

Vergaderjaar 2007–2008

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 173**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2008

Tijdens het Algemeen Overleg Transportraad op 2 april 2008 (21 501-33/22 112, nr. 157) heb ik toegezegd u nader te informeren over de vakbekwaamheidseisen voor beroepschauffeurs en de kosten die daarmee samenhangen. Hierbij ontvangt u een beschrijving van het systeem van basiskwalificatie en nascholing waarmee beroepschauffeurs hun vakbekwaamheid vanaf 10 september dit jaar behalen en behouden, vergezeld van de bijbehorende kosten. Op basis van de thans beschikbare informatie is tevens een vergelijking gemaakt met de kosten in andere lidstaten van de Europese Unie.

Tevens ontvangt u hierbij, conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg CBR en Verkeersveiligheid van 25 juni 2008, een afschrift van de richtlijn 2003/59/EG (vakbekwaamheid beroepschauffeurs).<sup>1</sup>

### **Achtergrond, inhoud en consequenties**

Momenteel bestaan er slechts in een paar lidstaten verplichte bestuurderskwalificaties. De meeste chauffeurs in de Europese Unie oefenen hun beroep uitsluitend uit op basis van hun rijbewijs. Om chauffeurs in de gehele Unie in staat te stellen om te voldoen aan de moderne vereisten in de vervoersmarkt, heeft de Europese Commissie nieuwe gemeenschappelijke regels ten aanzien van de kwaliteit van beroepschauffeurs vastgelegd in een richtlijn: de richtlijn «vakbekwaamheid» (2003/59/EG).

De hoofddoelstelling van deze richtlijn is de kwaliteit van de bestuurder in het goederen- en personenvervoer te verbeteren. De nieuwe communautaire regelgeving is daartoe gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, de veiligheid van de bestuurder, het imago van het beroep van chauffeur en de kennis van de vervoersmarkt. De richtlijn is grotendeels gebaseerd op Franse ervaringen met de opleiding van chauffeurs en de structuur achter het huidige Nederlandse chauffeursdiploma.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Concreet stelt de richtlijn eisen aan de kennis en vaardigheden van de chauffeur op het gebied van:

- Rationeel rijden op basis van de veiligheidsvoorschriften. Hierbij dient onder andere aandacht te worden besteed aan de krachtoverbrenging van een vrachtauto en bus, veiligheidsvoorzieningen die nodig zijn om het voertuig onder controle te houden, slijtage beperken, brandstofverbruik optimaliseren en het zekeren en veilig vervoeren van goederen en personen;
- Het toepassen van de geldende regelgeving in het goederen- en personenvervoer over de weg;
- Gezondheid, verkeers- en milieuveiligheid, dienstverlening en logistiek. Hierbij komen onderwerpen aan bod als het voorkomen van fysieke risico's en arbeidsongevallen, vermoeidheid en gezondheid, criminaliteit, vervoer van illegalen en het bijdragen aan het imago van een onderneming.

De richtlijn treedt op 10 september 2009 in werking voor vrachtautochauffeurs. Met de komst van de richtlijn zal het papieren Nederlandse chauffeursdiploma verdwijnen. Dit wordt vervangen door een code op het rijbewijs. Deze code is vijf jaar geldig, in tegenstelling tot de oneindige geldigheid van het huidige chauffeursdiploma. Uw Kamer heeft begin 2007 ingestemd met de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 naar aanleiding van de richtlijn. Voor meer informatie over de richtlijn en de code op het rijbewijs verwijs ik u dan ook naar de memorie van toelichting op deze wetswijziging (Kamerstukken 2006/2007, 30 827 nr. 3).

Naast de komst van de code op het rijbewijs vinden er ook wijzigingen plaats in de structuur van noodzakelijke examens voor de toegang tot het beroep van chauffeur: de basiskwalificatie «vakbekwaamheid». Tenslotte introduceert de richtlijn een stelsel van verplichte nascholing voor beroepschauffeurs, om de voor hen noodzakelijke kennis en vaardigheden periodiek te actualiseren. Middels het volgen van minimaal 35 uur aan gecertificeerde nascholingscursussen per periode van vijf jaar kan de chauffeur zijn «code vakbekwaamheid» op het rijbewijs verlengen. In het vervolg van deze brief sta ik verder stil bij deze wijzigingen en geef ik inzicht in de bijbehorende kosten.

### **Basiskwalificatie**

Onder de huidige wetgeving behalen kandidaten het rijbewijs C en het bijbehorende chauffeursdiploma door met goed gevolg de volgende examens af te leggen:

- o theorie-examen «verkeer»;
- o theorie-examen «techniek»;
- o theorie-examen «administratie»;
- o praktijkexamen «rijbewijs en vakbekwaamheid C».

De onderdelen voor het praktijkexamen «vakbekwaamheid» worden geïntegreerd met het praktijkexamen voor rijbewijs C afgelegd.

De richtlijn bepaalt dat het theorie-examen voor de basiskwalificatie «vakbekwaamheid» minimaal vier uur duurt. Daarnaast verplicht de richtlijn een theorie-examen waarin casestudies aan de orde komen. Ook de duur van het praktijkexamen «vakbekwaamheid» is in de richtlijn vastgesteld. Inhoudelijk introduceert de richtlijn twee praktische toetsen die in aansluiting op de opleiding bij een opleider kunnen worden afgelegd. Om de consequenties voor transportsector en chauffeur naar aanleiding van deze eisen zo beperkt mogelijk te houden, zijn in de nieuwe examenstructuur enkele efficiëncymaatregelen getroffen:

- de hierboven genoemde onderwerpen voor basiskwalificatie en

nascholing zijn grotendeels gebaseerd op de ervaring die Nederland heeft met het stellen van beroepskwalificaties aan chauffeurs. Hierdoor heeft de richtlijn nauwelijks inhoudelijke consequenties voor de totale inhoud van de theorie-examens;

- de oude theorie-examens «verkeer» en «techniek» zijn samengevoegd tot het nieuwe theorie-examen «Rijbewijs en vakbekwaamheid 1». Het oude examen «administratie» blijft bestaan en er wordt conform de eisen uit de richtlijn een theorie-examen toegevoegd waarbij kandidaten enkele case-studies moeten doorlopen;
- opleiders zullen de nieuwe praktische toetsen afnemen. Dit gebeurt onder toezicht van de divisie CCV van het CBR. De verwachting is dat door concurrentie tussen opleiders een marktconform tarief zal ontstaan;
- het praktijkexamen voor de vakbekwaamheid wordt net als in de huidige situatie geïntegreerd met het examen voor rijbewijs C/D afgenomen.

Op basis van deze efficiencymaatregelen is in nauw overleg met de transportsector en de divisie CCV van het CBR tot de volgende examens-structuur gekomen:

- theorie Rijbewijs en vakbekwaamheid 1 (oude examens «verkeer» en «techniek»);
- theorie Vakbekwaamheid 2 (het oude examen «administratie»);
- theorie Vakbekwaamheid 3 (nieuw, casestudies);
- praktische toets D of C, gericht op o.a. beroepshouding, veiligheid, voorkomen van fysieke risico's;
- toets op besloten terrein of simulator, o.a. gericht op manoeuvreren en controle over het voertuig;
- praktijkexamen rijbewijs D(E) of C(E).

### **Nascholing**

De richtlijn stelt dat beroepschauffeurs iedere vijf jaar minimaal 35 uur aan gecertificeerde nascholingscursussen moeten volgen. Hierboven zijn de algemene onderwerpen genoemd waarop nascholingscursussen kunnen worden ontwikkeld. De nascholing dient volgens de richtlijn speciale nadruk te leggen op verkeersveiligheid en rationeel brandstofverbruik.

Nederlandse chauffeurs kunnen voor hun nascholing kiezen uit een uitgebreide lijst van gecertificeerde cursussen die in Nederland door de transportsector zelf is samengesteld. Momenteel bestaat deze lijst uit ruim 60 cursussen. Elke chauffeur kan cursussen kiezen die aansluiten bij zijn specifieke dagelijkse beroepspraktijk. Om speciale nadruk op verkeersveiligheid en rationeel brandstofverbruik te realiseren, is in Nederland in overleg met de transportsector afgesproken dat chauffeurs in de nascholing in ieder geval een praktijktraining van minimaal 7 uur (1 dag) op het gebied van verkeersveiligheid of zuinig rijden volgen. Om te voorkomen dat chauffeurs door drukte bij opleiders aan het einde van elke nascholingsperiode hun code vakbekwaamheid niet tijdig kunnen vernieuwen, wordt in de communicatie rond de nieuwe regelgeving chauffeurs geadviseerd om tijdig (bijvoorbeeld één dag per jaar) nascholing te volgen.

Ontwikkeling van nascholingscursussen vindt in Nederland plaats in de markt van opleiders. Het is de verwachting dat door de werking van vraag en aanbod passende cursussen tegen een concurrerend tarief worden ontwikkeld. De keuze voor marktwerking zorgt bovendien voor aansluiting bij het Europese uitgangspunt dat nascholing optimaal aansluit bij de specifieke werkzaamheden van de individuele chauffeur.

De richtlijn bepaalt dat nascholingscursussen worden gecertificeerd door het bevoegd gezag. In Nederland zal deze certificering worden uitgevoerd door de divisie CCV van het CBR. Door een nauwe samenwerking tussen CCV en de sociale partners in de transportsector, vertegenwoordigd in de CCV Raad, wordt een goede aansluiting tussen nascholingscursussen en de behoefte in de sector gerealiseerd. Niet alleen professionele opleiders, maar ook transportbedrijven kunnen hun interne opleidings- en bijscholingsprogramma ter certificering bij CCV indienen. CCV is tevens verantwoordelijk voor de registratie van de gevolgde nascholingsuren van chauffeurs.

### **Kosten**

Nederland is reeds lange tijd bekend met het opleiden en examineren van chauffeurs in het kader van hun vakbekwaamheid. De consequenties van de nieuwe Europese richtlijn vakbekwaamheid zijn daardoor grotendeels beperkt tot het stelsel van nascholing. In het overgrote deel van de lidstaten van de Europese Unie heeft de richtlijn vakbekwaamheid forse consequenties. Daar dient een compleet nieuw systeem van opleiding, examinering en nascholing te worden opgezet. Deze ontwikkelingen zijn momenteel nog in volle gang. Een derde van de lidstaten heeft de richtlijn nog niet in nationale wetgeving geïmplementeerd. Hierdoor bestaat nog nauwelijks inzicht in de financiële consequenties van de richtlijn. In combinatie met het feit dat in veel landen de opleiding en nascholing van chauffeurs tot stand komt via marktwerking, is betrouwbare informatie, vanuit concurrentieoverwegingen, momenteel nauwelijks te achterhalen. Op basis van de thans beschikbare informatie kan het volgende worden gesteld.

#### *Nederland*

In Nederland kost de basisopleiding tot beroepschauffeur onder de nieuwe regelgeving zo'n € 2500 tot € 4000.<sup>1</sup> Een kandidaat haalt daarbij het rijbewijs CE en het bijbehorende getuigschrift «vakbekwaamheid». Hierbij is omwille van de vergelijking met andere lidstaten geen rekening gehouden met subsidiemogelijkheden vanuit SOOB en ESF.<sup>2</sup> Bedrijven kunnen hun kandidaat-chauffeurs momenteel via het project «Extra Chauffeurs» van VTL, een groot kennisbedrijf in het vakgebied van transport en logistiek, met SOOB- en ESF-subsidie volledig laten opleiden. De basisopleiding kost dan in totaal ongeveer € 900.

Omdat nascholingscursussen voor vrachtautochauffeurs in het kader van de richtlijn vakbekwaamheid pas vanaf september 2009 zullen worden gegeven, is in Nederland nog nauwelijks inzicht in de kosten voor nascholing. De verwachting is dat een complete vijfdaagse nascholing € 1000 tot € 1500 euro gaat kosten.<sup>3</sup>

#### *Andere lidstaten van de Europese Unie*

In tabel 1 zijn de geschatte kosten uit een aantal andere lidstaten weergegeven, die op dit moment (globaal) inzicht hebben in de wijze waarop de richtlijn vakbekwaamheid in hun land wordt geïmplementeerd.

<sup>1</sup> Hierbij is rekening gehouden met 16 tot 32 rijlessen en alle noodzakelijke examens.

<sup>2</sup> De Stichting Opleidings- en Ontwikkefonds Beroepsgoederenvervoer over de weg en de Verhuur van Mobiele Kranen (SOOB) stimuleert in Nederland ontwikkeling door het subsidiëren van opleiding van werknemers. Werkgevers die gebruik willen maken van dit fonds, storten jaarlijks een bijdrage in dit fonds. In ruil voor deze bijdrage kunnen werkgevers tot maximaal 75 procent subsidie krijgen op opleidingen en cursussen die hun werknemers volgen. Ook krijgen werkgevers een loonsuppletie (bijdrage in de loonkosten voor opleidingsuren in werktijd) van € 25 per dagdeel. Naast SOOB bestaan er in het beroepsgoederenvervoer mogelijkheden voor het verkrijgen van subsidie uit het Europees Sociaal Fonds, dat tot doel heeft de werking van de arbeidsmarkt en de ontwikkeling van de menselijke hulpbronnen te verbeteren.

<sup>3</sup> Inschatting door VTL en afhankelijk van de specifieke inhoud van de cursus en eventuele toekenning van subsidies uit het SOOB-fonds en ESF.

**Tabel 1. Kosten voor basiskwalificatie en nascholing in enkele lidstaten van de EU**

	België	Tsjechië	Dene- marken	Duits- land	Spanje	Frank- rijk	Neder- land	Polen	Finland	Verenigd Koninkrijk	Luxem- burg
Basiskwalificatie inclusief rijbewijs	n.n.b.	€ 3000	€ 450	€ 2500 – € 3000	n.n.b.	€ 2500	€ 2000 – € 3500 <sup>1</sup>	€ 3000	€ 50 <sup>2</sup>	n.n.b.	€ 4000
Nascholing (5 dagen)	€ 400 – € 1750	€ 300	€ 73	€ 800 – € 1200	€ 1000	€ 700	€ 1000 – € 1500	€ 200	€ 750	€ 1750	n.n.b.

<sup>1</sup> Via SOOB-aangesloten bedrijven kan de basiskwalificatie voor ...2000 worden afgerond.

<sup>2</sup> In Finland draagt de rijksoverheid alle kosten voor basiskwalificatie en betaalt de kandidaat uitsluitend het examentarief.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat de kosten voor basiskwalificatie in Nederland vergelijkbaar zijn met die in andere lidstaten van de Europese Unie. Op het gebied van nascholing kan op basis van de beschikbare informatie worden geconcludeerd dat de kosten in Nederland naar verwachting vergelijkbaar zullen zijn met de kosten in België, Duitsland, Frankrijk, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Vanwege het feit dat de rijksoverheid in Denemarken en Finland het overgrote deel van de opleiding van chauffeurs voor haar rekening neemt, zijn de kosten voor basiskwalificatie en nascholing voor chauffeurs en bedrijven in deze landen lager. Ook in Polen en Tsjechië liggen de kosten voor nascholing lager. Dit wordt naar verwachting allereerst veroorzaakt door het verschil in welvaartsniveau. Daarnaast kan onervarenheid met het opleiden en examineren van beroepschauffeurs zorgen voor initieel lagere kosten in die landen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings