

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

14

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *verplichte bijscholing voor ervaren chauffeurs* (ingezonden 3 augustus 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 september 2018).

Vraag 1

Kent u het artikel «Tekort aan truckers bedreigt bevoorrading winkels»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat ervaren oudere chauffeurs die al jarenlang op de vrachtwagen rijden worden verplicht bijscholing te volgen om code 95 in hun rijbewijs te krijgen?

Antwoord 2

Sinds 1 juni 2015 is op verzoek van de Europese Commissie de vrijstelling die Nederland voor de bijscholing door oudere chauffeurs (code 95) hanteerde, geschrapt. De Europese richtlijn Vakbekwaamheid bestuurders voorziet namelijk niet in een dergelijke uitzondering volgens de Europese Commissie.

Vraag 3

Wat is de toegevoegde waarde om deze bijscholing voor ervaren chauffeurs te verplichten? Waarom wordt niet gekozen voor het gebruikelijke automatisch bijschrijven in het rijbewijs?

Antwoord 3

Het automatisch bijschrijven in het rijbewijs is op dringend verzoek van de Europese Commissie gestopt wegens strijdigheid met de Richtlijn Vakbekwaamheid per 1 juni 2015. Tot voor kort ging Nederland ervan uit dat de automatisch bijgeschreven codes 95 hun geldigheid tot het einde van de looptijd van het rijbewijs konden behouden (uiterlijk 2023). De Commissie

¹ AD.nl, 2 augustus 2018, «Tekort aan truckers bedreigt bevoorrading winkels» (<https://www.ad.nl/binnenland/tekort-aan-truckers-bedreigt-bevoorrading-winkels-aa6ee912/>)

heeft echter aangegeven dit niet acceptabel te achten. Om een infractieprocedure bij het Hof van Justitie van de Europese Unie te voorkomen wordt een wetgevingstraject ingezet teneinde de geldigheid van deze codes voor die tijd te beëindigen.

Vraag 4

Wat zijn de precieze kosten voor deze bijscholing? Bent u bereid om tegemoet te komen aan de, zoals de brancheorganisatie voor het beroepsgoederenvervoer stelt, «veel te hoge kosten» van de nascholing?

Antwoord 4

De kosten van de nascholing variëren en zijn afhankelijk van het type cursussen dat gekozen wordt door de chauffeur. Er zijn opleidingsinstituten die complete pakketten van 35 uur nascholing aanbieden voor een prijs van ca. € 700. Ik ben in overleg met de branches om te bezien of er specifieke doelgroepen zijn die hierdoor een groot probleem zouden kunnen ondervinden.

Vraag 5

Zijn er daarbij mogelijkheden om op een andere wijze, zonder hoge kosten, code 95 te kunnen krijgen of behouden? Bent u bereid om de aantoonbare ervaring van chauffeurs van vrachtwagens mee te laten wegen?

Antwoord 5

Nederland heeft ervoor gekozen om de nascholing over te laten aan private opleidingsinstituten en de keuze voor specifieke cursussen ook zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de wensen en behoefte van de chauffeurs. Deze marktpartijen hanteren hiervoor een marktconforme prijs. Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven is het automatisch bijschrijven geen optie meer.

Vraag 6

Deelt u de mening dat deze bijscholing voor ervaren chauffeurs niet bevorderlijk is om het tekort aan vrachtwagenchauffeurs te verminderen? Bent u bereid om naar de bezwaren van de oudere chauffeurs te luisteren?

Antwoord 6

Het tekort aan chauffeurs is deels een conjunctureel verschijnsel. Zolang de economie groeit, blijft er vraag naar chauffeurs. Voorts is er, zoals in alle sectoren, sprake van een vergrijzende beroepsbevolking die gepaard gaat met een relatief lage instroom van nieuwe jonge chauffeurs de afgelopen jaren.² Met name op dit laatste punt zal de komende tijd verder moeten worden ingespeeld. Dat maakt dat de inzet van oudere, ervaren chauffeurs een relevante bijdrage kan leveren aan het tekort. Vanuit de sectoren is het signaal gegeven dat de kosten van de nascholing van chauffeurs die in loondienst zijn door de werkgever betaald worden. Voor gepensioneerde chauffeurs die niet meer in loondienst zijn en willen bijverdienen kan dit mogelijk minder aantrekkelijk worden indien zij zich op eigen kosten moeten bijscholen. Met de sector is overleg over de wijze waarop bedrijven en chauffeurs goed kunnen worden geïnformeerd en voorbereid zodat tijdig met de bijscholingen wordt gestart. Daarbij zal met name gewezen worden op bijscholingscursussen die relevant zijn voor de oudere chauffeurs. Bij voorbeeld cursussen die zich richten op kennis en vaardigheden met nieuwe instrumenten zoals de digitale tachograaf en nieuwe apparatuur in de vrachtwagen. Dit kan een goede bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Vraag 7

Hoe kijkt u aan tegen de praktijken in met name Midden- en Oost-Europa waar rijbewijzen met code 95 online te koop zijn? Gaat u deze oneerlijke concurrentie aankaarten bij de eerstvolgende Transportraad? Bent u bereid

² <https://www.uvw.nl/overuwv/images/moeilijk-vervulbare-vacatures-landelijk-overzicht-van-beroepen.pdf>

om op de Nederlandse wegen beter te handhaven op verkeersveiligheid en rijvaardigheid van truckchauffeurs?

Antwoord 7

Het verkopen van (valse) rijbewijzen aan personen die niet hebben aangetoond over de vereiste vaardigheden en vakbekwaamheid te beschikken keur ik uiteraard af. Ik beschik echter niet over feiten dat er ook daadwerkelijk chauffeurs met deze valse rijbewijzen rondrijden en heb de branche opgeroepen om concrete zaken te melden.

Voor zover chauffeurs risicovol gedrag vertonen zal de politie hierop handhaven. Politie en ILT zijn alert op eventuele valse rijbewijzen.