

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

1892

Vragen van de leden **Biskop** en **Van Heugten** (beiden CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *bijscholing van beroepschauffeurs*. (Ingezonden 16 februari 2009)

1
Bent u bekend met de Richtlijn Vakbekwaamheid voor beroepschauffeurs die inhoudt dat beroepschauffeurs iedere 5 jaar 35 uur bijscholing moeten volgen?

2
Is het waar dat de eisen die in Nederland aan de nascholing verbonden zijn, rechtstreeks zijn afgeleid van de genoemde Europese richtlijn? Houdt dit in dat soortgelijke eisen ook in de ons omringende landen op soortgelijke wijze worden omgezet in nationale regelgeving? Zo nee, wat zijn dan de overwegingen om extra of andere eisen op te leggen?

3
Klopt de stelling op de website van het CBR/CVV dat een beroepschauffeur «de nascholing alleen in het buitenland (EU land) [mag] volgen als deze in dit land woont of in dienst is van een werkgever die in dit land is gevestigd»?¹

4
Zijn er inhoudelijke gronden om aan te nemen dat bijscholing in het

buitenland, in het bijzonder in Vlaanderen, niet tegemoetkomt aan de eisen uit de betreffende Europese richtlijn? Zo nee, wat is dan de reden voor het feit dat Nederlandse beroepschauffeurs bijscholing gevolgd in het buitenland niet mogen meetellen bij hun vakbekwaamheid?

5
Bent u bereid te bewerkstelligen dat nascholing die in andere Europese landen gecertificeerd is voor de Richtlijn Vakbekwaamheid, in Nederland ook als geldige bijscholing gaat gelden?

¹ Antwoord op Veelgestelde Vragen door Beroepschauffeurs, <http://www.cbr.nl/faq.pp?categoryid=24>

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 11 maart 2009)

1
Ja.

2
Ja, conform een van de uitgangspunten van het kabinetsbeleid ten aanzien van de implementatie van EU-richtlijnen, is de richtlijn in principe een-op-een in Nederlandse wet- en regelgeving omgezet. De richtlijn stelt globale minimumeisen aan zowel de inhoud als de wijze van certificering van nascholingscursussen. Lidstaten beschikken over de vrijheid om de

globale eisen verder uit te werken en nadere voorschriften te verbinden aan het opleidingsprogramma of de kwalificaties van werkterreinen en instructeurs. Specifieke omstandigheden in lidstaten, zoals reeds bestaande cursussen en de eisen die daaraan worden gesteld, kunnen daarbij aanleiding vormen om verdere invulling te geven aan nascholingscursussen. In Nederland is in dat kader in overleg met opleiders en de sociale partners in het beroepsgoederenvervoer een set aan minimumeisen geformuleerd waaraan nascholingscursussen dienen te voldoen.

3
Ja, dat klopt. Conform de richtlijn mogen chauffeurs de nascholing volgen in de lidstaat waar zij hun gewone verblijfplaats hebben of in de lidstaat waar zij werken.

4
Nee, ik heb geen aanleiding om aan de juistheid van implementatie van de richtlijn in andere lidstaten, zoals België, te twijfelen. Nederlandse beroepschauffeurs die in andere lidstaten nascholing volgen omdat zij daar wonen of werken, mogen de gevolgde uren uitsluitend meetellen als de betreffende cursus ook daadwerkelijk door de bevoegde instantie in de andere lidstaat is gecertificeerd als een cursus in het kader van de richtlijn vakbekwaamheid.

5

Dit is reeds mogelijk. Nederlandse chauffeurs die een dergelijke cursus hebben gevolgd, kunnen zich met een door de bevoegde instantie afgegeven bewijs van deelname bij de divisie CCV van het CBR melden. CCV zal deze uren vervolgens, na verificatie, bijschrijven in de database waarin de gevolgde nascholing voor alle Nederlandse beroepschauffeurs wordt bijgehouden. De chauffeur kan vervolgens een nieuw rijbewijs aanvragen, waarop de RDW een nieuwe code 95 plaatst.