

Vergaderjaar 2013–2014

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 381

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 oktober 2013

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg over wegverkeer en Verkeersveiligheid van 23 mei jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 375) en het Algemeen Overleg Transportraad van 10 juni jl. Kamerstuk 21 501-33, nr. 430) heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over:

- a. het voorbeeld van het Amerikaanse en Canadese rij- en rusttijdenbeleid en de mogelijkheid voor versoepeling van het Nederlandse systeem;
- b. het functioneren van de code 95.

Hierbij treft u deze informatie aan.

I. Rij- en rusttijden

In de bijlage treft u een beknopte beschrijving aan van het Amerikaanse en Canadese systeem van rij- en rusttijden.

Op basis van een vergelijking tussen deze systemen met het Europese stelsel ben ik tot de conclusie gekomen dat het Amerikaanse- en Canadese stelsel niet eenvoudiger is, maar dat deze systemen wel meer rij- en arbeidsuren toestaan. Daarnaast schrijven het Amerikaanse en Canadese systeem minder rustpauzes voor. Op deze punten zijn deze regelingen dus soepeler dan het Europese systeem.

Uit onze contacten met de vervoer sector is gebleken dat met name de verschillen in handhaving van regels tussen de lidstaten als een probleem worden ervaren. Daarom wil ik vooral inzetten op harmonisatie van de handhaving van de rij- en rusttijden. Dit zal met partners in Europees verband bespreekbaar worden gemaakt.

II. Opleidingseisen en nascholing beroepschauffeurs

Het is voor de verkeersveiligheid en het functioneren van de transportsector van belang dat alle beroepschauffeurs, naast hun rijbewijs, beschikken over een basis beroepskwalificatie en dat zij regelmatig

worden bijgeschoold. Het gaat om vrachtwagen- en buschauffeurs, niet om taxichauffeurs.

In EU verband is daarom de Europese Richtlijn Vakbekwaamheid bestuurders (2003/59) van kracht die voorschriften bevat voor zowel een verplichte basiskwalificatie als een verplichte nascholing, ook wel aangeduid met «code 95».

Nederland kende voor de implementatie van deze Richtlijn al een (verplicht) chauffeursdiploma. De inhoud van de basiskwalificatie is analoog aan die van dat voormalige chauffeursdiploma.

De meerwaarde van de basiskwalificatie ten opzichte van dit diploma moet daarom vooral in Europees perspectief worden gezien (level-playing field). Als gevolg van de richtlijn worden alle in de EU werkzame chauffeurs op een min of meer gelijk niveau getrokken, hetgeen winst oplevert zowel voor de verkeersveiligheid als voor het imago van de beroepschauffeur.

De nascholing is beperkt tot 35 uur in 5 jaar. Om zo veel mogelijk aan te sluiten bij de concrete scholingsbehoeften van de chauffeur en de transportbranche is in Nederland bewust gekozen voor een «keuze menu» model. Dit systeem behelst dat bedrijven een keuze kunnen maken uit een breed palet aan losse modules.

De Europese Commissie is recent gestart met een openbare consultatieronde onder stakeholders over de ervaringen met en de effectiviteit van de richtlijn Vakbekwaamheid. Nederland zal in deze consultatie, mede op basis van de ervaringen van de sector, inzetten op behoud van flexibiliteit in het systeem van nascholing. Deze consultatie vormt de opmaat tot een mogelijke herziening, op zijn vroegst in 2016.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Amerikaanse en Canadese systeem rij- en rusttijden

De nieuwe federale Amerikaanse regelgeving over rij- en rusttijden, die per 1 juli 2013 van kracht is geworden, is van toepassing op bestuurders van commerciële voertuigen (bus/vracht) die betrokken zijn bij interstatelijk handel.

De regelgeving schrijft voor dat chauffeurs die het maximum aantal arbeidsuren (70 uur per week) halen, inclusief het besturen van een voertuig, tenminste twee nachtrusten in acht nemen en wel wanneer hun biologische klok daar het meeste naar vraagt; tussen 1 en 5 uur 's nachts. Deze vereiste rusttijd is onderdeel van het «34-uur herstart» voorschrift dat chauffeurs de kans geeft de klok van hun werkweek opnieuw in te stellen en daardoor 34 achtereenvolgende uren niet achter het stuur te zitten.

Daarnaast zijn chauffeurs die 8 uur aaneengesloten achter het stuur hebben gezeten, verplicht om een half uur rustpauze te nemen. De regelgeving heeft de reeds bestaande daglimiet voor het besturen (11 uur) en voor arbeidstijd (14 uur) gehandhaafd. Hierbij geldt dat voorafgaand aan 14 uur arbeidstijd, 10 uur rusttijd («off-duty tijd») genoten dient te worden.

In Canada is een vergelijkbare regelgeving van kracht, waarbij bovendien een onderscheid gemaakt wordt tussen reizen boven en onder de 60^{ste} breedtegraad. Het meeste vervoer vindt plaats onder deze breedtegraad, langs en over de Amerikaans/Canadese grens. Ook hier is een systeem van kracht dat de chauffeur mogelijkheden biedt om de klok van hun werkweek opnieuw in te stellen.