

Rapport Februari 2008**Concept-besluit Vakbekwaamheidseisen Bestuurders**

Datum behandeling Ovw: 24 januari 2008

Kenmerk: OGV-2008/94

Aanleiding

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het Overlegorgaan Goederenvervoer advies gevraagd over het concept "Besluit houdende wijziging van het Reglement Rijbewijzen en enige andere besluiten in verband met de implementatie van richtlijn 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders)". Deze algemene maatregel van bestuur bevat minimumnormen voor de basiskwalificatie vakbekwaamheid en nascholing van professionele bus- en vrachtwagenchauffeurs. Ter implementatie van de richtlijn dient Nederlandse wetgeving aangepast te worden, en de concept-amvb is hier een belangrijk onderdeel van. Het OGV heeft de concept-amvb behandeld in zijn vergadering van 24 januari 2008 en op basis van het besprokene is dit rapport opgesteld¹.

Advies

Het OGV kan op hoofdlijnen instemmen met de concept-amvb Vakbekwaamheidseisen Bestuurders, en vindt het positief dat gekozen is voor een code op het rijbewijs. Een aantal organisaties heeft wel belangrijke kanttekeningen bij het voorstel. Deze opmerkingen betreffen de volgende zaken (die in de Toelichting hieronder verder uitgewerkt een aangevuld zijn) :

- De geldigheidsduur van het rijbewijs loopt niet gelijk met de geldigheidscode voor vakbekwaamheid ("code 95"). Deze ongelijkheid van vervaldatum levert voor goederenvervoerders praktische problemen op: indien rijbewijs of vakbekwaamheid verlopen is, mag niet meer beroepsmatig gereden worden;
- De 35 uur verplichte nascholing zou in kleinere eenheden gevolgd moeten kunnen worden dan 7 uur, omdat dit voor ondernemers (sterk) kostenverhogend kan werken. Meer flexibiliteit in het volgen van nascholing moet expliciet vastgelegd worden in de Nederlandse wetgeving (bijvoorbeeld nascholing in eenheden van 3 uur).
- In de praktijk is nascholing nog geen gewoonte: chauffeurs moeten van het belang overtuigd worden door alle betrokken partijen, onder andere in hun (externe) communicatie;
- De leeftijdsgrens voor bestuurders in het goederenvervoer en personenbusvervoer moet volgens een aantal deelnemers verlaagd worden naar 18 jaar. Dit bevordert de onderlinge doorstroming en werving (vanaf school), waardoor onder andere personeelstekorten opgevangen kunnen worden;

¹ Bij het overleg op 24 januari 2008 waren de volgende organisaties vertegenwoordigd: EVO, TLN, KNV, VNO-NCW, FNV Bondgenoten, FENEX, VVN en NLC. Een schriftelijke reactie werd ontvangen van CBOB.

- Het OGV constateert dat de implementatie lang duurt, dit mag echter geen reden zijn om niet rekening te houden met de OGV opmerkingen.

Toelichting

1. Geldigheid rijbewijs en code vakbekwaamheid

Ondanks de positief ontvangen keuze voor de code vakbekwaamheid ("code 95"), kan deze aanzienlijke praktische problemen opleveren voor het bedrijfsleven. Vervoerders (TLN) stellen dat de invoering de code op het rijbewijs afhankelijk is gesteld van de voorwaarde dat deze niet tot een lastenverzwaring voor de chauffeur leidt.

Door de ongelijkheid van vervaldatum van rijbewijs en de code vakbekwaamheid (die beide tegelijk geldig moeten zijn), loopt een chauffeur het risico dat hij niet beroepsmatig mag rijden bij het verlopen van één van beide. De concept-amvb leidt in de praktijk dus tot het probleem dat er extra omwisselingsmomenten nodig zijn (met als gevolg extra tijd en kosten), dan wel dat de chauffeur eerder dan de daarvoor voorziene periode aan de vakbekwaamheidseisen moet voldoen. Vervoerders, verladers en werkgevers zijn van mening dat hier een oplossing voor gevonden moet worden, zonder dat dit afgewenteld wordt op het bedrijfsleven.

Om bovenstaande problemen te verhelpen zou het zinvol zijn om gericht te kijken naar de groep chauffeurs waar zich omwisselingsproblemen voordoen en voor deze groep oplossingen te vinden. De vervoerders denken daarbij bijvoorbeeld aan een (toekomstige) eenmalige, vrijwillige en kostenloze omwisseling van het rijbewijs, waarbij rijbewijs en code vakbekwaamheid één vervaldatum krijgen (met als uiterlijke ingangsdatum 10 september 2016, zie concept-amvb).

Een ander praktisch probleem bestaat er voor chauffeurs met een buitenlands rijbewijs, die dit moeten opsturen ter omwisseling van een nieuw rijbewijs: in de tussentijd beschikt de chauffeur niet over een geldig rijbewijs en mag hij zijn beroep niet uitoefenen. Opsturen is daarnaast feitelijk niet mogelijk wanneer een rijbewijs gestolen of verloren is. Voor genoemde situaties moeten nog oplossingen komen.

2. Nascholing

Naast de flexibilisering van de nascholingsverplichting, zodat deze zo goed mogelijk op de praktijk aansluit, vraagt het OGV aandacht voor een aantal andere aspecten van nascholing:

- Hoe is de kwaliteit van de nascholing het best gewaarborgd? Vanuit de vakbeweging wordt opgemerkt dat de effectiviteit onder andere afhangt van een zo goed mogelijke aansluiting op de normale werktijden (zoals de reeds genoemde mogelijkheid om nascholing in eenheden van minder uren te volgen, maar ook het moment van de dag telt);

- Hoe wordt de naleving van de verplichting tot nascholing gecontroleerd? Vervoerders willen deze verplichting in de wet opgenomen zien (tenminste de verplichting om te melden dat hieraan voldaan is). Dit scheidt duidelijkheid voor vervoerbedrijven, chauffeurs en andere betrokkenen.

3. Leeftijdsgrens

De organisaties van vervoerders, verladers en werkgevers zijn van mening dat onderzocht moet worden hoe de minimumleeftijd voor chauffeurs voor personenbusvervoer en goederenvervoer gelijkgesteld kan worden op 18 jaar. De EU regelgeving biedt deze mogelijkheid, die doorstroming kan bevorderen en personeelstekorten voorkomen. Chauffeurs voor bussen kunnen op deze wijze ook rechtstreeks vanaf school geworven worden, zoals nu reeds mogelijk is voor het goederenvervoer. Genoemde organisaties dringen er op aan alle ruimte te benutten die EU richtlijn 2003/59 hiertoe biedt (zoals in Duitsland gebeurd is). Na vragen in de Tweede Kamer door het kamerlid Lia Roefs, heeft de minister eind 2007 toegezegd hierover met de sector overleg te voeren. De organisaties willen dit overleg met V&W graag op korte termijn starten.

Vanuit de binnenvaart (CBOB) wordt opgemerkt dat het verlagen van de leeftijdsgrens naar 18 jaar onwenselijk is, omdat op deze leeftijd chauffeurs nog een aantal vaardigheden op het sociale vlak missen, en eerst nog meer rijervaring moeten opdoen. Indien toch besloten wordt tot verlaging van de grens naar 18 jaar, dan zou een beperking tot een maximumgewicht maximum aantal personen voor de hand liggen.

4. Implementatie

Ondanks het feit dat er een (grote) tijdsdruk rust op het implementeren van de richtlijn (die in september 2006 geïmplementeerd had moeten zijn), is het OGV van mening dat de kwaliteit van de Nederlandse wetgeving niet hieronder mag lijden. Het is van belang zorgvuldig met de implementatie om te gaan, omdat deze voor de praktijk aanzienlijke consequenties heeft. Het OGV dringt er dan ook bij het ministerie op aan om de bestaande problemen eerst op te lossen voordat de wetgeving ingevoerd wordt.

Vervoerders (TLN) constateren verder dat in de Nota van toelichting bij de amvb staat dat implementatie niet veel consequenties in praktijk heeft. Dit is volgens hen echter niet juist: volgens hun berekening zijn hier aanzienlijke kosten mee gemoeid (tot een bedrag van € 90 mln.).

Tot slot

Het OGV verzoekt de minister in de vaststelling van het Besluit Vakbekwaamheid bestuurders rekening te houden met het OGV advies. Het OGV zal in de toekomst graag betrokken blijven bij beleid en regelgeving die dit onderwerp betreffen.

OVERLEGORGAAN GOEDERENVERVOER

Met vriendelijke groet,

[was getekend]

mr. P.J. Biesheuvel

(waarnemend) voorzitter



Transport en Luchtvaart

Overlegorgaan Goederenvervoer

T.a.v. [REDACTED]
Koningskade 4
2596 AA DEN HAAG

Contactpersoon

[REDACTED]

Datum

18 maart 2008

Ons kenmerk

[REDACTED]

Onderwerp

Rapport over conceptbesluit vakbekwaamheid bestuurders

Doorkiesnummer

[REDACTED]

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

[REDACTED]

Geachte heer [REDACTED],

Hartelijk dank voor het rapport over het concept 'Besluit houdende wijziging van het Reglement Rijbewijzen en enige andere besluiten in verband met de implementatie van richtlijn 2003/59/EG'. Ik waardeer de wijze waarop uw orgaan binnen de beperkt beschikbare tijd tot een kwalitatief hoogwaardig advies is gekomen. In reactie hierop kan ik u het volgende meedelen.

Het is mij bekend dat de nieuwe regelgeving in de eerste jaren na inwerkingtreding tot een ongelijke geldigheidsduur van het rijbewijs en de daarop vermelde code vakbekwaamheid leidt. Dit is het gevolg van het feit dat de richtlijnen 2003/59/EG (vakbekwaamheid) en 2006/126/EG (derde rijbewijsrichtlijn) een ongelijke datum van inwerkingtreding kennen. De consequentie hiervan is dat tot 19 januari 2013 nog rijbewijzen worden afgegeven met een geldigheidsduur van tien jaar, terwijl daarop codes vakbekwaamheid worden geplaatst met een geldigheid van vijf jaar. Ondanks pogingen van de Nederlandse overheid en verschillende leden van uw orgaan is het niet gelukt de Europese Commissie te overtuigen van het nut en de noodzaak van een langere overgangperiode. Inmiddels heeft vervolgoverleg met TLN en FNV plaatsgevonden. Daarin is afgesproken dat binnen de kaders van de regelgeving en in gezamenlijk overleg wordt gestudeerd op praktische oplossingen voor dit synchronisatieprobleem.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat deelt het streven van het bedrijfsleven om kostenstijgingen als gevolg van basiskwalificatie en nascholing, binnen de kaders die de richtlijn daartoe biedt, te minimaliseren. Daarom is het toegestaan om de periode van 35 uur verplichte nascholing op te splitsen in eenheden van minimaal zeven uur. Dit stelt

Continental Transport

Programma Wegvervoer
Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 1639

Fax 1693

E-mail sjoerd.boot@minvenw.nl

Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

[REDACTED]

chauffeurs bijvoorbeeld in staat om ééns per jaar een dag nascholing te volgen. Om zo flexibel mogelijk om te gaan met de organisatie van de nascholing van chauffeurs, bestaat het voornemen om onder bepaalde voorwaarden toe te staan om een cursuseenheid van 7 uur in twee delen te splitsen. Uitsluitend als deze splitsing naar het oordeel van CCV geen bedreiging vormt voor de kwaliteit van de cursus. De CCV Raad, waarin enkele belanghebbende leden van uw orgaan zijn vertegenwoordigd, zal dit jaar worden betrokken bij het vaststellen van de voorwaarden waaronder de nascholingscursussen verder kunnen worden gesplitst.

De implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid in Nederlandse wet- en regelgeving wordt gerealiseerd door verschillende werkgroepen, onder leiding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In deze werkgroepen zijn naast het ministerie ook CCV, de RDW en de IVW betrokken. De werkgroep Communicatie richt zich op het informeren van verschillende doelgroepen over de aanstaande wijzigingen in de regelgeving rondom de chauffeursvakbekwaamheid. Daarbij zal ook richting chauffeurs worden gecommuniceerd. De leden van uw orgaan hebben vanzelfsprekend ook een verantwoordelijkheid in het informeren van chauffeurs en het overtuigen van het nut en de noodzaak van de periodieke nascholing. Aangezien de eerste artikelen reeds in hun vakbladen zijn verschenen, vertrouw ik op een gezamenlijk en succesvol communicatietraject.

Tenslotte adviseert u de minimumleeftijd voor buschauffeurs op 18 jaar te stellen. De hogere leeftijdsgrens van 21 jaar voor buschauffeurs is gehandhaafd vanwege de extra verantwoordelijkheden die een buschauffeur heeft ten aanzien van zijn passagiers. Ik sta open voor een leeftijdsverlaging, mits dit geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Dit wordt vanwege het verkeersveiligheidsbelang zorgvuldig bezien, waarbij ook wordt gekeken naar de ervaringen in het buitenland. Er is op dit moment evenwel nog onvoldoende inzicht in deze gevolgen en daarom is de eventuele leeftijdsverlaging niet in het vakbekwaamheidstraject meegenomen. Zodra er duidelijkheid bestaat over de genoemde gevolgen, kan een eventuele leeftijdsverlaging apart van het vakbekwaamheidstraject worden doorgevoerd per algemene maatregel van bestuur. Uiteraard moet dit dan ook passen binnen de Europese Richtlijnen voor rijbewijzen en vakbekwaamheid.

Hoogachtend,

[REDACTED]

[REDACTED]



Transport en Luchtvaart

VEKA BEST Verkeersleermiddelen B.V.
T.a.v. d [REDACTED]
Postbus 744
5600 AS EINDHOVEN

Contactpersoon

[REDACTED]

Datum

21 mei 2008

Ons kenmerk

[REDACTED]

Onderwerp

Implementatie richtlijn 'vakbekwaamheid' beroepschauffeurs

Doorkiesnummer

[REDACTED]

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

Geachte heer [REDACTED],

Op 26 maart heeft u mij per brief gevraagd om toe te zien op een tijdige en juiste omzetting van de 'richtlijn vakbekwaamheid' (2003/59/EG) in Nederlandse wetgeving en een juiste uitvoering daarvan door de divisie CCV van het CBR. Ik kan u daarover het volgende meedelen.

Vanwege de complexe materie en een zorgvuldige voorbereiding met belanghebbenden bij een goede opleiding en nascholing van beroepschauffeurs, is de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid in Nederlandse wetgeving vertraagd. De Europese Commissie is hiervan op de hoogte. Bij wet van 10 april 2007 zijn de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 aangepast aan de richtlijn 'vakbekwaamheid' (Staatsblad 166). De verdere structuur van basiskwalificatie en nascholing zal bij algemene maatregel van bestuur worden vastgelegd in het Reglement Rijbewijzen en een nieuwe ministeriële regeling. Beide stukken zijn momenteel in ontwikkeling. De verwachting is dat deze stukken eind juni van dit jaar in het Staatsblad en de Staatscourant worden gepubliceerd.

U suggereert in uw brief dat enkele logische samenvoegingen in de examenstructuur schadelijke effecten hebben op de validiteit van de examens. Dit is geenszins het geval. In het samengevoegde theorie-examen 'verkeer en techniek' is de borging van de verschillende doelstellingen uit de Europese richtlijnen gegarandeerd. Bovendien zijn alle gemaakte keuzes uitvoerig afgestemd met sociale partners in het beroepsgebeden- en

Continental Transport

Programma Wegvervoer

Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 1639

Fax 1693

[REDACTED]
Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

[REDACTED]

beroepspersonenvervoer. Daarnaast draagt de integratie van de rijexamens en de vakbekwaamheidsexamens, net als in andere Europese lidstaten, de goedkeuring van de Europese Commissie.

Vervolgens stelt u dat het theorie-examen 'verkeer en techniek' vragen bevat die voor kandidaten voor de categorie C1 niet verplicht of noodzakelijk zouden zijn. Op dit moment worden er evenwel geen C1-examens afgenomen en is er nog geen besluit genomen over de inhoud van deze examens.

Ten aanzien van uw zorgen over de af te leggen theorie-examens voor kandidaten die uitsluitend het rijbewijs C of D willen behalen kan ik u berichten dat voor deze, overigens uiterst beperkte groep, de mogelijk bestaat een aangepast tweede theorie-examen af te leggen. Op deze wijze komen zij niet in aanraking met onderwerpen waarvan zij geen kennis hoeven te hebben.

Tenslotte wil ik u naar aanleiding van uw slotopmerking medelen dat het taalniveau van de theorie-examens uiteraard afgestemd zal zijn op de doelgroep. Daarbij is het goed te beseffen dat het streven naar eenvoudig en zorgvuldig Nederlands lof verdient, maar niet altijd de oplossing is. Het Genootschap Onze Taal stelt niet voor niets dat bepaalde onderwerpen, zoals technische termen, zich niet altijd voor versimpeling lenen.

Ik vertouw er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID

[REDACTED]

[REDACTED]

**Nota betreffende invoering en uitvoering
richtlijn 2003/59EG**

**Vakbekwaamheid én nascholing
EU beroepschauffeur**

[REDACTED] - 30 juli 2008

Beter laat dan té laat

Nota betreffende
invoering en uitvoering
richtlijn 2003/59EG van
15 juli 2003

Vakbekwaamheid én
nascholing
EU beroepschauffeur

████████████████████
████████████████████

Eindhoven, 30 juli 2008

Copyright Veka Best 2008

Toepassing Europese Richtlijn 2003/59/EG van 15 juli 2003 Theorie-examens en nascholing. Door

[REDACTED] en [REDACTED]

Vakbekwaamheid

De Richtlijn 2003/59/EG betreft de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van chauffeurs in het beroepsgoederen- en beroepspersonenvervoer.

De minimumeisen voor de beroepskwalificatie en – opleiding staan vermeld in bijlage 1 van genoemde richtlijn. De eisen voor het theorie-examen bestaan uit z.g. doelstellingen, die elk betrekking hebben op een aantal voorgeschreven onderwerpen.

De lidstaten hadden de plicht alle wettelijke bepalingen in werking te laten treden vóór 10 september 2006. Nederland heeft tot op heden aan die plicht niet voldaan!

De basiskwalificaties voor de D categorieën treden in werking vanaf 10 september 2008.

De basiskwalificaties voor de C categorieën treden in werking vanaf 10 september 2009.

Voor de categorieën C, C+E, C1 en C1+E zijn er 13 doelstellingen met circa 80 onderwerpen en voor de categorieën D, D+E, D1 en D1+E zijn er 15 doelstellingen met circa 78 onderwerpen.

Deze grote aantallen onderwerpen verklaren waarom het theorie-examen moet bestaan uit ten minste twee toetsen, waaronder casestudy's, met een totale duur van ten minste vier uur.

Uitgangspunt bij het toepassen van Richtlijn 2003/59/EG is dat de leerlingen, die een vakbekwaamheidsopleiding volgen en/of daarvoor examen willen doen, reeds in het bezit zijn van het voorgeschreven rijbewijs. Zij moeten dus al hebben voldaan aan de daarvoor geldende exameneisen zoals vermeld in bijlage II van Richtlijn 2000/56/EG (inmiddels opgenomen als bijlage II van Richtlijn 2006/126/EG).

Ook deze eisen bestaan uit z.g. punten, die eveneens betrekking hebben op een aantal verplichte onderwerpen. Voor de goede orde: geen enkele chauffeur is op de inhoud van richtlijn 2000/56EG in het verleden geëxamineerd. Voor de categorieën C, C+E, C1 en C1+E zijn er 26 punten met circa 63 onderwerpen en voor de categorieën D, D+E, D1 en D1+E zijn er 25 punten met circa 58 onderwerpen.

Nu het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het CBR/CCV voornemens zijn te besluiten de theorie-examens voor het rijbewijs en voor het vakbekwaamheidcertificaat samen te voegen, rijst de vraag of in de beoogde examens Rijbewijs/vakbekwaamheid.1 (verkeer en techniek), het examen Vakbekwaamheid.2 en het examen Case studies voldoende ruimte bieden om aan de eisen in beide Europese richtlijnen te voldoen.

Dit geldt temeer omdat Nederland voor het stelsel van basiskwalificatie van de beroepschauffeur niet gekozen heeft voor de mogelijkheid van een verplichte opleiding (ten minste 280 uur) met een examen, maar voor de mogelijkheid van een verplicht theorie-examen met ten minste twee toetsen zonder een verplichte opleiding vooraf.

Dat geldt in het bijzonder voor het examen Rijbewijs/vakbekwaamheid.1 dat zal gaan bestaan uit slechts 25 verkeersvragen en slechts 25 techniekvragen. Volgens de toetsmatrijs die CBR/CCV heeft opgesteld, zal dit examen bestaan uit 7 eind-toetstermen met 37 toetstermen en circa 318 (!) onderwerpen als afbakening van de verplichte examenstof.

Van deze 318 onderwerpen betreffen:

131 het verkeer (de kennis en inzicht van verkeersrisico's en toepassing van verkeersregels),

167 de autotechniek (kennis van de techniek, bediening en onderhoud van het voertuig) en

20 de kennis van de voertuigeisen en andere relevante bepalingen in de verkeerswetgeving.

Hoewel het onder bepaalde omstandigheden niet noodzakelijk is dat altijd in elk examen alle verplichte onderwerpen worden getoetst, betekent het grote aantal onderwerpen toch dat in één theorie-examen over 50 onderwerpen slechts één vraag kan worden gesteld. Er zijn in die situatie minstens 6 volledig verschillende examenseries nodig van 50 vragen om alle onderwerpen slechts één keer aan de orde te laten komen. Een niet-wensbare situatie.

Hierbij komt nog dat een groot aantal onderwerpen meerdere facetten kent. Bij een onderwerp als "het verlenen van voorrang" gaat het om verschillende wegsituaties, zoals gelijkwaardige wegen, voorrangswegen, voorrangskruispunten, fietspaden, voetpaden, rotondes en erven, waar aan verschillende soorten weggebruikers wel of niet voorrang moet worden verleend. Hetzelfde geldt ten aanzien van het "voor laten gaan" bij het links of rechts afslaan. Met dit gegeven dient wel degelijk rekening te worden gehouden.

De kennis van de betekenis van verkeersborden en het gedrag dat door elk verkeersteken geadviseerd, geboden of verboden wordt, is in genoemde toetsmatrijs als één onderwerp opgenomen. Het betreft echter 152 standaardborden en nog een dertigtal veel voorkomende andere borden. Het is niet realistisch als hieraan voorbij wordt gegaan. Zo zijn er nog veel meer onderwerpen waarover per examen meer dan één vraag moet worden gesteld.

De bovenstaande constatering dat er veel onderwerpen zijn voor het geringe aantal vragen per examen, zou geen probleem behoeven te zijn als CBR/CCV per examensoort over een groot aantal (10 à 15) examenseries met voldoende vragen (75) zou beschikken waarvan de samenstelling steeds zodanig wordt gewijzigd dat alle onderwerpen regelmatig aan de orde komen.

Het is echter bekend - zeker bij Veka Best - dat het aantal series per theorie-examen zeer beperkt is en dat in het verleden slechts een enkele keer per jaar enige vragen werden gewisseld. Dat geldt zowel voor het audiovisuele examen van CBR als het schriftelijke examen van CCV.

Ook de - in sommige kringen - gehoorde suggestie om in het examen niet alle verkeersonderwerpen in het examen Rijbewijs/vakbekwaamheid.1 aan de orde te laten komen omdat de kandidaat niet lang daarvoor examen heeft gedaan voor rijbewijs B, is geen goede. Voor een klein aantal eenvoudige verkeersvragen zou dit denkbaar kunnen zijn, maar zeker niet voor de verkeersinzichtelijke vragen. Zeker ook omdat in het theorie-examen B alle vragen helaas zijn afgestemd op de personenauto en niet mede van toepassing zijn op de vrachtauto of de autobus.

Bovendien biedt de Europese Richtlijn 2000/56/EG die mogelijkheid niet. De exameneisen zijn voor alle rijbewijscategorieën gelijk en moeten in alle examens aan de orde komen. Voor de categorieën A, C en D zijn er nog aanvullende eisen specifiek gericht op de motor, de vrachtauto of de autobus.

In verband met het bovenstaande is het simpel vast te stellen - zelfs voor elke opleider - dat het beoogde theorie-examen Rijbewijs/vakbekwaamheid.1 met 25 verkeersvragen en 25 techniekvragen niet als voldoende valide kan worden beschouwd om de wettelijk vereiste kennis te toetsen.

Nascholing

In artikel 7 van de Europese Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en opleiding van chauffeurs in het beroepsgoederen- en beroepspersonenvervoer is bepaald dat deze chauffeurs de voor hun werk essentiële kennis om de vijf jaar moeten actualiseren.

Zij moeten bij een erkend opleidingsinstituut een gecertificeerde nascholingscursus volgen van 35 uur per vijf jaar. De enige eis is dat van de 35 uur gecertificeerde nascholing de chauffeur minimaal 1 dag (7 uur) een praktijktraining moet volgen.

Door sommige partijen, die betrokken zijn bij de uitvoering van deze nascholing, wordt wel eens gesuggereerd dat het bij deze nascholing niet veel verder hoeft te gaan dan om jaarlijks "een gezellige dag met bijvoorbeeld een cursus brandstofbesparing". Het tegendeel is waar.

Zoals in de Richtlijn staat vermeld, heeft de nascholing tot doel de onderwerpen die vermeld staan in de minimumeisen voor de beroepskwalificatie en -opleiding (zoals vermeld in de bijlage I, deel 1 van genoemde richtlijn) opnieuw te bestuderen en uit te diepen.

Hierbij dient speciale nadruk te worden gelegd op verkeersveiligheid en rationeel brandstofverbruik. Ook dient het imago verbeterd te worden waardoor het beroep chauffeur bij jongeren in de belangstelling komt.

De door het CBR/CCV gemaakte inventarisatie van bestaande cursussen staan hierbij nadrukkelijk ter discussie.

De lijst met minimumeisen bevat een groot aantal onderwerpen (63 voor de C-categorieën en 58 voor D-categorieën) waarvan de inhoud voortdurend onderworpen is aan wettelijke veranderingen en nieuwe ontwikkelingen. Voorbeelden hiervan zijn:

- nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de voertuigtechniek,
- nieuwe laad- en lossystemen en nieuwe systemen voor het vastzetten van lading,
- wijzigingen van de regels ten aanzien van arbeidstijden en rij- en rusttijden,
- nieuwe systemen voor de registratie van rij- en rusttijden (digitale tachograaf),
- toename van het gebruik van boordcomputers en communicatieapparatuur,
- veranderingen op het gebied van vervoersvergunningen en –documenten,
- verbetering van de veiligheids uitrusting van autobussen, gebruik van gordels door passagiers,
- nieuwe inzichten over het handelen bij ongevallen, EHBO en reanimatie.

Bij de nadruk die bij de nascholing gelegd moet worden op de verkeersveiligheid kan men niet voorbij gaan aan de verkeersregels en verkeerstekens. Een goede kennis van de regels en een juist inzicht bij toepassing daarvan, is de noodzakelijke basis voor een veilig gedrag op de weg. Sinds de invoering van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV1990) zijn er inmiddels 22 wijzigingen aangebracht waarbij circa 129 maal een groot aantal artikelen één of meer keren werd veranderd of werd uitgebreid.

De belangrijkste wijzigingen betroffen:

- de plaats op de weg van bepaalde soorten weggebruikers,
- het verlenen van voorrang aan alle bestuurders die van rechts komen,
- de maximumsnelheid van bromfietsen en T100-bussen,
- het handsfree telefoneren,
- het juiste gebruik van autogordels.

In de bijlage met de verkeersborden werden 16 wijzigingen aangebracht. Hierbij ging het vooral om de invoering van nieuwe borden voor het gebruik van de spitsstrook en voor het rijden in verkeerstunnels.

Steeds opnieuw blijkt dat de weggebruikers slecht op de hoogte zijn van de wijzigingen van de verkeersregels. De thans verplichte nascholing van beroepschauffeurs biedt een unieke mogelijkheid om deze belangrijke groep weggebruikers over de wijzigingen te informeren en hun kennis te toetsen.

Ook kan met de nascholing, zij het voor het eerst, voldaan worden aan een belangrijke bepaling in Bijlage II, deel II van de rijbewijsrichtlijn 2000/56/EG (Thans opgenomen in de nieuwe Richtlijn 2006/126/EG). In deze bepaling wordt gesteld dat bestuurders van alle gemotoriseerde voertuigen op elk willekeurig moment moeten voldoen aan de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag zoals beschreven in de minimumeisen voor rijexamens, zodat zij in staat zijn:

- verkeersrisico's te onderkennen en de ernst ervan te beoordelen,
- controle over hun voertuig te hebben om geen gevaarlijke situaties te scheppen, en adequaat te reageren wanneer dergelijke situaties zich voordoen,
- de verkeersregels in acht te nemen, met name die welke gericht zijn op het voorkomen van verkeersongevallen en verzekeren van een vlotte doorstroming van het verkeer,
- de voornaamste technische defecten van hun voertuig te ontdekken, met name die welke de veiligheid in gevaar brengen, en die adequaat te laten verhelpen,
- rekening te houden met alle factoren die het rijgedrag nadelig beïnvloeden (alcohol, vermoeidheid, verminderd gezichtsvermogen, enz) teneinde volledig in staat te blijven tot veilig rijgedrag,
- bij te dragen tot de veiligheid van alle weggebruikers, in het bijzonder de zwakste en kwetsbaarste, door naar behoren rekening te houden met de medeweggebruikers.

Deze bepaling biedt de mogelijkheid de nodige maatregelen te nemen om er voor te zorgen dat bestuurders die niet meer voldoen aan de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag zoals beschreven in de rijexameneisen, deze kennis en vaardigheden weer terugkrijgen.

Voor zover bekend wordt de bepaling in Nederland alleen gehanteerd bij de z.g. vorderingen op grond van artikel 130 van de Wegenverkeerswet. Deze vorderingen kunnen leiden tot een onderzoek naar de rijvaardigheid of de rijgeschiktheid en tot het volgen van een opleiding. Meestal gaat het dan om de lichamelijke en geestelijke gesteldheid van betrokkene en om het rijden onder invloed van alcohol en drugs.

Vaak vinden genoemde vorderingen plaats na zware overtredingen en ernstige ongevallen. Het leed is dan al geschied. Met een zinvolle invulling van de verplichte nascholing van beroepschauffeurs kan veel persoonlijk leed, materiële schade en kilometers lange files worden voorkomen.

Bedrijven in het goederen- en personenvervoer zullen grote moeite hebben om hun chauffeurs jaarlijks een dag per jaar vrij te maken voor het deelnemen aan de nascholing. Ook chauffeurs zitten niet te wachten om een aantal dagen in een leslokaal te zitten en waarschijnlijk helemaal niet - afgezien het kostenaspect waarop de samenstellers van deze notitie later terugkomen - als na de afsluiting van de nascholing geen enkele toetsing volgt.

Veka Best werkt samen met bureau ICE, Emmia Multimedia en Bureau Taal aan dé oplossing voor een veel realistischere aanpak. Geïnteresseerd?

= = =

DG Mobiliteit	
REG.NR.	[REDACTED]
Ingekomen	
- 1 AUG. 2008	
Afdoevingstermijn:	
W/V	Deponeren
DOSSIER	

Ministerie van Verkeer & Waterstaat
T.a.v. Directeur Wegen en Verkeersveiligheid
[REDACTED]
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Toepassing Europese richtlijn 2003/59EG

Eindhoven, 31 juli 2008

Geachte heer [REDACTED],

Naar aanleiding van uw antwoord dd. 21 mei 2008 onder nummer VenWDGTL 2008/733 doe ik u hierbij toekomen onze nota Toepassing Europese Richtlijn 2003/59EG van 30 juli 2008 betreffende de vakbekwaamheid en nascholing beroepschauffeurs. Voor deze nota nemen de heer [REDACTED] en ondergetekende hun verantwoordelijkheid.

In uw schrijven dd. 21 mei jl. deelde u mij mede dat in het samen te voegen theorie-examen Verkeer en Techniek de borging van de verschillende doelstellingen uit de Europese richtlijnen zullen worden gegarandeerd.

Ik verzoek u mij op korte termijn te berichten of bijgevoegde nota het ministerie van Verkeer en Waterstaat als verantwoordelijke organisatie op een andere, meer realistische, gedachte zal kunnen brengen.

Wat betreft een zinvolle nascholing zoals bedoeld in richtlijn 2003/59EG en in onze nota is weergegeven, heb ik het toetsingsbureau ICE, Bureau Taal en Emmia Multimedia de opdracht gegeven om samen met Veka Best een opleidingsplan en een plan van aanpak te ontwikkelen, waarbij ook vooral de door het CBR/CCV, in samenspraak met uw ministerie, gemaakte inventarisatie van bestaande cursussen welke volgens de richtlijn 2003/59EG niet per definitie onder "de nascholing" kunnen vallen ter discussie zullen staan. Graag ook uw mening over deze cursussen zoals het CBR/CCV deze vermeldt in haar overzicht opleidingen/cursussen bestemd voor nascholing.

Mocht uw ministerie bij deze ontwikkelingen nauw betrokken willen zijn of van de vorderingen op de hoogte willen worden gehouden, verneem ik dat gaarne van u.

In afwachting van uw antwoord teken ik,

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Bijlage: Nota richtlijn 2003/59EG



Mobiliteit

Veka Best Verkeersleermiddelen B.V.
Postbus 744
5600 AS EINDHOVEN

Contactpersoon

[REDACTED]

Datum

26 september 2008

Ons kenmerk

[REDACTED]

Onderwerp

Toepassing Europese Richtlijn 2003/59/EG

Doorkiesnummer

[REDACTED]

Bijlage(n)

[REDACTED]

Uw kenmerk

-

Geachte heer [REDACTED],

Op 1 augustus ontving ik uw brief met bijgevoegde nota over de toepassing van de Europese richtlijn 2003/59/EG (richtlijn vakbekwaamheid). Ik wil u hartelijk danken voor de wijze waarop u hierin meedenkt over het verbeteren van de vakbekwaamheid van de Nederlandse beroepschauffeurs. In reactie op uw opmerkingen en voorstellen, kan ik u als volgt berichten.

Het eerste deel van uw nota staat in het teken van de basiskwalificatie. U merkt allereerst op dat het uitgangspunt in de toepassing van richtlijn 2003/59/EG is dat een leerling zijn rijbewijs C en/of D al heeft. Dit is echter niet het geval. In art 5 lid 1 van de richtlijn wordt voor de toegang tot de basiskwalificatie gesteld dat niet eerst het overeenkomstige rijbewijs behoeft te worden behaald.

In uw nota spreekt u vervolgens over de categorieën C1/D1 tot en met CE/DE. Aangezien de besluitvorming rondom de introductie van (examens voor) de categorieën C1/C1E en D1/D1E in Nederland nog niet is afgerond, beperk ik mijn reactie tot de categorieën C/CE en D/DE.

U geeft daarnaast aan dat u twijfelt aan het feit of we met de beoogde examenstructuur voldoen aan hetgeen Europese richtlijnen van ons eisen. Ik kan u aangeven dat dit zo is. De toetsmatrijzen voor de nieuwe theorie-examens die per 8 september 2008 worden geïntroduceerd, voldoen aan de eisen die worden gesteld vanuit de richtlijnen 2000/56 en 2003/59. Ter bevestiging van dit standpunt heeft het CBR besloten de toetsmatrijzen extern te laten valideren. Hiertoe is opdracht gegeven aan CINOP. Mocht uit die validatie

Directoraat-Generaal Mobiliteit

Wegen en Verkeersveiligheid

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - 351 6171

Fax

[REDACTED]

Internet : www.verkeerenwaterstaat.nl

blijken dat de toetsmatrijzen toch niet geheel voldoen aan de inhoudelijke eisen uit de betreffende Europese richtlijnen, dan zal het CBR deze vanzelfsprekend aanpassen.

Voorts stelt u dat het nieuwe examen 'Rijbewijs en vakbekwaamheid 1', met 25 verkeersvragen en 25 techniekvragen, niet als voldoende valide kan worden beschouwd. U geeft daarbij aan dat minstens 6 volledig verschillende examenseries van 50 vragen nodig zijn om alle onderwerpen een keer aan de orde te laten komen. Ik ben het met u eens dat er voldoende examenseries beschikbaar moeten zijn voor een kwalitatief goede examinering. Voor het aantal examenversies dat van een bepaald examen parallel in omloop moet zijn, hanteert de divisie CCV een staffel waarin het aantal examens op jaarbasis en het aantal examenmomenten belangrijke factoren zijn. De divisie CCV van het CBR heeft voor de theorie examens voor rijbewijs en vakbekwaamheid de beschikking over 6 versies, waarmee de validiteit wordt gegarandeerd.

Ook met betrekking tot de omloopsnelheid van examens en de overlap tussen verschillende versies hanteert CCV strikte normen. Die normen liggen anders dan u stelt. In uw brief stelt u dat de 318 onderwerpen zoals genoemd in de afbakening van de toetsmatrijs zouden moeten worden ondervraagd. U stelt dat daarvoor meer examenversies en vragen per versie noodzakelijk zijn dan CCV momenteel als norm hanteert. Dat is naar mijn mening niet noodzakelijk, omdat CCV alle gedefinieerde toetstermen per individuele examenversie aan bod laat komen. De afbakeningen zijn weergegeven om opleiders inzicht te geven in wat er met betrekking tot die examenterm ondervraagd kan worden.

Nascholing

In het tweede deel van uw nota gaat u in op de verplichte nascholing, die beroepschauffeurs vanaf 10 september 2008 (buschauffeurs) en 10 september 2009 (vrachtautochauffeurs) moeten volgen. U geeft aan te twifelen aan een zinvolle invulling van deze verplichte nascholing. Ik ben het met u eens dat nascholing meer inhoudt dan een gezellige dag met bijvoorbeeld een cursus brandstofbesparing. Ik ben echter van mening dat het ontwikkelde systeem een zeer zinvolle invulling van de nascholing mogelijk maakt.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat hanteert bij de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid het uitgangspunt dat de nascholing zo nauw mogelijk moet aansluiten bij de specifieke werkomstandigheden van de chauffeur. Niet elke chauffeur heeft dezelfde werkomstandigheden. Een internationale chauffeur op een tankwagen krijgt met andere zaken te maken dan een chauffeur die in Nederland op een bakwagen distributievervoer verricht. Naast een stuk algemene nascholing op het gebied van verkeersveiligheid en zuinig rijden, hebben beiden belang bij specifieke nascholing.

De uitvoering van nascholingscursussen in het kader van de richtlijn vakbekwaamheid is omwille van het bovenstaande dan ook neergelegd bij gespecialiseerde opleiders. Om te voldoen aan hetgeen hierover in de richtlijn vakbekwaamheid is gesteld, kunnen opleiders hun opleidingsprogramma ter certificering bij de divisie CCV van het CBR voorleggen. CCV beoordeelt dan onder andere of het programma te vatten valt onder een van de

onderwerpen die de richtlijn voor nascholing benoemt. De lijst met cursussen die resulteert uit dit systeem van certificering, wordt vastgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De inventarisatie die CCV onlangs van het huidige opleidingsaanbod heeft gemaakt, past bij de onderwerpen die in de richtlijn voor nascholing zijn benoemd. De betreffende opleiders kunnen hun opleidingsprogramma's bij CCV ter certificering indienen. CCV houdt toezicht op de gecertificeerde opleidingen.

Op de hierboven omschreven manier kunnen in de markt van opleiders voor alle aspecten van het chauffeursvak specifieke nascholingscursussen worden ontwikkeld. Uit uw brief maak ik op dat u ook bezig bent met een opleidingsplan, dat zich richt op nascholing op het gebied van verkeersborden en verkeersregels, rijvaardigheid en rijgedrag. Dat lijkt mij een prima initiatief: hoe breder het aanbod van nascholingscursussen, hoe beter chauffeurs kunnen worden nageschoold. Ik wens u dan ook veel succes bij het verder uitwerken van dit opleidingsplan.

Ter volledigheid heb ik als bijlage de uitvoeringswetgeving tot implementatie van de richtlijn 2003/59/EG toegevoegd, alsmede het Koninklijk Besluit tot inwerkingtreding van de regelgeving. Wij voldoen hiermee aan de verplichting uit richtlijn 2003/59/EG om deze op 10 september 2008 in Nederland in werking te laten treden. De Europese Commissie is hiervan op de hoogte.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

[Redacted signature]

[Redacted signature]



Veka Best Verkeersleermiddelen bv
Stratumsewijk 26, 5611 ND Eindhoven.
Postbus 744, 5600 AS Eindhoven
Telefoon: 040-2140080
Fax : 040-2140081
E-mail : info@vekabest.nl
Bankrelatie ABN-AMRO nr: 52.75.26.800
Postbank nr: 13.98.738

DG Mobiliteit	
REG.NR.	Venw / [redacted]
[redacted] men	
26 FEB. 2009 [redacted]	
Afdoer	Deponeren
WV	
DOSSIER Venw / Dgmo / [redacted]	

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
t.a.v. [redacted]

Eindhoven, 25 februari 2009

Onderwerp: Toepassing Europese richtlijn 2003/59/EG

Geachte heer [redacted]

In onze nota van 30 juli 2008 over de toepassing van de Europese richtlijn 2003/59/EG inzake de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs, hebben wij onze ideeën kenbaar gemaakt over de vorm en inhoud van de nascholing van deze chauffeurs. In uw brief van 26 september 2008 [redacted] schrijft u ons besluit om een opleidingsplan voor die nascholing te ontwikkelen en prima initiatief te vinden.

Voor ons was dit mede een reden om verder te gaan met ontwikkeling van dit opleidingsplan. Het uitgangspunt daarbij is het theoretische deel van de nascholing geheel of gedeeltelijk uit te voeren door middel van E-learning. Voor de beroepschauffeur en zijn werkgever kan deze leermethode tijd- en kostenbesparend werken. Voor de verdere uitwerking van het opleidingsplan hebben wij gebruik gemaakt van de diensten van het advies- en organisatiebureau KVGMB.V. in Roermond.

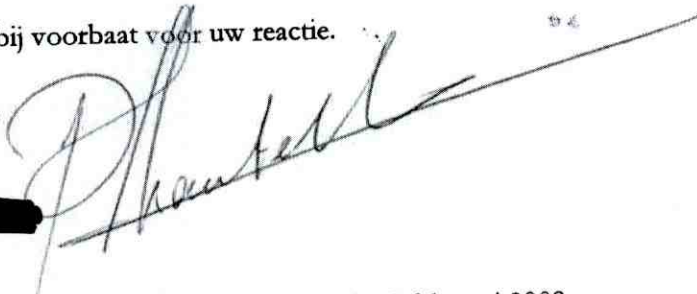
Bijgaand zenden wij u het rapport van KVGMB van 12 februari 2009 waarin onze visie op de nascholing van beroepschauffeurs nader is uitgewerkt en vastgelegd.

Bij het onderzoek naar de vorm en inhoud van de nascholing hebben wij vastgesteld dat enkele instanties die ook bezig zijn met de ontwikkeling van een opleidingsprogramma in de voorgeschreven opleidingstijd van 35 uur ook willen benutten voor het geven van nascholing op grond van andere wettelijke regelingen dan richtlijn 2003/59/EG. Het gaat hierbij in het bijzonder om de verplichte nascholing van chauffeurs in het vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) en het geconditioneerde vervoer van bederfelijke goederen (ATP). Wij menen dat een dergelijke vermenging van bekwaamheden niet juist is en strijdig is met Europese en nationale regelgeving.

Indien u echter van mening bent dat een samenvoeging van verschillende opleidingen wel is toegestaan, vernemen wij dit gaarne. Wij zullen dan niet aarzelen ook deze scholing in ons ontwikkelingsplan op te nemen.

Wij danken u bij voorbaat voor uw reactie.

Hoogachtend,



[Redacted name]

Bijlage: Visie Richtlijn Vakbekwaamheid d.d. 12 februari 2009

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Veka Best
T.a.v. dhr. [REDACTED]
Postbus 744
5600 AS EINDHOVEN

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Wegen en Verkeersveiligheid

Plesmanweg 1-6
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070-351 1693
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Ons kenmerk
VENW/DGMO-2009/1789

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
-

Datum 3 maart 2009
Onderwerp Toepassing Europese richtlijn 2003/59/EG

Geachte heer [REDACTED]

Op 25 februari stuurde u mij uw visie op de nascholing van beroepschauffeurs in het kader van de vakbekwaamheid. U vroeg mij in deze brief of het samenvoegen van verschillende opleidingen in dat kader is toegestaan. Ik kan u daarover als volgt informeren.

Ik wil u allereerst complimenteren voor de systematische en proactieve manier waarop u de nascholing verwerkt in uw opleidingsprogramma's voor beroepschauffeurs. Uit het stuk blijkt dat u in het kader van de nascholing goed op de hoogte bent van de behoeften van de transportsector in de huidige tijd. Deze zijn zoals u weet divers en aan veranderingen onderhevig. Mede met het oog daarop hebben we in Nederland de Europese richtlijn vakbekwaamheid zo ruim mogelijk geïmplementeerd. Wij zijn hierbij van mening dat nascholing op het gebied van ADR en ATP aansluit bij het uitgangspunt van de richtlijn vakbekwaamheid dat chauffeurs worden nageschoold op de voor hun beroep essentiële kennis en vaardigheden. Deze onderwerpen kunnen dan ook in Nederland onderdeel zijn van nascholingsprogramma's in het kader van de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs.

In het implementatietraject van richtlijn 2003/59/EG heeft de divisie CCV van het CBR in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en in samenwerking met de sociale partners in het wegvervoer, een set minimumeisen voor nascholingscursussen ontwikkeld. Ik heb deze eisen goedgekeurd. CCV is in Nederland de bevoegde instantie om opleidingsprogramma's aan deze eisen te toetsen. Voor de concrete toetsing van uw opleidingsprogramma aan deze eisen wil ik u dan ook graag verwijzen naar CCV. Zij zijn van deze brief op de hoogte.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wens u veel succes in het verder vormgeven van uw opleidingsprogramma's.

Hoogachtend,
[REDACTED]
[REDACTED]

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Veka Best
T.a.v. dhr. [REDACTED]
Postbus 744
5600 AS EINDHOVEN

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Wegen en Verkeersveiligheid

Plesmanweg 1-6
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070-351 1693
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Datum 11 maart 2009
Onderwerp Toepassing Europese richtlijn 2003/59/EG

Ons kenmerk

[REDACTED]

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

-

Geachte heer [REDACTED],

Op 25 februari stuurde u mij uw visie op de nascholing van beroepschauffeurs in het kader van hun vakbekwaamheid. U vroeg mij in deze brief of het samenvoegen van verschillende opleidingen in dat kader is toegestaan. Ik kan u daarover als volgt informeren.

Ik wil u allereerst complimenteren voor de systematische en proactieve manier waarop u de nascholing verwerkt in uw opleidingsprogramma's voor beroepschauffeurs. Uit het stuk blijkt dat u in het kader van de nascholing goed op de hoogte bent van de behoeften van de transportsector in de huidige tijd. Deze zijn zoals u weet divers en aan veranderingen onderhevig. Mede met het oog daarop hebben we in Nederland de Europese richtlijn vakbekwaamheid zo ruim mogelijk geïmplementeerd. Wij zijn hierbij van mening dat nascholing op het gebied van ADR en ATP aansluit bij het uitgangspunt van de richtlijn vakbekwaamheid dat chauffeurs worden nageschoold op de voor hun beroep essentiële kennis en vaardigheden. Deze onderwerpen kunnen dan ook in Nederland onderdeel zijn van nascholingsprogramma's in het kader van de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs.

In het implementatietraject van richtlijn 2003/59/EG heeft de divisie CCV van het CBR in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en in samenwerking met de sociale partners in het wegvervoer, een set minimumeisen voor nascholingscursussen ontwikkeld. Ik heb deze eisen goedgekeurd. CCV is in Nederland de bevoegde instantie om opleidingsprogramma's aan deze eisen te toetsen. Voor de concrete toetsing van uw opleidingsprogramma aan deze eisen wil ik u dan ook graag verwijzen naar CCV. Zij zijn van deze brief op de hoogte.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wens u veel succes in het verder vormgeven van uw opleidingsprogramma's.

Hoogachtend,

[REDACTED]
[REDACTED]

Veka Best Verkeersleermiddelen bv
Stratumsedijk 26, 5611 ND Eindhoven
Postbus 744, 5600 AS Eindhoven
Telefoon: 040-2140080
Fax : 040-2140081
E-mail : info@vekabest.nl
Bankrelatie ABN-AMRO nr: 52.75.26.800
Postbank nr: 13.98.738

Ministérie van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Directeur Wegen en Verkeersveiligheid
Dhr. [REDACTED]
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Eindhoven, 17 maart 2009

Onderwerp: Richtlijn 2003/59EG

Geachte heer [REDACTED]

DG Mobiliteit			
REG.NR. Venw/DGMO - [REDACTED]			
Ingekomen [REDACTED]			
19 MAART 2009			
Afdeling: [REDACTED]			
WV			Deponeren
DOSSIER			

In reactie op uw schrijven van 11 maart jl. over de opvatting van Veka Best over de toepassing van de nascholingsrichtlijn, vraag ik uw aandacht voor het volgende.

In artikel 7 van richtlijn 2003/59EG is bepaald dat chauffeurs in het beroepsvervoer de voor hun werk essentiële kennis moeten actualiseren. Aan het eind van een nascholing van minimaal 35 uur moeten zij kunnen aantonen dat zij hun kennis over nieuwe ontwikkelingen hebben geactualiseerd en de minimumeisen voor de beroepskwalificatie opnieuw hebben bestudeerd en uitgediept, overeenkomstig de voorwaarden vermeld in bijlage 1, deel 1 van de richtlijn.

Zoals u weet is Veka Best met een team van deskundigen aan de slag gegaan met als resultaat dat Veka Best op korte termijn de volledige nascholing in één pakket zal kunnen presenteren.

Richtlijn 2003/59EG bevat 3 hoofddoelstellingen waaraan de beroepschauffeur zeker zal moeten voldoen, wil de branche een "geslaagde" nascholing kunnen claimen:

1. bevorder de verkeersveiligheid
2. bestudeer de milieubesparende maatregelen
3. verbeter het bedrijfsimago waardoor het beroep chauffeur bij jongeren in de belangstelling komt.

Kijkend naar de eisen van de Europese Commissie hebben wij in een eerder stadium gesteld dat de door het CBR/CCV gemaakte inventarisatie van cursussen met urenwaardering nadrukkelijk ter discussie staat.

Aan [REDACTED] van CCV hebben wij het volgende praktijkgeval (met gefingeerde naam) voorgelegd:

[REDACTED] is vrachtautochauffeur die voor nascholing in aanmerking komt. Hij kiest uit de CCV-inventarisatielijst de volgende cursussen met geaccepteerde urenwaardering.

- | | |
|--------------------------|-------|
| 1. stil laden en lossen | 7 uur |
| 2. lading zekeren | 7 uur |
| 3. digitale tachograaf | 7 uur |
| 4. praktische taalkennis | 7 uur |
| 5. de praktijkdag | 7 uur |

totaal nascholing 35 uur

Heeft [REDACTED] voldaan aan de nascholingseisen? Ja zeggen CBR en CCV. Met verbazing heeft het team van Veka Best dit bevestigende antwoord geanalyseerd.

Uit uw brief van 11 maart blijkt dat u evenals het CBR/CCV van mening bent dat, indien de nascholing van een chauffeur alle hoofddoelstellingen:

1. verkeersveiligheid bevorderen
2. milieuaspecten bestuderen
3. imagoverbetering realiseren
4. opnieuw bestuderen minimumeisen beroepskwalificatie
5. uitdiepen minimumeisen beroepskwalificatie

achterwege laat en daarmee de opdracht van richtlijn 2003/59EG eenvoudig omzeilt, de betreffende chauffeur gerechtigd is om nogmaals voor een periode van 5 jaar aan het hedendaagse gecompliceerde verkeer deel te nemen. Niet helemaal ten overvloede deel ik u mede dat - als bovenstaande opvatting van het CBR/CCV juist zou zijn - de inspanningen van het nascholingsteam van Veka Best om een nascholingstraject te presenteren, zoals de Europese Commissie met 2003/59EG voor ogen heeft, zinloos zijn geworden, waardoor Veka Best aanzienlijke schade zal oplopen. Een pijnlijke zaak, gezien onze ervaringen in het verleden met de invoering van richtlijn 2000/56EG.

Gezien de goede contacten die wij onderhouden met de Europese Commissie, een invloed die al heeft geresulteerd in een inbreukprocedure tegen de Staat der Nederlanden, ook in verband met de richtlijn 2003/59EG, zullen wij de opvatting van het CBR/CCV, zoals geformuleerd in deze brief en bevestigd in uw brief van 11 maart jl., ter beoordeling voorleggen aan de Europese Commissie. Tenzij ik de beslissing in uw brief van 11 maart verkeerd interpreteer. Tevens zullen wij Ergo,

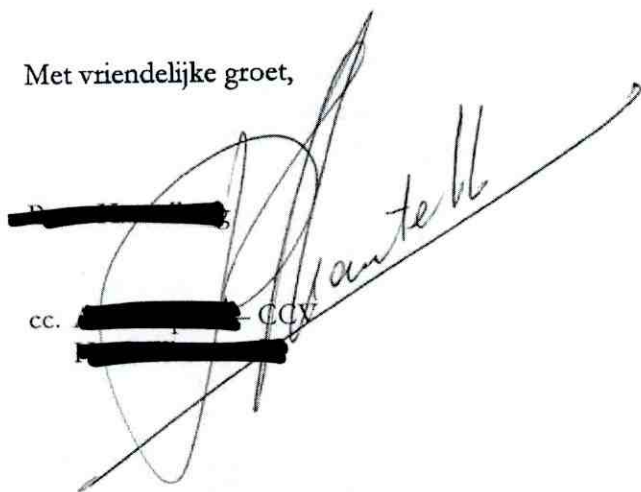
vervolgnummer:



Bureau voor Markt- en Beleidsonderzoek, opdracht geven een grootschalig onderzoek te houden onder de Nederlandse transportbedrijven om hun mening over het bovenstaande te peilen.
De uitslag van dat onderzoek zullen we vervolgens openbaar maken.

In afwachting op een spoedig antwoord teken ik,

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink is written over several lines of redacted text. The signature appears to be 'Hante H'. The redacted text consists of three horizontal black bars. The first bar is on the line 'D. [redacted]', the second is on the line 'cc. [redacted] - CCV', and the third is on the line '[redacted]'. The signature is written in a cursive style and extends across the redacted lines.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Veka Best Verkeersleermiddelen B.V.
Postbus 744
5600 ND EINDHOVEN

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Wegen en Verkeersveiligheid

Plesmanweg 1-6
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070-351 1693
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
T [Redacted]
[Redacted]

Ons kenmerk

[Redacted]

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

-

Datum 1 april 2009
Onderwerp Richtlijn 2003/59EG

Geachte heer [Redacted],

In uw brief van 24 maart jongstleden vraagt u mij op basis van een fictief praktijkgeval of de divisie CCV van het CBR de nascholingseisen voor vrachtautochauffeurs juist toepast. U vraagt zich in deze brief tevens af of u mijn beslissing in mijn brief van 11 maart juist interpreteert. In reactie daarop kan ik u als volgt informeren.

Met het volgen van de in uw brief genoemde cursussen voldoet een vrachtautochauffeur aan de nascholingseisen uit richtlijn 2003/59/EG. Artikel 7 van de richtlijn stelt namelijk dat chauffeurs 'bepaalde onderwerpen op de lijst van deel 1 van bijlage 1 van de richtlijn opnieuw bestuderen en uitdiepen'.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

[Redacted]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 8 juli 2009 10:53
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Driving Licence Committee

Eens met [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Transport en Logistiek Nederland
Boris Pasternaklaan 22
Postbus 3008, 2700 KS Zoetermeer

[REDACTED], | www.tln.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 3 juli 2009 13:08
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Driving Licence Committee

Beste [REDACTED],
Zoals aangegeven strookt dit volgens mij met de NL implementatie. Deze stelling betekent namelijk dat chauffeurs in het bezit van een rijbewijs afgegeven voor 10 sept 2008 resp 2009 de code niet hoeven te voeren tot 2015 resp 2016, ook niet in de rest van de eu.
Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 3 juli 2009 12:07
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Driving Licence Committee

Dames,

zie het bijgaande. Verandert er hierdoor veel voor ons?
Het is mij overigens onduidelijk wie "IT" is.

Groeten,
[REDACTED]

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 3 juli 2009 11:56
Aan: [REDACTED]

[REDACTED]

Onderwerp: Driving Licence Committee

Dear Members ,

On behalf of [REDACTED], please find attached a letter on the above-mentioned subject.

Kind regards,

<<20090702153737010>>

Alle uitgaande en inkomende e-mails worden door het CBR streng gecontroleerd op virussen, ed. CBR wijst aansprakelijkheid voor schade tengevolge van gebruik van e-mail af.
De informatie opgenomen in dit bericht kan vertrouwelijk zijn en is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u dit bericht onterecht ontvangt wordt u verzocht de inhoud niet te gebruiken en de afzender direct te informeren door het bericht te retourneren.

All outgoing and incoming e-mails are checked by the CBR on virus- signatures, etc. CBR denies any responsibility for damages resulting from the use of e-mail.
The information contained in this message may be confidential and is intended to be exclusively for the addressee. Should you receive this message unintentionally, please do not use the contents herein and notify the sender immediately by returning the e-mail.

DISCLAIMER:

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).
Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen?
Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten,
beschermd door een beroepsgeheim.

This e-mail message is intended exclusively for the addressee(s).
If the email was sent to you by mistake, would you please call us immediately?
In that case we also request you to destroy the e-mail and to neither use the contents nor disclose them to third parties,
because the message can contain confidential information which may be protected by professional secrecy.

This e-mail message has been scanned for Viruses and Content and cleared by **NetIQ MailMarshal for Transport en Logistiek Nederland**.

CEND/DAB-			
M	S	SG	LSG
17 JUL 2009			
dienst	HDJZ	KOPIE:	DGM
Behandeling:			
<input type="checkbox"/>	afdoen door: M / S / SG / LSG		
<input type="checkbox"/>	advies		
<input checked="" type="checkbox"/>	ambtelijk afdoen		
<input type="checkbox"/>	ter kennisneming		
Vorig nr:		Volg nr:	
Afdoen voor: Ministerie van Verkeer			

Advocatenkantoor

van de Laar

Min. v. Verkeer en Waterstaat
Ingekomen

21 JULI 2009

HDJZ/2009, 881

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

T.a.v. de heer
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

DG Mobiliteit
REG.NR. [redacted]
Ingekomen [redacted]
23 JULI 2009
Afdoeningstermijn
DG BW Deponeren
[redacted] VENN/DGM 0168

Advocaten

Mauritsstraat 24
5616 AA Eindhoven
Tel 040-2449942
Fax 040-2457435
E-mail [redacted]

Inzake :

Ref. : Veka Best/Ministerie van Verkeer
24293/pl/to

Eindhoven, 16 juli 2009

Tot mij wendde zich de Besloten Vennootschap [redacted] beperkte aansprakelijkheid Veka Best Verkeersleermiddelen B.V., gevestigd en kantoorhoudende te Eindhoven aan de Stratumsedijk 26.

Cliënte wendde zich tot mij omdat cliënte met betrekking tot de nascholing in het kader van de Richtlijn vakbekwaamheid 2003/59/EG reeds meerdere malen getracht heeft te overleggen met de in Nederland betrokken partijen. Het vorenstaande leidde echter niet tot enig succes. Gezien voormeld onbevredigend resultaat heeft cliënte besloten om met de Europese Commissie te overleggen. Cliënte is immers van mening dat Nederland de Richtlijn vakbekwaamheid 2003/59/EG foutief heeft geïnterpreteerd en geïmplementeerd.

Voormeld overleg heeft er toe geleid dat inmiddels de Europese Commissie een antwoord bij brief d.d. 8 juli 2009 aan Veka zond, van welke brief een kopie wordt bijgevoegd. De Europese Commissie zal u overigens ook ongetwijfeld op de hoogte hebben gebracht van de inhoud van deze brief. In de brief geeft de Europese Commissie aan dat de kennis waarmee de lidstaten rekening moeten houden bij het vaststellen van de aanvankelijke kwalificatie en periodieke nascholing van de beroepschauffeurs tenminste dient te omvatten de onderwerpen als zijn genoemd in bijlage 1 van voormelde Richtlijn. In de brief is verder specifiek vermeld dat het getuigschrift van nascholing niet kan worden gebaseerd op andere opleidingen, zoals de ADR-cursussen en de andere door Nederland voorgestelde, reeds gecertificeerde cursussen.

Volgens de Europese Commissie moet er in Nederland een compleet 35-uurs nascholingstraject worden aangeboden wat:

1. alle onderwerpen bevat zoals vermeld in bijlage 1 van de Richtlijn;

2. alle hoofddoelen uitvoerig moet behandelen als zijn vastgelegd in de Richtlijn;
3. de minimum eisen voor de beroepskwalificatie uitdiept.

Veka moet concluderen dat de implementatie van de Richtlijn in Nederland niet of niet volledig en/of niet deugdelijk heeft plaatsgevonden. De huidige door CCV gecertificeerde opleidingen voldoen op geen enkele wijze aan de doelstellingen van de Richtlijn.


Veka verzoekt u dan ook om alle door CCV uitgegeven certificaten van opleidingen zo snel mogelijk in te trekken en verder te handelen conform de aangegeven Richtlijn of althans om het CBR te laten handelen conform voormelde Richtlijn. Mocht er aan het vorenstaande niet onmiddellijk gevolg worden gegeven dan acht cliënte zich vrij om onmiddellijk rechtsmaatregelen te nemen.

Gaarne zie ik deze omgaand een reactie tegemoet.

Hoogachtend,

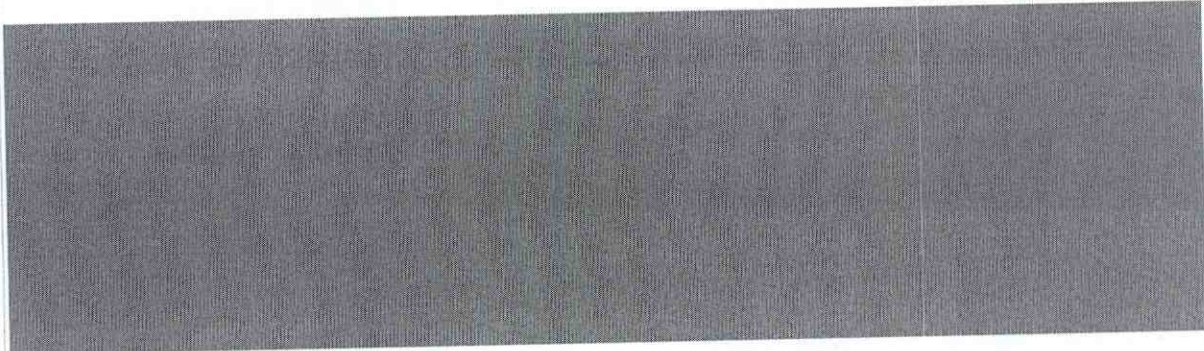


Bijl.:

P.s. een kopie van de schrijven zend ik naar de heer 
algemeen directeur CBR.

Onderwerp: FW: [REDACTED] - vragen betreffende de richtlijn
2003/59/EG

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 4 augustus 2009 12:35
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: [REDACTED] - vragen betreffende de richtlijn 2003/59/EG



Ministerie Verkeer en Waterstaat
t.a.v. [REDACTED]

**Betreft: vragen betreffende de richtlijn
2003/59/EG**



Geachte heer [REDACTED],

Datum
04.08.2009

onze klanten en ook wij als cursusaanbieder

Contactpersoon
[REDACTED]

weten op dit moment niet wat de stand van zaken is voor wat betreft de voortgang van de cursussen i.v.m. de nascholing vakbekwaamheid.

Ons liggen krantenartikelen en een brief voor, die door de Europese Commissie van Energie en Transport aan [REDACTED] van de firma [REDACTED] gestuurd is.

Hierin staat dat u op de hoogte bent gebracht dat het Nederlandse systeem niet voldoet aan de eisen die de Commissie voorschrijft.

Op dit moment willen wij meer cursussen laten certificeren.

In deze context hadden wij contact met [REDACTED]. Wij hebben het gevoel dat ook hier gewacht wordt op duidelijke informatie.

Het standpunt van de Commissie is voor wat betreft de ADR-opleidingen duidelijk: " Het getuigschrift van vakbekwaamheid kan niet worden gebaseerd op andere opleidingen, zoals ADR-cursussen."

Voor ons is echter de vraag, hoe gaat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dus Nederland, hiermee om?

Nu de vragen nog eens op een rij:

Internet
[REDACTED]

e Mail
[REDACTED]

Telefoon
+[REDACTED]

Fax
[REDACTED]

1. Gaan de ADR-opleidingen niet meer meetellen voor de nascholing vakbekwaamheid?
2. Wat is met de andere cursussen bijvoorbeeld: heftruck, leefstijl, etc. ...?
3. Tellen de uren die in het systeem van het CBR/CCV zijn ingevoerd voor cursussen die eventueel gaan vervallen mee of worden deze uit het systeem verwijderd?

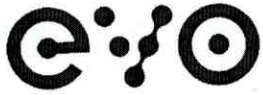
Graag ontvangen wij van u een antwoord op onze vragen.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature]

**De volgende informatie is in PDF-formaat beschikbaar.
Mocht u problemen hebben met het bekijken van de
bestanden kunt u de nieuwste Acrobat
Reader kosteloos van Adobe downloaden.**





Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

CEND/DAB-			
M	S	SG	LSG
- 6 AUG 2009			
dienst	KOPIE:		
Behandeling:			
<input type="checkbox"/>	afdoen door: M / S / SG / LSG		
<input type="checkbox"/>	advies		
<input checked="" type="checkbox"/>	ambtelijk afdoen		
<input type="checkbox"/>	ter kennisgeving		
Vrijg nr:	Vrijg nr:		
Afdelen voor:			

RW
628

Hoofdkantoor
Signaalrood 60
2718 SG Zoetermeer

Postbus 350
2700 AJ Zoetermeer

datum 05-08-2009 contactpersoon [redacted] doorkiesnummer [redacted] onze referentie DBH/09.08.0235

T [redacted]
F [redacted]
evo@evo.nl
www.evo.nl

Betreft
Implementatie van Richtlijn 5003/59.EG inzake de opleiding van professionele chauffeurs (vakbekwaamheid).

EVO behartigt de logistieke belangen van ruim 30.000 verladers, ontvangers en eigen vervoerders

EVO heeft vernomen dat firma VekaBest bij brieven d.d. 4 mei 2009 en 8 mei 2009 aan de Europese Commissie vragen heeft gesteld omtrent de implementatie van de Richtlijn Vakbekwaamheid. In haar antwoord d.d. 8 juli 2009 vermeldt de Europese Commissie dat zij heeft verzocht aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om te onderzoeken of de door het CBR/CCV namens het bevoegd gezag gecertificeerde opleidingstrajecten voor beroepschauffeurs binnen de Richtlijn is gebleven.

Alle transacties van EVO worden verricht op naam van EVO B.V. Hierop zijn de algemene EVO voorwaarden van toepassing. Deze zijn gedeponereerd bij KvK Haaglanden onder nummer 27259635 en te lezen op www.evo.nl

EVO is van mening dat de huidige gecertificeerde opleidingen binnen de kaders van de wetgeving vallen. Immers voordat een opleiding gecertificeerd wordt, onderzoekt de CCV-raad of de opleiding aan de gestelde eisen voldoet.

Namens onze leden verzoeken wij u op de kortst mogelijke termijn te antwoorden op de vraag van de Europese Commissie. Het is voor onze leden, die vanaf 10 september 2009 aan deze wetgeving moeten voldoen, van grote importantie om snel antwoord te krijgen. Momenteel bestaat er onduidelijkheid op het gebied van de al afgenomen en ingeplande opleidingen.

EVO voorziet, buiten de financiële consequenties, grote problemen voor de inzetbaarheid van chauffeurs als op termijn mocht blijken dat de reeds afgenomen opleidingen niet meetellen. Het heeft om die reden de hoogste prioriteit om duidelijkheid te kunnen geven.

DG Mobiliteit	
REG.NR.	[redacted]
Ingekomen [redacted]	
11 AUG. 2009	
Afdieningstermijn	Deponeren
DG/WV	
DOSSIER	



datum
5-08-2009

blad
2/2

We zouden graag op korte termijn met u in gesprek gaan om aan dit onderzoek daar waar nodig inhoudelijk een bijdrage te leveren.

Alvast hartelijk dank voor uw reactie.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'W' or similar character, followed by a horizontal line.

Two thick black horizontal bars redacting contact information, likely a name and a phone number or email address.

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 12 augustus 2009 9:32
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Richtlijn vakbekwaamheid

Dag [REDACTED],

Dank voor je bijdrage.

Ik heb me erin vergist dat onze juriste al terug is van vakantie. Zij is dat nog niet en gaat na haar vakantie aan de slag om te kijken naar de juridische aspecten. Je schrijft dat wij over twee weken duidelijkheid kunnen geven, dat zal door de vakantie dus zeker niet lukken.

Daarnaast wil ik benadrukken dat wij hier niet alleen over kunnen beslissen. De mening van de Europese Commissie is in deze zeer belangrijk en wij zullen op dit moment ook geen onomkeerbare beslissingen nemen. Ook omdat dat voor meer onduidelijkheden zal zorgen.

Vanwege het reces in Brussel is het niet mogelijk om voor eind september met de Commissie te spreken. Daarna zal duidelijk worden wat mogelijke vervolgstappen zullen zijn.

Vriendelijke groet,

[REDACTED]
-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 11 augustus 2009 16:54
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Richtlijn vakbekwaamheid

Beste [REDACTED]

Via deze mail wil ik namens EVO terugkomen op de actuele ontwikkelingen op het gebied van de richtlijn vakbekwaamheid.

Vanmorgen gaf je telefonisch aan dat het onderzoek naar de certificering van de opleidingen tot eind september kan duren. Verder gaf je ook aan dan momenteel een jurist aan het onderzoeken is hoe het zit met de al afgenomen opleidingen op het moment dat onverhoopt zou blijken dat de certificering onterecht was. Je gaf aan hier binnen twee weken meer duidelijkheid over te kunnen geven.

Ik wil graag benadrukken dat het voor ons van groot belang is om over twee weken aan onze leden duidelijkheid te kunnen geven. Het standpunt van Verkeer en Waterstaat is hier zeer belangrijk in. Wij gaan er vanuit dat in het onderzoek, de gemaakte uren van de al afgenomen opleidingen, ook gekeken wordt naar maatschappelijke belangen. Bedrijven die hun chauffeurs al naar opleidingen hebben gestuurd, hebben dit ter goede trouw gedaan. Door de eerdere communicatie van het ministerie zouden ze mogelijk gestraft worden wanneer zij chauffeurs nogmaals naar cursussen sturen.

Immers zij gingen er op basis van de uitleg van het ministerie vanuit dat de uren zouden meetellen en hebben op basis hiervan uren en euro's geïnvesteerd.

In de communicatie over twee weken zullen wij onze leden ook op de hoogte brengen van het tijdsplan waarin Verkeer en Waterstaat met resultaten van het onderzoek naar de certificering naar buiten komt, eind september. Wat betreft dit onderzoek wil ik benadrukken dat EVO van mening is dat de certificering binnen de kaders van de wetgeving gebleven is. De certificering van meerdere

opleidingen heeft ook een daadwerkelijk verband met het beroep van chauffeur, omdat dit beroep meer omvat dan het rijden alleen. Het aanbod van verschillende opleidingen past hier ook goed in. De diversiteit van het beroep chauffeur is zichtbaar in de verschillende opleidingen. Chauffeurs die werkzaam zijn bij de leden van EVO vallen hebben hier veel mee te maken, zij doen meer dan het rijden alleen. Zij hebben vaak ook andere taken zoals bijvoorbeeld administratieve taken en het besturen van een heftruck. Dit is een duidelijk verschil met het beroepsgoederen vervoer, waar de chauffeur vrijwel alleen maar achter het stuur zit.

Bij voorbaat veel dank voor je moeite, en laat het even weten als er nog onduidelijkheden zijn. Ook wanneer je voorziet dat er wijzigingen in de planning komen, waar wij dus niet van uitgaan.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Beleid

[Redacted contact information]

<http://www.evo.nl>

EVO brengt alles samen

EVO is de belangenbehartiger van 30.000 bedrijven in alle branches die goederen te vervoeren hebben. Dat doen zij met eigen voertuigen of besteden ze uit aan een transportonderneming. Bij elkaar genereren de EVO-leden, die werk bieden aan 1,3 miljoen mensen, 70 procent van alle lading van, naar en binnen Nederland.

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 1 september 2009 10:45
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Brief nav artikel Telegraaf 30-7 jl.
Bijlagen: FW: Brief nav artikel Telegraaf 30-7 jl.

Urgentie: Hoog

Beste allen,
Zie onderstaand en bijgaand nog een actie van Vekabest richting NL en EU politiek, plus de reactie van TLN hierop. Ik weet niet of jullie dit geschrift en acties al kenden; dus bij deze.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Transport en Logistiek Nederland
Boris Pasternaklaan 22
Postbus 3008, 2700 KS Zoetermeer

T [REDACTED]

Hoi [REDACTED],
Het overzicht van de opleidingen is te vinden op de site van het CBR onder www.cbr.nl
beroepschauffeur
richtlijn vakbekwaamheid
gecertificeerde nascholingscursussen

Vekabest is een (commercieel) ontwikkelaar van leermiddelen. Vekabest (i.c. dhr Kantelberg) heeft 1 leerpakket ontwikkeld dat naar zijn mening het meest recht doet aan de vereisten uit de richtlijn. Met deze actie wil hij kennelijk bewerkstelligen dat zijn pakket als enige erkend wordt als gecertificeerde opleiding i.h.k.v. de richtlijn vakbekwaamheid.

Daarmee gaat hij volkomen voorbij aan het feit dat wij in Nederland een rijke traditie en infrastructuur op het gebied van opleidingen voor de transportsector hebben. Deze al bestaande infrastructuur die op verzoek en met medewerking van de branche is ontwikkeld, heeft de basis gevormd voor het pakket gecertificeerde opleidingen. Waarbij heel zorgvuldig – op cursusniveau – is gekeken naar de inhoud, het lesprogramma, de vereisten aan de instructeur en voor hoeveel uur de cursus meetelt. Daarnaast geldt – en dat is ook een van de redenen dat er zo'n gevarieerd aanbod aan opleidingen bestaat – dat er in feite geen sprake is van een uniforme branche. We kennen zo'n 20 verschillende deelmarkten die allemaal hun eigen behoeft op opleidingsgebied hebben en die voor het overgrote deel passen binnen de richtlijn vakbekwaamheid.

Want Vekabest gooit het allemaal op verkeersveiligheid, maar de doelstelling van de richtlijn is breder; namelijk ook de persoonlijke veiligheid van de chauffeur en het imago. Dat betekent o.i. dat juist cursussen als vorkheftruck en bijvoorbeeld de BGZ-cursussen (gericht op gezondheid van chauffeur), verhuizers en andere deelmarkt cursussen etc daar aan bijdragen. Zo geef je juist een veel bredere/betere invulling aan de richtlijn. Want hoeveel keer moet je (na groot rijbewijs en basiskwalificatie vakbekwaamheid) nog extra geschoold worden in beter/nieuw/veilig rijden. Wat we overigens geborgd hebben door 1 praktijkdag per cyclus van 5 jaar verplicht te stellen

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Transport en Logistiek Nederland
Boris Pasternaklaan 22
Postbus 3008, 2700 KS Zoetermeer

T [REDACTED]
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 31 augustus 2009 14:09
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Brief nav artikel Telegraaf 30-7 jl.
Urgentie: Hoog

Beste [REDACTED],

Je hebt me eerder verteld over deze man die problemen maakt over de
bijscholingscursussen.
Zou jij antwoord op de vraag van [REDACTED] kunnen geven of zeggen waar ik het antwoord
kan vinden?

Alvast dank.

Groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Manager European Affairs
Transport en Logistiek Nederland
Square de Meeus 35
B-1000 Brussel

T + [REDACTED]
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 31 augustus 2009 11:33
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Brief nav artikel Telegraaf 30-7 jl.
Urgentie: Hoog

Geachte heer [REDACTED]

Namens [REDACTED] stuur ik je dit bericht door met de vraag of jij hier naar zou kunnen kijken.
De man in het artikel spreekt over opleidingen voor chauffeurs. [REDACTED] vraagt zich af welke
opleidingen daar precies onder vallen.
Wellicht dat jij daar meer informatie over hebt. [REDACTED] zou graag over dit bericht advies hebben.
Alvast bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Medewerker [REDACTED]

DISCLAIMER:

Dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).
Wilt u direct contact met ons opnemen indien deze e-mail bij vergissing bij u terecht is gekomen?
Wij verzoeken u in dat geval de e-mail te vernietigen, de inhoud ervan niet te gebruiken en niet onder derden te verspreiden, omdat het bericht vertrouwelijke informatie kan bevatten,
beschermd door een beroepsgeheim.

This e-mail message is intended exclusively for the addressee(s).
If the email was sent to you by mistake, would you please call us immediately?
In that case we also request you to destroy the e-mail and to neither use the contents nor disclose them to third parties,
because the message can contain confidential information which may be protected by professional secrecy.

This e-mail message has been scanned for Viruses and Content and cleared by **NetIQ MailMarshal for Transport en Logistiek Nederland**.

Eindhoven, 30 juli 2009

Europese Commissie tikt minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat hard op de vingers

Minister Eurlings zou opheldering moeten geven waarom hij de Kamer verkeerd heeft geïnformeerd op 10 maart jl. Het ging over het beantwoorden van Kamervragen van de leden, Biskop en Van Heugten omtrent de invoering van de Europese Richtlijn 2003/59/EG waarin de vakbekwaamheid en de basiskwalificatie en nascholing is geregeld van beroepschauffeurs in het goederen- en personenvervoer. De Kamervragen betroffen vooral de verplichte nascholing van deze chauffeurs.

In het antwoord op de Kamervragen stelde de minister dat deze richtlijn slechts *globale* minimumeisen aan zowel de inhoud als de wijze van certificering van nascholingscursussen stelt en dat de lidstaten over de vrijheid beschikken om de globale eisen verder uit te werken en nadere voorschriften te verbinden aan het opleidingsprogramma. "Pertinente onzin" zegt [REDACTED] van VekaBest Verkeersleermiddelen uit Eindhoven. De minimumeisen zijn absoluut niet globaal maar staan als een huis.

Volgens de Europese Richtlijn moeten de beroepschauffeurs, na de basiskwalificatie voor het verkrijgen van het rijbewijs en het vakbekwaamheidsdiploma, elke vijf jaar een nascholingscursus van 35 uur volgen. De nascholing heeft tot doel de onderwerpen van de basiskwalificatie opnieuw te bestuderen en uit te diepen en tevens aandacht te besteden aan nieuwe ontwikkelingen in het vakgebied. Hierbij dient speciale nadruk te worden gelegd op de verkeersveiligheid, het milieu en het terugdringen van het brandstofverbruik. Ook dient de verbetering van het imago van de vervoersbranche en dat van het beroep van chauffeur aan de orde te komen.

In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de divisie CCV van het CBR die belast is met het toezicht en de uitvoering van genoemde richtlijn in samenwerking met de sociale partners in het wegvervoer een eigen set minimumeisen voor nascholingscursussen ontwikkeld die door de directeur Wegen en Verkeersveiligheid, de heer [REDACTED] zijn goedgekeurd.

Op grond van deze goedkeuring zijn er meer dan 60 nascholingscursussen toegelaten en gecertificeerd, die geen of nauwelijks betrekking hebben op het besturen van

motorvoertuigen voor het personen- en goederenvervoer op de weg maar die bestemd zijn voor andere personen dan de beroepschauffeur. Enkele voorbeelden daarvan zijn:

- Assistent-verhuizer (28 uur), voorman inboedelverhuizer (28 uur), taxateur inboedelverhuizer (28 uur);
- Assistent expediteur (28 uur), planner wegtransport (28 uur), veiligheidsadviseur wegvervoer (28 uur);
- Basiscursus vorkheftruck (14 uur), vakbekwaamheid vorkheftruck (28 uur, cursus containerheftruck (14 uur);
- Veiligheid voor tankreinigers (21 uur), vervoer klein chemisch afval (14 uur).

Anders dan wordt gesuggereerd mogen de hier bovenvermelde uren **niet** meetellen voor de 35 uur die een beroepschauffeur elke vijf jaar aan nascholing moet ondergaan. De 35 uur nascholing moet geheel gevuld worden met cursussen over de onderwerpen zoals vermeld in de Richtlijn.

Er staan in de lijst van het CBR/CCV zelfs enkele opleidingen die ontwikkeld zijn vanuit de petrochemische sector voor de bouw-, schilders- en installatiebranche. Volgens VekaBest zijn die opleidingen, waaronder veiligheidstrainingen voor operationeel leidinggevenden (14 uur), niet bestemd en niet geschikt voor chauffeurs. Toch laat het ministerie ze meetellen voor de in de Richtlijn bedoelde nascholing.

Het verbaast VekaBest in nog hogere mate dat het ministerie in de lijst van nascholingscursussen op grond van de Richtlijn ook de reeds lang bestaande nascholing met verplichte toets in het kader van het Europese Verdrag voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR) heeft opgenomen.

VekaBest constateerde dat, Nederland de Europese richtlijn vakbekwaamheid foutief heeft geïnterpreteerd en geïmplementeerd. Meerdere malen werd getracht met het ministerie van Verkeer en Waterstaat te overleggen over deze verregaande dwaling. VekaBest stuitte echter op een muur waar geen deur in zat. Gezien dit onbevredigende resultaat heeft VekaBest besloten om rechtstreeks met de Europese Commissie te overleggen. Dit overleg heeft ertoe geleid dat inmiddels namens de Europese Commissie door mevrouw Isabelle Kardacz, hoofd van de afdeling Verkeersveiligheid van het Directoraat-generaal Energie en Transport op 8 juli 2009 een schriftelijk antwoord aan VekaBest is gezonden. In deze brief wordt de zienswijze en het gelijk van VekaBest bevestigd.

In de brief geeft de Europese commissie aan dat een getuigschrift van nascholing niet kan worden gebaseerd op andere opleidingen, zoals ADR-cursussen en de andere door Nederland voorgestelde, reeds gecertificeerde cursussen. Deze cursussen voldoen niet aan de overwegingen die hebben geleid tot de vaststelling en uitgifte van de Richtlijn 2003/59/EG. Zij voldoen evenmin aan het specifieke doel dat met de nascholing dient te worden bereikt.

VekaBest is het beu om met het ministerie van Verkeer en Waterstaat te communiceren over de in- en uitvoering door Nederland van Europese richtlijnen. In het verleden heeft de Europese commissie, ook naar aanleiding van klachten van VekaBest een inbreukprocedure opgestart tegen de staat der Nederlanden betreffende de te late omzetting (2 jaar) van de genoemde richtlijn 2003/59/EG in Nederlandse regelgeving en een ingebrekestelling wegens de te late uitvoering (6 jaar) van richtlijn 2000/56/EG over de eisen voor het theorie- en praktijkexamen.

In een schrijven van advocatenkantoor [REDACTED] is minister Eurlings verzocht per omgaande alle ten onrechte reeds gecertificeerde nascholingscursussen in te trekken.

Einde bericht.

Van: [REDACTED]
Verzonden: zondag 2 augustus 2009 10:34
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Brief nav artikel Telegraaf 30-7 jl.
Bijlagen: 090730 Bericht nav persb. Telegraaf-Ministerie blundert
truckerbijscholing.docx

Urgentie: Hoog

Opvolgingsmarkering: Follow up
Markeringsstatus: Gemarkeerd

For security reasons, some scripts previously included in this message have been automatically removed. This may have altered the appearance of the message.

Zie bijgaand bericht.
Wat is hiervan volgens jullie de status en de waarde?

Waar ik er steeds voor pleit dat we niet moeten overdrijven met de opleidingseisen voor chauffeurs, en de EU richtlijnen dus zo ruim mogelijk moeten uitleggen, krijg ik het gevoel dat hier een rijsschoolhouder/opleidingsinstituut bezig is te knokken voor een zo groot mogelijke eigen boterham. Graag jullie mening over vervolgactie onzerzijds.

Groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vr 31-7-2009 10:18
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Brief nav artikel Telegraaf 30-7 jl.

Geachte heer [REDACTED]

Hierbij stuur ik u ter informatie het bericht door naar aanleiding van het artikel gepubliceerd in de Telegraaf, 30 juli 2009 jl.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

VekaBest Verkeersmiddelen B.V.
Postbus 744, 5600 AS Eindhoven
tel. [REDACTED]
www.vekabest.nl

Informatie uit de Tweede Kamer gecombineerd met achtergrond dossiers en het laatste politieke nieuws.
Informatie ter oriëntatie op een bezoek, uitleg over hoe wetten tot stand komen en een rondgang door de geschiedenis van de Staten-Generaal.

Kijk nu op www.tweedekamer.nl

Disclaimer

Indien u de link niet kunt openen, neemt u dan contact op met telefoonnummer 070-3182211. Meer informatie vindt u op de website www.tweedekamer.nl

If you are unable to access the link, please dial +31 70 3182211. Additional information is available on the website www.tweedekamer.nl and www.houseofrepresentatives.nl