

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)

A

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING¹

Vastgesteld 30 juni 2020

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel geeft de commissie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

Inleiding

De fractieleden van **FVD** hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel en hebben nog enkele vragen over de uitvoering van deze wet in relatie tot de coronasituatie. Zij wachten de reactie van de regering met belangstelling af.

De leden van de **PVV**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Naar aanleiding daarvan hebben zij nog een aantal vragen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de FVD-fractie

Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) acht het wetsvoorstel uitvoerbaar en verwacht een maximale verlenging van 2,5 week bovenop de gemiddelde doorlooptijd van 16 weken bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs. Houdt het CBR rekening met het feit dat deze doorlooptijd verder kan oplopen door de coronasituatie?

¹ Samenstelling: Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Nooren (PvdA), (ondervoorzitter), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Gerbrandy (OSF), Janssen (SP), Kluit (GL), Meijer (VVD), (voorzitter), Moonen (D66), Nanninga (FVD, Nicolai (PvdD), Pouw-Verweij (FVD), Prins-Modderaar (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU) en De Vries (Fractie-Otten).

Houdt het CBR tevens rekening met het feit dat de medische keuringen door de coronasituatie hebben stilgelegen? Is er hierdoor een verlenging van de doorlooptijd ontstaan?

Wat is samenvattend een reële en actuele doorlooptijd van de aanvraag van een nieuw rijbewijs rekening houdend met de hiervoor genoemde coronaconsequenties?

Wordt er in het overleg met de sector over de inwerkingtredingsdatum van de wet rekening gehouden met de mogelijk langere doorlooptijd van de aanvraag?

Kan de regering garanderen dat er een reële inwerkingtredingsdatum wordt afgestemd met de sector waarbij er geen betrokkenen onnodig hun nieuwe rijbewijs te laat ontvangen vanwege de mogelijk langere doorlooptijd van de aanvraag?

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

In de nota naar aanleiding van het verslag is het volgende te lezen:

«De Europese Commissie heeft in het kader van een infractieprocedure al meerdere stappen gezet. Op 30 januari 2017 heeft de Nederlandse regering gereageerd op een met redenen omkleed advies van de Europese Commissie. De volgende stap is dat de Europese Commissie Nederland voor het Hof van Justitie van de Europese Unie daagt voor onjuiste implementatie van de richtlijn. Het Hof kan dan een boete en een dwangsom opleggen. De hoogte is afhankelijk van de ernst en de duur van de inbreuk. Naarmate de duur van de inbreuk toeneemt, zal de hoogte van de boete en de dwangsom ook toenemen.»²

Is er vanaf 25 mei 2020 (de datum van de nota naar aanleiding van het verslag) nog (op welke manier dan ook) communicatie geweest tussen het Rijk en de Europese Commissie over dit specifieke onderwerp? Zo ja, dan ontvangen de leden van de PVV-fractie graag zoveel mogelijk details over het hoe, wanneer en waarover.

Zijn er momenteel nog meer landen in de EU die met een infractieprocedure te maken hebben inzake dit specifieke onderwerp? Zo ja, dan ontvangen de leden van de PVV-fractie graag zoveel mogelijk details, waaronder informatie over de stappen die de Europese Commissie en de betreffende lidstaten hebben genomen en/of gaan nemen.

Heeft de Europese Commissie (op welke manier dan ook) inzake de infractieprocedure tegen Nederland rekening gehouden met de enorme sociaaleconomische gevolgen van de coronacrisis? Zo ja, dan ontvangen de PVV-fractieleden graag zoveel mogelijk details.

Op bladzijde 6 van de nota naar aanleiding van het verslag staat de volgende passage:

«De leden van de PVV-fractie vragen 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.

Over het geheel genomen zijn er door het ongeldig worden van de codes 95 van de actieve chauffeurs geringe gevolgen. Zij moeten de nascholing,

² Kamerstukken II 2019/20, 35 372, nr. 6, p. 4.

of in een beperkt aantal gevallen de basiskwalificatie, voor de inwerking-treding van het wetsvoorstel afronden, maar ook zonder dit wetsvoorstel hadden ze dat moeten doen voor de verlenging van het rijbewijs met de code 95. De kosten van een volledige nascholing zijn ongeveer € 2.200,- en van een basiskwalificatie € 1.100,-. Die kosten worden bij chauffeurs in loondienst doorgaans door de werkgever betaald.

De rijbewijshouders die de code 95 niet gebruiken en geen nascholing doen, zullen het rijbewijs moeten vervangen of vernieuwen om een rijbewijs te krijgen zonder code 95. Bij vernieuwing van het rijbewijs zijn er feitelijk geen extra kosten, maar worden die alleen eerder gemaakt, waardoor een deel van de geldigheidsduur van het rijbewijs ongebruikt blijft. Voor vervanging zouden wel extra kosten moeten worden gemaakt. Voor zowel vervanging als vernieuwing bedragen de leges maximaal € 40,65 (tarief 2020).

Vervoerbedrijven die medewerkers in dienst hebben die in de doelgroep vallen zullen alsnog kosten moeten maken ten behoeve van de nascholing (of basiskwalificatie), maar zoals hiervoor opgemerkt zouden die vroeg of laat toch gemaakt moeten worden. Het is niet bekend om hoeveel chauffeurs het in totaal gaat. Dit is mede afhankelijk van het aantal chauffeurs dat op het moment van inwerkingtreding nog actief is als beroepschauffeur.»³

Is er, kijkende naar de enorme sociaaleconomische effecten van de coronacrisis op korte en langere termijn, nog aandacht besteed aan het (deels) vergoeden van de kosten die chauffeurs en/of werkgevers moeten maken? Zo ja, graag een uitgebreide toelichting. Zo nee, waarom niet?

Op bladzijde 9 van de nota naar aanleiding van het verslag lezen de PVV-fractieleden de volgende passage:

«In het licht van de door de Europese Commissie gestarte infractiepro-cedure moet het wetsvoorstel zo snel mogelijk van kracht worden. Desalniettemin zal er rekening mee worden gehouden dat in de afgelopen periode geen examens of nascholingscursussen konden plaatsvinden. In afstemming met de branche zal een inwerkingtredingsdatum worden vastgesteld.»⁴

Is inmiddels misschien meer duidelijkheid over een nieuwe inwerkingtre-dingsdatum? Zo ja, welke en in hoeverre zijn de wensen van de branche daarin gehonoreerd?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien de antwoorden van de regering met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk vrijdag 3 juli 2020.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Meijer

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
De Boer

³ Kamerstukken II 2019/20, 35 372, nr. 6, p. 6.

⁴ Kamerstukken II 2019/20, 35 372, nr. 6, p. 9.