

Vergaderjaar 2019–2020

35 461

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging 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 en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PbEU 2018, L 112)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 25 juni 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
Hoofdpijnen van het wetsvoorstel	2
Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders	2
Wijzigingsrichtlijn	2
Vrijstellingen	2
Bestuurdersattesten en nationale certificaten	2
Administratieve lasten en nalevingskosten	3
Uitvoering en handhaving	3
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)	3
Advisering en consultatie	3
Inwerkingtreding en overgangsrecht	3

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel betreffende vakbekwaamheid, opleiding en nascholing van chauffeurs en hebben hierover geen verdere vragen of opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met ontsteltenis kennisgenomen van het betreffende voorstel en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van onderhavig voorstel. Deze leden hebben de volgende vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel. Deze leden kunnen zich vinden in het doel en de uitwerking van het voorstel. Ze hebben hier verder geen vragen en opmerkingen bij.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel betreffende vakbekwaamheid, opleiding en nascholing van chauffeurs. Zij hebben op dit moment geen verdere vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel.

Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

De leden van de PVV-fractie vragen waarom het wetsvoorstel wederom een klap in het gezicht van de chauffeurs is en waarom de regering in de tussentijd niet met de vuist op tafel heeft geslagen om zo te voorkomen dat chauffeurs dankzij dit voorstel straks op kosten worden gejaagd.

Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders

De leden van de CDA-fractie constateren dat het voorheen mogelijk was om trainingen te volgen die maar in beperkte mate te maken hadden met het op peil houden van vakbekwaamheid van beroepschauffeurs. Ook was het voorheen voldoende om één bepaalde training meerdere keren te volgen. Klopt het dat met de wijzigingsrichtlijn wordt geregeld dat beroepschauffeurs breder geschoold worden in aspecten die specifiek te maken hebben met vakbekwaamheid? Zo ja, om welke aspecten gaat het?

Wijzigingsrichtlijn

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de regering kan bevestigen dat dit wetsvoorstel ervoor zorgt dat fraude met buitenlandse certificaten wordt tegengegaan. Kan de regering aangeven of alle processtappen via de erkende systemen zullen verlopen?

Vrijstellingen

De leden van de CDA-fractie lezen dat een expliciete vrijstelling is opgenomen voor bestuurders van voertuigen die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven worden gebruikt voor het vervoer van goederen in het kader van hun eigen bedrijvigheid. Waarom is deze vrijstelling niet van toepassing, indien het vervoer de hoofdtak van de bestuurder vormt en over een grotere afstand geschiedt dan de in het nationale recht vastgelegde afstand vanaf de basis van de onderneming die het voertuig bezit, huurt of leaset? Klopt het dat de vrijstelling aansluit bij de reeds in Nederland bestaande praktijk en reeds wordt gehanteerd?

Bestuurdersattesten en nationale certificaten

De leden van de CDA-fractie constateren dat vanwege corona meer dan ooit opleidingen tijdelijk zijn verplaatst naar een digitale omgeving. Deze verschuiving biedt ook nieuwe mogelijkheden voor digitale nascholing

van beroepschauffeurs. Kan de regering aangeven of onderzocht kan worden of beroepschauffeurs meer mogelijkheden voor e-learning zouden willen hebben?

Administratieve lasten en nalevingskosten

De leden van de CDA-fractie lezen dat het midden- en kleinbedrijf (mkb) naar verwachting de vruchten kan plukken van een groter aanbod aan bestuurders (uit andere landen) en lagere kosten. Kan de regering nader toelichten hoe het mkb hier de vruchten van gaat plukken? Deze leden hebben een signaal ontvangen dat er vraagtekens kunnen worden gezet bij de bandbreedte van de extra kosten die beroepschauffeurs gaan maken naar aanleiding van de wijzigingen die in dit wetsvoorstel voorgesteld worden. Kan de regering aangeven hoe de berekeningen zijn onderbouwd? Klopt het dat onder andere geen rekening is gehouden met de verletkosten tijdens de opleiding? Zijn er nog andere aspecten waar geen rekening mee is gehouden?

Uitvoering en handhaving

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of naast de genoemde organisaties er nog andere aandachtspunten uit de praktijk ten aanzien van de werkbaarheid van de wijzigende regelgeving zijn gekomen. Zo ja, in hoeverre is aan deze aandachtspunten opvolging gegeven?

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

De leden van de CDA-fractie lezen dat het CBR niet meer verantwoordelijk zal zijn voor het verstrekken van documenten van volledig behaalde basiskwalificaties of afgeronde nascholingen, maar alleen voor de registratie ervan. Hoe groot is deze lastenbesparing voor het CBR? Kan de regering aangeven of het wetsvoorstel ook lastenverzwaringen bevat voor het CBR? Zijn er eenmalige lasten voor het CBR om systemen en werkwijzen aan te moeten passen? Zo ja, hoe hoog zijn deze?

Advisering en consultatie

De leden van de CDA-fractie krijgen graag van de regering een nadere toelichting waarom is afgezien van een openbare internetconsultatie over dit wetsvoorstel. Kan de regering nader toelichten waar de richtlijn wel ruimte biedt om af te wijken?

De leden van de SGP-fractie vragen of de regering bereid is het advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) naar de Kamer te sturen. Zij vragen eveneens of de regering bereid is in voorkomende gevallen adviezen van het ATR standaard mee te sturen.

Inwerkingtreding en overgangsrecht

De leden van de CDA-fractie lezen dat de voorkeur van de regering was geweest om het wetsvoorstel in te laten gaan met ingang van 22 mei 2020, op grond van artikel 3, eerste lid, van de wijzigingsrichtlijn, de laatste dag van de implementatietermijn. Wat is de reden dat het wetsvoorstel niet tijdig aan de Tweede Kamer is voorgelegd? De regering geeft aan het gehele wetsvoorstel zo snel mogelijk in werking te willen laten treden, zodat de overschrijding van de implementatietermijn zo beperkt mogelijk kan blijven. Wat is de planning van de regering wat betreft de inwerkingtreding? Deze leden merken op dat de mogelijkheid tot gefaseerde inwerkingtreding is gecreëerd, om ervoor te zorgen dat de

onderdelen die wel direct in werking kunnen treden, zo snel mogelijk van kracht worden. Welke onderdelen zijn dat en wanneer zouden deze dan in kunnen gaan?

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman