

Vergaderjaar 2019–2020

35 372

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het ongeldig maken van getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing ter uitvoering van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (PbEU 2003, L 226)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 21 februari 2020

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

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

Inhoudsopgave

	Blz.
Inleiding	1
Aanleiding en achtergrond	2
Hoofdlijn van het voorstel	2
Verhouding tot bestaande regelgeving	3
Uitvoering en handhaving	3
Gevolgen	3
Advisering en consultatie	4
Inwerkingtreding en overgangsrecht	4
Communicatie	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met bezorgdheid kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Deze leden hebben enkele vragen, met name op het gebied

van het voorkomen van schrijnende gevallen en de uitvoerbaarheid voor het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR).

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en hebben nog enkele vragen.

Aanleiding en achtergrond

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de regering ervoor gaat zorgen dat er zo min mogelijk leed wordt veroorzaakt bij oudere chauffeurs door deze wetswijziging.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de aanleiding voor dit wetsvoorstel een dringend verzoek van de Europese Commissie is om de rijbewijzen met een automatisch verstrekt getuigschrift van vakbekwaamheid in overeenstemming te brengen met de opleidingsverplichtingen van Richtlijn 2003/59/EG (hierna: de richtlijn). Deze leden uiten hun onvrede over de manier waarop de regering deze EU-dogma's slaafs uitvoert.

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren dat dit wetsvoorstel nodig is. Een juiste interpretatie en omzetting van de richtlijn destijds had deze hersteloperatie, en daarmee mogelijk ongeplande kosten voor chauffeurs of hun werkgevers, overbodig gemaakt. Dat gezegd hebbende, staat het voor deze leden vast dat de reparatie noodzakelijk is en tijdig moet worden doorgevoerd.

Hoofdpijn van het voorstel

De leden van de CDA-fractie lezen dat na onderzoek is gebleken dat alternatieven niet doelmatig zijn of niet mogelijk bleken. Deze leden zijn benieuwd of in de gesprekken die met het veld zijn gevoerd bleek dat zij dezelfde conclusies hebben getrokken. Deze leden zijn benieuwd hoeveel mensen die onder het wetsvoorstel vallen bij inwerkingtreding nog niet de pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt. Hoe gaat de regering om met inwoners die, als ze nog werkzaam zijn, opeens niet meer kunnen werken? Wat voor gevolgen heeft dat voor hun salaris en/of pensioen? Is daar zicht op? Welke oplossing wordt hiervoor gevonden? Zou de regering via een inventarisatie kunnen aangeven wie precies onder deze groep vallen, welke gevolgen voor hen gelden en hoe mogelijke ongewenste gevolgen worden opgelost? En is de regering bereid deze inwoners actief te benaderen, zodat zij tijdig op de hoogte worden gesteld van mogelijke oplossingen? En kan de regering aangeven of inwoners verzekerd zijn, als ze niet aan de vakbekwaamheidseisen voldoen?

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich vinden in het wetsvoorstel. Het betreft een kleine en steeds kleiner wordende groep en voor de meesten zijn er geen of slechts geringe extra kosten, die anders ook gemaakt hadden moeten worden. Deze leden zijn van mening dat bijscholing van chauffeurs een zinvol maatschappelijk doel dient, ook los van het Europese voorschrift. De uitzondering van destijds voor chauffeurs geboren voor 1 juli 1955 maakt wel dat dit wetsvoorstel betrekking heeft op chauffeurs die nu 64 of 65 jaar zijn en mogelijk nog maar kort als beroepschauffeur actief zijn. Desondanks is de veiligheid op de weg erbij gebaat dat iedereen die een groot voertuig bestuurt hier ook gekwalificeerd voor is.

Verhouding tot bestaande regelgeving

De leden van de VVD-fractie vragen wat er misgaat als de Tweede Kamer niets doet met het wetsvoorstel.

Uitvoering en handhaving

De leden van de CDA-fractie lezen dat het nalaten van het inleveren (en vervangen) van een rijbewijs met een ongeldig getuigschrift strafbaar is. Kan de regering aangeven hoe groot de kans is dat er, bij inwerking-treding van het wetsvoorstel, mensen zijn waar het wetsvoorstel betrekking op heeft die niet op de hoogte zijn van deze wetswijziging of onvoldoende op de hoogte zijn van wat van hen wordt verwacht? Deze leden lezen dat, wanneer dit wetsvoorstel is aangenomen, opnieuw naar de betrokkenen zal worden gecommuniceerd wat zij kunnen en moeten doen. Hebben bestuurders, indien eerdere communicatie hen niet goed heeft bereikt, nog voldoende tijd om aan de wet te voldoen? En kan de regering aangeven of het wetsvoorstel nog leidt tot meer handhavingsspanningen van de politie?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich zorgen over de aanhoudende achterstanden bij het CBR en de mogelijke interactie met dit wetsvoorstel. Kan de chaos bij het CBR leiden tot uitvoeringsproblemen voor dit wetsvoorstel? Kan de uitvoering van dit wetsvoorstel leiden tot meer problemen bij het CBR? Het CBR vreest een mogelijke verlenging van de wachttijd tot 2,5 week als alle chauffeurs, ook de niet actieve, tegelijkertijd bij het CBR aankloppen. Wat wordt gedaan om dit te voorkomen? Is het mogelijk om prioriteit te verlenen aan actieve beroepschauffeurs?

De leden van de SGP-fractie lezen in de toelichting dat het merendeel van de personen op wie het wetsvoorstel betrekking heeft niet werkzaam is als beroepschauffeur. Een (groot) deel van deze groep zal ook geen actief gebruik meer maken van code 95 (het getuigschrift van vakbekwaamheid op het rijbewijs). Desondanks zijn deze bestuurders volgens de toelichting verplicht om hun rijbewijs om te wisselen voor een vervangend of een nieuw rijbewijs zonder code 95. Deze leden vragen zich af waarom de regering er niet voor heeft gekozen het zo te regelen dat kan worden volstaan met een ongeldigverklaring van alleen code 95 met behoud van het bestaande rijbewijs.

Gevolgen

De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de regering ervoor zorgt dat het in de uitvoering allemaal zo lean-and-mean mogelijk blijft. Hoe houdt de regering de kosten, overlast en hinder voor de getroffen en zo beperkt mogelijk?

De leden van de PVV-fractie maken zich zorgen om de gevolgen van de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994, omdat zij constateren dat de getuigschriften van vakbekwaamheid, ook wel code 95 genoemd, die op grond van de voorheen geldende vrijstelling op rijbewijzen zijn geplaatst, met dit wetsvoorstel alsnog vervallen. Deze leden vragen daarom of de regering kan toelichten wat de bredere financiële en maatschappelijke gevolgen zijn voor de mensen die door dit wetsvoorstel een nieuw rijbewijs moeten gaan aanvragen en de bedrijven die deze mensen in dienst hebben.

De leden van de SGP-fractie vragen wat de uitvoeringslasten voor gemeenten zijn.

Advisering en consultatie

De leden van de CDA-fractie lezen dat het onderzoeksrapport is besproken met verschillende partijen in het veld. De regering geeft aan dat hieruit is gebleken dat een wettelijke maatregel om de getuigschriften van vakbekwaamheid ongeldig te maken, zoals dit wetsvoorstel beoogt, op voldoende draagvlak kan rekenen. Kan de regering aangeven wat «voldoende draagvlak» precies inhoudt in dit geval? Waren er ook partijen in het veld tegen het wetsvoorstel? Zo ja, welke en waarom? En welke bezwaren kwamen uit de bespreking naar voren? Verder wordt aangegeven dat er nadrukkelijk aandacht is gevraagd voor het tekort aan chauffeurs en voor de communicatie. Hoe is aan deze zorg tegemoetgekomen? Deze leden lezen dat het CBR de nascholingscursussen gaat registreren. Brengt deze handeling veel werk met zich mee voor het CBR? Deze leden lezen ook dat als gevolg van het wetsvoorstel een deel van de desbetreffende rijbewijshouders er mogelijk voor zal kiezen het rijbewijs vervroegd te vernieuwen om op deze wijze kosten te besparen. Het CBR verwacht onder andere een extra stroom aan chauffeurs die vervroegd een nieuw rijbewijs aanvragen. Dit zorgt voor extra druk op de doorlooptijden voor de behandeling van aanvragen van gezondheidsverklaringen voor de chauffeurs die deze verklaring nodig hebben. Is de regering het eens met deze leden dat dit onwenselijke gevolgen kan hebben, gezien de huidige problemen bij het CBR? Hoe verhoudt onderhavig wetsvoorstel zich tot de actuele problemen met wacht- en doorlooptijden van gezondheidsverklaringen bij het CBR? Is deze extra druk meegerekend bij de maatregelen die genomen zijn bij het CBR om de wachttijden te normaliseren en is deze extra druk ook meegenomen in de berekeningen in de maandrapportages van het CBR? De regering geeft aan dat de verwachting is dat lang niet alle rijbewijshouders hiervoor zullen kiezen. Waar is deze verwachting op gebaseerd? En mocht deze verwachting niet kloppen, hoe gaat de regering het dan oplossen, zodat de problemen bij het CBR niet groter gaan worden? Deze leden lezen ook dat het CBR een verhoogde belasting op de klantenservice verwacht. In hoeverre is dit te behappen, gezien de huidige problemen bij het CBR? Komt er extra capaciteit bij het CBR om aan deze verhoogde belasting op de klantenservice te voldoen? De regering geeft aan dat het CBR het wetsvoorstel uitvoerbaar acht. Waar heeft het CBR dit oordeel op gebaseerd? Hebben zij hier de huidige problemen bij meegewogen? De leden van de CDA-fractie lezen dat de Raad van State heeft gevraagd aandacht te besteden aan compensatie voor de te maken kosten voor een nieuw rijbewijs. De regering geeft aan tot de conclusie te zijn gekomen dat het bieden van een compensatieregeling weinig opportuun en niet noodzakelijk is. Een van de redenen is dat de desbetreffende rijbewijshouders een voordeel hebben gehad, omdat ze de afgelopen jaren gebruik hebben kunnen maken van de code 95. Kan de regering aangeven in hoeverre inderdaad gebruik is gemaakt van dit voordeel en, indien dit zou moeten worden uitgedrukt in «opbrengsten», om hoeveel geld het dan ongeveer gaat? Verder vragen deze leden in hoeverre partijen in het veld hebben aangedrongen op een compensatieregeling. Indien dit gebeurd is, waarom drongen zij hierop aan en welke mogelijkheden tot compensatie zijn aangedragen?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het wetsvoorstel en de implicaties ervan met de sector en andere stakeholders is besproken en dat hier voldoende draagvlak voor is.

Inwerkingtreding en overgangsrecht

De leden van de VVD-fractie willen weten wanneer het wetsvoorstel van kracht moet zijn of geregeld en afgerond is.

De leden van de CDA-fractie lezen in hoofdstuk 7 van de memorie van toelichting dat over de inwerkingtreding nog geen concrete uitspraken kunnen worden gedaan. In hoofdstuk 8 wordt echter gesteld dat het streven is om het wetsvoorstel op 1 april 2020 in werking te laten treden. Kan de regering hierover duidelijkheid scheppen? En kan de regering aangeven of 1 april 2020 überhaupt nog realistisch zou zijn? En is een snelle inwerkingtreding wel verstandig, gezien de huidige problemen bij het CBR?

De leden van de SGP-fractie constateren dat als gevolg van het wetsvoorstel een extra beroep op het CBR zal worden gedaan, terwijl het CBR nog grote achterstanden weg te werken heeft als het gaat om gezondheidsverklaringen en verlenging van rijbewijzen. Deze leden horen graag wat de mogelijkheden zijn om de inwerkingtreding van het wetsvoorstel uit te stellen met een beroep op capaciteitsproblemen bij het CBR.

Communicatie

De leden van de VVD-fractie willen weten of en hoe gedupeerden benaderd worden.

De leden van de CDA-fractie lezen dat bestuurders al eerder en meerdere malen zijn geïnformeerd over dit wetsvoorstel. Deze leden zijn benieuwd of het informeren nog tot veel reacties heeft geleid. Zo ja, wat waren de reacties? En hebben eventuele reacties nog geleid tot nieuwe inzichten?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn tevreden over het tijdig betrekken van de sector en het eveneens tijdig individueel informeren van de betrokken chauffeurs.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Witzke