

Vergaderjaar 2016–2017

**34 574**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met aanvullende implementatie van richtlijn 2006/126/EG en enkele aanpassingen van redactionele aard**

**Nr. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 7 februari 2017

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van 24 november 2016. Ik ben verheugd dat de leden van de VVD-fractie hebben aangegeven het belang te onderschrijven om op Europees niveau tot meer uniformiteit te komen. Hierna ga ik in op de vragen opmerkingen uit het verslag waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden.

#### **Categorieën rijbewijzen**

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan toelichten wat het wetsvoorstel betekent voor de omwisseling van het rijbewijs B+ en rijbewijs BE in Europees verband. Sinds 2013 hebben rijbewijshouders die met een aanhanger een totaalgewicht tot maximaal 4.250 kg rijden, een rijbewijs B+ (ook wel code 96 genoemd) nodig. Daarnaast is in 2013 bepaald dat een rijbewijs BE een rijbewijshouder toestaat tot 3.500 kg te rijden, met als kanttekening dat met een dergelijk rijbewijs gehaald vóór 2013 geen maximum voor (laad)gewicht geldt. In hoeverre blijven de rechten en plichten voor B+ en BE rijbewijzen van vóór en na 2013 door dit wetsvoorstel gehandhaafd? Kan de regering toelichten welke gevolgen dit in de praktijk exact heeft?

In antwoord hierop wordt het volgende opgemerkt. Het voorliggende wetsvoorstel brengt geen wijzigingen aan in de reikwijdte van de verschillende rijbewijscategorieën. De door de leden genoemde rechten en plichten veranderen derhalve niet. In het wetsvoorstel wordt alleen een aanpassing voorgesteld van de periode waarin de houder van een door het daartoe bevoegd gezag in een andere lidstaat, een EER-staat (Noorwegen, IJsland of Liechtenstein), of Zwitserland afgegeven rijbewijs die in Nederland is komen te wonen, met dat rijbewijs in Nederland mag blijven rijden alvorens hij dat rijbewijs moet omwisselen in een Nederlands rijbewijs.

Het huidige artikel 108, eerste lid, onderdeel h, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) maakt een onderscheid tussen rijbewijzen afgegeven op

basis van richtlijn 20016/126/EG (de derde rijbewijsrichtlijn) en rijbewijzen die op basis van oudere richtlijnen zijn afgegeven. Voor de laatste categorie geldt op dit moment een kortere periode voor omwisseling en op dit punt is Nederland in gebreke gesteld.

Daarom wordt nu in het wetsvoorstel voorgesteld geen onderscheid meer te maken tussen rijbewijzen afgegeven op grond van de derde rijbewijsrichtlijn en rijbewijzen afgegeven op basis van andere (oudere) rijbewijsrichtlijnen. In plaats daarvan wordt onderscheid gemaakt tussen groep 1-rijbewijzen (de categorieën AM, A1, A2, A, B, B+ en BE) en groep 2-rijbewijzen (de categorieën C1, D1, C1E, D1E, C, D, CE en DE).

Wat de concrete vraag van de leden van de VVD-fractie betreft: voor houders van een rijbewijs B+ en voor houders van een rijbewijs BE afgegeven op basis van de derde rijbewijsrichtlijn verandert er niets. Deze rijbewijzen zijn afgegeven op basis van de derde rijbewijsrichtlijn. Het wetsvoorstel wijzigt niet de periode gedurende welke deze rijbewijzen in Nederland worden erkend. Rijbewijzen BE die nog zijn afgegeven onder een andere dan de derde rijbewijsrichtlijn worden straks gedurende een langere periode erkend. Omdat de categorie B+ is ingevoerd in de derde rijbewijsrichtlijn, zijn er geen rijbewijzen B+ die op basis van een oudere richtlijn zijn afgegeven.

### **Consultatie**

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan toelichten welke opmerkingen het CBR en de politie hebben gemaakt en hoe daarmee is omgesprongen.

Het CBR heeft aangegeven dat de voorziene aanpassing naar vijftien jaar van de geldigheidsduur van alle rijbewijzen die afgegeven zijn door andere EU-lidstaten, EER, of Zwitserland maakt dat een aantal personen dat in het bezit is van zo'n rijbewijs, en zich in ons land vestigt, langer met dat rijbewijs kan blijven doorrijden en de aanvraag van een Nederlands rijbewijs met enkele jaren kan uitstellen.

Zoals in de memorie van toelichting vermeld staat, is de omvang van deze groep echter niet bekend. Naar schatting van het CBR zal deze wijziging een nauwelijks te kwantificeren afname betekenen van het toch al beperkte aantal verklaringen van geschiktheid dat aangevraagd wordt bij de omwisseling van buitenlandse rijbewijzen. Voor deze groep rijbewijshouders heeft het wetsvoorstel daarom geen noemenswaardige consequenties. Dit laatste is verwoord in § 3, onder a, laatste volzin van de memorie van toelichting (Kamerstukken II vergaderjaar 2016/17, 34 574, nr. 3, blz. 6).

De politie heeft bericht dat zij kan instemmen met het wetsvoorstel en geen opmerkingen heeft.

### **Tot slot**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de geldigheidsduur van rijbewijzen in de Europese landen buiten de Europese Unie is geregeld en of met dit wetsvoorstel de verschillen groter of kleiner worden.

Voor de beantwoording van deze vraag zijn de internationale verkeersverdragen relevant.

Het meest recente verdrag is het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 1968. Uit dit verdrag blijkt dat in de nationale wetgeving de geldigheidsduur van een nationaal rijbewijs kan worden beperkt. Landen zijn dus vrij om daaraan op nationaal niveau invulling te geven. De praktijk laat zien dat de geldigheidsduur van de rijbewijzen in deze

landen divers en uiteenlopend is en varieert van bijvoorbeeld vijf of tien jaar tot levenslang.

Omdat deze variëteit onwenselijk werd geacht, heeft men binnen de Europese Unie met de derde rijbewijsrichtlijn een verdere stap gezet om te komen tot meer harmonisatie op het terrein van de geldigheidsduur van de rijbewijzen.

Daarnaast heeft de EU met een aantal Europese landen buiten de Europese Unie (Liechtenstein, Noorwegen en IJsland) de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte gesloten. Op grond van deze afspraken geldt de derde rijbewijsrichtlijn en de daarin neergelegde geldigheidsduur van rijbewijzen ook voor deze landen. Wat Zwitserland betreft geldt een speciale regeling. De derde rijbewijsrichtlijn, en daarmee de daarin opgenomen geldigheidsduur, geldt niet in Zwitserland, maar de Europese Unie heeft wel met Zwitserland bilaterale akkoorden afgesloten op grond waarvan, onder andere, de rijbewijzen over en weer worden erkend.

Het wetsvoorstel brengt geen verandering in de situatie ten aanzien van rijbewijshouders uit de Europese staten die geen lidstaat zijn van de Europese Unie of geen partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte. Indien zij zich in het internationaal verkeer bevinden, dan zullen zij met hun rijbewijs elk motorrijtuig mogen besturen, waarvoor dat rijbewijs geldig is. Als ze in Nederland woonachtig zijn, zullen ze nog maximaal 185 dagen vanaf de dag van vestiging in Nederland met dat rijbewijs mogen blijven rijden.

Verder vragen de leden van de VVD-fractie welke toenadering in dit verband wordt gezocht vanuit de Europese Unie met landen die geen onderdeel zijn van de Europese Unie maar daar wel dicht tegen aan liggen.

Voor zover mij bekend vindt op het terrein van de rijbewijzen geen specifieke toenadering plaats tussen de Europese Unie enerzijds en de overige landen anderzijds. Maar als nieuwe staten toetreden tot de Europese Unie zullende rijbewijsregels zoals nu vastgelegd in de derde rijbewijsrichtlijn ook voor die lidstaten gaan gelden.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom zo traag gereageerd is op de ingebrekestelling die door de Europese Commissie reeds op 22 oktober 2015 is medegedeeld.

Direct na de ontvangst van de ingebrekestelling is begonnen met de opstelling van het wetsvoorstel en de memorie van toelichting. De aanpassing bleek echter aanzienlijk weerbarstiger dan voorzien. Het was in dat kader nodig om bij de vertegenwoordigers van de Commissie nadere duidelijkheid te verkrijgen over de wijze waarop de derde rijbewijsrichtlijn op het punt van de erkenning van de geldigheidsduur van rijbewijzen zou moeten worden geïnterpreteerd. Hierdoor heeft het proces langer geduurd dan aanvankelijk was voorzien.

Daarnaast was tijd nodig voor de aanvraag van adviezen en uitvoerings-toetsen van de betrokken instanties, CBR, RDW, politie en OM en de advisering door de Afdeling advisering van Raad van State.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus