

Vergaderjaar 2006–2007

30 827

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 ter implementatie van richtlijn nr. 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders)

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 7 februari 2007

1. Inleiding

Uit de gestelde vragen, waarvan ondergetekende met belangstelling kennis heeft genomen, kan worden geconcludeerd dat het wetsvoorstel op hoofdlijnen de steun geniet van de verschillende fracties die vragen hebben gesteld. Graag wordt op de gestelde vragen ingegaan in het vertrouwen dat deze nota naar aanleiding van het verslag zal bijdragen aan een spoedige behandeling van dit wetsvoorstel. Waar dit de duidelijkheid ten goede komt, zijn vragen tezamen beantwoord.

2. Reikwijdte richtlijn

Zowel de leden van de CDA-fractie als de leden van PvdA-fractie hebben gevraagd naar de reikwijdte van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Zo vragen de leden van de fractie van het CDA limitatief aan te geven op welke categorieën bestuurders de richtlijn van toepassing is. Zij zien op dit punt graag een verduidelijking om te voorkomen dat bepaalde bestuurders die niet onder de richtlijn vallen zich genoodzaakt denken te zien aan de vereisten van de richtlijn te moeten voldoen en aldus onnodig voor kosten komen te staan.

In artikel 151b, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994, zoals dat komt te luiden ingevolge dit wetsvoorstel is invulling gegeven aan de artikelen 1 (toepassingsgebied) en 2 (vrijstellingen) van de richtlijn. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is in samenspraak met de vervoerssector en de sociale partners in de memorie van toelichting (zie de artikelsgewijze toelichting op artikel 151b, pagina 14 tot en met 16 van de memorie van toelichting) een uitvoerige verduidelijking opgenomen van die bepaling. Ook bij de sector en de sociale partners bestond namelijk – evenals bij de leden van de CDA-fractie – de vrees dat bepaalde bestuurders voor onnodige kosten zouden komen te staan.

De werkgevers-, brancheorganisaties en werknemersbonden kunnen zich vinden in de in de memorie van toelichting opgenomen verduidelijking, die op het punt van de vrijstellingen – daar waar mogelijk – aansluit op het thans geldende regime en op de elders in de EU gehanteerde vrijstellingen. Door de wijze waarop deze verduidelijking van de reikwijdte tot stand is gekomen, acht ik de kans klein dat bestuurders die vrijgesteld zijn

van het nieuwe vakbekwaamheidsregime extra inspanningen zullen verrichten teneinde de vakbekwaamheidskwalificaties te verwerven dan wel te behouden.

Samengevat komt het erop neer dat de volgende categorieën bestuurders niet in het bezit behoeven te zijn van een getuigschrift van vakbekwaamheid of een getuigschrift van nascholing:

- a. Voertuigen met een toegelaten maximumsnelheid van ten hoogste 45 km per uur.
 - In verband met de geringe snelheid zijn dergelijke voertuigen voor het beroepsvervoer niet relevant en is het derhalve niet zinvol van bestuurders van deze voertuigen te eisen dat zij voldoen aan de vakbekwaamheidseisen.
- b. Voertuigen in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer en diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde.
 - De lijn dat bestuurders van voertuigen van het leger en van instanties betrokken bij de handhaving van de openbare orde niet zijn onderworpen aan vakbekwaamheidseisen zal worden gecontinueerd.
- c. Voertuigen die op de weg worden getest in verband met technische verbeteringen, reparatie of onderhoud, en nieuwe of omgebouwde voertuigen die nog niet in het verkeer zijn gebracht.
 - Hieronder vallen de bestuurders die een voertuig uitsluitend op lokaal niveau besturen voor het uitvoeren en controleren van reparaties aan het voertuig of voor het demonstreren van dat voertuig. Daarbij geldt de restrictie dat met dat voertuig geen andere personen of goederen worden vervoerd dan nodig voor het uitvoeren en controleren van een reparatie of voor het geven van een demonstratie.
- d. Voertuigen die worden gebruikt bij noodtoestanden of worden ingezet voor reddingsoperaties.
 - De lijn dat bestuurders van voertuigen van hulp- en reddingsdiensten niet zijn onderworpen aan vakbekwaamheidseisen wordt doorgetrokken.
- e. Voertuigen die worden gebruikt tijdens autorijlessen met het oog op het behalen van een rijbewijs of het in artikel 6 en artikel 8, eerste lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders bedoelde getuigschrift.
 - Hierbij gaat het om bestuurders die als leerling een voertuig besturen onder toezicht van een bevoegd toezichthouder gedurende de periode dat zij zijn ingeschreven bij een instelling die een opleiding verzorgt gericht op het behalen van zowel het rijbewijs als het examen basiskwalificatie.
- f. Voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen voor privé-doeleinden.
 - Dit onderdeel is in het bijzonder van belang voor een relatief grote groep bestuurders die per week minder dan 12 uur vervoer verricht. Deze vrijstelling is een voortzetting van de reeds bestaande vrijstelling.
- g. 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.
 - Deze uitzondering is mede van betekenis voor voertuigen die door bestuurders van tenminste 21 jaar binnen een straal van 50 km.:
 - i. worden gebruikt voor het vervoer van producten van landbouwbedrijven van de teeltplaats naar de veiling;
 - ii. worden gebruikt voor het ophalen van melk op boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelproducten voor de veevoeding naar de boerderijen;
 - iii. in de kleinhandel worden gebezigd voor het ambulante uitoefenen van die kleinhandel;

- iv. worden gebezigd als rijdende bibliotheek, rijdend bureau, rijdende instructieruimte, rijdende kantine, rijdende medische dienst, rijdende spaarbank, rijdende tandverzorgingsdienst of rijdende tentoonstellings-ruimte;
- v. worden gebruikt voor het vervoer van circus- of kermismateriaal;
- Voorts is deze uitzondering van betekenis voor voertuigen:
 - i. voor goederenvervoer die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, of visserijbedrijven worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 50 km. van de gebruikelijke standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van gemeenten waarvan de kern binnen deze straal is gelegen;
 - ii. voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen;
 - iii. voor gebruik als winkel op plaatselijke markten, voor de verkoop aan huis, voor ambulante werkzaamheden van banken, wisselkantoren of spaarbanken, voor de eredienst, voor het uitlenen van boeken, beeld- of geluiddragere, voor culturele manifestaties of voor tentoonstellingen en speciaal voor dergelijk gebruik uitgerust.

Ten slotte behoeven bestuurders die zijn geboren voor 1 juli 1955, en die voorheen op basis van artikel 2.7:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer waren vrijgesteld van de verplichting te beschikken over een getuigschrift van vakbekwaamheid, de nieuwe nascholing slechts af te leggen op basis van vrijwilligheid. Van het behalen van de basiskwalificatie zijn deze bestuurders al vrijgesteld. Ten slotte zeg ik de leden van de CDA-fractie toe dat de door mijn ministerie reeds gestarte voorlichtingsactiviteiten tijdens de aanloop naar de invoering van het nieuwe vakbekwaamheidsregime nog zullen worden geïntensiveerd.

De leden van de fractie van de PvdA vernemen graag of hun conclusie juist is, dat de eisen van de richtlijn niet gaan gelden voor bijvoorbeeld vrijwilligers die gehandicapt vervoeren tijdens een vakantie. Vrijwilligers die tijdens een vakantie gehandicapt vervoeren zijn inderdaad vrijgesteld van de vakbekwaamheidsvereisten, zolang ze per week minder dan 12 uur vervoer verrichten. Wellicht ten overvloede wijs ik er op dat deze bestuurder wel dienen te beschikken over een geldig rijbewijs voor de gebruikte categorie voertuigen.

3. Delegatie

Onder verwijzing naar het advies van de Raad van State vragen de leden van de PvdA-fractie zich, gelet op het voorgestelde artikel 151b, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994, af hoe de minister de Kamer in het vervolg denkt te betrekken bij de implementatie van Europese richtlijnen. Zij zijn bevreesd dat door deze manier van werken de wetgever bij de implementatie wordt overgeslagen en zij vragen daarom of er precedenten van deze delegatie methode bestaan.

Zoals ik ook in het nader rapport uiteen heb gezet, is in artikel 151b, onderdeel a, om praktische redenen gekozen voor de flexibele methode van verwijzing naar de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.

Deze methode voorkomt bijvoorbeeld dat een wetswijziging nodig is vanwege een eenvoudige wijziging van de benaming van de richtlijn. In het recente verleden is om dezelfde reden deze methode reeds eerder toegepast. In dit verband verwijs ik naar artikel 1, onderdeel g, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (betreft: richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangst-voorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332), zoals deze laatstelijk is

gewijzigd bij richtlijn nr. 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 november 2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (PbEG L 324)) en naar artikel 145a van de Wegenverkeerswet 1994 (betreft: richtlijn nr. 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PbEU L 166)). Ik wil benadrukken dat deze methode op geen enkele wijze er op is gericht de Kamer in de implementatieprocedure over te slaan, doch dat ik hiermee uitsluitend wil voorkomen dat Nederland in geval van een niet-inhoudelijke (her)codificatie van richtlijnen – onbedoeld – niet meer aan een Europese implementatieverplichting voldoet. Dat risico is aanwezig bij toepassing van een te starre methode van verwijzing op wetsniveau.

Tot besluit verwijs ik naar mijn opmerking in het nader rapport dat de toepasbaarheid van deze verwijzingstechniek haar natuurlijke begrenzing bereikt zodra de reikwijdte van de richtlijn niet meer parallel loopt met de reikwijdte van de wet. In die situatie kan niet meer worden volstaan met aanhaling van de richtlijn, maar kan alleen wetswijziging – en dus inschakeling van de Kamer – uitkomst bieden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs