

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. 6**

**NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 10 september 2020

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 1 juli 2020 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van de PVV, CDA 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.

**Inhoudsopgave**

|   |   |
|---|---|
| Hoofdlijnen van het wetsvoorstel              | 1 |
| Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders          | 2 |
| Wijzigingsrichtlijn                           | 3 |
| Vrijstellingen                                | 3 |
| Bestuurdersattesten en nationale certificaten | 4 |
| Administratieve lasten en nalevingskosten     | 4 |
| Uitvoering en handhaving                      | 5 |
| Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) | 6 |
| Advisering en consultatie                     | 7 |
| Inwerkingtreding en overgangsrecht            | 8 |

**Hoofdlijnen van het wetsvoorstel**

*De leden van de PVV-fractie vragen samengevat waarom de regering niet heeft voorkomen dat chauffeurs dankzij dit voorstel straks op kosten worden gejaagd.*

Het wetsvoorstel is gebaseerd op de nieuwe Europese (wijzigings-)richtlijn<sup>1</sup> die onder andere beoogt de Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders<sup>2</sup> aan te passen aan de nieuwe ontwikkelingen. Op een aantal punten liep Nederland vooruit op de ontwikkelingen die nu in Europese regels zijn vastgelegd. Nederland heeft tijdens de behandeling van het voorstel van de wijzigingsrichtlijn getracht de huidige situatie in Nederland zo veel mogelijk te consolideren. Ook heeft Nederland gewezen op de lasten die de introductie van de kwalificatiekaart bestuurder met zich meebrengt. Tijdens dit onderhandelingsproces is echter gebleken dat het Nederlandse standpunt niet op alle punten op een meerderheid kon rekenen.

### **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?

In algemene zin geldt dat alle nascholingscursussen dienen aan te sluiten bij de doelstellingen uit de Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en dat de keuze van de te volgen nascholingscursus belangrijk is om zo goed mogelijk aan te sluiten op de specifieke vakbekwaamheidsaspecten die in een bepaalde situatie van belang zijn.

Desalniettemin bleek het nodig te zijn om de opleiding inhoudelijk beter af te stemmen op de behoefte van bestuurders. Dit is tot uitdrukking gebracht in de overwegingen 11 en 12 van de wijzigingsrichtlijn:

*«(11) Rekening houdend met de ontwikkelingen op het gebied van opleiding en onderwijs en teneinde de bijdrage van Richtlijn 2003/59/EG aan verkeersveiligheid en de relevantie van de opleiding voor bestuurders te verbeteren, moeten verkeersveiligheidsthema's, zoals gevarenperceptie en de bescherming van kwetsbare weggebruikers, met name voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit, zuinig rijden, rijden in extreme weersomstandigheden en afwijkende ladingen vervoeren, een grotere plaats krijgen in de opleiding. In deze context moet er in cursussen ook aandacht worden besteed aan slimme vervoerssystemen en moeten deze aangepast worden aan de technologische ontwikkelingen.*

*(12) De lidstaten moeten de mogelijkheid krijgen de organisatie van opleidingen te verbeteren en moderniseren door voor een deel van de opleiding een beroep te doen op instrumenten op het gebied van informatie- en communicatietechnologie (ICT), zoals e-learning en gemengd leren, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de opleiding. Bij het verbeteren en moderniseren van de opleiding door het gebruik van ICT-instrumenten, moet er rekening gehouden worden met het feit dat bepaalde specifieke onderwerpen in de praktijk geleerd moeten worden*

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad 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).

*en niet op de juiste wijze kunnen worden behandeld met deze leer-  
delen; voorbeelden zijn het aanbrengen van sneeuwkettingen, het  
vastzetten van ladingen of andere onderdelen van de opleiding waarbij de  
praktische kant van belang is. [...]»*

Ter uitwerking hiervan is in de wijzigingsrichtlijn onder meer bepaald dat elke nascholing ten minste één onderwerp in verband met de verkeersveiligheid moet omvatten, dat verschillende onderwerpen aan bod komen en dat bij de bepaling van de opleidingsthema's rekening moet worden gehouden met de ontwikkelingen in wetgeving en technologie, en zo veel mogelijk rekening moet worden gehouden met de specifieke opleidingsbehoefte van de bestuurder. Herhalingsopleidingen zijn op grond van de wijzigingsrichtlijn alleen toegelaten indien blijkt dat de bestuurder een dergelijke specifieke opleiding nodig heeft. Bij de nascholing mag gebruik gemaakt worden van ICT-middelen, simulatoren en e-learning, waardoor de kwaliteit van de opleiding mogelijk verbetert.

Deze eisen worden geïmplementeerd in een wijziging van het Reglement rijbewijzen. Een aantal punten is reeds staande praktijk in Nederland. Zo is de toepassing van e-learning in Nederland al binnen de door het CBR opgestelde kaders toegestaan en is een rijtraining, waarin onder andere aan verkeersveiligheid gerelateerde thema's worden behandeld, nu al een verplicht onderdeel van de periodieke nascholing.

### **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?

Het wetsvoorstel heeft niet ten doel eventuele fraude met buitenlandse certificaten tegen te gaan. Het proces van afgifte van de code 95 (op het rijbewijs of door middel van een kwalificatiekaart bestuurder) in andere lidstaten van de Europese Unie onttrekt zich aan de waarneming en controle van de Nederlandse autoriteiten. Dat is aan de nationale autoriteiten van de lidstaten. De Europese Commissie houdt de correcte implementatie van de richtlijn in het oog. Wel worden verzoeken van chauffeurs die in het buitenland behaalde certificaten van gevolgde nascholing willen gebruiken voor een code 95 op een Nederlands rijbewijs of een kwalificatiekaart bestuurder zorgvuldig getoetst.

Voor zover het de afgifte van de kwalificatiekaart bestuurder door Nederland betreft, zal de aanvraag, het productieproces en de afgifte op een fraudebestendige wijze worden ingericht.

### **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 hoofdtaak 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?

De vrijstelling is overgenomen uit de wijzigingsrichtlijn. De voorwaarde voor de vrijstelling dat het vervoer niet de hoofdtaak mag zijn is bedoeld om te voorkomen dat er professionele bestuurders zijn die niet voldoen

aan de vakbekwaamheidseisen. In beginsel moet elke bestuurder die (nagenoeg) fulltime goederenvervoersdiensten verricht voldoen aan de vakbekwaamheidseisen. Zonder deze eis zou er een ongelijk speelveld kunnen ontstaan. De voorwaarde van de bepaalde maximale afstand vanaf de basis van de onderneming (zoals voorgesteld in het wetsvoorstel een afstand van 50 kilometer) benadrukt de aard van de vrijstelling: die is bedoeld voor bijkomstige activiteiten, zoals het vervoeren van goederen naar een markt of veiling, en niet voor het verrichten van transporten over lange afstanden.

Deze vrijstelling wordt al gehanteerd in Nederland. Deze wordt verstaan onder de vrijstelling voor bestuurders van «voertuigen die materieel of uitrusting vervoeren die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is». Die vrijstelling is in de wijzigingsrichtlijn in stand gelaten. Voor de huidige interpretatie van die vrijstelling wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel waarmee de Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders werd geïmplementeerd.<sup>3</sup> In de wijzigingsrichtlijn is ter verduidelijking gekozen voor een eigen, expliciete uitzondering.

### **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?

In de aangepast Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders wordt expliciet de mogelijkheid geboden voor de toepassing van e-learning. Deze mogelijkheid is echter, ten opzichte van de huidige mogelijkheden in Nederland, beperkt tot 12 uur (van de in totaal 35 uur per vijf jaar). Het CBR is samen met de betrokken sectorpartijen bezig om tot een nadere inkadering hiervan te komen. Het onderzoeken van de behoefte aan meer mogelijkheden tot e-learning is zinvol wanneer de gewijzigde richtlijn geëvalueerd wordt.

### **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 verwachte gevolgen zijn door de Europese Commissie geïdentificeerd in (de samenvatting van) de effectbeoordeling van het voorstel van de wijzigingsrichtlijn. De achtergrond van deze uitspraak is dat de verplichte opleiding en nascholing van professionele bestuurders verder wordt geharmoniseerd en de wederzijdse erkenning van de opleiding wordt verbeterd. Daardoor is het eenvoudiger om na te gaan of een bestuurder aan de vakbekwaamheidseisen voldoet.

De leden van de CDA-fractie 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

---

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2006/07, 30 827, nr. 3, p. 14–16.

is gehouden met de verletkosten tijdens de opleiding? Zijn er nog andere aspecten waar geen rekening mee is gehouden?

Bij de berekening van de kosten is gekeken naar de kosten die de veranderingen in het wetsvoorstel met zich meebrengen. In de onderhavige wetswijziging is de voornaamste wijziging voor bestuurders die kosten met zich brengt de introductie van de kwalificatiekaart bestuurder. De wijzigingsrichtlijn heeft echter meer gevolgen voor de nascholing van bestuurders. Deze komen in een wijziging van het Reglement rijbewijzen aan bod, die in procedure zal worden gebracht nadat uw Kamer het onderhavige wetsvoorstel heeft aangenomen. De verletkosten worden, in overeenstemming met het Handboek Meting Regeldrukkosten, opgesteld door het Ministerie van Economische Zaken, niet meegenomen bij de bepaling van de regeldrukkosten.

### **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?

Vanuit de betrokken organisaties en via die organisaties vanuit de branche zijn de volgende aandachtspunten onder de aandacht gebracht, waarvan er vele betrekking hebben op de implementatie in het Reglement rijbewijzen:

- Beperking mogelijkheden om nascholingsmodules op te knippen  
De gewijzigde Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders biedt expliciet de mogelijkheid om een nascholingsmodule van zeven uur in twee delen «op te knippen». Beide delen dienen wel op twee opeenvolgende dagen plaats te vinden. In Nederland bestaat al de mogelijkheid om nascholingscursussen op te knippen in twee dagdelen. De beide dagdelen dienen nu echter binnen een periode van tien kalenderdagen te zijn doorlopen. Uit gesprekken met belanghebbenden uit de sector is gebleken dat er op dit punt grote uitvoeringsproblemen worden verwacht, met name bij de in Nederland verplichte praktijktraining, waarin per deelnemer ten minste tweeënhalf uur gereden moet worden. Het vergt veel docenten en een omvangrijk wagenpark om een klas van zestien cursisten te scholen, als de cursisten niet langer over een periode van tien dagen gespreid kunnen worden. Mede op basis van een verkennend gesprek met de Europese Commissie zal in de wijziging van het Reglement rijbewijzen ter implementatie van de wijzigingsrichtlijn worden voorzien in een implementatie die recht doet aan de tekst van de richtlijn en ruimte biedt voor een meer flexibele interpretatie voor combinaties met praktijktrainingen en e-learning.
- E-learning  
Het aantal uren dat besteed mag worden aan e-learning is in de wijzigingsrichtlijn gemaximeerd op 12 uur per nascholingscyclus van 35 uur. Dit is een forse reductie ten opzichte van de momenteel in Nederland toegestane 22,5 uur per cyclus. Gebleken is dat er bij stakeholders behoefte is aan nadere regels met betrekking tot het inzetten van e-learning bij de nascholing. Hieraan is opvolging gegeven door het CBR te verzoeken om in overleg met de belanghebbende organisaties tot een nadere inkadering te komen. Daaraan wordt gewerkt.
- Opleiding vanuit andere EU-regelgeving  
Lidstaten krijgen in de gewijzigde Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders de ruimte om voltooide opleidingen die verplicht zijn op grond van andere Europese regelgeving met betrekking tot vervoer te

beschouwen als één van de nascholingsmodules van zeven uur. Voor opleidingen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR) wordt een uitzondering gemaakt: deze opleiding kan voor maximaal 14 uur meetellen. In Nederland kan de opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen momenteel voor een maximum van 28 uur meetellen. De reductie naar 14 uur betekent een lastenverzwaring voor een groep chauffeurs – jaarlijks volgen zo'n 11.000 tot 15.000 chauffeurs een opleiding in dit kader – die straks twee extra modules van zeven uur moeten volgen.

Mede dankzij de Nederlandse interventie is het aantal uren dat besteed mag worden aan nascholing voor vervoer van gevaarlijke stoffen ten behoeve van de code 95 niet zeven uur, maar 14 uur. In het kader van een overgangsregeling in een wijziging van het Reglement rijbewijzen zal worden toegestaan dat de uren die hier bovenuit stijgen (tot een maximum van 28 uur) mogen meetellen voor de lopende nascholingscyclus indien deze zijn gevolgd voor de inwerkingtreding van de Nederlandse implementatie.

– Handhavingsnetwerk

De wijzigingsrichtlijn bepaalt dat er een Europees informatienetwerk wordt ingericht waarmee lidstaten onderling informatie kunnen delen over afgegeven of ingetrokken codes 95. De totstandkoming hiervan zal met name op ICT-gebied de nodige inspanningen vergen, die in nauwe samenwerking met de Dienst Wegverkeer (RDW) moeten worden uitgevoerd. Aandachtspunt hierbij is in hoeverre het reeds bestaande informatienetwerk RESPER<sup>4</sup> hiervoor kan worden ingezet en welke informatie in het netwerk moet worden opgenomen.

De ontwikkeling van dit netwerk bevindt zich nog in een vroege fase. Het CBR en de RDW worden hierbij goed aangehaakt.

– Overgangsregeling

Voor de belanghebbende sectoren is het een belangrijke vraag hoe er wordt omgegaan met nascholingscursussen die in het huidige regime wel meetellen, maar die na implementatie van de wijzigingsrichtlijn hier mogelijk niet meer voor in aanmerking komen.

Deze vraag zal worden beantwoord door middel van een overgangsregeling in het Reglement rijbewijzen die erin voorziet dat de verworven rechten in de vorm van de gevolgde nascholing die volgens de huidige Nederlandse regelgeving is toegestaan, tot het moment waarop de nieuwe regels ingaan onaangetaast blijven. Concreet betekent dit dat, indien men voor de inwerkingtreding bijvoorbeeld 21 uur nascholing voor gevaarlijke stoffen heeft gevolgd, deze nog mogen meetellen voor de nieuwe cyclus. De cursussen die daarna op dat terrein zijn gevolgd, tellen niet meer mee.

– Implementatietermijn

Vanuit de betrokken branches is het signaal ontvangen dat de termijn van 23 mei 2020 te kort is voor een goede implementatie.

Hieraan is min of meer automatisch opvolging gegeven doordat de implementatieregelgeving niet voor die datum gereed was. Daardoor is er extra tijd beschikbaar voor de branche. Doordat de inwerkingtreding nu bij koninklijk besluit zal plaatsvinden, is er enige flexibiliteit in de datum waarop de implementatieregelgeving in Nederland van kracht wordt.

### **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?

<sup>4</sup> Réseau permis de conduire, het Europese rijbewijsnetwerk.

Het CBR blijft verantwoordelijk voor het verstrekken van in Nederland behaalde verklaringen van vakbekwaamheid (basiskwalificatie) en verklaringen van nascholing (afgeronde nascholingen). Beide verklaringen worden, als aan alle eisen is voldaan, geregistreerd in het rijbewijzenregister. Met de wijzigingsrichtlijn komt het zogenoemde omwisselingscertificaat te vervallen. Het omwisselingscertificaat wordt verstrekt aan chauffeurs die in Nederland de basiskwalificatie hebben behaald of aan de nascholingsplicht hebben voldaan, maar niet de mogelijkheid hebben om de code 95 op een Nederlands rijbewijs te laten plaatsen. Met het omwisselingscertificaat kan de chauffeur in kwestie de basiskwalificatie dan wel afgeronde nascholing «meenemen» naar de lidstaat waar die woonachtig is, om aldaar de code 95 op het rijbewijs te laten plaatsen, dan wel een kwalificatiekaart bestuurder aan te vragen. Het aantal verstrekte omwisselcertificaten is beperkt; circa 150 per jaar. Daarnaast is de afgifte van een omwisselingscertificaat een administratief proces, dat relatief snel kan worden uitgevoerd. De lastenbesparing van het vervallen van dit omwisselingscertificaat voor het CBR is daardoor gering.

De leden van de CDA-fractie vragen daarnaast of de regering kan 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?

Het CBR heeft een uitvoeringstoets uitgevoerd waarin zij heeft stilgestaan bij de kosten van de implementatie van de wijzigingsrichtlijn. Deze werden beperkt geacht en betroffen enkel eenmalige kosten. De kosten zijn ingeschat op € 27.761.

### **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?

Bij implementatie van Europese regelgeving moet die regelgeving in beginsel één-op-één worden omgezet. Daarbij is internetconsultatie niet nodig. Alleen wanneer er aan de lidstaten ruimte wordt gelaten, kan er sprake zijn van een situatie waarin consultatie in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel. In de wijzigingsrichtlijn was deze ruimte vrijwel afwezig. De enige ruimte die bestond was ten aanzien van de vrijstellingen voor ten eerste bestuurders van voertuigen die actief zijn in plattelandsgebieden voor het bevoorraden van de eigen onderneming, die geen vervoersdiensten aanbieden en waarvan de lidstaat van mening is dat het vervoer sporadisch plaatsvindt en geen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid, en ten tweede 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. Voor die eerste vrijstelling zat de ruimte in de bepaling welk vervoer sporadisch plaatsvindt en geen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Hoewel hierover gediscussieerd kan worden, is de regering van mening dat elke verplaatsing gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Wat betreft de tweede genoemde vrijstelling lag de keuze in de te bepalen afstand vanaf de basis van de onderneming waarbinnen de vrijstelling zou gelden. Die afstand was reeds impliciet bepaald bij de implementatie van Richtlijn 2003/59/EG en als zodanig in de toelichting bij het implementatie-

wetsvoorstel opgenomen.<sup>5</sup> De ruimte voor beleidskeuzes was daarmee te beperkt om te oordelen dat consultatie in betekenende mate tot een aanpassing van het wetsvoorstel had kunnen leiden.

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.

Per abuis is het advies van het ATR niet bij u terechtgekomen. Bij deze nota naar aanleiding van het verslag stuur ik u dat advies alsnog<sup>6</sup>. Dit advies is tevens op 20 mei 2020 openbaar gemaakt via de Wetgevingskalender.

Uiteraard is de regering bereid adviezen over een wetsvoorstel dat bij uw Kamer wordt ingediend ook naar uw Kamer te zenden, overeenkomstig aanwijzing 7.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

### **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 implementatetermijn. Wat is de reden dat het wetsvoorstel niet tijdig aan de Tweede Kamer is voorgelegd?

Sinds de vaststelling van de richtlijn is meerdere malen contact geweest met de Europese Commissie over de uitleg en uitvoering van de wijzigingsrichtlijn. Er zijn namelijk enkele consequenties ten aanzien van de nascholing die eerst moesten worden verhelderd voordat dit wetsvoorstel in procedure kon worden gebracht. Dit leverde enige vertraging op. Dit is ook het geval voor andere lidstaten, die hebben aangegeven de wijzigingsrichtlijn pas in het najaar te (kunnen) implementeren.

De consequenties voor de uitvoering zijn ook besproken met het CBR en de RDW. De wijzigingsrichtlijn is immers ook van invloed op de werkprocessen van het CBR en de RDW en moet daarin een plek krijgen, bijvoorbeeld door de introductie van de kwalificatiekaart bestuurder.

De Europese Commissie heeft Nederland op 17 juli 2020 in gebreke gesteld wegens te late implementatie van de wijzigingsrichtlijn. Hierop zal de Nederlandse regering een reactie sturen met de voorgenomen planning.

De regering geeft aan het gehele wetsvoorstel zo snel mogelijk in werking te willen laten treden, zodat de overschrijding van de implementatetermijn zo beperkt mogelijk kan blijven. De leden van de CDA-fractie vragen wat de planning van de regering is wat betreft de inwerkingtreding.

In overleg met het CBR en de Logistiek, Transport en Personenvervoer Raad die onderdeel uitmaakt van haar centrale gebruikersraad, alsmede met verschillende partijen uit de opleidingsbranche, is gekomen tot het streven om de wijzigingsrichtlijn te implementeren met ingang van 1 januari 2021. Dit is voor de sector een logisch moment om met de nieuwe regelgeving aan de slag te gaan.

De leden van de CDA-fractie 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

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2006/07, 30 827, nr. 3, p. 14–16.

<sup>6</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer



kracht worden. Welke onderdelen zijn dat en wanneer zouden deze dan in kunnen gaan?

Een aantal onderdelen van het wetsvoorstel is van technische aard of sluit door middel van een verwijzing rechtstreeks aan bij de Europese regelgeving die reeds gewijzigd is. Het gaat dan om artikel I, onderdelen G, H, onder 1 en 2, I, onder 1 en 3, en M. Deze wijzigingen hebben geen impact op burgers of bedrijven en kunnen daarom, om zo snel mogelijk deels tot implementatie over te gaan, eerder dan 1 januari 2021 in werking treden. De inwerkingtreding van die onderdelen zou, nadat de wet is aangenomen en bekrachtigd, binnen enkele dagen na publicatie van de wet in het Staatsblad kunnen plaatsvinden. De overige onderdelen zien voornamelijk op de uitgifte van de kwalificatiekaart bestuurder in Nederland, waarvoor de implementatie pas op 1 januari 2021 kan plaatsvinden.

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