

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. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 25 mei 2020

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 21 februari 2020 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van de VVD, PVV, CDA, GroenLinks en SGP hebben nog enkele vragen en opmerkingen. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het verslag, waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden. Daar waar dit echter vanwege de inhoudelijke samenhang voor de hand ligt, zijn de vragen en opmerkingen per deelonderwerp in samenhang beantwoord.

Inhoudsopgave

	blz.
Introductie	1
Aanleiding en achtergrond	2
Hoofdlijn van het voorstel	2
Verhouding tot bestaande regelgeving	3
Uitvoering en handhaving	4
Gevolgen	5
Advisering en consultatie	6
Inwerkingtreding en overgangsrecht	9
Communicatie	10

Introductie

Voordat ik inga op de vragen besteed ik graag enige aandacht aan en wat de huidige situatie omtrent de bestrijding van COVID-19 betekent voor de bestuurders waarop het wetsvoorstel van toepassing is.

De voorgenomen datum van inwerkingtreding van het wetsvoorstel was 1 april 2020. Nu die datum verstreken is, zal worden gekeken op welke datum dit wetsvoorstel wel in werking zou kunnen treden. Daarbij houd ik

rekening met het feit dat er een infractieprocedure loopt tegen Nederland, maar houd ik evengoed rekening met de gevolgen voor het CBR en de betrokken burgers en bedrijven.

Als gevolg van de beperkende maatregelen ter bestrijding van COVID-19 besloot het CBR dat vanaf 17 maart geen nascholingscursussen voor beroepschauffeurs meer werden geregistreerd. Dit betekent dat de op of na 17 maart gevolgde cursussen niet meetellen voor de code 95. Vanaf 18 mei wordt de registratie hervat, maar voor het volgen van nascholingscursussen gelden nog steeds enkele beperkende maatregelen. Hierdoor komen mogelijk bestuurders in de knel die gepland hadden nog nascholingscursussen te volgen om aan de nascholingsverplichting te voldoen om de code 95 te behouden. Om daarmee rekening te houden zal het wetsvoorstel niet meteen in werking treden nadat het is bekrachtigd en ook niet totdat het weer enige tijd mogelijk is geweest nascholingscursussen te registreren bij het CBR.

De code 95 die op het rijbewijs staat blijft tot de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wel gewoon geldig voor de duur die daarbij is aangegeven. Dat betekent dat de personen die deze code op het rijbewijs hebben beroepsmatig vervoer kunnen blijven verrichten.

Aanleiding en noodzaak

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 wetswijziging kan tot gevolg hebben dat chauffeurs die niet tijdig hun nascholing hebben gedaan, hun beroep niet meer kunnen uitoefenen. Om dit te voorkomen zijn oudere chauffeurs tijdig per brief geïnformeerd en opgeroepen actie te ondernemen om dit te voorkomen. In de meeste gevallen zullen de kosten van de nascholing voor de werkgever zijn.

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.

Op 17 januari 2018 is het onderzoeksrapport besproken met de TLN, Evofenedex, KNV, CNV, Connexion, RET en CBR. Daaruit is gebleken dat de betrokken partijen de conclusies uit het rapport deelden. Zodoende is met het veld geconstateerd dat een wettelijke maatregel nodig was.

Deze leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoeveel mensen die onder het wetsvoorstel vallen bij inwerkingtreding nog niet de pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt.

Het aantal personen dat op 9 april 2020 de code 95 op het rijbewijs heeft staan en (nog) niet aan de vakbekwaamheidseisen voldoet en is geboren vóór 1 juli 1955 en per 1 mei 2020 nog niet de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt, is 10.173. Op 1 oktober 2020, een mogelijke inwerkingtredingsdatum, is het voornoemde aantal personen dat nog niet de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt afgenomen tot 7.441.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de regering omgaat 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?

Het is niet te achterhalen hoeveel personen waarop het wetsvoorstel betrekking heeft en die de pensioengerechtigde leeftijd nog niet hebben bereikt nog daadwerkelijk werkzaam zijn als chauffeur. In het onderzoek uit 2017 werd uitgegaan van een percentage van ongeveer 30% van de totale doelgroep, maar gezien het bereiken of naderen van de pensioengerechtigde is dat percentage hoogstwaarschijnlijk kleiner. Daarnaast impliceert het wetsvoorstel niet per se dat bestuurders die ooit langs administratieve weg een code 95 hebben gekregen niet meer als beroepschauffeur kunnen werken. Zij zijn immers tijdig op de hoogte gesteld van het voornemen om de code 95 bij wet ongeldig te maken en hebben voldoende tijd om dit te voorkomen door alsnog de nascholing te doen. Daarmee zullen naar verwachting weinig beroepschauffeurs die de code 95 voor hun werk nodig hebben deze kwijtraken als gevolg van dit wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering bereid is deze inwoners actief te benaderen, zodat zij tijdig op de hoogte worden gesteld van mogelijke oplossingen.

In augustus 2019 zijn alle bestuurders die op grond van het rijbewijsregister een code 95 hadden die ongeldig zou worden gemaakt per brief benaderd. In de brief zijn ze geïnformeerd over het voorgenomen wetsvoorstel, de eventuele gevolgen ervan en mogelijke acties die ze konden ondernemen als ze de code 95 wilden behouden. Er zal op korte termijn opnieuw een brief uitgaan naar de doelgroep inzake de invoering van het wetsvoorstel, en op het moment dat de datum van inwerking-treding van het wetsvoorstel definitief is vastgesteld.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven of inwoners verzekerd zijn, als ze niet aan de vakbekwaamheidseisen voldoen.

De code 95 is het bewijs dat aan de wettelijke vakbekwaamheidseisen voor beroepschauffeurs is voldaan. Het niet hebben van een code 95 is geen toegestane uitsluiting van een aanspraak van een benadeelde op een uitkering van de verplichte verzekering volgens de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Eventueel aan derden veroorzaakte schade zal dus door de verzekeraar worden vergoed. Wel kan de verzekeraar besluiten om de uitgekeerde schade te verhalen op de verzekerde of, indien opzet bewezen is, op de bestuurder. Dit is eigen beleid van de verzekeraar, evenals of de verzekeraar in deze situatie de schade aan het voertuig of bijvoorbeeld letsel bij de chauffeur vergoedt.

Verhouding tot bestaande regelgeving

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

Nederland riskeert een boete van de Europese Unie als het wetsvoorstel niet tot wet wordt verheven. Nederland is vanwege onjuiste implemen-

tatie van Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders¹ voor dit punt in gebreke gesteld door de Europese Commissie. 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.

Uitvoering en handhaving

De leden van de CDA-fractie vragen hoe groot de kans is dat er, bij inwerkingtreding 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 kans wordt minimaal geacht. Alle betrokken bestuurders zijn reeds in augustus 2019 per brief benaderd en zullen, als ze de voor het behoud van de code 95 benodigde basiskwalificatie nog niet hebben behaald of de nascholing nog niet met goed gevolg hebben voltooid, binnenkort opnieuw een brief ontvangen. Daarnaast zullen beroepschauffeurs via de kanalen van brancheverenigingen en vakbonden worden geïnformeerd.

De leden van de CDA-fractie willen daarnaast weten of bestuurders, indien eerdere communicatie hen niet goed heeft bereikt, nog voldoende tijd hebben om aan de wet te voldoen.

De inwerkingtreding zal worden bepaald bij koninklijk besluit. Bij de voordracht van dat besluit zal de afweging worden gemaakt hoeveel tijd er zal zitten tussen de bekendmaking van de wet en de inwerkingtreding ervan. Het uitgangspunt is dat die tijd kort is, vanwege de eerdere communicatie, die naar verwachting alle betrokkenen heeft bereikt, en de lopende infractieprocedure. Er zal wel rekening mee worden gehouden dat in de afgelopen periode geen examens of nascholingscursussen konden plaatsvinden. Daarom zal in afstemming met de branche een datum worden vastgesteld.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven of het wetsvoorstel nog leidt tot meer handavingsinspanningen van de politie.

Dit wetsvoorstel leidt niet tot meer handavingsinspanningen van de politie. Zij zal niet gericht de bestuurders met een ongeldig verklaarde code 95 controleren op het voltooien van de nascholing of het omwisselen van het rijbewijs. Wel kan bij staandhouding de code 95 op het rijbewijs worden gecontroleerd in het rijbewijzenregister.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de chaos bij het CBR kan leiden tot uitvoeringsproblemen voor dit wetsvoorstel.

Aanleiding voor het wetsvoorstel is het doorzetten van de infractieprocedure van de Europese Commissie als de wetgeving niet wordt aangepast. Daarmee mag het niet zo zijn dat problemen op nationaal

¹ Richtlijn nr. 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschap van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PbEU 2003, L 226).

niveau in de weg staan aan naleving van de Europeesrechtelijke verplichtingen. Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel zijn de huidige uitvoeringsproblemen bij het CBR in ogenschouw genomen. Daarbij zijn verschillende scenario's in overweging genomen. Tot nu toe heeft de communicatie niet geleid tot een substantiële extra belasting van de divisie rijgeschiktheid van het CBR.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de uitvoering van dit wetsvoorstel kan 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?

Actieve chauffeurs die de nascholing hebben gedaan hoeven niet eerder het rijbewijs te vervangen of te vernieuwen dan ze op basis van de geldigheidsduur op het rijbewijs zouden moeten. Zij kunnen wachten tot de code 95 op het huidige rijbewijs verloopt. Daarin voorziet het wetsvoorstel door te bepalen dat de code 95 alleen ongeldig wordt als de basiskwalificatie niet is behaald of de nascholing niet met goed gevolg is voltooid, dus als er geen verklaring van vakbekwaamheid respectievelijk verklaring van nascholing in het rijbewijzenregister is geregistreerd. Rijbewijshouders die geen gebruik maken van de code 95 is en zal worden geadviseerd het rijbewijs te vervangen indien het de komende jaren nog geldig is. Daarmee kan de code 95 van het rijbewijs worden gehaald en blijft het vervangende rijbewijs nog geldig tot de einddatum van het oorspronkelijke rijbewijs. Hiervoor is geen verklaring van geschiktheid door het CBR nodig. Tot op heden is de extra belasting die is toe te schrijven aan de communicatie over de voorgenomen wetswijziging beperkt gebleken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het mogelijk is om voor de behandeling bij het CBR prioriteit te verlenen aan actieve beroepschauffeurs.

Voor actieve beroepschauffeurs is er met werkgeversorganisaties reeds een procedure-afspraken om aanvragen op tijd te beoordelen. Deze afspraken gelden ook voor deze groep chauffeurs. Actieve chauffeurs die hebben voldaan aan de nascholingsverplichting, hoeven niet versneld een nieuw rijbewijs aan te vragen. Zij kunnen blijven doorrijden met de code 95 die nu al op het rijbewijs staat.

De leden van de SGP-fractie 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.

Ongeldigverklaring van de code 95 zonder dat het rijbewijs wordt vervangen of vernieuwd zorgt voor een handhavingsprobleem. Op het rijbewijs blijft de code 95 dan nog ten onrechte staan, zonder dat daarvan is af te leiden of die geldig is. Dat zou alleen kunnen aan de hand van het rijbewijzenregister, maar die is niet altijd en voor iedereen inzichtelijk. Dit probleem is ook aan de orde in het buitenland, waar men het Nederlandse rijbewijzenregister niet kan raadplegen.

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 personen zo beperkt mogelijk?

Voor de beroepschauffeurs die de code 95 willen behouden is erin voorzien dat als zij de nascholing alsnog halen, zij het rijbewijs niet hoeven te vervangen of vernieuwen. Het huidige rijbewijs met de code 95 wordt dan geschraagd door de gevolgde nascholing. Niet actieven kunnen hun rijbewijs vervangen zonder verklaring van geschiktheid en zodoende zonder medische keuring. Alle betrokkenen worden zo goed mogelijk geïnformeerd door het ministerie om overlast te voorkomen.

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, of in een beperkt aantal gevallen de basiskwalificatie, voor de inwerkingtreding 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.

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

Er zijn voor de gemeenten geen bijzondere uitvoeringslasten als gevolg van dit wetsvoorstel. Als gevolg van het wetsvoorstel kunnen bestuurders een aanvraag indienen voor het vervangen of vernieuwen van een rijbewijs. Hiervoor zullen de gemeenten de reguliere procedures en kostendekkende tarieven hanteren. Gemeenten zullen, via de Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken (NVVB), tijdig hierover worden geïnformeerd.

Advisering en consultatie

De leden van de CDA-fractie lezen 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?

Het voorstel is in 2018 besproken met alle betrokken stakeholders. Alle partijen waren het erover eens dat de voorgenomen wettelijke maatregel in het licht van de dreigende infractie onvermijdelijk was. De betrokken stakeholders hebben destijds aangedrongen op een goede communicatie richting de doelgroep.

De leden van de CDA-fractie zien verder dat wordt aangegeven dat er nadrukkelijk aandacht is gevraagd voor het tekort aan chauffeurs en voor de communicatie. Hoe is aan deze zorg tegemoetgekomen?

De vrees was dat als gevolg van de wetswijziging gepensioneerde chauffeurs niet meer bereid zouden zijn zich op parttimebasis beschikbaar te stellen, indien zij voor eigen rekening de nascholing zouden moeten volgen. Vanuit de VERN is in 2018 een initiatief gestart waarbij chauffeurs die parttime wilden blijven werken de nascholing konden doen op kosten van de bemiddelende organisatie. Die bemiddeling is echter wegens gebrek aan draagvlak gestaakt. In de praktijk wordt desalniettemin gezien dat het wetsvoorstel geen significante negatieve impact heeft op het aanbod van chauffeurs.

Wat betreft de communicatie is de doelgroep via een brief aan alle betrokken rijbewijshouders – die is afgestemd met de betrokken stakeholders – zo goed mogelijk geïnformeerd. Er volgen nog vervolgbrieven. Communicatie vindt eveneens plaats via de betrokken stakeholders. Voorts is er een speciale pagina met informatie op rijksoverheid.nl gemaakt (www.rijksoverheid.nl/code95).

De leden van de CDA-fractie lezen dat het CBR de nascholingscursussen gaat registreren. Brengt deze handeling veel werk met zich mee voor het CBR?

De registratie van nascholingscursussen wordt al door het CBR gedaan ter uitvoering van de Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Daaruit vloeit dus geen extra werk voort. Een kleine aanvullende inspanning die het CBR verricht is het aanpassen van de geldigheid van sommige gevolgde cursussen en behaalde verklaringen van nascholing van bestuurders waarop het wetsvoorstel betrekking heeft. Daardoor kunnen die cursussen worden meegerekend voor de bepaling of de desbetreffende bestuurder voldoet aan de nascholingsverplichting en wordt de geldigheid van verklaringen van nascholing in lijn gebracht met de inwerkingtreding van de wetswijziging.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering het eens is met deze leden dat het vervroegd vernieuwen van het rijbewijs onwenselijke gevolgen kan hebben, gezien de huidige problemen bij het CBR. De regering geeft daarbij aan dat de verwachting is dat lang niet alle rijbewijshouders zullen kiezen voor het vervroegd vernieuwen van het rijbewijs. 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?

De verwachting dat lang niet alle betrokken rijbewijshouders zullen kiezen voor het vervangen van het rijbewijs is erop gebaseerd dat voor een vernieuwing een verklaring van geschiktheid van het CBR nodig is. Men zal die procedure naar verwachting willen uitstellen tot het moment dat het echt nodig is, ook gezien de uitvoeringsproblemen bij het CBR met betrekking tot de beoordeling van de rijgeschiktheid. Het is dus sneller om het rijbewijs te vervangen.

De in augustus 2019 aan betrokken rijbewijshouders gestuurde brief, waarin gewezen is op de mogelijkheid van vervroegd verlengen, heeft

geleid tot een beperkte extra stroom aan gezondheidsverklaringen voor het aanvragen van een verklaring van geschiktheid vanuit de doelgroep.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe onderhavig wetsvoorstel zich verhoudt 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 mogelijke extra druk is meegenomen in de uitvoeringstoets van het CBR van 10 september 2019 die over het wetsvoorstel is gevraagd. Daarbij zijn verschillende scenario's bekeken. Inmiddels blijkt het aantal extra gezondheidsverklaringen dat is ingediend voor het aanvragen van verklaringen van geschiktheid dat is te herleiden tot de in augustus 2019 verzonden brief niet zodanig van omvang dat die separaat in de maandrapportages in beeld zouden moeten worden gebracht.

De leden van de CDA-fractie 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?

Voor de uitvoering van dit wetsvoorstel heeft het CBR verzocht om financiële middelen voor uitbreiding van de capaciteit van de klantenservice. Die middelen zijn verstrekt. In totaal is nu circa 55% tot 65% van die middelen ingezet om klantvragen in dit kader te kunnen beantwoorden. Nu dit traject langer loopt dan gepland, lopen de kosten mogelijk nog op doordat de extra capaciteit bij het CBR langer nodig is. Rond de verzending van brieven en deadlines neemt het aantal vragen logischerwijs toe.

De regering geeft aan dat het CBR het wetsvoorstel uitvoerbaar acht. De leden van de CDA-fractie vragen waar het CBR dit oordeel op gebaseerd heeft? Hebben zij hier de huidige problemen bij meegewogen?

Het CBR heeft voor dit oordeel een uitvoeringstoets uitgevoerd. De uitvoeringstoets is op 10 september 2019 opgeleverd aan het ministerie en op 10 februari 2020 gepubliceerd op de wetgevingskalender. In de uitvoeringstoets is ook rekening gehouden met en aandacht gevraagd voor de problemen rond de beoordeling van aanvragen van verklaringen van geschiktheid. Die overwegingen zijn meegenomen in het wetsvoorstel. In dat kader zijn drie scenario's bekeken en is een schatting gemaakt van de consequenties voor de destijds bekende doorlooptijden. De inschatting van het CBR was dat als alle niet-actieve chauffeurs zouden kiezen voor vernieuwing van het rijbewijs, de doorlooptijd voor het nemen van besluit over de afgifte van een verklaring van geschiktheid voor alle doelgroepen zou worden verlengd met tweeënhalve week. De verwachting van de regering was en is dat veel rijbewijshouders kiezen voor vervanging, waardoor de druk op het CBR beperkter is. Desondanks konden dit geen doorslaggevende overwegingen zijn: dit wetsvoorstel is noodzakelijk voor correcte naleving van de Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.

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?

Het is niet bekend hoeveel rijbewijshouders die te maken krijgen met de wetswijziging beroepsmatig actief zijn of waren. De werkgevers die deze chauffeurs in dienst hadden hoefden vanwege de betreffende vrijstelling geen nascholing te bekostigen omdat toen nog een vrijstelling gold voor die chauffeurs. Deze vrijstelling is per 1 juni 2015 opgeheven. De code 95 die voor die datum administratief was toegekend bleef zijn geldigheid behouden tot de verloopdatum van het rijbewijs. Afgaande op de gegevens van het CBR over het aantal bestuurders dat onder het wetsvoorstel valt dat in de periode na augustus 2019 alsnog de nascholing heeft gedaan, gaat het om ten minste 2.300 chauffeurs die zonder de genoemde vrijstelling al een keer eerder de nascholing hadden moeten doen. Uitgaande van gemiddelde kosten van € 2.200,- per nascholingscyclus zijn de «opbrengsten» € 5.290.000,- geweest. Dit is een minimum; voor de brief uit augustus 2019 zijn er namelijk ook al chauffeurs geweest die eerder waren vrijgesteld en alsnog de nascholing hebben gedaan. Er zullen ook nog meer chauffeurs de nascholing gaan doen. Tot slot zijn er degenen die de code 95 niet verlengen, maar in het verleden wel gebruik hebben gemaakt van de voordelen ervan, door beroepsvervoer te verrichten. Het is dus niet na te gaan hoeveel personen precies de «opbrengst» hebben genoten.

Verder vragen de leden van de CDA-fractie 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?

Uit het onderzoek dat is uitgevoerd in 2017 naar de mogelijkheid om chauffeurs op vrijwillige basis alsnog de nascholing te doen werd het bekostigen hiervan veelvuldig genoemd als een voorwaarde. Van de zijde van de branchestakeholders heeft alleen CNV begin 2018, naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek, aangedrongen op het beschikbaar stellen van vouchers voor bekostiging van de nascholing. De code 95 werd door veel beroepschauffeurs als een verworven recht wordt gezien. Compensatie werd vooral verlangd door eenpitters en gepensioneerden die niet in vaste dienst waren, waarbij gebrek aan financiële middelen het voornaamste argument leek te zijn. Daarnaast is er naar aanleiding van de brief van augustus 2019 door enkele burgers gevraagd om compensatie van de kosten van nascholing en voor het vernieuwen of vervangen van het rijbewijs. De gronden die werden aangedragen waren dat de onjuiste implementatie aan de regering zelf te wijten is en dat een geldig rijbewijs door dit wetsvoorstel moet worden omgewisseld.

Inwerkingtreding en overgangsrecht

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

In het licht van de door de Europese Commissie gestarte infractieprocedure 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.

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?

Ten tijde van de aanbieding van het wetsvoorstel aan de Koning voor indiening bij uw Kamer was het streven om het wetsvoorstel op 1 april 2020 in werking te laten treden. Uiteraard is de inwerkingtreding afhankelijk van het parlementaire proces. Inmiddels is de inwerkingtreding met ingang van 1 april 2020 niet meer haalbaar. Bij de bepaling van de inwerkingtredingsdatum zal worden gekeken naar de uitvoerbaarheid door het CBR en de gevolgen voor de bestuurders. Hierbij speelt mee dat in de afgelopen tijd geen examens of nascholingscursussen konden plaatsvinden, en nu langzaam weer worden opgestart, waardoor de betrokken chauffeurs tot nu toe wellicht nog geen mogelijkheid hebben gehad tijdig een geldige code 95 te halen.

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.

De infractieprocedure maakt het uitstellen van de inwerkingtreding risicovol. De Europese Commissie zal zich op het standpunt stellen dat capaciteitsproblemen bij het CBR een voortdurende van de inbreuk niet rechtvaardigen. Eventuele vertragingen bij het CBR worden beperkt doordat er voor actieve beroepschauffeurs een procedure-afspraken geldt om aanvragen op tijd te beoordelen. Desalniettemin zal rekening worden gehouden met het feit dat in de afgelopen tijd geen examens of nascholingscursussen konden plaatsvinden, zodat de betrokken chauffeurs voldoende mogelijkheid hebben tijdig een geldige code 95 te halen.

Communicatie

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

In augustus 2019 zijn alle bestuurders die op grond van het rijbewijsregister een code 95 hadden die ongeldig zou worden per brief benaderd. In de brief zijn ze geïnformeerd over het voornemen tot het wetsvoorstel, de eventuele gevolgen ervan en mogelijke acties ze konden ondernemen als ze de code 95 wilden behouden. Op korte termijn zal de doelgroep opnieuw worden aangeschreven over de uitgestelde inwerkingtreding. Op een later moment zullen ze worden benaderd over de daadwerkelijke inwerkingtredingsdatum.

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 brieven die zijn verstuurd hebben geleid tot enkele reacties, met name aanvullende vragen wat men moet doen en of er compensatie van kosten

wordt gegeven. Deze vragen zijn beantwoord in lijn met de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel. De vragen hebben niet geleid tot nieuwe inzichten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga