

33

Besluit van 27 januari 2010 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van een praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, en van enkele andere besluiten

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 oktober 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/1194 sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 4, vijfde lid, en artikel 7, eerste lid, onderdeel b, van richtlijn nr. 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403), de artikelen 13, eerste lid, 42, zesde lid, 43, vijfde lid, 71, 111, eerste lid, onderdeel b, 113, eerste lid, 116, eerste lid, 118, tweede lid en derde lid, 119, eerste lid, 120, eerste lid, en 132, zesde lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 27 november 2009, nr. W09.09.0432);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 januari 2010, nr. CEND/HDJZ-2010/52 sector AWW, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het eerste tot en met derde lid tot tweede tot en met vierde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

1. Voor het besturen van motorrijtuigen van de rijbewijscategorie AM, bromfietsen op twee wielen, is geen rijbewijs vereist:

a. gedurende de tijd dat aan de bestuurder rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 wordt gegeven in het kader van de opleiding voor het praktijkexamen voor die rijbewijscategorie, mits:

- I. die bestuurder in het bezit is van een niet langer dan een jaar van tevoren afgegeven theoriecertificaat voor de rijbewijscategorie AM;
- II. de bestuurder geen andere personen vervoert, uitgezonderd degene die aan de bestuurder rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 geeft;
 - b. tijdens het praktijkexamen.

2. In het derde lid (nieuw) wordt na «het eerste lid, onderdeel a,» ingevoegd: of het tweede lid, onderdeel a,.

3. In het vierde lid (nieuw) wordt «het eerste lid» vervangen door: het tweede lid.

B

1. In artikel 7 wordt, onder vernummering van het eerste en tweede lid tot tweede en derde lid, een lid ingevoegd, luidende:

1. Bij het geven van rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in het kader van de opleiding voor het praktijkexamen voor rijbewijscategorie AM dient te worden voldaan aan de volgende eisen:

a. degene aan wie rijonderricht wordt gegeven op een tweewielige bromfiets dient in het bezit te zijn van een niet langer dan een jaar tevoren afgegeven theoriecertificaat voor de rijbewijscategorie AM;

b. indien degene die rijonderricht geeft, zich achter de bestuurder op de tweewielige bromfiets bevindt, mag geen rijonderricht worden gegeven aan andere personen dan aan die bestuurder. Hetzelfde geldt indien degene die rijonderricht geeft, zich naast de bestuurder in de drie- of vierwielige bromfiets bevindt;

c. indien degene die rijonderricht geeft aan bestuurders van tweewielige bromfietsen, zich niet achter de bestuurder op de tweewielige bromfiets bevindt, mag rijonderricht worden gegeven aan ten hoogste vier bestuurders en dient tussen degene die rijonderricht geeft en de bestuurder of bestuurders die rijonderricht ontvangt of ontvangen, radiografisch contact te bestaan;

d. degene die rijonderricht geeft aan een bestuurder van een bromfiets mag niet tegelijkertijd rijonderricht geven in het kader van de opleiding voor een andere rijbewijscategorie.

2. In het derde lid (nieuw) wordt «eerste lid, onderdeel e onder V,» vervangen door: tweede lid, onderdeel e, onder V,.

C

Na artikel 7 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 7a

1. De bromfiets, waarmee rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 wordt gegeven in het kader van de opleiding voor het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, tweewielige bromfietsen, dient te zijn voorzien van een bij ministeriële regeling vastgestelde aanduiding, aangebracht op de wijze als bij die regeling is voorgeschreven.

2. De bromfiets waarmee rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 wordt gegeven in het kader van de opleiding voor het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, drie- of vierwielige bromfietsen, dient te zijn voorzien van:

a. inrichtingen die zo zijn aangebracht dat degene die rijonderricht geeft daarmee de bedrijfsrem en de koppeling vanaf zijn zitplaats doeltreffend kan bedienen, dan wel, indien het motorrijtuig niet is voorzien van een koppelingspedaal, van een andere inrichting waarmee hij de aandrijving van het motorrijtuig door de motor kan onderbreken;

b. een binnen- en een buitenspiegel waarmee degene die rijonderricht geeft het achter en rechts naast hem gelegen weggedeelte kan overzien;

c. een bij ministeriële regeling vastgestelde aanduiding, aangebracht op de wijze als bij die regeling is voorgeschreven.

D

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel b, wordt «en» vervangen door: of.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het eerste lid worden begrepen onder de rijbewijscategorie B:

a. motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg, maar minder dan 7500 kg, die worden aangedreven door een elektromotor waarvoor de elektrische energie uitsluitend geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij wordt opgeladen door middel van een elektrisch oplaadpunt buiten het voertuig;

b. hybride elektrische motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, met een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg, maar minder dan 7500 kg, waarvan de batterij kan worden opgeladen door middel van een elektrisch oplaadpunt buiten het voertuig.

E

Na artikel 15 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 15a

Indien de aanvrager van een rijbewijs voor de categorie AM, die blijkens de ten behoeve van hem in het rijbewijsregister geregistreerde verklaring van rijvaardigheid het praktijkexamen voor de categorie AM heeft afgelegd met een bromfiets op drie of vier wielen, wordt een rijbewijs AM afgegeven dat slechts geldig is voor het besturen van bromfietsen op drie of vier wielen. In het rijbewijs is deze beperking aangeduid met een bij ministeriële regeling vastgestelde codering.

F

Artikel 32, eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. op het moment van aanvraag in Nederland woonachtig te zijn en tevens

I. in de onmiddellijk aan de aanvraag voorafgaande periode van één jaar ten minste 184dagen in Nederland woonachtig te zijn geweest, of

II. gedurende een periode van ten minste zes maanden te zijn ingeschreven aan een in Nederland gevestigde universiteit, school voor middelbaar, voortgezet of hoger beroepsonderwijs of andere school voor middelbaar, voortgezet of hoger onderwijs, of

III. indien hij wegens tijdelijk verblijf buiten Nederland gedurende een periode van maximaal vier jaar niet geheel kan voldoen aan de onder I genoemde voorwaarde, gedurende een periode van ten minste tien jaar onafgebroken in Nederland woonachtig te zijn geweest, dan wel.

G

In de artikelen 34, eerste lid, onderdeel a, 36, eerste lid, onderdeel b, en 42, tweede lid, wordt «niet langer dan zes maanden» telkens vervangen door: niet langer dan drie jaar.

H

Artikel 35 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel c, wordt «niet langer dan zes maanden» telkens vervangen door: niet langer dan drie jaar.

2. Onder vernummering van het derde en vierde lid tot vierde en vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Indien de aanvraag betrekking heeft op een rijbewijs voor de categorie AM, wordt onder rijbewijs in het eerste lid, onderdeel a, mede verstaan een rijbewijs afgegeven voor een of meer andere categorieën dan AM, dat is afgegeven na 30 juni 1985 en dat zijn geldigheid heeft verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur.

I

In artikel 37 wordt «met een niet langer dan zes maanden vóór de aanvraag in het rijbewijzenregister geregistreerde verklaring van rijvaardigheid» vervangen door: met een niet langer dan drie jaar vóór de aanvraag in het rijbewijzenregister geregistreerde verklaring van rijvaardigheid.

J

In de artikelen 39, eerste lid, 44, vijfde lid, onderdeel a, en zevende lid, onderdeel a, en 48a, wordt «door een ambtenaar, belast met de uitvoering van de politietaak» telkens vervangen door: door een daartoe bevoegd algemeen of buitengewoon opsporingsambtenaar.

K

Artikel 45 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid vervalt en het vierde tot en met negende lid worden vernummerd tot het derde tot en met achtste lid.

2. In het vierde lid, onderdeel a (nieuw), wordt «niet langer dan zes maanden» vervangen door: niet langer dan drie jaar.

3. In het vijfde lid (nieuw) wordt «het vijfde lid, onderdeel a» vervangen door «het vierde lid, onderdeel a», en wordt «niet langer dan zes maanden vóór de aanvraag in het rijbewijzenregister geregistreerde verklaring van rijvaardigheid » vervangen door: niet langer dan drie jaar vóór de aanvraag in het rijbewijzenregister geregistreerde verklaring van rijvaardigheid.

L

Artikel 53, eerste lid, komt te luiden:

1. Het onderzoek naar de rijvaardigheid voor de rijbewijscategorie AM bestaat uit een theorie-examen en een praktijkexamen.

M

Artikel 65 komt te luiden:

Artikel 65

1. Indien de aanvrager bij het theorie-examen naar het oordeel van het CBR heeft voldaan aan de eisen, registreert het CBR ten behoeve van de aanvrager dat hij is geslaagd voor het theorie-examen en draagt het CBR er zorg voor dat het resultaat van het examen aan de aanvrager bekend wordt gemaakt.

2. Ten behoeve van artikel 7, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, onderdeel e, onder l, geeft het CBR aan de betrokken kandidaat een theoriecertificaat voor de rijbewijscategorie AM respectievelijk A af.

N

Artikel 67 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt «rijbewijscategorie A, B of E bij B» vervangen door: rijbewijscategorie AM, A, B, of E bij B.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Indien de aanvraag betrekking heeft op het praktijkexamen verkeersdeelneming voor de rijbewijscategorie A dient de aanvrager tevens niet langer dan een jaar voor het examen te zijn geslaagd voor het praktijkexamen voertuigbeheersing voor die rijbewijscategorie.

3. Het vijfde lid vervalt.

4. Het zesde tot en met negende lid worden vernummerd tot vijfde tot en met achtste lid.

5. In het zesde lid (nieuw), onderdeel b, en het zevende lid (nieuw), onderdeel b, wordt «niet langer dan zes maanden vóór het examen mag liggen» telkens vervangen door: niet langer dan drie jaar vóór het examen mag liggen.

O

In artikel 68 wordt «met een niet langer dan een jaar voor de dag van het examen afgegeven theoriecertificaat» vervangen door: met het niet langer dan een jaar voor de dag van het examen geslaagd zijn voor het theorie-examen.

P

Na artikel 69 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 69a

1. De eisen waaraan bij het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, bromfietsen op twee wielen, dient te worden voldaan, betreffen:

- a. bedrevenheid in de bediening en de beheersing van het voertuig;
- b. het op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer;
- c. het kunnen toepassen van de bij of krachtens de wet vastgestelde voorschriften.

2. De eisen waaraan bij het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, bromfietsen op drie of vier wielen, dient te worden voldaan, betreffen de bedrevenheid in de bediening en de beheersing van het voertuig.

Artikel 69b

1. Het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, bromfietsen op twee wielen, bestaat uit het afleggen van een rijproef met een bromfiets op twee wielen die blijkens de gegevens in het kentekenregister of voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die meer bedraagt dan 25 km/h.

2. Het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, bromfietsen op drie of vier wielen, bestaat uit het afleggen van een rijproef met een bromfiets op drie of vier wielen die blijkens de gegevens in het kentekenregister of voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die meer bedraagt dan 25 km/h.

Q

Na artikel 78 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 78a

Het motorrijtuig waarmee de rijproef voor het rijbewijs AM wordt afgelegd, dient te zijn voorzien van een bij ministeriële regeling vastgestelde aanduiding, aangebracht op de wijze als bij die regeling is voorgeschreven.

R

Artikel 83, eerste volzin, wordt vervangen door:

De duur van het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, voor zover het betreft de bromfietsen op twee wielen, bedraagt tenminste 25 minuten. De duur van het praktijkexamen verkeersdeelneming voor de rijbewijscategorie A en van het praktijkexamen voor de rijbewijscategorieën B en E bij B bedraagt tenminste 35 minuten.

S

In artikel 88 wordt «rijbewijscategorieën A, B en E bij B» vervangen door: rijbewijscategorieën AM, A, B en E bij B.

T

Artikel 92 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Het eerste lid en de artikelen 93 tot en met 96 zijn niet van toepassing op aanvragers van een verklaring van rijvaardigheid voor de rijbewijscategorie AM.

U

In artikel 134, vierde lid, wordt «de rijbewijscategorieën B, C, C1, D, D1 en E» vervangen door: de rijbewijscategorieën AM, A, B, C, C1, D, D1 en E.

V

Aan artikel 135 wordt een lid toegevoegd, luidende:

11. Indien betrokkene blijkt de rijproef voor categorie A of blijkt een rijproef op grond van een van de voorgaande leden niet aan de voor die categorie gestelde eisen voldoet, wordt een rijproef afgenomen voor de categorie AM.

W

In artikel 136, eerste en tweede lid, wordt «de artikelen 61 tot en met 64 en 70» telkens vervangen door: de artikelen 60a tot en met 64, 69a en 70.

X

In artikel 137, eerste lid, wordt «De artikelen 71 tot en met 81» vervangen door: De artikelen 69b en 71 tot en met 81.

Y

In artikel 138 wordt «de rijbewijscategorieën A, B en E bij B» vervangen door: de rijbewijscategorieën AM, A, B en E bij B.

Z

In artikel 183, derde lid, vervalt «45, derde lid,» en wordt «artikel 46, derde en vijfde lid,» vervangen door: artikel 46, derde en zesde lid,.

ARTIKEL II

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, eerste lid, onderdeel f, onder 2, wordt «rijbewijs B, C, D of E,» vervangen door: rijbewijs AM, B, C, D of E,.

B

In artikel 22, eerste lid, onderdeel a, wordt «als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen» vervangen door: die volgens het kentekenbewijs behoren tot de categorie bedrijfsauto's.

C

In artikel 35b, eerste lid, wordt «dimlicht en achterlicht» vervangen door: voor- en achterlicht.

D

Artikel 41, tweede lid, komt te luiden:

2. Bestuurders van een motorvoertuig mogen tegelijk met dimlicht of mistlicht aan de voorzijde bermlicht, bochtlicht, hoeklicht, richtlicht, markeringslichten of staaklichten voeren.

E

Artikel 86c, eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. datum van de eerste toelating tot het verkeer: datum van de eerste toelating van een motorvoertuig tot het verkeer op de weg zoals vastgesteld ingevolge bijlage II bij de Regeling voertuigen;

F

In artikel 86d, eerste lid, onderdeel b, onder 2, wordt «de datum van eerste toelating tot het verkeer» vervangen door: de datum van de eerste toelating tot het verkeer.

ARTIKEL III

Het Kentekenreglement wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 6, eerste lid, onderdeel a, wordt na «de eerste voornaam en de beginletters van de overige voornamen» ingevoegd: , de adellijke titel of het predicaat.

2. In artikel 10, derde lid, wordt «derde lid» vervangen door: tweede lid.

ARTIKEL IV

1. Artikel I, onderdelen D, F tot en met M, N, tweede tot en met vijfde lid, O en Z, artikel II, onderdelen B tot en met F, en artikel III treden in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

2. De artikelen I, onderdelen A tot en met C, E, L, M, N, eerste lid, en P tot en met Y, en II, onderdeel A, van dit besluit treden in werking op 1 maart 2010.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 27 januari 2010

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

Uitgegeven de *negende* februari 2010

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Bij gelegenheid van de voorbereiding van de invoering van het bromfietsrijbewijs, het rijbewijs voor de categorie AM (wet van 28 juni 2006, tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bromfietsrijbewijs, Stb. 322), is aangekondigd dat invoering in twee fasen zou plaatsvinden: de eerste fase betrof de vervanging van het bromfietscertificaat door het bromfietsrijbewijs. In deze fase behoeft de kandidaat slechts met goed gevolg het theorie-examen af te leggen om zijn bromfietsrijbewijs te kunnen behalen. In de tweede fase zou dan ook een praktijkexamen worden ingevoerd. De eerste fase is voltooid met de inwerkingtreding, met ingang van 1 oktober 2006, van bovengenoemde wet. Met de onderhavige wijziging van het Reglement rijbewijzen wordt uitvoering gegeven aan de tweede fase.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om de regeling rond de afgifte van theoriecertificaten, voor alle categorieën, aan te passen: in de toekomst zal niet langer een papieren theoriecertificaat worden afgegeven, maar zal het theoriecertificaat worden geregistreerd. Alleen in die gevallen waarin een papieren versie onontbeerlijk is, zal afgifte hiervan mogelijk blijven. Hierop zal verderop in de toelichting worden ingegaan.

Daarnaast wordt voorzien in een verlenging van de geldigheidsduur van de verklaring van rijvaardigheid. Ook hierop zal verderop in de toelichting nader worden ingegaan.

Verder is het wenselijk gebleken om in een aantal artikelen het begrip «ambtenaar, belast met de uitvoering van de politietaak» aan te passen en is een aantal technische wijzigingen doorgevoerd. In de artikelsgewijze toelichting wordt hierop nader ingegaan.

Ook is – na instemming van de Europese Commissie – voorzien in de mogelijkheid om bepaalde elektrische voertuigen met een maximum-massa tot 7500 kg, bestemd voor het vervoer van goederen, te besturen met een rijbewijs B. In § 3, onderdeel f, wordt hier verder op ingegaan.

Tenslotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt om zowel in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 als in het Kentekenreglement een abusievelijk onjuist opgenomen verwijzing te corrigeren en in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 nog een aanpassing van een definitie op te nemen die verband houdt met het feit dat er ook bij een brommobiel sprake kan zijn van juridisch bestuurderschap. In de artikelsgewijze toelichting wordt hier verder kort op ingegaan.

Het conceptbesluit is in het kader van de voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 voorgehangen bij beide kamers der Staten-Generaal (29 398, nr. 155). Door de Tweede Kamer zijn in dat kader aanvullende vragen gesteld die bij brief van 8 september 2009 (29 398, nr. 173) zijn beantwoord. De vragen die vooral betrekking hadden op de kosten van het praktijkexamen, hebben niet geleid tot aanpassingen in het conceptbesluit.

2. Achtergronden

Zoals in de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bromfietsrijbewijs (30 477, nr. 3) is aangegeven, werd (en wordt) invoering van een praktijkexamen wenselijk geacht vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid. Bromfietzers hebben per reizigerkilometer een heel hoog ongevalsrisico. Dit ongevalsrisico ligt voor bromfietzers veel hoger dan bij fietsers of automobilisten. Jaarlijks vallen er zo'n 50

dodelijke slachtoffers bij ongevallen met bromfietzers in het verkeer. Daaronder bevinden zich enkele dodelijke slachtoffers bij ongevallen met brommobielen. In de ongevallenstatistieken wordt geen verder onderscheid gemaakt in andere drie- of vierwielige bromfietsen, waardoor toelichting op de ongevalsoorzaken en leeftijden van de slachtoffers niet kan worden gegeven.

In de afgelopen jaren zijn al veel maatregelen genomen om de veiligheid van (jonge) verkeersdeelnemers te vergroten. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de invoering van de helmplicht, de invoering van het theorie-examen, de kentekening van de bromfiets en de verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders. Gelet op de hoge ongevalskans zijn verdere maatregelen nodig. Een voorstel om de minimumleeftijd voor bromfietzers te verhogen naar 17 jaar is in 2005 door de Tweede Kamer van de hand gewezen. Als alternatief is toen besloten om tot invoering van het praktijkexamen over te gaan. Bij die gelegenheid is geconstateerd dat er geen alternatieve maatregelen zijn om voor deze categorie weggebruikers de verkeersveiligheid te vergroten. Uitvoering van dit voornemen past ook in het kader van de afspraken die zijn gemaakt in de Strategienota verkeersveiligheid (29 398, nr. 120) om meer aandacht te besteden aan deze groep. Invoering van een dergelijk examen zou volgens een recent onderzoek van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS; Vermeulen, 2008), kunnen leiden tot een jaarlijkse reductie van 4 tot 5 verkeersdoden en circa 170 verkeersgewonden.

Bijkomend voordeel van invoering van het praktijkexamen is dat dan ook ten aanzien van houders van een rijbewijs voor de categorie AM de zogenaamde vorderingsprocedure (de procedure op grond van de artikelen 130 en volgende van de Wegenverkeerswet 1994, die tot doel heeft vast te stellen of een bestuurder nog beschikt over de vereiste rijvaardigheid of geschiktheid en om een bestuurder in dat kader een passende maatregel op te leggen) op het gebied van de rijvaardigheid kan worden toegepast. Dat betekent dat de nieuwe educatieve maatregel gedrag en verkeer die met ingang van 1 oktober 2008 is ingevoerd, ook zal kunnen worden toegepast op houders van een rijbewijs voor de categorie AM die zich schuldig hebben gemaakt aan in bij ministeriële regeling van opgeschreven gedragingen en dat, in de daarvoor in aanmerking komende gevallen, ook aan de houder van een rijbewijs voor de categorie AM een rijvaardigheidsonderzoek zal kunnen worden opgelegd. Met de invoering van het praktijkexamen zal er dus niet alleen sprake zijn van een toetsmoment om te kijken of een aspirant bestuurder voldoet aan de vereisten voor het besturen van een bromfiets, maar zal er ook na het behalen van het rijbewijs sprake zijn van een mogelijkheid om bromfietsbestuurders die blij hebben gegeven van bijvoorbeeld slecht verkeersinzicht of asociaal gedrag hierop aan te spreken.

In 2006 is in de nota naar aanleiding van het verslag bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bromfietsrijbewijs (30 477, nr. 8) aangegeven dat bij de ontwikkeling van het bromfietspraktijkexamen als randvoorwaarde was gesteld dat de opleiding en examen (voor theorie en praktijk) gezamenlijk maximaal € 300,- zouden bedragen. De afgelopen jaren is gebleken dat dit niet haalbaar is. Ik heb de afgelopen jaren in nauw overleg met de opleidingsbranche en het CBR een inschatting gemaakt van de hierboven genoemde kosten voor de kandidaat. Deze zullen neerkomen op ongeveer € 390,- (zie verder § 3.d). Uiteraard is dit een indicatie, omdat de uiteindelijke kosten afhankelijk zijn van het totaal aantal lessen dat een kandidaat zal volgen. Een verdere verlaging van deze kosten is niet mogelijk, omdat ik uitsluitend verantwoordelijkheid draag voor de prijs van de theorie- en praktijkexamens. Ik realiseer mij echter wel dat de totale kosten ondanks alles nog steeds aan de hoge kant zijn. Om de hierboven weergegeven redenen ben ik evenwel van mening dat dat nadeel niet opweegt tegen

het met de invoering van het praktijkexamen te behalen voordeel. Bij het algemeen overleg op 7 oktober 2009 heeft de meerderheid van de Tweede Kamer aangegeven hiermee in te stemmen.

De invoering van een praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM gelijktijdig met de vervanging van het bromfietscertificaat door het bromfietsrijbewijs was evenwel niet mogelijk, omdat met het ontwikkelen van de eisen voor het praktijkexamen de nodige tijd was gemoeid en invoering van het bromfietsrijbewijs was gekoppeld aan de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument (wet van 28 juni 2006 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wijziging in de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen, Stb. 321). Vervolgens zouden eerst de examinatoren moeten worden opgeleid teneinde deze in staat te stellen de nieuwe praktijkexamens af te laten nemen. Tenslotte diende de rijkschoolbranche voldoende tijd te worden gegeven om zich op deze eisen voor te bereiden. Daarom is ervoor gekozen het praktijkexamen op zo kort mogelijke termijn na invoering van het bromfietsrijbewijs in te voeren. Voor een uitvoerige toelichting wordt verwezen naar bovengenoemde memorie van toelichting.

Samengevat: invoering van het praktijkexamen voor de bromfiets leidt niet tot veranderingen voor bestuurders van scootmobielen of gehandicaptenvoertuigen. Voor ouderen en gehandicapten blijft er dus altijd een mogelijkheid om zonder examen mobiel te blijven. Verder kunnen personen die thans in het bezit zijn van een rijbewijs voor een andere categorie dan AM voor de duur van de geldigheid van hun rijbewijs een bromfiets besturen en krijgen zij bij de periodieke vernieuwing van hun rijbewijs de categorie AM erbij. Tenslotte wijs ik op de voorgenomen invoering van het begeleid rijden: op die manier zullen jongeren al vanaf 17 jaar hun rijbewijs B kunnen behalen. Zij krijgen dan tevens de categorie AM erbij.

Er verandert wel wat voor personen die nooit een rijbewijs hebben gehad en nu bijvoorbeeld een brommobiel zouden willen gaan besturen: deze categorie personen zal het bromfietsrijbewijs moeten behalen en daarvoor ook een praktijkexamen moeten doen. Ik ben van mening dat dit verantwoord is omdat het hier gaat om personen die geen enkele ervaring hebben met het gemotoriseerd deelnemen aan het verkeer. Ik vind het niet verantwoord om deze personen zonder meer een rijbewijs te verstrekken.

3. Eisen aan het praktijkexamen

a. Algemeen

De inmiddels vastgestelde derde rijbewijsrichtlijn (richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEG L 403/18), verder te noemen: derde rijbewijsrichtlijn) biedt de lidstaten een keuzemogelijkheid om al dan niet tot invoering van een praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM over te gaan. Op grond van artikel 7, eerste lid, onderdeel b, tweede volzin, van die richtlijn kan de lidstaat er vervolgens voor kiezen voor de drie- en vierwielige bromfietsen een apart praktijkexamen verplicht te stellen. Ik heb besloten tot een praktijkexamen voor bromfietzers en bovendien tot een praktijkexamen dat voor de tweewielige bromfietzers anders is dan voor de drie- of vierwielige bromfietzers. De reden dat is gekozen voor invoering van een praktijkexamen is hierboven al uiteengezet: verwacht wordt dat hierdoor enige daling in het aantal verkeersslachtoffers zal kunnen worden bereikt. De keuze voor verschillende praktijkexamens heeft te maken met het feit dat het om zodanig verschillende voertuigen gaat dat een verschillend praktijkexamen

aangewezen is: voor het berijden van een tweewielige bromfiets, een voertuig waarvoor evenwicht van belang is, is een andere vaardigheid vereist dan voor een drie- of vierwielige bromfiets.

Vervolgens is, samen met de branche en het CBR, gezien welke eisen zouden moeten worden gesteld, zowel aan het praktijkexamen voor de tweewielige bromfiets als aan dat voor de drie- of vierwielige bromfiets. Vertrekpunt hierbij was, zoals mijn ambtvoorganger de Tweede Kamer heeft medegedeeld, voor beide examens, dat het valide en betrouwbaar diende te zijn, uitvoerbaar en, in ieder geval wat de tweewielige bromfietsen betreft, niet duurder mocht zijn dan maximaal € 300,- (inclusief opleiding, prijspeil 2006). Voor de drie- en vierwielige bromfietsen is geen financiële randvoorwaarde gesteld.

b. Eisen aan praktijkexamen voor tweewielige bromfietsen

Bij de vaststelling van de inhoud van het examen voor de tweewielige bromfiets is vooral gekeken naar de verkeerstaak die van de bromfietser wordt gevraagd. Ook de attitude van de veelal jeugdige bromfietzers is hierbij betrokken. Deze hebben immers een bovengemiddeld risico om het slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Dit wordt veroorzaakt door aan leeftijd gerelateerde factoren als overschatting van de eigen vaardigheden en een beperkt vermogen om kennis om te zetten in gewenst veilig verkeersgedrag (Goldenbeld, C. en Houwing, S., (2001), De rijvaardigheid en trainbaarheid van jonge verkeersdeelnemers. Een wetenschappelijk experiment met jonge bromfietzers in het verkeer van Leeuwarden en omgeving. Leidschendam, SWOV). Het examen heeft tot doel te beoordelen of een bromfietser zich op de openbare weg veilig tussen de andere weggebruikers kan bewegen, en of hij zich bewust is van zijn eigen plaats in het verkeer. Daarom zal risicoperceptie deel uitmaken van het praktijkexamen voor de tweewielige bromfiets. Het praktijkexamen zal op de openbare weg worden afgelegd. Tijdens het examen wordt tevens beoordeeld of de kandidaat zijn voertuig voldoende beheerst.

c. Eisen aan praktijkexamen voor drie- of vierwielige bromfietsen

Uit de factsheet van DVS uit 2006 over de ongevalcijfers van brommobielen is gebleken dat het risico van ongevalbetrokkenheid met een bromfiets op drie of vier wielen (de brommobiel) zelfs nog hoger ligt dan bij een tweewielige bromfiets. De brommobielen worden vooral bestuurd door ouderen, terwijl is gebleken is dat ongevallen met deze voertuigen veelal een relatie hebben met een gebrekkige vaardigheid, en in mindere mate met inadequate gedragingen van de bestuurder in het verkeer. Omdat een goede voertuigbeheersing voorwaardelijk is voor een goede verkeersdeelname is in het praktijkexamen voor de brommobiel prioriteit gelegd bij het toetsen van de voertuigbeheersing. Aanvullende toetsing van de verkeersdeelname zal voor de veelal oudere kandidaten tot een onevenredig zwaar en kostbaar examen leiden. Het examen zal bestaan uit het beoordelen van een aantal bijzondere verrichtingen voor de drie- en vierwielige bromfietsen. Het praktijkexamen zal worden afgenomen in een verkeersluwe situatie.

d. Kosten van het bromfietspraktijkexamen

In de vorige paragrafen is aangegeven welk vertrekpunt is gekozen bij de ontwikkeling van de bromfietsexamens: voor de tweewielige bromfiets diende het praktijkexamen tot doel te hebben te beoordelen of een bromfietser zich op de openbare weg veilig tussen de andere weggebruikers kan bewegen, en of hij zich bewust is van zijn eigen plaats in het verkeer. Daarom diende risicoperceptie het belangrijkste onderdeel te

vormen van het examen. Bij de vierwielige bromfiets, de brommobiel, zou het juist meer moeten gaan om de voertuigbeheersing. In beide gevallen diende het te gaan om een kwalitatief verantwoord, betaalbaar praktijk-examen.

In de afgelopen periode zijn vervolgens meerdere examenscenario's ter sprake gekomen. Het allereerste betrof een kwalitatief hoogwaardig model, met als kosten € 1.000,- (inclusief 16 rijlessen). Omdat ik dit bedrag niet in lijn achtte met de gemaakte afspraken, is bezien op welke wijze de kosten naar beneden zouden kunnen worden bijgesteld, zonder dat dat afbreuk zou doen aan de eis van een kwalitatief verantwoord examen. Hier is een aantal rondes overheen gegaan. De als resultaat van al die discussierondes voorliggende opzet komt nu neer op een indicatief bedrag van € 390,-, inclusief vier lessen, maar ook inclusief de kosten van (nieuwe) theorieleermiddelen (€ 50,-) en het theorie-examen (€ 32,-). De kosten zullen lager zijn als betrokkene geen lessen neemt of minder lessen nodig heeft. Het examen zal 45 minuten duren, maar wel op individuele basis worden afgenomen. Het bleek uiteindelijk niet mogelijk om met twee kandidaten tegelijk een valide examen af te nemen. De toegevoegde kosten als gevolg van het praktijkexamen bedragen derhalve circa € 310,-, terwijl gebruik van tweedehands leermiddelen nog tot een reductie van bij benadering € 30,- kan leiden. Het bovenstaande laat onverlet dat ik in overleg met alle betrokkenen blijf proberen de kosten verder omlaag te krijgen. Gezien mijn verantwoordelijkheid zal ik me daarbij richten op de prijs van het theorie- en praktijkexamen. Dit heeft recentelijk geleid tot overeenstemming over een verdere verlaging van het tarief voor het praktijkexamen voor de tweewielige bromfiets naar € 95,-.

Voor de brommobielopleiding en het brommobielexamen zijn indertijd geen financiële randvoorwaarden gesteld. Ook hier heb ik na een lang en kritisch beoordelingstraject de indicatie voor de totale kosten weten terug te brengen tot een minimum, waarbij nog wel effect op de verkeersveiligheid te verwachten is. De indicatieve kosten liggen wat hoger dan voor de tweewielige bromfiets gezien de aard van het voertuig en de positie op de weg. Zij zullen, naar inschatting van de branche, naar verwachting € 650,- gaan bedragen bij een half uur durend examen op een verkeers-arm terrein. Hierbij is uitgegaan van acht praktijklessen. Deze kosten kunnen uiteraard oplopen afhankelijk van de vaardigheid van de kandidaat, maar ook lager worden als betrokkene minder lessen nodig heeft.

e. Evaluatie

Zoals ik bij het algemeen overleg van 12 februari 2009 heb toegezegd, zal ik het bromfietspraktijkexamen gaan evalueren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen leiden tot aanpassingen in de inhoud van het examen. Na het eerste jaar na invoering zal ik kijken naar de effecten van de invoering van het praktijkexamen en in het bijzonder naar de ontwikkeling van de totale kosten van de invoering van dat examen voor de kandidaat.

f. Aanpassing Reglement rijbewijzen in verband met eis van rijbewijs B in plaats van rijbewijs C voor bestuurders van bepaalde elektrische voertuigen

Op 3 juli 2009 presenteerde het kabinet het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden. Kern van dit plan is om Nederland in de komende jaren te positioneren als internationale proeftuin voor elektrisch rijden, om daarna, op basis van de opgedane ervaringen, door te groeien naar grootschalige marktintroductie.

(Stads)distributie met elektrische voertuigen is kansrijk en is in het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden aangemerkt als een type gebruik van elek-

trische voertuigen waarmee bij voorkeur op korte termijn ervaring wordt opgedaan. De vooralsnog beperkte actieradius van 120 à 150 kilometer is voor (stads)distributie namelijk geen probleem, terwijl de voordelen van elektrisch rijden juist in stedelijk gebied in het oog springen (stil, geen uitstoot van fijn stof en NO_x).

Een complicerende factor is echter het gewicht: voor een actieradius van 120 à 150 kilometer is een accupakket nodig van 52 kW dat ongeveer 1.000 kg weegt. Inclusief lading overschrijden elektrische (distributie)voertuigen dan al snel de toegestane maximummassa van 3.500 kg, waarboven een rijbewijs C vereist is. Bedrijfseconomisch is de inzet van chauffeurs met een rijbewijs C voor (stads)distributievoertuigen echter niet rendabel.

Doel van het aan artikel 15 van het Reglement Rijbewijzen toevoegen van lid 4 is het, in het licht van het voorgaande, scheppen van de mogelijkheid om elektrische (distributie)voertuigen tot 7.500 kg te besturen met een rijbewijs B. Van bedrijven die elektrische (distributie)voertuigen laten besturen door chauffeurs met een rijbewijs B wordt verwacht, dat zij hun chauffeurs een vijf uur durende training geven in het omgaan met het extra gewicht en andere specifieke rijeigenschappen die elektrisch aangedreven voertuigen kenmerken.

De komende jaren zullen de ervaringen met deze maatregel worden gevolgd. Daarbij zal mede de aandacht uitgaan naar mogelijke toekomstige alternatieven voor artikel 15, lid 4.

Deze maatregel heeft de instemming van de Europese Commissie met referentie aan artikel 4, vijfde lid, van Richtlijn nr. 2006/126/EG¹.

g. Aanpassing overige regelgeving

Besluit rijonderricht motorrijtuigen

Het besluit om tot invoering van het praktijkexamen over te gaan had tot gevolg dat moest worden bezien op welke wijze zou kunnen worden bewerkstelligd dat er voldoende instructeurs zijn die bevoegd en in staat zouden zijn de opleidingen, inclusief praktijklessen, te verzorgen. De op deze vraag betrekking hebbende afwegingen zijn meegenomen in het kader van de thans in voorbereiding zijnde herziening van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (WRM). Verwezen kan worden naar de nota van toelichting bij het besluit tot herziening van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen, artikelsgewijze toelichting op artikel 2.

Regeling codering beperkingen rijbevoegdheid

Om een onderscheid te maken tussen de voertuigen in categorie AM kan er desgewenst op het rijbewijs een nationale code worden aangebracht (zie artikel 7, eerste lid, onderdeel b, tweede alinea, van de derde rijbewijsrichtlijn). Op dit punt heeft Nederland ervoor gekozen om de bevoegdheid tot het besturen van bromfietsen voor kandidaten die het praktijkexamen hebben afgelegd met een drie- of vierwielige bromfiets te beperken tot het besturen van dat soort bromfietsen. Dit zal worden geregeld in een aanpassing van de Regeling coderingen beperkingen rijbevoegdheid. Kandidaten die het praktijkexamen hebben afgelegd met een tweewielige bromfiets zullen zowel de tweewielige als de drie- of vierwielige bromfiets mogen besturen. Tenslotte heb ik de uitvoeringspraktijk in de ons omringende lidstaten gevolgd door geen automaataantekening op het rijbewijs te plaatsen van kandidaten die met goed gevolg het praktijkexamen op een bromfiets met automatische versnelling hebben afgelegd.

¹ Richtlijn nr. 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403).

4. Vervanging papieren theoriecertificaat door registratie

Bij de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument is tevens een stroomlijning aangebracht in de procedure van aanvraag en afgifte van het rijbewijs. Zo is er voor gekozen diverse documenten die het CBR voorheen op papier afgaf, zoals het uitslagformulier van het praktijkexamen en de verklaringen van rijvaardigheid en van geschiktheid, te vervangen door elektronische registraties. De reden hiervoor was gelegen in de wens fraudemogelijkheden zoveel mogelijk terug te dringen.

Bij deze gelegenheid is de afgifte van het theoriecertificaat op papier nog gehandhaafd. Inmiddels is evenwel gebleken dat ook dit papieren document in veruit de meeste gevallen niet meer nodig is. Dit is slechts anders voor de leerling-motorrijder die niet in het bezit is van een rijbewijs B, een rijbewijs A dat slechts geldig is voor het besturen van motorrijtuigen die zijn voorzien van een automatische gangwissel of een automatische koppeling, of een rijbewijs A dat slechts geldig is voor het besturen van motorrijtuigen op twee wielen, waarvan het vermogen niet meer dan 25 kW en tevens niet meer dan 0,16 kW per kg ledige massa bedraagt: hij dient tijdens zijn praktijklessen op de openbare weg in het bezit te zijn van een theoriecertificaat-A. Ook de aspirant-bestuurders van de tweewielige bromfiets zal tijdens de praktijklessen op de openbare weg en tijdens het praktijkexamen in het bezit moeten zijn van het theoriecertificaat AM. Voor de aspirant-bestuurders van bromfietsen op drie of vier wielen, zal deze eis niet gelden. Voor hen gelden dezelfde regels als voor de toekomstige houders van het rijbewijs B. Deze worden geacht het motorrijtuig onder toezicht te besturen.

Voor de categorieën AM, tweewielige bromfietsen, en A is daarom de voorziening opgenomen dat zij na afloop van het theorie-examen een papieren theoriecertificaat zullen krijgen.

5. Verlenging van de geldigheidsduur van de verklaring van rijvaardigheid

De verklaring van rijvaardigheid wordt door het CBR in het rijbewijsregister geregistreerd als betrokkene heeft voldaan aan alle eisen op het gebied van de rijvaardigheid: betrokkene moet zijn geslaagd voor het theorie-examen voor de desbetreffende categorie en moet zijn geslaagd voor het praktijkexamen voor de categorie waarop de aanvraag betrekking heeft. Tot nu had de verklaring van rijvaardigheid, in tegenstelling tot de geldigheidsduur van de verklaring van geschiktheid, een geldigheidsduur van zes maanden. De reden hiervoor was gelegen in het feit dat het tot voor kort een papieren document was. De geldigheidsduur was beperkt om misbruik en fraude van het document te voorkomen. Inmiddels is de papieren verklaring van rijvaardigheid vervangen door een digitale registratie waardoor fraude niet meer mogelijk is. Hiermee is deze reden voor de korte geldigheidsduur komen te vervallen.

Gelet hierop heb ik besloten de geldigheidsduur van de verklaring van rijvaardigheid te verlengen tot drie jaar. Een onbeperkte geldigheidsduur acht ik niet wenselijk. Bij de keuze van de termijn van drie jaar is rekening gehouden met de ontwikkelingen op het terrein van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten en het alcoholslotprogramma. Een uitzondering op deze verlengde geldigheidsduur wordt nog gemaakt voor de verklaringen van rijvaardigheid die door het daartoe bevoegde militaire gezag worden afgegeven. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat deze verklaringen van rijvaardigheid nog steeds op papier worden afgegeven.

6. Handhaving

Invoering van het praktijkexamen voor de categorie AM zal geen gevolgen hebben voor de handhaving. Dat geldt ook voor de vervanging van het papieren theoriecertificaat door een elektronische registratie en het behouden van de mogelijkheid in bepaalde gevallen toch een papieren theoriecertificaat voor de categorie A af te geven. Het is juist vanuit een oogpunt van handhaving dat deze mogelijkheid voor genoemde categorie in stand blijft. Er zijn voor de opsporings- en handhavingsinstanties dan ook geen organisatorische en financiële gevolgen.

7. Administratieve lasten

De onderstaande lasten zijn het gevolg van de in paragraaf 2 nader gemotiveerde nationale keuze om tot invoering van een bromfietspraktijkexamen over te gaan en zijn geen gevolg van verplichte Europese regelgeving.

Administratieve lasten voor de burger

De administratieve lasten voor de burger zullen door invoering van het praktijkexamen voor bromfietsen toenemen met 78.750 uur en € 192.000,-.

Het betreft hier handelingen als het invullen van het aanvraagformulier, de identificatie bij het examen, de reistijd van en naar het examen en (indien van toepassing) het bewaren en het tonen van het theoriecertificaat.

Ook is gezien of het mogelijk was om de aanvraag voor het theorie- en praktijkexamen door de kandidaat te combineren en in één keer af te handelen. Dit bleek om logistieke redenen echter niet goed mogelijk, aangezien het niet te voorspellen is of de kandidaat zijn theorie-examen in een keer haalt.

Onderhavig besluit tevens de vervanging van het theoriecertificaat door een digitale registratie in het rijbewijsregister. Dit brengt een vermindering van de administratieve lasten voor de burger met zich mee. Deze afschaffing betreft vrijwel alle rijbewijscategorieën; slechts kandidaten voor het praktijkexamen A en AM (tweewielige bromfiets) houden een toonplicht bij het lessen. Naar verwachting zullen er jaarlijks 210.000 minder theoriecertificaten worden afgegeven. Dit leidt tot een gecumuleerd minder tijdsbeslag van 105.000 uur en een kostenvermindering van € 420.000,-.

De totale lastenvermindering bedraagt € 228.000,- met een verminderd tijdsbeslag van 26.250 uur.

Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De eenmalige administratieve lasten voor het bedrijfsleven zullen beperkt zijn tot het zich op de hoogte stellen van de nieuwe wetgeving. Uitgaande van 300 rijkschoolhouders zullen de administratieve lasten stijgen € 1.100,-.

Daarnaast worden de rijkschoolhouders die ervoor kiezen de bromfietspraktijkopleiding aan te bieden verplicht op hun lesvoertuigen een lesplaatje aan te brengen. Dit resulteert in een toename van de administratieve lasten van € 8.700,-.

De totale toename in administratieve lasten voor het bedrijfsleven bedraagt € 9.800,-.

8. Bedrijfseffectentoets

Aangezien er geen sprake is van een nieuwe verplichtende wettelijke norm voor de bedrijven, is een bedrijfseffectenrapportage hier ook niet van toepassing.

9. Organisatorische en financiële consequenties voor de overige betrokken instanties

De invoering van het praktijkexamen heeft voor het CBR geen organisatorische consequenties. Evenmin zal er sprake zijn van financiële consequenties, omdat het CBR de kosten verwerkt in zijn tarieven voor het examen.

Voor wat betreft de Dienst Wegverkeer zal er geen sprake zijn van grote organisatorische gevolgen. Het in te voeren praktijkexamen wordt immers zoveel mogelijk ingepast in de bestaande structuur.

De financiële consequenties voor de Dienst Wegverkeer worden voornamelijk, op basis van een quick scan, geraamd op een bedrag tussen de € 400.000,- en € 600.000,-. De financiering zal plaatsvinden uit de rijkskostencomponent voor rijbewijzen.

10. Voorlichting

De voorlichting zal gezamenlijk door het CBR en het ministerie worden uitgevoerd. Het ministerie zal de voorlichting verzorgen aan bromfietzers die reeds in het bezit zijn van een rijbewijs en de toekomstige bromfietsbestuurders (met name 15–20 jarigen). De voorlichting aan de bromfietzers die reeds in het bezit zijn van een rijbewijs is geconcentreerd op de boodschap dat er voor hen niets verandert als zij over een geldig bromfietsrijbewijs of ander geldig rijbewijs beschikken.

De voorlichting aan toekomstige bromfietzers zal inhouden dat, wil men vanaf de datum van invoering van het praktijkexamen (gestreefd wordt naar 1 januari 2010) een bromfiets gaan besturen, men met goed gevolg zowel een theoretisch als een praktijkexamen zal moeten afleggen. Met betrekking tot oudere toekomstige bromfietzers zullen voorzieningen worden aangeboden om het doen van examen te vergemakkelijken, zoals de mogelijkheid van het afleggen van een individueel theoretisch examen.

Het ministerie coördineert de berichtgeving aan, en woordvoering richting de media; het CBR zal zich in zijn voorlichting richten op kandidaten die reeds met de opleiding zijn gestart of daar op korte termijn mee gaan beginnen. Daarbij zal het CBR zich mede richten op de rijsscholen en de instructeurs.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

In artikel 2 is ten aanzien van aspirant-motorrijders bepaald in welke gevallen en onder welke voorwaarden zij zonder rijbewijs een motorrijtuig van de categorie A mogen besturen. De in onderdeel A voorgestelde aanvulling van artikel 2 voorziet in een soortgelijke bepaling voor de aspirant-bestuurders van bromfietsen op twee wielen. Tevens wordt hierbij aangegeven onder welke voorwaarden deze aspirant-bromfietzers dan zonder rijbewijs mogen rijden. Concreet betekent een en ander dat deze aspirant-bromfietser geen rijbewijs nodig heeft tijdens zijn praktijklessen, mits hij dan wel in het bezit is van het theoriecertificaat voor de rijbewijscategorie AM. Evenmin heeft hij een rijbewijs nodig tijdens het rijexamen zelf. Voor de aspirant-bestuurder van de drie- of vierwielige

bromfiets geldt in feite hetzelfde als voor de leerling-bestuurders in de rijbewijscategorie B: zij besturen het motorrijtuig onder toezicht.

Onderdeel B

In de wijziging van artikel 7 worden de vereisten opgesomd voor het geven van rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993. Hierbij is voor het praktijkexamen voor de tweewielige bromfietsen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de eisen die gelden voor de motorrijtuigen van de rijbewijscategorie A. Uitzondering betreft het aantal kandidaten aan wie tegelijk instructie mag worden gegeven. Daar waar dit verantwoord is (hierbij valt te denken aan een rustige omgeving of geschikte kandidaten) zullen instructeurs aan meerdere kandidaten tegelijk (tot een maximum van vier) kunnen les geven.

Onderdeel C

Het nieuwe artikel 7a stelt de eisen vast waaraan de bromfietsen moeten voldoen in het kader van het rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.

Voor de inrichting van een tweewielige bromfiets, waarmee een rijopleiding op de openbare weg wordt gevolgd, is aansluiting gezocht bij de eisen zoals die gelden voor een motorfiets, waarmee een rijopleiding voor de rijbewijscategorie A wordt gevolgd. De bromfiets dient aan de achterzijde te zijn voorzien van een L-aanduiding. Verder zal het lesvoertuig aan alle voor dit voertuig geldende eisen uit het Voertuigreglement dienen te voldoen.

Voor de inrichtingseisen die voor een drie- of meerwielige bromfiets («brommobiel») gelden, is aangesloten bij de eisen die gelden voor een lesauto, waarmee op de openbare weg de opleiding voor het rijbewijs B wordt gevolgd. Een L-aanduiding op de voor- en achterzijde van de drie- of vierwielige bromfiets maakt het lesvoertuig herkenbaar voor de overige weggebruikers. Extra spiegels, een tweede rem en een voorziening om de aandrijving van de motor te onderbreken, moeten de instructeur in staat stellen zijn leerling op een veilige wijze in het verkeer te onderrichten.

Onderdeel D

De in artikel 15, eerste lid, onderdeel, b, opgenomen wijziging heeft tot doel een verduidelijking van de definitie van motorrijtuigen van de categorie A. Op deze manier staat buiten kijf dat de rijbewijsplicht ook geldt voor elektrische motorvoertuigen van de categorie A met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km per uur, al dan niet met zijspan of aanhangwagen.

Het nieuwe vierde lid van artikel 15 bepaalt dat voor het besturen van bepaalde elektrische voertuigen met een maximummassa van 3500 kg tot 7500 kg, die bestemd zijn voor het vervoer van goederen, rijbewijs B vereist is in plaats van rijbewijs C.

Onderdeel E

Zoals in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven, biedt de derde rijbewijsrichtlijn de mogelijkheid tot invoering van een praktijkexamen dat voor de drie- en vierwielige anders kan zijn dan voor de tweewielige bromfiets. De derde rijbewijsrichtlijn geeft daarbij aan dat in dat laatste geval op het rijbewijs door middel van een nationale code onderscheid kan worden gemaakt tussen de verschillende soorten bromfietsen. Zoals reeds is aangegeven in het algemeen deel van de toelichting is in Nederland de keuze gemaakt om, om redenen van

verkeersveiligheid, over te gaan tot invoering van een praktijkexamen dat is gedifferentieerd naar soort bromfiets: tweewielig of drie- of vierwielig. In dit onderdeel is bepaald dat indien examen is gedaan op een drie- of vierwielige bromfiets dit de bevoegdheid geeft tot het besturen van alleen drie- of vierwielige bromfietsen. Deze beperking zal door middel van een nationale code op het rijbewijs worden aangegeven. Het nieuwe artikel 15a voorziet hierin.

Onderdeel F

In artikel 32 is onder meer de eis opgenomen dat een aanvrager die voor het eerst een (Nederlands) rijbewijs aanvraagt of een aanvraag doet tot categorie-uitbreiding tenminste 185 dagen in Nederland woonachtig moet zijn. Deze bepaling is gebaseerd op Europese regelgeving. Zonder deze regel zouden mensen van wie het rijbewijs in de ene lidstaat ongeldig is geworden (bijvoorbeeld vanwege rijden onder invloed), zonder problemen een rijbewijs kunnen halen in de andere lidstaat. In incidentele gevallen kan deze eis, waarbij alleen naar het directe verleden werd gekeken, evenwel tot gevolg hebben dat een geslaagde kandidaat die vlak voor het examen een tijdje in het buitenland heeft gewoond, maar nu (weer) in Nederland woont, soms moet wachten op het (Nederlandse) rijbewijs. Dit kan vervelend zijn als de persoon het rijbewijs nodig heeft voor bijvoorbeeld het werk. Daarom is de 185 dagen-regeling versoepeld, zonder dat inbreuk wordt gemaakt op het achterliggende uitgangspunt. De huidige 185 dagen-regeling waarbij naar de onmiddellijk aan de aanvraag voorafgaande periode wordt gekeken blijft van kracht, maar er komt een aanvulling voor mensen die niet aan deze 185 dagen-eis kunnen voldoen, omdat ze tijdelijk, voor een periode van maximaal vier jaar, in buitenland hebben gewoond, bijvoorbeeld vanwege werk of studie, maar nu weer terug zijn Nederland. Op deze manier kan het probleem worden opgelost zonder dat dit in strijd is met de rijbewijsrichtlijn, terwijl het gevaar voor rijbewijstoerisme minimaal is. Daartoe wordt voorzien in een uitbreiding van artikel 32, eerste lid, onderdeel a, dat personen die gedurende een periode van tenminste tien jaar onafgebroken in Nederland woonachtig zijn geweest, maar nog niet aan de 185 dagen-eis kunnen voldoen omdat ze maximaal vier jaar in het buitenland hebben verbleven, ook een Nederlands rijbewijs kunnen aanvragen. In beginsel zal dit aan de hand van de GBA-gegevens worden gecontroleerd. Dit is volgens de Nederlandse Vereniging van Burgerzaken (NvvB) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) eenvoudig en goed uit te voeren door de gemeenten.

Onderdelen G, H, eerste lid, I en N, vierde lid

De in deze onderdelen voorgestelde wijzigingen hebben alle tot doel de geldigheidsduur van de verklaring van rijvaardigheid uit te breiden tot drie jaar, met uitzondering van de, nog steeds op papier afgegeven verklaring van rijvaardigheid, afgegeven door het daartoe bevoegde militaire gezag. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar § 5 van het algemeen deel van deze toelichting.

Onderdeel H, tweede lid

In het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 35 wordt uitvoering gegeven aan mijn toezegging om het mogelijk te maken dat personen van wie het rijbewijs ongeldig is geworden door het verstrijken van de geldigheidstermijn en die in het bezit zouden willen komen van een rijbewijs dat uitsluitend geldig is voor de categorie AM, dat zouden kunnen krijgen zonder dat ze eerst hun rijvaardigheid moeten bewijzen. Ik verwijs naar mijn brief van 1 juli 2009 (29 398, nr. 171).

Voorwaarde is wel dat het moet gaan om een rijbewijs dat ongeldig is geworden door het verstrijken van de geldigheidsduur en dat is afgegeven na 30 juni 1985. Rijbewijzen die vóór deze datum zijn verlopen, kunnen niet worden omgewisseld voor een geldig rijbewijs voor de categorie AM. De reden hiervoor ligt in het feit dat het rijbewijsregister van vóór deze datum niet betrouwbaar is.

Onderdeel J

In de praktijk is onduidelijkheid gerezen of ook de bijzondere ambtenaren in dienst van de politie, die in toenemende mate de bevoegdheid krijgen om processen-verbaal op te maken, vallen onder het in de artikelen 39, eerste lid, 44, vijfde lid, onderdeel a, en zevende lid, onderdeel a, 45, vierde lid, onderdeel a, en artikel 48a, gebruikte begrip «ambtenaar, belast met de uitvoering van de politietaak».

In artikel 3, eerste lid, van de Politiewet 1993 is aangegeven welke ambtenaren hieronder vallen. Dit zijn de in dit in onderdeel a en c, bedoelde ambtenaren Van politie (de gewone en de vrijwillige politieagenten). Verder betreft het de bijzondere ambtenaren van politie zoals bedoeld in artikel 43 van de Politiewet en tenslotte ambtenaren van de Koninklijke Marechaussee die zijn aangesteld voor de uitvoering van de in artikel 6 van de Politiewet 1993 opgedragen taken.

De in artikel 3, eerste lid, onderdeel b, genoemde ambtenaren, de ambtenaren, aangesteld voor de uitvoering van technische, administratieve en andere taken ten dienste van de politie, kunnen ook worden aangesteld als bijzonder opsporingsambtenaar, maar zij zijn daarmee geen ambtenaar aangesteld voor de uitvoering van de politietaak. Het gaat hier veelal wel om ambtenaren van wie het wenselijk is dat zij de in de artikelen 39, eerste lid, 44, vijfde lid, onderdeel a, en zevende lid, onderdeel a, 45, vierde lid, onderdeel a, en 48a bedoelde processen-verbaal zouden kunnen opmaken. Daarom is gekozen voor de herformulering van het begrip.

Onderdeel K

Bij de wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Kentekenreglement op een aantal punten van uiteenlopende aard (Stb. 2006, 376) is abusievelijk artikel 45 derde lid, niet aangepast aan het gewijzigde tweede lid. Het eerste lid van dit onderdeel strekt ertoe dit te herstellen.

Het tweede en derde lid van dit onderdeel betreffen het uitbreiden van de geldigheidsduur van de verklaring van rijvaardigheid.

Onderdelen L en P

Onderdeel L bevat de kern van de wijziging: het feit dat voor het verkrijgen van het rijbewijs voor de categorie AM niet alleen een theorie-examen is vereist, maar ook een praktijkexamen.

Het feit dat het voor de tweewielige bromfietsen om een ander praktijkexamen zal gaan dan voor de drie- of vierwielige bromfietsen is uitgewerkt in onderdeel P. Dit onderdeel bevat in het nieuwe artikel 69a de hoofdlijnen voor de exameneisen voor de categorie tweewielige bromfietsen en voor de categorie drie- en vierwielige bromfietsen. Voor de toelichting wordt verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting. In het nieuwe artikel 69b is aangegeven hoe de beide nieuwe praktijkexamens moeten worden afgelegd en aan welke eisen het examen-voertuig moet voldoen. Bij dit laatste punt speelde de vraag of het praktijkexamen ook zou mogen worden afgelegd op een snorfiets. Het antwoord op deze vraag was belangrijk voor de implementatie van de rijtest. Het verschil in de plaats op de weg/fietspad stelt immers eisen aan de wijze van volgen van de kandidaat. Uiteindelijk is ervoor gekozen om

bij het praktijkexamen voor de tweewielige bromfiets slechts bromfietsen toe te laten die geconstrueerd zijn voor een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur. Toelating van bromfietsen met een constructiesnelheid van maximaal 25 kilometer per uur zou ertoe leiden dat er geen goed oordeel kan worden gegeven over de rijvaardigheid van een kandidaat met een sneller voertuig. Kandidaten die het examen met goed gevolg afleggen ontvangen immers het rijbewijs AM, waarmee bromfietsen met een constructiesnelheid van maximaal 45 kilometer per uur mogen worden bestuurd.

Onderdeel M

Dit onderdeel voorziet in het nieuwe eerste lid van artikel 65 in de vervanging van het papieren theoriecertificaat door registratie ervan. Aan betrokkene zal derhalve in beginsel geen papieren theoriecertificaat worden uitgereikt.

Het tweede lid bevat een voorziening voor aspirant-motorrijders die niet in het bezit zijn van een rijbewijs B. Zij dienen immers tijdens de praktijklessen desgevraagd een theoriecertificaat voor de rijbewijscategorie A te kunnen tonen aan een opsporingsambtenaar. Deze uitzonderingsmogelijkheid zal ook gelden voor aspirant-bestuurders van bromfietsen op twee wielen die nog niet beschikt over een rijbewijs. Een bromfietser die beschikt over een rijbewijs B zal immers bij de periodieke vernieuwing van zijn rijbewijs een rijbewijs krijgen of inmiddels hebben gekregen dat mede geldig is voor de categorie AM. Daarnaast hebben personen die vanaf 1 oktober 2006 een rijbewijs hebben behaald voor elke andere categorie dan AM, een rijbewijs gekregen dat tevens geldig is voor die categorie AM.

Onderdelen N, eerste, tweede en derde lid, en O

Het eerste lid van onderdeel N bevat de aanpassing van artikel 67, eerste lid, onderdeel a, aan de omstandigheid dat het theoriecertificaat niet langer op papier wordt afgegeven, maar elektronisch zal worden geregistreerd.

Het tweede lid van onderdeel N bevat de aanpassing van artikel 67, tweede lid, aan de omstandigheid dat er niet langer een papieren verklaring van rijvaardigheid wordt afgegeven dat betrokkene is geslaagd voor het praktijkexamen voertuigbeheersing voor de rijbewijscategorie A, maar dat ook deze verklaring wordt geregistreerd.

Verder kan artikel 67, vijfde lid, vervallen. Dit artikellid is bij besluit van 27 augustus 2003 (Stb. 352) in het Reglement rijbewijzen opgenomen om te anticiperen op toen lopende ontwikkelingen bij het CBR om het papieren theoriecertificaat te vervangen door een elektronische registratie van het feit dat de aanvrager met goed gevolg het theorie-examen heeft afgelegd. Indien in die overgangsperiode elektronisch was geregistreerd dat de betrokken kandidaat was geslaagd voor zijn theorie-examen, zou deze niet ook ene papieren bewijs daarvan hoeven te overleggen. Deze ontwikkeling is inmiddels afgerond en zijn de verschillende bepalingen in het Reglement rijbewijzen op dit punt aangepast. Hierdoor is het vijfde lid overbodig geworden.

De in onderdeel O voorgestelde wijziging van artikel 68 bevat de aanpassing aan de omstandigheid dat het theoriecertificaat niet langer op papier wordt afgegeven, maar elektronisch zal worden geregistreerd.

Onderdeel Q

Ook het motorrijtuig waarmee de rijproef voor het rijbewijs AM wordt afgelegd moet worden voorzien van een bij ministeriële regeling vastgestelde aanduiding die moet zijn aangebracht op de bij ministeriële regeling vastgestelde wijze. Het voorgestelde nieuwe artikel 78a strekt hiertoe.

Onderdeel R

Dit onderdeel strekt ertoe in artikel 83 de minimale duur van het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, tweewielige bromfietsen, vast te leggen. Deze duur wordt vastgesteld op 25 minuten. Uit proeven die genomen zijn tijdens de ontwikkeling van het praktijkexamen voor de tweewielige bromfiets is gebleken dat dit examen afgenomen kan worden binnen een kortere tijd dan welke nodig is voor het examen voor de rijbewijscategorieën A of B. Een belangrijk verschil is dat het bromfietsexamen niet buiten de bebouwde kom wordt afgenomen. Volstaan kan daarom worden met een examentijd van tenminste 25 minuten.

Omdat het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, drie- en vierwielige bromfietsen alleen eisen op het gebied van de voertuigbeheersing zal betreffen, is het vastleggen van een minimumduur voor dit praktijkexamen niet nodig.

Onderdelen S en T

Er is voor gekozen om ook aanvragers van een praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM, die binnen een tijdsbestek van vijf jaar tot viermaal toe zijn gezakt voor het praktijkexamen de gelegenheid te geven dit praktijkexamen via de procedure van het nadere onderzoek naar de rijvaardigheid alsnog te behalen. Naar verwachting zal hier niet veelvuldig van gebruik worden gemaakt, maar er is aan de andere kant evenmin een reden om deze mogelijkheid uit te sluiten. In onderdeel S wordt hiertoe de duur van dit nadere onderzoek vastgesteld. In onderdeel T wordt voor de aspirant-bromfietzers een uitzondering op gemaakt op de procedure zoals die bestaat voor de overige rijbewijscategorieën: er zal geen mogelijkheid worden geopend om de betrokken kandidaat op zijn geschiktheid te laten onderzoeken nadat hij voor de tweede keer niet blijkt te voldoen aan de bij ministeriële regeling vast gestelde eisen voor het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM. Dit heeft te maken met het feit dat in zijn algemeenheid geen geschiktheidseisen gelden voor deze rijbewijscategorie. Dit laat uiteraard onverlet dat de betrokken kandidaat in zo'n geval in overweging kan worden gegeven maar af te zien van verdere pogingen.

Onderdelen U tot en met Y

Met de invoering van het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM zal het mogelijk worden ook een vorderingsprocedure te starten voor deze rijbewijscategorie waar het gaat om het vermoeden van het ontbreken van de vereiste rijvaardigheid. De genoemde onderdelen voorzien in de noodzakelijke aanpassingen om dit mogelijk te maken.

Slaagt de te onderzoeken persoon overeenkomstig de procedure uit de artikelen 134 juncto 135 voor het examen van enige andere categorie dan AM, dan krijgt hij op grond van artikel 19b tevens de bevoegdheid tot het besturen van bromfietsen. De rijbewijs categorie AM zal derhalve ook op zijn rijbewijs worden vermeld. Voor het geval betrokkene niet slaagt voor het onderzoek naar de rijvaardigheid voor een van de andere rijbewijscategorieën is in het nieuwe elfde lid voorzien dat hij dan het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM dient af te leggen. Slaagt hij daarvoor, dan houdt hij de bevoegdheid voor het besturen van bromfietsen, slaagt hij

daar niet in, of ziet hij hier van af, dan krijgt betrokkene in het geheel geen rijbewijs meer, dus ook niet voor de rijbewijscategorie AM.

Onderdeel Z

Bij een recente aanpassing van artikel 46 (Stb. 2008, 490) is abusievelijk verzuimd de in artikel 183 opgenomen verwijzing naar artikel 46 mee te nemen. Dit onderdeel strekt ertoe dit te herstellen.

Artikel II

Onderdeel A

Dit onderdeel bevat een technische aanpassing in verband met de invoering van het praktijkexamen voor bromfietsen.

Onderdeel B

Abusievelijk regelde artikel 22, eerste lid, onderdeel a, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 sinds 1 mei 2009 dat voor kampeerwagens waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3500 kg een maximumsnelheid van 80 km per uur geldt. Deze bepaling is gewijzigd omdat die lagere maximumsnelheid slechts dient te gelden voor kampeerwagens waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 3500 kg én die volgens het kentekenbewijs behoren tot de categorie bedrijfsauto's.

Onderdeel C

Per abuis bepaalde artikel 35b, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 sinds 1 oktober 2008 dat bestuurders van een wagen overdag, bij slecht zicht, en 's nachts dimlicht en achterlicht moeten voeren. Door middel van dit onderdeel is deze onvolkomenheid hersteld: bestuurders van een wagen dienen in die situaties voor- en achterlicht te voeren.

Onderdeel D

Volgens hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen mogen nieuwe vormen van verlichting (bochtlichten, hoeklichten, staaklichten) op een voertuig zijn aangebracht. Artikel 41 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is gewijzigd om het voeren van deze nieuwe lichten ook toe te staan.

Onderdelen E en F

Tenslotte is door middel van deze onderdelen een taalkundige correctie aangebracht in de artikelen 86c en 86d.

Artikel III

De in het eerste lid opgenomen aanpassing heeft betrekking op het volgende. Op grond van artikel 5 van de Wet op de adel moet op officiële overheidsdocumenten ten aanzien waarvan dit is vereist de adel te worden vermeld van degene op wiens naam het document is gesteld. Tot op heden was niet geregeld dat het kentekenbewijs één van de documenten was waarop vermelding was vereist. Op verzoek van de Nederlandse adelsvereniging is het kentekenregister zodanig aangepast dat daarin adellijke titels en predicaten zijn opgenomen bij de tenaamstellingsgegevens. Hiermee wordt het kentekenbewijs op één lijn gebracht

met het rijbewijs, waarop adellijke titels en predicaten reeds werden vermeld. De gegevens ten aanzien van de adellijke titels en predicaten worden betrokken uit de Gemeentelijke Basis Administratie en bij afgifte van een kentekenbewijs op het document vermeld.

Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van bedrijven of burgers.

In artikel 10, derde lid, van het Kentekenreglement werd abusievelijk verwezen naar het eerste en derde lid in plaats van het eerste en tweede lid. Met de onderhavige wijziging in het tweede lid wordt dit hersteld.

Artikel IV

Dit artikel voorziet in de inwerkingtreding. De artikelen I, onderdelen D, G tot en met L, O, tweede en vierde lid, P en Z, II, onderdelen B tot en met F, en III treden met ingang van de dag na plaatsing in het Staatsblad in werking. De overige onderdelen van artikel I, en artikel II, onderdeel A, hebben betrekking op de invoering van het praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM. Deze wijzigingen treden op 1 maart 2010 in werking.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings