

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van
houdende tijdelijke regels ten behoeve van een experiment met
begeleid rijden, en een enkele wijziging van technische aard
(Tijdelijk besluit begeleid rijden)**

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu,
gedaan mede namens Onze Minister van Veiligheid en Justitie, van ,
nr. IENM/BSK-2011/ , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken
i.o.;

Gelet op de artikelen 108, eerste lid, onderdeel b, 110b, eerste lid,
onderdeel c, en tweede lid, 111, eerste lid, onderdeel b, en 186,
eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van , nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en
Milieu van , nr. IENM/BSK-2011/ , Hoofddirectie Bestuurlijke en
Juridische Zaken i.o.;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, sub I, wordt «een niet langer dan
een jaar van tevoren afgegeven theoriecertificaat» vervangen door:
een niet langer dan een jaar en zes maanden van tevoren afgegeven
theoriecertificaat.

2. In het tweede lid, onderdeel a, sub I, onder 1 en 2, wordt «niet
langer dan een jaar tevoren afgegeven theoriecertificaat» telkens
vervangen door: niet langer dan een jaar en zes maanden van tevoren
afgegeven theoriecertificaat.

B

In artikel 7, eerste lid, onderdeel a, en tweede lid, onderdeel e, sub I
en II, wordt «niet langer dan een jaar tevoren afgegeven

theoriecertificaat» telkens vervangen door: niet langer dan een jaar en zes maanden van tevoren afgegeven theoriecertificaat.

C

In artikel 56, eerste lid, wordt «de leeftijd van zestien jaren» vervangen door: de leeftijd van vijftien jaren en zes maanden.

D

Artikel 67 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt «niet langer dan een jaar voor de dag van het praktijkexamen» vervangen door: niet langer dan een jaar en zes maanden voor de dag van het praktijkexamen.

2. In het vijfde lid, onderdeel a, wordt «een door het daartoe bevoegde militaire gezag niet langer dan een jaar tevoren afgegeven theoriecertificaat» vervangen door: een door het daartoe bevoegde militaire gezag niet langer dan een jaar en zes maanden tevoren afgegeven theoriecertificaat.

3. Het achtste lid, onderdeel c, komt te luiden:

c. betrokkene dient niet langer dan twee jaar voor de dag van het praktijkexamen te zijn geslaagd voor het theorie-examen voor de zwaarste rijbewijscategorie, bedoeld in artikel 42a, tweede lid, waarop de aanvraag betrekking heeft, indien de aanvraag betrekking heeft op de categorieën E bij C, C, E bij D en D.

4. Aan het achtste lid wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. de aanvrager dient niet langer dan een jaar en zes maanden voor de dag van het praktijkexamen te zijn geslaagd voor het theorie-examen voor de zwaarste rijbewijscategorie, bedoeld in artikel 41a, tweede lid, waarop de aanvraag betrekking heeft, indien de aanvraag betrekking heeft op de categorieën E bij B, B, A of AM.

E

In artikel 68 wordt «niet langer dan een jaar voor de dag van het examen» vervangen door: niet langer dan een jaar en zes maanden voor de dag van het praktijkexamen.

F

Artikel 173d komt als volgt te luiden:

Artikel 173d

In afwijking van artikel 110, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de wet mag degene die rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 geeft, rijonderricht geven aan degene die de leeftijd van 17 jaar heeft bereikt, voor zover het betreft motorrijtuigen van de categorie waarvoor rijbewijs D wordt afgegeven en het rijonderricht plaatsvindt in het kader van een opleiding tot beroepschauffeur in het personenvervoer over de weg als bedoeld in de Wet educatie en beroepsonderwijs.

G

Na artikel 173d wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 173da

In afwijking van artikel 9, eerste lid, onderdeel d, is geen rijbewijs B vereist voor degene die rijonderricht ontvangt in het kader van een op het beroep van chauffeur personenvervoer gerichte beroepsopleiding als bedoeld in de Wet educatie en beroepsonderwijs.

H

Na hoofdstuk VIIIa. wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk VIIIb. Experiment begeleid rijden

Paragraaf 1. Algemeen

Artikel 173i

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

begeleiderspas: begeleiderspas, bedoeld in artikel 173k.

Artikel 173j

1. Er wordt een experiment gehouden waarbij jongeren die op of na [de datum van inwerkingtreding] de leeftijd van zeventien jaren hebben bereikt, vanaf zeventienjarige leeftijd hun rijbewijs kunnen halen en tot hun achttiende verjaardag alleen onder begeleiding mogen rijden.
2. Het experiment beoogt een gunstig effect op de verkeersveiligheid van jonge beginnende bestuurders.
3. Het experiment vindt plaats overeenkomstig hoofdstuk VIIIb.

Paragraaf 2. Afwijkingen

Artikel 173k

1. De in artikel 110, eerste lid, van de wet voor het besturen van motorrijtuigen vastgestelde minimumleeftijd van achttien jaren geldt niet voor zover:

- a. de bestuurder op of na 1 november 2011 de leeftijd van zeventien jaren heeft bereikt,
- b. aan de bestuurder een rijbewijs B is afgegeven,
- c. de bestuurder een motorrijtuig van de rijbewijscategorie B bestuurt, en
- d. naast de bestuurder een in een begeleiderspas vermelde begeleider zit die niet onder zodanige invloed verkeert van een stof, waarvan de bestuurder weet dat het gebruik daarvan – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof – de rijvaardigheid kan verminderen, dat hij niet tot behoorlijk begeleiden in staat moet worden geacht.

2. De begeleiderspas dient:

- a. te voldoen aan de bij ministeriële regeling vastgestelde eisen inzake inrichting, uitvoering en invulling,
- b. zijn geldigheid niet te hebben verloren en
- c. behoorlijk leesbaar te zijn.

Artikel 173l

In afwijking van artikel 110b, eerste lid, aanhef en onder b, van de wet mag degene die rijonderricht in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 geeft, rijonderricht geven aan degene die de leeftijd van zestien jaren en zes maanden heeft bereikt, voor zover het betreft motorrijtuigen van de categorie waarvoor rijbewijs B wordt afgegeven.

Artikel 173m

In afwijking van artikel 111, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet wordt een rijbewijs op aanvraag en tegen betaling van het daarvoor vastgestelde tarief, afgegeven aan degene die de leeftijd van zeventien jaren heeft bereikt voor zover:

- a. het betreft een rijbewijs voor het besturen van motorrijtuigen van de rijbewijscategorie B, en
- b. aan de aanvrager een begeleiderspas is afgegeven.

Artikel 173n

Het rijbewijs dat overeenkomstig artikel 173m is afgegeven is gedurende de periode dat de houder de leeftijd van achttien jaren nog niet heeft bereikt, voor de rijbewijscategorie B slechts geldig:

- a. in combinatie met een aan de houder van het rijbewijs afgegeven begeleiderspas, en
- b. in het Europese deel van Nederland.

Artikel 173o

In aanvulling op artikel 126, tweede lid, van de wet verwerkt de Dienst Wegverkeer gegevens omtrent de begeleider en de begeleiderspas, voor zover deze gegevens noodzakelijk zijn voor een goede uitvoering van de wet en voor de handhaving van de bij of krachtens de wet vastgestelde voorschriften.

Artikel 173p

Onverminderd artikel 33 dient bij de aanvraag van een rijbewijs van de rijbewijscategorie B door een aanvrager die de leeftijd van achttien jaren nog niet heeft bereikt ten aanzien van hem in het rijbewijzenregister de afgifte van een begeleiderspas te zijn geregistreerd.

Artikel 173q

In afwijking van artikel 56, tweede lid, kan het theorie-examen voor de rijbewijscategorie B worden afgelegd door personen die de leeftijd van zestien jaren hebben bereikt.

Artikel 173r

Onverminderd artikel 145 worden in het rijbewijzenregister de navolgende gegevens opgenomen:

- a. geslachtsnaam, voorvoegsels, eerste voornaam voluit, voorletters van eventuele overige voornamen en burgerservicenummer van degenen aan wie een begeleiderspas is afgegeven alsmede geslachtsnaam, eerste voornaam voluit, voorletters van eventuele overige voornamen en geboortedatum van de in de begeleiderspas genoemde begeleiders;
- b. nummer en datum van afgifte van begeleiderspassen;
- c. gegevens omtrent het verlies van geldigheid van begeleiderspassen ingevolge artikel 173y;
- d. gegevens omtrent de ongeldigverklaring van begeleiderspassen ingevolge artikel 173z.

Artikel 173s

Onverminderd artikel 152 verwerkt de Dienst Wegverkeer in het rijbewijzenregister gegevens omtrent de aanvraag, afgifte, verlies van geldigheid en ongeldigverklaring van begeleiderspassen.

Artikel 173t

Onverminderd artikel 156 verstrekt de Dienst Wegverkeer inlichtingen aan Onze Minister en aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid ten behoeve van de monitoring en evaluatie van begeleid rijden.

Paragraaf 3. Aanvraag en afgifte van de begeleiderspas

Artikel 173u

1. De begeleiderspas kan worden aangevraagd door een persoon die ten tijde van de aanvraag de leeftijd van ten minste zestien jaren en zes maanden heeft bereikt en wordt, na betaling van de hiervoor bij ministeriële regeling vastgestelde kosten, door de Dienst Wegverkeer aan deze persoon verstrekt.

2. Ten behoeve van de begeleiderspas heeft zich op zijn vroegst zes maanden voor de zeventiende verjaardag van de te begeleiden persoon ten minste een begeleider gemeld bij de Dienst Wegverkeer op de door die dienst voorgeschreven wijze.

3. Het model van de begeleiderspas wordt bij ministeriële regeling vastgesteld.

4. De aanvraag van een begeleiderspas, alsmede de wijze van betaling van de daarvoor overeenkomstig het eerste lid vastgestelde kosten, geschiedt op de door de Dienst Wegverkeer vastgestelde wijze.

Artikel 173v

Ten behoeve van de aanvraag van een begeleiderspas raadpleegt de Dienst Wegverkeer:

a. de in de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens geregistreerde persoonsgegevens van de aanvrager en van de begeleider;

b. ten behoeve van de begeleider, het CBR, teneinde na te gaan of er sprake is van een van de in artikel 173w, onderdelen g, i en j, bedoelde situaties;

c. de in het rijbewijsregister opgenomen gegevens ten aanzien van de begeleider teneinde na te gaan of er sprake is van een van de in artikel 173w, onderdelen a tot en met f en h, bedoelde situaties.

PM: bij uitzondering voor WRM-instructeur hier iets aanvullen

Artikel 173w

1. Een begeleiderspas wordt slechts afgegeven indien de aanvraag betrekking heeft op een begeleider:

a. die in het bezit is van een rijbewijs voor categorie B waarvan sinds de datum van eerste afgifte ten minste 10 jaar verstreken zijn;

b. van wie de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen niet op enig moment binnen een periode van vier jaren voorafgaand aan de aanvraag onherroepelijk is ontzegd;

c. van wie niet ingevolge artikel 130, tweede lid, van de wet de overgifte van het rijbewijs is gevorderd dan wel wiens rijbewijs is ingevorderd en aan wie dat rijbewijs niet is teruggegeven;

d. van wie niet ingevolge artikel 131, tweede lid, onderdeel a, van de wet de geldigheid van het rijbewijs voor een of meer categorieën is geschorst;

e. van wie niet ingevolge artikel 164, eerste lid, van de wet de overgifte van het rijbewijs is gevorderd dan wel het rijbewijs is ingevorderd en aan wie dat rijbewijs niet is teruggegeven;

f. van wie het rijbewijs zijn geldigheid niet op enig moment binnen een periode van vier jaren voorafgaand aan de aanvraag ingevolge artikel 123b, eerste lid, van de wet heeft verloren, dan wel ten aanzien van wie in die periode in het rijbewijsregister een aantekening is gemaakt als bedoeld in artikel 123b, derde lid, van de wet;

g. aan wie niet op enig moment binnen een periode van vier jaren voorafgaand aan de aanvraag ingevolge artikel 132c, eerste lid, onderdeel d, van de wet een rijbewijs is afgegeven waarop de bij ministeriële regeling vastgestelde codering voor het rijden met een alcoholslot is vermeld;

h. van wie niet ingevolge de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften de inlevering van het rijbewijs is gevorderd noch het rijbewijs krachtens die wet is ingenomen, en

i. aan wie het CBR niet op enig moment binnen een periode van vier jaren voorafgaand aan de aanvraag de verplichting heeft opgelegd zich aan een educatieve maatregel ter bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid te onderwerpen;

j. van wie het rijbewijs niet op enig moment binnen een periode van vier jaren voorafgaand aan de aanvraag ongeldig is verklaard op grond van artikel 134, tweede lid, van de wet na een onderzoek naar de rijvaardigheid of een onderzoek naar de geschiktheid wegens alcohol of drugs.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder rijbewijs mede verstaan een rijbewijs, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie of in een andere Staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

Artikel 173x

De Dienst Wegverkeer geeft op aanvraag een nieuwe begeleiderspas af:

- a. bij wijziging van de personalia van de houder of de begeleider;
- b. indien de houder een nieuwe begeleider opgeeft;
- c. na ongeldigverklaring van de eerder afgegeven begeleiderspas op grond van artikel 173z, eerste lid;

- d. in geval de eerder afgegeven begeleiderspas versleten of geheel of ten dele onleesbaar is;
- e. indien de eerder afgegeven begeleiderspas verloren is geraakt of teniet is gegaan.

Paragraaf 4. Verlies van geldigheid van de begeleiderspas

Artikel 173y

De begeleiderspas verliest zijn geldigheid:

- a. door uitreiking van een nieuwe begeleiderspas;
- b. door het onbevoegd daarin aanbrengen van wijzigingen;
- c. door wijziging van de geslachtsnaam, de voornamen, de plaats of datum van geboorte of het geslacht van één van de daarop vermelde personen;
- d. op de dag dat de houder de leeftijd van achttien jaren bereikt.

Artikel 173z

Een begeleiderspas wordt door de Dienst Wegverkeer ongeldig verklaard indien:

- a. de begeleiderspas is afgegeven op grond van door de aanvrager verschafte onjuiste gegevens en hij niet zou zijn afgegeven indien de onjuistheid van die gegevens ten tijde van de aanvraag bekend zou zijn geweest;
- b. na afgifte van de begeleiderspas blijkt dat hij kennelijk abusievelijk aan de houder is afgegeven.

Paragraaf 5. Maatregelen bij rijden zonder begeleider

Artikel 173aa

1. Indien een van de in artikel 159, onderdeel a, van de wet bedoelde personen vaststelt dat de bestuurder die nog niet de leeftijd van achttien jaar heeft bereikt, een motorrijtuig bestuurt zonder begeleider of zonder dat naast hem een in de begeleiderspas genoemde begeleider zit, doet hij daarvan zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen zes maanden, mededeling aan het CBR onder vermelding van de feiten en omstandigheden die aan de vaststelling ten grondslag liggen.

2. Op de eerste vordering van de in artikel 159, onderdeel a, van de wet bedoelde personen is de bestuurder van een motorrijtuig, ten aanzien van wie het vermoeden bestaat dat hij een motorrijtuig bestuurt zonder begeleider of zonder dat naast hem een in de begeleiderspas genoemde begeleider zit, verplicht tot overgifte van het hem afgegeven rijbewijs, alsmede van de begeleiderspas.

3. Artikel 130, derde lid, laatste volzin, en vierde lid, van de wet is van overeenkomstige toepassing.

4. De mededeling wordt schriftelijk gedaan volgens bij ministeriële regeling vastgesteld model of op andere wijze, mits daarbij dezelfde gegevens als in het model worden vermeld. Hieronder wordt tevens verstaan aanlevering via geautomatiseerde systemen.

Artikel 173bb

1. Indien een mededeling als bedoeld in artikel 173aa, eerste lid, is gedaan, verklaart het CBR het rijbewijs van betrokkene voor categorie B ongeldig. Dit geldt ook indien de betrokkene inmiddels de leeftijd van 18 jaren heeft bereikt.

2. Het besluit is van kracht met ingang van de zevende dag na die waarop het besluit tot ongeldigverklaring aan de houder van het rijbewijs is bekend gemaakt.

3. Het CBR doet mededeling aan betrokkene dat hij een rijbewijs voor de categorie AM kan aanvragen of overeenkomstig artikel 173cc een rijbewijs voor de categorie B.

4. De houder van het ongeldig verklaarde rijbewijs dient dat rijbewijs, zodra de ongeldigverklaring van kracht is geworden, in te leveren bij het CBR, ook indien de ongeldigverklaring niet alle categorieën betreft waarvoor het rijbewijs geldig was.

Artikel 173cc

1. Indien de aanvraag van een rijbewijs betrekking heeft op de afgifte van een rijbewijs dat geldig is voor een categorie waarvoor een eerder aan de aanvrager afgegeven rijbewijs door het CBR op grond van artikel 173bb ongeldig is verklaard, dient onverminderd artikel 33 in het rijbewijzenregister ten behoeve van de aanvrager een verklaring van rijvaardigheid te zijn geregistreerd voor iedere rijbewijscategorie waarop de ongeldigverklaring betrekking heeft, waarbij de datum van registratie niet langer dan drie jaar vóór de aanvraag mag liggen, alsmede een verklaring van geschiktheid waarbij de datum van registratie niet langer dan een jaar vóór de aanvraag mag liggen.

2. Artikel 173q is niet van toepassing.

ARTIKEL II

In artikel II, onderdeel b, van het Tijdelijk besluit buschauffeurs (Stb. 2010, 694) wordt «artikel 173d, tweede lid» vervangen door: artikel 173d.

ARTIKEL III

1. Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip met uitzondering van:

a. artikel I, onderdelen A tot en met E, die in werking treden met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het besluit wordt geplaatst, en

b. artikel I, onderdelen F en G, die in werking treden met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het besluit wordt geplaatst en terugwerkt tot en met 1 januari 2011.

2. Hoofdstuk VIIIb van het Reglement rijbewijzen vervalt zes jaren na de inwerkingtreding van dit hoofdstuk.

ARTIKEL IV

Hoofdstuk VIIIb van het Reglement rijbewijzen blijft, nadat het is vervallen, van toepassing op personen die de leeftijd van achttien jaren nog niet hebben bereikt en die het rijbewijs voor de rijbewijscategorie B voorafgaand aan het vervallen van dit hoofdstuk hebben verkregen.

ARTIKEL IV

Dit besluit wordt aangehaald als: Tijdelijk besluit begeleid rijden.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Hoewel Nederland samen met Zweden en Groot-Brittannië tot de meest verkeersveilige landen van Europa behoort, blijft ook in ons land de doelgroep van beginnende bestuurders de aandacht vragen. Ondanks de scherpe daling van de verkeersongevallen in de afgelopen jaren, ook onder beginnende bestuurders, blijft de groep van 18 tot 24 jarigen een van de meest risicovolle groepen in het verkeer. De eerste jaren na het behalen van het rijbewijs, en vooral de eerste maanden na het examen, blijken zij een verhoudingsgewijs groot risico te lopen om bij een ongeval betrokken te raken. In vergelijking met meer ervaren bestuurders heeft de groep 18 tot 24-jarigen per gereden kilometer een ruim vier maal hogere kans om betrokken te raken bij een ernstig verkeersongeval (met tenminste een dode of een zwaargewonde) dan een automobilist in de leeftijdscategorie van 30 tot 59 jaar (factsheet Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over jonge beginnende automobilisten, februari 2010). De hoge ongevalbetrokkenheid van jonge beginnende bestuurders heeft onder andere te maken met een aantal leeftijdsspecifieke zaken zoals een gebrekkige gevaarherkenning, gebrekkige impulscontrole, zelfoverschatting en groepsgedrag, maar ook met een gebrek aan rijervaring. Dit pleit voor een andere manier om jonge beginnende bestuurders voor het eerst een auto te laten besturen.

De afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen getroffen, om de verkeersveiligheid van deze groep beginnende bestuurders te verhogen. Maatregelen die gerealiseerd zijn, dan wel waar op dit moment aan gewerkt wordt, betreffen onder andere de invoering van een beginnersrijbewijs, de verlaging van de alcohollimiet voor beginnende bestuurders naar 0,2‰, de invoering van het rijbewijs voor de categorie AM (het bromfietsrijbewijs) met bijbehorend theorie- en praktijkexamen, de invoering van lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer en de vernieuwing van het praktijkexamen met meer aandacht voor gevaarherkenning en zelfstandig rijgedrag. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (Kamerstukken II 2007/08, 29 398, nr. 120 herdruk) is "begeleid rijden" opgenomen als één van de maatregelen om de rijervaring onder de jonge bestuurders te vergroten en daarmee de verkeersveiligheid onder deze groep te verbeteren. "Begeleid rijden" houdt in dat een jonge beginnende automobilist alleen onder begeleiding van een ervaren rijbewijshouder mag rijden, om zo ervaring op te doen in het besturen van een motorrijtuig.

In het kader van de voorlichting wordt de naam "begeleid rijden" vervangen door: "2toDrive". Een eerste extern onderzoek naar de

beleving van de term "begeleid rijden" heeft uitgewezen dat veel mensen een associatie hebben met gehandicaptenvervoer. Dit is onwenselijk gelet op het motiveren van de doelgroep om mee te doen aan het experiment. Daarom is gezocht naar een nieuwe naam: "2toDrive". Deze naam onderstreept het gelijkwaardige karakter van bestuurder en begeleider en sluit naar verwachting beter aan bij de terminologie van de doelgroep. In het wetgevingstraject zal de naam "begeleid rijden" gehandhaafd blijven.

Dit besluit is in het kader van de verplichte voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) voorgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. **PM.**

2. Voorgeschiedenis

In 2004 is aan de Tweede Kamer toegezegd om te onderzoeken of een vrijwillige vorm van "begeleid rijden" in het Nederlandse rijbewijssysteem zou kunnen worden ingepast. In een Algemeen Overleg op 21 september 2006 met de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2006/07, 29 398, nr. 45) heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigd te onderzoeken of in Nederland een experiment met "begeleid rijden" mogelijk is en zo ja, onder welke voorwaarden. Op 6 juni 2007 (Kamerstukken II, 2006/07, 29 398, nr. 54) heeft de Tweede Kamer positief gereageerd op de plannen van mijn ambtsvoorganger om een proef met "begeleid rijden" op te zetten. Daarbij is gekozen voor een vorm van "begeleid rijden" nadat de kandidaat het rijbewijs B heeft behaald. Eerder is gesproken over een variant waarbij kandidaten voorafgaand aan het behalen van het rijbewijs begeleid mogen rijden. Hiervoor bestond evenwel maatschappelijk geen draagvlak. Vandaar dat voor het experiment is uitgegaan van de variant, waarbij kandidaten in de fase voorafgaand aan het rijbewijs uitsluitend rijles volgen in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 2009 (WRM 1993) en pas begeleid mogen rijden nadat het rijbewijs is behaald. Op 24 december 2008 (Kamerstukken II 2008/09, 29 398, nr. 134) heeft mijn ambtsvoorganger de Tweede Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen van het experiment en is aangegeven dat "begeleid rijden" eind 2010 kan worden ingevoerd. Op 12 februari 2009 (Kamerstukken II 2008/09, 29 398, nr. 138) hebben alle partijen in de Tweede Kamer in Algemeen Overleg met de minister hun steun aan het experiment uitgesproken. Op 12 maart 2009 heeft de Tweede Kamer de motie de Rouwe/Roefs aangenomen (Kamerstukken II 2008/09, 29 398, nr. 144) die erop neerkomt dat de regering wordt verzocht voor het begeleiden van minderjarige automobilisten de eis te stellen dat de begeleider niet veroordeeld mag zijn geweest voor rijden onder invloed en dat hem geen (lichte) educatieve maatregel alcohol en verkeer of educatieve maatregel gedrag en verkeer mag zijn opgelegd. Deze motie heeft ten grondslag gelegen aan de eisen die in artikel 173w worden gesteld aan de begeleider.

3. Begeleid rijden in andere landen

a. Algemeen

De grote meerderheid van landen om ons heen kent een vorm van "begeleid rijden". In de meeste landen is "begeleid rijden" een onderdeel van de rijopleiding, waarbij de begeleiding door de ouders of verzorgers meestal als alternatief voor (een deel van de) rijlessen bij een professionele instructeur mogelijk is. Een nadeel van dit systeem is dat jonge bestuurders nog geen rijbewijs hebben en dat maakt goede handhaving onmogelijk. Verder wordt een deel van de opleiding gegeven door niet-professionele instructeurs. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft aangegeven dat "begeleid rijden", als aanvulling op een rijopleiding in de zin van de WRM 1993, een effectieve maatregel kan zijn om de ongevalsrisico's van beginnende bestuurders te verlagen. Door het opdoen van ervaring wordt men bekwaam. De effectiviteit hangt af van het aantal uren dat er begeleid wordt gereden, de variatie in de ritten en de kwaliteit van de begeleiding. Natuurlijk kan niet worden voorkomen dat bestuurders die onder begeleiding rijden, net als andere bestuurders, betrokken raken bij een ongeval. Toch blijkt dat onder andere in Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland het ongevalsrisico van bestuurders die onder begeleiding hebben gereden veel lager is dan bij bestuurders, die direct zelfstandig rijden na het behalen van het rijbewijs.

b. Resultaten van "begeleid rijden" in Duitsland

In Duitsland is inmiddels ruime ervaring opgedaan met een vrijwillige post-examenvariant van "begeleid rijden". Daarbij volgt de leerling eerst de normale professionele rijopleiding en legt hij de gebruikelijke examens af. De jonge bestuurder kan vervolgens onder begeleiding van een ervaren bestuurder rijervaring opdoen. De triggers voor vrijwillig meedoen zijn leeftijdsverlagingen voor het volgen van praktijklessen, namelijk vanaf 16 jaar en zes maanden en het praktijkexamen vanaf 17 jaar. De 17-jarige bestuurder mag tot zijn 18^e jaar slechts een auto besturen als er ook een oudere, ervaren begeleider in de auto aanwezig is. Vanaf de 18^e verjaardag mag die bestuurder zonder begeleider een auto besturen. De eerste cijfers uit Duitsland laten zien dat bestuurders die vanaf 17 jaar hun rijbewijs hebben gehaald en onder begeleiding hebben gereden, vanaf hun 18^e in vergelijking met bestuurders die voor het eerst gaan rijden, circa 20% minder overtredingen begaan, circa 30% minder ongelukken veroorzaken en minder vaak (circa 50%) onder invloed van drank of drugs rijden. In de periode tussen het 17^e en 18^e jaar doen ze onder begeleiding extra rijervaring op, waardoor ze uiteindelijk veiligere bestuurders worden. Daarom verwacht onder andere de SWOV dat begeleid rijden vanaf 17 jaar in Nederland een besparing kan opleveren van circa 16 doden per jaar.

4. Opzet van "begeleid rijden" in Nederland

a. Algemeen

In Nederland wordt, bij wijze van experiment, een met het Duitse model vergelijkbaar systeem van "begeleid rijden" ingevoerd voor het B-rijbewijs.

Zowel artikel 6, tweede lid, eerste volzin, van richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (Pb 1991, L237, tweede rijbewijsrichtlijn) als artikel 4, zesde lid, aanhef en onder d, van richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (Pb 2006, L 403; derde rijbewijsrichtlijn) staan verlaging van de minimumleeftijd voor categorie B tot 17 jaren toe. Dit levert de basis om een experiment met "begeleid rijden" in Nederland uit te voeren. Het experiment met "begeleid rijden" moet zo toegankelijk mogelijk zijn, zodat het aantrekkelijk is om deel te nemen. Vrijwilligheid en een leeftijdsverlaging maken hier onmisbare onderdelen van uit.

Kern van het systeem is dat jongeren die op of na het tijdstip van invoering van "begeleid rijden" 17 jaar zijn of worden overeenkomstig de bepalingen uit hoofdstuk VIIIb van het Reglement rijbewijzen rijonderricht kunnen gaan volgen en het theorie- en praktijkexamen voor het rijbewijs B kunnen afleggen en na een positief resultaat uitsluitend tot hun 18^e verjaardag onder begeleiding van een ervaren bestuurder mogen rijden. In het verlengde hiervan worden zij in staat gesteld om vanaf de leeftijd van 16 jaar en zes maanden te starten met het volgen van een rijopleiding in de zin van de WRM 1993. Na het afleggen van het theorie-examen mogen deelnemers aan "begeleid rijden" vervolgens op of na hun 17^e verjaardag het normale praktijkexamen voor rijbewijs B afleggen. Hiermee worden zij in staat gesteld om in de begeleidingsperiode om zoveel mogelijk kilometers te maken. Ze zijn na het behalen van het rijbewijs feitelijk en juridisch bestuurder van de auto en ontvangen een normaal rijbewijs. Echter, deze bestuurders mogen tot hun 18^e jaar slechts autorijden onder begeleiding van een bestuurder die voldoet aan de eisen die aan een begeleider worden gesteld. Verderop in de toelichting zal worden ingegaan op deze eisen. Tot het 18^e jaar zal het rijbewijs van een deelnemer aan het experiment alleen in combinatie met zo'n begeleiderspas en uitsluitend in het Europese deel van Nederland geldig zijn. Voor jongeren die vanaf hun 18^e jaar het rijbewijs halen, blijft het mogelijk om direct zelfstandig een auto te besturen. Het is niet verplicht om te kiezen voor het systeem van "begeleid rijden".

Hieronder zal op enkele aspecten van het experiment nader worden ingegaan.

b. Experiment

Artikel 186, eerste lid, aanhef en onderdeel c, WVV 1994 maakt het mogelijk om bij wijze van experiment voor een periode van ten hoogste zes jaar af te wijken van de eisen uit hoofdstuk VI van de WVV 1994 ten aanzien van rijvaardigheid en rijbevoegdheid. Het gaat hier dan met name om de in de wet verankerde leeftijden voor het

volgen van rijles, het afleggen van de benodigde examens en het aanvragen van een rijbewijs. In de artikelsgewijze toelichting wordt hierop verder ingegaan.

Doelstelling van het experiment is het beoordelen van de potentiële bijdrage van "begeleid rijden" aan de verkeersveiligheid van jonge, beginnende bestuurders. De verwachting is dat jongeren, die op of na het tijdstip van invoering 17 jaar zijn of worden, rekening houdend met een periode waarin zij rijles nemen en de benodigde examens halen, zo'n negen maanden onder begeleiding aan het verkeer kunnen deelnemen. Er is bewust gekozen voor een experiment om eerst het daadwerkelijke effect van "begeleid rijden" op de verkeersveiligheid in Nederland inzichtelijk te maken en te bezien of de positieve ervaringen in het buitenland ook in Nederland zullen optreden, alvorens ingrijpende wijzigingen van de regelgeving op dit gebied in gang te zetten.

Het experiment zal maximaal zes jaar duren. In die tijd zal worden bekeken of de deelnemers aan "begeleid rijden" daadwerkelijk veiliger zelfstandig gaan en blijven rijden. De SWOV en de Dienst Verkeer en Scheepvaart van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (DVS) zullen in die zes jaar uitgebreid monitoren en evalueren. Deze evaluatie behelst zowel het jaar rijden onder begeleiding als de eerste jaren van zelfstandig rijden. Op basis hiervan zal worden beoordeeld of "begeleid rijden" een structurele positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid en of het experiment moet worden omgezet in een definitieve regeling.

Vier jaar na de start van het experiment zal een tussenrapportage van de evaluatie van "begeleid rijden" aan de Tweede Kamer worden aangeboden, alsmede, afhankelijk van de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie, een voorstel of er aanleiding is het experiment om te zetten in een definitieve regeling. Op basis daarvan zal dan tijdig een wijziging van de regelgeving kunnen worden voorbereid, zodat een naadloze aansluiting tussen experiment en permanente status kan worden gerealiseerd.

c. De begeleider

De begeleider fungeert vanaf de bijrijderstoel als een aanspreekpunt voor de deelnemer en coacht waar nodig, maar hij geeft geen rijles en hij verricht zelf geen bestuurdershandelingen. Alleen al de aanwezigheid van een volwassene heeft in het buitenland een matigende en beschermende invloed op de deelnemer gehad. De begeleider kan een familielid of een kennis zijn, en hoeft niet over de kwalificaties van een rijinstructeur te beschikken. Om de kwaliteit van de begeleiding te borgen, moet de begeleider wel aan een aantal eisen voldoen. Verderop in de toelichting zal nader op deze eisen worden ingegaan.

Daarnaast is de begeleider tijdens het begeleiden niet onder invloed van alcohol of drugs, zit hij naast de deelnemende bestuurder en niet achterin en dient hij zich bij controle te legitimeren om te kunnen controleren of de persoon een op de begeleiderspas genoemde begeleider is.

d. De begeleiderspas

1. Redenen voor keuze voor begeleiderspas

Om verschillende redenen is gekozen voor de introductie van een begeleiderspas. Dit is allereerst het geval om de verbinding tussen de deelnemer en zijn begeleider te bevestigen. Daarom dient de deelnemer zo'n begeleiderspas bij zich te dragen. Hierop staan de gegevens van de personen die hem mogen begeleiden. Deze begeleiderspas dient hij zelf aan te vragen. De constructie via een begeleiderspas is daarnaast noodzakelijk om in het aanvraagproces van de begeleiderspas te kunnen bezien of de begeleider in het verleden verkeersantecedenten heeft opgebouwd die het begeleiden in de weg kunnen staan. Het alternatief in de vorm van een systeem zonder begeleiderspas en uitsluitend de eis dat een begeleider een geldig rijbewijs kan tonen is niet haalbaar, omdat uit de geldigheid van het rijbewijs van de deelnemer niet blijkt of de begeleider in het verleden verkeersantecedenten heeft opgebouwd. Verder moet worden bedacht dat het onderhavige besluit is gebaseerd op artikel 186, eerste lid, onderdeel c, van de WVV 1994. Dit artikel biedt niet de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur af te wijken van de bepalingen die bijvoorbeeld in de hoofdstukken IX, X of XI zijn opgenomen. Daarom is het niet mogelijk om bijvoorbeeld een verplichting op te nemen voor de begeleider om op eerste vordering van de politie zijn rijbewijs behoorlijk ter inzage af te geven. Een dergelijke verplichting bestaat wel voor de bestuurder van een motorrijtuig (artikel 160 van de WVV 1994), maar dit artikel is opgenomen in hoofdstuk IX. Ook de constructie dat de begeleider op grond van de Wet op de identificatieplicht zou kunnen worden verplicht zijn rijbewijs behoorlijk ter inzage af te geven zodat langs deze weg kan worden gecontroleerd of hij inderdaad al tenminste tien jaar beschikt over een rijbewijs, is niet mogelijk: niemand is verplicht om zich met zijn rijbewijs te legitimeren. Dat kan immers ook met bijvoorbeeld een reisdocument zoals een paspoort. Deze opzet leidt er niet alleen toe dat voor een belangrijk deel geen uitvoering wordt gegeven aan de motie Roefs/De Rouwe, maar leidt ook tot extra werkbelasting voor de politie, omdat ze dan in aanvulling ook via het rijbewijsregister de gegevens van de begeleider moeten controleren. Zonder de begeleiderspas kan derhalve geen uitvoering worden gegeven aan de wens van de Tweede Kamer om te zorgen voor een toets van de verkeersantecedenten van de potentiële begeleider. Voor een nadere toelichting hierover wordt verwezen naar punt 3 hieronder.

2. Aanvraagprocedure

De Dienst Wegverkeer (RDW) is verantwoordelijk voor de controle of de begeleider bij aanvraag voldoet aan de gestelde eisen en voor de afgifte van de begeiderspas.

Het afgifteproces van de begeiderspas bestaat uit twee stappen. In de eerste stap meldt de persoon die als begeleider wil optreden zich maximaal zes maanden voor de 17^e verjaardag van de te begeleiden persoon aan bij de RDW, op de door die dienst te bepalen wijze. Deze termijn is gekozen om te voorkomen dat mensen zich al heel vroeg aanmelden met het risico dat ook de controle op antecedenten heel vroeg heeft plaatsgevonden en eventuele recente antecedenten niet worden meegenomen. Hij verklaart zich bij de aanmelding expliciet akkoord met de eisen die aan hem als begeleider worden gesteld, inclusief de voorwaarde dat hij zich tijdens het "begeleid rijden" bij een controle dient te legitimeren. Verder verklaart hij zich akkoord met de beoordeling of zich niet een van de omstandigheden, genoemd in artikel 173w, onderdelen a tot en met j, heeft voorgedaan. De RDW controleert de onderdelen a tot en met f en h. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) controleert de overige onderdelen en meldt de uitkomsten aan de RDW. Het CBR zal daarbij geen gedetailleerde informatie verstrekken, maar alleen melden of betrokkene al dan niet aan de eisen, genoemd in artikel 173w, onderdelen g, i en j, voldoet. Deze controles vinden plaats vanaf het moment waarop een persoon zich als begeleider heeft gemeld bij de RDW. Degene die zich als potentiële begeleider heeft gemeld, wordt door de RDW per brief in kennis gesteld van het feit dat hij niet mag optreden als begeleider als bij de toetsing is gebleken van een of meer beletselen als bedoeld in artikel 173w, eerste lid, onderdelen a tot en met j. Personen ten aanzien van wie wordt vastgesteld dat ze aan een of meer van deze voorwaarden voldoen, kunnen derhalve niet door de deelnemer bij de aanvraag van de begeiderspas worden geselecteerd als begeleider en kunnen ook niet als begeleider op de begeiderspas worden vermeld. Voor potentiële begeleiders zonder de beschikking over internet of houders van een rijbewijs afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland heeft de RDW een papieren procedure beschikbaar. De deelnemer betaalt uiteindelijk op de door de RDW vastgestelde wijze het bij ministeriële regeling vastgestelde tarief voor de begeiderspas.

Op de begeiderspas is plaats voor maximaal vijf begeleiders. Dit lijkt voorsnog voldoende, omdat de verwachting bestaat dat de deelnemer gemiddeld twee tot drie mogelijke begeleiders zal hebben: zijn ouders of verzorgers en wellicht een ander familielid. Dit is ook in Duitsland de praktijk gebleken.

In de tweede stap doet de jongere die wil gaan deelnemen een aanvraag voor een begeiderspas. Hij kan dat doen vanaf zes maanden voor zijn zeventiende verjaardag. Hij maakt zich op een

speciale webapplicatie bij de RDW bekend met zijn DigiD. Als eerste worden daarna de voorwaarden voor deelname aan de proef "begeleid rijden" gepresenteerd. Zo krijgt hij informatie dat zijn rijbewijs tot zijn 18^e verjaardag alleen geldig is met de begeleiderspas en in het Europese deel van Nederland en als er een nuchtere begeleider naast hem zit, die ook op de begeleiderspas is vermeld. Verder wordt hij gewezen op het feit dat gemaakte kosten niet worden geretourneerd als hij bijvoorbeeld er niet in slaagt voor zijn 18^e verjaardag zijn rijbewijs te behalen. . Vervolgens worden de personen die zich bij de RDW hebben aangemeld als zijn begeleiders en die, zoals uit de controle van de RDW is gebleken, voldoen aan de eisen uit artikel 173w, in een scherm getoond. De jongere selecteert uit dit lijstje minimaal één en maximaal vijf begeleiders. De mogelijkheid bestaat de aanvraag af te breken indien één of meer gewenste begeleiders (nog) ontbreken op het lijstje. De aanvrager betaalt tenslotte ook online de kosten voor de begeleiderspas. Mocht een deelnemer tijdens het experiment bijvoorbeeld een nieuwe begeleider op zijn pas willen laten plaatsen, doorloopt hij opnieuw deze procedure.

De begeleiderspas wordt eerder aangevraagd dan het rijbewijs. Het rijbewijs kan pas worden aangevraagd als de RDW het besluit tot afgifte van de begeleiderspas heeft genomen en dit besluit heeft geregistreerd in het rijbewijzenregister. Op deze manier wordt, zonder dat grote inbreuk wordt gemaakt op het afgifteproces van het rijbewijs, bewerkstelligd dat de jongere op het moment dat hij de beschikking heeft gekregen over zijn nieuwe rijbewijs, tevens de beschikking heeft over de vereiste begeleiderspas. De begeleiderspas wordt door de RDW separaat aan de aanvrager verzonden.

3. Controle van de begeleiders

Een van de uitgangspunten van het experiment is de motie van de Tweede Kamerleden Roefs en De Rouwe (Kamerstukken II 2008/09, 29 398, nr. 144) dat begeleiders voorafgaand aan het begeleiden niet mogen zijn veroordeeld voor rijden onder invloed en dat er aan hen geen bestuursrechtelijke maatregelen zijn opgelegd. Daarom zal in de aanvraagprocedure voor de begeleiderspas controle daarop plaatsvinden. Bij de voorbereiding het experiment is bezien op welke wijze het beste aan deze motie uitvoering kon worden gegeven.

Allereerst is een gangbaar instrument voor de toetsing van verschillende antecedenten van personen bezien: de procedure rondom de Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Hierin screent het Centraal Orgaan Verklaring Omtrent het Gedrag van het ministerie van Veiligheid en Justitie (COVOG) het strafrechtelijk verleden van de aanvrager aan de hand van raadpleging van verschillende registers. De belangrijkste zijn het justitieel documentatieregister en de politieregisters, maar de COVOG kan ook informatie opvragen bij het openbaar ministerie of bij de reclassering. Het afgeven van een verklaring duurt twee tot vier weken. Een bevraging van deze

database anders dan met een VOG is voor "begeleid rijden" niet mogelijk.

Belangrijk nadeel van dit instrument is dat in deze screening geen informatie beschikbaar komt van mensen aan wie het CBR een educatieve maatregel of een asp heeft opgelegd. Het nagaan hiervan in de registers van het CBR zou, in aanvulling op de procedure voor een VOG extra inspanning kosten. Bovendien moet het instrument van de VOG te belastend worden geacht gelet op het eigenlijke doel dat met de begeleiderspas wordt beoogd: een matigende invloed van primair de ouders als hun kinderen de eerste rijervaring in een auto opdoen. Het kan worden aangemerkt als een risico voor de instroom in het experiment en daarmee de voorspellende waarde van "begeleid rijden" voor de verkeersveiligheid, als ouders merken dat zij een justitiële screening moeten ondergaan voordat zij op de bijrijdersstoel naast hun zoon of dochter in de auto mogen gaan zitten, terwijl deze screening niet nodig is als zij zelf de auto besturen.

Om de bovenstaande redenen zal voor "begeleid rijden" geen gebruik worden gemaakt van de VOG-procedure, maar zal worden volstaan met de controle van bestaande gegevens in bestaande databases bij de RDW en het CBR. Ten aanzien van elke potentiële begeleider die zich heeft aangemeld en die is geselecteerd door de aanvrager van de begeleiderspas, zal de RDW bezien of:

- er geen invordering, inhouding of onherroepelijke onvoorwaardelijke ontzeggingen van de rijbevoegdheid is geregistreerd;
- er binnen een periode van vier jaar voorafgaand aan de aanvraag geen ongeldigheid van rechtswege of een aantekening op grond van artikel 123b, derde lid, van de WVV 1994, of een ongeldigverklaring van een rijbewijs na een onderzoek naar de rijvaardigheid of naar de geschiktheid wegens alcohol of drugs is geregistreerd;
- er geen sprake is van een vordering tot overgifte op grond van artikel 130 of 164 van de WVV 1994, en
- er geen sprake is van een invordering van het rijbewijs op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

Tegelijk zal het CBR beoordelen of in de vier jaar voorafgaand aan de aanvraag van die pas zich niet een van de in artikel 173w, eerste lid, onderdelen g, i of j, genoemde situaties heeft voorgedaan. De termijn van vier jaar is gebaseerd op de gangbare termijn die bij een VOG door COVOG wordt "teruggekeken". Mocht een potentiële begeleider positief scoren op deze toets, zal het CBR richting de RDW een negatief advies uitbrengen.

Bij aanvang van het experiment is het voor de RDW nog niet mogelijk om vier jaar in de administratie terug te kijken. Er zal dan ook een ingroei-model worden gehanteerd, zodat medio 2014 de volledige periode van vier jaar kan worden teruggekeken.

In deze tweeledige toets op de verkeersantecedenten worden in het kader van het experiment voorwaardelijke ontzeggingen van de

rijbevoegdheid (OBM) niet meegenomen. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat een voorwaardelijke OBM geen consequenties heeft voor de geldigheid van het rijbewijs. Verder worden deze voorwaardelijke rijontzeggingen niet in het rijbewijzenregister geregistreerd, maar uitsluitend in JustID.

Er moet van worden uitgegaan dat het merendeel van de potentiële begeleiders van onbesproken gedrag is. Gebaseerd op de ervaring in Duitsland zal het naar verwachting tijdens het experiment slechts een enkele keer voorkomen dat iemand niet mag begeleiden op basis van een verkeersantecedent uit het verleden. In het verlengde daarvan zal de kans nog geringer zijn dat een begeleider in de periode van zo'n negen maanden waarin hij begeleidt, zelf als bestuurder een onherroepelijke onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid of een onherroepelijk besluit tot het volgen van een educatieve maatregel krijgt opgelegd. Vandaar ook dat tijdens het experiment geen tussentijdse toets op verkeersantecedenten zal worden uitgevoerd. Mocht uit de evaluatie blijken dat deze manier van toetsen tot problemen leidt, zal de wijze van toetsing van antecedenten worden heroverwogen.

4. Model begeleiderspas

Het model van de begeleiderspas wordt opgenomen in de Regeling vaststelling modellen rijbewijzen en daarmee verband houdende formulieren. De RDW is verantwoordelijk voor het vervaardigen van de pas.

e. Bezwaar en beroep

Zoals hierboven reeds is aangegeven, kan de deelnemer het aanvraagproces tussendoor onderbreken. Dat kan nodig zijn, omdat nog niet alle gewenste begeleiders zich hebben aangemeld bij de RDW. Op het scherm verschijnt dan een melding. Zo'n melding verschijnt ook, als de aanvrager te jong is of ouder is dan 18 jaar. Een aanvraag wordt bij de RDW geregistreerd als de jongere de kosten heeft betaald. De RDW is belast met de behandeling van eventuele afwijzingen van aanvragen en krijgt hiertoe de benodigde informatie van het CBR.

Voor de volledigheid wordt gewezen op het volgende. Het moet ervoor worden gehouden dat de beslissing van de RDW of iemand is goedgekeurd als potentiële begeleider geen beslissing is in de zin van de Awb, zodat daartegen ook geen bezwaar of beroep openstaat. Er is immers geen sprake van enig rechtsgevolg richting de potentiële begeleider. Maar ook als de afwijzing van een persoon als potentiële begeleider zou moeten worden aangemerkt als een andere handeling die niet onder het begrip besluit kan worden gebracht, maar waarop wel de hoofdstukken 6 en 7 van de Awb van toepassing zijn, staat geen bezwaar en beroep open, omdat er hier slechts sprake is van een voorbereidingshandeling voor de uiteindelijke afgifte van de begeleiderspas. Er is immers geen vanzelfsprekendheid tussen de

aanmelding als begeleider en de afgifte van de pas. Zo kan er sprake zijn van veel potentiële begeleiders voor een deelnemer, die niet allen worden gekozen als de begeleider die de deelnemer op de pas vermeld wil zien of is er sprake van iemand die zich ongevraagd als potentiële begeleider heeft aangemeld. Verder is het mogelijk dat uiteindelijk de deelnemer toch afziet van deelname.

f. Het rijbewijs

Deelnemers aan het experiment "begeleid rijden" die met goed gevolg het theorie- en praktijkexamen voor rijbewijs B hebben afgelegd en hun geschiktheid voor die categorie hebben aangetoond, krijgen een rijbewijsdocument uitgereikt dat conform de Europese regelgeving wordt afgegeven. Het document heeft de gebruikelijke in Nederland geldende geldigheidsduur van 10 jaar en bevat geen specifieke code om duidelijk te maken dat het om deelnemers aan "begeleid rijden" gaat. Het afgeven van een voorlopig rijbewijs aan deelnemers aan "begeleid rijden" zou ertoe leiden dat zij na de 18^e verjaardag opnieuw een rijbewijs aan dienen te vragen met de daarbij horende kosten en administratieve lasten. Dat is ongewenst.

Omdat het document is afgegeven aan een 17-jarige is de geldigheid van het rijbewijs B tot het bereiken van de 18^e verjaardag van de betrokken rijbewijshouder beperkt tot het Europese deel van Nederland. Volgens artikel 4, zesde lid, derde volzin, van de derde Europese rijbewijsrichtlijn zijn rijbewijzen die worden afgegeven aan personen die de door de richtlijn bepaalde minimumleeftijd nog niet hebben bereikt, alleen geldig op het grondgebied van de lidstaat van afgifte tot de rijbewijshouder de in de richtlijn vastgestelde minimumleeftijd heeft bereikt. De deelnemer aan "begeleid rijden" mag daardoor tot zijn 18^e verjaardag uitsluitend in Nederland met een begeleider rijden.

g. Aansprakelijkheid

Voor de aansprakelijkheidsvraagstukken wordt bij "begeleid rijden" aangesloten bij het huidige wettelijke systeem. Dit houdt in dat de deelnemer aan het experiment aansprakelijk is voor het eigen gedrag en door hem begane verkeersdelicten. De schade als gevolg van de aansprakelijkheid van de bestuurder wordt gedekt via de wettelijk verplichte autoverzekering van de eigenaar. De deelnemer dient te voldoen aan de eisen die "begeleid rijden" aan hem stelt (bezit van een rijbewijs, begeleider die aan de eisen voldoet). Als hij niet aan deze eisen voldoet, rijdt de deelnemer de facto zonder geldig rijbewijs. Het Verbond van Verzekeraars heeft dit bevestigd en aangegeven sympathiek tegen over "begeleid rijden" te staan, er vanuit gaande dat de verkeersveiligheid er mee gediend is. Ook de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) heeft positief gereageerd op het experiment en aangegeven dat autoleasemaatschappijen doorgaans als belangrijkste eis aan de gebruiker van de leaseauto een geldig rijbewijs hanteren. De verwachting is dan ook niet dat er op

grote schaal beperkingen zijn opgenomen in de autoregelingen die werkgevers met hun werknemers afsluiten. Dit alles zorgt ervoor dat er geen belemmeringen zijn om leaseauto's voor "begeleid rijden" te gebruiken.

h. Maatregelen en sancties indien de bestuurder of de begeleider niet aan de eisen van "begeleid rijden" voldoet

De deelnemer aan "begeleid rijden" is feitelijk en juridisch de bestuurder van het voertuig. Overtreding van de geldende verkeersregels zal dan ook worden bestraft binnen de kaders die bij of krachtens de WVV 1994 zijn gesteld. Ten aanzien van de deelnemer aan het experiment staat het hele instrumentarium van hoofdstuk IX betreffende de handhaving (artikelen 158 e.v.) van de WVV 1994 ter beschikking. Dit betreft onder andere het ter inzage geven van rij- en kentekenbewijzen, alsmede ademanalyse en bloedonderzoek. De voorschriften die bij of krachtens de WVV 1994 voor de beginnende bestuurder gelden, zijn ook op de deelnemers aan het experiment "begeleid rijden" van toepassing. Zo geldt ten aanzien van hem zolang hij als beginner wordt aangemerkt de lagere alcohollimiet van 0,2 promille en is de beginnersregeling onverkort op hem van toepassing. Ook de recidiveregeling is op hem van toepassing, zoals die overigens van toepassing is op alle rijbewijshouders. En in geval er twijfel bestaat aan zijn rijvaardigheid of geschiktheid, bijvoorbeeld als hij zich schuldig heeft gemaakt aan ernstige verkeersovertredingen, zoals een forse overschrijding van de wettelijke alcohollimiet, zal de politie een mededeling op grond van artikel 130, eerste lid, van de WVV 1994 uitbrengen en zal het CBR hem, afhankelijk van de situatie, een educatieve maatregel, een alcoholslotprogramma of een onderzoek naar de rijvaardigheid of geschiktheid opleggen.

De begeleider is geen figuur binnen de WVV 1994. De begeleider kan tijdens het experiment dan ook niet strafrechtelijk worden vervolgd voor handelingen in strijd met de eisen die aan hem worden gesteld. Indien bij staandhouding blijkt dat een deelnemer rijdt met een begeleider die onder invloed is van alcohol of drugs, mag hij niet verder rijden met de betreffende begeleider. Is er op dat moment nog een andere persoon in het voertuig aanwezig die als begeleider op de begeleidingspas staat vermeldt, mag de rit worden voortgezet met die betreffende begeleider. Is er geen andere begeleider aanwezig, dan mag de deelnemer niet verder rijden en zal iemand anders als bestuurder moeten optreden. Omdat voor het experiment de WVV 1994 niet wordt gewijzigd, kan uitsluitend op uiterlijke kenmerken worden bezien of begeleiders onder invloed zijn tijdens het begeleiden.

Bij een staandhouding kan de politie de bestuurder vragen zijn rijbewijs behoorlijk ter inzage af te geven. Op grond van artikel 160, eerste lid, van de WVV 1994 is deze daartoe verplicht. Op basis van de geboortedatum kan de politie nagaan of het hier gaat om een deelnemer aan "begeleid rijden" en of de bestuurder nog jonger is dan

achttien jaar. In dat laatste geval is het rijbewijs alleen geldig samen met de begeleiderspas. De betrokken bestuurder zal die dan ook moeten laten zien. Doet hij dat niet, dan kan de politie in het rijbewijzenregister nagaan welke personen als begeleider mogen optreden en controleren of er een op de begeleiderspas opgenomen begeleider naast de bestuurder zit, of niet. Als blijkt dat een deelnemer aan het experiment zonder begeleider of zonder een op de begeleiderspas vermelde begeleider rijdt, wordt het rijbewijs van de deelnemer ingevorderd op basis van artikel 173aa, doet de politie hiervan mededeling aan het CBR en wordt het ingevorderde rijbewijs naar het CBR gezonden, dat het rijbewijs door het vervolgens ongeldig verklaart. De deelnemer kan na zijn 18^e verjaardag opnieuw het theorie- en praktijkexamen afleggen en zijn geschiktheid aantonen om weer over een geldig rijbewijs B te beschikken.

De auto's waarin begeleid wordt gereden, hebben geen bijzonder kenmerk zoals een sticker of een bordje. Dit is allereerst ingegeven vanuit het feit dat de handhaving van het experiment meeloopt binnen de bestaande inzet van de politie voor verkeershandhaving. Dit maakt de noodzaak voor bijzondere zichtbaarheid overbodig. Daarnaast bezit de deelnemer aan het experiment een volwaardig rijbewijs. Verplichte uiterlijke kenmerken op of aan het voertuig kunnen daarbij als drempelverhogend worden ervaren om aan het experiment deel te nemen.

i. Privacy

Zoals hierboven al is toegelicht, zal de RDW, ter uitvoering van de motie van de Kamerleden De Rouwe en Roefs (Kamerstukken 2008/09 29 398, nr. 144), op grond van artikel 173v de in dat artikel genoemde registers kunnen raadplegen en zal het van het CBR bericht ontvangen of er al dan niet sprake is van een van de in artikel 173w, onderdelen g, i en j, bedoelde situaties. Ook hier verstrekt het CBR geen concrete gegevens, maar bericht het alleen dat er beletselen zijn. Op basis hiervan beslist de RDW of iemand al dan niet als begeleider kan optreden. Is dat niet het geval, dan zal de naam van deze persoon niet voorkomen op de lijst van potentiële begeleiders. De aanvrager van de begeleiderspas krijgt geen informatie op welke grond betrokkene is afgewezen als begeleider. Naar het oordeel van het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP), neergelegd in zijn brief van 29 maart 2011, is door niet te kiezen voor de VOG maar voor het raadplegen van de eigen systemen, gekozen voor de minst belastende wijze om uitvoering te geven aan de motie van de Tweede Kamerleden De Rouwe en Roefs. Naar het oordeel van het CBP betreft het hier vanuit een oogpunt van privacybescherming een adequate regeling, omdat er niet meer persoonsgegevens worden verwerkt dan strikt noodzakelijk is om het beoogde doel te bereiken. Bij de aanpassingen in de ICT-systemen zullen, zoals ook door het CBP is aangegeven, de beveiligingsmaatregelen als bedoeld in artikel 13 van de Wet bescherming persoonsgegevens worden meegenomen.

5. Verhouding tot andere rijbewijscategorieën

Deelnemers aan "begeleid rijden" die een rijbewijs B hebben behaald, hebben automatisch de beschikking over het rijbewijs AM (bromfietsrijbewijs). Deelnemers die een carrière in de transportsector ambiëren, hebben tevens mogelijkheden om hun kwalificaties ten aanzien van het daartoe benodigde rijbewijs eerder te behalen. Als toelatingseisen voor het praktijkexamen C gelden namelijk de leeftijd van 18 jaar en het bezit van een rijbewijs B. Een deelnemer aan "begeleid rijden" heeft het rijbewijs B reeds in bezit voordat hij de leeftijd van 18 jaar bereikt en kan daardoor meteen na de 18^e verjaardag praktijkexamen voor het rijbewijs C doen. Hij hoeft niet eerst nog het rijbewijs B te behalen. Rijles nemen in een vrachtauto is reeds mogelijk op de leeftijd van 17 jaar als hij een beroepsopleiding in het transport volgt.

Eenzelfde voordeel kan de kandidaat behalen nu ook het experiment is gestart met de leeftijdverlaging van buschauffeurs (besluit van 7 september 2010, Stb. 694). In dit experiment mogen jongeren vanaf 18 jaar onder bepaalde voorwaarden een bus in het openbaar vervoer besturen. Doordat de jongere op zijn achttiende verjaardag al beschikt over een rijbewijs B, kan hij meteen na zijn 18^e verjaardag in het kader van het experiment leeftijdverlaging buschauffeurs praktijkexamen doen voor het rijbewijs D. Hij hoeft niet eerst na zijn 18^e verjaardag het rijbewijs B te halen.

6. Advisering

Het voorstel is voorgelegd aan CBP. Verder is advies gevraagd aan het CBR, de RDW, het College van procureurs-generaal (het OM), de Raad van Hoofdcommissarissen (de politie) en de Nederlandse Vereniging van Burgerzaken (NVvB). Daarnaast is het Adviescollege toetsing administratieve lasten (ACTAL) over het ontwerpbesluit gehoord. Met de uitgebrachte adviezen is op diverse plaatsen in de nota van toelichting rekening gehouden.

7. Uitvoering

Het CBR en de RDW concluderen in hun uitvoeringstoetsen dat de voorstellen zoals uitgewerkt in de regelgeving kunnen worden uitgevoerd. Het CBR wijst daarbij wel op dat de examenplanning voor het experiment op gespannen voet kan komen te staan met de afspraken rond de "reguliere" rij-examens, indien er sprake zal zijn van een fors grotere toename van het aantal kandidaten dan voorzien. De belangrijkste conclusies van de uitvoeringstoets door de RDW zijn dat de registratie van de begeleider en de aanvraag van de begeleiderspas grotendeels via internet kunnen plaatsvinden. Slechts voor uitzonderingsgevallen wordt een handmatig proces ingericht. Ook de RDW wijst op de noodzaak van een ingroeimodel voor de antecedententoets.

a. Het CBR

Het CBR zal voor dit experiment allereerst conform gebruikelijk de theorie- en praktijkexamens bij deelnemers aan "begeleid rijden" afnemen en heeft in de uitvoeringstoets allereerst aandacht gevraagd voor de consequenties van het experiment voor hun capaciteit. In Duitsland bleek zo'n 10 procent van het aantal 17-jarigen aan "begeleid rijden" mee te doen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek verwacht in Nederland in 2011 ongeveer 200.000 17-jarigen. Projectie van het Duitse ervaringscijfer op de Nederlandse situatie betekent dat deze groep zich op jaarbasis voor ongeveer 42.000 keer zal aanmelden voor examens, rekening houdend met de benodigde herexamens. De mogelijkheid bestaat dat de instroom dit aantal zal overtreffen. Om te voorkomen dat dit zorgt voor oplopende reserveringstermijnen bij de afname van de praktijkexamens voor de "normale" rijbewijzen B en strijdt met de afspraken die in het convenant tussen het CBR en de rijkschoolbranche zijn vastgelegd, zal het CBR voor "begeleid rijden" separate capaciteit beschikbaar stellen. Het CBR zal met de extra inzet van zo'n 30 fte aan examinatoren de benodigde 3500 examens per maand kunnen afnemen. Mocht het aantal aanmeldingen deze capaciteit overschrijden, zal allereerst restcapaciteit bij de reguliere B-examens worden benut, voordat nieuwe examinatoren worden aangetrokken en opgeleid. Dit kan al met al wel betekenen dat de reserveringstermijn voor examens voor "begeleid rijden" kan oplopen. Dit punt zal in de evaluatie worden meegenomen.

Ten tweede heeft het CBR in zijn uitvoeringstoets aangegeven de benodigde capaciteit voor het theorie-examen voor rijbewijs B vergroten. Dit past binnen de ruimte van bestaande examencentra. Verder zullen kandidaten die voorafgaand aan deelname aan "begeleid rijden" eerst een bromfiets willen gaan besturen, in één bezoek aan het CBR zowel het theorie-examen voor de bromfiets (rijbewijscategorie AM) als het theorie-examen voor de rijbewijscategorie B kunnen afleggen. Mensen die hiervan geen gebruik willen maken, houden uiteraard de mogelijkheid om beide examens op aparte momenten af te leggen.

Het CBR verstrekt ten slotte informatie aan de RDW over de vraag of ten aanzien van personen die zich bij de RDW hebben aangemeld als potentiële begeleider een van de in artikel 173x, eerste lid, onderdelen g en i, van toepassing is. Ook verklaart het CBR rijbewijzen ongeldig van deelnemers aan het experiment "begeleid rijden" die zonder begeleider hebben gereden.

Voor rijsscholen verandert er als gevolg van het experiment met "begeleid rijden" niets in de processen voor feitelijke aanmelding van kandidaten voor rijexamens bij het CBR. Hiertoe zal van de bestaande systemen gebruik worden gemaakt. Ook de feitelijke omvang van de markt verandert nauwelijks.

b. De RDW

Zoals eerder is aangegeven, wordt voor de aanvraag en afgifte van het rijbewijs aan een deelnemer aan het experiment "begeleid rijden" aangesloten bij de reeds bestaande procedures rond de aanvraag en afgifte van het rijbewijs. De rol van de RDW in dit proces verandert derhalve niet.

Tevens is de RDW verantwoordelijk voor de antecedententoets van de begeleiders en de productie en afgifte van de begeleiderspassen. Voor deze activiteiten zijn bij het CBR en de RDW webapplicaties en achterliggende interfaces ontwikkeld. Dit vergt een initiële investering van 1,2 miljoen euro en een jaarlijkse exploitatielast van € 450.000,00. Deze investering is volledig doorvertaald in het tarief van de pas. Uitgaande van 20.000 deelnemers per jaar verwacht ik in de standaard terugverdienperiode van vijf jaar zo'n 100.000 begeleiderspassen uit te geven. Dit betekent een bijbehorend tarief per pas van € 35,-. Op grond van artikel 173u, eerste lid, zal het tarief voor de begeleiderspas bij ministeriële regeling worden vastgesteld.

c. De gemeenten

Deelnemers aan "begeleid rijden" vragen het rijbewijs aan conform de gebruikelijke procedure. In veruit de meeste gevallen zal de aanvraag derhalve moeten worden ingediend bij en afgehandeld door de gemeente. Hierin hoeft niets te worden aangepast. Medewerkers burgerzaken zijn op de hoogte van de komst van 17-jarigen aan de balie voor het aanvragen en ophalen van een rijbewijs.

8. Handhaving

Deze algemene maatregel van bestuur is voor advies voorgelegd aan de politie en het OM. De handhaving van het experiment "begeleid rijden" door de politie vindt plaats zonder extra kosten en binnen de reguliere inzet ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Politieagenten en medewerkers van de regionale verkeershandhavingsteams van het ministerie van Veiligheid en Justitie zullen op basis van de geboortedatum op het rijbewijs moeten vaststellen dat het een deelnemer aan het experiment betreft, hij in het bezit moet zijn van een begeleiderspas en uitsluitend met een begeleider mag rijden. Als zij constateren dat de betrokken bestuurder nog geen 18 jaar is en zonder begeleider rijdt, dan zullen zij zijn rijbewijs invorderen en ten aanzien van betrokkene een mededeling uitbrengen.

9. Monitoring en evaluatie

Het experiment met "begeleid rijden" wordt gestart om te bekijken of dit een positief effect op de verkeersveiligheid onder beginnende automobilisten kan hebben. De SWOV zal in samenwerking met DVS het experiment monitoren en evalueren. De evaluatie zal er dan ook in de eerste plaats op zijn gericht om het effect op de verkeersveiligheid (in aantal ongevallen en overtredingen) in kaart te brengen. Voor de

effectiviteit van "begeleid rijden" is echter een aantal achtergrondvariabelen van belang. Als voorbeeld kunnen worden genoemd hoeveel, waar en wanneer er onder begeleiding wordt gereden. Daarom zullen ook dit soort achtergrondvariabelen worden meegenomen in de evaluatie. De evaluatie zal zijn gericht op onderstaande onderzoeksvragen. Hierbij zijn de eerste twee vragen vooral inhoudelijk en gericht op het bepalen van de effectiviteit van het "begeleid rijden". De laatste twee vragen zijn vooral methodologisch en moeten de effecten van zelfselectie en de risico's tijdens het "begeleid rijden" in kaart brengen.

1. Welk effect heeft "begeleid rijden" op de verkeersveiligheid in Nederland?
2. Hoe vindt "begeleid rijden" in de praktijk plaats?
3. Wat zijn de effecten van zelfselectie? Zijn er verschillen tussen jongeren die wel en die niet kiezen voor "begeleid rijden"?
4. Wat zijn de risico's tijdens het "begeleid rijden"?

Deze onderzoeksvragen zullen met behulp van verschillende onderzoeksmethodes worden beantwoord. Voor de beantwoording van onderzoeksvraag 1 worden landelijk de ongevallen en overtredingen vergeleken van jongeren die wél en jongeren die niet onder begeleiding hebben gereden. Voor de beantwoording van onderzoeksvragen 2 t/m 4 wordt op verschillende momenten (bijvoorbeeld onder 16-17-jarigen, en onder 18-jarigen die inmiddels zelfstandig rijden) een vragenlijstonderzoek gehouden. Tot slot zal er voor de evaluatie van "begeleid rijden" een gedragsanalyse uitgevoerd worden. Het doel van deze analyse is tweeledig; ten eerste kan hiermee werkelijk gedrag (bijv. rijvaardigheid) gemeten worden, als tegenhanger van het zelfgerapporteerde gedrag uit de vragenlijst (onderzoeksvraag 2 en 3). Hiernaast zal in 2014 al beslist moeten worden of "begeleid rijden" definitief in Nederland ingevoerd zal worden. Mogelijk zijn er op dat moment te weinig ongevallen om wetenschappelijk betrouwbare uitspraken te doen (onderzoeksvraag 1). Met de gedragsanalyse kan dan wel iets gezegd worden of door de maatregel "begeleid rijden" het gedrag van jonge automobilisten verandert.

In reactie op het advies van ACTAL zullen ook de gevolgen voor de regeldruk bij de eindevaluatie worden betrokken en zal op basis van het werkelijke aantal deelnemers aan het experiment een ex post berekening van de regeldrukgevolgen worden opgesteld.

10. Bedrijfseffecten en administratieve lasten

Experiment met "begeleid rijden"

Het experiment met "begeleid rijden" kent beperkt bedrijfseffecten voor de rijschoolbranche. Niet wat producten betreft, want deelnemers aan het experiment nemen de reeds bestaande theorie- en praktijklessen af. Zij melden zich echter wel reeds op 17-jarige in

plaats van 18-jarige leeftijd voor hun rijopleiding. Dit leidt voor rij scholen bij aanvang van het experiment eenmalig tot een extra groep leerlingen. Na een jaar is dit effect verdwenen.

Administratieve lasten zijn kosten voor burgers om te voldoen aan informatieverplichtingen die voortvloeien uit wet- en regelgeving van de overheid. De introductie van "begeleid rijden" verandert niets aan de reeds bestaande verplichtingen die bestuurders van personenauto's hebben in het aanvragen en kunnen tonen van het rijbewijs. Daardoor zijn er geen administratieve lasten voor "begeleid rijden" op het gebied van het rijbewijs.

Wel zijn er kosten en administratieve lasten als gevolg van de introductie van de begeleiderspas voor deelnemers en hun mogelijke begeleiders. De volgende aantallen liggen ten grondslag aan de berekeningen. Dit zijn vanwege het experimentele karakter en de onbekendheid met de ontwikkeling van vraag en aanbod van "begeleid rijden" pure inschattingen van het aantal deelnemers, begeleiders en ouders per jaar. Daar waar mogelijk zijn ze gebaseerd op ervaringen uit Duitsland. Aan het eind van de berekeningen zullen de jaarlijkse administratieve lasten worden vermenigvuldigd met de totale looptijd van het experiment van zes jaar.

Aantal deelnemers per jaar:	20.000
Aantal begeleiders per deelnemer:	2,5
Aantal aanvragen begeleiderspassen per jaar:	21.000

Deelnemers

Deelnemers zullen kennis moeten nemen van de opzet van het experiment. Gelet op de snelheid waarmee via online communicatie de doelgroep zal worden bereikt (internet, social media) is de inschatting dat zij hier ongeveer 30 minuten voor nodig hebben. Nadat zij zich hebben geïnformeerd, dienen deelnemers de begeleiderspas aan te vragen. Dit kan via een online aanvraagformulier en kost de deelnemer naar inschatting 30 minuten inclusief de authenticatie via DigiD en de betaling via IDEAL. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat zo'n vijf procent van de deelnemers tijdens het experiment een nieuwe begeleiderspas moet aanvragen als gevolg van het opvoeren van een nieuwe begeleider of wijzigingen in gegevens.

In totaal hebben deelnemers aan het experiment hierdoor te maken met 20.000 x 60 minuten is 20.000 uur aan administratieve lasten.

Begeleiders

Potentiële begeleiders van deelnemers aan het experiment zullen zich ook bekend moeten maken met de opzet en doelstelling van "begeleid rijden". Dit zal naar inschatting 30 minuten duren. Vervolgens moeten ook zij zich aanmelden voor het experiment. Het invullen van het daartoe beschikbare digitaal formulier op internet kost ze naar

verwachting 15 minuten inclusief inloggen via DigiD. In totaal hebben begeleiders hierdoor te maken met 50.000 x 45 minuten is 37.500 uur aan administratieve lasten.

In haar advies van 7 april 2011 schetst ACTAL de mogelijkheid van een minder belastend alternatief voor de controle op de begeleider. Volstaan zou kunnen worden met de eis dat de begeleider ten minste tien jaar in het bezit zou moeten zijn van een rijbewijs. Controle daarop zou dan kunnen plaatsvinden op basis van de Wet op de identificatieplicht. ACTAL adviseert de aan deze optie verbonden administratieve lasten te berekenen en aan te geven hoe de aan dit alternatief verbonden administratieve lasten zich verhouden tot het voorgestelde systeem. In punt 4.d.1 is uiteengezet om welke reden dit alternatief niet mogelijk is. Op dit punt is het advies van ACTAL derhalve niet overgenomen.

Verlaging administratieve lasten door jongeren die niet langer apart rijbewijs AM halen

Overgenomen is het advies van ACTAL om een berekening op te nemen van de verlaging van de administratieve lasten die het gevolg is van het feit dat jongeren niet apart het rijbewijs voor de categorie AM (bromfiets) behalen, maar wachten totdat zij bij de afgifte van het rijbewijs B tevens de bevoegdheid voor de categorie AM krijgen. Het experiment begeleid rijden maakt het voor jongeren mogelijk om onder voorwaarden vanaf hun 17e verjaardag in een auto te mogen rijden. De kans bestaat dat een deel van de jongeren deze gelegenheid aangrijpt om niet langer op 16-jarige leeftijd eerst het rijbewijs AM gaat halen, maar te wachten totdat zij dit rijbewijs automatisch verkrijgen bij het rijbewijs B. Naar verwachting is dit aantal niet groot, omdat het experiment begeleid rijden de behoefte aan zelfstandige mobiliteit via bijvoorbeeld de bromfiets niet bevredigt. De indruk bestaat dat veel jongeren vanaf hun 16e verjaardag zelfstandig op de bromfiets willen rijden, naast hun eventuele deelname aan begeleid rijden. Op basis van de huidige beschikbare informatie is geen inschatting te maken van het aantal jongeren dat het rijbewijs AM "overslaat". De indruk bestaat dat maximaal 20 procent van de jongeren die aan begeleid rijden meedoet, deze keuze zal maken. Dit zijn 4000 jongeren per jaar. De zogenaamde nulmeting administratieve lasten gaat uit van een tijdsbeslag van 2 uur en 50 minuten voor het theorie-examen en eenzelfde tijdsbeslag voor het praktijkexamen en van een bedrag van € 5,76 voor het theorie-examen en een bedrag van € 5,84 voor het praktijkexamen. Dit leidt tot een jaarlijkse reductie aan administratieve lasten van 22.666 uur en € 46.400,00. Dit betekent over de totale looptijd van het experiment een besparing aan administratieve lasten van 136.000 uur en € 278.400,00.

Verlenging geldigheid theoriecertificaat rijbewijs AM, A en B van 1 naar 1,5 jaar

In het ontwerpbesluit is uitvoering gegeven aan de toezegging gedaan in het AO CBR op 9 maart 2011 om de geldigheid van positieve uitslagen van het theorie-examen te verlengen naar 1,5 jaar. De zogenaamde nulmeting administratieve lasten hanteert een tijdsbeslag van 2 uur en 50 minuten per theorie-examen en aan kosten een bedrag van € 5,76. Het CBR heeft aangegeven dat deze verlenging tot zo'n 6.000 minder herexamens als gevolg van het verstrijken van de geldigheid van het certificaat zal leiden. Dit betekent een reductie in administratieve lasten van 17.000 uren en € 34.560,- (per jaar 2.833 uur en € 5.760,00).

Totaal

Het experiment leidt per jaar in totaal tot 57.500 uur aan administratieve lasten. Gelet op de looptijd van het experiment van zes jaar betekent dit in totaal 342.000 uur aan administratieve lasten. Hiervan is ongeveer de helft afkomstig van de aanmeldprocedure voor potentiële begeleiders ten behoeve van de uitvoering van de motie Roefs/De Rouwe in de vorm van de antecedententoets van begeleiders. Aan de andere kant staan de besparingen:

- (geen apart rijbewijs AM): 136.000 uur en € 278.400,00
- (verlenging geldigheidsduur theoriecertificaat): 17.000 uren en € 34.560,-.

In het totaal gaat het derhalve om een toename van de administratieve lasten met 189.000 uur, maar een besparing van € 312.960,00 (38.950 uur resp. € 52.160,00 op jaar basis).

11. Voorlichting

De start van het experiment "begeleid rijden" zal vergezeld gaan van voorlichting en communicatie vanuit de verschillende betrokken partijen. In het kader van de voorlichting zal gebruik worden gemaakt van de naam: 2to Drive. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal algemene voorlichting verzorgen over het experiment en de start ervan. Het CBR communiceert over de examens ten behoeve van het te behalen rijbewijs. De RDW richt zich op voorlichting over het aanvragen van het rijbewijs en de begeleiderspas. Maatschappelijke organisaties als VVN en Team Alert zullen zich richten op het duidelijk maken van de mogelijkheden en eisen richting de potentiële deelnemers en hun potentiële begeleiders.

Voor het experiment zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van centrale en digitale informatie op internet. Een speciale website zal alle informatie over het experiment ontsluiten, links bevatten met de websites voor aanmelding van deelnemers en begeleiders en koppelt bezoekers met de juiste organisaties.

De gemeenten zullen door de RDW via e-mail alert en de NRD-site op de hoogte worden gebracht van de wijzigingen die voor hen van belang zijn. Verder zal daarop algemene informatie met betrekking tot

"begeleid rijden" ("2toDrive") te vinden zijn, alsmede doorverwijzingen voor nadere informatie.

Tenslotte zullen politieagenten en medewerkers van de regionale verkeershandhavingsteams van het ministerie van Veiligheid en Justitie in hun eigen organisaties op de hoogte worden gesteld van de regels voor het experiment.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdelen A, B, D en E

In deze onderdelen is uitvoering gegeven aan de toezegging gedaan tijdens het algemene overleg op 9 maart 2011 dat de geldigheidsduur van het theoriecertificaat wordt verlengd tot anderhalf jaar. Dit is alleen van belang voor de theoriecertificaten voor de rijbewijscategorieën AM, A en B. Voor de theoriecertificaten voor de overige rijbewijscategorieën is de geldigheidsduur al vastgesteld op twee jaar. Op deze manier wordt voorkomen dat deelnemers aan "begeleid rijden" die pas op of na hun 17^e verjaardag het bijbehorende praktijkexamen kunnen afleggen het risico lopen dat het theoriecertificaat is verlopen is op het moment van het afleggen van het praktijkexamen. Er ontstaat zo iets meer ruimte voor kandidaten tussen het moment van slagen voor het theorie-examen en het afleggen van het praktijkexamen, terwijl tevens het uitgangspunt overeind blijft dat beide examens bij elkaar horen en binnen afzienbare tijd na elkaar dienen te worden afgelegd. De verlengde geldigheidsduur is ook van toepassing op door het daartoe bevoegde militaire gezag afgegeven theoriecertificaten. In haar eerder genoemd advies adviseert ACTAL te bezien om ook voor deze rijbewijscategorieën de geldigheidsduur van de theoriecertificaten te verlengen tot twee jaar. Deze suggestie wordt niet overgenomen. Vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid is het van belang dat de termijn tussen het theorie-examen en het praktijkexamen zo kort mogelijk is. Bij de C- en D-categorieën is de termijn van twee jaar de minimale termijn, omdat voor die categorieën het praktijkexamen bestaat uit drie onderdelen. Bij een kortere termijn zou dan de kandidaat het risico lopen, als hij zou zakken voor een of meer onderdelen van dit praktijkexamen, dat de geldigheidsduur van zijn theoriecertificaat is verlopen en hij opnieuw theorie-examen zou moeten doen. Dit speelt niet bij de rijbewijscategorieën AM, A en B. Tevens is hierbij een correctie doorgevoerd in verband met de recidiveregeling en het alcoholslotprogramma (Stb. 2010, 703 en Stb. 2010, 777). Ten onrechte is bij het die besluiten opgenomen, respectievelijk aangepaste achtste lid bij artikel 67 geen rekening gehouden met het feit dat de theoriecertificaten voor de rijbewijscategorieën E bij C, C, E bij D en D een geldigheidsduur kennen van twee jaar.

Onderdeel C

Na de introductie van het bromfietspraktijkexamen met ingang van 1 maart 2010 is gebleken dat er een behoorlijke druk op het reserveren van dit examen is ontstaan. Dit wordt doorgaans door de rijsschool vlak achter het theorie-examen gereserveerd. De druk ontstaat, omdat kandidaten, als zij zakken voor het theorie-examen, geen gebruik kunnen maken van het voor hen ingekochte praktijkexamen. Voorwaarde voor het afleggen van het praktijkexamen is dat de betrokken kandidaat is geslaagd voor zijn theorie-examen. Om de druk op de reserveringssystemen te verkleinen, heeft het CBR reeds eerder in overleg met de rijsschoolbranche het "reserveren op naam" ingevoerd. Het op naam ingekochte blok kan niet worden doorverkocht om eerdere speculatie met examencapaciteit te voorkomen. Hierdoor blijft de gereserveerde capaciteit onbenut blijft. Om dit probleem te verkleinen, wordt de minimumleeftijd voor het afleggen van het theorie-examen bij aanvang van het experiment "begeleid rijden" verlaagd naar 15 jaar en 6 maanden. Hierdoor kan zowel de kandidaat als de rijsschool rekening houden met een bepaalde periode waarin de kandidaat eventueel een herkansing voor het theorie-examen kan afleggen en kan de kandidaat alsnog vlak na de 16^e verjaardag het bromfietspraktijkexamen afleggen. De SWOV heeft bevestigd dat deze verdere verlaging van de minimumleeftijd geen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, aangezien de minimumleeftijd voor het afleggen van het praktijkexamen en het mogen besturen van de bromfiets in het verkeer op 16 jaar blijft liggen.

Onderdelen F en G en artikel II

Er zou twijfel kunnen ontstaan wat rechtens is als een jongere in het kader van begeleid rijden op zeventienjarige leeftijd zijn rijbewijs B haalt en ook wil deelnemen aan het experiment leeftijdverlaging buschauffeur: moet hij tijdens het rijonderricht dan wel of niet vergezeld zijn van een op de begeleiderspas opgenomen begeleider. Daarom is in het nieuwe artikel 173d1 bepaald dat de in artikel 9, eerste lid, onderdeel d, genoemde eis, dat betrokkene voor het volgen van rijonderricht voor de rijbewijscategorie D in de zin van de WRM 1993 in het bezit moet zijn van een rijbewijs B, niet van toepassing is op personen die rijonderricht ontvangen in het kader van een op het beroep van chauffeur personenvervoer gerichte beroepsopleiding als bedoeld in de Wet educatie en beroepsonderwijs. Hiermee wordt aangesloten bij de uitzondering die al bestaat voor personen die rijonderricht ontvangen in het kader van een op het beroep van chauffeur goederenvervoer gerichte beroepsopleiding als bedoeld in de Wet educatie en beroepsonderwijs.

Verder is gebleken dat de formulering van artikel 173d tot twijfel aanleiding kan geven: enerzijds verbiedt het eerste lid de rijinstructeur rijonderricht te geven aan een persoon die nog geen achttien jaar is, maar anderzijds bepaalt het tweede lid dat een

jongere wel vanaf 17 jaar rijonderricht mag volgen. In onderdeel F is daarom een nieuwe redactie van dat artikel opgenomen.

De in artikel II opgenomen aanpassing hangt met het bovenstaande samen en is van technische aard.

Onderdeel H

De regels voor het experiment "begeleid rijden" worden omwille van de nauwe samenhang met de rijbewijsregelgeving ondergebracht in een nieuw hoofdstuk van het Reglement rijbewijzen. Paragraaf 1 van dit hoofdstuk bevat de algemene bepalingen als definities en het beoogde resultaat van het experiment. De experimenteergrondslag, artikel 186 van de Wegenverkeerswet 1994, eist in het tweede lid, onderdeel a, dat de experimentele regeling aangeeft van welke bepalingen wordt afgeweken. Hieraan wordt met paragraaf 2 van het nieuwe hoofdstuk gevolg gegeven.

Artikel 173j

Ingevolge artikel 186, tweede lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994 wordt in de algemene maatregel van bestuur bepaald welk resultaat met het experiment wordt beoogd. Daartoe dient artikel 173j. Het beoogde gunstige effect op de verkeersveiligheid van jonge beginnende bestuurders strekt zich uit tot de hele risicogroep van 17- tot 24-jarigen.

Artikel 173k

Artikel 173k bevat de kern van het experiment "begeleid rijden": de verlaging van de minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen van de categorie B naar 17 jaren onder voorwaarde dat naast de bestuurder een begeleider zit wiens naam ook is opgenomen op de begeleiderspas. Deze begeleider mag niet onder invloed zijn van een stof die de rijvaardigheid kan verminderen. Met de formulering in artikel 173k, eerste lid, onder d, is zoveel mogelijk aangesloten bij artikel 8, eerste lid, van de WVV 1994. Overeenkomstig het advies van het OM is de passage "redelijkerwijs moet weten" niet opgenomen. De minderjarige bestuurder zou dan moeten kunnen beoordelen of zijn begeleider zodanig onder invloed is van een stof die de rijvaardigheid kan beïnvloeden dat hij niet tot behoorlijk begeleiden in staat is. Bij alcoholgebruik zou dat nog wel mogelijk zijn, maar bij gebruik van drugs of medicijnen door de begeleider ligt dat anders. De jongere zal niet altijd bekend zijn met het gebruik van die stoffen door die begeleider en veelal ook niet kunnen beoordelen of dat gebruik ertoe leidt dat zijn begeleider niet tot behoorlijk begeleiden in staat is. Hierbij dient tevens te worden bedacht dat de minderjarige bestuurder zich bovendien in veel gevallen in een afhankelijke positie bevindt ten opzichte van die begeleider. Als de bestuurder weet dat hij een onder invloed verkerende begeleider naast zich laat plaatsnemen, is het zijn eigen keuze en ligt verantwoordelijkheid hiervoor wel in de rede. De jongere had er dan ook voor kunnen kiezen niet als bestuurder in de auto te stappen.

Artikel 173l

Artikel 173l verlaagt de minimumleeftijd van degene aan die rijonderricht in de zin van de WRM 1993 voor motorrijtuigen van de categorie B wordt gegeven tot 16 jaren en zes maanden. Gelet op de gemiddelde doorlooptijd van de rijopleiding is hiermee gewaarborgd dat het grootste gedeelte van de kandidaten met bereiken van de leeftijd van 17 jaren het praktijkexamen kunnen afleggen en vervolgens het rijbewijs kunnen aanvragen en zo gedurende een zo lang mogelijke periode ervaringskilometers kunnen afleggen.

Artikel 173m

Artikel 173m maakt het mogelijk om aan een 17-jarige een rijbewijs voor het besturen van motorrijtuigen van categorie B af te geven. De aanvraag van het rijbewijs verloopt conform de normale procedure van de artikelen 26 en volgende van het Reglement rijbewijzen. In de meeste gevallen gaat het om in Nederland woonachtige aanvragers die de aanvraag ingevolge artikel 27 bij de woonplaatsgemeente indienen. Voor de afgifte van het rijbewijs geldt de aanvullende eis dat in het rijbewijzenregister het besluit tot afgifte van de begeleiderspas is geregistreerd. Conform het in het algemene gedeelte van de toelichting beschreven proces van aanvraag en afgifte van de begeleiderspas moet de aanvrager zelf ervoor zorgen dat aan alle voorwaarden is voldaan voordat hij naar de gemeente gaat om het aangevraagde rijbewijs aan te vragen.

Artikel 173n

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar punt 4.f. van het algemeen deel. Volgens artikel 4, zesde lid, voorlaatste alinea, van de derde rijbewijsrichtlijn zijn rijbewijzen die worden afgegeven aan personen die de door de richtlijn bepaalde minimumleeftijd nog niet hebben bereikt, alleen geldig op het grondgebied van de lidstaat van afgifte tot de rijbewijshouder de minimumleeftijd van 18 jaar heeft bereikt. Dit geldt alleen voor de categorie B. De conform artikel 19b van het Reglement rijbewijzen eveneens op de rijbewijzen vermelde categorie AM is ook buiten het Europese deel van Nederland geldig.

Artikel 173o

Dit artikel regelt de bevoegdheid van de RDW om de gegevens van de begeleiders op te slaan in het rijbewijsregister. Het gaat daarbij om zijn geslachtsnaam, eerste voornaam plus initialen en zijn geboortedatum. Op basis hiervan kan in handhavingssituaties via een controle van het rijbewijsregister worden vastgesteld of deze persoon daadwerkelijk mag begeleiden.

Artikel 173p

Dit artikel voorziet erin dat pas tot afgifte van het rijbewijs wordt overgegaan als voor een deelnemer aan het experiment in het

rijbewijzenregister het besluit tot afgifte van de begeleiderspas is geregistreerd.

Artikel 173q

Alvorens het praktijkexamen kan worden afgelegd, zal betrokkene moeten zijn geslaagd voor het theorie-examen voor de categorie B. Dit artikel voorziet ten behoeve van deelnemers aan het experiment in een verlaging van de minimumleeftijd voor het afleggen van het theorie-examen tot 16 jaren. Dit geeft de betrokken kandidaat ruim de tijd om tijdig hiervoor te slagen, zodat ze op of zo kort mogelijk na hun 17^e verjaardag het praktijkexamen voor rijbewijs B kunnen afleggen. Mede met het oog hierop is de geldigheidsduur van het theoriecertificaat verlengd tot anderhalf jaar. Bij de aanvang van het experiment met "begeleid rijden" zal het CBR de roosters van beide examens op elkaar afstemmen en er zo voor zorgen dat de theorie-examens voor de rijbewijscategorieën AM en B op dezelfde dag kunnen worden afgelegd. Dit stelt jongeren die op 16-jarige leeftijd zowel bromfiets willen gaan besturen, als een half jaar later aan "begeleid rijden" willen meedoen in staat om met één bezoek aan het CBR beide theorie-examens te behalen. Hiermee wordt tegelijkertijd tegemoetgekomen aan de wens van de Tweede Kamer (zie Kamerstukken II, 2009/10, 29 398, nr. 190) tot vermindering van kosten en administratieve lasten van kandidaten voor een rijbewijs.

Artikel 173r en 173s

Artikel 173r bevat de nadere uitwerking welke gegevens in het kader van het experiment mogen worden geregistreerd in het rijbewijzenregister. Artikel 173s verschaft de RDW de bevoegdheid om in het rijbewijsregister die gegevens te registreren. In handhavingssituaties kan op basis hiervan door de politie worden geverifieerd of de betreffende begeleiderspas die zij aantreft, nog geldig is.

Artikel 173t

De SWOV zal het experiment monitoren en evalueren. Verwezen wordt naar het algemeen deel van de toelichting voor meer informatie over de inhoud van deze evaluatie. De RDW levert hiertoe aan DVS jaarlijks een bestand met alle gegevens van deelnemers aan het experiment. DVS gebruikt dit bestand om in zijn eigen ongevallenbestand te bezien of een deelnemer aan "begeleid rijden" bij een ongeval betrokken is geweest. Vervolgens krijgt de SWOV deze informatie, zonder de persoonsgegevens van de betrokkenen. Op dezelfde manier worden de gegevens over het aantal overtredingen aangeleverd. De RDW stuurt de deelnemerslijst naar het Centraal Justitieel Incassobureau dat in zijn systemen beziet hoeveel deelnemers aan het experiment staande zijn gehouden voor verkeersovertredingen. Deze informatie wordt weer geanonimiseerd naar de SWOV gestuurd.

Artikel 173u

De begeleiderspassen worden conform de in de algemene toelichting omschreven procedure aangevraagd door en afgegeven aan de (potentiële) deelnemer die de leeftijd van 16 jaar en zes maanden heeft bereikt. Dit is vastgelegd in het eerste lid van artikel 173u. Verwezen wordt verder naar het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 173v

Dit artikel verschaft de RDW de bevoegdheid om voor afgifte van de begeleiderspas een aantal controles uit te voeren. Allereerst wordt de identiteit van de aanvrager gecontroleerd in de GBA. Daarna wordt in het kader van de antecedententoets van de potentiële begeleiders zowel in het rijbewijsregister als in databases van het CBR bezien of zij in de afgelopen vier jaar eventuele onherroepelijke ontzeggingen van de rijbevoegdheid of educatieve maatregelen opgelegd hebben gekregen. De in het kader van de aanvraag van een begeleiderspas geraadpleegde gegevens mogen alleen worden gebruikt voor dat doel.

Artikel 173w

In artikel 173w, eerste lid, zijn de eisen opgenomen waaraan de begeleider moet voldoen. Verwezen wordt naar het algemeen deel van de nota van toelichting.

Artikel 173x

Artikel 173x maakt het mogelijk tussentijds nieuwe begeleiderspassen af te geven. Hiermee wordt aangesloten bij de systematiek van rijbewijzen in artikel 119 van de WVV 1994.

Artikel 173y

Ook voor het verlies van geldigheid van de begeleiderspas wordt aangesloten bij de systematiek van rijbewijzen in artikel 123 van de WVV 1994. Daarnaast verliest de begeleiderspas zijn geldigheid op de dag dat de houder de leeftijd van 18 jaren bereikt.

Artikel 173z

Voor de ongeldigverklaring van de begeleiderspas wordt in artikel 173z, eerste lid, onderdelen a en b, aangesloten bij de systematiek van rijbewijzen in artikel 124, eerste lid, onderdelen a en b, van de wet.

Artikelen 173aa tot en met 173cc

Deze artikelen regelen de sancties die staan op het rijden zonder begeleider. In reactie op een daartoe strekkende opmerking van het College van procureurs-generaal wordt opgemerkt dat voor de in artikel 173aa genoemde termijn is aangesloten bij de termijn die is opgenomen in artikel 3, derde lid, van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011. De reden hiervoor is dat voor deze procedure betreffende het uitbrengen van de mededeling zoveel mogelijk is aangesloten bij de procedures die al bekend zijn in verband

met de vorderingsprocedure op grond van de artikelen 130 e.v. van de WWV 1994. Dit laat onverlet dat het de bedoeling is dat het wenselijk is de mededeling zo snel mogelijk na de constatering uit te brengen. Verwezen wordt verder naar het algemeen deel van de toelichting.

Artikel III

Deze experimenteerregeling zal, met uitzondering van artikel I, onderdelen A tot en met G, bij koninklijk besluit in werking treden. Vooralsnog wordt gestreefd naar november 2011. Er wordt een uitzondering gemaakt op de systematiek van vaste verandermomenten, omdat het gaat om regelgeving waarbij de doelgroep gebaat is bij spoedige inwerkingtreding. Artikel I, onderdelen A tot en met G, treden in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het besluit wordt geplaatst. De onderdelen F en G, die betrekking hebben op het experiment leeftijdsverlaging buschauffeurs, werken daarbij terug tot en met 1 januari 2011, de datum waarop het Tijdelijk besluit buschauffeurs (Stb. 2010, 694) in werking is getreden en dat experiment is gestart.

Artikel 186, eerste lid, van de WWV 1994 stelt een maximumlooptijd van zes jaren aan experimenteerregelingen. Om te kunnen beoordelen of "begeleid rijden" de verkeersveiligheid van de risicogroep van 17 tot 24-jarigen daadwerkelijk verbetert, is het nodig om van die maximumlooptijd gebruik te maken. Zo kan de periode van "begeleid rijden" plus de aansluitende periode van vijf jaar zelfstandig rijden worden geëvalueerd. Reeds na vier jaren zal worden gezien of "begeleid rijden" de gewenste structurele positieve effecten heeft. Indien inderdaad sprake is van de gewenste positieve effecten zal tijdig een wetwijziging voor een definitieve verankering van "begeleid rijden" in de wegenverkeerswetgeving worden voorbereid zodat, indien na de evaluatie voor de voortzetting van "begeleid rijden" gekozen wordt, de inwerkingtreding van de wetwijziging naadloos kan aansluiten aan de looptijd van de experimenteerregeling.

Artikel IV

Artikel IV bevat overgangsrecht voor het geval dat "begeleid rijden" niet definitief wordt ingevoerd of dat de invoering niet naadloos aansluit op de looptijd van de experimenteerregeling. Voor dat geval is het gerechtvaardigd dat bestuurders die voor het vervallen van de experimenteerregeling reeds hun rijbewijs hebben gehaald, maar nog niet de leeftijd van 18 jaren hebben bereikt, begeleid kunnen rijden.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen