29398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1254 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2026

Op 31 augustus 2026 heeft het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) een advies gestuurd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De aanleiding voor dit advies was een ontvangen regeldruksignaal over de regeldruklasten bij verplichte nascholing voor beroepschauffeurs met rijbewijs C en D, de zogenaamde code 95.

Code 95 is een aanduiding op het rijbewijs, die achter een voertuigcategorie is geplaatst. Deze code is verplicht voor het beroepsmatig besturen van een voertuig waarvoor de bestuurders rijbewijs C1(E), C(E), D1(E) of D(E) moet hebben. De code is 5 jaar geldig en kan verlengd worden door het volgen van nascholing. Het doel van code 95 en de nascholingsverplichtingen is om verkeersveiligheid te bevorderen en de vakbekwaamheid van professionele bestuurders te waarborgen.

Code 95 en de nascholing is verplicht voor beroepschauffeurs uit de Europese Unie (EU) en beroepschauffeurs die in de EU werken. Dit is geregeld in de Europese Richtlijn betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (hierna Europese Richtlijn vakbekwaamheid).[1]

De code 95 nascholing bestaat uit 35 uur opleiding per 5 jaar, waarvan minimaal 7 uur praktijktraining verplicht is. De overige uren kunnen worden aangevuld met theoriecursussen en, waar mogelijk, e-learning. Bij de implementatie van de Europese Richtlijn vakbekwaamheid is gekozen om in Nederland een ruim en divers aanbod aan nascholingscursussen toe te staan. Dit omdat de transportsector uit verschillende deelmarkten bestaat, ieder met unieke karakteristieken en vereisten aan de beroepschauffeurs. Het aanbod aan nascholingscursussen moet deze diversiteit ondersteunen, zodat iedere chauffeur een effectieve nascholing kan volgen. Dit heeft in Nederland geleid tot circa 50 verschillende nascholingscursussen. Het doel van deze nascholingsverplichtingen is om verkeersveiligheid te bevorderen en de vakbekwaamheid van professionele bestuurders te waarborgen.

[1] Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (PbEU 2022, L 330).

In lijn met de Europese richtlijn, zijn sommige beroepschauffeurs vrijgesteld van de verplichte nascholing. Bijvoorbeeld als zij maximaal 12 uur per week rijden om materiaal, uitrusting of machines voor hun werk te verplaatsen en het besturen van het voertuig niet hun hoofdtaak is. Deze situatie geldt bijvoorbeeld voor kermisexploitanten en fastfood-truck-eigenaren. Dit geldt niet voor beroepschauffeurs die minder dan 12 uur per week rijden, waarvan vervoer de hoofdtaak is.

ATR heeft naar aanleiding van het regeldruksignaal zowel onderzoek verricht naar de vrijstellingsbepalingen, als naar de invulling en organisatie van de nascholingsverplichtingen en komt met zes adviespunten.

Per adviespunt van het ATR wordt aangegeven welke opvolging daaraan is gegeven of zal worden gegeven en de onderbouwing daarvan.

Adviespunt 1: Het college adviseert bij de Europese Commissie aan te dringen op een uniforme en lastenluwe vrijstellingsbepaling bij de nascholingsverplichting voor code-95.

Dit advies wordt overgenomen. Het ministerie van IenW dringt via verschillende formele en informele kanalen intensief aan op regeldrukvermindering bij de Europese Commissie. Het verminderen van Europese regeldruk is een expliciet speerpunt van het kabinet, dat hiervoor nauw samenwerkt met andere EU-lidstaten en de Europese Commissie zelf. Het ministerie van IenW legt het verzoek om nadere onderbouwing en het voorstel van ATR voor uniformering en lastenluwe vormgeving van de vrijstellingsbepalingen bij de nascholing voor aan de Europese Commissie en zal ATR vervolgens informeren over het antwoord. Eerdere inzet van IenW in Brussel is ook gericht op een systeem van code 95 dat goed aansluit bij de wensen van chauffeurs.

Adviespunt 2. Het college adviseert een lastenluwere implementatie van de Europese richtlijn te realiseren door de strikte (nationale) 12-uursnorm per week te schrappen en een passend gemiddelde per maand te hanteren.

Dit advies wordt niet overgenomen. De Nederlandse regelgeving gaat niet verder dan de richtlijn vereist, nu de vrijstellingen onverkort zijn overgenomen in artikel 151c, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Dat voor de uitvoering en handhaafbaarheid een bepaalde urennorm wordt gehanteerd maakt niet dat sprake is van een nationale invulling die zorgt voor een hogere lastendruk voor bedrijven. In de richtlijn is toegelicht dat het besturen van een voertuig in het algemeen niet als de voornaamste activiteit van de bestuurder wordt beschouwd als het minder dan 30 procent van de maandelijkse werktijd beslaat. Een duidelijke norm van 12 uur per week zorgt ervoor dat uitvoering wordt gegeven aan de richtlijn op een wijze dat slechts een beperkte administratie van

chauffeurs vergt. Bovendien vallen bij iedere norm weer mensen net buiten die norm en dit als onrechtvaardig beschouwen.

Adviespunt 3. Het college adviseert de scholingsmodules te evalueren op doeltreffendheid (mate waarin deze bijdragen aan verkeersveiligheid en vakbekwaamheid) en regeldrukkosten en op basis daarvan te herzien.

Dit advies ziet op een reeds bestaand en doorlopende cyclus van evaluatie en bijsturing. Alle nascholingscursussen zijn één op één te relateren aan de doelstellingen uit de Europese Richtlijn vakbekwaamheid. De link met deze richtlijn is per cursus expliciet opgenomen in het Raamwerk Nascholingscursussen[2], het document met uitvoeringseisen die gelden bij het verzorgen van nascholingscursussen. Dit Raamwerk wordt door het CBR gepubliceerd. Er vindt continu onderhoud plaats aan dit Raamwerk, en dus ook aan de inhoud van de verschillende nascholingscursussen. Chauffeurs die een nascholingscursus volgen, wordt gevraagd hoe zij de nascholing ervaren (klanttevredenheidsonderzoek). Daarnaast wordt de aansluiting bij de beroepspraktijk getoetst in Gebruikersraden bij sociale partners, zoals werkgevers- en werknemersorganisaties. Ook vindt regelmatig afstemming plaats met de opleidingsbranche, o.a. via een klankbordgroep. Op deze wijze ontvangt het CBR van chauffeurs, sociale partners en opleidingsinstituten waardevolle signalen. Het CBR stelt op basis van deze signalen concrete verbetervoorstellen op. Deze verbetervoorstellen worden vervolgens inhoudelijk uitgewerkt en geïmplementeerd, waarbij opnieuw (inhoudelijke) afstemming plaatsvindt met de eerder genoemde partijen. Op deze manier wordt de doeltreffendheid, en daarmee de bijdrage aan de vakbekwaamheid en verkeersveiligheid, van de nascholing voor de code 95 continu geborgd.

Adviespunt 4: Het college adviseert het volgen van scholing tijdens werkuren (‘learning on the job’) structureel mogelijk te maken voor de praktijknascholingsuren van code-95, tenzij uit de evaluatie van de pilot zwaarwegende aandachtspunten volgen die aanleiding geven hiervan af te zien.
Dit advies wordt, op termijn, overgenomen. Het CBR is gestart met een pilot 'learning on the job' om te onderzoeken of deze uitvoeringsvorm de relevantie van de nascholing verder kan vergroten. De eerste ervaringen zijn positief. Omdat de pilot tot medio 2027 loopt is het op dit moment te vroeg om vooruit te lopen op de uitkomsten van de pilot. Belangrijke onderzoeksvraag is de wijze waarop het CBR toezicht kan houden op de uitvoering van deze cursussen. Daarnaast moet er een gedegen juridische basis zijn om deze uitvoeringsvorm definitief te implementeren. Hierover lopen gesprekken tussen het CBR en IenW en in deze gesprekken wordt adviespunt 4 van de ATR nadrukkelijk meegenomen.

[2] https://www.cbr.nl/nl/service/nl/nl/raamwerk-nascholingscursussen-code-95-en-adr-4

Adviespunt 5. Het college adviseert toe te staan dat een gecertificeerde praktijktrainer nascholing ook nascholingscursussen verzorgt aan chauffeurs in dienst bij andere organisaties dan waar de praktijktrainer zelf in dienst is.
Dit advies wordt niet overgenomen. De verplichte praktijktraining van code 95 nascholing kan ook worden verzorgd door een ervaren collega na een korte opleiding. Mensen kunnen dus kiezen of ze deze cursus volgen bij een algemene rijinstructeur, die gecertificeerd is volgens de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993 (WRM), of een specifieke collega na een training (PTN'er).
In de toelichting bij de herintroductie van het certificaat praktijktrainer nascholing (Staatscourant 2022, 5298) staat: "Het PTN-certificaat geeft alleen de bevoegdheid om praktische nascholing in het kader van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders te geven aan werknemers van dezelfde werkgever als de PTN'er. Deze bedrijfsgebondenheid was een voorwaarde vanuit de sector. Hiermee wordt voorkomen dat met het PTN-certificaat op veel verschillende plekken goedkoop praktische nascholing kan worden gegeven, zonder dat de PTN'er voldoet aan alle eisen die aan rijinstructeurs worden gesteld. Tevens wordt voorkomen dat de investering die een bedrijf doet in een PTN'er verloren gaat doordat de PTN'er (ook) elders praktische nascholing gaat geven. Wanneer een PTN'er dus praktische nascholing wil geven bij een ander bedrijf dan waarbij hij werkzaam was toen het PTN-certificaat werd afgegeven, zal hij in dienst moeten zijn bij die andere werkgever en daar een vervangend of nieuw PTN-certificaat moeten halen."
De reden waarom hiervoor gekozen is dat een PTN'er van eenzelfde werkgever bekend is met de collega's en het type transport (geconditioneerd, containers, sierteelt, etc.) dat wordt verricht en de voertuigconfiguraties die hiervoor worden ingezet. Dit maakt de PTN'er bij uitstek geschikt om collega's na te scholen. Deze kennis is vaak lastig over te dragen naar andere bedrijven. Bovendien is relevant dat PTN'ers een uitzonderingspositie hebben ten opzichte van de WRM.
Het voorstel van de ATR zou ook onwenselijk zijn in relatie tot alle rijscholen en rijinstructeurs, die voor het behalen van het WRM-certificaat een vrij uitgebreid traject hebben moeten doorlopen. Daarom is gekozen voor de volgende principes: PTN = specifiek, maatwerk voor het eigen bedrijf met eigen unieke condities. WRM = generiek, breed toepasbaar, minder context afhankelijk.

Adviespunt 6. Het college adviseert de kansen voor regeldrukvermindering bij de opleiding en nascholing van rijinstructeurs te analyseren en te betrekken bij de activiteiten gericht op de doorontwikkeling van het rijonderwijs in Nederland.

In de uitvoering van het advies *'Van rijles naar rijonderwijs'* uit 2021 van Emile Roemer worden zorgvuldig maatregelen gewogen op effecten ten aanzien van kosten en regeldruk voor rijscholen en leerlingen. Het advies is specifiek en uitsluitend geschreven voor het rijbewijs B. Lessen die uit de doorontwikkeling worden getrokken en die ook toepasbaar zijn voor code 95 worden op termijn ook meegenomen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans