

Vergaderjaar 2008–2009

**29 398**

**Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 173**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 10 september 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 25 mei 2009 inzake het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van een praktijkexamen voor de rijbewijscategorie AM (Kamerstuk 29 398, nr. 155).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 september 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), de Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Sterk (CDA), van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

1

*Bestaat er een koppeling of kan er een koppeling worden gelegd tussen het puntenrijbewijs voor beginnende automobilisten en beginnende bromfietsbestuurders?*

Het puntenrijbewijs voor beginnende automobilisten is een onderdeel van de zogenaamde vorderingsprocedure. Na invoering van het bromfietspraktijkexamen zal deze ook op bestuurders van bromfietsen van toepassing worden. Tot op heden was dit niet mogelijk.

2

*Hoe staat het met de uitvoering van motie 29 398, nr. 146 van het lid De Rouwe, waarin de regering wordt verzocht om naast het brommercertificaat ook het theorie-examen voor automobilisten als mogelijk theoretisch examen voor bromfietsers te laten gelden?*

Zoals u weet onderzoek ik samen met het CBR de mogelijkheden van een modulair systeem voor het theorie-examen. In zo'n systeem krijgen kandidaten in mijn ogen de mogelijkheid om bij het bromfietstheorie-examen meteen ook het theorie-examen voor de personenauto te halen. Daarbij spelen nog een aantal praktische en toetstechnisch/inhoudelijke aandachtspunten die nader moeten worden bekeken, alsmede de vraag in hoeverre de Europese wetgeving een dergelijk voorstel toestaat. Begin 2010 verwacht ik u hier nader over te kunnen berichten.

3

*Welke drie- of vierwielige bromfietsen worden bedoeld in het ontwerpbesluit? Zijn er naast respectievelijk Trikes en Quads nog andere bromfietsen?*

Naast de tweewielige bromfiets heeft het ontwerpbesluit mede betrekking op alle drie- of vierwielige motorrijtuigen die volgens de regelgeving (artikel 1, eerste lid, onderdelen b en c, van de Wegenverkeerswet 1994) als zodanig zijn aangewezen. Met Trikes en Quads worden drie- en vierwielige motorvoertuigen bedoeld die vanwege het motorvermogen niet onder de categorie bromfiets vallen.

4

*In welke gevallen is een papieren versie van het getuigschrift van het theorie-examen onontbeerlijk en welke kosten zijn hieraan verbonden?*

Bij de opleiding voor de categorieën A (motorfiets) en AM (bromfiets) op de openbare weg is een theoriecertificaat nodig. De kandidaten besturen immers een motorvoertuig zonder dat er een instructeur naast hen zit, die indien nodig direct kan ingrijpen. Voor de categorie A geldt dit overigens niet indien de kandidaat al in het bezit is van een rijbewijs B. Er zijn geen extra kosten aan verbonden naast het tarief voor het theorie-examen.

5

*Welke gevolgen hebben respectievelijk de bij het bromfietsexamen te ren vaardigheden, de hogere (kosten)drempel om bromfiets te gaan rijden en de komst van de vorderingsprocedure voor de prognose van het aantal verkeersdoden? Hoe gaat u de effecten van het bromfietsrijbewijs in kaart brengen en hoe gaat u toetsen of de verwachte daling van het aantal verkeersslachtoffers wordt bereikt?*

Hierover is een schatting gemaakt door DVS, die heeft berekend dat invoering van het bromfietspraktijkexamen jaarlijks ongeveer 5 doden en 210 ziekenhuisgewonden kan schelen. Er spelen bij het berekenen van deze prognose inderdaad verschillende (deel)effecten een rol, die op

elkaar inwerken en cijfermatig moeilijk te scheiden zijn. Het totale effect omvat een wisselwerking tussen positieve en negatieve invloeden op de slachtofferreductie: zo kan een zwaar examen aan de ene kant goed voorbereide bromfietzers opleveren doch anderen aanzetten juist zonder rijbewijs te gaan rijden.

De mogelijkheid de vorderingsprocedure toe te kunnen passen en in de toekomst een EMG te kunnen opleggen zal naar verwachting bijdragen aan de verkeersveiligheid, omdat hiermee notoire verkeersovertreders beter kunnen worden aangepakt. Voorspellingen hierover zijn thans nog niet mogelijk.

Het bromfietsexamen zal door het CBR worden geëvalueerd qua examen en door het ministerie qua effecten op de verkeersveiligheid. In dit kader zal worden bekeken aan welke oorzaken veranderingen in slachtofferaantallen kunnen worden toegeschreven.

6

*Zou er – daar waar het bromfietsrijbewijs wordt ingevoerd vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid – dan ook geen rijbewijs moeten worden ingevoerd voor scootmobielen of gehandicaptenvoertuigen? Waarom is dan bepaald dat de gebruikers hiervan zonder examen mogen deelnemen aan het verkeer?*

Het gebruik van scootmobielen en gehandicaptenvoertuigen moet worden gezien als een noodzakelijk alternatief voor lopen en fietsen gezien de beperkte mobiliteit van de gebruiker. Als hiervoor een extra drempel wordt opgelegd zou dat deze groep onaanvaardbaar beperken in hun mobiliteit; zij zijn veelal afhankelijk van dit vervoermiddel. Bovendien heeft deze groep veelal een zeer lage vervoersbehoefte en een beperkte ongevalbetrokkenheid. Gehandicaptenvoertuigen rijden ook meestal op het trottoir en het fietspad, met zeer lage snelheid.

7

*De vorderingsprocedure kan nu ook op bromfietsbestuurders worden toegepast. Worden 16-jarigen die regels overtreden dan precies hetzelfde behandeld als volwassen bestuurders die regels overtreden? Bent u van mening dat de educatieve maatregel gedrag voor automobilisten ook voor bromfietsbestuurders moet gelden?*

Ja, de behandeling is hetzelfde.

Ja, de EMG kan straks ook van toepassing worden verklaard op bromfietzers. De criteria voor het opleggen van een EMG kunnen bij bromfietsbestuurders hetzelfde zijn als bij automobilisten, zoals algemeen gevaarzettend gedrag. De EMG zal wel doelgroepspecifiek en leeftijdsafhankelijk moeten worden ingericht voor de bromfietser.

8

*Kunt u aangeven of de wet niet zo aan te passen is dat het mogelijk wordt het bromfietsrijbewijs ook te vorderen zonder de invoering van het praktijkexamen?*

Ja dit is mogelijk doch om de volgende reden mijn inziens onwenselijk. Als er bij iemand twijfel bestaat over zijn rijvaardigheid, volgt deze persoon hetzij een EMG, hetzij een onderzoek naar de rijvaardigheid door middel van een praktijktest. Het probleem is daarbij gelegen in het ongewenste weggedrag van de bestuurder. In het geval van een bromfietsrijbewijs zonder praktijkexamen zou zo'n rijvaardigheidsonderzoek alleen kunnen bestaan uit een theorie-examen. Het ongewenste weggedrag kan

met een theorie-examen echter niet worden getoetst en is daarom hiervoor geen zinvol instrument.

9

*Waarom worden de totale kosten voor het bromfietsrijbewijs vastgelegd? Heeft u prijsafspraken gemaakt met de branche om deze totale kosten zo stellig te kunnen weergeven?*

De uiteindelijke totale kosten zijn afhankelijk van de vaardigheden van de individuele kandidaat en de tarieven van de opleiders. Dat is overigens voor alle rijbewijzen zo. De opleiding is overigens in tegenstelling tot het examen niet verplicht. Het tarief voor het CBR-examen wordt door mij vastgesteld. De kosten voor het lessen zijn marktafhankelijk. Er is door mij slechts een inschatting gegeven van de minimale totale kosten waarmee een kandidaat naar verwachting te maken krijgt. Uit overleg met de opleidingsbranche (BOVAG/FAM) en een rapport van een extern onderzoeksbureau is gebleken dat deze inschatting de minimale kosten betreft voor een vanuit verkeersveiligheid verantwoorde praktijkopleiding en -examen.

10

*Waarom wordt er onderscheid gemaakt tussen brommobielen (waarbij wel een examen moet worden afgelegd) en scootmobielen en gehandicaptenvoertuigen (waarbij geen praktijkexamenis geldt)?*

Gehandicaptenvoertuigen, waaronder scootmobielen, vallen niet onder de categorie bromfiets en zijn niet rijbewijsplichtig. Zie ook het antwoord op vraag 6.

11

*Komen jeugdige bestuurders ook in de problemen, doordat ze «stoer» (vaak onveilig) weggedrag vertonen? Hoe voorziet het praktijkexamen in het aanpakken van dit gedrag? Kunt u ingaan op het effect van een vergrote pakkans?*

De problemen van de jeugdige (met name mannelijke) bestuurders komen voor bij vrijwel alle voertuigcategorieën (het risico van jonge mannelijke bromfietzers is daarnaast 30% hoger dan van jonge vrouwelijke bromfietzers). Het praktijkexamen voorziet hierin door vooral de nadruk op verkeersdeelname te leggen, en minder op voertuigbeheersing (dit laatste kan stoer gedrag uitlokken). In het praktijkexamen wordt sociaal en verkeersveilig gedrag getoetst. Belangrijker is nog dat hiermee sturing gegeven wordt aan de opleiding op deze aspecten. Er kan verder positief effect worden verwacht van voorlichting en communicatie, zoals het wijzen op de kans met een vorderingsprocedure (Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer of rijvaardigheidsonderzoek) te maken te krijgen. Hiermee wordt het mogelijk verkeersonveilig gedrag bij deze groep bestuurders beter aan te pakken. Aangenomen mag worden dat deze maatregelen voor de doelgroep een potentieel dreigende werking zullen hebben.

12

*Klopt het dat er strenger en zwaarder gestraft kan worden bij bestuurders die het praktijkexamen hebben gehaald?*

Voor wat betreft strafrechtelijke sancties is er geen verschil. Wel kan na de invoering van het bromfietspraktijkexamen ten aanzien van de bestuurder tevens een mededeling worden gedaan op grond van artikel 130 van de Wegenverkeerswet 1994. Afhankelijk van de inhoud van die mededeling

kan de betrokken bestuurder dan in aanmerking komen voor een Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer of een rijvaardigheidsonderzoek.

13

*Welke maatregelen heeft u genomen om de belofte van uw ambtsvoorganger na te komen dat de kosten maximaal € 300,- zullen bedragen? Waarop was dit maximum van € 300,- gebaseerd en welke mogelijkheden ziet u nog om onder dit maximumbedrag uit te komen?*

Ik heb in nauw overleg met de opleidingsbranche gekozen voor een model praktijkexamen dat zowel qua opbrengsten voor de verkeersveiligheid als qua toegang tot het examen voor de kandidaat in evenwicht is. Het bedrag van € 300 was een eerste indicatie, bedoeld om aan te geven dat het bromfietsrijbewijs zo toegankelijk mogelijk moest blijven. Bij de kosten voor het bromfietsrijbewijs moet overigens een onderscheid gemaakt worden tussen de verplichte en de niet-verplichte kosten. Het examen is verplicht en het tarief hiervoor wordt door mij vastgesteld. De opleiding is niet-verplicht, en de daarbij behorende leskosten kunnen verschillen per opleider. Ik heb zoveel mogelijk gesneden in de examen-eisen om de kosten voor opleiding en examen zo laag mogelijk te houden, zonder daarmee afbreuk te doen aan de kwaliteit van het examen zelf. Daarnaast is het mogelijk met tweedehands boeken te werken en is de optie opengehouden voor instructeurs om met meer dan twee kandidaten te lessen. Ook wordt thans onderzocht of het eenmaal behaalde theorie-examen AM een vrijstelling voor het theorie-examen voor de categorie B kan opleveren. Het praktijkexamen zal worden geëvalueerd om te bezien of het examen voldoet en op de effecten op de verkeersveiligheid. Bij de eerste evaluatie zullen ook de gemiddelde kosten voor de kandidaat worden betrokken. Voor een uitgebreide toelichting verwijs ik naar hetgeen ik hieromtrent heb opgemerkt tijdens het Algemeen Overleg op 12 februari jl. (29 398, nr. 138).

14

*Hoe kunt u zeggen dat de totale kosten € 390,- zijn, zolang kandidaten die niet voldoen aan de eisen meer lessen moeten volgen (en dus meer kosten moeten maken) om het examen te kunnen halen? Kan het genoemde bedrag als maximumbedrag worden gezien en bent u bereid de wijziging van het Reglement rijbewijzen geen doorgang te laten vinden als de kosten boven de € 390,- uitkomen?*

Zie antwoord vraag 9

15

*Wie is er verantwoordelijk voor de uiteindelijke prijs van het bromfietspraktijkexamen?*

De prijzen voor het examen worden vastgesteld door het CBR en door mij goedgekeurd (tarieven 2008 bromfiets: € 99,00 en brommobiel € 117,30). Het uurtarief voor het lessen en de overige hiermee verbonden kosten worden door de opleidingsbranche vastgesteld. Het bedrag dat de kandidaat uiteindelijk kwijt is aan leskosten is afhankelijk van zijn eigen vaardigheden.

16

*In de toelichting schrijft u dat in overleg met alle betrokkenen getracht wordt de kosten verder te verlagen. Kunt u aangeven of hier nog nadere ontwikkelingen bij te melden zijn?*

Voor dit moment is in overleg met alle betrokkenen het uiterste gedaan om de kosten te beperken zonder te tornen aan de winst van het bromfietspraktijkexamen voor de verkeersveiligheid.

17

*Kunt u uw definitie geven van een «kwalitatief verantwoord examen»? Wanneer acht u een examen kwalitatief verantwoord?*

Ik ben van mening dat dit het geval is als er sprake is van een valide en betrouwbaar examen. Een examen dat meet wat het moet meten en dat elke examenkandidaat langs dezelfde meetlat uniform beoordeelt. Het examen moet helderheid opleveren over de vraag of een kandidaat wel of niet rijvaardig is.

18

*Denkt u dat het geven van rijlessen aan vier personen tegelijk gevaarlijke situaties kan opleveren? Kunt u onderbouwen waarom u meent dat bromfietslessen met vier mensen tegelijk mogelijk zijn, terwijl dat bij motorrijlessen niet het geval is en bromfietsexamens individueel plaatsvinden? Wie gaat er over de invulling van de rijlessen?*

In het kader van mijn streven de kosten van het bromfietsrijbewijs zo laag mogelijk te houden is onder meer de mogelijkheid geopperd om aan vier kandidaten tegelijk les te kunnen geven. Dit moet mijn inziens onder omstandigheden mogelijk zijn. Het betreft hier echter geen verplichting aan de opleiders; deze zullen zelf moeten beoordelen of dit naar hun mening verantwoord is. Een vergelijking met motorrijlessen gaat niet op, alleen al vanwege de veel hogere snelheden die hiermee gehaald worden en het rijden buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen. Bromfietsexamens worden wel individueel afgenomen aangezien het anders voor de examinerator niet goed mogelijk is de kandidaat goed te beoordelen. De rij scholen bepalen zelf hoe zij de rijlessen invullen, doch zullen zich daarbij richten naar de door het CBR opgestelde exameneisen.

19

*De bijzondere verrichtingen voor drie- en meerwielige bromfietsen worden afgenomen in een verkeersluwe situatie. Betekent dat ook binnen de bebouwde kom of juist niet op de openbare weg?*

Dit onderdeel van het examen zal bij voorkeur in een verkeersluwe situatie worden afgenomen; dit kan onder omstandigheden ook binnen de bebouwde kom en op de openbare weg zijn.

20

*Welke kosten moeten er gemaakt worden als iemand die vooralsnog alleen een AM rijbewijs heeft, vervolgens een autorijbewijs haalt? Krijgt de persoon in kwestie een geheel nieuw rijbewijs?*

Deze persoon zal dezelfde kosten moeten maken die hij anders ook zou hebben gemaakt voor het behalen van dat rijbewijs en hij zal een nieuw rijbewijs moeten aanvragen met vermelding van die nieuwe rijbewijs-categorie. Dit is conform het huidige beleid waarbij bijvoorbeeld iemand met een B rijbewijs die ook de categorie A verwerft, ook een nieuw rijbewijsdocument moet aanvragen. De kosten voor de afgifte van een rijbewijs verschillen per gemeente. Wellicht ten overvloede breng ik in herinnering dat thans wordt onderzocht of het eenmaal behaalde theorie-examen AM een vrijstelling voor het theorie-examen voor de categorie B kan opleveren.

21

*Wordt bij de toekomstige evaluatie het aantal lessen per geslaagde deelnemer ook meegenomen?*

De evaluatie vindt vanuit het CBR plaats onder de rijopleiders. In algemene zin zal ook het gemiddeld aantal gegeven rijlessen per kandidaat aan de orde komen.

22

*Wanneer denkt u met een evaluatie van het bromfietspraktijkexamen te zullen komen? Op welke punten zal precies geëvalueerd worden en wanneer is er sprake van succesvol nieuw beleid?*

Het CBR zal het praktijkexamen een jaar na invoering evalueren. Er zal worden geëvalueerd op de kwaliteit, validiteit, betrouwbaarheid en uitvoerbaarheid van het examen. Daarnaast zal door DVS ook het aantal verkeersslachtoffers worden gemonitord en zal na drie jaar een evaluatie van het bromfietspraktijkexamen plaatsvinden waarbij de effecten ervan vergeleken zullen worden met de thans voorspelde afname in aantallen doden en gewonden in deze doelgroep.

23

*Hoe is de kostenopbouw van de brommobielopleiding en het brommobielexamen?*

Het brommobielrijbewijs is alleen verplicht indien men niet over een ander geldig rijbewijs beschikt. Het brommobielexamen is begroot op € 117,30 (2008). De opleidingsbranche gaat uit van minimaal 8 lessen à € 40 (€ 320).

Inclusief bijkomende kosten als reistijd, examenkosten rijsschool, theorieboeken (€ 217) komt het totale geschatte bedrag dat men minimaal kwijt is voor de opleiding en examen uit op rond de € 650.

24

*Waarop baseert u de inschatting dat het examen voor het brommobiel € 650,- zal gaan kosten? Is dit voor u ook een absoluut maximum?*

Dit betreft een indicatieve inschatting van de opleidingsbranche/CBR ten aanzien van de minimum te verwachte opleidings- en examenkosten. Bij brommobielen wordt overigens één op één les gegeven, in tegenstelling tot bij tweewielige bromfietsen, waar met maximaal 4 kandidaten op één instructeur geleest kan worden. Het bedrag van € 650 gaat overigens uit van 8 rijlessen, wat veel minder is dan het gemiddelde voor personenauto's. Dit terwijl beide voertuigen zich grotendeels aan dezelfde verkeersregels moeten houden en dezelfde manoeuvres moeten uitvoeren op de weg. Zie ook de antwoorden op vraag 9 en 23.

25

*Waarom is het examen voor de drie- en vierwielige bromfiets beduidend duurder dan dat voor de tweewielige bromfiets? Bent u niet bang dat bestuurders die een drie- of vierwielige bromfiets willen gaan besturen het examen voor een tweewielige bromfiets gaan afleggen?*

De verwachting is dat de doelgroep (vnl. ouderen) meer lessen nodig heeft en daar zitten juist de kosten in. Het rijden in het verkeer op een tweewielig voertuig wordt moeilijker geacht dan het rijden met een vierwielig voertuig (brommobiel). Daarom mag men na het behalen van een brommobielexamen ook uitsluitend met een brommobiel rijden en niet met een tweewielige bromfiets. Een vlucht naar het examen voor de twee-

wielige bromfiets ligt niet voor de hand, mede gelet op de verschillende doelgroepen en gezien het feit dat het een zwaarder examen betreft.

26

*Waarom kost het les- en examenpakket voor de brommobiel meer, ondanks het feit dat het examen daarvoor in een verkeersluwe omgeving wordt afgenomen? Kunt u uitleggen wat u bedoelt met de opmerking dat de kosten hoger zijn, gezien de aard van het voertuig en de positie op de weg? Waarom is het acceptabel dat het brommobielpakket bijna twee keer zoveel kost als het bromfietsexamen?*

Het les- en examenpakket voor de brommobiel kost meer dan dat voor de bromfiets omdat er bij brommobielen wordt uitgegaan van het dubbele aantal lessen en rekening wordt gehouden met reistijd naar het oefenterrein. Zie verder ook de antwoorden op de vragen 24 en 25.

27

*Wat gebeurt er als de geldigheid van de verklaring van rijvaardigheid verloopt?*

De verklaring van rijvaardigheid voor de bromfiets is straks drie jaar geldig; gevoeglijk mag worden aangenomen dat als iemand zo'n verklaring heeft gehaald hij meteen een rijbewijs gaat aanvragen en niet drie jaar gaat wachten. Binnen een periode van drie jaar dient men een bromfietsrijbewijs aan te vragen. Als het rijbewijs na die periode van drie jaar wordt aangevraagd, zal eerst opnieuw examen moeten worden gedaan.

28

*Heeft het CBR voldoende administratieve en organisatorische capaciteit om de invoering van het praktijkexamen te faciliteren en uit te voeren?*

Ja, op dit moment zijn al diverse aspecten van het ontwikkeltraject afgerond en is het CBR bezig met de laatste voorbereidingen voor de start van het examen op 1 januari 2010. Voor de opleiders worden in september informatiebijeenkomsten georganiseerd.