

Vergaderjaar 2016–2017

**34 693**

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

**Nr. 8**

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

Ontvangen 4 juli 2017

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van 10 mei 2017. Ik ben verheugd dat de leden van verschillende fracties met interesse hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. In het navolgende ga ik in op de vragen opmerkingen uit het verslag waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden.

#### **Achtergrond van het wetsvoorstel**

De leden van de VVD-fractie willen weten welke waarde kan worden gehecht aan de uitspraak dat uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat het ongevalrisico van bestuurders die via «2toDrive» het rijbewijs op zeventienjarige leeftijd hebben gehaald, 26% lager is dan van bestuurders die niet hebben deelgenomen, aangezien deze uitkomst volgens de SWOV en de memorie van toelichting niet statistisch significant is. Tevens vragen zij welke resultaten aan deze conclusie ten grondslag liggen en aantonen 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 SWOV heeft diverse onderzoeken gedaan naar de effecten van begeleid rijden. De SWOV heeft voor het meest recente onderzoek alle jongeren die in het kader van begeleid rijden voor hun achttiende verjaardag het rijbewijs B hebben behaald (97.079) uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Uit de ruim 30.000 reacties (31,7% van de totale doelgroep) blijkt dat het ongevalsrisico van bestuurders die de vragenlijst hebben ingevuld en hebben deelgenomen aan begeleid rijden 26% lager is dan van bestuurders die niet hebben deelgenomen aan begeleid rijden. Op voorhand is niet te zeggen of juist jongeren die wel of

geen ongeluk hebben veroorzaakt hebben deelgenomen aan de vragenlijst. De resultaten zijn anoniem verwerkt. Eerder onderzoek van de SWOV<sup>1</sup> gaf echter aan dat jongeren die van plan waren mee te doen met begeleid rijden niet meer of minder belang hechtten aan veiligheid. De meerwaarde van dit onderzoek houdt in dat dat er daadwerkelijk een effect is gemeten binnen de groep jongeren die de vragenlijst hebben ingevuld (ruim 30.000 jongeren).

Statistische significantie is in de wetenschap een begrip om een uitspraak te kunnen doen over de vraag of het effect dat binnen een onderzoek is gemeten, ook optreedt buiten de onderzoeksgroep. De evaluatie is uitputtend geweest. De SWOV heeft voor dit onderzoek alle jongeren benaderd die hebben deelgenomen aan begeleid rijden. Helaas is het verschil in afgelegde kilometers binnen deze groep dermate groot dat de uitkomst van 26% minder ongevallen niet wetenschappelijk hard te maken is. De ene jongere rijdt nooit, terwijl een andere jongere 100 km per week rijdt. Het is echter het best onderbouwde resultaat dat nu te realiseren is. Een extra onderzoek kan niets toevoegen: een ander of aanvullend onderzoek dat wel wetenschappelijk harde cijfers kan geven is niet mogelijk. Het gevonden resultaat sluit aan bij de verwachtingen dat het hebben van een ervaren begeleider een positief effect heeft voor de jongere. Ook de buitenlandse ervaringen bevestigen dit geconstateerde positieve effect. De definitieve invoering van begeleid rijden blijft het mogelijk maken dat de jongere de eerste periode na het behalen van het rijbewijs rijdt onder begeleiding van een begeleider die al veel ervaring heeft op de weg en die hem daarbij kan coachen. Ook staan veel verschillende organisatie zoals de ANWB positief tegenover het definitief invoeren van het experiment. Daarnaast hebben instanties als CBR, RDW, het openbaar ministerie (OM) en de politie dit ook in hun adviezen aangegeven. Verder heeft SIRA Consulting de processen van 2toDrive geëvalueerd. Hieruit blijkt dat eveneens dat de betrokken organisaties (o.a. TeamAlert, CBR, RDW, BOVAG, Vereniging Rijschool Belang (VRB) en Federatie Autorijschool Management (FAM)) positief zijn over het experiment, en goed samenwerken.

Wat de vraag betreft naar de beschikbaarheid van andere feitelijke gegevens merkt de regering het volgende op. Bij de uitwerking van het voornemen om het experiment te evalueren aan de hand van feitelijke onderzoeksgegevens bleek het niet mogelijk gegevens te koppelen. Ongevalsegegevens worden vanwege de privacy opgeslagen zonder dat dit is te herleiden tot een natuurlijk persoon. Het was daarom niet mogelijk om gegevens van verzekeraars, politie, CJIB en het OM te koppelen met de gegevens van deelnemers van begeleid rijden, zoals de leden van de VVD-fractie vragen.

Voor de volledigheid wijst de regering erop dat in het wetsvoorstel een evaluatiebepaling is opgenomen.

De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat een nadere analyse op zijn plaats is gezien het feit dat ondanks de invoering van het begeleid rijden de groep 18–24-jarigen nog steeds zwaar oververtegenwoordigd is bij ernstige ongevallen. Is de regering daartoe bereid? In die nadere analyse zou bijvoorbeeld onderzocht kunnen worden of er een verband is tussen crimineel gedrag en ongevallen. De leden van de PVV-fractie stellen dat groepsgedrag en gebrekkige impulscontrole ook veel meer voor komt bij bepaalde geïmporteerde bevolkingsgroepen in dit land. Ook dit zouden de leden graag onderzocht zien. Tevens zijn deze leden van

---

<sup>1</sup> SWOV-rapport R-2013-9.

mening dat ook wordt geregistreerd in welk land het rijbewijs is behaald en wat de achtergrond is van de veroorzaker. Is de regering daartoe bereid?

Naar het oordeel van de regering betreffen de door de leden van de PVV-fractie gevraagde nadere analyses algemene vragen die los staan van de vraag of tot definitieve invoering van begeleid rijden zou moeten worden overgegaan. Verder wijst de regering erop dat, zoals hierboven reeds is aangegeven, ongevalsgegevens om privacyredenen worden geregistreerd zonder dat dit is te herleiden tot concrete natuurlijke personen. Het uitvoeren van de gevraagde analyses staat derhalve niet alleen los van de vraag over de definitieve invoering van begeleid rijden, maar is ook niet mogelijk.

De leden van de PVV-fractie hebben nog een aantal vragen gesteld met het verzoek de (cijfermatige) antwoorden in een tabel op te nemen. Omdat het bij een aantal vragen niet mogelijk bleek om deze te beantwoorden, is afgezien van de beantwoording in de vorm van een tabel.

De eerste vraag betreft hoeveel jongeren in de leeftijdscategorie 18 tot 20 jaar een ongeval hebben veroorzaakt. Het is niet mogelijk aan te geven hoeveel jongeren betrokken zijn bij een ongeval, omdat gevalsgegevens om privacyredenen worden geregistreerd zonder dat dit te herleiden is tot concrete natuurlijke personen. In het verlengde hiervan is evenmin antwoord te geven op de vraag hoeveel van deze groep de proef begeleid rijden hebben afgelegd. Wel blijkt uit het vragenlijstonderzoek van de SWOV in 2015 dat 8,8% van de deelnemers aan begeleid rijden (totaal 11.469 deelnemers) en dat 7,5% van de regulier opgeleiden (totaal 18.410 regulier opgeleiden) wel eens betrokken is geweest bij een aanrijding of ongeval terwijl hij achter het stuur zat. Hier staat tegenover dat deelnemers aan begeleid rijden (veel) meer kilometers maken waardoor de kans op een ongeval groter is. Door SWOV is dit ongevalsrisico gecorrigeerd voor het aantal gereden kilometers waarmee het ongevalsrisico voor deelnemers aan begeleid rijden 26 procent lager is.

Ook de derde vraag, hoeveel deelnemers van de proef begeleid rijden een ongeluk hebben veroorzaakt zonder dat zij een begeleider bij zich hadden kan niet worden beantwoord, omdat gevalsgegevens om privacyredenen worden geregistreerd zonder dat dit te herleiden is tot concrete natuurlijke personen.

De leden van de PVV-fractie merken vervolgens op dat in de memorie van toelichting wordt gesproken over een toenemende interesse voor begeleid rijden, maar hoe verhoudt dat zich tot de toenemende interesse voor rijden in het algemeen, zo vragen zij. In antwoord hierop wordt gemeld dat er sprake van is een relatieve en absolute stijging van het aantal praktijkexamens afgelegd door deelnemers aan begeleid rijden ten opzichte van de andere praktijkexamens. Dit blijkt uit het volgende overzicht over het aandeel van de praktijk B-examens door zeventienjarigen:

Jaar	17-jaar	Totaal	17 JR-%
2012	30.313	424.685	7,1%
2013	62.978	439.061	14,3%
2014	71.385	404.518	17,6%
2015	77.561	405.613	19,1%
2016	83.307	416.621	20,0%

In antwoord op de vraag hoeveel mensen in de afgelopen vijf jaar zij geslaagd en hoe zich dat verhoudt tot het aantal deelnemers aan begeleid rijden in de afgelopen vijf jaar voor hun rijexamen wordt gemeld dat dat in de periode van 2012 tot en met 2016 ruim 1,1 miljoen personen zijn

geslaagd voor hun B-rijbewijs. Vanaf november 2011 tot aan april 2016 zijn 147.005 geslaagde deelnemers aan begeleid rijden geregistreerd.

De leden van D66 vragen of er in de wet al eerder, na twee jaar, een evaluatiemoment kan worden opgenomen om de effecten op de verkeersveiligheid te beoordelen. Tevens vragen deze leden of de regering bereid is de SWOV in die twee jaar onderzoek te laten doen waarbij de stichting de beschikking heeft over werkelijke (geregistreerde) ongevallen. Zoals hierboven is aangegeven, is het niet mogelijk om de verkeersongevallengegevens te koppelen aan gegevens over deelnemers aan begeleid rijden, omdat de verkeersongevallengegevens om privacyredenen niet tot een persoon herleidbaar zijn. Na twee jaar is de doelgroep niet veel groter geworden dan het onderzoek dat SWOV eerder heeft uitgevoerd, waardoor vergelijkbare resultaten worden verwacht.

Voor de vragen van de leden van de SP-fractie over de statistische relevantie wordt verwezen naar het antwoord dat hierop is gegeven op een vergelijkbare vraag van de leden van de VVD-fractie. Ook voor het antwoord op de vragen van de leden van de fractie van de ChristenUnie waarom op basis van een statistisch niet significant onderzoek geconcludeerd dat definitieve invoering gerechtvaardigd is, verwijst de regering naar het eerder gegeven antwoord.

Van de jongeren die meededen aan begeleid rijden had 18% wel eens zonder begeleiding gereden, merkt de CDA-fractie op. Zij willen graag weten of dit niet een onwenselijk hoog percentage is en hoe dat percentage kan worden verlaagd. Nadat de jongeren het rijbewijs hebben behaald, is het zelfstandig rijden zonder begeleider niet toegestaan totdat de jongere achttien jaar is. Uit het meest recente rapport van de SWOV<sup>2</sup> blijkt dat deze 18% voornamelijk op privéterrein zonder begeleider heeft gereden. Ter vergelijking wijst de regering erop dat van de jongeren die na hun achttiende verjaardag waren gestart, 48% aangaf wel eens te hebben gereden voordat ze hun rijbewijs hadden behaald. De regering vindt dat onwenselijk, maar kan helaas niet voorkomen dat jongeren zonder begeleider of zonder rijbewijs gaan rijden. Overigens is iedere jongere die onder de achttien jaar zonder begeleider een motorrijtuig van de categorie B bestuurt strafbaar en zal bij een staandhouding worden beboet, net als bij het rijden zonder geldig rijbewijs.

De leden van de VVD-fractie vragen of begeleid rijden in de ons omringende landen mogelijk is en hoe het daar is vormgegeven. De leden van de CDA-fractie vragen tevens of daar ook positieve effecten op de verkeersveiligheid zijn geconstateerd.

In diverse ons omringende landen wordt een vorm van begeleid rijden toegepast. Er zijn grofweg twee varianten. In de meeste landen (bijv. Zweden, Noorwegen, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk) is het begeleid rijden een voorbereiding op het rijexamen. In andere landen volgt het begeleid rijden op het behalen van het (voorlopige) rijbewijs. Dit is onder andere het geval in Duitsland en geldt ook voor het experiment met begeleid rijden in Nederland. Ook in Denemarken worden op dit moment de mogelijkheden voor begeleid rijden volgens deze variant onderzocht. In de Verenigde Staten, Australië en Canada is begeleid rijden onderdeel van een zogeheten getrapt rijbewijs, waarin bepaalde beperkingen gelden, bijvoorbeeld ten aanzien van passagiers en het rijden in de nacht, alvorens de jongere geheel zelfstandig mag rijden. De SWOV geeft aan dat de ervaringen in het buitenland (o.a. Zweden, Duitsland, Oostenrijk)

---

<sup>2</sup> R-2015-11a

veelal een positief effect op de verkeersveiligheid laten zien.<sup>3</sup> Een gebrek aan effect (o.a. Noorwegen, Frankrijk) wordt veelal geweten aan de invulling van het begeleid rijden in de praktijk, bijvoorbeeld aan het feit dat er onvoldoende kilometers onder begeleiding worden gereden, dat de variatie in de ritten te beperkt is (te weinig leermomenten) of dat de kwaliteit van de begeleiding onvoldoende is.

De leden van de VVD-fractie vragen naar het verschil tussen het aantal geslaagde deelnemers en het aantal begeleiderspassen dat is aangevraagd.

Dit heeft, zo antwoordt de regering, te maken met het feit dat niet iedere geslaagde deelnemer direct een begeleiderspas aanvraagt. In het onderzoek van SWOV en de procesevaluatie van Sira Consulting blijkt dat 12% van de jongeren wacht met het aanvragen van het rijbewijs tot zij achttien jaar zijn. Deze getallen komen vrijwel overeen met de getallen die de VVD-fractie noemt. Hiervoor zijn verschillende redenen mogelijk. De verdeling over deze mogelijke redenen is niet bekend. Het kan zijn omdat een jongere pas vlak voor zijn achttiende verjaardag slaagt voor het rijbewijs, hetzij omdat hij laat is gestart, omdat hij gewoon direct op zijn achttiende verjaardag wil kunnen rijden, hetzij omdat er sprake was van een tegenvallend opleidingstraject en hij bij voorbeeld een paar keer is gezakt. Het zou ook het gevolg kunnen zijn van het feit dat de termijn gedurende welke een rijbewijshouder als beginnende bestuurder wordt aangemerkt langer is, als het eerste rijbewijs wordt behaald op een leeftijd jonger dan achttien jaar. In het huidige experiment geldt namelijk nog een beginnerstermijn van zeven jaar als je het rijbewijs voor de achttiende verjaardag aanvraagt, in plaats van de gebruikelijke vijf jaar als je het rijbewijs na je achttiende verjaardag aanvraagt. Bij de invoering van het experiment was dit al bekend, maar kon toen niet worden aangepast, omdat dat de reikwijdte van experimenteerbepaling uit de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) dat niet toeliet. Nu begeleid rijden definitief wordt ingevoerd, past de regering de beginnerstermijn aan naar de gebruikelijke vijf jaar. Op deze manier wordt een (mogelijke) drempel weggehaald voor het aanvragen van het rijbewijs voor de achttiende verjaardag en wordt een extra stimulans gegeven aan het onder begeleiding rijden ter bevordering van de verkeersveiligheid.

De leden van de VVD-fractie wijzen op de lange wachttijden bij het CBR. Hoe gaat de regering deze wachttijden verkorten? Welke afspraken zijn hierover met het CBR gemaakt, mede in relatie tot de afgesproken termijnen van het CBR die nu stelselmatig worden overschreden. In antwoord op deze vragen merkt de regering op dat de sterkte stijging van de interesse in het experiment al is opgetreden. De definitieve invoering zal op zichzelf dus niet gaan leiden tot een toename in de wachttijden bij het CBR.

Op 16 mei 2017 heb ik Kamervragen beantwoord van het lid van de Tweede Kamer Laçin (SP) inzake de wachttijden bij het CBR. Bij deze beantwoording ben ik ook ingegaan op de vragen die de VVD-fractie stelt. Zo voorziet het CBR onder andere in actuele communicatie over de reserveringstermijnen en komen er dit jaar nog eens zestig examinatoren bij.

### **Hoofdpijnen van het wetsvoorstel**

De leden van de VVD-fractie vragen waarom is gekozen voor het toestaan van maximaal vijf begeleiders.

Erkend kan worden dat het aantal van vijf begeleiders een min of meer willekeurig getal is. De keuze voor dit aantal, die ook gold tijdens het

<sup>3</sup> R-2015–10, Accompanied driving in the Netherlands

experiment, was gebaseerd op de wens dat de jongere meerdere personen als begeleider zou moeten kunnen laten vermelden op de begeleiderspas, maar toch een beperking in dat aantal aan te brengen om te voorkomen dat die niet allemaal op de begeleiderspas zouden kunnen worden vermeld. In de praktijk is gebleken dat de deelnemer gemiddeld twee tot drie mogelijke begeleiders heeft: ouders of verzorgers en wellicht een ander familielid. Dit is ook in Duitsland de praktijk gebleken. Er is geen aanleiding om dit aantal te veranderen.

Tevens vragen deze leden hoe vaak tijdens het experiment gebruik is gemaakt van de bezwaar- en beroepsprocedure bij de Dienst Wegverkeer (RDW).

Volgens de RDW is er sprake van gemiddeld vijf bezwaarprocedures per jaar.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de keuze om, als tijdens een controle van de begeleider blijkt dat deze 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?

Maatregelen met betrekking tot het rijbewijs zijn het gevolg van handelingen die een persoon als bestuurder van een (rijbewijsplichtig) motorrijtuig heeft verricht: bijvoorbeeld rijden onder invloed, een forse snelheidsovertreding of het veroorzaken van een ongeval. Bij het begeleiden van een jongere handelt de begeleider niet als bestuurder. Het is onwenselijk dat hij optreedt als begeleider als hij niet meer aan de eisen voldoet, vandaar dat het wetsvoorstel dit wel strafbaar stelt, maar er is geen aanleiding om voor dit strafbare feit bij voorbeeld ook een rijontzegging als sanctie mogelijk te maken of ten aanzien van de betrokken begeleider een mededeling in het kader van de vorderingsprocedure uit te brengen. Wellicht ten overvloede merkt de regering op dat het zeer waarschijnlijk is dat de begeleider, die niet langer aan de eisen voor de begeleider voldoet, voor het verkeersdelict dat ertoe heeft geleid dat hij niet meer aan die eisen voldoet, al is veroordeeld en een straf, waaronder de bijkomende straf van de rijontzegging, heeft gekregen of dat al een mededeling is uitgebracht.

Verder vragen deze leden wat onder «onbesproken verkeersgedrag» moet worden verstaan. Tellen bijvoorbeeld verkeersovertredingen in het kader van de Wet Mulder mee en welke consequenties heeft het voor de begeleider die niet plaatsneemt op de bijrijdersstoel en voor de te begeleiden jongere, zowel strafrechtelijk als bestuursrechtelijk?

Bij «onbesproken» verkeersgedrag wordt aangesloten bij zware verkeersdelicten, zoals veel te hard rijden of rijden onder invloed. Verkeersdelicten in het kader van de Wet Mulder tellen niet mee. Het gaat hier immers om verkeersdelicten die door middel van bekeuring op kenteken zijn afgedaan en daarmee niet herleidbaar zijn tot een concrete bestuurder. Wel zal het de begeleider (ook) worden verboden als begeleider op te treden als inlevering van zijn rijbewijs op grond van Wet Mulder is gevorderd.

Uit de definitiebepaling die in het wetsvoorstel is opgenomen volgt dat de begeleider alleen als begeleider wordt aangemerkt, als hij op de bijrijdersstoel naast de jonge bestuurder zit. Een op de begeleiderspas voorkomende persoon die niet naast de bestuurder zit, maar op achterbank, geldt niet als begeleider en is dus als zodanig niet strafbaar. In dat geval rijdt de jongere echter wel zonder begeleider en is dus de jongere strafbaar. Als de politie dit constateert, zal proces-verbaal worden

opgemaakt wegens rijden zonder geldig rijbewijs. Er zal geen mededeling worden uitgebracht in het kader van de vorderingsprocedure.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie op welke wijze, ten aanzien van de begeleider, er een mededeling wordt uitgebracht in het kader van de vorderingsprocedure in de lagere regelgeving. De regering heeft ervoor gekozen om te volstaan met een strafbaarstelling van de begeleider als hij begeleidt, ook al voldoet hij niet meer aan de eisen. Er is niet voor gekozen om in dat geval ook een mededeling in het kader van de vorderingsprocedure te laten uitbrengen wegens het begeleiden zonder dat aan de aan een begeleider gestelde eisen is voldaan. De vorderingsprocedure ziet immers op de beoordeling van de rijvaardigheid of de geschiktheid van een bestuurder van een motorrijtuig en de begeleider is geen bestuurder. Dit laat overigens onverlet dat ten aanzien van een begeleider die zich tijdens de periode dat hij als begeleider kan optreden als bestuurder heeft schuldig gemaakt aan bij voorbeeld een forse alcoholovertreding een mededeling kan zijn uitgebracht wegens het vermoeden van ongeschiktheid. Indien hij dan bijvoorbeeld in dat kader een geschiktheidsonderzoek moet ondergaan en de geldigheid van zijn rijbewijs is geschorst in afwachting van de uitkomsten van het onderzoek, dan zal hij niet meer mogen begeleiden. Dat is ook het geval als vervolgens zijn rijbewijs ongeldig wordt verklaard of als hij in het kader van de strafrechtelijke procedure een rijontzegging heeft gekregen.

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie of zich tijdens de experimenteerperiode problemen hebben voorgedaan met het regelen van de schade met verzekeraars en zo ja, welke en hoe deze zijn opgelost, merkt de regering het volgende op.

De aansprakelijkheid van de bestuurder wordt gedekt via de wettelijk verplichte autoverzekering van de eigenaar van de auto. Er is geen reden om aan te nemen dat dit verschillend is voor bestuurders die jonger dan wel ouder zijn dan achttien jaar. Bovendien is tijdens het experiment niet gebleken van problemen op dit punt.

Ten slotte hebben de leden van de VVD-fractie nog enkele vragen over de eisen aan de begeleider. 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 evaluatie van het beginnersrijbewijs staat los van de vraag over het definitief invoeren van begeleid rijden en is ook niet betrokken bij dit wetsvoorstel. Voor de definitieve invoering van begeleid rijden zal zo veel mogelijk aansluiting worden gezocht bij reeds bestaande processen. In het rijbewijzenregister worden bijvoorbeeld thans reeds de verschillende maatregelen en sancties met betrekking tot het rijbewijs geregistreerd. Wie wat registreert, is geregeld in het Reglement rijbewijzen (RR). Zo

registreert het CBR bijvoorbeeld een schorsing van geldigheid van het rijbewijs op grond van artikel 130 van de WVV 1994 en de ongeldigverklaring op grond van artikel 134 van die wet (artikel 148 RR). De politie registreert indien op basis van het bestuursrecht of het strafrecht een vordering tot overgifte is gedaan en of het rijbewijs is ingenomen (artikel 149 RR) en het OM registreert bijvoorbeeld de inhouding van rijbewijzen, de opgelegde rijontzegging en de ongeldigheid in het kader van de recidiveregeling (artikel 150 RR).

Allereerst zullen in de regelgeving eisen worden gesteld waaraan de toekomstige begeleider dient te voldoen. Deze zullen worden opgenomen in een aanpassing van het Reglement rijbewijzen die later bij beide kamers van het parlement zal worden voorgehangen. Het zal hier gaan om eisen die vergelijkbaar zijn met de eisen die thans zijn gesteld aan toekomstige begeleiders. Zo moet de toekomstige begeleider ten minste 27 jaar zijn en ten minste vijf jaar in het bezit zijn van het rijbewijs B. Verder mag het rijbewijs niet zijn ingenomen, ongeldig verklaard, ongeldig geworden en mag er evenmin een rijontzegging zijn opgelegd in de een periode van vier jaar voorafgaand aan de aanvraag om op te treden als begeleider. Verder zal een persoon pas als mogelijke begeleider worden goedgekeurd als er ten minste vier jaar zijn verstreken sedert de datum waarop:

- 1°. de aan de beoogd begeleider opgelegde onherroepelijke ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen is beëindigd,
- 2°. aan de beoogd begeleider een rijbewijs voor de categorie B is afgegeven nadat het eerder aan hem afgegeven rijbewijs van rechtswege ongeldig is geworden op grond van artikel 123b van de wet, dan wel nadat ten aanzien van hem in het rijbewijzenregister een aantekening is gemaakt op grond van dat artikel,
- 3°. aan de beoogd begeleider een rijbewijs voor de categorie B is afgegeven nadat het eerder aan hem afgegeven rijbewijs ongeldig is verklaard na een onderzoek naar de rijvaardigheid of naar de geschiktheid, dan wel wegens het niet meewerken aan een educatieve maatregel of een onderzoek naar de rijvaardigheid of een onderzoek naar de geschiktheid;
- 4°. de beoogd begeleider naar tevredenheid van het CBR uitvoering heeft gegeven aan de verplichting zich te onderwerpen aan een educatieve maatregel ter bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid, of
- 5°. aan de beoogd begeleider een nieuw rijbewijs voor de categorie B is afgegeven zonder de bij ministeriële regeling vastgestelde codering voor het rijden met een alcoholslot.

Deze eisen zullen aan de hand van de gegevens in het rijbewijzenregister worden getoetst door de RDW. Voldoet de beoogd begeleider niet aan de eisen, dan zal hij niet als begeleider worden vermeld op de begeleiderspas.

Maar ook tijdens het begeleid rijden zal de begeleider aan bepaalde eisen moeten blijven voldoen. Ook deze eisen zullen worden opgenomen in de hierboven bedoelde aanpassing van het RR. Zo zal hij bijvoorbeeld niet meer mogen optreden als begeleider als hij niet langer beschikt over een geldig rijbewijs of als hij zich als bestuurder schuldig heeft gemaakt aan bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol of drugs en ten aanzien van hem daarvoor een proces-verbaal is opgemaakt. Maar ook kan ten aanzien van de begeleider die zich als bestuurder heeft schuldig gemaakt aan bijvoorbeeld een forse alcoholovertreding een mededeling zijn uitgebracht. Als dan bijvoorbeeld een onderzoek is opgelegd en ook de geldigheid van het rijbewijs bestuursrechtelijk is geschorst, zal hij niet meer mogen begeleiden. Dit is ook het geval, als zijn rijbewijs in het kader



van het strafrecht is ingevorderd of ingehouden. Overtreding van deze eisen zal worden aangemerkt als strafbaar feit. Dat zal worden geregeld in de aanpassing van het RR, waardoor op grond van artikel 117, eerste lid, onderdeel d, van de WVV 1994 de begeleider zelfstandig strafbaar zal zijn als hij zich tijdens zijn begeleiderschap schuldig maakt aan het begeleiden zonder aan de gestelde eisen te voldoen. Deze gegevens worden, zoals hierboven is aangegeven, thans reeds in het rijbewijzenregister geregistreerd en zijn kenbaar voor de politie, die hierop zal controleren.

De consequentie voor de jongere is dan dat hij rijdt zonder begeleider. Hij is daarmee strafbaar op grond van het voorgestelde artikel 111a, derde lid, van de WVV 1994 (als overtreding).

De leden van de CDA-fractie menen dat er onduidelijkheid bestaat over situaties waarin de begeleider gedronken heeft. Graag zien zij dat verhelderd wordt wat de juridische situatie dan is. In antwoord hierop wordt verwezen naar de hierboven opgenomen toelichting op vragen van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen 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? Op de vraag over de strafbaarstelling van de begeleider is hierboven reeds ingegaan. Wat de vraag betreft over hoe een en ander verzekerings-technisch is geregeld wordt opgemerkt dat dit afhankelijk is van wat hieromtrent in de polis is vermeld.

Een en ander heeft geen gevolgen voor de begeleiderspas. Om de administratieve lasten te beperken en omdat de begeleiderspas maar relatief kort geldig is, is er niet voor gekozen om de jongere te verplichten een nieuwe pas aan te vragen, zonder de naam van de begeleider die niet meer mag begeleiden. Als deze begeleider de enige was die op de pas was vermeld, zal de jongere, wil hij tot zijn achttiende verjaardag blijven rijden, wel een nieuwe pas met een andere begeleider moeten aanvragen. De jongere kan er ook voor kiezen om te wachten tot zijn achttiende verjaardag. Dan mag hij immers ook een motorrijtuig van de categorie B besturen zonder begeleider. Als er nog (een) andere begeleider(s) op de pas staan, zal hij gewoon met de oude pas en die andere begeleiders mogen blijven rijden tot zijn achttiende verjaardag. De gevolgen voor de rijbevoegdheid van de begeleider zijn afhankelijk van de aard van het verkeersdelict dat hij heeft begaan. Eventuele gevolgen voor de verzekering zijn afhankelijk van wat hieromtrent in de polis is vermeld. Aangezien het begeleiden terwijl niet (meer) is voldaan aan de eisen die aan een begeleider zijn gesteld alleen strafbaar is gesteld en niet tevens wordt aangemerkt als een feit waarvoor de een mededeling moet worden uitgebracht, is er geen sprake van samenloop.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er niet voor is gekozen om overtredingen van de jonge bestuurder mee te laten tellen als punt ten behoeve van het beginnersrijbewijs. In antwoord hierop stelt de regering dat de definitieve invoering van het begeleid rijden geen gevolgen heeft voor de beginnersregeling. De thans bestaande beginnersregeling geldt ook voor de deelnemers aan begeleid rijden. Dit betekent dat ook ten aanzien van hen onherroepelijke afdoeningen wegens de in de bijlage bij de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011 onder IV genoemde verkeersdelicten ook na de

definitieve invoering van begeleid rijden zullen meetellen als punt in het kader van de beginnersregeling. Het gaat hier dan om de volgende delicten:

- a. overtreding van artikel 5 van de WVV 1994;
- b. overtreding van artikel 6 van de WVV 1994;
- c. overtreding van artikel 19 van het RVV 1990;
- d. overtreding van de artikelen 20, 21, 22 en 45 RVV 1990;
- e. overtredingen van artikel 62 juncto de borden A1 en A3 van het RVV 1990;
- f. overige overtredingen van het RVV 1990 indien daarbij letsel aan personen is ontstaan of schade aan goederen is toegebracht.

De leden van de PVV-fractie vragen of is overwogen om de geldigheidsduur van het theoriecertificaat te verlengen.

De geldigheidsduur van het theoriecertificaat is bij de invoering van regelgeving voor het experiment begeleid rijden (Stb. 2011, 454) verlengd van een jaar tot anderhalf jaar. Het is mogelijk om vanaf de zestiende verjaardag het theorie-examen te behalen. De jongere moet vervolgens uiterlijk anderhalf jaar na het behalen van het theorie-examen zijn geslaagd voor het praktijkexamen. Op deze wijze hebben de jongeren voldoende tijd om voor hun achttiende verjaardag te slagen voor hun praktijkexamen, terwijl tevens het uitgangspunt overeind blijft dat beide examens bij elkaar horen en binnen afzienbare tijd na elkaar dienen te worden afgelegd.

Verder vragen de leden van de PVV-fractie wat de gemiddelde aanvraagtermijn is voor de begeleiderspas en het rijbewijs en wat de geldigheidsduur is van de begeleiderspas.

Volgens de reguliere procedure wordt de begeleiderspas digitaal aangevraagd. Hiervoor moet ongeveer vijf tot tien minuten worden gerekend. Als dan ten minste een geschikt beoordeelde beoogd begeleider bekend is, wordt direct het besluit tot afgifte van die begeleiderspas geregistreerd. De jongere kan dan, mits hij uiteraard heeft voldaan aan de overige voorwaarden voor afgifte van het rijbewijs B (woonachtig in Nederland, verklaring van rijvaardigheid en verklaring van geschiktheid), direct zijn rijbewijs B aanvragen bij de gemeente. De begeleiderspas wordt dan binnen een tot twee werkdagen door de RDW toegestuurd. De standaardaanvraagtermijn voor het rijbewijs is vijf werkdagen. Desgewenst kan ook een spoedaanvraag voor afgifte van het rijbewijs worden gedaan. Dit is niet anders dan thans het geval is. Het is ook mogelijk de begeleiderspas schriftelijk aan te vragen bij de RDW. In dat geval is de doorlooptijd een week, mits de aanvraag volledig en compleet is ingediend. Zodra bericht heeft ontvangen van de RDW, kan vervolgens het rijbewijs worden aangevraagd bij de gemeente. De begeleiderspas wordt afgegeven aan de jongere en staat ook op zijn naam. Dezelfde begeleiderspas kan derhalve niet door verschillende jonge rijbewijshouders worden gebruikt. Het is ook de jongere die zelf de begeleiderspas aanvraagt, nadat de beoogd begeleider zich heeft gemeld bij de RDW en door de RDW is vastgesteld dat hij aan de eisen voor het zijn van begeleider voldoet. Omdat het hebben van een begeleiderspas een voorwaarde is voor afgifte van een rijbewijs B aan een jongere onder de achttien jaar, wordt voorkomen dat jongeren onder die leeftijd ten onrechte een rijbewijs B aanvragen. De begeleiderspas is geldig totdat de jongere de leeftijd van achttien jaar heeft bereikt. Vanaf die datum mag hij immers zonder begeleider rijden. Dit is geregeld in het voorgestelde artikel 111a, derde lid, onderdeel d.

Verder vinden de leden de systematiek rondom de beginnerstermijnen nodeloos ingewikkeld. Wat is erop tegen om gewoon een standaard

beginnerstermijn van vijf of desnoods zeven jaar te hanteren vanaf het moment dat het rijbewijs wordt verstrekt en dat voor ieder type? Anders dan de leden van de PVV is de regering van mening dat de voorgestelde aanpassing van de beginnerstermijn het juist voor de gebruiker en handhaver eenvoudiger maakt. Door niet meer op basis van de leeftijd bij het behalen van het rijbewijs (zeventien jaar of achttien jaar en ouder) de beginnerstermijn te bepalen, wordt bij de definitieve invoering van begeleid rijden ervoor gezorgd dat iedereen die voor het eerst een B-rijbewijs behaald een beginnerstermijn van vijf jaar heeft.

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. Verder vragen de leden van de CDA-fractie 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.

Feit is dat de beginnende bestuurders een duidelijk verhoogde risicogroep vormen. Het is echter de vraag of het stellen van extra beperkende regels aan deze specifieke groep dit risico verkleint, terwijl daarvan wel een negatieve prikkel op het deelnemen aan begeleid rijden uit kan gaan. Het is van belang dat jongeren juist in normale omstandigheden onder begeleiding ervaring opdoen. Zij zijn immers geslaagd voor het praktijkexamen dat voor iedereen verplicht is voor het verkrijgen van een B-rijbewijs.

Verder constateren de leden van de CDA-fractie dat het wetsvoorstel vrijwel geheel betrekking heeft op bestuurders jonger dan achttien 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 beginnersstermijn 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.

Voor het antwoord op deze vraag verwijst de regering naar het in het begin van deze nota naar aanleiding van het verslag gegeven antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie.

### **Uitvoering en handhaving**

De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de politie en het openbaar ministerie opmerken dat de aanpassing van de beginnerstermijn 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? Naar aanleiding van het advies van het Openbaar Ministerie (OM) zijn er enkele aanpassingen in het wetsvoorstel gedaan. Niet alle opmerkingen van het OM hebben tot aanpassing van het wetsvoorstel geleid en daarom heeft overleg met het OM plaatsgevonden. In dit overleg is de reactie van het OM besproken en is ingeschat dat het wetsvoorstel niet tot handhavingsproblemen zal leiden. De huidige handhaving van de experimentfase van begeleid rijden heeft niet tot handhavingsproblemen geleid.

Er zijn geen specifieke afspraken gemaakt over de handhaving van beginnende bestuurders en de begeleiders. De handhaving loopt mee in de reguliere 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 een standaard beginnerstermijn van vijf of zeven jaar?

De beginnerstermijn wordt aangepast om jongeren niet langer te benadelen. De hogere beginnerstermijn kan voor jongeren een drempel zijn om geen gebruik te maken van het begeleid rijden, terwijl juist jongeren moeten worden gestimuleerd om gebruik te maken van dit begeleid rijden-traject om zo de eerste periode op de weg te ervaren met naast zich een ervaren begeleider. Daarom wordt de beginnerstermijn aangepast naar de gebruikelijke vijf 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? Voor het antwoord op de vraag over eventuele handhavingsproblemen van de aangepaste beginnerstermijn wordt verwezen naar het antwoord op de vergelijkbare vraag van de leden van de PVV-fractie.

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie antwoordt de regering dat de geconstateerde onvoldoende communicatie naar het publiek over het beginnersrijbewijs het ontbreken van een waarschuwingsbrief na oplegging van het eerste punt voor de recidiveregeling (alcoholgebruik) betrof en dus niet zozeer de communicatie over de beginnersregeling. De communicatie over de definitieve invoering van begeleid rijden zal voornamelijk verlopen via de website. Deze website beheert stichting TeamAlert en voorziet de jongeren en hun wettelijke vertegenwoordigers van de nodige informatie over het onderwerp begeleid rijden. De in de evaluatie genoemde aanbevelingen zijn verwerkt.

De evaluatie van het beginnersrijbewijs staat los van de vraag over het definitief invoeren van begeleid rijden en is ook niet betrokken bij dit wetsvoorstel.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering om toe te lichten welke voorwaarden zij aan de aanpassing van de politieware 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 politieware 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 wetswijziging op 31 oktober 2017?

Volledige duidelijkheid over de consequenties van de aanpassing van de politieware, ook de financiële, kan pas worden gegeven als de impactanalyse door de politie is afgerond. De verwachting is dat dat in 2017 zal gebeuren. Binnen de kaders van de prioriteitsstelling, zal dan aanpassing van de politieware plaats kunnen vinden in 2018. Zodra de softwareaanpassing heeft plaatsgevonden, zal de nieuwe regeling ook ten aanzien van de begeleider kunnen worden gehandhaafd. Vanwege het belang van de verkeersveiligheid maar ook voor de doelgroep, de

rijsholenmarkt en het CBR is het niet wenselijk om de inwerkingtreding van de regelgeving hierop te laten wachten.

Maar dit laat onverlet dat ook bij een eerdere inwerkingtreding van de wet, bijvoorbeeld met ingang van 1 november 2017, de politie bestuurders kan bekeuren voor het rijden zonder geldig rijbewijs als die bestuurder niet voldoet aan de voorwaarden voor het begeleid rijden. In algemene zin kan de politie overigens altijd, indien daar met het oog op de verkeersveiligheid aanleiding voor is, op grond van de artikelen 5 of 6 van de Wegenverkeerswet 1994 handhavend optreden.

De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting 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?

Dit overleg heeft plaatsgevonden en het OM is gestart met de aanpassingen in het bedrijfsprocessysteem.

De leden van de VVD-fractie vragen of in zijn algemeenheid iets meer kan worden gezegd over de benodigde handavingsinzet 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)?

Er zijn geen specifieke afspraken gemaakt over de handhaving van beginnende bestuurders en de begeleiders. De handhaving loopt mee in de reguliere verkeershandhaving.

De handhaving van het experiment is goed verlopen. Het enige genoemde punt van aandacht is dat er in het experiment geen strafbaarheid is van de begeleider bij het onder invloed van rijvaardigheid beïnvloedende stoffen (zoals alcohol) begeleiden. Dit werd als onwenselijk ervaren. Daarom is er in het voorliggende wetsvoorstel opgenomen dat de begeleider niet onder invloed van rijvaardigheid beïnvloedende stoffen mag zijn en dat het strafbaar is als de begeleider dit wel is.

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 zeventiende zijn rijbewijs kan halen, in feite een jaar wint in relatie tot het vijf jaar geldende beginnersrijbewijs, omdat hij hier onder begeleiding rijdt. Met andere woorden, is onderzocht of dit wetsvoorstel zal leiden tot een ongewenste prikkel met betrekking tot het beginnersrijbewijs?

Het is niet te voorkomen dat jongeren die in het kader van begeleid rijden met zeventien jaar het rijbewijs B halen, er altijd voor kunnen kiezen om pas na hun achttiende verjaardag van dat rijbewijs gebruik te maken. Aangenomen mag echter worden dat de meesten met zeventien jaar het rijbewijs B zullen halen, omdat ze er zo snel mogelijk gebruik van willen maken. De definitieve invoering van begeleid rijden zal dus niet leiden tot een verandering.

In antwoordt op de vraag van de leden van de VVD-fractie naar de administratieve lasten merkt de regering op dat de administratieve lasten niet verder verlaagd kunnen worden. De aanvraagprocedure is al heel zorgvuldig en efficiënt ingericht waardoor er lage administratieve lasten zijn. Wel zal in overleg met de RDW worden bezien of een lager tarief kan worden vastgesteld voor de kosten van de begeleiderspas.

De leden van de SP-fractie hebben 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?

Wat de controle op de geldigheid van het rijbewijs van de begeleider betreft wordt opgemerkt dat de politie in het rijbewijzenregister kan nagaan of aan een begeleider door de daartoe bevoegde Nederlandse autoriteiten maatregelen of sancties met betrekking tot het rijbewijs zijn opgelegd. Dit is ook het geval indien het gaat om een begeleider die met een adres staat ingeschreven in de basisregistratie personen en houder is van een rijbewijs van een andere lidstaat van de Europese Unie. Maatregelen of sancties die men opgelegd zou kunnen hebben gekregen in het buitenland kunnen niet door de politie worden gecontroleerd. Deze maatregelen zijn evenwel ook niet van toepassing op Nederlands grondgebied.

Ook voor de beoordeling van de vraag of een beoogd begeleider voldoet aan de eisen worden buitenlandse maatregelen en straffen met betrekking tot het rijbewijs niet meegenomen. Dit soort informatie kan op grond van de huidige tekst van Richtlijn 2006/126/EG door de RDW alleen via RESPER (het Europese rijbewijzennetwerk) worden gevraagd en gebruikt voor de afhandeling van omwisselingsaanvragen.

### **Advisering en consultatie**

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er niet voor is gekozen dat een jongere de begeleiderspas aanvraagt op het moment dat hij 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 regering merkt op dat het besluit tot afgifte van de begeleiderspas al moet zijn genomen op het tijdstip waarop het rijbewijs wordt aangevraagd door een aanvrager die jonger is dan achttien jaar. Hoewel het wenselijk is dat deze jongeren dan tot hun achttiende verjaardag zo lang mogelijk onder begeleiding van een begeleider ervaring opdoen, is de regering van mening dat het de jongeren vrijstaat wanneer zij concreet met het onder begeleiding rijden willen starten.

De leden van de VVD-fractie vragen ten slotte 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 definitieve invoering van begeleid rijden heeft geen consequenties voor het niveau en de eisen die worden gesteld aan de rijopleiding.

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