

Vergaderjaar 2016–2017

**34 693**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de definitieve invoering van begeleid rijden**

**Nr. 7**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 10 mei 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

Inleiding	1
Achtergrond van het wetsvoorstel	2
Hoofdlijnen van het wetsvoorstel	4
Uitvoering en handhaving	6
Advisering en consultatie	8

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de definitieve invoering van begeleid rijden (het wetsvoorstel). Hiermee wordt het experiment «2toDrive», dat sinds 1 november 2011 plaatsvindt, wettelijk verankerd. De leden van de VVD-fractie willen de regering nog wel enkele vragen stellen.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en willen de regering nog enkele vragen stellen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. De leden van de D66-fractie hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij onderschrijven het belang dat de regering hecht aan het verminderen van het ongevalrisico bij beginnende jonge bestuurders. Deze leden zien de invoering van het begeleid rijden als een mogelijkheid om dit risico te verminderen. Toch hebben zij nog wel enkele vragen over de onderbouwing van het effect dat de regering in deze maatregel ziet.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij stellen enkele vragen.

### **Achtergrond van het wetsvoorstel**

De leden van de VVD-fractie lezen dat uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat het ongevalrisico van bestuurders die via «2toDrive» het rijbewijs op 17-jarige leeftijd hebben gehaald, 26% lager is dan van bestuurders die niet hebben deelgenomen. In de memorie van toelichting (MvT) bij het wetsvoorstel wordt deze uitkomst nog enkele malen aangehaald. De leden van de VVD-fractie willen weten welke waarde aan deze uitspraak kan worden gehecht, aangezien deze uitkomst volgens de SWOV en de MvT niet statistisch significant is. Wat is in dat geval de meerwaarde van dit wetsvoorstel voor de verbetering van de verkeersveiligheid voor met name jonge, beginnende bestuurders? Welke resultaten liggen aan deze conclusie ten grondslag, en tonen aan, dat door «2toDrive» jonge bestuurders een kleiner risico vormen voor de verkeersveiligheid? Zijn er naast het onderzoek van de SWOV en eerdere onderzoeken ook feitelijke onderzoeksgegevens van verzekeraars, politie, Centraal Justitieel Incassobureau en het Openbaar Ministerie inzake schades en feitelijke overtredingen van deelnemende bestuurders van het experiment betrokken in de afwegingen ten behoeve van dit wetsvoorstel? Zo nee, waarom niet? Zo ja, zijn deze gegevens wel beschikbaar?

De leden van de PVV-fractie vinden de invoering van begeleid rijden een goede zaak, zeker als het gaat om verkeersveiligheid. Desondanks blijft de groep 18- tot 24-jarige bestuurders oververtegenwoordigd bij ernstige verkeersongevallen. De constatering dat dit vooral komt door een aantal leeftijdsspecifieke zaken lijkt de leden van de PVV-fractie wat te kort door de bocht. Uiteraard zal de mindere rijervaring en zelfoverschatting een rol spelen, maar men heeft ook de rijlessen nog vers in het geheugen staan, dus dat zou logischerwijs moeten zorgen voor een veiligere rijstijl. Gezien het feit dat ondanks de invoering van het begeleid rijden deze groep nog steeds zwaar oververtegenwoordigd is bij ernstige ongevallen, lijkt de leden van de PVV-fractie een nadere analyse op zijn plaats. Is de regering daartoe bereid? In die nadere analyse zou bijvoorbeeld onderzocht kunnen worden of er een verband is tussen crimineel gedrag en ongevallen. Aangezien er geconstateerd wordt dat groepsgedrag en impulscontrole een rol speelt, lijkt het de leden voor de hand te liggen dat jongeren met een strafblad roekelozer rijgedrag vertonen en dus een grotere kans hebben om betrokken te raken bij een ernstig ongeval dan jongeren zonder strafblad. Is de regering bereid om dit te laten onderzoeken? Daarnaast komt groepsgedrag en gebrekkige impulscontrole ook veel meer voor bij bepaalde geïmporteerde bevolkingsgroepen in dit land. Ook dit zouden de leden graag onderzocht zien. Is de regering daartoe bereid? Sowieso lijkt het de leden verstandig om bij ernstige ongevallen beter te registreren wat de kenmerken zijn van de veroorzaker, zodat er mogelijk gerichte maatregelen getroffen kunnen worden. Naast leeftijd en

rijervaring lijkt het de leden van de PVV-fractie voor de hand te liggen dat ook geregistreerd wordt in welk land het rijbewijs is behaald en wat de achtergrond is van de veroorzaker. Is de regering daartoe bereid? Verder vinden de leden van de PVV-fractie de gedane evaluatie van het experiment nogal gebrekkig. Het hanteren van uitsluitend een vrijblijvende vragenlijst zal er logischerwijs toe leiden dat vooral jongeren reageren die geen ongeluk veroorzaakt hebben. Wat deze leden betreft zou er veel meer gekeken moeten worden naar de ongevallenregistratie. De leden van de PVV-fractie willen daarom graag een antwoord op de volgende vragen:

- Hoeveel jongeren van de groep tussen 18 en 20 jaar hebben een ongeval veroorzaakt?
- Hoeveel daarvan hebben de proef begeleid rijden afgelegd?
- Hoeveel deelnemers van de proef begeleid rijden hebben een ongeluk veroorzaakt zonder dat zij een begeleider bij zich hadden?
- Verder wordt in de MvT gesproken over een toenemende interesse voor begeleid rijden, maar hoe verhoudt dat zich tot de toenemende interesse voor rijden in het algemeen?
- Hoeveel mensen zijn de afgelopen vijf jaar voor hun rijexamen geslaagd?
- Hoe verhoudt zich dat tot het aantal deelnemers aan begeleid rijden in de afgelopen vijf jaar?

De leden verzoeken de regering om deze vragen door middel van een overzichtelijke tabel te beantwoorden.

De leden van de D66-fractie hebben een vraag over de gevolgen van het wetsvoorstel voor de verkeersveiligheid. De SWOV heeft op basis van de beschikbare gegevens niet overtuigend kunnen vaststellen wat de effecten van begeleid rijden zijn voor de verkeersveiligheid. De leden van de fractie van D66 lezen dat binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de wet is voorzien in een evaluatie. Is de regering bereid al eerder een evaluatiemoment in de wet op te nemen, na bijvoorbeeld twee jaar? Is de regering voorts bereid de SWOV in die twee jaar onderzoek te laten doen waarbij de stichting de beschikking heeft over werkelijke (geregistreerde) ongevallen? Deze leden ontvangen hierop graag een reactie.

De leden van de SP-fractie lezen in de evaluatie van de SWOV dat de verlaging van het ongevallenrisico met 26% statistisch niet relevant is. Deze leden vragen de regering te beargumenteren waarom dit percentage statistisch niet relevant is. Van de overige genoemde resultaten uit het onderzoek wordt gesteld dat deze niet op statistisch significante wijze aantonen dat begeleid rijden een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Kan de regering ook hierbij aangeven waarom deze gegevens niet een significant positief effect op de verkeersveiligheid hebben?

De leden van de fractie van de ChristenUnie lezen dat het experiment is geëvalueerd voordat een besluit over definitieve invoering is genomen. De SWOV heeft de evaluatie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het ongevallenrisico weliswaar 26% lager is dan bij bestuurders die niet hebben deelgenomen aan begeleid rijden, maar dat het resultaat niet statistisch significant is. In het SWOV-rapport staat: «Met de gegevens blijkt het niet mogelijk om overtuigend vast te stellen of 2toDrive beter of slechter voor de verkeersveiligheid is.» Ook staat er: «Het effect van 2toDrive op overtredingsgedrag is evenmin eenduidig.»

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen waarom dit onderzoek voldoende basis biedt voor de definitieve invoering van begeleid rijden. Waarom wordt op basis van een statistisch niet significant onderzoek geconcludeerd dat definitieve invoering gerechtvaardigd is? Waarom biedt dit onderzoek voldoende basis voor definitieve invoering, terwijl volgens het onderzoek niet overtuigend is vast te stellen of begeleid rijden

beter of slechter voor de verkeersveiligheid is en het effect op overtredingsgedrag niet eenduidig is? De SWOV merkt bovendien zelf op dat meer onderzoek nodig is om het effect op de werkelijke (geregistreerde) ongevallen te bepalen. De SWOV noemt dit een volgende stap in de evaluatie. Waarom wordt dit aanvullende onderzoek niet afgewacht?

De leden van de CDA-fractie lezen dat van de bedoelde jongeren 18% wel eens zonder begeleider heeft gereden. Graag vernemen zij of dit niet een onwenselijk hoog percentage is en hoe dat percentage verlaagd kan worden.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de verschillende varianten van begeleid rijden in andere Europese landen worden vormgegeven. Wat zijn de grootste overeenkomsten en verschillen? In hoeverre is het huidige voorstel vergelijkbaar met hetgeen in Duitsland geldt?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of begeleid rijden ook in omliggende landen mogelijk is en of daar ook positieve effecten op de verkeersveiligheid zijn geconstateerd.

De leden van de VVD-fractie constateren dat vanaf het moment dat het experiment is ingegaan tot aan april 2016, in totaal 147.005 geslaagde deelnemers zijn geregistreerd en 131.931 begeleiderspassen zijn aangevraagd. Kunnen de leden van de VVD-fractie hieruit concluderen dat ruim 15.000 deelnemers wachten met het aanvragen van hun rijbewijs tot zij de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt? Zo nee, wat is dan de verklaring voor het verschil tussen het aantal geslaagden en het aantal aangevraagde begeleiderspassen? Ook gelet op het feit dat in de MvT wordt vermeld dat er gemiddeld 2,5 begeleiders per deelnemer zijn. Kan de regering toelichten hoe het verschil tussen 147.005 geslaagde deelnemers en 131.931 begeleiderspassen moet worden geïnterpreteerd? Hoeveel geslaagde deelnemers vragen pas hun rijbewijs aan na hun 18e verjaardag?

De leden van de VVD-fractie weten dat bij de invoering van het experiment in 2011 is uitgegaan van 20.000 deelnemers per jaar, terwijl in het jaar 2015 ongeveer 43.000 geslaagde deelnemers zijn geregistreerd. Er is blijkbaar veel animo voor het begeleid rijden. Dit draagt ook bij aan de lange wachttijden bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Met het definitief invoeren van begeleid rijden worden deze wachttijden ook definitief. Hoe gaat de regering deze wachttijden verkorten, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Welke afspraken zijn hierover met het CBR gemaakt, mede in relatie tot de afgesproken termijnen van het CBR die nu stelselmatig worden overschreden?

### **Hoofdpijnen van het wetvoorstel**

De leden van de VVD-fractie vragen waarom is gekozen voor het toestaan van maximaal vijf begeleiders, aangezien er in de praktijk maar gebruik wordt gemaakt van gemiddeld twee begeleiders. Kan de regering toelichten hoe vaak er tijdens de experimentperiode gebruik is gemaakt van de beroep- en bezwaarprocedure bij de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) bij het weigeren van een begeleiderspas?

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de keuze om, als tijdens een controle van de begeleider blijkt dat hij/zij niet voldoet aan de eisen, hier geen consequenties aan te verbinden voor wat betreft de rijbevoegdheid van de begeleider. Een duidelijke toelichting ontbreekt echter, behalve dat dergelijke ingrepen als «disproportioneel» worden aangemerkt. Kan de regering nogmaals uiteenzetten waarom hier niet

voor is gekozen en op grond van welke afwegingen dit disproportioneel wordt geacht?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de regering in de MvT stelt dat de begeleider van onbesproken verkeersgedrag dient te zijn. Wat betekent dit precies? Tellen verkeersovertredingen in het kader van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (Wet Mulder) mee, als bijvoorbeeld de begeleider ook tevens eigenaar is van het voertuig? Met andere woorden, wat is de definitie van onbesproken verkeersgedrag in het voorliggende wetsvoorstel? Wat voor consequenties heeft het voor de begeleider als die niet naast de jonge bestuurder plaatsneemt op de rijdersstoel? Welke strafrechtelijke dan wel bestuursrechtelijke gevolgen heeft dit voor de begeleider, die zich hiermee ook onttrekt aan zijn/haar verantwoordelijkheid, en voor de jonge bestuurder zelf in het kader van het beginnersrijbewijs?

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze, ten aanzien van de begeleider, er een mededeling wordt uitgebracht in het kader van de vorderingsprocedure in de lagere regelgeving?

De leden van de VVD-fractie lezen in de MvT dat de jongere bestuurder die via «2toDrive» zijn rijbewijs heeft verkregen, aansprakelijk is in het geval van schade. De schade als gevolg van de aansprakelijkheid van de bestuurder wordt gedekt via de wettelijk verplichte autoverzekering van de eigenaar van de auto. Hebben zich tijdens de experimenteerperiode problemen voorgedaan met het regelen van de schade met verzekeraars? Zo ja, welke en hoe worden deze opgelost?

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen over de eisen die aan een begeleider kunnen worden gesteld. Zij zouden graag een toelichting van de regering ontvangen over de vraag door wie wordt gecontroleerd dat begeleiders in het verleden niet strafrechtelijk zijn vervolgd voor verkeersdelicten dan wel hun rijbevoegdheid tijdelijk hebben verloren. Kan de regering toelichten hoe de digitale systemen van het CBR, de overheid en de politie hiertoe op elkaar zijn afgestemd? Worden veroordelingen gerelateerd aan alcohol- en/of drugsgebruik ook in de beoordeling van een begeleider meegenomen? Zo ja, wat is dan het toetsingskader? Zo nee, waarom niet? Wat zijn de consequenties als een begeleider wordt veroordeeld gedurende de periode van het begeleiden? Kan de regering aangeven hoe hierop wordt toegezien? Hoe verhoudt zich dit alles tot de bevindingen bij het beginnersrijbewijs, waaruit bleek dat de informatiesystemen van alle betrokken ketenpartijen niet op elkaar waren aangesloten? Hierdoor kwam niet alle informatie op de juiste plek terecht, waardoor er nauwelijks rijbewijzen zijn ingenomen. Welke garanties kunnen er nu wel worden gegeven voor een goede uitvoering binnen de gehele keten van het CBR tot aan de rechterlijke macht?

De leden van de CDA-fractie menen dat onduidelijkheid bestaat over situaties waarin de begeleider gedronken heeft. Graag zien zij dat verhelderd wordt wat de juridische situatie dan is.

De leden van de VVD-fractie hebben in de MvT kunnen lezen dat de jonge bestuurder niet strafbaar is als de begeleider afwijkt van de eisen tijdens de periode van begeleiding. Kan de regering toelichten wat precies de strafbaarstelling van de begeleider is, wie hierover beslist en wat dit betekent voor de begeleiderspas en de rijbevoegdheid van de begeleider zelf, dan wel de aansprakelijkheidsverzekering indien de begeleider ook eigenaar is van het voertuig? Kan er sprake zijn van een samenloop van het bestuursrecht en het strafrecht? Zo ja, in welke zin?

Het is de leden van de VVD-fractie opgevallen dat in het wetsvoorstel vooralsnog is gekozen om geen strafbaarstelling van de jonge bestuurder op te nemen. Volstaan wordt derhalve met de strafbaarstelling van de begeleider. Waarom is er niet voor gekozen om overtredingen van de jonge bestuurder mee te laten tellen als punt ten behoeve van het beginnersrijbewijs?

De leden van de PVV-fractie bedanken de regering voor de heldere uiteenzetting van de hoofdlijnen van het wetsvoorstel. De leden willen nog wel graag weten wat de geldigheidsduur is van het theorie-examen en of overwogen is om dit te verlengen. Ook zijn de leden benieuwd wat de gemiddelde aanvraagtermijn is voor een begeleiderspas en voor een rijbewijs. Daarnaast willen de leden graag weten wat de geldigheidsduur is van een begeleiderspas. De leden kunnen zich namelijk voorstellen dat het voor ouders met meerdere kinderen erg onhandig is om voor ieder kind apart een begeleiderspas aan te vragen met alle bijkomende kosten van dien. Bovendien kunnen de leden zich vinden in de kritiek van het Openbaar Ministerie om de aanvraagprocedures beter op elkaar af te stemmen. Wat is er zo moeilijk aan om bij iedereen onder de 18 jaar die een rijbewijs aanvraagt, de aanvraag van begeleiderspas en rijbewijs aan elkaar te koppelen? Verder vinden de leden de systematiek rondom de beginnerstermijnen nodeloos ingewikkeld. Wat is er op tegen om gewoon 1 standaard beginnerstermijn van 5 of desnoods 7 jaar te hanteren vanaf het moment dat het rijbewijs wordt verstrekt en dat voor ieder type? Dat is namelijk wel zo makkelijk voor zowel de gebruiker als de handhaver.

De leden van de CDA-fractie menen dat extra maatregelen denkbaar zijn om de verkeersveiligheid verder te vergroten voor deze groep weggebruikers (deelnemers aan het begeleid rijden) zoals een totaalverbod op het gebruik van alcohol, het vervoeren van passagiers en het rijden tijdens de weekendnachten. Graag vernemen zij de visie van de regering hierop. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering vervolgstappen overweegt op dit gebied teneinde de verkeersveiligheid verder te vergroten, zoals het systeem van het «getrapte rijbewijs» dat in de Verenigde Staten en Australië wordt toegepast.

Dit wetsvoorstel heeft vrijwel geheel betrekking op bestuurders jonger dan 18 jaar, terwijl de regering betoogt dat bestuurders tot 24 jaar in de risicocategorie vallen. Daarnaast blijkt uit het gedane onderzoek niet op statistisch relevante dan wel significante wijze dat begeleid rijden tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt. Toch verlaagt de regering de beginnerstermijn voor 17-jarigen, waardoor zij eerder – en nog steeds in de risicocategorie vallend – volwaardige bestuurders worden. De leden vragen de regering of zij kan beargumenteren waarom zij voor deze opzet kiest, en niet wacht tot de eerste evaluatie van deze wet.

### **Uitvoering en handhaving**

De leden van de VVD-fractie lezen in de MvT dat de politie en het Openbaar Ministerie opmerken dat de aanpassing van de beginnersstermijn op handhavingsproblemen kan stuiten. Vervolgens lezen zij dat het Openbaar Ministerie mondeling te kennen heeft gegeven dat het voorstel naar verwachting niet tot handhavingsproblemen zal leiden. Wat verklaart deze discrepantie? Op welke wijze is de handhaving geregeld? Zijn er afspraken gemaakt over de verkeershandhaving?

De leden van de PVV-fractie constateren dat de politie en het Openbaar Ministerie hun kritiek delen omtrent de wirwar aan beginnerstermijnen. Vindt de regering het nu echt noodzakelijk om deze instanties hiermee te belasten? Kan de regering aantonen hoeveel veiliger het wordt door vast

te houden aan deze complexe beginnerstermijnen ten opzichte van 1 standaard beginnerstermijn van 5 of 7 jaar?

De leden van de fractie van D66 vragen waarom er, ondanks de suggestie van het Openbaar Ministerie, niet voor is gekozen een vaste beginnersstermijn te hanteren, ongeacht de categorie. Kan de regering haar besluit nader toelichten? Hoe beoordeelt zij de opmerking van politie en Openbaar Ministerie dat de aanpassing van de beginnerstermijn kan stuiten op handhavingsproblemen? Hoe denkt zij deze problemen te ondervangen? Welke andere consequenties voorziet de regering?

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze de communicatie rondom deze wetwijziging is voorzien, aangezien uit de evaluatie van het beginnersrijbewijs blijkt dat de communicatie richting het publiek op een aantal punten onvoldoende was. In hoeverre is de evaluatie van het beginnersrijbewijs betrokken bij dit wetsvoorstel? Kan de regering dit toelichten?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering om toe te lichten welke voorwaarden zij aan de aanpassing van de politiesoftware heeft gesteld. Wanneer verwacht zij dat dit alles klaar is voor implementatie en welke kosten zijn hieraan verbonden? Hoe schat zij de consequenties in van het feit dat het politiesysteem nu nog niet gereed is om de controle op beginnende bestuurders te vergemakkelijken en het feit dat het formulier «begeleidingsverbod» nog niet beschikbaar is? Kan de regering garanderen dat dit alles wel gereed is bij de inwerkingtreding van de wetwijziging op 31 oktober 2017?

De leden van de VVD-fractie lezen in de MvT dat ook het Openbaar Ministerie aangeeft dat de definitieve invoering van begeleid rijden leidt tot de noodzaak van aanpassing van het bedrijfsprocessysteem. Over de consequenties hiervan vindt nader overleg plaats met de betrokken instanties, alsmede met het Ministerie van Veiligheid en Justitie, zodra de consequenties bekend zijn. Is er inmiddels al meer bekend?

De leden van de VVD-fractie vragen of in zijn algemeenheid iets meer kan worden gezegd over de benodigde handhavingsinzet als gevolg van dit wetsvoorstel. Neemt deze toe? Wat zijn de ervaringen met de handhaving van de regels van het experiment tot nu toe (dus los van de wijziging van de beginnerstermijn)? Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie of is onderzocht in hoeverre de invoering van het begeleid rijden misbruik van het beginnersrijbewijs in de hand kan werken. Dit gezien het feit dat een jonge bestuurder, die via het begeleid rijden op zijn/haar 17e zijn/haar rijbewijs kan halen, in feite 1 jaar wint in relatie tot het 5-jaar geldende beginnersrijbewijs, omdat hij/zij hier onder begeleiding rijdt. Met andere woorden, is onderzocht of dit wetsvoorstel zal leiden tot een ongewenste prikkel met betrekking tot het beginnersrijbewijs?

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze de administratieve lasten worden beperkt met dit wetsvoorstel. In de MvT wordt namelijk gesteld dat er geen nieuwe verplichtingen worden ingevoerd die tot extra administratieve lasten leiden, maar zijn er ook geen mogelijkheden onderzocht om de administratieve lasten verder te verlagen?

De leden van de SP-fractie onderschrijven de voorwaarden die gesteld worden aan de begeleider en zien het als een significante verbetering dat nu ook gehandhaafd kan worden op de regel beginnende jonge bestuurders niet onder invloed te begeleiden. Wel hebben de leden vragen over de eisen die aan de begeleider gesteld worden vanuit de eis uit de Derde Rijbewijsrichtlijn, te weten dat EU-lidstaten dezelfde eisen

hanteren als het gaat om elkaars rijbewijzen. Kan de regering aangeven hoe de eisen die aan de begeleider worden gesteld worden gecontroleerd en gehandhaafd? Kan de regering daarbij tevens beargumenteren hoe omgegaan wordt met de handhavingspraktijk uit het buitenland? Is het voor de RDW te allen tijde mogelijk informatie in het buitenland op te vragen en deze naar de Nederlandse praktijk te vertalen?

### **Advisering en consultatie**

De leden van de VVD-fractie lezen dat 12% van de deelnemers wacht met het aanvragen van het rijbewijs totdat zij 18 jaar zijn geworden, waardoor zij geen begeleiderspas hoeven aan te vragen. Daarmee kan, zoals ook de ANWB ook opmerkt, de situatie ontstaan dat iemand slaagt voor zijn examen, maar gedurende langere tijd geen ervaring opdoet. Waarom is er niet voor gekozen dat een jongere de begeleiderspas aanvraagt op het moment dat hij/zij een aanvraag doet voor het praktijkexamen, in plaats op het moment dat een rijbewijs wordt aangevraagd? Daarmee wordt voorkomen dat 18-minners die hun rijbewijs hebben gehaald, wachten met het aanvragen van een rijbewijs tot zij 18 zijn en worden zij sneller gestimuleerd om onder begeleiding rijervaring op te doen. De leden van de VVD-fractie beseffen dat dit het risico in zich bergt dat wanneer het praktijkexamen niet met succes wordt afgelegd, nog geen gebruik kan worden gemaakt van de begeleiderspas en deze kosten wellicht voor niks zijn gemaakt. Maar, het is een zelfstandig besluit om deel te nemen aan begeleid rijden, waar een geringe eigen bijdrage tegenover staat. Overigens kunnen de tarieven dalen, zo lezen deze leden in de MvT.

De leden van de VVD-fractie vragen of de definitieve invoering van het begeleid rijden in Nederland nog consequenties heeft voor het niveau en de eisen die worden gesteld aan de rijopleiding. Kan de regering toelichten of rijsschoolhouders zich moeten voorbereiden op een aanpassing van, in aanvulling op, het reguliere traject van de rijopleiding? Zo ja, welke implicaties zou dit voor hen hebben en heeft hierover overleg plaatsgevonden?

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel