



## Position Paper

9 mei 2022

# Herziening derde Europese rijbewijsrichtlijn

*De Europese commissie zal de huidige, van 2006 daterende richtlijn rijbewijzen herzien om de verkeersveiligheid te verbeteren en het vrije personenverkeer te vergemakkelijken. De herziening moet inspelen op de nieuwe mobiliteitsproblematiek, met name op digitaal vlak, en bijdragen tot de realisatie van de EU-doelstellingen die zijn vastgelegd in de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit. Verkeersveiligheid heeft een hoge prioriteit voor de ANWB en rij-onderwijs legt hiervoor een basis. Op dit moment is de techniek op verkeers- en vervoersgebied volop in ontwikkeling en dit maakt het extra belangrijk om aandacht te hebben voor de toekomstbestendigheid van de nieuwe Europese richtlijn. Hieronder geven wij per deelonderwerp onze zienswijze.*

- **Verhoging 3500kg-grens rijbewijs B**

Voorstel is dat de gewichtslimiet voor het B-rijbewijs wordt verhoogd naar 4250 kg, mits dit nodig is voor de aandrijving van het voertuig. Een algemene basiseis is dat bestuurders minimaal twee jaar hun rijbewijs hebben. Dit roept de discussie op waarom deze verhoging niet zou moeten gelden voor voertuigen met verbrandingsmotor zoals campers, buurtbussen, gehandicaptenvoertuigen, ambulances en andere dienstvoertuigen. Wij zijn voorstander van behoud van dit onderscheid. Een elektrisch voertuig dat uit de fabriek al een hoger gewicht heeft, is hierop ontworpen qua besturing, remmen, ophanging, etc.. Bij een voertuig met verbrandingsmotor zou het hogere gewicht overbelading in de hand kunnen werken. Bovendien ligt het gewicht van een accu onderin het elektrische voertuig en is dit gelijkmatig verdeeld. Dit is bij belading niet het geval. Gezien het bovenstaande vinden wij het goed dat de verhoging van de gewichtsgrens alleen t.b.v. de aandrijving van het voertuig mag worden toegepast. Voor voertuigen met een verbrandingsmotor moet worden vastgehouden aan de limiet van 3500 kg. Dit laatste ook vanwege het feit dat met het rijbewijs B al een grote diversiteit aan voertuigen mag worden bestuurd. Ter illustratie; een kleine personenauto gedraagt zich heel anders qua sturen en remmen dan een grote bestelbus en ook het zicht op de wegsituatie, dode hoek, etc. verschilt flink. Het is niet in het belang van de verkeersveiligheid om een nóg groter gewichtsbereik van voertuigen met een verbrandingsmotor onder het rijbewijs B te brengen.

- **Automaatcode**

Binnen de rijkschoolsector is de toekomst van de automaatcode een veelbesproken onderwerp in verband met de opkomst van hybride en elektrische voertuigen. Dat geldt zowel op Europees als

landelijk niveau. De huidige formulering van de Europese rijbewijsrichtlijn verplicht een automaatcode op het rijbewijs te noteren als het examen is gedaan in een voertuig met automatische versnellingsbak. De vraag is nu of deze verplichting moet worden geschrapt. Als de automaatcode zou vervallen, zou dat betekenen dat je ook met een schakel-auto mag rijden als dit geen onderdeel is geweest van je rijopleiding. Wij vinden dat het nog te vroeg is om de automaatcode los te laten. De meeste beginnende automobilisten zullen in ons land nog jaren in fossiele schakel-auto's rijden, gezien de prijs en beschikbaarheid ervan. Ook zal het lenen van een schakel-auto van vrienden / familie vaak voorkomen. Schakelen moet gecombineerd worden met verkeersdeelname en dat stelt hoge eisen aan je motorische vaardigheid. Je moet niet meer te hoeven nadenken bij het schakelen om goed op de weg te kunnen letten. Dat leer je niet in een paar lessen. Dit neemt niet weg dat wij het belang erkennen van een verdere vergroening en innovatie binnen de rijschoolbranche. Met de huidige stand der techniek hoeft de automaatcode hier ook geen belemmering voor te vormen. Wij denken bijvoorbeeld aan een verplicht aantal uren simulatortraining met een versnellingsbak, als de rijschool (bijna) geen schakel-auto's meer gebruikt. Een dergelijke simulator hoeft geen grote investering te betekenen, aangezien deze in zijn meest simpele vorm kan bestaan uit een pc met voetpedalen, stuurwiel en versnellingsbak.

- *Digitale rijbewijs*

Betekent een rijbewijs op een 'mobile device' zoals een smartphone als aanvulling op het bestaande papieren rijbewijs. Dit kan bijdragen aan gemak en snelheid van verkeerscontroles en algemene identificatie, zeker in gebieden rond landgrenzen. Zolang de fraudebestendigheid goed gewaarborgd wordt, zijn wij hier voorstander van.

- *Toekomst motorstelsel*

Het huidige stelsel met A1, A2, etc. categorieën is erg complex. Neveneffect voor de motorbranche is dat jongeren later beginnen met motorrijden. Dit is echter niet nadelig voor de verkeersveiligheid omdat jonge motorrijders nu eenmaal een groot aandeel in de ongevalslijsten vertegenwoordigen. Wij zien vanuit verkeersveiligheid geen aanleiding om hier inhoudelijk verandering in aan te brengen. Wel moet bekeken worden of de diversiteit en duidelijkheid van de regels verbeterd kan worden.

Onder de regels van het motorstelsel valt ook het rijden met een B-rijbewijs op een gemotoriseerde driewieler. Voorbeelden van motorscooters waarop je met een autorijbewijs mag rijden zijn de Peugeot Metropolis, Piaggio MP3, Gilera Fuoco 500 LT en de Qooder. Op een trike mag dit ook. Je moet dan wel je rijbewijs B voor 19-1-2013 hebben behaald. Op andere motoren is het niet toegestaan om met autorijbewijs te rijden. Gezien de aanvulling op de mobiliteit van automobilisten pleiten wij ervoor om de huidige mogelijkheden m.b.t. driewielige motoren in stand te houden.

- *Exameneisen, ADAS*

Nut/noodzaak om dit onderwerp in het rijexamen op te nemen is evident. De manier waarop is nog niet duidelijk. Gezien de ontwikkelingen in techniek (en naamgeving) lijkt het ons goed om in de richtlijn aandacht te besteden aan de hoofdprincipes die relevant zullen blijven. Ten eerste dat een bestuurder kennis moet hebben van de in het voertuig aanwezige ADAS en de belangrijkste sterke en zwakke punten hiervan. Verder is het belangrijk dat de bestuurder zich ervan bewust is dat de verantwoordelijkheid voor het besturen van het voertuig altijd bij de mens ligt en niet bij de automatisering.

- *Erkenning en omwisseling van niet-EU-rijbewijzen*

Als je van buiten de EU naar binnen de EU verhuist, krijg je in een deel van de landen een specifieke code op je rijbewijs die de rest van je leven blijft bestaan. Een deel van de mensen die vervolgens binnen de EU-verhuizen moet opnieuw examen doen, omdat de erkenning van rijbewijzen binnen de EU niet gelijk is. Dit geeft onlogische situaties en betekent uiteraard extra kosten voor de bestuurder. Een ander onderdeel hierin is het omwisselbeleid. Nederland wisselt rijbewijzen van kenniswerkers uit ieder land om, maar andere lidstaten hebben daar eigen regels voor. Daardoor moet iemand van buiten de EU in het ene land wel examen doen en in het andere land niet. Ondanks de praktische nadelen van de huidige situatie, zien wij wel de meerwaarde van streng beleid t.a.v. het erkennen van rijbewijzen uit andere landen en lidstaten. De (soms grote) verschillen in verkeersregels, weggedrag, verkeersdrukte, staat van het wagenpark, etc. zijn erg bepalend voor hoe veilig iemand in ons land aan het verkeer kan deelnemen. Dit zou pleiten voor het behouden van het huidige EU beleid hiervoor. Echter; dit zou ook betekenen dat toeristen uit allerlei EU landen ongehinderd kunnen rondrijden in Nederland, terwijl er aan het omwisselen van buitenlandse rijbewijzen strenge eisen worden gesteld. Wij zijn hierom voorstander van meer harmonisatie van de erkenning van rijbewijzen binnen de EU. Voor de erkenning van rijbewijzen van buiten de EU vinden wij het huidige beleid wél gepast.

- *2toDrive*

Met 2toDrive kun je vervroegd je rijbewijs halen en onder begeleiding van een coach rijervaring opdoen. Het beeld tot nu toe laat zien dat gemaakte kilometers van deze doelgroep verkeersveilig en waardevol zijn voor jonge bestuurders. Vooral het belang van bewoners van grensgebieden is gebaat bij een harmonisering van de regels onder de lidstaten. Dit betreft eisen aan de begeleider en de manier waarop deze categorie zich bij controles verklaart aan de verkeerspolitie. De ANWB is voorstander van het verder uitbreiden van het 2toDrive concept en de aanpassingen die hiervoor nodig zijn.

- *Medische eisen*

Hiervoor is een apart nationaal traject gestart waar ook de ANWB aan deelneemt. We zouden als lidstaat kunnen verzoeken om de verplichte keuringstermijnen meer zelf te mogen invullen. Als ANWB richten wij ons op de samenwerking met de Nederlandse overheid op dit punt.

- *T-rijbewijzen*

Dit zijn nationale rijbewijzen, die wij in ons land voor de landbouwvoertuigen hebben ingesteld. Op dit onderwerp lopen de verschillen per lidstaat flink uiteen, wat harmonisatie in de praktijk niet haalbaar lijkt te maken. Vanuit de belangen van de leden van de ANWB zien we geen duidelijke aanleiding tot wijzigingen op dit punt.

- *Strafmaatregelen, zoals een Europese rijontzegging*

De strafmaatregelen zijn nu erg ingewikkeld geregeld binnen de EU. Een rijontzegging geldt hierdoor nu slechts per land. Dit is te verklaren vanuit wettelijke verschillen, maar voor de verkeersveiligheid is dit uiteraard niet bevorderlijk. Overigens geldt dit ook voor het strafpuntensysteem, maar dat ligt nog complexer. De ANWB is voorstander voor het zoveel mogelijk samenwerken van lidstaten op dit punt, om onlogische situaties te voorkomen. Het

moet hierbij wel gaan om rijontzeggingen die het gevolg zijn van extreem verkeersgedrag, zoals snelheid, drugs, alcohol, etc.. Wij sluiten ons aan bij de lijst die de EU op dit punt zelf al aanreikt.

- *LEVs*

Binnen de EU wordt dit Micromobility genoemd. De eisen aan voertuigen verschillen per lidstaat. Wij zijn voor het zoveel mogelijk harmoniseren hiervan. Het waarborgen van de verkeersveiligheid is hierbij een voorwaarde. Als ANWB richten wij ons op de samenwerking met de Nederlandse overheid op dit punt, in afwachting van het Europese kader hiervoor.

Wij hopen hiermee een duidelijke bijdrage te leveren aan de herziening van de derde Europese rijbewijsrichtlijn.

Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met:

Internet: [anwb.nl/belangenbehartiging](https://anwb.nl/belangenbehartiging)