

Vergaderjaar 2010–2011

32 830

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 16 september 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹, 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 gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel en willen de regering nog enkele vragen voorleggen. Deze zijn verderop in dit verslag verwerkt.

De leden van de PVV-fractie hebben met veel ongenoegen kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en willen de regering nog enkele kritische vragen voorleggen. Deze zijn verderop in dit verslag verwerkt.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. De leden erkennen dat Europese afspraken onontbeerlijke elementen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid zijn. Dergelijke Europese voorschriften hebben dan ook een belangrijke bijdrage geleverd aan de veiligheid van het wegverkeer.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij zien de voordelen van een betere Europese afstemming op het gebied van rijbewijzen, maar hebben nog wel een aantal vragen. Deze zijn verderop in dit verslag verwerkt.

¹ Leden: Dijkma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), Ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat ziet op implementatie van de derde Europese rijbewijsrichtlijn. Genoemde leden hebben hierover een aantal vragen. Deze zijn verderop in dit verslag verwerkt.

Inleiding

De leden van de PVV-fractie zijn zeer ontstemd over deze ongewenste Europese bemoeienis. Deze leden zien niet in waarom voor de invoering van één uniform Europees rijbewijsstelsel, het Nederlandse rijbewijsstelsel volledig op de schop moet, waardoor Nederlandse instanties en burgers worden opgezadeld met vele miljoenen euro's aan extra kosten en administratieve lasten.

Achtergrond en reikwijdte

De leden van de PvdA-fractie constateren dat een van de doelen van de derde rijbewijsrichtlijn het harmoniseren en accepteren van de rijbewijsvoorschriften is. Deze leden vragen in welke lidstaten van de Europese Unie (EU) er op dit moment sprake is van moeilijke of onduidelijke acceptatie van rijbewijzen uit andere lidstaten van de EU.

De leden van de PvdA-fractie vragen tevens hoe de betere afstemming van de rijbewijscategorieën op de technische kenmerken van de betrokken motorrijtuigen concreet wordt geregeld.

De leden van de PvdA-fractie vragen verder of er met de invoering van de derde rijbewijsrichtlijn ook naar wordt gestreefd om de minimumleeftijd voor rijbewijscategorie A1 te uniformeren.

De leden van de PVV-fractie lezen bij één van de hoofddoelstellingen van de derde rijbewijsrichtlijn de toelichting dat het bezit van een door de gastlidstaat erkend rijbewijs het vrije verkeer van personen bevordert. Deze leden concluderen hieruit dat er momenteel kennelijk rijbewijzen zijn binnen de EU die door lidstaten niet worden erkend. Deze leden vernemen graag welke rijbewijzen van welke lidstaten dat dan zijn en waarom. Daarbij vragen deze leden zich ook af of Nederland momenteel rijbewijzen van andere lidstaten niet erkent en, zo ja, welke en waarom niet.

De leden van de PVV-fractie lezen dat een andere hoofddoelstelling is dat invoering van de derde rijbewijsrichtlijn tot verbetering van kennis en kunde van de examinatoren zal leiden. Deze leden vragen zich toch sterk af wat het verband is tussen een ander rijbewijsmodel en verbetering van kennis en kunde van de examinatoren. Volgens deze leden is de enige kennisverbetering die examinatoren moeten ondergaan een verplichte bijscholingscursus voor wat betreft de vele nieuwe regels omtrent rijbewijscategorieën. Er is immers toch nog geen sprake van een Europees rijbewijsexamen, of wel? Daarmee is er volgens deze leden alleen op papier sprake van een uniform Europees rijbewijs. Er zijn echter nog forse verschillen tussen de wijze waarop het rijbewijs behaald kan worden in de diverse lidstaten. Zo wordt volgens de leden van de PVV-fractie in Nederland een vrij strikt systeem van tentamineren gehanteerd, terwijl in sommige Oost-Europese lidstaten het rijbewijs bij wijze van spreken wordt weggegeven bij een pakje boter. Deze leden vragen daarom met nadruk of hier bij de invoering van de derde rijbewijsrichtlijn of middels een andere regeling ook nog wat aan gedaan wordt. Zij zijn namelijk van mening dat zo lang er geen sprake is van één universele Europese rijopleiding en tentaminering, er ook geen sprake kan zijn van één uniform rijbewijs. Het wordt dan volgens deze leden immers onmogelijk om rijbewijzen van andere lidstaten die onder dubieuze omstandigheden worden uitgereikt, eruit te filteren, hetgeen de verkeersveiligheid in Nederland in het geding brengt. De leden van de PVV-fractie zijn dan ook erg benieuwd of ook naar de effecten op de verkeersvei-

ligheid in Nederland gekeken is bij het opstellen van dit wetsvoorstel en, zo ja, of daarin bovengenoemde dreiging is meegewogen. De leden van de PVV-fractie hebben ook met grote verbazing kennisgenomen van de mogelijkheid die wordt opengehouden om het rijbewijs van een chip te voorzien. Deze leden vragen ten eerste of dit op vrijblijvende basis gebeurt, of dat met deze mogelijkheid een nieuwe verplichting wordt voorzien. Ten tweede vragen zij hoe het streven tot een uniform rijbewijs in stand gehouden wordt, als lidstaten tegelijkertijd vrij zijn om andere gegevens op de chip aan te brengen. Ten derde vragen deze leden om wat voor gegevens dat dan gaat en of dit dan alleen geldt voor inwoners van de lidstaat waarin het rijbewijs is uitgegeven of voor alle inwoners van de EU. Ten vierde vragen zij op welke wijze de privacy van de Nederlandse rijbewijshouder gewaarborgd wordt, als andere lidstaten de mogelijkheid hebben om gegevens aan te brengen op de rijbewijs-chip.

Alvorens te spreken over de implicaties van de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn, vragen de leden van de CDA-fractie in hoeverre de tweede rijbewijsrichtlijn geëvalueerd en toegepast is. Deze leden vragen of de regering kan aangeven in hoeverre de doelen van de tweede rijbewijsrichtlijn gerealiseerd zijn en of de uitvoering hiervan in de praktijk wel of niet overeen komt met de vooraf ingeschatte effecten. De leden van de CDA-fractie begrijpen dat het doel van deze Europese afspraken is dat ze leiden tot meer veiligheid op de wegen en een bijdrage leveren aan het vrije verkeer van personen in alle lidstaten van de EU. De regering maakt in de ogen van deze leden onvoldoende inzichtelijk in hoeverre implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn hieraan bijdraagt. Deze leden vragen de regering om hier nader op in gaan, bijvoorbeeld door de vraag te beantwoorden wat het ingeschatte effect zal zijn op het aantal verkeersslachtoffers.

EU-rijbewijzenetwerk

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat voor de afgifte van rijbewijzen aan ingezetenen die eerder in een andere lidstaat van de EU een rijbewijs hebben verkregen, het noodzakelijk zal zijn te onderzoeken welke rijbevoegdheden de betrokkenen hebben en of er maatregelen zijn genomen zoals intrekking van de rijbevoegdheid. Over deze informatie-uitwisseling, via een zogenaamd EU-rijbewijzenetwerk, bestaat nog geen duidelijkheid. De leden van de VVD-fractie vragen de regering om aan te geven wat de stand van zaken nu is. Deze leden vragen wanneer informatie-uitwisseling mogelijk zal zijn en wanneer verzekerd zal zijn dat mensen met bijvoorbeeld een ingetrokken rijbewijs/rijbevoegdheid niet in een ander land automatisch weer een rijbewijs verkrijgen.

De leden van de SP-fractie begrijpen dat het wetsvoorstel veranderingen aanbrengt in de mogelijkheden voor lidstaten om rijbewijzen in te trekken, te beperken of te schorsen van personen die uit een andere Europese lidstaat afkomstig zijn. Tevens wordt er gesproken over de mogelijkheid voor een lidstaat om rijbewijzen te verstrekken aan personen afkomstig uit andere Europese lidstaten. Deze leden vragen de regering om duidelijk aan te geven hoe deze laatste mogelijkheid vorm wordt gegeven. In welk geval kan iemand uit een andere Europese lidstaat bijvoorbeeld een rijbewijs in Nederland krijgen? Hoe is de samenwerking tussen de lidstaten georganiseerd? Hoe kan de regering met zekerheid vaststellen of de betreffende persoon niet in een ander land juist een ontzegging van het rijbewijs heeft gekregen vanwege bijvoorbeeld één of meerdere zware overtredingen? Kan de regering garanderen dat andere lidstaten hun administratie op orde hebben, vooral met betrekking tot de registratie van zware overtredingen en met name ook van overschrijdingen van de

maximaal toegestane alcoholnormen? Komt er een centrale database van Europese rijbewijshouders of iets dergelijks? Zo nee, hoe kan dan worden voorkomen dat er grote fouten worden gemaakt? Zo ja, kan de regering toelichten in hoeverre hier de privacy van de geregistreerde rijbewijshouders wordt aangetast?

De belangrijkste verschillen tussen de tweede en de derde rijbewijsrichtlijn

De leden van de PVV-fractie zijn zeer ontevreden over de wijzigingen van de derde rijbewijsrichtlijn. Deze leden vragen wat het nut is van het opknippen van diverse rijbewijscategorieën en het verhogen van diverse leeftijdslimieten. Zij vragen tevens in hoeverre deze beslissingen bijdragen aan het behalen van de eerdergenoemde hoofddoelstellingen. Volgens de leden van de PVV-fractie ontbreekt dit verband volledig en brengen deze maatregelen alleen maar extra bureaucratische rompslomp en een inperking van de vrijheden voor de Nederlandse rijbewijshouders met zich mee. Deze leden vragen dan ook in hoeverre het voor een lidstaat mogelijk is om zijn eigen rijbewijscategorieën en leeftijdslimieten aan te houden. Er wordt volgens deze leden immers gesteld dat iedere lidstaat het recht behoudt om nationale maatregelen met betrekking tot het rijbewijs toe te passen.

Invoering van de rijbewijscategorieën A1 en A2

De leden van de PvdA-fractie vragen of chauffeurs en rijschoolhouders over de invoering van de rijbewijscategorieën A1 en A2 zijn geconsulteerd. Deze leden denken dat de invoering van verschillende motorrijbewijscategorieën mogelijkwijze een extra investering van de rij scholen zal vergen, maar dat daar staat tegenover staat dat actieve motorrijders die op een zwaardere motor aan het verkeer willen gaan deelnemen, wel vaker een examen moeten afnemen. De leden van de PvdA-fractie vragen een reactie van de regering op dit punt.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering naar de mogelijkheden om de leeftijdsindeling van rijbewijzen te beginnen met 17 jaar bij categorie A1. Deze leden vragen of dit mogelijk is, indien dit gekoppeld wordt aan een gedegen opleiding, of de eis dat een jongere reeds beschikt over het AM-rijbewijs. Zij vragen of een dergelijke geleidelijke instap vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gunstiger zou zijn. De leden van de CDA-fractie vragen de regering om een actueel overzicht te verstrekken van afgegeven motorrijbewijzen aan de leeftijdsgroepen tussen 18 en 20 jaar, tussen 21 en 24 jaar en boven de 24 jaar. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering nader kan onderbouwen of er een relatie ligt tussen het vermogen van een motorfiets en het aantal ongevallen dat ermee plaatsvindt. Deze leden vragen tevens of de regering onderzoeken kan noemen waaruit zou blijken dat het de verkeersveiligheid ten goede komt wanneer mensen op latere leeftijd beginnen aan «zwaardere motorfietsen». Zij vragen verder of er andere cijfers en of feiten bekend zijn, waaruit blijkt dat motorrijders in de leeftijdsgroep van 18 tot 24 jaar vaker bij ongevallen betrokken zijn als ze rijden op een motor met een vermogen van meer dan 35 kW.

Aanpassing van de omschrijvingen van de rijbewijscategorieën A en B

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er enkele veranderingen plaatsvinden met betrekking tot het B-rijbewijs. Allereerst wordt de formulering «ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen» vervangen door de formulering «ontworpen en gebouwd voor het vervoer van meer dan acht personen». Deze leden vragen of deze wijziging

consequenties kan hebben voor voertuigen die in een later stadium zijn omgebouwd.

Voorts constateren deze leden dat de derde rijbewijsrichtlijn een verruiming inhoudt voor het trekken van lichte aanhangwagens. Het toegestane maximumgewicht van het samenstel neemt toe van 3 500 kg tot 4 250 kg. Tegelijkertijd geldt echter dat er volgens de richtlijn een aanvullende opleiding dient te worden gevolgd of een aanvullend examen dient te worden afgelegd om met aanhangwagens tussen 3 500 kg en 4 250 kg te mogen rijden. In het wetsvoorstel wordt voorgesteld hiervoor aan te sluiten bij rijbewijs E. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de bevoegdheden van rijbewijs E ruimer zijn en dat hiermee de facto het nut van de Europese verruiming van het B-rijbewijs zijn werking verliest. Deze leden vragen daarom waarom er niet is gekozen voor de optie van een verzwaard B-examen waarbij meteen de aantekening voor combinaties tot 4 250 kg kan worden verkregen, dus zonder dat daarvoor een E-rijbewijs nodig is.

Rijbewijscategorie B1

De leden van de CDA-fractie lezen dat de derde rijbewijsrichtlijn de mogelijkheid biedt een rijbewijs B1 in te voeren voor vierwielers met een lege massa van ten hoogste 400 kg en met een netto maximumvermogen van ten hoogste 15 kW. Deze leden begrijpen dat Nederland niet zal overgaan tot de invoering van dit rijbewijs en voor het besturen van deze categorie motorrijtuigen een rijbewijs B zal eisen. De leden van de CDA-fractie missen hiervoor een onderbouwing en verzoeken de regering deze alsnog te geven.

Minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen

De leden van de VVD-fractie constateren dat de minimumleeftijd voor een rijbewijs voor vrachtwagen- en busbestuurders wordt verhoogd naar respectievelijk 21 en 24 jaren. Er komen weliswaar twee lichte rijbewijscategorieën bij, maar deze leden begrijpen dat deze voor beroepschauffeurs niet interessant zijn. De leden van de VVD-fractie vragen of dit geen problemen oplevert, gezien het bestaande tekort aan chauffeurs. Deze leden vragen of de regering niet verwacht dat het tekort aan chauffeurs steeds groter zal worden, gezien de prognoses van de transportsector. Zij vragen de regering om aan te geven of hierover overleg is gevoerd met de transportsector. De leden van de VVD-fractie vragen of er geen flankerend beleid nodig is, uit te voeren door de sector zelf, omdat daar de verantwoordelijkheid ligt voor voldoende chauffeurs. Deze leden vragen de regering om aan te geven of dit is besproken en wat aan dit probleem gedaan wordt.

Invoering van een administratieve geldigheidsduur

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er voor de rijbewijscategorieën C en E bij C een kortere geldigheidsduur gaat gelden van vijf jaar.

De leden van de CDA-fractie constateren dat voor de rijbewijzen voor de categorieën C, E bij C, C1, E bij C1, D1, E bij D1, D en E bij D vanaf de implementatiedatum een kortere geldigheidsduur zal gelden van vijf jaar. Het is deze leden niet duidelijk om welke redenen hiervoor gekozen is. Zij vragen wat hiervan de ingeschatte effecten op de verkeersveiligheid zijn en of dit volgens de regering opweegt tegen de grote administratieve lasten. De leden van de CDA-fractie vragen de regering om aan te geven of lidstaten hiervan kunnen afwijken. Zo ja, kan de regering nader gemotiveerd onderbouwen waarom de regering hier toch voor kiest?

Organisatorische gevolgen voor de verschillende betrokken instanties

De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) extra examinatoren zal moeten aantrekken omdat de verwachting is dat er vaker examens moeten worden afgenomen. Deze leden vragen, ervan uitgaande dat de regelgeving op zijn vroegst in de zomer van 2013 klaar is, of het CBR genoeg tijd heeft om ervoor te zorgen dat er tijdig voor alle rijbewijscategorieën genoeg voldoende opgeleide examinatoren zijn die de praktijkexamens kunnen afnemen. De leden van de PvdA-fractie vragen verder in hoeverre de regering kan toezeggen dat er in de toekomst niet opnieuw wachtlijsten voor het afnemen van examens zullen ontstaan.

De leden van de PvdA-fractie vragen tevens in hoeverre te verwachten is dat de invoering van het theorie- en het praktijkexamen voor de categorieën A1 en A2 gelijk lopen. Deze leden denken hierbij aan de invoering van het bromfietsrijbewijs, waarbij de invoering van het theorie- en het praktijkexamen niet parallel plaatsvond. Zij vragen om een reactie van de regering op dit punt.

De leden van de PVV-fractie vinden het onverantwoord dat organisaties als de Dienst Wegverkeer (RDW) en het CBR, die beiden voor een ingrijpende bezuinigingsopgave staan, middels deze derde rijbewijsrichtlijn worden opgezadeld met allerlei ongevroegde extra kosten en lasten. Deze leden vragen hoe dit bekostigd gaat worden. Zijn daarvoor extra middelen vanuit het Rijk voorzien of moeten deze instanties dit uit eigen portemonnee bekostigen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering in de voorbereiding van onderhavig wetsvoorstel gesproken heeft met betrokken overheidsgerelateerde organisaties zoals het CBR, de RDW en de politie. Deze leden vragen of er ook gesproken is of contact geweest is met maatschappelijke organisaties zoals de Koninklijke Nederlands Motorrijdersvereniging, de Motorrijders Actiegroep, de ANWB en de rijkschoolbranche. Zo ja, wat zijn hier de uitkomsten van?

De leden van de SP-fractie vragen de regering om duidelijk te maken welke gevolgen het wetsvoorstel kan hebben voor rijkschoolhouders. Moeten zij op enige manier rekening houden met de gevolgen van deze wetswijziging of er zelfs aanpassingen of investeringen voor doen? Deze leden vragen om een duidelijke toelichting hierop.

De leden van de SP-fractie lezen dat het wetsvoorstel gevolgen heeft voor het CBR en met name ook voor CBR-examinatoren. Deze leden vragen wat dit precies inhoudt. Kan de regering duidelijk aangeven wat er gaat veranderen voor de examinatoren? Heeft dit ook mogelijke consequenties voor de wachttijd voor een examen? Zo ja, kan de regering duidelijk maken welke consequenties dit zijn en in hoeverre ze deze wenselijk acht? Heeft het wetsvoorstel (mogelijke) consequenties voor de kosten van een examen? Zo ja, kan de regering duidelijk maken welke consequenties dit zijn en in hoeverre ze deze wenselijk acht? De leden van de SP-fractie kunnen zich in ieder geval niet voorstellen dat de regering instemt met een voorstel waarvan nog niet duidelijk is welke effecten het zal hebben op de vraag naar examens en dat gevolgen voor de inspanningen van en de kosten voor het CBR heeft zoals de regering die in de memorie van toelichting beschrijft. Deze leden vragen of de regering hun zorgen deelt.

Administratieve lasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten

Hoewel de leden van de PvdA-fractie de indruk hebben dat er in algemene zin met de bedrijfstak contact is geweest, is het voor deze leden niet

geheel duidelijk of er ook specifiek overleg is geweest met de vervoerssector, de chauffeurs en de rijkschoolhouders. De leden van de PvdA-fractie vragen of er consultatie met deze belanghebbenden heeft plaatsgevonden over de verzwarende van de administratieve lasten, en zo ja, wat hun reactie was.

De leden van de PVV-fractie vragen zich af hoe de meerwaarde van één uniform Europees rijbewijsstelsel zich verhoudt tot de vele miljoenen euro's aan extra kosten en administratieve lasten waar betrokken Nederlandse instanties en burgers nu mee worden opgezadeld. Deze leden zijn ronduit verbolgen over het feit dat de geldigheidsduur van diverse categorieën rijbewijzen wordt gehalveerd. Deze leden verzoeken de regering dan ook dringend om af te zien van deze onnodige lastenverzwaring voor de Nederlandse burger en bedrijfsleven.

Implementatietermijn

De leden van de PvdA-fractie vragen welke landen er nog meer de Europese implementatietermijn hebben overschreden door de grote omvang en complexiteit van de implementatie. Deze leden vragen tevens welke landen er nog meer door de Europese Commissie in gebreke zijn gesteld wegens overschrijding van genoemde implementatietermijn.

De leden van de PVV-fractie constateren dat dit Europese besluit reeds in 2006 genomen is, wat bij hen de vraag oproept waarom Nederland, dat toch altijd het braafste jongetje van de klas moet zijn, zolang gewacht heeft met de implementatie ervan. Voorts constateren deze leden dat de uiterste datum waarop deze onwelgevallige wetgeving geïmplementeerd had moeten worden, is verstreken en dat Nederland daarop door de Europese Commissie in gebreke is gesteld. Deze leden vragen of bij de ingebrekestelling sancties zijn benoemd en, zo ja, welke. De leden van de PVV-fractie vragen ook hoe het staat met de implementatie in de andere lidstaten van de EU. Is er al één lidstaat die zijn complete rijbewijsstelsel heeft omgevormd volgens deze absurde Europese derde rijbewijsrichtlijn?

De leden van de CDA-fractie constateren dat artikel 16, eerste lid, van de derde rijbewijsrichtlijn bepaalt dat de lidstaten uiterlijk op 19 januari 2011 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen moeten vaststellen en bekendmaken om aan de richtlijnbevestigingen te voldoen. Deze leden vragen waarom deze termijn niet is gehaald en wat hier de oorzaken van zijn. Zij vragen welke complexiteit de regering precies bedoelt in de memorie van toelichting. De leden van de CDA-fractie constateren met zorg dat er bij maatschappelijke partijen, brancheorganisaties en verkeersdeelnemers die te maken krijgen met de implementatie, nog weinig bekendheid is met de nieuwe regelgeving. Deze leden vragen of de regering deze zorg herkent en op welke wijze de regering de, verlate, vastgestelde bepalingen tijdig en adequaat gaat communiceren.

De leden van de SP-fractie vragen wat de «gemiddelde Nederlander met een rijbewijs» precies gaat merken van deze wetswijziging. Deze leden vragen of de regering actief informatie gaat verstrekken over de nieuwe situatie en, zo nee, of ze dat niet noodzakelijk acht.

Overig

De leden van de CDA-fractie vragen de regering ten slotte om aan te geven welke consequenties de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn heeft of kan hebben voor de eventuele invoering van een zogenaamd puntenrijbewijs.

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat het voornemen bestaat om ten aanzien van bestuurders van land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid over te gaan tot invoering van een rijbewijsplicht. Genoemde leden vragen waarom dit voornemen niet is meegenomen in voorliggend wetsvoorstel, zodat voorkomen wordt dat in korte tijd meerdere wijzigingen plaatsvinden in het rijbewijshuis.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep