

Vergaderjaar 2005–2006

**30 477**

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

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN DEEL**

##### **1. Inleiding**

###### *a. Algemeen*

Het onderhavige wetsvoorstel betreft een aantal wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het bromfietsrijbewijs door middel van een eigen categorie voor de bromfiets op het rijbewijs (categorie AM) en de daarmee samenhangende afschaffing van het bromfietscertificaat. Tevens voorziet het wetsvoorstel in een aantal overgangsbepalingen verband houdende met de afschaffing van het bromfietscertificaat. Verder treft dit wetsvoorstel een voorziening op grond waarvan kan worden opgetreden tegen een bestuurder die zonder rijbewijs een motorvoertuig bestuurt, terwijl hij een ademalcoholgehalte heeft tussen de 88 en de 220 microgram alcohol per liter uitgedemde lucht, respectievelijk een bloedalcoholgehalte dat ligt tussen de 0,2 en de 0,5 promille. Tenslotte is dit wetsvoorstel aangegrepen om in de Wegenverkeerswet de percentages van het bloed- en ademalcoholgehalte consequent in cijfers in plaats van ook in letters aan te duiden. In de artikelsgewijze toelichting zal nader op deze punten worden ingegaan.

In paragraaf 2 van het algemeen deel van de toelichting zal worden ingegaan op de achtergronden van de voorgestelde invoering van het bromfietsrijbewijs. Hierbij zullen aan de orde komen de aanleiding hiervoor (a), de huidige regelgeving (b), de samenloop met het project nieuw rijbewijsdocument en de als gevolg hiervan noodzakelijke fasering in de invoering van het bromfietsrijbewijs (c), de samenloop met de wet van 12 mei tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders (Stb. 2005, 283; d) en de in voorbereiding zijnde nieuwe Europese rijbewijsrichtlijn (e). In paragraaf 3 zal de opzet van dit wetsvoorstel worden toege- licht. In paragraaf 4 zal worden ingegaan op de handavingsaspecten, terwijl in de paragrafen 5 en 6 respectievelijk de financiële consequenties en de administratieve lasten aan de orde komen. In paragraaf 7 tenslotte zal worden ingegaan op de voorlichting.

## *b. Adviezen*

Over het concept-wetsvoorstel zijn adviezen ontvangen van de Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), het College van procureurs-generaal (OM), de Raad van Hoofdcommissarissen en het Korpsbeheerdersberaad (de politie), de Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken (NVvB), het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) en het Adviescollege toetsing administratieve lasten (ACTAL). De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft te kennen gegeven zich aan te sluiten bij advies van de NVvB.

Uit de uitgebrachte adviezen blijkt dat het wetsvoorstel tot invoering van een bromfietsrijbewijs is grote lijnen positief is ontvangen en dat ten aanzien van het wetsvoorstel positief wordt geadviseerd. In de adviezen wordt wel een aantal kanttekeningen gemaakt bij het wetsvoorstel. Hieronder volgt op hoofdlijnen een samenvatting van de belangrijkste kanttekeningen. In de verschillende paragrafen van deze toelichting zal nader op de adviezen worden ingegaan.

### *Geen geschiktheidseisen voor de bestuurders van bromfietsen*

Het OPV vraagt zich af wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid van de keuze die in het wetsvoorstel is gemaakt om ten aanzien van bestuurders van bromfietsen geen geschiktheidseisen te stellen. De suggestie wordt gedaan ten aanzien van bestuurders van brommobielen een aparte keuring in te voeren. Ook het OM pleit in zijn advies, om redenen van verkeersveiligheid, voor invoering van geschiktheidseisen voor bromfietzers, terwijl de politie adviseert het aspect van het kunnen blijven besturen van een bromfiets te betrekken bij de uitwerking van de aanbevelingen uit het Eindrapport «Evaluatie vorderingsprocedure» van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van december 2004. Dit rapport (bijlage bij Kamerstukken II, 2004/05, 29 398, nr. 23) dat bij brief van aan de Tweede Kamer is toegezonden, bevat een aantal aanbevelingen ter verbetering van de vorderingsprocedure.

Op het punt van de geschiktheidseisen wordt nader ingegaan in paragraaf 2e van deze toelichting.

### *Verhouding met de Wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders*

De politie vraagt zich af vanaf welk moment, als het onderhavige wetsvoorstel tot wet is verheven en in werking is getreden, de termijn van vijf jaar voor een beginnende bestuurder ingaat. Is dat al op het moment van het verkrijgen van het bromfietsrijbewijs of pas vanaf het moment waarop een rijbewijs voor een andere categorie wordt verkregen, zo vraagt de politie. Het OM constateert dat indien de termijn van beginnende bestuurder begint te lopen op het moment dat een 16-jarige zijn bromfietsrijbewijs krijgt, dit zou betekenen dat die persoon op de leeftijd van 21 jaar al twee of drie jaren van deze periode van vijf jaren achter de rug heeft als hij als 18- of 19-jarige zijn autorijbewijs haalt. Op dit punt wordt nader ingegaan in paragraaf 2d.

### *Verschillende maatregelen om onbedoeld gebruik van de brommobiel tegen te gaan*

Het OPV doet de suggestie de tweewielige bromfiets en de brommobielen in aparte voertuigcategorieën onder te brengen en daaraan verschillende eisen te koppelen. Dit punt houdt verband met de in voorbereiding zijnde concept derde rijbewijsrichtlijn. Zoals verder in paragraaf 2e wordt aangegeven, laat de concept-richtlijn differentiatie tussen beide soorten bromfiets niet toe (met uitzondering van de eisen voor een desgewenst in te voeren praktijkexamen). Ik ben van mening dat, hoewel de richtlijn

formeel nog niet is vastgesteld, thans reeds zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met die concept-richtlijn. Indien dit wetsvoorstel thans geen rekening daarmee zou houden, zou dit op een later tijdstip alsnog daarmee in overeenstemming moeten worden gebracht. Immers een voorstel tot regelgeving dat op een bepaald tijdstip in procedure wordt gebracht, mag niet afwijken van een op een eerder moment vastgestelde Europese richtlijn en een in procedure gebracht voorstel tot regelgeving dat afwijkt van een later vastgestelde richtlijn, moet daarmee in overeenstemming worden gebracht. Mede gelet hierop is een aantal van de door het OPV voorgestelde aanpassingen niet realiseerbaar. Hierop zal nader worden ingegaan in paragraaf 2e van deze toelichting.

#### *Duur van de overgangstermijn voor het omwisselen van bromfietscertificaten*

Om handhavingsredenen pleit het OM voor een kortere overgangstermijn dan de voorgestelde drie jaar voor het omwisselen van het bromfietscertificaat voor een bromfietsrijbewijs. Nu er voor het verkrijgen van het bromfietsrijbewijs in de eerste fase geen sprake is van andere exameneisen dan voor het bromfietscertificaat, acht het OM een overgangperiode van deze duur niet nodig. ACTAL doet juist de aanbeveling om te bezien of nog een voorziening kan worden getroffen voor de groep bromfietzers die niet binnen de overgangperiode een rijbewijs voor een andere categorie dan AM haalt. Dit zou kunnen door de overgangstermijn juist te verlengen. In paragraaf 3 wordt op dit punt nader ingegaan.

#### *Identificatie en rechtmatig verblijf*

De politie merkt op dat tegen omwisseling van een bromfietscertificaat een rijbewijs kan worden verkregen dat tevens kan worden gebruikt als identificatiemiddel. Zij pleit daarom voor extra alertheid bij de afgifte van het bromfietsrijbewijs. De NVvB vraagt zich af of de eis van rechtmatig verblijf ook wordt gesteld bij de aanvraag van rijbewijzen voor de categorie AM. In de toelichting op artikel VI, eerste lid, wordt nader op deze punten ingegaan.

## **2. Achtergronden**

### *a. Aanleiding voor het wetsvoorstel*

Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid («Veilig, wat heet veilig?», F. Wegman 2001) is gebleken dat jonge bromfietzers het hoogste ongevalsrisico lopen van alle verkeersdeelnemers in Nederland. Het risico van bromfietzers in de leeftijdscategorie van 16–17 jaar op zwaar letsel als gevolg van een verkeersongeval is 22 keer zo hoog als dat van fietsers in dezelfde leeftijdscategorie. Bij ongevallen met bromfietzers in de leeftijd van 16–17 jaar waren in de jaren 2001 tot en met 2004 respectievelijk 20, 18, 24 en 17 doden en 717, 717, 664 en 499 zwaargewonden te betreuren. Deze cijfers maken het van belang om maatregelen te treffen die een bijdrage zullen leveren aan het terugdringen van het aantal slachtoffers. Met het oog hierop is een Actieplan jonge bromfietzers (Kamerstukken II, 2003/04, 29 398, nr. 14) opgesteld waarin als concrete doelstelling is geformuleerd dat het aantal slachtoffers onder jonge bromfietzers met ten minste 50% moet worden vermindert. Op deze manier wordt tevens een bijdrage geleverd aan de overkoepelende doelstelling van maximaal 900 verkeersdoden per jaar in 2010. Voor de meest recente gegevens wordt verwezen naar de brief van 27 april 2005 (Kamerstukken II, 2004/05, nr. 29 398, nr. 35). In het actieplan zijn de belangrijkste oorzaken genoemd voor het hoge ongevalsrisico onder jonge bromfietzers. Deze oorzaken zijn de jeugdige overmoed, het gebrek aan ervaring, de kwetsbaarheid van het voertuig zelf en het snelheidsverschil tussen de bromfietser en de overige

verkeersdeelnemers. In het Actieplan is een aantal maatregelen aangekondigd gericht op het wegnemen van deze oorzaken.

De belangrijkste maatregelen die in dit plan zijn opgenomen betreffen de volgende:

- de kentekening van brom- en snorfietzen: hierdoor krijgt de politie meer mogelijkheden voor het achterhalen van gegevens over voertuig en bestuurder en zal de handhaving worden vergemakkelijkt. De wet van 12 mei 2005 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de invoering van een kentekenregistratiesysteem voor bromfietsen alsmede overgangsbepalingen in verband daarmee (Stb. 281) is op 1 september 2005 in werking getreden;
- aanpassing van de snelheidslimieten voor bromfietzers: de hiervoor benodigde wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is in voorbereiding;
- anti-opvoermaatregelen in Europees verband: Nederland zal in Europees verband ijveren voor een aanscherping van de anti-opvoerrichtlijn. In opdracht van de Europese Commissie is een onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van de richtlijn nr. 97/24/EEG van het Europees Parlement van 17 juni 1997 betreffende onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen (PbEG L 226). Het is nog onduidelijk hoe de Europese Commissie zal omgaan met de aanbevelingen die zijn gedaan naar aanleiding van dit onderzoek; en
- de invoering van een bromfietsrijbewijs. Op deze laatste maatregel heeft het onderhavige wetsvoorstel betrekking.

Los van de hierboven genoemde oorzaken kan worden aangenomen dat ook snelheidsovertredingen en rijden onder invloed oorzaken zijn van ongevallen onder, met name, jonge bromfietzers. Uit een empirische studie naar de wijze waarop op een bromfiets wordt gereden (Wierda et al., 1988) blijkt dat te hard rijden voor jonge beginnende bromfietzers onveiliger is dan voor oudere, meer ervaren bromfietzers, terwijl juist de jongeren aangaven vaker de snelheidslimiet te overtreden. Overschrijding van de snelheidslimieten verhoogt, in combinatie met de kwetsbaarheid van het voertuig, het risico op ongevallen. En hoewel alle bekende onderzoeken naar de effecten van het gebruik van alcohol in het verkeer betrekking hebben op automobilisten, is het aannemelijk dat de conclusie uit die onderzoeken dat het gebruik van alcohol leidt tot een hoger ongevalsrisico voor met name de jongere bestuurder, ook van toepassing is op de jongere bromfietser. Het is een gegeven dat er sprake is van een relatief hoog alcoholgebruik onder jongeren en het ligt in de lijn der verwachtingen dat een jonge beschonken bromfietser in het verkeer een vergelijkbare bron van ongevallen vormt als de jonge beschonken automobilist.

Voor het besturen van een bromfiets geldt in zijn algemeenheid thans slechts een plicht tot het hebben van een certificaat. Geen certificaat is vereist, indien aan betrokkene ooit een rijbewijs is afgegeven. Dat betekent dat invordering en inhouding van een bromfietscertificaat op grond van artikel 164 van de Wegenverkeerswet 1994 niet mogelijk is want dat artikel biedt slechts de grondslag om een rijbewijs in te vorderen en in te houden. Invoering van het bromfietsrijbewijs brengt echter met zich dat in de bij wet aangewezen gevallen de politie op grond van artikel 164 van de Wegenverkeerswet 1994 het rijbewijs moet, respectievelijk mag invorderen en de officier van justitie vervolgens kan inhouden. De politie moet invorderen in geval van snelheidsovertredingen waarbij de toegestane maximumsnelheid met 30 kilometer per uur of meer is overschreden. Omdat voor bromfietzers een lagere maximumsnelheid geldt dan voor automobilisten is in het wetsvoorstel deze nieuwe limiet voor bromfietzers opgenomen. Tevens moet de politie invorderen bij een adem- of bloedalcoholgehalte van 570 µg/l respectievelijk 1,3 promille, of 350 µg/l

respectievelijk 0,8 voor beginnende bestuurders. Daarnaast kan de politie invorderen indien de verkeersveiligheid op de weg ernstig in gevaar is gebracht. Deze nieuwe maatregel zal ertoe leiden dat betrokkene zijn bromfietsrijbewijs in de aangegeven gevallen zal moeten inleveren, waardoor hij gedurende de periode van invordering en inhouding niet meer een motorvoertuig kan besturen. De verwachting is dat dit, gelet op het feit dat jongeren een relatief hoog drankgebruik hebben en zich met enige regelmaat niet houden aan de maximumsnelheid, een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Aldus zal de invoering van het bromfietsrijbewijs bijdragen aan de oplossing van het probleem van het hoge ongevalsrisico voor bromfietzers. In de voorlichtingscampagne zal hieraan aandacht worden besteed. Ik ga ervan uit dat hiervan een preventieve werking zal uitgaan.

#### *b. Huidige regelgeving*

Op grond van de huidige regelgeving vereist artikel 135 van de Wegenverkeerswet 1994 voor het besturen van een bromfiets een bromfietscertificaat. Dat kan worden verkregen nadat met goed gevolg een theorie-examen is afgelegd. Bij dit examen wordt geen onderscheid gemaakt tussen bromfietsen op twee wielen of brommobielen. Is men eenmaal in het bezit van het bromfietscertificaat, dan mag men alle soorten bromfietsen besturen, dus ongeacht het aantal wielen. Voor bepaalde gevallen voorziet artikel 136 van de Wegenverkeerswet 1994 thans in een tweetal uitzonderingen op deze certificaatplicht: dat is het geval voor bestuurders van bromfietsen die zich in het internationale verkeer bevinden en voor bestuurders aan wie (ooit) een rijbewijs is afgegeven. Het hoeft daarbij niet te gaan om een rijbewijs dat nog geldig is. De reden dat destijds is afgezien van de eis dat het moet gaan om een geldig rijbewijs was, dat het erom ging jonge bromfietzers niet geheel onvoorbereid aan het – gemotoriseerd – verkeer te laten deelnemen. Een bromfietscertificaat kan op grond van artikel 141 van de Wegenverkeerswet 1994 ongeldig worden verklaard (bijvoorbeeld als het is afgegeven op basis van door de houder verschafte onjuiste inlichtingen en het niet zou zijn afgegeven als die onjuistheid ten tijde van het afgeven bekend was geweest). Een bromfietscertificaat kan niet worden ingevorderd en ingehouden op grond van artikel 164 van de Wegenverkeerswet 1994 en kan evenmin in het kader van de vorderingsprocedure op grond van de artikelen 130 en volgende van die wet ongeldig worden verklaard. Die artikelen spreken immers uitsluitend over «rijbewijs». Aan een bestuurder van een bromfiets kan overigens wel op grond van artikel 179 van de Wegenverkeerswet 1994 een ontzegging van de rijbevoegdheid worden opgelegd. In dit artikel wordt immers op algemene wijze bepaald dat in bepaalde gevallen een bestuurder van een motorrijtuig een ontzegging van de rijbevoegdheid kan worden opgelegd. In dat geval is het betrokkene verboden om voor de duur van de rij-ontzegging welk motorrijtuig dan ook, dus ook een bromfiets, te besturen.

#### *c. Samenloop met project nieuw rijbewijsdocument (NRD) en fasering van de invoering van het bromfietsrijbewijs*

Het project NRD heeft tot doel te komen tot invoering van het nieuwe rijbewijsdocument in de vorm van een creditcard. Gestreefd wordt naar afronding van dit project en invoering van dit document per 1 oktober 2006. Het wetsvoorstel dat het nieuwe rijbewijsdocument introduceert, is inmiddels aanhangig bij de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2005/06, 30 438, nrs. 1 en 2). Om te voorkomen dat in korte tijd tweemaal de eisen voor dit document zouden moeten worden aangepast, is ervoor gekozen de categorie voor de bromfiets (categorie AM) meteen al op het document te plaatsen. Om een aantal redenen is er voor gekozen om niet te volstaan

met invoering op het nieuwe rijbewijsdocument van een «loze categorie» (dat is een categorie die wel op het rijbewijs staat, maar nog niet wordt gebruikt, omdat nog niet is voorzien in een rijbewijsplicht en een bijbehorend examen voor die categorie), maar om met ingang van die datum meteen het bromfietscertificaat te vervangen door het bromfietsrijbewijs. In de eerste plaats wordt op deze wijze voorkomen dat nog geruime tijd bromfietscertificaten worden afgegeven, die na invoering van het bromfietsrijbewijs op enig moment weer moeten worden ingewisseld tegen een bromfietsrijbewijs. Verder heeft de voorgestelde vervanging het effect dat de maatregelen van invordering en inhouding op grond van artikel 164 van de Wegenverkeerswet 1994 van rechtswege van toepassing zijn op het nieuwe bromfietsrijbewijs. Consequentie van de keuze om het bromfietscertificaat tegelijk met de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument te vervangen door het bromfietsrijbewijs is wel dat op deze korte termijn nog niet kan worden voorzien in een, om redenen van verkeersveiligheid wel voorgenomen, aanpassing van de exameneisen voor het verkrijgen van het bromfietsrijbewijs. Deze zullen dan ook in een tweede fase worden ingevoerd. In paragraaf 3 zal nader hierop worden ingegaan.

*d. Samenloop met de wet van 12 mei 2005 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders*

Op 1 januari 2006 is de bovengenoemde wet in werking getreden (zie besluit van 18 november 2005, Stb. 205, 602). Deze wet voorziet in een verbod op het besturen van een motorrijtuig bij een ademalcoholgehalte dat hoger ligt dan 88 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht of een bloedalcoholgehalte dat hoger ligt dan 0,2 promille. Op grond van het amendement van de heer Slob (Kamerstukken II, 2004/05, 29 844, nr. 9) is deze limiet ook van toepassing op bromfietzers jonger dan 24 jaren. Hiermee werd beoogd om op zo kort mogelijke termijn te bewerkstelligen dat de nieuwe wettelijke limiet van 0,2 promille ook van toepassing is op jonge bestuurders van bromfietzers en dat daarvoor niet behoeft te worden gewacht op aanvaarding en inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel. Om tegenstrijdigheid tussen de verschillende bepalingen voor de toekomst te voorkomen (door invoering van een bromfietsrijbewijs zouden de jonge bromfietzers zowel onder het derde als het vierde lid van artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 kunnen vallen) en verder voor alle bestuurders van motorrijtuigen eenzelfde systeem in het leven te roepen, voorziet het onderhavige wetsvoorstel in de daarvoor noodzakelijke aanpassingen. De politie vraagt zich af of het onderhavige wetsvoorstel inderdaad met zich brengt dat de periode van vijf jaren gedurende welke iemand als beginnende bestuurder wordt aangemerkt, aanvangt op het moment van het behalen van het rijbewijs voor de categorie AM, of pas op het moment waarop een rijbewijs voor een andere categorie wordt behaald. In zijn advies merkt het OM op dat, indien de termijn van beginnende bestuurder begint te lopen op het moment dat een 16-jarige zijn bromfietsrijbewijs krijgt, er al twee of drie jaren van deze periode van vijf jaren zijn verstreken voordat hij als 18- of 19-jarige zijn autorijbewijs haalt. In antwoord op de vraag van de politie merk ik op dat de periode aanvangt op het moment waarop aan iemand voor het eerst een rijbewijs is afgegeven. In de meeste gevallen zal dat inderdaad gaan om een rijbewijs voor de categorie AM. Dat heeft tot gevolg dat voor veel personen de termijn vanaf dat moment, en dat moment zal veelal op of kort na de zestiende verjaardag liggen, gaat lopen. Dit zou derhalve inderdaad tot gevolg hebben dat bestuurders al kort na hun eenentwintigste niet meer als beginnende bestuurder worden aangemerkt. Bij nader inzien is dit onwenselijk. Uit internationaal en nationaal onderzoek (Borkenstein et al. 1974, The role of the drinking driver in traffic accidents (the Grand

Rapids Study) second edition. en Matthijsen, Leidschendam 1998, «Rijden onder invloed in Nederland, 1996–1997; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten», R-98–37) kan worden afgeleid dat jongeren tot circa 24 jaar de meeste kans lopen om bij ongevallen betrokken te raken. In deze opmerking van het OM heb ik, tezamen met mijn ambtgenoot van Justitie, aanleiding gezien een wijziging van het bestaande artikel 8, derde lid, voor te stellen. De inhoud van de voorgestelde wijziging komt hierop neer dat indien het eerste rijbewijs dat aan een persoon wordt afgegeven, een rijbewijs is voor de categorie AM en dit rijbewijs wordt behaald voordat de betrokkene de leeftijd van achttien jaar heeft bereikt, de houder niet gedurende vijf jaar na datum van afgifte van het eerste rijbewijs, maar gedurende zeven jaar na die datum, wordt aangemerkt als beginnende bestuurder. Met deze aanvulling wordt enerzijds het voordeel bereikt dat voor alle bestuurders hetzelfde regime geldt, maar anderzijds tevens het door het OM aangegeven bezwaar wordt onderwerpen.

#### *e. Nieuwe rijbewijsrichtlijn*

Op 7 oktober 2004 heeft de Europese Raad van Transportministers een Gemeenschappelijk Standpunt bereikt over de derde rijbewijsrichtlijn. In de huidige versie van de ontwerp-richtlijn wordt onder meer voorzien in invoering van een eigen categorie voor de bromfiets op het rijbewijs (categorie AM). Onder bromfietsen wordt voor de toepassing van de richtlijn verstaan zowel de tweewielige bromfietsen als de brommobielen. Tevens wordt voorzien in een verplicht theorie-examen als eis voor afgifte van het rijbewijs voor de categorie AM. De ontwerp-richtlijn biedt niet de mogelijkheid bij dit theorie-examen onderscheid te maken tussen de verschillende soorten bromfietsen (derhalve tussen de bromfietsen op twee of op drie of vier wielen). Het staat de lidstaten wel vrij het theorie-examen uit te breiden met een praktijkdeel en om geschiktheidseisen op te leggen. Bij het praktijkdeel kan de lidstaat niet ervoor kiezen het praktijkexamen te beperken tot de tweewielige bromfietsen, respectievelijk de brommobielen, maar desgewenst kan wel worden gedifferentieerd tussen de tweewielige bromfietsen en de brommobielen. Dit betekent derhalve dat een lidstaat er niet voor kan kiezen alleen voor een tweewielige bromfiets een praktijkexamen te eisen, maar wel voor brommobielen het praktijkexamen een andere inhoud kan geven. Indien een lidstaat er verder voor kiest om geschiktheidseisen op te leggen, zijn hiervoor in bijlage III bij de ontwerp-richtlijn nadere eisen opgenomen. In die bijlage is bepaald dat houders van het rijbewijs AM moeten voldoen aan de geschiktheidseisen van de zogenaamde categorie 1. Dat betekent dat zij aan dezelfde eisen moeten voldoen als houders van een rijbewijs A of B. De ontwerp-richtlijn biedt niet de mogelijkheid om bij het toepassen van de geschiktheidseisen onderscheid te maken tussen de verschillende soorten bromfietsen. Tenslotte laat de ontwerp-richtlijn niet toe dat voor de verschillende soorten bromfiets wordt gedifferentieerd in de minimumleeftijd voor het besturen ervan. In beginsel wordt die minimumleeftijd vastgesteld op 16 jaar, met dien verstande dat een lidstaat ervoor kan kiezen hiervan naar boven of naar beneden af te wijken, maar dan voor alle bromfietzers. Dit betekent dat geen gevolg kan worden gegeven aan de suggestie van het OPV om voor bestuurders van brommobielen een hogere leeftijdsgrens vast te stellen dan voor bestuurders van de tweewielige bromfiets.

### **3. Opzet van de nieuwe regelgeving**

Zoals hierboven in paragraaf 2c is aangegeven wordt voorgesteld de invoering van het bromfietsrijbewijs in twee fasen te laten geschieden. Het onderhavige wetsvoorstel betreft alleen de eerste fase. Hieronder

wordt uitgebreider ingegaan op de voorstellen betreffende deze eerste fase. Vervolgens zal ook kort worden ingegaan op de, separaat in te voeren, tweede fase.

#### *a. Eerste fase*

De eerste fase, waar het onderhavige wetsvoorstel betrekking op heeft, voorziet in de vervanging van het bromfietscertificaat door het bromfietsrijbewijs. Vanaf het moment dat het onderhavige wetsvoorstel tot wet is verheven en in werking is getreden zullen geen bromfietscertificaten meer worden afgegeven, maar rijbewijzen AM. De aanvrager van een bromfietsrijbewijs zal aan nader te bepalen eisen van rijvaardigheid moeten voldoen alvorens hem een rijbewijs AM wordt afgegeven. De uitwerking van deze eisen zal bij of krachtens algemene maatregel van bestuur plaatsvinden. Voor deze eerste fase is het de bedoeling dat de eisen van rijvaardigheid dezelfde zijn als thans het geval is voor het verkrijgen van het bromfietscertificaat. Er zal nog geen praktijkexamen worden ingevoerd. De reden hiervoor is dat het ontwikkelen van de nieuwe exameneisen de nodige tijd vergt. Bovendien speelt hierbij nog een rol dat alvorens examenkandidaten conform deze nieuwe eisen hun examens kunnen doen, eerst examinatoren moeten zijn opgeleid om deze nieuwe examens af te nemen. Tenslotte zal de rijnschoolbranche de noodzakelijke tijd moeten worden gegeven om zich op de wijzigingen voor te bereiden. Met deze activiteiten zal de nodige tijd zijn gemoeid. Gerekend moet worden op ongeveer twee jaar. Dat betekent dat deze activiteiten niet gereed zijn op de streefdatum voor invoering van het nieuwe rijbewijsdocument. In deze eerste fase zal derhalve het examen beperkt blijven tot een theorie-examen, met dezelfde inhoud als thans het geval is voor het bromfietscertificaat. In dit theorie-examen zal aandacht worden besteed aan zowel de tweewielige bromfiets als de brommobielen. Is de kandidaat voor dit examen geslaagd, dan krijgt hij een rijbewijs voor de categorie AM, dat de bevoegdheid geeft tot het besturen van alle bromfietsen. Hij zal dan zowel de bromfietsen op twee wielen als de brommobielen mogen besturen. Wat de overige rijbewijscategorieën betreft zal een rijbewijs voor de categorie A respectievelijk B tevens de bevoegdheid geven tot het besturen van alle bromfietsen, derhalve zowel de tweewielige bromfietsen als de brommobielen. Het bovenstaande is inmiddels met de branche gecommuniceerd. Hiermee is tegemoet gekomen aan een verzoek van het OPV om over de exameneisen voor het bromfietsrijbewijs met de branche informatie uit te wisselen.

Daarnaast is in deze fase de vraag aan de orde geweest of bestuurders van bromfietsen ook zouden moeten voldoen aan geschiktheidseisen en zo ja, welke eisen dat zouden moeten zijn. Bij de beantwoording van deze vraag is rekening gehouden met de in voorbereiding zijnde derde rijbewijsrichtlijn, ook nu de vaststelling ervan enige vertraging heeft opgelopen. Het concept voor de derde rijbewijsrichtlijn, zoals dat thans luidt, bepaalt, zoals hierboven reeds is aangegeven in paragraaf 2e, dat de lidstaten de keuze hebben of zij geschiktheidseisen stellen. Als zij daartoe besluiten, dan gelden volgens bijlage III van die concept-richtlijn dezelfde geschiktheidseisen als bijvoorbeeld voor de rijbewijscategorie B en is er geen mogelijkheid om bij het toepassen van de geschiktheidseisen onderscheid te maken tussen de verschillende soorten bromfietsen.

Overwogen is om, net zoals thans het geval is voor alle rijbewijshouders, ook geschiktheidseisen te stellen. Het gaat hierbij dan om de eisen opgenomen in de Regeling eisen geschiktheid 2000. Zo geldt bijvoorbeeld voor alle vormen van diabetes mellitus dat personen bij wie plotseling en onverwacht een bewustzijnsdaling of bewustzijnsverlies door hypoglycemie optreedt, zonder meer ongeschikt zijn voor alle rijbewijscategorieën. Hetzelfde geldt voor personen met een instabiele angina pectoris.



Het stellen van geschiktheidseisen zou echter tot gevolg hebben dat de brommobiel niet meer toegankelijk is voor ouderen die zijn afgekeurd voor het rijbewijs voor de categorie B. Dit zou leiden tot enige afname van de mobiliteit van de betrokken bestuurders hetgeen met name in afgelegen gebieden met weinig openbaar vervoer of grote te overbruggen afstanden tot bezwaren kan leiden. In de huidige situatie wordt minder dan 3,7% van de gekeurde chauffeurs van 70 jaar en ouder afgekeurd; het gaat hierbij om ongeveer 5 000 gevallen. Door geen geschiktheidseisen te stellen aan bromfietzers blijft, ook bij een afkeuring voor rijbewijs B, het besturen van een bromfietz of brommobiel nog wel tot de mogelijkheden behoren voor deze categorie personen. Vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid behoeft het geen bezwaar op te leveren als deze categorie personen nog in een brommobiel zou mogen rijden. De meeste ouderen zijn zich namelijk bewust van hun beperkingen en beperken om die reden hun verkeersdeelname tot voor hen veilige momenten en routes. Ik heb geen reden om te veronderstellen dat ongevallen met brommobielen het gevolg zijn van het niet voldoen aan geschiktheidseisen. Het nadeel is wel weer dat er ook aan bestuurders van tweewielige bromfietzen geen geschiktheidseisen kunnen worden gesteld. Nu betreft het hier veelal jongere bestuurders, die voor het overgrote deel goed gezond zullen zijn. Aan verreweg de meeste geschiktheidseisen zullen deze bestuurders derhalve zonder meer voldoen. Door het niet stellen van geschiktheidseisen en als gevolg van het feit dat het praktijkexamen in de tweede fase zal worden ingevoerd (naar verwachting eind 2007), zal de vorderingsprocedure, overigens net zo als thans het geval is, ten aanzien van bestuurders van bromfietzen nog niet mogelijk zijn. Na invoering van het praktijkexamen zal de vorderingsprocedure alleen mogelijk zijn in geval van een vermoeden dat betrokkene niet langer beschikt over voldoende rijvaardigheid voor of bedrevenheid in het besturen van bromfietzen. Hierbij moet worden gedacht aan gebreken bij het bedienen van het motorrijtuig, gebreken in de beheersing daarvan, het niet of niet op juiste wijze naleven van essentiële verkeersregels of verkeerstekens, resulterend in een gevaarlijke situatie of dreigend gevaarlijke situatie, het niet-vertonen van adequaat kijkgedrag, gebrek aan inzicht in de risico's in het verkeer of incorrect samenspel met andere verkeersdeelnemers (zie Bijlage 1, Hoofdstukken I, II en III, bij de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid). In reactie op een daartoe strekkende opmerking uit het advies van de politie dat 20% van de groep bromfietzers bestaat uit oudere bromfietzers, merk ik op dat mag worden aangenomen dat, na invoering van het praktijkexamen voor de bromfietzers, met de overgebleven mogelijkheden voor de vorderingsprocedure zoals hierboven beschreven, voldoende mogelijkheden bestaan om als betrokkene echt niet meer in staat zou zijn een bromfietz (hetzij een tweewielige bromfietz, hetzij een brommobiel) te besturen, te komen tot ongeldigverklaring van het rijbewijs.

Naar mijn mening is, in tegenstelling tot de adviezen van het OM en de politie op dit punt, het nadeel van de afnemende mobiliteit van de categorie oudere bestuurders zwaarwegender dan de consequentie dat de vorderingsprocedure (na invoering van het praktijkexamen) alleen op het punt van de rijvaardigheid van toepassing zal kunnen zijn. Dit geldt temeer als rekening wordt gehouden met het feit dat er meestal bij jongere bromfietzers geen medische redenen aanwezig zullen zijn voor maatregelen in het kader van de vorderingsprocedure, en bij oudere bromfietzers, als het gaat om ontbrekende rijvaardigheid of bedrevenheid, de vorderingsprocedure gewoon van toepassing is. Het enige nadeel is dat het rijbewijs AM niet ongeldig kan worden verklaard in geval van alcoholafhankelijkheid. Dit wil overigens geenszins zeggen dat niet kan worden opgetreden: in deze gevallen zal uiteraard altijd kunnen worden opgetreden in het kader van het strafrecht en indien in dat kader een rij-ontzegging wordt opgelegd, zal de betrokken bestuurder voor de duur

van die rij-ontzegging ook niet een bromfiets mogen besturen. Alles tegen elkaar afwegend wordt daarom in het onderhavige onderdeel voorgesteld ten aanzien van een rijbewijs voor de categorie AM te volstaan met alleen eisen op het gebied van de rijvaardigheid.

Het wetsvoorstel voorziet in afschaffing van de bepalingen betreffende het bromfietscertificaat. Wel wordt voorzien in een overgangperiode gedurende welke voor de inwerkingtreding afgegeven bromfietscertificaten nog hun geldigheid zullen behouden. Tevens wordt voorzien in overgangsrecht dat bepaalde maatregelen met betrekking tot afgegeven bromfietscertificaten mogelijk blijft maken. In de artikelsgewijze toelichting zal hier nader op worden ingegaan. De duur van de overgangperiode is vastgesteld op drie jaar. Voor deze termijn is gekozen om de rijbewijsafgeevende autoriteiten voldoende tijd te geven de bromfietscertificaten om te wisselen voor een bromfietsrijbewijs. Tevens is voor deze termijn gekozen om de administratieve lasten voor de burgers zo laag mogelijk te houden. In zijn advies pleit het OM voor een kortere overgangperiode, enerzijds omdat een langere periode niet nodig is nu er geen sprake is van gewijzigde exameneisen, en anderzijds vanuit een oogpunt van handhaving. Verder zou rechtsongelijkheid ontstaan omdat bijvoorbeeld een bromfietscertificaat niet op grond van artikel 164 van de Wegenverkeerswet 1994 kan worden ingevorderd en ingehouden en een bromfietsrijbewijs wel. Wat het eerste argument van het OM betreft wijs ik erop dat de voorgestelde overgangperiode los staat van het al dan niet invoeren van nieuwe exameneisen. Met betrekking tot het tweede argument merk ik het volgende op. Een overgangperiode is in ieder geval nodig om de rijbewijsafgeevende instanties voldoende tijd te geven tot het omwisselen van bromfietscertificaten voor een rijbewijs AM. Daarbij werd aanvankelijk gedacht aan een overgangstermijn van 10 jaar. De achterliggende gedachte was dat op deze manier de administratieve lasten voor de burgers zo veel mogelijk zouden worden beperkt, omdat dan een zeer groot percentage de verlenging van het bromfietsrijbewijs zou kunnen laten samenvallen met een rijbewijs voor een andere categorie. Ervaringscijfers wijzen immers uit dat in deze periode circa 90% wel een rijbewijs voor een andere categorie dan AM heeft gehaald. Deze mensen zouden dan niet worden gedwongen eerst het certificaat om te wisselen in een rijbewijs AM en dan korte tijd later weer een nieuw rijbewijs af te halen. Juist om handhavingsredenen is deze termijn echter teruggebracht tot drie jaar. Voor de volledigheid wijs ik erop dat, indien daartoe aanleiding bestaat, ook een rij-ontzegging kan worden opgelegd aan iemand die geen rijbewijs heeft. Dat betekent dat ook een rij-ontzegging kan worden opgelegd aan iemand die alleen nog in het bezit is van een bromfietscertificaat. Dat brengt met zich dat gedurende die rij-ontzegging de betrokkene geen bromfiets mag besturen en ook geen rijbewijs kan krijgen. Ik heb me gerealiseerd dat er met de verkorting van de overgangstermijn tot drie jaar er een grotere groep zal zijn die eerst het bromfietscertificaat zal moeten omwisselen voor een rijbewijs voor de categorie AM en, relatief kort, daarna nog een keer een rijbewijs dat mede geldig is voor een andere categorie dan AM. Ik meen echter dat met de voorgestelde termijn een goed evenwicht is gevonden tussen de verschillende belangen. Op dit punt zal het advies van ACTAL derhalve niet worden overgenomen. In paragraaf 6 zal nog kort worden teruggekomen op de administratieve lasten voor de hier bedoelde groep rijbewijshouders.

#### *b. Tweede fase*

Toetsing van de rijvaardigheid aan de hand van een praktijkexamen maakt onderdeel uit van de tweede fase van de invoering van het bromfietsrijbewijs. Hierboven is reeds aangegeven waarom het praktijkexamen niet tegelijk met het rijbewijs kan worden ingevoerd. Aangenomen kan

worden dat invoering van een praktijkopleiding en -examen kan leiden tot een reductie van ongeveer 10% in het aantal slachtoffers (Jonge brom- en snorfietsers: kan hun ongevalskans sterk omlaag?, Schoon en Goldenbeld, R2003-13). Dit zou leiden tot jaarlijks 3 verkeersdoden en 118 gewonden minder. Hierin is verdisconteerd dat introductie van een praktijkopleiding en examen zal voorkomen dat een aantal jongeren op een brommer gaat rijden, maar ervoor kiest om later direct het rijbewijs B te gaan halen. In België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, is het met goed gevolg afleggen van een praktijkexamen al geruime tijd voorwaarde voor het verkrijgen van het bromfietsrijbewijs of bromfietscertificaat. Navraag heeft evenwel geleerd dat in deze landen geen onderzoek is gedaan naar de effecten van invoering van het praktijkexamen. Zo is geen nulmeting gehouden en zijn geen metingen na enige tijd na invoering van het praktijkexamen verricht, zodat het niet mogelijk was vast te stellen welk effect de invoering van het praktijkexamen heeft gehad.

Thans wordt bezien op welke wijze deze tweede fase kan worden vormgegeven. Bij de vormgeving daarvan zal ik de suggestie van het OPV meenemen om voor de brommobiel tenminste een training verplicht te stellen, afgestemd op veilig gebruik van de brommobiel.

#### **4. Handhaving**

De invoering van een bromfietsrijbewijs levert voor de handhaving voordelen op. Voor de opsporingsambtenaren wordt de controle eenvoudiger. Er zal straks voor het rijden met motorrijtuigen slechts één document zijn, het rijbewijs. Tegelijk met de invoering van het bromfietsrijbewijs wordt dat het nieuwe, nog beter fraudebestendige, rijbewijsdocument op creditcardformaat. Door de elektronische koppeling van het politie-informatiesysteem aan het rijbewijsregister, is controle en opsporing eenvoudig. De periode waarin nog met het bromfietscertificaat mag worden gereden, wordt, met name vanwege de handhaafbaarheid, kort gehouden. Er is daarom gekozen voor een overgangstermijn van drie jaar. Bij de keuze voor deze termijn is er van uit gegaan dat veel jeugdige bromfietzers, die op hun zestiende jaar een bromfietscertificaat halen, als ze achttien jaar zijn een (auto)rijbewijs willen halen en daar binnen een jaar in slagen. Op dat rijbewijs wordt dan, tegen inlevering van het bromfietscertificaat of het bromfietsrijbewijs, ook de categorie AM opgenomen.

De bevoegdheid om met een rijbewijs waarop niet de categorie AM staat ook een bromfiets te besturen, blijft gehandhaafd. Het zou te ingrijpend zijn alle bezitters van een rijbewijs die tevens een bromfiets willen besturen, te verplichten hun rijbewijs te vernieuwen voordat de huidige geldigheidstermijn van het rijbewijs is verlopen. Om die reden is aangesloten bij de geldigheidstermijn van het rijbewijs. Bovendien zal erin worden voorzien dat een rijbewijs dat is afgegeven voor een andere categorie dan voor het besturen van bromfietsen, tevens de bevoegdheid geeft tot het besturen van bromfietsen.

De bevoegdheid voor het invorderen en inhouden van rijbewijzen, zoals bij ernstige verkeersdelicten, gaat ook voor een bromfietsrijbewijs gelden. Bevoegdheden ten aanzien van houders van een bromfietscertificaat zijn beperkter. Bromfietzers die de verkeersregels in ernstige mate aan hun laars lappen kunnen, na de invoering van de rijbewijsplicht, net als andere rijbewijshouders worden aangepakt. Het OM stelt in zijn advies dat het de beschikking krijgt over meer rijbewijzen en vaker zal moeten beslissen of inhouding daarvan gerechtvaardigd is, hetgeen extra kosten met zich mee brengt. Ik verwacht tezamen met mijn ambtgenoot van Justitie niet dat dit tot een zodanig toenemende belasting van het openbaar ministerie zal leiden dat hiervoor extra middelen beschikbaar gesteld moeten worden. Ook de kans dat het aantal klagschriften bij de raadkamer van de recht-

bank tegen het invorderen en inhouden van een rijbewijs sterk toe zal nemen, acht ik, anders dan het OM, niet groot. De huidige praktijk wijst namelijk uit dat met name in gevallen waarin een belanghebbende van oordeel is dat het (ingevorderde en ingehouden) rijbewijs nodig is voor het werk, een dergelijk klaagschrift wordt ingediend. Bij bromfietzers zullen dergelijke gevallen zich minder snel voordoen.

## **5. Financiële paragraaf**

De kosten verbonden aan de invoering van het nieuwe bromfietsrijbewijs worden doorberekend aan de burger via tarieven of leges. De Dienst Wegverkeer en de gemeenten verhalen hun kosten via de rijbewijsleges bestaande uit een aan het Rijk verschuldigde vergoeding ter zake van de afgifte van rijbewijzen en gemeentelijke leges. De gemeentelijke leges worden op basis van artikel 229 van de Gemeentewet door de gemeenten zelf bepaald. Het onderhavige wetsvoorstel vergt aanpassingen in het Centraal Register Rijbewijzen dat in beheer is bij de Dienst Wegverkeer. Aangezien gelijktijdige invoering is beoogd van het bromfietsrijbewijs en het nieuwe rijbewijsdocument, worden de kosten van de aanpassing in het kader van dat project meegenomen. Het CBR verhaalt zijn kosten via de examentarieven. Ik realiseer mij dat met name de eerste aanvragers van een bromfietsrijbewijs voor hogere kosten komen te staan dan thans het geval is. De kosten van het huidige bromfietscertificaat bedragen € 29,80 voor de eerste aanvraag (inclusief theorie-examen). De verwachting is dat het nieuwe rijbewijs voor circa € 27,- kan worden aangeboden. Voor de onderbouwing van dit bedrag wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wijziging in de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen. Zoals daar ook is aangegeven, wordt de vraag voor welk tarief het nieuwe rijbewijs daadwerkelijk wordt aangeboden bepaald per gemeente op basis van artikel 229 van de Gemeentewet. Dit is afhankelijk van de gemeentelijke omstandigheden en de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan haar tariefbeleid. Momenteel bevindt zich het tarief tussen circa € 20 en € 50 (met een gemiddelde van € 30). Wel komen hier nog de kosten voor het examen bij. Deze kosten zullen naar verwachting vergelijkbaar zijn met de huidige kosten van een theorie-examen. De huidige kosten van een theorie-examen bedragen € 29,80. Ik ga er vanuit dat verder de extra kosten voortvloeiend uit de invoering van het bromfietsrijbewijs beperkt zullen zijn: uit cijfers van het CBR kan worden afgeleid dat de meeste bromfietzers (ca. 80%) rond hun eenentwintigste, derhalve ruim voordat het bromfietsrijbewijs zou moeten worden verlengd, hun rijbewijs B halen. Verlenging van de geldigheid van het bromfietsrijbewijs kan dan gelijk oplopen met de reeds bestaande verplichting het rijbewijs eens in de tien jaar te vernieuwen. Voor de kleine groep die nooit het rijbewijs A of B behaalt, zullen de kosten ten opzichte van de huidige situatie iets meer stijgen, omdat in tegenstelling tot het bromfietscertificaat het rijbewijs elke tien jaar moet worden vernieuwd.

De invoering van het bromfietsrijbewijs zal, zoals ik hiervoor heb aangegeven, naar verwachting niet leiden tot financiële gevolgen van een zodanige omvang voor de politie, openbaar ministerie en zittende magistratuur dat deze niet binnen de bestaande begroting kunnen worden opgevangen.

Indien in de praktijk blijkt dat de verwerking van ingenomen rijbewijzen en rij-ontzeggingen toch een dermate grote extra werklast voor politie en OM met zich mee zal brengen, dan zal ik daar in overleg met mijn ambtgenoot van Justitie een oplossing voor zoeken.

## 6. Administratieve lasten

Het onderhavige wetsvoorstel zal leiden tot extra administratieve lasten voor de burger. Deze extra lasten zijn het gevolg van het zich informeren over de nieuwe regelgeving en de veranderingen in de afgifteprocedure nu het bromfietscertificaat wordt vervangen door het bromfietsrijbewijs. Voor de berekening van de in deze paragraaf opgenomen extra administratieve lasten is uitgegaan van de nulmeting Administratieve lasten burger, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, eindrapportage 1.0, 2004, peildatum 2002.

### *Oude situatie*

Voor het huidige bromfietscertificaat is een tijdsinzet vereist van 110 minuten. Deze tijdsinzet is een gevolg van het telefonische reserveren (10 minuten), het persoonlijk ophalen en invullen van het formulier (50 minuten), het maken van een pasfoto (30 minuten) en het overleggen van bewijsstukken (20 minuten). De aan deze activiteiten verbonden kosten bedragen € 4,48. Omdat het bromfietscertificaat eenmalig wordt afgegeven en niet behoeft te worden verlengd, zijn er op dit punt geen administratieve lasten.

Uitgaande van een aantal van 126 207 houders (zie bovengenoemde nulmeting) bedragen de administratieve lasten voor de burgers thans in het totaal 198 566 uur en € 434 152.

### *Nieuwe situatie*

In de nieuwe situatie moet, rekening houdende met de nieuwe regels betreffende de afgifte van het rijbewijs zoals voorgesteld in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wijziging in de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen voor de berekening van de administratieve lasten, rekening worden gehouden met twee situaties:

- a. de eerste aanvraag en afgifte van het rijbewijs AM;
- b. de periodieke vernieuwing van het rijbewijs AM.

#### *Ad a. Eerste aanvraag en afgifte van het rijbewijs*

Het vervangen van het bromfietscertificaat door het bromfietsrijbewijs en de gewijzigde aanvraagprocedure van een rijbewijs in het algemeen zullen leiden tot de volgende administratieve lasten voor de burger: hij zal nu twee maal naar het gemeentehuis moeten om het rijbewijs aan te vragen respectievelijk af te halen (telkens 60 minuten, telkens € 1,28). Tevens moet extra tijd worden gerekend voor het uitreiken van het rijbewijs (raming 2 minuten). Verder blijven de overige handelingen bestaan: het aanvragen van het theorie-examen (10 minuten; € 1,20) en het maken van een pasfoto (30 minuten; € 2,00). Het overleggen van bewijsstukken gaat elektronisch, terwijl het overleggen van een legitimatiebewijs niet wordt aangemerkt als administratieve last. Voor deze activiteiten is een tijdsinzet vereist van 162 minuten. De hieraan verbonden kosten bedragen € 5,76.

Het betreft verder (zie de cijfers uit de nulmeting) 126 207 certificaathouders. De totale administratieve lasten verbonden aan deze, eenmalige, activiteit van vervanging van het bromfietscertificaat door het rijbewijs voor de categorie AM betreft derhalve op jaarbasis (afgerond) 340 759 uur en € 726 952.

#### *Ad b. De periodieke vernieuwing van het rijbewijs AM*

Voor de periodieke vernieuwing van het rijbewijs zal de tijdsinzet 157 minuten bedragen. Deze inzet bestaat uit de tijd die nodig is voor het maken van de pasfoto (30 minuten), en het bezoeken van de gemeente voor het indienen van de aanvraag en het afhalen van het rijbewijs op het gemeentehuis (twee maal 60 minuten), het inleveren van het oude rijbe-

wijs (5 minuten) en het uitreiken van het nieuwe rijbewijs (raming twee minuten). De kosten die hieraan zijn verbonden, bedragen € 4,56. In veruit de meeste gevallen zal deze periodieke vernieuwing kunnen worden gecombineerd met de reeds bestaande periodieke vernieuwing van het rijbewijs voor andere categorieën. De ervaring leert immers dat veruit de meeste houders van een bromfietscertificaat (80%) binnen vijf jaar een rijbewijs voor een andere categorie (meestal rijbewijs B) rijbewijs haalt. Ervaringsgegevens van de Dienst Wegverkeer wijzen uit dat dit percentage in de daaropvolgende periode van vijf jaar is gestegen tot circa 90%. De periodieke vernieuwing kan dan worden gecombineerd met de periodieke vernieuwing van het rijbewijs voor die andere categorie of categorieën. De hieruit voortvloeiende administratieve lasten zijn dan niet toe te rekenen aan het onderhavige wetsvoorstel, maar kunnen worden toegerekend aan de reeds bestaande verplichting tot administratieve vernieuwing. Het percentage bromfietzers dat na de hierboven aangegeven periode van 10 jaar niet op enig moment een rijbewijs voor een andere categorie dan AM haalt, is verwaarloosbaar: ongeveer 5%. Gegevens van de Dienst Wegverkeer wijzen uit dat er ongeveer 717 000 personen zijn die thans alleen in het bezit zijn van een bromfietscertificaat. Uitgaande van de verwachting dat de hierboven aangegeven percentages na invoering van het bromfietsrijbewijs niet zullen wijzigen, kan worden geconcludeerd dat (afgerond) ongeveer 36 000 houders van een bromfietsrijbewijs geen rijbewijs zullen halen voor een andere categorie. Alleen deze kleine categorie personen zal derhalve worden geconfronteerd met extra administratieve lasten voortvloeiend uit de invoering van het bromfietsrijbewijs als gevolg van de noodzaak tot verlenging.

De totale administratieve lasten verbonden aan de administratieve verlenging van het rijbewijs voor de categorie AM betreft derhalve (afgerond) 9 420 uur en € 16 416. Deze getallen zijn tot stand gekomen door het aantal minuten, respectievelijk het bedrag aan euro's te vermenigvuldigen met het aantal personen dat geen rijbewijs zal halen voor een andere categorie en dat dus, in tegenstelling tot thans het geval is met het bromfietscertificaat, elke tien jaar hun rijbewijs zal moeten vernieuwen, en vervolgens die uitkomst te delen door 10, omdat deze kosten slechts eenmaal per 10 jaar zullen ontstaan.

Tenslotte zal er sprake zijn van een kleine groep personen die niet binnen de overgangperiode van drie jaar zijn rijbewijs voor een andere categorie dan AM zal halen en die na die periode wel zijn rijbewijs voor een andere categorie zal halen. Om de omvang van deze groep te berekenen is, bij gebrek aan andere cijfers, uitgegaan van de groep personen die thans zijn bromfietscertificaat heeft en jonger is dan 18 jaar. Het gaat hier om een groep van 85 800 personen. Van deze groep zal, uitgaande van de hierboven weergegeven percentages, 50% binnen drie jaar zijn rijbewijs voor een andere categorie dan AM halen en zal nog eens 5 % nooit een ander rijbewijs halen. Resteert een groep van, afgerond, 38 600 personen, die binnen drie jaar zijn certificaat zal moeten omwisselen en kort daarna alsnog een rijbewijs voor een andere categorie haalt. Voor deze groep komen de extra administratieve lasten op jaarlijks 16 267 uur en € 25 145 (de bedragen berekend voor het vernieuwen van het rijbewijs, gedeeld door zeven, omdat het gaat om de lasten verbonden aan een nieuw rijbewijs gelegen in de periode tussen de omwisseling van het bromfietscertificaat en de periodieke vernieuwing).

#### *Eenmalige kosten voor kennisgeving van nieuwe regelgeving*

Los van de hierboven weergegeven administratieve lasten moet nog rekening worden gehouden met de administratieve lasten voortvloeiend uit het zich op de hoogte stellen van nieuwe regelgeving. Omdat de regering voornemens is een uitgebreide voorlichtingscampagne op te zetten,

zal hiervoor slechts een geringe tijdsduur nodig zijn. Deze wordt geschat op 5 minuten. In totaal komt dit derhalve neer op 13 500 uur.

Samengevat komt het erop neer dat het onderhavige wetsvoorstel leidt tot een jaarlijkse toename van de administratieve lasten met in het totaal 167 267 uur en € 334 361,- en een eenmalige toename van 13 500 uur. Het betreft hier een optelling van de in de eerdere alinea's berekende minuten en euro's.

Het onderhavige wetsvoorstel leidt niet tot administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Bij de uitwerking van de tweede fase van het bromfietsrijbewijs zijn mogelijk wel administratieve lasten voor het bedrijfsleven te verwachten. Het gaat dan om het zich op de hoogte stellen van de voorgenomen regelgeving. In de op die fase betrekking hebbende, nog op te stellen, regelgeving zal nader hierop worden ingegaan.

## **7. Voorlichting**

De voorlichting met betrekking tot het bromfietsrijbewijs- en examen zal vanwege de onderliggende relaties worden gecombineerd met de voorlichting over het nieuwe rijbewijsdocument, de herziening van de medische geschiktheid voor de andere rijbewijscategorieën dan AM, en de herziening van de Wet rijonderricht motorrijtuigen. De voorlichting zal zich uiteraard niet alleen richten op de burgers, maar ook op alle bij het bromfietsrijbewijs betrokken instanties.

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Artikel I, onderdeel A**

Met de afschaffing van het bromfietscertificaat zal op termijn dit onderdeel van het takenpakket van de Dienst Wegverkeer komen te vervallen. Dit zal het geval zijn drie jaar nadat artikel I, onderdelen C en F, in werking zijn getreden. In deze overgangsperiode van drie jaar kan het immers voorkomen dat nog gegevens in het register zullen moeten kunnen worden opgenomen, dan wel gegevens daaruit zullen moeten worden verstrekt.

### **Artikel I, onderdelen B, K en M**

Zoals in het algemeen deel reeds is aangegeven, is met ingang van 1 januari 2006 de wet van 12 mei 2005 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders in werking getreden. Deze wet bepaalt dat ook jonge bromfietzers onder de werking van de nieuwe wettelijke alcohollimiet van 0,2 promille voor beginnende bestuurders vallen (amendement van de heer Slob). Omdat door de enkele vervanging van het bromfietscertificaat door een bromfietsrijbewijs de nieuwe limiet vanzelf komt te gelden voor beginnende bestuurders van bromfietsen, voorziet artikel I, onderdeel B, in het laten vervallen van artikel 8, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Bij artikel I, onderdelen K en M, worden in de artikelen 163 en 175 van de wet de daarmee samenhangende technische wijzigingen aangebracht.

Tevens wordt in artikel I, onderdeel B, voorgesteld artikel 8, derde lid, zodanig aan te passen dat de termijn gedurende welke een rijbewijs houder als beginnende bestuurder geldt wordt verlengd van vijf naar zeven jaar indien het eerste afgegeven rijbewijs een rijbewijs betreft dat de bevoegdheid geeft tot het besturen van bromfietsen en dit rijbewijs is afgegeven aan een persoon die op het moment van afgifte van dat rijbe-

wijs nog niet de leeftijd van achttien jaren heeft bereikt. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2d van het algemeen deel van de memorie van toelichting.

In aanvulling hierop wordt een nieuw artikel 8, vierde lid, voorgesteld. Sinds 1 januari 2006 geldt zoals gezegd voor de beginnende bestuurder een verlaagde alcohollimiet van 0,2 promille. Inmiddels is door de politie gesignaleerd dat niet bevredigend kan worden opgetreden tegen een bestuurder die zonder rijbewijs een motorvoertuig bestuurt, terwijl hij een bloedalcoholgehalte heeft dat ligt tussen de 0,2 en de 0,5. Dit is het gevolg van het feit dat die persoon niet valt onder de in artikel 8, derde lid, neergelegde omschrijving van beginnend bestuurder («een bestuurder met een rijbewijs dat sedert de datum waarop aan hem voor de eerste maal een rijbewijs is afgegeven nog geen vijf jaren zijn verstreken en de eerste afgifte van het rijbewijs op of na 30 maart 2002 heeft plaatsgevonden»). Hij beschikt immers niet over een rijbewijs. Het gevolg daarvan is dat een bestuurder van een motorrijtuig zonder rijbewijs met een alcoholpromillage tussen de 0,2 en 0,5 op dit moment slechts aangepakt kan worden voor de overtreding «rijden zonder rijbewijs», maar niet ook voor het misdrijf «rijden onder invloed». Volgens het huidige artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 kan tegen een bestuurder zonder rijbewijs immers pas strafrechtelijk voor rijden onder invloed worden opgetreden indien hij betrappt wordt met een alcoholpromillage boven de 0,5. Een beschonken bestuurder zonder rijbewijs verkeert als gevolg daarvan in een betere positie dan een beschonken beginnende bestuurder en dat is niet rechtvaardig.

Om aan deze situatie een einde te maken wordt bij artikel I, onderdeel B, in artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994 een nieuw vierde lid ingevoegd dat erin voorziet dat iemand die, zonder dat hij in het bezit is van een rijbewijs, een motorrijtuig bestuurt, niet langer alleen kan worden vervolgd voor de overtreding «rijden zonder rijbewijs», maar ook voor het misdrijf «rijden bij een bloedalcoholgehalte tussen de 0,2 en de 0,5».

Tenslotte wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om een cosmetische aanpassing door te voeren. In de Wegenverkeerswet 1994 worden de wettelijke alcohollimieten nu eens in cijfers dan weer in letters aangeduid. De voorgestelde wijziging strekt ertoe om deze consequent weer te geven in cijfers.

#### **Artikel I, onderdeel C**

De voorgestelde wijziging voorziet erin dat de uitzondering van de rijbewijsplicht voor bromfietzers komt te vervallen. Dat is het gevolg van de beslissing tot invoering van een bromfietserijbewijs.

#### **Artikel I, onderdeel D**

Artikel 110b van de Wegenverkeerswet 1994 bepaalt in welke gevallen geen rij-onderricht mag worden gegeven. De voorgestelde wijziging heeft tot doel aan te geven dat ook geen rij-onderricht mag worden gegeven voor het besturen van bromfietsen aan personen onder de zestien jaar.

#### **Artikel I, onderdeel E**

In artikel 111, eerste lid, is bepaald vanaf welke leeftijd een rijbewijs kan worden afgegeven. Het voorgestelde artikel heeft tot doel dit artikel aan te vullen met de minimumleeftijd voor afgifte van een bromfietserijbewijs van 16 jaar.



Het tweede gedeelte van dit onderdeel bepaalt dat voor bestuurders van bromfietzers, in afwijking van bestuurders van andere motorrijtuigen, geen geschiktheidseisen worden gesteld. Op dit punt is in het algemeen deel van de toelichting reeds uitgebreid ingegaan. Voor de redengeving wordt daarnaar verwezen.

#### **Artikel I, onderdeel F**

Dit artikel voorziet in een aanpassing van de kostenverdeling van het tweede onderzoek in het kader van de vorderingsprocedure. Voorgesteld wordt deze kosten geheel voor rekening te brengen van de betrokken rijbewijshouder. Het hier bedoelde tweede onderzoek kan immers op één lijn worden gesteld met een tegenonderzoek. In zijn algemeenheid is het gebruikelijk dat tegenonderzoeken die op verzoek van betrokkene plaatsvinden, voor eigen rekening plaatsvinden. Als voorbeeld kan worden genoemd het tegenonderzoek naar het alcoholgehalte van bloed of urine op grond van artikel 21, eerste lid, van het Besluit alcoholonderzoeken in het kader van de strafrechtelijke procedure.

#### **Artikel I, onderdelen G en H**

Met de invoering van het bromfietsrijbewijs komen de bepalingen betreffende het bromfietscertificaat te vervallen. Op een enkel punt, bijvoorbeeld de mogelijkheid van ongeldigverklaring van een bromfietscertificaat en het register, worden door middel van overgangsrecht nadere voorzieningen getroffen.

De reden voor de splitsing in twee onderdelen is gelegen in het feit dat de in het tweede onderdeel genoemde artikelen zien op het register betreffende de afgifte van bromfietscertificaten. Omdat het nog enige tijd mogelijk moet blijven om gegevens omtrent bromfietscertificaten in dit register op te nemen – het gaat dan bijvoorbeeld om op het moment van inwerkingtreding nog in behandeling zijnde aanvragen tot afgifte van een nieuw respectievelijk vervangend bromfietscertificaat – zullen de artikelen genoemd in artikel I, onderdeel H, op een later moment in werking treden.

#### **Artikel I, onderdeel I en artikel VIII**

Met de vervanging van het bromfietscertificaat door het rijbewijs zal een bepaling met de strekking van artikel 160, onderdeel d, de verplichting om het bromfietscertificaat op eerste vordering van een opsporingsambtenaar behoorlijk ter inzage af te geven, niet langer nodig zijn. Artikel I, onderdeel I, heft die verplichting op. Dat neemt niet weg dat deze verplichting ten tijde van de overgangstermijn dient te blijven bestaan. Artikel VIII voorziet hierin. Het is niet nodig voor de houder van een bromfietsrijbewijs in de Wegenverkeerswet 1994 een verplichting op te nemen die inhoudt dat hij op eerste vordering van een opsporingsambtenaar zijn rijbewijs behoorlijk ter inzage afgeeft. In deze verplichting voorziet namelijk reeds artikel 160, eerste lid, onderdeel c.

#### **Artikel I, onderdeel J en artikel IX**

De bevoegdheid, neergelegd in artikel 161, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 van de in artikel 159, onderdeel a, van die wet bedoelde personen tot het innemen van een bromfietscertificaat ten aanzien waarvan een verplichting tot inlevering bestaat, zal niet langer nodig zijn. Artikel I, onderdeel J, maakt daarom een einde aan die verplichting. Ten aanzien van dit onderwerp geldt eveneens dat voor de duur van het overgangsrecht een voorziening wordt getroffen. Hierin voorziet artikel IX. Indien een politieambtenaar in het kader van de uitoefening van zijn bij of

krachtens de Wegenverkeerswet 1994 verleende bevoegdheden de beschikking krijgt over een dergelijk certificaat, is hij op grond van het voorgestelde artikel IX bevoegd het in te nemen en door te geleiden naar de instantie bij wie het had moeten worden ingeleverd door de houder.

Artikel 161, derde lid, maakt het mogelijk dat een rijbewijs kan worden ingenomen door de in artikel 159, onderdeel a, bedoelde personen die bij de uitoefening van bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 of krachtens artikel 5:19, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht aan hen verleende bevoegdheden de beschikking krijgen over een rijbewijs dat op een van de in artikel 161 genoemde gronden had moeten worden ingeleverd.

### **Artikel I, onderdeel L**

Artikel 164, tweede lid, verplicht de politie ertoe om in bepaalde gevallen een rijbewijs in te vorderen. Een van die gevallen betreft de situatie dat de bestuurder van een motorrijtuig de maximumsnelheid met vijftig kilometer per uur of meer overschrijdt. Gelet op het feit dat bestuurders van bromfietsen op dit moment niet rijbewijsplichtig zijn, geldt deze invorderingsplicht alleen voor bestuurders van motorrijtuigen waarvoor wél een rijbewijs is vereist, in het bijzonder voor automobilisten. Als gevolg van de invoering van de rijbewijsplicht voor bestuurders van bromfietsen komen deze van rechtswege onder de werking van dit artikel te vallen. De politie constateert evenwel in haar advies dat het bij bromfietsen niet redelijk is het rijbewijs pas in te vorderen bij een snelheidsoverschrijding met vijftig kilometer per uur of meer. Weliswaar is de politie bevoegd op grond van artikel 164, derde lid, het rijbewijs in te vorderen bij een lagere overschrijding van de maximumsnelheid dan vijftig kilometer per uur, maar dan moet er sprake zijn van een snelheidsoverschrijding waardoor de veiligheid op de weg ernstig in gevaar wordt gebracht. Ik onderschrijf het standpunt dat het niet redelijk is om het bromfietsrijbewijs alleen langs de weg van artikel 164, derde lid, te kunnen invorderen bij een lagere snelheidsoverschrijding dan met vijftig kilometer per uur. Bromfietsen kunnen al bij lagere snelheidsovertredingen gevaar op de weg veroorzaken. Dit is de reden waarom voor bromfietsen in zijn algemeenheid een lagere maximumsnelheid geldt. Om die reden geef ik gevolg aan het advies van de politie op dit punt. Het lijkt mij redelijk om de invorderings- en inhoudingsgrens bij bromfietsen te stellen op dertig kilometer per uur of meer.

Bij de voorgestelde aanpassing in dit onderdeel is uitgegaan van de tekst van artikel 164 zoals die zal luiden nadat de wet van 12 mei 2005 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders in werking is getreden. Dat zal naar verwachting op 1 januari 2006 het geval zijn.

Ook hier is van de gelegenheid gebruik gemaakt om een cosmetische aanpassing door te voeren. In artikel 164 worden de toepasselijke alcohollimieten eveneens afwisselend in cijfers of letters aangeduid. De voorgestelde wijziging strekt ertoe om in het tweede lid deze consequent weer te geven in cijfers. Ten aanzien van het vierde lid is hier van afgezien: dit lid wordt gewijzigd in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een puntenstelsel voor rijbewijzen. Als gevolg van die wijziging zal in het desbetreffende lid de officier van justitie de bevoegdheid krijgen tot inhouding van het rijbewijs in de in het tweede lid bedoelde gevallen. Door deze verwijzing naar het tweede lid zal er geen sprake meer zijn van het afwisselend gebruik van cijfers en letters in het vierde lid.

## **Artikel I, onderdeel N en O**

De in deze artikelen voorgestelde wijzigingen zijn is een logisch gevolg van het vervallen van een aantal verplichtingen met betrekking tot het bromfietscertificaat. Het gaat hierbij om het verbod om opzettelijk onjuiste opgaven te doen voor het verkrijgen van het bromfietscertificaat, de certificaatplicht en de inleverplicht van een ongeldig verklaard certificaat. Op grond van het voorgestelde artikel I, onderdeel G, komen deze bepalingen te vervallen.

## **Artikel II**

In de Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994 is destijds bij wijze van overgangsrecht een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt aan personen die op het tijdstip van inwerkingtreding van de bepalingen betreffende het bromfietscertificaat 16 jaar of ouder waren een bromfietscertificaat af te geven zonder dat zij daarvoor het theorie-examen behoeften af te leggen. Er is thans geen reden meer voor het instandhouden van deze mogelijkheid. De ervaring wijst uit dat ook nagenoeg geen gebruik meer wordt gemaakt van deze mogelijkheid. Het voorgestelde artikel strekt daarom tot het laten vervallen van deze mogelijkheid.

## **Artikel III**

Dit artikel voorziet in aanpassing van artikel 1, onderdeel b, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen. In de huidige wettekst wordt onderscheid gemaakt tussen het onderricht gericht op het bijbrengen van de rijvaardigheid en geschiktheid in het besturen van motorrijtuigen waarvoor een rijbewijs wordt gevorderd, en het onderricht gericht op de rijvaardigheid en geschiktheid, nodig voor het besturen van bromfietsen. Nu ook voor het besturen van bromfietsen een rijbewijs verplicht wordt kan dit onderscheid vervallen. Het voorgestelde artikel strekt hiertoe. Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat bij het onderricht gericht op geschiktheid niet moet worden gedacht aan de medische geschiktheid. Het gaat hier om geschiktheid in de zin van attitude, houding in het verkeer.

## **Artikel IV**

Dit artikel bepaalt dat aanvragen ingediend voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel worden behandeld overeenkomstig de oude regels, behalve indien het theorie-examen is afgelegd en betrokkene hiervoor is geslaagd na de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C. Theoretisch kan het twee soorten aanvragen betreffen:

- a. aanvragen van personen die zich bij het CBR hebben gemeld voor het afleggen van een theorie-examen en voor wie de datum van dit examen is vastgesteld voor de datum van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, (dit zijn de aanvragen op grond van artikel 157 van het Reglement rijbewijzen) en
- b. aanvragen van personen die zijn ingeleverd bij het postkantoor vóór de datum van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, (dit zijn de aanvragen op grond van artikel 197 van het Reglement rijbewijzen van personen die op het moment van inwerkingtreding van artikel 135 van de Wegenverkeerswet 1994 zestien jaar of ouder waren. Artikel 197 van het Reglement rijbewijzen maakt voor deze, beperkte, categorie personen een uitzondering op de regel dat een bromfietscertificaat wordt afgegeven na het succesvol afleggen van een theorie-examen).

De reden dat bij categorie a ervoor is gekozen om het moment van het afleggen van en het slagen voor het theorie-examen in feite beslissend te laten zijn en niet de datum van aanvraag is gelegen in de werkwijze bij het CBR. In de praktijk melden kandidaten zich on-line bij het CBR met het

verzoek om op een bepaalde dag het theorie-examen te mogen afleggen. Als ze dit examen met goed gevolg afleggen, krijgen ze ter plekke het bromfietscertificaat. Het komt echter ook voor dat kandidaten binnenlopen met de vraag of ze nog diezelfde dag het theorie-examen kunnen afleggen. Deze werkwijze kan er derhalve toe leiden dat op dezelfde dag zowel kandidaten een examen afleggen die vooraf hebben gereserveerd, als kandidaten die spontaan zijn binnengelopen. Het is het CBR evenwel technisch niet mogelijk om voor de procedure van afgifte van een bromfietscertificaat respectievelijk een rijbewijs AM onderscheid te maken tussen kandidaten die op dezelfde dag hun examen hebben afgelegd. Door te bepalen dat de datum van het afleggen van het theorie-examen het beslissend moment is, wordt dit probleem voorkomen.

Het bovenstaande betekent derhalve dat kandidaten die zich voor de datum van inwerkingtreding on-line hebben aangemeld en het theorie-examen eveneens afleggen voor dat tijdstip, nog overeenkomstig de oude regels een bromfietscertificaat krijgen. Kandidaten die zich vóór de datum van inwerkingtreding hebben aangemeld, maar het theorie-examen na de datum van inwerkingtreding hebben afgelegd, moeten het nieuwe traject volgen en krijgen via de gemeente het rijbewijs AM.

Wat de in categorie b bedoelde gevallen betreft zullen tot op de dag vóór de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, aanvragen in behandeling kunnen worden genomen. Deze categorie aanvragen zal niet meer voor de inwerkingtreding kunnen worden afgedaan. Het onderhavige artikel IV heeft mede betrekking op deze gevallen: deze aanvragen zullen nog door het CBR in behandeling worden genomen en het CBR zal overgaan tot afgifte van een bromfietscertificaat overeenkomstig de oude regels.

## **Artikel V**

### *Eerste lid*

Het eerste lid bevat een voorziening voor de afhandeling van aanvragen tot vervanging van een versleten of geheel of ten dele onleesbaar geworden bromfietscertificaat, ingediend vóór het tijdstip waarom artikel I, onderdeel G, in werking is getreden. Deze gevallen worden overeenkomstig de oude regels afgehandeld.

### *Tweede lid*

Dit lid bevat een voorziening voor het geval er tijdens de overgangsperiode, derhalve gedurende de periode dat voor de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel H, afgegeven bromfietscertificaten nog op grond van artikel VI, eerste lid, hun geldigheid behouden, een verzoek wordt gedaan tot vervanging van een versleten of geheel of gedeeltelijk onleesbaar bromfietscertificaat. Een dergelijk geval zal overeenkomstig de oude regels worden behandeld, met dien verstande dat in plaats van een vervangend bromfietscertificaat een rijbewijs voor de categorie AM zal worden afgegeven. Afgifte zal plaatsvinden door de gemeenten. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat het CBR geen ervaring heeft in de afgifte van rijbewijzen en het onwenselijk wordt geacht gedurende de overgangsperiode nog bromfietscertificaten af te geven. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de adviezen op dit punt van de NVvB en de RDW. Op deze manier wordt aangesloten bij de bestaande procedures voor de omwisseling van versleten rijbewijzen die thans al bestaan de bij de gemeenten. De NVvB wijst er in haar advies op dat geen bepalingen zijn opgenomen over de gang van zaken bij vermissing van een bromfietscertificaat. Zij vraagt of geen aansluiting kan worden gezocht bij de in voorbereiding zijnde aanpassing van het Reglement rijbewijzen hoe om te gaan in geval van vermissing van het rijbewijs. Thans is het zo dat kan worden volstaan

met een door de houder ingevulde en ondertekende verklaring. Het voornemen bestaat om, in navolging van soortgelijke bepalingen betreffende vermissing van identiteitsdocumenten, deze eigen verklaring te vervangen door de bepaling dat van de vermissing van een rijbewijs aangifte moet worden gedaan. Dezelfde vraag is gesteld door de RDW in zijn uitvoerings-toets. Ik heb hier van afgezien omdat er vanaf die datum nog maar gedurende een periode van drie jaar sprake zal zijn van een bromfietscertificaat. Volledigheidshalve wijs ik erop dat er ook thans niets is geregeld over procedures voor de vermissing van een bromfietscertificaat. Dit heeft kennelijk niet tot problemen geleid.

## **Artikel VI**

### *Eerste en tweede lid*

Het eerste lid van dit artikel voorziet erin dat bromfietscertificaten, afgegeven voor de inwerkingtreding van de wet hun geldigheid blijven behouden voor het besturen van bromfietsen voor de duur van maximaal drie jaren na de inwerkingtreding. Voor een toelichting op de duur van de overgangperiode wordt verwezen naar het algemeen deel van de memorie van toelichting (paragraaf 3a). In het tweede lid wordt bepaald dat ten aanzien van de houder van een bromfietscertificaat als bedoeld in het eerste lid, de rijbewijsplicht niet geldt.

In haar advies vraagt de politie de aandacht voor het feit dat met de afgifte van het rijbewijs AM tegen inlevering van een bromfietscertificaat, betrokkene een identiteitsbewijs in de zin van de Wet op de identificatieplicht in handen krijgt. Dit brengt met zich, zo wordt gesteld, dat de identiteit van de betrokken aanvrager op deugdelijke wijze zal moeten worden gecontroleerd. In reactie hierop wijs ik erop dat ook in geval van omwisseling van een eerder afgegeven bromfietscertificaat voor een rijbewijs AM de algemene eis zal gelden dat betrokkene zich op deugdelijke wijze zal moeten legitimeren. Deze eis is thans reeds opgenomen in artikel 111, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en uitgewerkt in artikel 33 van het Reglement rijbewijzen. Aparte voorzieningen zijn op dit punt niet nodig nu deze algemene bepalingen automatisch van toepassing zijn op de afgifte van een rijbewijs voor de categorie AM. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor de opmerking van de NVvB dat men in de voorstellen voor het rijbewijs voor de categorie AM bepalingen mist die vergelijkbaar zijn met de bepaling dat voor de aanvraag van een rijbewijs de eis geldt van een geldig verblijf in Nederland. Hier geldt dat op de aanvraag van een rijbewijs voor de categorie AM artikel 111, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 van toepassing is. Een aparte bepaling is derhalve niet nodig.

### *Derde lid*

Het derde lid bepaalt dat houders van bromfietscertificaten maximaal drie jaren de tijd hebben om tegen afgifte van hun bromfietscertificaat en tegen betaling van het daarvoor vastgestelde tarief dat certificaat om te wisselen voor een rijbewijs met de categorie AM. Bij de keuze voor deze duur is enerzijds rekening gehouden met het feit dat niet alle certificaten op het zelfde moment kunnen worden omgewisseld tegen een rijbewijs AM. Verder is rekening gehouden met de omstandigheid dat uit onderzoek van het CBR blijkt dat circa 50 % van de houders van een bromfietscertificaat na zo'n drie jaar ook zijn rijbewijs B haalt. In dat geval wordt dat rijbewijs automatisch afgegeven voor de categorie AM. Bij afgifte van een rijbewijs voor categorie B (en dit geldt trouwens voor een rijbewijs voor elke andere categorie) kan omwisseling van het bromfietscertificaat samenvallen met de afgifte van het rijbewijs B. De houders van een

bromfietscertificaat die voor die tijd niet tevens een rijbewijs behalen, zullen, indien zij bromfiets willen blijven rijden, hun bromfietscertificaat moeten omwisselen voor een rijbewijs AM. Bij algemene maatregel van bestuur zullen hiervoor nadere eisen worden gesteld. Na afloop van die termijn is omwisselen niet meer mogelijk en zal betrokkene theorie-examen moeten doen.

#### *Vierde lid*

Op grond van het voorgestelde vierde lid kunnen houders van een rijbewijs dat de bevoegdheid geeft tot het besturen van andere motorrijtuigen dan bromfietsen nog maximaal 10 jaar of tot het moment waarop zij hun rijbewijs in het kader van de administratieve vernieuwing hebben omgewisseld en dan meteen een rijbewijs voor de categorie AM hebben gekregen, met hun rijbewijs een bromfiets besturen.

#### **Artikel VII**

Het onderhavige artikel betreft een voorziening indien tijdens de overgangperiode een bromfietscertificaat ongeldig moet worden verklaard omdat de houder onjuiste gegevens heeft opgegeven.

#### **Artikel VIII**

Zolang nog bromfietscertificaten in omloop zijn, en dat kan nog tot drie jaren na inwerkingtreding van artikel I, onderdeel G, van dit wetsvoorstel, zal de politie over de bevoegdheid moeten beschikken om een bestuurder van een bromfiets te laten stilhouden en het certificaat behoorlijk ter inzage te laten afgeven. Het onderhavige artikel voorziet hierin.

#### **Artikel IX**

Zoals in de toelichting op artikel VII is opgemerkt blijft het mogelijk om tijdens de overgangperiode bromfietscertificaten ongeldig te verklaren. In dat geval is de houder van het ongeldig verklaarde bromfietscertificaat op grond van dit artikel verplicht dat certificaat in te leveren.

#### **Artikel XI**

Dit artikel voorziet in de strafbaarstelling van overtreding van de artikelen VII, derde lid, en VIII van deze wet.

#### **Artikelen XII**

In deze artikelen wordt het overgangsrecht geregeld voor de verdeling van de kosten van de tweede onderzoeken die voortvloeien uit een mededeling als bedoeld in artikel 130, eerste lid. Ten aanzien van de in dit artikel genoemde onderzoeken blijft de kostenverdeling in stand zoals die gold voor de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel F.

#### **Artikelen XIII en XIV**

In het wetsvoorstel puntenstelsel rijbewijzen wordt, naar aanleiding van daartoe strekkende adviezen van politie en OM, voorgesteld om in artikel 164, vierde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 dezelfde overschrijding van de maximumsnelheid en dezelfde alcohollimiet op te nemen als in artikel 164, tweede lid, van die wet. Artikel I, onderdeel G, van dat wetsvoorstel voorziet hierin, waarbij eveneens de tekst van artikel 164, vierde lid, zoals dat komt te luiden na inwerkingtreding van de wet van 12 mei 2005 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 tekst in verband met

verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders, tot uitgangspunt is genomen.

Nu zowel in het wetsvoorstel puntenstelsel als het onderhavige wetsvoorstel wijzigingen worden voorgesteld ten aanzien van het zelfde artikellid, zijn samenloopbepalingen nodig. Artikel XIII voorziet in een samenloopbepaling voor het geval het wetsvoorstel puntenstelsel eerder tot wet wordt verheven en in werking treedt dan het onderhavige wetsvoorstel. Artikel XIV voorziet in de omgekeerde situatie: het onderhavige wetsvoorstel wordt eerder tot wet verheven en treedt eerder in werking dan het wetsvoorstel puntenstelsel.

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