk ook een andere minister zijn, maar dat lijkt mij een goede formule.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De verzelfstandiging hebben wij in september 1994 al geregeld.

Minister **Sorgdrager**: Maar er moet nog een bezemwet gemaakt worden.

Dan de mogelijkheid van inbeslagname van snorfietsen. Het is in elk geval een vooruitgang dat wij nu onderscheid kunnen maken

tussen een snorfiets en een bromfiets, maar dat maakt voor het principe van inbeslagname niet zoveel uit. Wij kennen natuurlijk ook het verschijnsel van de opgevoerde bromfiets, waarmee wij exact hetzelfde probleem hebben. Je kunt zo'n ding in beslag nemen, maar je kunt alleen iets in beslag nemen dat als geheel niet in het verkeer mag voorkomen, of als het voor verbeurdverklaring in aanmerking komt. Nu geeft de rechter in het algemeen het in beslag genomen voorwerp terug als het van een ander blijkt te zijn of als het op zichzelf niet in strijd met de wet is als het in het verkeer blijft. En de rechter geeft het voorwerp ook terug als de waarde ervan niet in verhouding staat tot de overtreding die ermee is begaan. Dit betekent in de praktijk dat in het algemeen een boete wordt opgelegd en dat de bromfiets wordt teruggegeven, maar dat het opvoersetje wordt verwijderd en verbeurd verklaard. Dit is in vele gevallen niet echt afdoende, maar zo werkt het recht nu eenmaal en dat moet zo blijven.

De heer **Kamp** (VVD): Betekent dit dat de minister daar niets aan wil veranderen? Duizenden opgevoerde snorfietsen rijden in de grote steden rond. De minister legt de huidige mogelijkheden uit, maar wij weten dat die niet helpen. Wil zij het hierbij laten?

Minister **Sorgdrager**: Alleen voor één bepaald probleem wil ik de regels voor verbeurdverklaring niet veranderen. De regels voor verbeurdverklaring gelden voor alle in beslag genomen voorwerpen. Een auto van bijvoorbeeld f 100.000 die op naam van een ander staat of een auto van die waarde waarmee een grote verkeersovertreding is begaan, wordt niet verbeurd verklaard als de boete f 2000 bedraagt. Dat bedoel ik met de overtreding en de waarde van het voorwerp. In sommige gevallen is dit een probleem, maar om deze reden moeten de regels van verbeurdverklaring niet worden aangepast. Misschien kan iets anders worden gedaan in de vorm van het verhogen van boetes. Dat is effectiever, logischer en passender voor de overtreding.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het wordt vanaf 1 juni wel moeilijker. Als men aangehouden is en het opvoersetje wordt verwijderd, is het

de bedoeling dat vanaf 1 juni dat setje niet meer te verkrijgen is. Dat helpt wel iets.

Minister Sorgdrager: Dan wil ik enkele opmerkingen maken over het VIS en de fraudebestrijding. Er is een computersysteem opgericht door de banken en de CRI. De CRI stopt daar gegevens in over rijbewijzen of andere documenten. Binnenlandse Zaken levert gegevens over ongeldige paspoorten, enz. Er is een systeem ontstaan dat erg succesvol is en waarmee de banken erg gelukkig zijn. Er is inderdaad een probleem bij de rijbewijzen. Voor een effectieve en zo goedkoop mogelijke fraudebestrijding zou het fantastisch zijn als de banken over één terminal beschikken zodat via één systeem alles kan worden geverifieerd. Wanneer de RDW spreekt over een systeem waaruit geen gegevens beschikbaar worden gesteld, dan betekent dit in de praktijk dat de banken over twee terminals moeten beschikken. Dit is een probleem. Wij moeten hierover nog spreken. Er moet een oplossing worden gevonden zodat het systeem ook voor de banken hanteerbaar blijft. Wij moeten ervan uitgaan dat fraudebestrijding een groot goed is. Je moet voorzichtig zijn met registers, omdat die een bepaalde bescherming kennen. Toch levert bijvoorbeeld het GBA ook aan andere systemen waardoor weer nieuwe systemen bestaan. We moeten een zo efficiënt mogelijke oplossing vinden. We laten u weten tot welke resultaten we zijn gekomen.

De heer Kamp (VVD): Sinds 1992 horen we dit. Kan de minister zich voorstellen dat we er niet helemaal van overtuigd zijn dat deze zaak snel wordt opgelost? Onlangs hebben we een brief ontvangen van de minister van Verkeer en Waterstaat. Daarin staat dat u en uw collega van Binnenlandse Zaken al vijftien maanden niet gereageerd hebben op voorstellen die zij hierover heeft gedaan. Kan de minister ons toezeggen dat de onenigheid op dit punt waardoor de fraudebestrijding onvoldoende kans krijgt binnen twee maanden is opgelost?

Minister Sorgdrager: Het is niet goed als we de interne strubbelingen tussen departementen hier uitgebreid etaleren. Er is van Binnen-

landse Zaken en Justitie wèl een reactie gekomen. We hebben een officiële brief niet beantwoord, omdat onze ambtenaren nog druk met elkaar in overleg waren.

De heer Kamp (VVD): Is het nu binnen twee maanden opgelost?

Minister Sorgdrager: We doen ons best. We gaan ervan uit dat fraude zo effectief mogelijk bestreden moet worden en dat er daarom een zo goed mogelijke regeling moet komen, zonder dat we aan allerlei principes blijven hangen.

Het onderwerp identificatie is het derde onderwerp dat op mijn weg ligt. In juni 1993 is het door de leden Kalsbeek-Jasperse en V.A.M. van der Burg ingediende amendement aangenomen. Dat had de strekking dat een rijbewijs moet dienen als geldig identiteitsbewijs op de werkplek, mits dit zou kunnen worden voorzien van Sofi-nummer en nationaliteit. Nu moeten vreemdelingen in principe altijd een document bij zich hebben waaruit ook de verblijfsstatus blijkt. Dat staat in de Vreemdelingenwet. In zoverre zou dat rijbewijs niet aan de vereiste voldoen, want daar staat niet de verblijfsstatus op. Dat is waarschijnlijk ook niet de bedoeling ervan. Als het gaat om identificatie op de werkplek, is de praktijk dat werknemers zich kunnen identificeren met een document zonder die nationaliteit en het Sofi-nummer. In de praktijk gaat men dus vrij soepel met dit probleem om. Het amendement van de leden Kalsbeek-Jasperse en V.A.M. van der Burg heeft ertoe geleid dat er nu een Wegenverkeerswet is waarin staat dat het rijbewijs het Sofi-nummer en de nationaliteit van de houder moet bevatten.

Intussen is de leemtetwet aan de orde en zijn deskundigen tot de conclusie gekomen dat het juridisch niet mogelijk is om de nationaliteit op het rijbewijs aan te geven. Dat komt doordat er een verdrag is, het zogenaamde Haags verdrag van 12 april 1930, waarin staat dat een staat niet de nationaliteit van de onderdaan van een andere staat mag vaststellen op een document dat niet door de staat van de nationaliteit van de houder van die nationaliteit wordt verstrekt. Met andere woorden, je mag op een Nederlands rijbewijs niet vaststellen dat een Fransman de Franse nationaliteit heeft. Dat is dus

bij dat verdrag verboden. Dat is het grootste juridische probleem.

Dan kun je je vervolgens afvragen of je op dat rijbewijs de Nederlandse nationaliteit kunt vaststellen van degene die Nederlander is. Daartegen zijn Europese bezwaren, omdat dit discriminerend werkt ten opzichte van andere burgers. Dat is weer ander recht. In het algemeen gesproken denk ik ook dat dit geen prettige oplossing is, omdat iedereen die niet-Nederlander is, ineens een andere status krijgt dan een Nederlander. Wij moeten dat dus niet doen.

Praktisch is er nog een probleem. Het rijbewijs is tien jaar geldig en in die tien jaar kan er natuurlijk wel wat veranderen in de status en nationaliteit van degene die dat rijbewijs heeft.

Wij moeten constateren dat wel het Sofi-nummer op het rijbewijs vermeld kan worden, maar niet de nationaliteit. Dat heeft tot gevolg dat het rijbewijs niet als algemeen identificatiemiddel in alle situaties kan dienen. Wel in veel situaties, met name wanneer ook het Sofi-nummer wordt vermeld, maar bijvoorbeeld niet bij de aanvraag van een Sofi-nummer. Dan is één van de meest wezenlijke dingen, je met een deugdelijk document identificeren. Het kan met een rijbewijs niet bij de arbeidsvoorziening, niet bij het aanvragen van een sociale uitkering en niet bij het binnenlands vreemdelingentoezicht. Het is dus een afgebakende categorie van gevallen waarbij je een ander identificatiemiddel moet gebruiken dan het rijbewijs.

De heer Van Heemst (PvdA): Is dit de eerste keer dat de Kamer deze informatie krijgt?

Minister Sorgdrager: Dat weet ik eigenlijk niet. Van mij, met verwijzing naar de toelichting op de tweede nota van wijziging, wel, in elk geval.

De heer Van Heemst (PvdA): Zoals wij ook wel eens met z'n tweeën discussies hebben over boeiende kwesties, zou ik graag over deze kwestie eens een boeiende discussie hebben met de mensen die zich wat meer in het bijzonder in de PvdA-fractie bezighouden met dit type vraagstukken.

De voorzitter: Waaronder bijvoorbeeld

beeld de indieners van het amendement.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat staat in de Handelingen.

Minister **Sorgdrager**: Ik kan mij dat wel voorstellen. Ik geef u alleen de informatie waarover ik beschik. Als u daar iets anders mee wilt, is dat natuurlijk uw goed recht.

Wat het niet ingevulde Sofi-nummer betreft moet ik opmerken dat op 98% van de rijbewijzen dat Sofi-nummer wordt vermeld. Er zijn alleen een paar categorieën mensen die een Nederlands rijbewijs kunnen hebben waarop het Sofi-nummer niet vermeld wordt, omdat zij dat niet hebben. Dat geldt voor diplomaten, dat geldt voor militairen die vallen onder het NATO-statusverdrag en dat geldt voor mensen, Nederlanders, die in het buitenland gevestigd zijn, maar toch een Nederlands rijbewijs hebben. De eerste twee categorieën hoeven niet per se een Nederlands rijbewijs te hebben. Zij kunnen ook met het rijbewijs van hun eigen land blijven rijden. Het gaat dus over een klein aantal gevallen. Ik denk dat diplomaten en NAVO-militairen niet direct het rijbewijs als identificatiemiddel zullen gebruiken, maar eerder hun eigen papieren. Het gaat daarom om een aantal Nederlanders in het buitenland, die een aantal nullen op het rijbewijs hebben staan. Waarom staan die nullen erop? Dat is omdat de computer het veld moet vullen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dus de enige groep die de nullen krijgt, wordt gevormd door de Nederlanders die in het buitenland gevestigd zijn en een Nederlands rijbewijs hebben?

Minister **Sorgdrager**: En de diplomaten en NAVO-militairen die ervoor kiezen om een Nederlands rijbewijs te hebben. Ook zij krijgen nullen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik veronderstelde dat je een discriminatoir effect kunt krijgen, namelijk dat, als je een paar nullen ziet staan, je verder gaat vragen wat de nationaliteit eigenlijk is. Maar dat effect doet zich dus niet of nauwelijks voor?

Minister **Sorgdrager**: Nee. Iedereen die rechtmatig in Nederland verblijft,

heeft een Sofi-nummer en kan dat gewoon op zijn rijbewijs krijgen.

De heer **Kamp** (VVD): Maar neem nu iemand die hier niet rechtmatig verblijft en die over een oud rijbewijs beschikt. Die mensen gaan met het oude rijbewijs naar de gemeente om een nieuw rijbewijs aan te vragen. Via de derde of de vierde nota van wijziging hebben wij geregeld dat die mensen zich met het oude rijbewijs mogen identificeren. Zij krijgen het nieuwe rijbewijs en zij krijgen ook de nullen.

Minister **Sorgdrager**: Zij krijgen geen Sofi-nummer, maar ook geen nullen. Als iemand geen Sofi-nummer heeft, wordt er gekeken waarom die persoon geen Sofi-nummer heeft.

De heer **Kamp** (VVD): Men krijgt dan geen nieuw rijbewijs?

Minister **Sorgdrager**: Nee, men krijgt geen nieuw rijbewijs.

De heer Van Heemst vroeg of de ontzegging van de rijbevoegdheid geen exterritoriale werking kan hebben. Dat is wat lastig, omdat ons strafrecht, maar ook het strafrecht van alle Europese landen een territoriale werking heeft. De sancties strekken zich dus niet uit buiten het land waarin de straf is opgelegd. Nu is het wel zo dat iemand die een ontzegging van de rijbevoegdheid heeft en van wie het rijbewijs is ingenomen, geen rijbewijs heeft. Hij kan dan wel gaan rijden in het buitenland, maar als hij zonder rijbewijs wordt gepakt, dan geeft dat op zich ook een probleem.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Uit de stukken heb ik begrepen dat er in Europees verband een project loopt om te komen tot uniformering van regels voor de ontzegging van de rijbevoegdheid.

Minister **Sorgdrager**: Op het ogenblik is er nog niets wat binnenkort zal leiden tot harmonisatie op dat punt.

De **voorzitter**: Mijn hoofdvraag was de vraag over de waarde van het rijbewijs als identificatiemiddel. In uw ogen blijft die waarde absoluut overeind?

Minister **Sorgdrager**: Die blijft overeind, behalve voor de paar

categorieën waarvoor je de volledige gegevens nodig hebt om je te identificeren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wat was ook alweer de vierde? Ik heb vier punten gehoord, namelijk het Sofi-nummer, de aanvraag arbeidsvoorziening, de sociale uitkering en...

Minister **Sorgdrager**: ...het binnenlands vreemdelingencontroletoezicht.

De **voorzitter**: De minister van Verkeer en Waterstaat geeft nog een korte aanvulling op haar antwoord.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb een tamelijk essentiële vraag, die door alle leden is gesteld, niet beantwoord. Dat betreft de opmerkingen in het blad NG-Magazine en vanmorgen in het Algemeen Dagblad. Laat ik voorstellen dat de situatie niet zo is dat er problemen zijn bij de RDW. Het systeem is klaar. Er is inderdaad de afspraak dat wij nieuwe regelgeving drie maanden tevoren bekend maken bij de gemeenten. Nu is het lastige dat het flinkste deel van alles wat wij doen, al veel langer bekend is. Alleen het staartje, namelijk dit stukje wetgeving, moet nog afgemaakt worden. Het is al langer bekend dat wij de inwerkingtreding van hoofdstuk VI per 1 juni a.s. doorvoeren. Overigens is al aan alle gemeenten op een floppy de kamerversie gezonden. Dat is dus datgene wat ook aan de Kamer is voorgelegd. Dat betreft de leemtetwet, plus het Reglement rijbewijzen, in de tekst die tot nu klaar is. Als er nog wijzigingen op worden aangebracht, kan dit nog een kleine verandering met zich brengen. In zoverre is alles bekend bij de gemeenten.

De ministeriële regelingen, die overigens nauwelijks van belang zijn voor de gemeenten, zijn rond eind april klaar. De recente wijzigingen leiden niet tot een wijziging van de gemeentelijke applicaties. De applicaties zijn al geschouwd en getoetst.

Inmiddels is, vorige week, ook al een totaal voorlichtingstraject afgerond, het voorlichtingstraject voor gemeente-ambtenaren. Dat was overigens een van de redenen waarom u nog op het laatste nippertje een nota van wijziging heeft gekregen, omdat tijdens die voorlichtingsbijeenkomsten bleek dat

er een aantal ideeën waren om het anders en beter te doen voor wat betreft het opnieuw verstrekken van een rijbewijs.

Met andere woorden: ik ben er zelf van overtuigd dat, als de Kamer bijvoorbeeld in de loop van deze week het wetsvoorstel aan zou nemen, dan de definitieve tekst in elk geval bekend is. Er kan natuurlijk altijd nog een "no go" komen, bijvoorbeeld als de Eerste Kamer met een "nee" tegen dit wetsvoorstel zou komen, maar dat is een theoretisch geval.

Wij hebben dan nog een volle maand om de software die inmiddels gereed is, uit te testen en om de test tussen de RDW en de gemeenten af te maken – er is overigens een uitgebreid verkeer tussen RDW en gemeenten via de bestaande route. Er moet dan nog geconverteerd worden. Daar hebben wij dan voldoende tijd voor. Ik heb, met andere woorden, het gevoel dat het bericht dat nu in NG en ook in de krant stond, niet gebaseerd is op datgene wat de werkelijkheid is. In elk geval zijn er geen problemen bij de RDW.

De voorzitter: Naar mij blijkt is er behoefte aan een korte tweede termijn. Ik verzoek deze ook kort te houden, zodat wij rond 17.30 uur zouden kunnen afsluiten.

De heer Kamp (VVD): Voorzitter! Ik wil de ministers graag danken voor hun zeer verhelderende antwoorden. Het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot brommobiel en snorfiets kunnen wij volledig onderschrijven. Haar antwoord voor wat betreft de bromfietsinstructeurs is ook duidelijk.

Ik heb vervolgens drie punten waar ik inhoudelijk op wil ingaan. Ten eerste het punt van het VIS; dat is een probleem. Het loopt sinds 1992. De Kamer heeft vier keer gezegd dat het nu echt moet gaan gebeuren. Nu zeggen de ministers dat zij ermee bezig zijn en dat zij hopen dat zij het binnen twee maanden voor elkaar krijgen. Ik kan mij niet goed voorstellen dat wij hier nu genoeg mee kunnen nemen. Ik zou de ministers willen uitnodigen om tegen ons te zeggen, dat zij dit binnen twee maanden voor elkaar zullen maken. In die situatie kunnen wij instemmen met het voorstel zoals dit voor ons ligt.

Mijn tweede punt betreft het beleid met betrekking tot inbeslagname en verbeurd verklaren van die duizenden snorfietsen die nu opgevoerd in de grote steden rondrijden. De minister van Justitie heeft de minister van Verkeer en Waterstaat horen zeggen dat zij inschat, dat van de extra doden die er de laatste tijd vallen – waardoor wij voor het eerst, wat betreft de verkeersonveiligheid, weer met een stijging van het aantal doden worden geconfronteerd – die opgevoerde snorfiets een belangrijke oorzaak zal zijn. Daarom zou ik haar toch willen vragen zich te bezinnen op de mogelijkheden om effectiever het aan het verkeer deelnemen met een opgevoerde snorfiets tegen te gaan. Ik zou haar willen vragen om ons, nadat zij zich op dit onderdeel heeft bezonnen, over haar conclusies te informeren.

Met het bromfietsregister dat de minister van Verkeer en Waterstaat per 1 januari 1998 in wil voeren, zijn wij het eens.

Wat betreft het theorie-examen zegt de minister dat zij inschat dat er drie keer praktijkexamen gedaan kan worden; haal je het in drie keer niet, dan moet je nog maar een keer opnieuw de theorie doen. Ik wil dit graag van haar aannemen. Onze eigen berekeningen komen erop neer dat je al de tweede keer en zeker de derde keer in de problemen komt. De eerste keer zakt 60% en de tweede keer zakt daar nog weer de helft van. Ik denk dat het nodig is om onze eigen berekeningen te controleren. Mochten wij het niet eens kunnen zijn met de minister, dan zullen wij op dit punt terugkomen.

Voorzitter! Het laatste punt betreft de minister van Justitie. Ik vind dat haar reacties op de kwestie rijbewijs/identiteitsbewijs volledig bevredigend zijn. Zij heeft duidelijk gemaakt dat als gevolg van wat er nu veranderd is, er een zekere beperking is in het gebruik van het rijbewijs en daar kunnen wij mee instemmen. Haar uitleg dat illegalen met een oud rijbewijs niet voor een nieuw rijbewijs in aanmerking komen, is ook volledig bevredigend. Daar stemmen wij dus graag mee in.

De heer Van Heemst (PvdA): Voorzitter! De inbeslagneming en verbeurdverklaring zullen ongetwijfeld opnieuw aan de orde komen bij de behandeling van het volgende meerjarenplan verkeersveiligheid. In

dat kader is namelijk ook de discussie gestart, met name in relatie tot automobilisten die aanmerkelijk te hard rijden en daarbij ernstige ongevallen veroorzaken. Het gaat mij om de vraag of wij deze wetswijziging kunnen afwikkelen.

Ik kan dat niet luid en duidelijk toezeggen, omdat er vier punten zijn waarvan ik intern politiek wil checken of wij daarmee uit de voeten kunnen. Bij ons wordt grote betekenis toegekend aan de afspraken in het kader van het bestuursakkoord. Dat zijn breed werkende afspraken tussen de rijksoverheid en de gemeenten. Door inbreuken daarop glijd je als het ware weg.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daar staat niet in dat drie maanden daarvoor de wetgeving klaar moet zijn en in het Staatsblad moet staan. Er staat alleen dat het bij de gemeenten bekend moet zijn. En dat is het dus.

De heer Van Heemst (PvdA): Ons is inmiddels geworden dat de VNG de voorbereiding enigszins problematisch vindt in het licht van die afspraken in het bestuursakkoord.

Voorzitter! In de tweede plaats zit ons stevig dwars dat wij wederom de discussie over het VIS niet kunnen afronden. Deze Kamer heeft in deze samenstelling vier keer de gelegenheid zien passeren, waarbij deze kwestie geregeld had kunnen worden.

In de derde plaats kunnen wij niet uit de voeten met de functie van het rijbewijs als identiteitsbewijs. We moeten intern nog maar eens bespreken of de vertaling en de aard en reikwijdte van hetgeen er nog over is van het aanvankelijke amendement van PvdA en CDA in een bruikbare vorm is gegoten.

Het vierde punt betreft de positie van de RDW, die in dit voorstel nader wordt geregeld en de uitspraak die de Kamer heeft gedaan door aanvaarding van de motie-Rehwinkel. Ik dacht even dat de heer Kamp daarop preludeerde toen hij aan het begin van zijn eerste termijn vroeg of dat niet veel beter in een apart wetsvoorstel had kunnen staan in plaats van het te laten "meelopen" met de grote hoop.

De heer Kamp (VVD): Ik was het met de minister van Justitie eens, dat de noodzakelijke dingen voor de RDW in de bezemwet kunnen worden

betrokken. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft vastgesteld dat dit aan de concept-richtlijnen voor nieuwe ZBO's voldoet. Wij hebben daarmee voldoende zekerheid om ermee akkoord te gaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voor ons is het een van de vier punten waar we graag intern een nadere check willen hebben. Ik zie dan ook geen ruimte om deze week tot stemming over dit wetsvoorstel te komen.

De **voorzitter**: Dit is een wetgevingsoverleg. U kunt dus moties indienen en u had amendementen kunnen indienen, die hier behandeld hadden kunnen worden. Dit is geen algemeen overleg met een open einde. Ik neem kennis van het feit, dat één fractie bij dezen heeft gemeld dat de stemming nog niet op korte termijn kan plaatsvinden. Ik meld er overigens bij, dat ook daarvoor een vaste procedure bestaat. Na afloop van dit overleg wordt bij het Presidium gemeld, dat wij een wetgevingsoverleg hebben gehad. Dan vindt het zijn nadere loop, nog afgezien van het feit dat de minister van Verkeer en Waterstaat al heeft aangegeven dat zij behoefte heeft aan een snelle stemming.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Net als de heer Van Heemst wil ook ik de boel niet meer dan nodig vertragen. Het is wel nodig dat wij nog over een paar zaken praten. De heer Kamp en de heer Van Heemst hebben de punten al genoemd, bijvoorbeeld het rijbewijs en de beperkingen in verband met het gebruik als identificatie-instrument, het verkeer en de Rijksdienst voor het wegverkeer.

Ik heb nog een vraag over de ministeriële bevoegdheid. De eindverantwoordelijkheid voor de Rijksdienst voor het wegverkeer ligt heel duidelijk bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Het kan zijn dat andere ministers zeggen dat zij iets geregeld willen zien via de RDW. Misschien kan een en ander wat helderder geregeld worden door de eindverantwoordelijkheid nog eens nadrukkelijker neer te zetten. De dienst moet het bijvoorbeeld qua capaciteit aankunnen. Als je de organisatie bij Verkeer en Waterstaat legt, dan krijg je misschien niet de inhoudelijke problemen die je wellicht kunt tegenkomen. Een wet is

er natuurlijk ook voor bedoeld om calamiteiten, als die er zijn, oplosbaar te laten zijn.

Dan maak ik nog een opmerking over het bestuursakkoord met de VNG. Volgens mij schenden wij die bestuursakkoorden eeuwig. Bij de VNG is wel bekend dat de wetgeving drie maanden ervoor gereed moet zijn. Mede gezien de brief die de minister gekregen heeft, hebben wij evenwel de indruk dat de VNG het sowieso technisch niet mogelijk acht, al zouden wij volgende week gaan stemmen.

De stemming kan, wat mij betreft, zo spoedig mogelijk doorgang vinden. Ik wil alleen even de tijd hebben om met mijn collega's en met name degenen die het woord voeren over Binnenlandse Zaken en Justitie, overleg te plegen. Dat kan bijvoorbeeld morgen gebeuren. Daarna kan de minister eventueel groen licht krijgen van mij. Het lijkt mij goed om hier plenair nog even over te spreken, maar de stemming kan dan eventueel volgende week plaatsvinden.

De **voorzitter**: Ik wil u melden dat wij volgende week geacht worden geen vergadering te hebben, tenzij u de Kamer terug wilt roepen voor dit onderwerp. Het is echter de vraag of u daar vrienden door krijgt.

Ik spreek dan nog even kort in tweede termijn voor de CDA-fractie. Ik deel de opvatting van de heer Kamp dat wij met het verificatie-informatiesysteem een probleem hebben. Ik denk dat zijn dringende oproep om dit probleem in twee maanden op te lossen, mede door mijn fractie gesteund zal worden.

De minister van Justitie heeft zeer scherp omschreven onder wat voor omstandigheden het rijbewijs zijn volledige waarde blijft behouden als identificatiebewijs. Uiteraard zal ik morgen even contact opnemen met een van de indieners van het amendement. Nogmaals, mij moet van het hart dat de minister zeer duidelijk omschreven heeft waar wij aan toe zijn met het rijbewijs. Laat ik daar helder over zijn.

Ik denk dat de minister van Justitie gelijk heeft dat er geen apart verbeurdverklaringsregime moet komen. Dat bedoelt zij namelijk. Het doet natuurlijk wel een beetje pijn dat degenen die in heel dure auto's rijden, behoorlijke boetes kunnen hebben ten opzichte van degenen die iets minder dure auto's hebben. Dat

is in het leven echter wel vaker het geval. Het kwartje en het dubbeltje doen bij mij even opgeld. Ik denk dat dit haast onoplosbaar is, tenzij je daarvoor weer een apart regime in het leven roept. Je kunt ook de boetes verhogen. Dan is het evenwel weer de vraag in hoeverre de boetes zich verhouden tot de overtreding. Zo zit je, denk ik, dus een beetje gevangen in het systeem. Ik kan mij de afwegingen van de minister dus goed voorstellen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Zoals mijn collega net ook al zei, beloven wij dat wij een uiterste poging zullen doen om een en ander op te lossen. Er is echter een aantal problemen aan de orde, ook feitelijke. Dit heeft te maken met het verschil in systematiek. Ik neem echter graag de inspanningsverplichting op mij om het binnen twee maanden en zo mogelijk zelfs eerder op te lossen. Wij moeten alleen even tijd vinden om er echt met elkaar over te praten, omdat het op ambtelijk niveau tot nu toe blijkbaar niet is gelukt. Ik wil hier graag de tijd voor nemen. Het moet niet zo zijn dat wij weer vijf minuutjes moeten zoeken tijdens bijvoorbeeld de behandeling van de kaderbrief. Wij moeten dit even separaat doen en dat betekent dat het niet in een week kan. Als de Kamer ons echter twee maanden tijd geeft, moeten wij toch een eind kunnen komen. Het is helder dat het een keer opgelost moet worden. En die inspanningsverplichting neem ik graag op mij.

Er is gesproken over een termijn van één jaar in verband met het theoriecertificaat. Ik heb dit zelf op de achterkant van mijn hand zitten uitrekenen. Ik geloof niet dat het voorkomt dat men langer dan drie maanden alleen maar les neemt en dan pas het rijbewijs gaat aanvragen. In de praktijk vragen de meeste mensen het na anderhalf tot twee maanden aan. Dan kun je dus bij vijf maanden, acht maanden en elf maanden examen doen. Je kunt dan ook drie keer examen doen met elke keer drie maanden wachttijd ertussen. Dat is simpelweg mijn berekening. Als het meer moet kosten, denk ik dat het goed is dat men het nog een keer over doet.

Over de handhaving wil ik graag verder spreken bij de behandeling van het meerjarenplan verkeersveiligheid. Dan moeten wij het

misschien wat breder over de verkeershandhaving hebben. Ik kom daar dus nog graag op terug.

In antwoord op een vraag van de heer Van Heemst merk ik op dat er geen misverstand over mag bestaan dat het VIS niet in verband kan worden gebracht met het voorstel dat we nu behandelen. Het VIS staat hier los van. Verder moet helder zijn dat het bestuursakkoord geen termijn van drie maanden voorschrijft. In het bestuursakkoord staat dat binnen een redelijke termijn voor inwerking-treding een nieuwe regeling bekend moet zijn, waarbij wordt gesproken van "in beginsel drie maanden". De gemeenten zijn in alle stadia over dit onderwerp geïnformeerd. Sterker nog: de VNG maakt deel uit van de projectgroep "Driver", waarin al dit soort regelgeving wordt besproken en vastgelegd. Bovendien beschikken alle gemeenten, dus niet alleen de VNG, ook al geruime tijd over de regelgeving zelf. Ik kan dus niets anders zeggen dan dat wij volstrekt voldoen aan wat in het bestuursakkoord is afgesproken. Ik zou niet weten waar dat bericht vandaan komt. Ik snap ook niet waarom dit bericht nu plotseling opkomt. Als we drie weken geleden de wet bij hamerslag hadden geaccepteerd, zoals eerst leek te gaan gebeuren, was er niets aan de hand geweest; in de tussentijd is er overigens niets veranderd.

Ik kom toe aan de vraag van de heer Van Heemst over de positie van de RDW, in relatie tot de motie-Rehwinkel. Voorzitter! Deze motie is niet van toepassing, omdat dit geen verzelfstandigingswet is. Vorig jaar hebben we de verzelfstandigingswet behandeld, waartegen de Kamer "ja" heeft gezegd, enkele weken geleden gevolgd door de Eerste Kamer. Als nu plotseling blijkt dat de motie-Rehwinkel achteraf een rol speelt bij de verzelfstandiging van de RDW, is dat voor mij niet werkbaar. De Kamer moet zich goed realiseren dat wij buitengewoon veel activiteiten hebben ontplooid om ervoor te zorgen dat de RDW klaar is voor deze operatie. Degenen die het woord hebben gevoerd bij de verzelfstandigingsoperatie, weten wat er toen nog allemaal moest gebeuren. Inmiddels zijn alle acties met succes afgerond, dus de "go"-beslissing kan worden genomen, mits dit wetsvoorstel tot wet wordt verheven. De andere kant van de medaille is de volgende. Als

de heer Van Heemst het voor zijn verantwoordelijkheid wil nemen dat ik straks geen rijbewijzen meer af kan geven, moet hij dat maar doen, maar ik vind dat eerlijk gezegd niet zo verstandig. Ik dring er bij de Kamer op aan, eraan mee te werken dat we zo snel mogelijk een goed rijbewijs op de markt krijgen. We hebben nu een nieuw ontwerp, dat volgens zo ongeveer alle buitenlanders die daarover expertise konden aanleveren, fraude-ongevoelig is. Met andere woorden: ik dring er sterk bij de Kamer op aan, in de loop van deze week het wetsvoorstel in stemming te brengen, zodat er duidelijkheid ontstaat. Immers, als de Kamer daarmee langer wacht, vergroot dat de duidelijkheid niet.

Minister Sorgdrager: Voorzitter! Uiteraard is mij er veel aan gelegen de kwestie van het VIS tot een oplossing te brengen, omdat fraudebestrijding ontzettend belangrijk is, zodat het zo goed mogelijk moet gebeuren. Overigens is er een zelfde probleem met de registratie van gestolen auto's en kentekens. Als we dat in één keer kunnen doen, hebben we dat ook gehad.

De heer Biesheuvel zei heel terecht, sprekend over boetes en inbeslagnames, dat daarbij soms onrechtvaardige situaties ontstaan. Het probleem is alleen, dat oplossing van dat probleem leidt tot nieuwe onrechtvaardige situaties. Wanneer een voertuig zo gevaarlijk is dat daarmee extra verkeersdoden worden gegenereerd, moet misschien worden overwogen om draconischer maatregelen te nemen.

Mevrouw Van 't Riet (D66): Ik heb begrepen dat de minister van Verkeer en Waterstaat dezelfde wens heeft. Maar ik begreep van haar dat zij ten opzichte van de Europese regelgeving geen mogelijkheden zag. Maar als die er volgens u wel zijn...

Minister Sorgdrager: Dat behoort tot het beleid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik kan eventueel met het OM overleggen over de hoogte van boetes, om te kijken wat we daaraan kunnen doen. Het punt is alleen dat we dan weer zitten met het evenwicht tussen de snorfiets en de bromfiets, want die is net zo gevaarlijk als het gaat om voetgangers. Ik zie meer in een algemeen plan van verkeershandha-

ving en -veiligheid, om te kijken of de maatregelen die we nu hebben, adequaat zijn in vergelijking met de problemen die aan de orde zijn. Er zijn misschien nog wel meer zaken die herziening behoeven. Maar nogmaals, als het gaat om boetes en andere maatregelen, is het goed om met het OM te overleggen, om te kijken of dat wellicht op een andere manier beter kan. Ik ben uiteraard bereid dat te gaan bekijken.

Ik maak nog één opmerking over het rijbewijs als identificatiemiddel. Ik dacht dat het amendement indertijd was bedoeld om identificatie op de werkplek mogelijk te maken om te controleren of er illegale werknemers zijn. Als je een Sofi-nummer hebt en je hebt een rijbewijs, dan is dat probleem er niet meer. Dan kan je dat gewoon controleren. Daarvoor hoeft de nationaliteit dus niet per se te dienen. In zoverre is dus aan het amendement voldaan. Alleen stond er specifiek dat dan ook een nationaliteit moest worden opgenomen. Voor de identificatie is dat niet speciaal noodzakelijk.

De voorzitter: Dan zijn wij aan het eind gekomen van dit wetgevings-overleg. Ik constateer, dat er geen moties en amendementen zijn ingediend. Dit overleg zal dus de normale weg volgen naar de Kamer. Ik dank de bewindspersonen voor de gegeven antwoorden en sluit het overleg.

Sluiting 17.31 uur.

