

Vergaderjaar 2005–2006

30 477

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bromfietsrijbewijs

Nr. 8

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 11 mei 2006

Met belangstelling hebben de Minister van Justitie en ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Wij zijn verheugd dat het voorstel om een bromfietsrijbewijs in te voeren op brede steun mag rekenen van de verschillende fracties. Graag zal ik, mede namens de Minister van Justitie, in deze nota de in het verslag gestelde vragen beantwoorden en op de gemaakte opmerkingen inhoudelijk reageren. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

1. Inleiding

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering het eens is met hun conclusie dat het rijbewijs voor de categorie AM de eerste module is in de rijbewijsmodulen die wij nu kennen en dat het behalen van het bromfietsrijbewijs zo in het kader staat van de «permanente verkeerseducatie». Ik zie het rijbewijs voor de categorie AM als eerste stap in de deelname aan het gemotoriseerde verkeer en als zodanig inderdaad als eerste rijbewijsmodule. Met betrekking tot de permanente verkeerseducatie kan worden gesteld dat in het leven van elke verkeersdeelnemer voortdurend een ander beroep wordt gedaan op de kennis en vaardigheden en attitude overeenkomstig de rol die de verkeersdeelnemer in een bepaalde fase in zijn leven speelt. Het bromfietsrijbewijs vraagt weer andere vaardigheden en kennis dan de jongere in de daarvoor liggende periode nodig had, toen hij zich nog uitsluitend lopend, fietsend of als passagier in de auto in het verkeer begaf. De bromfietser wordt na enkele jaren automobilist en heeft dan weer andere vaardigheden nodig. De kennis, vaardigheden en de attitude die nodig zijn in een latere fase dienen steeds voort te bouwen op de vorige fase.

2. Achtergronden

De leden van de CDA-fractie vragen of is overwogen personen die zijn afgekeurd voor het rijbewijs B, maar nog wel in een brommobiel mogen rijden, een aangepast theoretisch examen af te nemen.

Deze vraag beantwoord ik ontkennend. Een houder van een rijbewijs voor elke andere categorie heeft automatisch ook het recht bromfietsen, inclusief brommobielen en snorfietsen, te besturen. Hij krijgt daartoe op zijn rijbewijs de zelfstandige bevoegdheid voor het besturen van deze categorie motorvoertuigen. Als van iemand om geschiktheidsredenen het rijbewijs voor een andere categorie dan AM ongeldig is verklaard, dan zal dat geen gevolgen hebben voor zijn rijbewijs voor de categorie AM. Dit is het gevolg van de keuze die de regering heeft gemaakt om voor het rijbewijs AM geen geschiktheidseisen te stellen. Het enkele feit dat iemand om medische redenen geen personenauto meer mag besturen, doet niets af aan zijn recht om motorvoertuigen van de categorie AM te besturen. Het niet geschikt zijn voor het besturen van motorrijtuigen waarvoor een rijbewijs B noodzakelijk zegt bovendien niets over de theoretische kennis van de persoon. Een aangepaste theorie-examen zal dan ook niets bijdragen.

In antwoord op de vraag van deze leden naar de leeftijdsgrenzen in de ons omringende landen merk ik op dat deze heel verschillend zijn. In verreweg de meeste landen van de Europese Unie geldt een minimum leeftijd van 16 jaar. Uitzondering daarop vormen Frankrijk, Spanje en Italië, waar de leeftijdsgrens is gesteld op 14 jaar. De landen die een bromfietspraktijkexamen kennen (Duitsland, Groot-Brittannië, Ierland, Denemarken, België), hanteren een minimumleeftijd van 16 jaar voor het afleggen van dit examen.

De leden van de fractie van het CDA vragen of is overwogen om ook aankomende bromfietzers al voor het bereiken van de leeftijd van 16 jaar theoretische en praktische ervaring te laten opdoen en zo ja, welke eisen zouden dan daaraan moeten worden gesteld.

Ik ben niet voornemens de aankomende bromfietzers al voor het bereiken van de leeftijd van 16 jaar ervaring te laten opdoen. Het betreft hier een risicogroep qua leeftijd waarvan ik de leeftijdsgrens met betrekking tot het op gemotoriseerde wijze deelnemen aan het verkeer vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wil vervroegen.

Wat betreft het begeleid rijden voor de categorie B merk ik op dat ik nog geen beslissing heb genomen over de invoering van begeleid rijden, evenmin over de eisen die dan daaraan zouden moeten worden gesteld. Wel is inmiddels een aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 in voorbereiding die in zijn algemeenheid experimenten mogelijk maakt, bijvoorbeeld met begeleid rijden.

In antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie of de overgangstermijn zou kunnen worden verlengd naar vijf jaar merk ik het volgende op. Aanvankelijk was overwogen om de overgangstermijn op tien jaar te stellen. Op deze wijze zouden de rijbewijsafgevendende autoriteiten voldoende tijd hebben voor de omwisseling van bromfietscertificaten in een bromfietsrijbewijs, terwijl de administratieve lasten voor de burger tot een minimum zouden worden beperkt doordat voor de verlenging dan zou kunnen worden aangesloten bij de periodieke vernieuwing van het rijbewijs voor andere categorieën. Cijfers hebben immers uitgewezen dat ongeveer 90% van de bromfietscertificaathouders in die periode ook een rijbewijs voor een andere categorie (meestal A of B) behaalt. Van de kant van de handhavinginstanties is echter gepleit voor een zo kort mogelijke overgangstermijn, die bij voorkeur niet langer dan enkele maanden zou moeten duren. In zijn advies wijst het openbaar ministerie daarvoor onder andere op de rechtsongelijkheid die ontstaat doordat een bromfietsrijbewijs wel en een bromfietscertificaat niet kan worden ingevorderd en ingehouden op grond van artikel 164 van de Wegenverkeerswet 1994. Uiteindelijk heb ik, tezamen met mijn ambtgenoot van Justitie, gekozen voor een overgangsperiode van drie jaar,

omdat die termijn een goede middenweg vormt tussen de belangen van de betrokken bromfietzers en de rijbewijsafgevendende instanties enerzijds en het belang van de handhaving anderzijds. Een verlenging van die termijn naar vijf jaar zou daaraan afbreuk doen.

Naar aanleiding van de vraag van dezelfde leden of er nog specifieke problemen zijn te verwachten bij de verstrekking van het bromfietsrijbewijs antwoord ik ontkennend. Ik verwacht geen specifieke problemen, ook niet ten aanzien van een mogelijk gebruik van een bromfietscertificaat door een derde. Op grond van artikel V, derde lid, van het onderhavige wetsvoorstel kan een houder tot drie jaar na de datum van inwerkingtreding, zijn bromfietscertificaat omwisselen voor een bromfietsrijbewijs. Daarbij moeten de bij algemene maatregel van bestuur gestelde regels in acht worden genomen. In de, in voorbereiding zijnde, wijziging van het Reglement rijbewijzen die voortvloeit uit de invoering van het bromfietsrijbewijs zal de eis worden opgenomen dat in dit geval in ieder geval bij de aanvraag en uitreiking de identiteitsdocumenten genoemd in artikel 33 van dat Reglement rijbewijzen, moeten worden overgelegd. Ik ga er van uit dat op deze wijze gebruik van een bromfietscertificaat door een derde zal kunnen worden voorkomen.

De leden van de PvdA-fractie nemen de kritiek van de Raad van State op de gefaseerde invoering van het bromfietsrijbewijs serieus en willen een nadere onderbouwing van deze keuze. In antwoord hierop bericht ik dat op dit punt ook een aantal vragen is gesteld door de leden van de fractie van de ChristenUnie. Ik zal verderop in deze nota, bij de beantwoording van de vragen van de leden van de fractie van de ChristenUnie, ook op de hier gestelde vragen van de leden van de PvdA-fractie ingaan. In antwoord op hun vraag of de geplande invoering van het nieuwe rijbewijsdocument per 1 oktober 2006 zal worden gehaald, antwoord ik dat die datum nog haalbaar is en dat de regering alles op alles zet om die datum ook te realiseren.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts naar de gevolgen als iemand vergeet binnen de overgangperiode zijn bromfietscertificaat om te wisselen in een rijbewijs voor de categorie AM.

Het antwoord op deze vraag is afhankelijk van de concrete situatie. In het geval het een persoon betreft die – inmiddels – tevens beschikt over een (geldig) rijbewijs voor een andere categorie, dan kan hij gewoon een bromfiets blijven besturen. Een rijbewijs voor een andere categorie geeft immers ook de bevoegdheid tot het besturen van bromfietsen. Bij de periodieke vernieuwing van het rijbewijs krijgt betrokkene dan vervolgens tevens de categorie AM op dit rijbewijs vermeld. In het geval betrokkene niet tevens over een rijbewijs voor een andere categorie beschikt en hij vergeet binnen de overgangperiode zijn bromfietscertificaat om te wisselen, dan zal hij inderdaad opnieuw zijn theorie-examen moeten afleggen (en, als de tweede fase is ingevoerd, ook moeten slagen voor een praktijkexamen) alvorens hij zijn bromfietsrijbewijs kan krijgen. Voor de volledigheid wijs ik erop dat het naar verwachting om een zeer kleine groep zal gaan. Bij de voorlichting zal expliciet aandacht worden besteed aan deze overgangstermijn en aan de gevolgen indien iemand zou vergeten binnen de overgangstermijn zijn bromfietscertificaat om te wisselen voor een bromfietsrijbewijs.

De leden van de PvdA-fractie vragen over welk document een buitenlander moet beschikken om hier in Nederland een bromfiets te mogen huren.

In de bij dit verslag aangeboden nota van wijziging is een aanvulling opgenomen van artikel 108 van de Wegenverkeerswet 1994. Dit artikel bevat de uitzonderingen op de rijbewijsplicht. Op grond van het Verdrag van Wenen (Trb. 1974, nr. 35) mag van bestuurders van fietsen of brom-

fietsen die zich in het internationaal verkeer bevinden (dat zijn mensen die niet hier in Nederland woonachtig zijn), geen rijbewijs worden geëist. In de nota van wijziging is met het oog hierop een aanvulling van artikel 108, eerste lid, opgenomen. Nederland is immers voornemens toe te treden tot dit Verdrag. Dit betekent dat bestuurders van bromfietsen die niet in Nederland woonachtig zijn, maar zich in het internationaal verkeer bevinden, hier zonder rijbewijs een bromfiets mogen besturen. Consequentie hiervan is dat ook bij het huren van een bromfiets geen rijbewijs vereist is.

Hoe kan daadwerkelijk worden bereikt dat het praktijkgedeelte van het rijbewijs een volwaardig karakter krijgt, zo willen de leden van de PvdA-fractie weten.

Ik merk allereerst op dat het praktijkexamen nog niet meteen met de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel zal worden ingevoerd. Invoering is voorzien in de tweede fase. Zoals reeds in de memorie van toelichting is aangegeven, vindt thans overleg plaats tussen vertegenwoordigers van mijn ministerie, verkeersveiligheidsexperts, de branche en het CBR over de vraag op welke wijze dit praktijkexamen zal worden vormgegeven. Uiteraard worden daarbij de door deze leden genoemde aandachtspunten betrokken, in het bijzonder het punt van de gevaarherkenning. Mijn intentie is het opzetten van een volwaardig examen, zonder een onnodig hoge drempel op te werpen.

De hoofdlijnen voor de eisen voor het praktijkexamen zullen te zijner tijd worden opgenomen in een wijziging van het Reglement rijbewijzen, die op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 bij beide Kamers zal worden voorgehangen. De uitwerking zal vervolgens, net zoals dat is gebeurd bij de eisen voor de overige rijbewijscategorieën, op het niveau van een ministeriële regeling plaatsvinden.

Gaat de rijtaak van de bromfietzers niet steeds meer lijken op die van motorrijders, waaraan terecht steeds striktere eisen worden gesteld in termen van opleiding en examen, zo vragen deze leden verder.

Ik ben van mening dat er wel degelijk een onderscheid in rijtaken bestaat tussen bromfietzers en motorrijders, welk een afwijkend opleidingstraject en examen rechtvaardigt. Hoewel de verkeerstakingen op elkaar lijken vanwege het feit dat beide voertuigen éénsporige evenwichtsvoertuigen zijn en deels een gezamenlijke plaats op de weg hebben (dat is het geval sinds de bromfiets in veel gevallen niet meer op het fietspad mag rijden), lopen de verkeerstakingen echter uit elkaar als het gaat om aspecten die met de rij snelheden te maken hebben en het feit dat bromfietzers niet rijden op (auto)snelwegen. Juist vanwege dit onderscheid acht ik een specifiek op de bromfiets gerichte opleiding en praktijkexamen wenselijk.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar wat kan worden geleerd van buitenlandse ervaringen en effecten met praktischelementen van brom- en snorfietzers. Zij vragen verder of het achterwege laten van bepaalde geschiktheidseisen voor brom- en snorfietzers niet juist een extra nadeel zal opleveren voor de verkeersveiligheid.

Helaas is er weinig bekend van daadwerkelijke effecten op verkeersveiligheid van buitenlandse opleidings- en examenmethoden. Wel zullen bij de samenstelling van het Nederlandse model de laatste (internationale) wetenschappelijke inzichten worden gebruikt. Voor wat betreft de vraag over het te verwachten effect op de verkeersveiligheid van het niet-invoeren van geschiktheidseisen merk ik op dat ik er van uitga dat de keuze om geen geschiktheidseisen te stellen, geen nadelige invloed zal hebben op de verkeersveiligheid. Ik beschik niet over gegevens dat ongelukken met brommobielen het gevolg waren van lichamelijke problemen van de bestuurder, terwijl het bij bestuurders van de (zogenaamde eensporige) bromfietsen meestal om jongeren gaat die voor het overgrote deel goed gezond zullen zijn. Het stellen van geschiktheidseisen heeft dus

naar mijn mening slechts een beperkte meerwaarde voor de verkeersveiligheid, terwijl het wel een nadelige invloed zou kunnen hebben op de mobiliteit van met name de oudere bromfietzers. Voor een uitgebreidere toelichting verwijs ik naar paragraaf 3a van de memorie van toelichting.

De leden van dezelfde fractie vragen aandacht voor de doelgroep van de brommobielen: ouderen en gehandicapten. Zij vragen of in de opleiding en in het nieuwe praktijkexamen wel voldoende onderscheid kan worden gemaakt tussen alle «brommerachtigen».

De oorspronkelijke doelgroep van brommobiefabrikanten was in eerste instantie inderdaad de ouderenpopulatie. Uit onderzoek blijkt echter dat het voertuig zeker niet exclusief door ouderen wordt gebruikt. Gehandicapten maken daarnaast veelal gebruik van specifiek voor deze doelgroep geconstrueerde gehandicaptenvoertuigen.

Het praktijkexamen zal voor bestuurders van eensporige bromfietsen en voor bestuurders van brommobielen gedifferentieerd worden opgezet. Ik ga er daarom van uit dat er aparte opleidingen voor bestuurders van bromfietsen en brommobielen zullen worden aangeboden, waarbij rekening zal worden gehouden met de specifieke eigenschappen van deze doelgroepen.

Verder constateren de leden van de PvdA-fractie dat het op grond van de derde ontwerp-rijbewijsrichtlijn niet mogelijk is onderscheid te maken bij het theorie-examen tussen de verschillende soorten bromfietsen. Wel kan het praktijkexamen een andere inhoud krijgen. De leden van de PvdA-fractie denken hierbij aan «trainingen». Zou dat ook gelden bij het theorie-examen? In antwoord hierop wijs ik erop dat onderscheid moet worden gemaakt tussen het stellen van eisen aan examens en aan opleidingen. Het laatste is, gelet op de vrijheid van onderwijs, niet mogelijk. De regering zal derhalve geen eisen kunnen stellen aan de vormgeving van de theorie-opleidingen. De inrichting daarvan is voorbehouden aan de opleiders zelf. Het voorschrijven van «trainingen» is daarom niet aan de orde. Aan het theorie-examen zullen uiteraard wel eisen worden gesteld. Voor de eerste fase zullen dat nagenoeg dezelfde eisen zijn als nu worden gesteld voor het theorie-examen voor het bromfietscertificaat. Nagenoeg, omdat uiteraard enige aanpassing zal moeten plaatsvinden nu er sprake is van een rijbewijs en niet van een certificaat. Rekening houdend met de concept-derde rijbewijsrichtlijn zullen de eisen voor het theorie-examen dezelfde zijn voor alle soorten bromfietsen. Er zullen dan ook vragen in voorkomen die betrekking hebben op de eensporige bromfietsen, en vragen die specifiek de brommobielen betreffen. Dit is ook logisch, omdat het rijbewijs voor de categorie AM de bevoegdheid zal geven tot het besturen van alle soorten bromfietsen. Voor wat het praktijkexamen betreft, zullen voor de eensporige bromfietsen en voor de brommobielen aparte examens worden ontwikkeld. Zoals hierboven reeds is aangegeven, komt naar mijn mening de suggestie om dit te doen in de vorm van verplicht voorgeschreven «trainingen» zonder afsluitend examen, in strijd met de vrijheid van onderwijs. Daarom zal de opleiding worden vrijgelaten, maar zullen er zoals gezegd wel exameneisen worden gesteld. Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie of het mogelijk is om de leeftijdsontheffing, zoals we die nu kennen voor brommobielen, intact te laten. Een soortgelijke vraag is ook gesteld door de leden van de fractie van de SGP. Vooropgesteld moet worden dat de hier bedoelde uitzonderingsmogelijkheid niet alleen geldt voor bestuurders van brommobielen, maar voor alle bestuurders van bromfietsen die voor 1 juni 1980 zijn geboren. Het gaat hier om de mogelijkheid voor personen geboren voor 1 juni 1980 om, zonder daarvoor het vereiste theorie-examen te hebben gedaan, een bromfietscertificaat te behalen. Deze vrijstellingsbepaling was indertijd bij wijze van overgangsregeling om handhavingstechnische redenen opgenomen. Continuering van deze

mogelijkheid acht ik om redenen van verkeersveiligheid onwenselijk. Op grond van deze regeling zou het immers voor grote groepen bromfietsbestuurders mogelijk zijn om, ook als ze nooit eerder gemotoriseerd aan het verkeer hebben deelgenomen, zonder enige vorm van opleiding aan het – gemotoriseerde – verkeer te gaan deelnemen. Daarmee zou naar mijn mening het doel van het wetsvoorstel te veel worden uitgehold. Verder wijs ik erop dat de concept-derde rijbewijsrichtlijn naar mijn mening geen ruimte biedt om uitzonderingen te maken op de verplichting om voor het behalen van het bromfietsrijbewijs een theorie-examen af te leggen. Evenmin voorziet deze concept-richtlijn in de mogelijkheid om, anders dan voor de in die richtlijn genoemde gevallen, een uitzondering te maken op de rijbewijsplicht. Hierbij moet dan worden gedacht aan gehandicaptenvoertuigen of voertuigen gebruikt door, of onder controle van, de strijdkrachten.

De leden van de VVD-fractie vragen om een nadere onderbouwing voor de keuze voor een verplicht rijexamen.

Alhoewel de invoering van het bromfietscertificaat, en daarmee het theorie-examen voor beginnende bromfietsbestuurders, een bijdrage heeft geleverd aan het wederom gedaalde aantal verkeersslachtoffers, ben ik van mening dat verdere maatregelen nodig zijn. Zo is het aantal slachtoffers in de leeftijdsklasse van 16–17-jarigen zelfs iets gestegen (29 doden in 2005 tegen 28 in 2004). Invoering van een praktijkexamen, vormgegeven naar de laatste wetenschappelijke inzichten, zal naar mijn mening een bijdrage kunnen leveren om een daling ook in deze leeftijdscategorie te kunnen bewerkstelligen. Voor de categorie eensporige bromfietsen zal het accent komen te liggen op gevaarherkenning en voor de brommobielen op voertuigbeheersing.

Deze leden vragen verder of door de invoering van een praktijkexamen en de daarvoor benodigde opleiding de drempel om op een bromfiets ervaring op te doen in het verkeer niet onnodig groot wordt.

In antwoord hierop wijs ik er, nogmaals, op dat invoering van het praktijkexamen is ingegeven vanwege redenen van verkeersveiligheid. De bromfiets kan naar mijn mening niet direct worden gezien als het ideale vervoermiddel om onvoorbereid ervaring op te doen in het gemotoriseerde verkeer. De hierboven genoemde cijfers, die over 2005 helaas een kleine stijging van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers laat zien ten opzichte van 2004, bevestigen dit. Gelet op het feit dat velen op jongere leeftijd voor het eerst met dit vervoermiddel kennismaken en dat jongere bromfietsbestuurders in het verkeer het grootste risico lopen bij een ongeluk betrokken te raken, acht ik de invoering van een praktijkexamen noodzakelijk. Daarbij is het, zoals ik eerder heb aangegeven op de vraag van de leden van de PvdA-fractie naar de aard van het praktijkgedeelte van het bromfietsexamen, niet mijn intentie het examen dermate zwaar of kostbaar te maken dat het door velen als een te grote drempel zal worden ervaren.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering geen gebruik wil maken van de facultatieve mogelijkheid om geschiktheidseisen op te leggen. Deze leden merken op dat per jaar 5000 van de gekeurde personen van 70 jaar en ouder worden afgekeurd. Daarnaast zijn ongeschikt personen met instabiele angina pectoris of alle vormen van diabetes mellitus met plotselinge bewustzijnsdaling of bewustzijnsverlies door hypoglycemie. De leden vragen of de regering het niet eens is met het standpunt dat een brommobiel met een snelheid van 40 kilometer per uur bij een aanrijding met een voetganger ernstig letsel kan veroorzaken. Ik deel het standpunt van deze leden dat ook met een brommobiel letsel aan kwetsbare verkeersdeelnemers kan worden toegebracht, zeker als dat zou gebeuren met een snelheid van 40 kilometer per uur. Hoewel er in de periode 2004/2005 wel dodelijke slachtoffers zijn gevallen onder bestuur-

ders van brommobielen, zijn deze niet het gevolg van ongelukken tussen brommobielen en kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers. Maar het potentiële gevaar blijft bestaan, en juist om deze reden ben ik van mening dat iedereen die nooit eerder een rijbewijs heeft behaald en nooit eerder gemotoriseerd aan het verkeer heeft deelgenomen, examen moet doen alvorens hij een bromfietsrijbewijs kan krijgen. Er zijn daarnaast geen gegevens bekend die aantonen dat ongelukken met brommobielen aan lichamelijke problemen van de bestuurder te wijten waren. Daarom heb ik, mede ingegeven door de wens om ouderen ook zo veel mogelijk mobiel te willen houden, ervoor gekozen geen geschiktheidseisen op te leggen. Bovendien zou een dergelijke keuze, in lijn met de concept-derde rijbewijsrichtlijn, vervolgens voor alle bestuurders van bromfietsen en brommobielen gaan gelden. Dit zou weer leiden tot extra administratieve lasten voor de burger.

Geldt de argumentatie dat de meeste ouderen zich bewust zijn van hun beperkingen en daarom hun verkeersdeelname beperken tot voor hen veilige momenten, niet eveneens voor autobestuurders, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

In antwoord hierop merk ik op dat dit slechts ten dele het geval blijkt te zijn. Uit onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer is gebleken dat dit effect zich slechts voordoet bij ouderen die al langere tijd in een motorvoertuig gereden hebben. Dit effect blijkt afwezig bij ouderen die niet eerder langere tijd in een personenauto reden en vervolgens een brommobiel gaan besturen. Uit gegevens met betrekking tot de afgifte van rijbewijzen en bromfietscertificaten kan worden geconcludeerd dat ouderen zonder rijervaring de grootste groep nieuwe bestuurders van brommobielen vormen. Het aantal doden en gewonden onder brommobilisten is ook relatief het hoogst onder de groep oudere brommobilisten. Dit is voor mij een reden te meer om ook van ouderen te verlangen dat zij zich gaan onderwerpen aan het vereiste examen.

De leden van de VVD-fractie vragen verder om aan te geven waarop de veronderstelling is gebaseerd dat ongevallen met brommobielen niet het gevolg zijn van het niet-voldoen aan geschiktheidseisen. Uit gegevens van verzekeraars blijkt dat de meeste ongevallen met brommobielen «enkelvoudige» materiële schadezaken zijn, veroorzaakt door bijvoorbeeld een foute inschatting bij het parkeren. Uit onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer blijkt dat het aantal dodelijke ongevallen met brommobielen in de periode 2003–2004 respectievelijk 5 en 10 was. Een eerste analyse van de ongevalsoorzaken wijst uit dat die niet aantoonbaar zijn gelegen in de geschiktheid van de betrokken bestuurder.

3. Opzet van de nieuwe regelgeving

Gevraagd wordt of de invoering van NRD volgens planning verloopt. Zijn anders, zo wordt gevraagd, specifieke overgangsregelingen nodig of loopt de invoering van het bromfietsrijbewijs dan eveneens vertraging op? Zoals eerder op een soortgelijke vraag van de leden van de PvdA-fractie is geantwoord, verloopt het NRD-project nog steeds volgens schema en zet de regering alles op alles om de termijn van 1 oktober a.s. te halen. De regelgeving is zodanig opgezet dat geen specifieke overgangsmaatregelen nodig zijn, maar dat heeft wel als consequentie dat, zou onverhoopt het NRD vertraging oplopen, dat ook geldt voor het bromfietsrijbewijs. Volledigheidshalve wijs ik erop dat de nota naar aanleiding van het verslag bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wijziging in de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen (Kamerstukken II 2005/06, 30 438) inmiddels aan uw Kamer is aangeboden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie zijn van mening dat de keuze voor de fasering en de latere invoering van een praktijkexamen in feite een halve maatregel is, die de effectiviteit van de invoering van het bromfietsrijbewijs beperkt en onduidelijkheid creëert bij de burger. Zij vragen om een uitgebreidere motivering waarom toch is gekozen voor de gefaseerde invoering. Zou invoering van het bromfietsrijbewijs niet kunnen worden gebruikt als stok achter de deur?

In antwoord op deze vraag, alsmede op een eerder gestelde soortgelijke vraag van de leden van de PvdA-fractie, antwoord ik als volgt. De belangrijkste reden voor de keuze om de invoering van het bromfietsrijbewijs gelijktijdig te laten plaatsvinden met de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument en niet te wachten tot een later moment, waarop ook het praktijkexamen zou kunnen worden ingevoerd, is dat ik niet tot een later tijdstip wil uitstellen wat ik nu al kan doen om de veiligheid van bestuurders van eensporige bromfietsen en van brommobielen te bevorderen. Op deze wijze zal bijvoorbeeld de strafrechtelijke maatregel van invordering en inhouding van het rijbewijs in afwachting van een mogelijk op te leggen rij-ontzegging door de rechter mogelijk worden. Deze maatregel is immers niet van toepassing op houders van bromfietscertificaten, maar alleen op houders van rijbewijzen. Een bijkomend voordeel is dat op deze wijze wordt voorkomen dat in korte tijd tweemaal de eisen voor het rijbewijsdocument zouden moeten worden aangepast en dat niet nog langer bromfietscertificaten moeten worden afgegeven die later door de houder weer moeten worden omgewisseld voor een bromfietsrijbewijs. Ik hecht er dus aan dat het bromfietsrijbewijs op zo kort mogelijke termijn mogelijk gaat worden. Consequentie van deze keuze is inderdaad dat het praktijkexamen later wordt ingevoerd, omdat voor de voorbereiding hiervan meer tijd nodig is. Ik acht dit nadeel minder bezwaarlijk dan de hierboven beschreven voordelen van een invoering in twee fases van het bromfietsrijbewijs. Het is immers nu ook al zo dat voor het besturen van een bromfiets alleen met goed gevolg een theorie-examen behoeft te worden afgelegd. Ik zal er evenwel alles aan doen om het praktijkexamen voor het rijbewijs voor de categorie AM zo spoedig mogelijk te kunnen laten ingaan. Een stok achter de deur in de vorm van invoering van het bromfietsrijbewijs tegelijk met de invoering van het praktijkexamen is daarvoor niet nodig.

In antwoord op de vraag van deze leden hoe de regering de rechtsongelijkheid beoordeelt, die ontstaat door de gefaseerde invoering, antwoord ik als volgt. Als gevolg van de voorgenomen invoering van het praktijkexamen zal op enigerlei moment een ongelijkheid ontstaan tussen bestuurders van bromfietsen die geen en bestuurders die wel een praktijkexamen hebben moeten doen om hun bromfietsdocument te krijgen. Dit onderscheid staat derhalve los van de vraag of nu wel of niet wordt gekozen voor een gefaseerde invoering van het bromfietsrijbewijs. Het enige gevolg van deze fasering is dat dit moment later in de tijd komt te liggen. Eventuele onduidelijkheden zullen naar mijn mening kunnen worden voorkomen door in de voorlichting hier goed aandacht aan te besteden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie is er voorts veel aan gelegen de mobiliteit van ouderen zoveel mogelijk te waarborgen. Deze leden waarderen de zorg van de minister betreffende de mobiliteit van ouderen, zoals blijkt uit de Memorie van Toelichting en kunnen instemmen met de afweging van de minister om geen geschiktheidseisen op te leggen. Het zijn immers voornamelijk ouderen die hierdoor afgekeurd zullen worden, terwijl juist ouderen zich door gebruik van de brommobiel nog goed kunnen redden. Toch stelt bijvoorbeeld de Vereniging Brommobiel Importeurs (VBI) vraagtekens bij de doorwerking van dit voorstel op de mobiliteit van ouderen. Zo zouden ouderen examenvrees hebben en spelen de hoge leeftijd en het sociaal isolement een belemmerende rol in het

verkrijgen van het brommerrijbewijs. Nu kunnen ouderen nog worden vrijgesteld van het doen van examens op grond van de «1 juni 1980 onthefing», waardoor burgers geboren voor 1 juni 1980 vrijgesteld worden van het doen van examens, maar jongeren wel aan alle verplichtingen dienen te voldoen. Deze leden vragen of de regering zicht heeft op de vraag hoe dit wetsvoorstel zal doorwerken op de mobiliteit van ouderen. Is de regering bereid te onderzoeken hoe de mobiliteit van ouderen behouden kan blijven, ondanks de eis van het bromfietsrijbewijs?

Bij het opstellen van het wetsvoorstel is rekening gehouden met het belang van de mobiliteit van de oudere bestuurders van bromfietsen of brommobielen. Juist om deze reden heb ik immers voorgesteld af te zien van het stellen van geschiktheidseisen voor bestuurders van alle soorten bromfietsen. Aan de andere kant wil ik ook rekening houden met de verkeersveiligheid. Daarom acht ik het, zoals ik hierboven al heb aangegeven op vragen van de leden van de PvdA-fractie, wenselijk dat aankomende bestuurders van bromfietsen (en brommobielen), als zij nog nooit eerder op gemotoriseerde wijze aan het verkeer hebben deelgenomen, eerst examens doen. Met betrekking tot kandidaten met examenvrees bestaat er bij het CBR de mogelijkheid van een aangepaste, individuele examenvorm. Ik verwijs verder naar het antwoord op de eerdere vragen van de leden van de PvdA-fractie.

Wordt het verplichte praktijkexamen aangevuld met een verplichte training voor het veilig gebruik van de brommobiel, zo vragen deze leden. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar een soortgelijke vraag van de leden van de fractie van de PvdA. Zoals ik daar reeds heb aangegeven, is het stellen van opleidingseisen in strijd met de vrijheid van onderwijs.

De leden van de SGP-fractie vragen of de regering bereid is de bestaande vrijstelling voor oudere bromfietzers te handhaven. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de hiervoor opgenomen beantwoording van een soortgelijke vraag van de leden van de PvdA-fractie. In aanvulling op dat antwoord wijs ik erop dat de maatregel van invoering van een bromfietsrijbewijs niet uitsluitend is gericht op jongere bestuurders van bromfietsen of brommobielen. Een aantal oudere bestuurders zal al beschikken over een rijbewijs voor een andere categorie dan AM en zal dientengevolge bij de periodieke vernieuwing vervolgens tevens een rijbewijs voor de categorie AM krijgen. Mocht dan blijken dat zij niet langer geschikt worden geacht voor het besturen van motorvoertuigen voor een van de andere categorieën dan AM, dan nog zullen zij een rijbewijs voor de categorie AM kunnen krijgen, omdat daarvoor geen geschiktheidseisen gelden. Voor deze bestuurders is de vrijstellingsmogelijkheid derhalve niet nodig. Onderzoek heeft uitgewezen dat in de leeftijdscategorie 51+ de afgelopen jaren jaarlijks ongeveer 7000 bromfietscertificaten zijn afgegeven. Aangenomen mag worden dat het hier veelal zal gaan om personen aan wie nog niet eerder een rijbewijs voor een andere categorie dan AM was afgegeven. Dat brengt met zich mee dat het hier veelal zal gaan om mensen die niet eerder gemotoriseerd aan het verkeer hebben deelgenomen. Zoals in het eerdere antwoord op soortgelijke vragen al is aangegeven, acht ik het om reden van verkeersveiligheid wenselijk dat iedereen die nog nooit eerder gemotoriseerd aan het verkeer heeft deelgenomen, examens doet alvorens dat gaat gebeuren.

4. Handhaving

In antwoord op de vraag van de leden van de PvdA-fractie of de maximumsnelheid voor bromfietzers is gebaseerd op de maximum gemeten snelheid op de rollentestbank, antwoord ik het volgende. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de in artikel 20 en 21 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 opgenomen maximum **rij**snel-

heden en de in artikel 5.6.8 van het Voertuigreglement opgenomen maximum **constructiesnelheid**. Om de door bestuurders van opgevoerde bromfietsen veroorzaakte overlast effectief te bestrijden, wordt gebruik gemaakt van de rollenbank, waarmee de maximum constructiesnelheid op eenvoudige wijze kan worden gecontroleerd. Indien een kentekenbewijs is afgegeven, kan tevens deel I A van het kentekenbewijs worden ingevorderd. Volgens de in de «Aanwijzing maximum constructiesnelheid brom- en snorfietsen» van het openbaar ministerie opgenomen bepalingen, wordt dit deel ingevorderd indien de maximum constructiesnelheid met meer dan 15 kilometer per uur wordt overschreden. Er mag dan niet meer met de bromfiets worden gereden. De bromfietsbestuurder heeft vervolgens vier weken de tijd om bij de politie aan te tonen dat zijn bromfiets niet meer is opgevoerd. Gebeurt dit niet binnen deze periode, dan wordt dit deel van het kentekenbewijs naar de RDW verzonden en zal de bromfiets daar ter keuring moeten worden aangeboden. Daarnaast wordt uiteraard eveneens gecontroleerd op de rijsnelheden. Voor niet gekentekende bromfietsen kan dit uitsluitend door middel van een directe waarneming van een opsporingsambtenaar. Echter door de invoering van de kentekenplicht voor brom- en snorfietsen is het eveneens mogelijk geworden om de rijsnelheden van deze voertuigen door middel van aan radarapparatuur gekoppelde camera's fotografisch vast te leggen.

Verder vragen deze leden welke rol de regering kan spelen om het opvoeren van brom- en snorfietsen beter uit te bannen in afwachting van mogelijk scherpere anti-opvoermaatregelen in Europees verband. In antwoord hierop kan ik het volgende melden. In artikel 1a.3 van het Voertuigreglement is al een verbod opgenomen om bromfietsen en onderdelen die niet aan de toelatingseisen voldoen te verkopen. Niettemin is het niet eenvoudig hiertegen op te treden, omdat de verkoper staande kan houden dat hij deze voertuigen en onderdelen verhandelt voor gebruik buiten de openbare weg. Daarnaast gebeurt opvoeren in veel gevallen niet door het verwisselen van onderdelen, maar door het verwijderen ervan (bijvoorbeeld een belemmering in de uitlaat). In ieder geval is het rijden op een opgevoerde brom- of snorfiets op de openbare weg verboden. Als de politie constateert dat een brom- of snorfiets harder kan rijden dan de wettelijk vastgestelde constructiesnelheid, is de berijder strafbaar en de eigenaar ook, als dat iemand anders is. De beste anti-opvoermaatregel – en die is thans in uitvoering – is kentekening. Geschat wordt dat door de mogelijkheden tot handhaving die het kenteken biedt het aantal opgevoerde brom- en snorfietsen binnen afzienbare tijd met 75 % zal afnemen.

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie in hoeveel gevallen er sprake is van alcoholafhankelijkheid bij jongeren kan ik het volgende berichten. Alcoholafhankelijkheid ontstaat pas na een flink aantal jaren van dagelijks stevig drinken. In het algemeen zal alcoholafhankelijkheid zich daarom ook pas op latere leeftijd manifesteren. Het is om die reden niet aannemelijk dat jongeren van 16/17 jaar al alcoholafhankelijk zijn, ook al wordt er eerder en meer gedronken. Het betreft dan echter het zogenaamde «binge-drinking», waarbij incidenteel grote hoeveelheden worden ingenomen, maar die niet direct tot alcoholafhankelijkheid leiden. Ongeldigverklaring van het rijbewijs op die leeftijd als gevolg van alcoholafhankelijkheid zal daarom niet of nauwelijks voorkomen.

Voor de volledigheid wijs ik erop dat het feit dat het bromfietsrijbewijs wegens alcoholafhankelijkheid niet ongeldig kan worden verklaard niet betekent dat niet tegen deze bestuurders zal kunnen worden opgetreden. Het rijden onder invloed van alcohol is en blijft ook voor bromfietsers een strafbaar feit waarvoor, als de betrokken bestuurder beschikt over een

rijbewijs, de maatregel van invordering en inhouding mogelijk is en in ieder geval een rij-ontzegging kan worden opgelegd. Dat laatste betekent dat betrokkene gedurende de periode van de rij-ontzegging ook geen bromfiets mag besturen, ook niet als hij als nog beschikt over een bromfietscertificaat. Tevens zal, als het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een puntenstelsel rijbewijzen (Kamerstukken II 2005/06, 30 324, nr. 2 e.v.) tot wet is verheven en in werking is getreden, het systeem van het puntenstelsel van toepassing zijn op bestuurders van alle soorten bromfietsen.

Verder vragen deze leden of de minister onderzoek heeft laten doen naar mogelijk calculerend gedrag van jongeren. Hoeveel jongeren zullen er de voorkeur aan geven een boete te krijgen voor rijden zonder rijbewijs dan hun rijbewijs te verliezen als gevolg van het puntenstelsel?

In antwoord op deze vraag merk ik op dat in dit verband geen onderzoek is verricht naar calculerend gedrag van jongeren. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een puntenstelsel (Kamerstukken II 2005/06, 30 324, nr. 3) is aangegeven, op welke delicten het puntenstelsel betrekking zal hebben. Indien bijvoorbeeld een jongere met zijn bromfiets een forse snelheidsovertreding begaat en daarvoor wordt staande gehouden, krijgt hij, als zijn identiteit is komen vast te staan, in ieder geval een bekeuring wegens te snel rijden. Het vaststellen van de identiteit kan door middel van het rijbewijs, maar ook op andere wijze. Heeft betrokkene zijn rijbewijs niet bij zich, dan kan, naast een boete voor de snelheidsovertreding, ook een boete worden opgelegd terzake van rijden zonder geldig rijbewijs. De snelheidsovertreding behoort tot de categorie van verkeersdelicten die de recidivetermijn van het puntenstelsel doen lopen. Begaat betrokkene binnen vijf jaar na een strafrechtelijke afdoening van die snelheidsovertreding weer een van de onder het puntenstelsel vallende verkeersdelicten, dan moet hem op basis van het puntenstelsel een rij-ontzegging worden opgelegd. Het feit dat iemand zonder rijbewijs een bromfiets bestuurt wil derhalve niet zeggen dat zijn identiteit niet kan worden vastgesteld en dat hij om die reden aan de gevolgen van het puntenstelsel zou kunnen ontsnappen.

In hoeveel gevallen wordt er nu reeds bekeurd wegens rijden zonder bromfietscertificaat, zo vragen de leden van de VVD-fractie verder.

Uit navraag bij het Centraal justitieel Incassobureau is gebleken dat in:

2000: 26 605 maal;

2001: 26 405 maal;

2002: 27 888 maal;

2003: 28 047 maal;

2004: 27 589 maal en

2005: 26 286 maal een beschikking is opgemaakt terzake van rijden zonder bromfietscertificaat.

De combinatie van maatregelen zoals invoering van een kentekenbewijs, verlaging van de alcohollimiet voor beginnende bestuurders en het bromfietsrijbewijs geven handvatten om fors in te zetten op de handhaving, zo stellen de leden van de ChristenUnie. Hoe gaat de regering hieraan vorm geven, zo vragen zij.

Door de invoering van de kentekenplicht is het mogelijk geworden om de snelheid van bromfietsen via radarapparatuur en dergelijke op foto vast te leggen. De pakkans wordt hierdoor aanmerkelijk vergroot. De controle op het rijden onder invloed vindt plaats tijdens reguliere controles en tijdens specifiek hiervoor geplande acties. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat er meer handhavinginspanningen op dit gebied plaats zullen vinden; wel zullen er door de verlaging van de alcohollimiet voor beginnend bestuurders mogelijk meer processen-verbaal voor deze overtreding tegen deze categorie bestuurders worden opgemaakt. Eveneens zullen door de invoering van het bromfietsrijbewijs invorderingen en inhou-

dingen van deze rijbewijzen plaats gaan vinden, waardoor het, in tegenstelling tot het bromfietscertificaat waarbij invordering en inhouding niet mogelijk is, voor deze categorie bestuurders niet meer is toegestaan om in afwachting van een op te leggen rij-ontzegging een bromfiets of enig ander rijbewijsplichtig motorrijtuig te besturen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen verder of de mogelijkheid om het rijbewijs pas in te vorderen bij een overschrijding van 30 kilometer per uur of meer, niet te beperkt is? Zou deze grens niet beter kunnen worden teruggebracht tot 15 kilometer per uur?

Omdat voor bromfietzers een lagere maximumsnelheid geldt dan voor automobilisten is in het wetsvoorstel voor bromfietzers deze nieuwe invorderingsgrens van 30 kilometer per uur (in plaats van de 50 kilometer per uur die thans in de regelgeving is opgenomen) of meer opgenomen. Die invorderingsgrens blijft voor automobilisten en motorrijders voorsnog wel op 50 kilometer per uur in combinatie met staandehouding. Het nog verder verlagen van de voorgestelde invorderingsgrens naar 15 kilometer acht mijn ambtgenoot van Justitie niet wenselijk omdat deze feiten onder het strafrecht moeten blijven vallen en de grens tussen afdoening op basis van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) en afdoening via het strafrecht eenduidig moet worden gehandhaafd op 30 kilometer per uur of meer.

Een verlaging naar een overschrijding met 15 kilometer per uur of meer, zoals voorgesteld door genoemde leden, zou immers met zich brengen dat deze feiten niet langer onder het strafrecht vallen, maar onder de Wahv. De huidige grens waarbij snelheidsoverschrijdingen in het algemeen onder het strafrecht vallen is immers meer dan 30 kilometer per uur overschrijding. Dit betekent dat overschrijdingen tussen de 15 en 30 kilometer per uur nu zijn opgenomen in de bijlage bij de Wahv, waarvoor de recidive niet geldt. Bovendien is één van de gronden voor inhouding door het Openbaar Ministerie nu juist het recidivegevaar. Dit gevaar kan mede inzichtelijk worden gemaakt door gegevens uit de justitiële documentatie (artikel 4, tweede lid, onder j, van het Besluit justitiële gegevens), waarin is geregeld dat overschrijdingen van de maximum snelheid van meer dan 30 kilometer per uur door een bromfiets worden geregistreerd.

5. Administratieve lasten

De leden van de PvdA-fractie merken op dat bij het aanvragen van een bromfietskentekenbewijs ook een adreslegitimatie nodig is. Hierdoor hebben jeugdige rijders een uittreksel uit het gemeenteregister nodig. Dit betekent extra tijd en kosten voor de jeugdige rijders waar eerder geen rekening mee is gehouden. De leden zijn benieuwd of in het voorgespiegde kostenoverzicht van het bromfietsrijbewijs ook een uittreksel uit het gemeenteregister is berekend. En welke andere kosten komen daar eventueel nog bij, zo vragen zij. Een kentekenbewijs wordt ingevolge artikel 48, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 slechts afgegeven aan in Nederland woonachtige personen. Indien de aanvrager zich bij de aanvraag van een kentekenbewijs legitimeert met bepaalde identiteitsdocumenten zoals een Nederlandse identiteitskaart waar geen adresgegevens op vermeld staan, is het overleggen van een afschrift van de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens (GBA) bij de aanvraag van een kentekenbewijs vereist om na te kunnen gaan of de aanvrager in Nederland woonachtig is. Indien de aanvrager van een kentekenbewijs zich met een rijbewijs legitimeert, kan via het rijbewijsregister worden gecontroleerd of de aanvrager in Nederland woonachtig is en is het overleggen van een GBA-afschrift niet vereist. In het kader van het programma Reductie administratieve lasten voor burgers wordt gewerkt aan het vervangen van de plicht tot het overleggen van een GBA-afschrift bij de aanvraag van een kentekenbewijs door een elektroni-

sche raadpleging van de GBA. Dit zal waarschijnlijk in 2007 kunnen worden gerealiseerd als dan het burgerservicenummer is ingevoerd. Anders dan bij de aanvraag van een kentekenbewijs hoeft bij de aanvraag van een bromfietsrijbewijs geen GBA-afschrift te worden overgelegd. In de regel wordt een rijbewijs aangevraagd bij de burgemeester van de gemeente waar de aanvrager als ingezetene in de GBA is ingeschreven. Dit kan de gemeenteambtenaar rechtstreeks controleren. In de bijzondere gevallen waar de aanvraag van een rijbewijs wordt gericht aan de Dienst Wegverkeer, moet thans nog wel een GBA-afschrift worden overgelegd. Ook dit zal echter worden vervangen door een elektronische raadpleging van de GBA. Hiertoe is recentelijk, in het kader van de voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994, een concept van een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het Reglement rijbewijzen aan uw Kamer voorgelegd. Deze wijziging zal nog voor invoering van het bromfietsrijbewijs in werking treden. In het kostenoverzicht voor een bromfietsrijbewijs is dan ook geen GBA-afschrift opgenomen. Er zijn ook geen andere kosten die de aanvrager van een bromfietsrijbewijs nog zou moeten maken die niet in het overzicht zijn vermeld. Overigens bespaart ook iemand die eerst een bromfietsrijbewijs aanvraagt en zich vervolgens bij de aanvraag van het kentekenbewijs voor zijn bromfiets met zijn bromfietsrijbewijs legitimeert, de kosten van een GBA-afschrift omdat ook bij hem de controle of hij in Nederland woonachtig is via het rijbewijzenregister verloopt. Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie wat de kosten zullen zijn van een opleiding om een theorie- en praktijkexamen af te leggen. Ook de leden van de ChristenUnie vragen aandacht voor het kostenaspect. Overweegt de regering, zo vragen zij, maatregelen te treffen om de kosten van het theorie- en praktijkexamen beperkt te houden? In reactie op deze vragen merk ik het volgende op. Ik ben van mening dat de kosten van opleiding en examen niet dermate hoog mogen zijn dat er een te hoge drempel wordt opgeworpen. Aan de andere kant moeten de opleiding en het examen wel op een zodanige wijze zijn ingericht dat er een duidelijk positief effect van te verwachten valt voor de verkeersveiligheid. Er moet sprake zijn van een volwaardig en effectief bromfietsexamen. Dit betekent, met andere woorden, dat er evenwicht moet zijn tussen rijvaardigheid en mobiliteit. Daarom heb ik in mijn randvoorwaarden voor het ontwikkelen van een bromfietsexamen opgenomen dat de opleiding en het examen (voor theorie en praktijk) gezamenlijk maximaal € 300,- mogen bedragen. Ter vergelijking bedragen de kosten van opleiding en examen voor een personenauto (het B-rijbewijs) gemiddeld € 1 500,-. Ik meen dat met het hierboven als randvoorwaarde gestelde bedrag in feite is voldaan aan de wens van de leden van de fractie van de ChristenUnie.

6. Voorlichting

De leden van de CDA-fractie vragen geïnformeerd te worden over de mogelijkheid om de voorlichtingscampagne voor dit wetsvoorstel te combineren met die over het nieuwe rijbewijsdocument. Zou dat mogelijk publiciteits- en efficiencywinst kunnen opleveren?

De voorlichtingscampagne voor het onderliggende wetsvoorstel zal – gezien de samenhang – inderdaad voor een groot deel worden gecombineerd met die voor het nieuwe rijbewijsdocument. De voorlichting over met name de omwisseling van de bromfietscertificaten is evenwel dermate specifiek – zoals de 3-jarige omwisselingstermijn – dat zij niet in de gemeenschappelijk campagne zal worden opgenomen. Hiervoor, en voor andere, specifiek op het bromfietsrijbewijs betrekking hebbende aandachtspunten, zal op korte termijn een apart communicatietraject worden opgezet in samenwerking met onder andere het CBR.

De leden van de fractie van de PvdA vragen welke inspanningen nodig zijn om in het kader van de permanente educatie een relatie te krijgen tussen het nieuwe bromfietsrijbewijs en de verkeerseducatie in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs.

In antwoord hierop merk ik op dat mijn ministerie vorig jaar een uitgeverij heeft gevraagd een programma te ontwikkelen met betrekking tot verkeerseducatie, waarbij aandacht wordt besteed aan het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer, agressie, beveiligingsmiddelen, fietsverlichting en een onderdeel «veiligheid eerst» waarbij het gaat om risicoperceptie. Het is de bedoeling dat dit programma vanaf het eerste leerjaar wordt aangeboden en vervolgens in de volgende leerjaren wordt gecontinueerd. Dit programma sluit aan op de theorie die voor het bromfietsexamen nodig is en vormt zo een geïntegreerd onderdeel van permanente verkeerseducatie. Dit programma loopt thans op ruim 100 scholen en zal vóór de zomer 2006 worden geëvalueerd met de bedoeling dit programma mogelijk nog breder uit te gaan zetten.

Hoe denkt de minister over bijvoorbeeld een terugkomsessie voor jonge brom- en snorfietsers enige tijd na het AM-examen, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

Ik ben, alleen al uit oogpunt van kosten/lastenbeperking, op dit moment geen voorstander van een (verplichte) terugkomsessie. Er is mij overigens geen land bekend dat rijbewijsbezitters verplicht terug te komen voor verdere training, nadat men zijn definitieve rijbewijs heeft ontvangen. Er zijn wel voorbeelden van vrijwillige trainingen nadat men het rijbewijs heeft behaald. Tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid van 13 oktober 2004 (Kamerstukken II 2004/05, 29 398, nr. 20) heeft uw Kamer gevraagd wat de kosten en effecten zijn van een verplichte terugkomsessie voor rijbewijsbezitters bij het vernieuwen van het rijbewijs. Daarover kan ik u melden dat een dergelijke terugkomsessie vooralsnog geen haalbare optie is gebleken. Het zou betekenen dat elk jaar ongeveer 1 miljoen rijbewijsbezitters bijscholing zouden moeten krijgen in bijvoorbeeld rijvaardigheid en regelkennis. Dit vraagt om een zeer omvangrijke organisatie en leidt tot aanzienlijke kosten, zowel voor de overheid als voor de individuele rijbewijsbezitter, terwijl van deze vorm van traditionele bijscholing geen al te grote effecten op de verkeersveiligheid mag worden verwacht. Daarom laat ik momenteel een onderzoek verrichten naar de mogelijkheden en de haalbaarheid van een nieuwe vorm van vrijwillige periodieke bijscholing voor rijbewijsbezitters, waarbij latente ongevalsoorzaken en bijbehorende onveilige handelingen in het verkeer belangrijke aandachtspunten vormen. Waar mogelijk en zinvol zal aansluiting worden gezocht bij de ontwikkelingen rond de nieuwe rijopleiding waarin meer aandacht zal worden besteed aan de zogeheten hogere orde vaardigheden (verkeersinzicht, anticiperen en gevaarherkenning).

De leden van de ChristenUnie vragen of in de voorlichtingscampagne rekening is gehouden met het feit dat iemand die als eerste een rijbewijs AM krijgt voor de periode van zeven jaar zal worden aangemerkt als beginnende bestuurder. Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord. Bij de voorlichtingscampagne, bedoeld in mijn antwoord op een eerdere vraag van de leden van de CDA-fractie, zal hiermee inderdaad rekening worden gehouden.

Tenslotte vragen deze leden of de regering wil toezeggen in haar voorlichtingscampagne veel aandacht te schenken aan de gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer door jongeren.

De voorlichtingscampagne over het nieuwe rijbewijsdocument en de invoering van het bromfietsrijbewijs zal specifiek ingaan op de gevolgen van deze maatregelen. Het is niet de bedoeling dat daarbij specifieke aandacht zal worden gegeven aan de gevolgen van alcoholgebruik. Daarentegen heeft het accent bij de BOB-campagne de afgelopen jaren onder andere op jongere bestuurders gelegen. In de komende BOB-campagne

zal veel aandacht aan de sport worden besteed en daarmee opnieuw ook aan jongere bestuurders. Het blijkt dat de BOB-campagne juist onder jongeren zeer goed is aangeslagen. In de laatste peilingen blijkt dat het aantal overtredingen van de wettelijke limiet in die leeftijdscategorie gedaald is naar het laagste niveau ooit.

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