

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

651

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Gehandicapte in de kou door Brussel»* (ingezonden 23 oktober 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 november 2018).

Vraag 1

Kent u het artikel «Gehandicapte in de kou door Brussel»?¹

Antwoord 1

Ja. In het artikel is ook de volgende reactie van mij opgenomen: «We hebben ons in Brussel tot het uiterste ingespannen om dit te voorkomen. Uiteindelijk is besloten dat een ontheffing voor personenvervoer er niet komt. Ik begrijp de frustratie hierover.» Het besluit van de Europese Commissie richt zich niet tot een gehandicapte, maar tot de bestuurder van een elektrisch taxibusje tussen 3500 en 4.250 kg waarmee mogelijk gehandicapten worden vervoerd. De bestuurder krijgt geen ontheffing om een zwaardere elektrisch taxibusje met rijbewijs B in plaats van rijbewijs D te besturen. Voor het vervoer van gehandicapten met een taxibusje met verbrandingsmotor verandert er door dit besluit overigens niets.

Vraag 2

Welke stappen heeft u ondernomen om dit besluit in Brussel tegen te houden en de ontheffing ook te doen gelden voor school- en gehandicaptenvervoer? Kunt u dit uitgebreid toelichten?

Antwoord 2

Op verzoek van Nederland staat de Europese Commissie bij wijze van proefproject en onder strikte (veiligheids-)voorwaarden toe om voor de duur van vijf jaar af te wijken van de geldende rijbewijsbepalingen, in dit geval de gewichtsgrens voor rijbewijs B. Het proefproject is bedoeld om ervaringen op te doen met het rijden van zwaardere nul-emissievoertuigen. Tijdens en na afloop van de proefperiode rapporteert Nederland de bevindingen aan de Europese Commissie.

¹ De Telegraaf, 11 oktober 2018, «Gehandicapte in de kou dankzij Brussel» (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/2664449/gehandicapte-in-de-kou-dankzij-brussel>)

Kort na het toekennen van de uitzondering voor goederenvervoer is vanuit Nederland in september 2017 contact gezocht met de Europese Commissie en gevraagd of de tijdelijke ontheffing verruimd kan worden zodat deze ook geldig is voor doelgroepen- en personenvervoer. De Europese Commissie heeft kort daarna dit verzoek afgewezen met de argumentatie dat het concurrentienadeel van minder laadvermogen bij personenvervoer geen of een veel geringere rol speelt omdat het aantal passagiers ongewijzigd blijft. De Commissie heeft wel aangeboden om nogmaals het verzoek te willen beoordelen indien ik additionele technische informatie kan overhandigen waaruit blijkt dat het hogere gewicht van elektrische voertuigen, bestemd voor personenvervoer, nadelig uitpakt voor het aantal te vervoeren personen. Vervolgens zijn twee bedrijven gevraagd om deze technische informatie te verstrekken. Op 5 maart 2018 is opnieuw een aanvraag ingediend bij de Commissie, vergezeld met de aanvullende informatie. Op 1 juni 2018 is het verzoek definitief afgewezen.

Vraag 3

Welke redenen zijn aangevoerd om de ontheffing niet te laten gelden voor het school- en gehandicaptenvervoer, maar wel voor koeriersdiensten?

Antwoord 3

Het belangrijkste argument is de verkeersveiligheid. Dit aspect heeft de Commissie zwaarder mee laten wegen bij personenvervoer. In dat verband verwijst de Commissie naar de amendering van de rijbewijsrichtlijn 2006/126 EC, die het vanaf implementatie in nationale regelgeving permanent mogelijk maakt om voertuigen tot maximaal 4.250 kg met een alternatieve aandrijflijn met rijbewijs B te mogen besturen als de bestuurder ten minste 2 jaar rijervaring heeft. Ook hierbij geldt dat de verruiming van de gewichtsgrens enkel van toepassing is voor het vervoer van goederen.

Vraag 4

Waren er ook andere lidstaten die voor een meer omvattende ontheffing waren? Zo ja, wat heeft u samen met deze lidstaten ondernomen in Brussel?

Antwoord 4

Mij is niet bekend of en zo ja welke andere lidstaten liever een meer omvattende ontheffing hadden gezien. De ontheffing van rijbewijs C kwam pas in de slotfase van de onderhandelingen in beeld door een amendement van het Europees parlement. Daarbij was op dat moment geen ruimte om samen met andere lidstaten actie te ondernemen voor een meer omvattende ontheffing.

Vraag 5

Welke (juridische of andere) mogelijkheden zijn er voor Nederland om in beroep te gaan tegen dit besluit?

Antwoord 5

De afwijzing van mijn verzoek tot verruiming van de ontheffing is geen formeel besluit in juridische zin. Derhalve kan daartegen ook geen beroep worden ingesteld.

Vraag 6

Bent u van plan om nationaal maatregelen te treffen als via de Europese Commissie of een rechtsgang geen ontheffing voor het school- en gehandicaptenvervoer komt? Zo ja, welke maatregelen denkt u te kunnen treffen? Zo nee, hoe gaat u ervoor zorgen dat het school- en gehandicaptenvervoer kan blijven functioneren?

Antwoord 6

Een eventuele ontheffing van rijbewijs D voor het besturen van elektrische taxibusjes van maximaal 4.250 kg dient bij voorkeur op Europees niveau te worden gereguleerd. Mocht dat niet lukken, dan zie ik geen mogelijkheden om nationale maatregelen te treffen waarmee hetzelfde kan worden bereikt. Overigens kan het school- en gehandicaptenvervoer normaal blijven functioneren door gebruik te blijven maken van taxibusjes met een verbrandingsmotor.

Vraag 7

Heeft u begrip voor de bezwaren van Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en de RAI Vereniging? Bent u in gesprek gegaan en heeft u inzicht hoe groot dit probleem zal zijn als dit besluit op 1 maart 2019 in werking treedt? Zijn er voldoende chauffeurs met een D-rijbewijs in bezit die het werk kunnen overnemen?

Antwoord 7

Ik begrijp de teleurstelling van de KNV en RAI Vereniging. Zeker in de opstartfase, waarbij nog onvoldoende voertuigen beschikbaar zijn die wel onder gewichtsgrens van 3.500 kg blijven, is het frustrerend als de sector wil verduurzamen en daarbij tegen deze beperking aanloopt. Echter, ik voorzie geen acuut probleem voor het functioneren van het vervoer na 1 maart 2019, omdat dit vervoer kan worden gecontinueerd met conventionele voertuigen met een verbrandingsmotor. Daarnaast ben ik met KNV en RAI Vereniging in gesprek om te bezien op welke wijze toch de verduurzaming van het gehandicaptenvervoer plaats kan vinden.

Vraag 8

Deelt u de mening dat dat verduurzaming van het wagenpark belangrijk is, maar dat dit niet ten koste mag gaan van mensen die afhankelijk zijn van vervoer op maat om mee te kunnen doen in onze samenleving?

Antwoord 8

Ik deel de mening dat verduurzaming van het wagenpark belangrijk is. Maar in dit geval gaat de verduurzaming niet ten koste van het vervoer van mensen die er afhankelijk van zijn. Voor conventionele voertuigen blijft alles ongewijzigd.