

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer V.P.G. Karremans LL.M., MSc
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie

MvH/RvZ/ATRRS0018/2026-U172

Uw referentie

Datum

31 augustus 2026

Onderwerp

Onnodige regeldruk bij verplichte nascholing voor chauffeurs rijbewijs C en D (behoud code-95)

Geachte heer Karremans,

Bestuurders van vrachtwagens en bussen moeten per 5 jaar in totaal 35 uur nascholing volgen. Daarmee behouden zij bevoegdheid om beroepsmatig een vrachtwagen of bus te besturen (vermelding code-95 op het rijbewijs). Het doel van deze nascholingsverplichtingen is om verkeersveiligheid te bevorderen en de vakbekwaamheid van bestuurders te waarborgen. De regels over deze nascholingsverplichtingen zijn grotendeels Europees bepaald en op enkele onderdelen nationaal uitgewerkt.

Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft een regeldruksignaal ontvangen over de regeldruklasten van deze nascholingsverplichtingen. Het regeldruksignaal gaat over de vrijstellingsbepalingen bij de nascholingsverplichtingen. Sommige bedrijven zijn namelijk vrijgesteld van de verplichte nascholing. Bijvoorbeeld als zij maximaal 12 uur per week rijden en hun voertuig gebruiken voor hun hoofdtaak. Deze situatie geldt bijvoorbeeld voor kermisexploitanten en fastfood-truck-eigenaren. Voor andere bedrijven geldt dat zij, ook als zij minder dan 12 uur per week rijden, toch aan de nascholingsverplichting moeten voldoen. Bijvoorbeeld als zij het voertuig één dag per week gebruiken om producten bij klanten af te leveren. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief en vakbekwaamheid van de chauffeur lijken deze situaties niet te verschillen. Hierdoor ervaren bedrijven die een vrachtwagen incidenteel en niet voor hun hoofdtaak gebruiken, de regeldrukkosten van de nascholingsverplichtingen als ongelijk en disproportioneel.

ATR-advisering naar aanleiding van regeldruksignaal

ATR heeft naar aanleiding van het regeldruksignaal zowel onderzoek verricht naar de vrijstellingsbepalingen, als naar de invulling en organisatie van de nascholingsverplichtingen. De reden voor ATR om het regeldruksignaal te onderzoeken en daarover advies uit te brengen is tweeledig. Allereerst is sprake van een *grote doelgroep* waarvoor de nascholingsverplichtingen van

Contact:

Postbus 16228
2500 BE DEN HAAG

Bezoekadres: Rijnstraat 50
2515 XP DEN HAAG

info@atr-regeldruk.nl
www.adviescollegeregeldruk.nl

Tel: 070-310 86 66

belang zijn en gaat het om verplichtingen met *omvangrijke regeldrukkosten*. In Nederland zijn er ruim 100.000 (beroeps)chauffeurs met een code-95 op het rijbewijs die aan nascholingsverplichtingen moeten voldoen. Per chauffeur kunnen de kosten voor het volgen van de nascholingscursussen oplopen tot enkele duizenden euro's per vijf jaar.¹ Ten tweede ziet ATR meerdere mogelijkheden voor minder belastende alternatieven en daarmee regeldrukvermindering. Het onderstaande advies werkt deze mogelijkheden uit.

Juridische context

De nascholingsverplichtingen voor chauffeurs voor behoud van code-95 op het rijbewijs volgen uit EU-richtlijn 2022/2561 over de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen.² De EU-richtlijn bepaalt dat de nascholing in beginsel dient te worden verzorgd door een erkend opleidingscentrum en minimaal 35 uur per vijf jaar bedraagt in modules van ten minste zeven uur. Daarbij is het ook toegestaan dat gebruik wordt gemaakt van e-learning met een maximum van twaalf uur. Minstens één van de opleidingsmodules moet worden besteed aan een verkeersveiligheidsthema. Het voorgaande is in de Nederlandse regelgeving ook expliciet vastgesteld in de artikelen 156r en 156s van het Reglement rijbewijzen, die zijn gebaseerd hoofdstuk VIIA van de Wegenverkeerswet 1994.

Het regeldruksignaal over onnodige kosten heeft betrekking op de bepalingen in artikel 2 van de Europese richtlijn. In dit artikel zijn de vrijstellingen uitgewerkt voor de nascholingsverplichtingen. Een vrijstelling van de nascholingsverplichting is bijvoorbeeld van toepassing voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen (artikel 2, lid 1 onder g) en voor voertuigen die worden gebruikt bij noodtoestanden of die worden ingezet voor reddingsoperaties of humanitaire hulp. Artikel 2 lid 1 onder h bepaalt dat een vrijstelling ook aan de orde is *"voor het vervoer van materiaal, uitrusting of machines waarmee de bestuurder zijn werk uitvoert, mits het besturen van het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is."*³

De Richtlijn bepaalt in overweging nummer 10 dat vrijstellingen moeten worden vastgesteld voor situaties waarin het besturen van een voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is en waarin het voor bestuurders een buitensporige last zou opleveren als zij aan de eisen van de richtlijn moeten voldoen. Aanvullend geeft deze overweging aan dat "het besturen van een voertuig niet als de voornaamste activiteit van de bestuurder wordt beschouwd als het minder dan 30 % van de maandelijkse werktijd beslaat".

In Nederland is de bepaling over 'voornaamste activiteit' en 30% van de maandelijkse werktijd vertaald in een norm van maximaal (niet gemiddeld) 12 uur per week. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet toe op de naleving van onder andere de nascholingsverplichtingen. Op de ILT-website over de code-95-nascholingsverplichtingen geeft de ILT dit ook expliciet aan. Zo stelt de ILT dat *"de 12 uur geen gemiddelde is over meerdere weken. Ook is de 12 uur niet*

¹ Voor nascholingscursussen in het kader van code-95 kunnen werkgevers subsidie aanvragen bij SOOB (Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Beroepsgoederenvervoer en de Verhuur van Mobiele Kranen) of kunnen werknemers financiële tegemoetkoming verkrijgen voor een persoonlijk opleidingsbudget via het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL). Deze financiële middelen vormen, na een specifiek aanvraagproces, een gedeeltelijke tegemoetkoming in de kosten voor nascholingscursussen.

² [Richtlijn - 2022/2561 - EN - EUR-Lex](#)

³ Verder is in artikel 2, lid 3 ook een vrijstelling opgenomen voor bestuurders van voertuigen die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven worden gebruikt voor het vervoer van goederen in het kader van hun eigen bedrijvigheid (behalve als het besturen van het voertuig deel uitmaakt van de voornaamste activiteit van de bestuurder of het rijden over een grote afstand).

in verhouding met het aantal werkuren per week. Voor vrijstelling mag het daadwerkelijk gereden aantal uren op dat voertuig de 12 uur niet overschrijden."

Advies over nascholingsverplichtingen code-95

ATR heeft de regeldruklasten van de nascholingsverplichtingen onderzocht en komt naar aanleiding daarvan tot zes adviespunten. Deze gaan achtereenvolgens over:

1. Een uniforme en lastenluwe vrijstellingsbepaling in de Europese richtlijn.
2. Lastenluwe implementatie van de vrijstellingsbepalingen in Nederland.
3. Een doelgerichte(re) invulling van de nascholingsverplichting in Nederland.
4. Nascholingsmogelijkheden tijdens praktijkritten.
5. Het breder inzetbaar maken van de praktijktrainer nascholing.
6. De regeldruk van de opleiding en nascholing van rijinstructeurs.

1. Uniforme en lastenluwe vrijstellingsbepaling in Europese richtlijn

Als een hovenier, schilder of aannemer met rijbewijs C of D minder dan 12 uur per week rijdt, is deze vrijgesteld van de nascholingsverplichtingen uit code-95. Er is bij deze groep sprake van *vervoer van materiaal, uitrusting of machines waarmee de bestuurder zijn werk uitvoert*. Als een productiebedrijf een medewerker met rijbewijs C of D één dag per week producten laat bezorgen bij klanten, valt deze niet onder de uitzondering en dient de medewerker wel aan de nascholingsverplichtingen te voldoen. De tijd en kosten daarvan kunnen oplopen tot enkele duizenden euro's per medewerker. Als het gaat om bijvoorbeeld een meubelmaker of cateraar is onduidelijk of deze (altijd) onder de vrijstellingsbepaling valt. Er kan namelijk sprake zijn van vervoer van materiaal dat wordt gebruikt voor de uitvoering van werk, maar dat hoeft niet in alle gevallen bij deze beroepsgroepen het geval te zijn. Een meubelmaker kan bijvoorbeeld technisch materiaal vervoeren om meubels bij klanten op locatie (af) te maken of in elkaar te zetten, maar kan de vrachtwagen ook gebruiken voor alleen het vervoer van meubels naar klanten. Dit lijkt verschil te maken voor de vraag of deze ondernemer aan de nascholingsverplichtingen moet voldoen.

Het college concludeert dat er onduidelijkheid bestaat over wanneer sprake is van een situatie die voldoet aan de vrijstellingsbepaling. Belangrijker nog is volgens het college dat vanuit het perspectief van verkeersveiligheid en vakbekwaamheid de genoemde onderscheidingen weinig relevant zijn en in de regelgeving niet duidelijk zijn onderbouwd. Dit betekent ook dat nut en noodzaak van de kosten die bedrijven moeten maken voor het voldoen aan deze nascholingsverplichting (indien zij niet onder de uitzonderingssituatie vallen) niet goed zijn onderbouwd.

Het doel van de Europese richtlijn is onder andere om verkeersveiligheid te bevorderen. Dit volgt ook uit de considerans van de richtlijn.⁴ De Nederlandse toepassing van de uitzonderingssituatie komt één-op-één overeen met de richtlijntekst. Om die reden is het advies van het college om in Europees verband (met de Europese Commissie) na te gaan wat de inhoudelijke

⁴ De considerans van de richtlijn geeft onder (9) aan dat het *"wenselijk [is] dat bestuurders van voor vervoer bestemde voertuigen van de toepassing van deze richtlijn moeten kunnen worden vrijgesteld indien dit wordt geacht van minder belang te zijn voor de verkeersveiligheid of indien de vereisten van deze richtlijn een onevenredige economische of sociale last tot gevolg hebben."* Daarnaast gaat het onder (10) specifiek in op de uitzonderingspositie wanneer het besturen van de vrachtwagen niet de hoofdtaak is: *"Er dienen enkele vrijstellingen te worden vastgesteld met betrekking tot situaties waarin het besturen van een voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is en waarin het voor bestuurders een buitensporige last zou opleveren hen voor te schrijven aan de eisen van deze richtlijn te voldoen."*

onderbouwing is voor het feit dat alleen die bestuurders onder de uitzondering vallen die het voertuig gebruiken voor *“het vervoer van materiaal, uitrusting of machines waarmee de bestuurder zijn werk uitvoert”*. Gelet op de vastgestelde doelstelling van de richtlijn moet duidelijk worden waarom het voor de verkeersveiligheid uitmaakt of een bestuurder *materiaal, uitrusting of machines vervoert ter uitvoering van zijn werk*. Als dit verschil er niet is, bestaat geen legitiematie om deze voorwaarde te stellen. Meer proportioneel is het als de generieke norm zou luiden dat chauffeurs die (gemiddeld) minder dan 12 uur per week rijden (en daarmee het besturen van de vrachtwagen of bus niet als hoofdtaak hebben) zijn vrijgesteld van de nascholingsverplichtingen.

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

Aanvullend merkt het college op dat enkele vrijstellingen bij de nascholingsverplichting (code-95) overlap vertonen met de vrijstellingsbepalingen bij de tachograafplicht.⁵ Het college geeft daarom in overweging om de uniformering en lastenluwe vormgeving te richten op zowel de vrijstellingsbepalingen bij de nascholing als bij de tachograafplicht. Hiermee kunnen nieuwe verschillen (en onnodige regeldruk) voor de praktijk in de toekomst worden voorkomen.

2. Lastenluwe implementatie van de vrijstellingsbepaling in Nederland

Bestuurders die materiaal of uitrusting vervoeren voor uitvoering van eigen werk én minder dan 12 uur per week rijden, vallen onder de vrijstellingsbepaling. Nederland hanteert de 12-uursnorm als strikte bepaling. Het mag hierbij bijvoorbeeld niet gaan om een gemiddelde over meerdere weken. De strikte 12-uursnorm in Nederland maakt dat in drukke periodes, bijvoorbeeld rondom feestdagen, minder eenvoudig een beroep kan worden gedaan op tijdelijke chauffeurs. Deze chauffeurs zouden voor één of twee weken extra ritten kunnen uitvoeren als de norm een gemiddelde per maand is. Hoewel de Europese richtlijn ruimte laat voor het werken met gemiddelden per maand is dit in Nederland verboden. Het college concludeert dat de Nederlandse implementatie strengere bepalingen kent dan op grond van de Europese regelgeving is vereist. Deze niet lastenluwe implementatie (nationale kop⁶) van de richtlijnbevestigingen in de Nederlandse regelgeving zorgt voor extra kosten voor bedrijven en minder mogelijkheden om chauffeurs gericht in te zetten. Aanpassing van de nationale implementatie kan op dit punt bijdragen aan flexibiliteit en minder kosten voor bedrijven en chauffeurs.

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.⁷

⁵ Zowel bij de nascholingsverplichtingen (in het kader van code-95) als voor de tachograafplicht gelden bijvoorbeeld bepaalde vrijstellingen voor landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, veeteelt- of visserijbedrijven. Informatie over de vrijstellingsbepalingen is opgenomen op de webpagina's van de ILT: [Vrijstellingen van code 95 verplichtingen | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#) & <https://www.ilent.nl/onderwerpen/goederenvervoer-over-de-weg/digitale-tachograaf/gebruik-en-vrijstelling/nationale-vrijstellingen>

⁶ ATR heeft in december 2025 een brief aan toenmalig minister van Economische Zaken Karremans gestuurd over niet lastenluwe implementatie danwel nationale koppen bij implementatie van Europese wetgeving. De reden is dat de toepassing van deze begrippen diffuus is. Er zijn bij implementatie vaker nationale keuzes aanwezig dan wordt aangenomen. Die keuzes kunnen leiden tot extra verplichtingen die voor naleving van Europese regels niet nodig zijn. <https://www.adviescollegeregeldruk.nl/actueel/nieuws/2025/12/04/implementatie-van-europese-wetgeving-brief-over-identificatie-van-nationale-koppen>

⁷ Als wordt uitgegaan van een gemiddelde van 12 uur per week, dan is het bijbehorende maximum 624 uur op jaarbasis of 52 uur per maand. Dit kan de inzetbaarheid van bepaalde chauffeurs in drukke weken aanzienlijk

Het college onderkent dat de nascholingsverplichtingen bij code-95 van belang zijn in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat er daarom vanuit dat bij de opvolging van adviespunt 2 dit aspect wordt betrokken. Als een hoger toegestaan aantal uren voor de vrijstelling aantoonbaar (negatief) van invloed is op de verkeersveiligheid geeft het college in overweging dit openbaar en herleidbaar te motiveren bij de keuze voor mogelijke aanpassing van de bepalingen.

3. Doelgerichte(re) invulling nascholingsverplichting

Chaufeurs mogen zelf kiezen welke nascholingsmodules zij volgen om te voldoen aan de wettelijke (nascholings)verplichtingen, mits minimaal één van de cursussen betrekking heeft op verkeersveiligheid. Meerdere scholingsmodules sluiten nauw aan op de verkeerspraktijk en het dagelijks werk van (beroeps)chauffeurs. Zo zijn er modules gericht op het bevorderen van kennis over 'techniek en veiligheid', over rij-optimalisatie en over nieuwe inzichten over regels voor het werken met specifieke voertuigen. Deze kunnen naar het oordeel van het college direct bijdragen aan verkeersveiligheid en vakbekwaamheid van chauffeurs. De keuzevrijheid in het huidige stelsel draagt bij aan flexibiliteit en biedt chauffeurs de mogelijkheid te kiezen voor modules die goed aansluiten op de eigen praktijk.

Binnen het scholingsaanbod kunnen ook modules worden gevolgd over bijvoorbeeld "leefstijl"⁸ en "communicatieve en sociale vaardigheden". Het college onderkent dat specifieke scholing over bijvoorbeeld alcohol- of middelengebruik in het verkeer en over fysieke en mentale gezondheid kan aansluiten bij de doelen van de richtlijn over onder andere verkeersveiligheid en vakbekwaamheid. Desalniettemin is bij een deel van de scholingsmodules niet direct duidelijk in welke mate deze bijdragen aan verkeersveiligheid of vakbekwaamheid. Daarbij speelt ook mee dat de kosten en trainingslocatie van een cursusmodule verschillen. De prijs en trainingslocatie kunnen ook van invloed zijn op de keuze van een chauffeur voor een bepaalde cursus. Daardoor kunnen binnen het huidige model en scholingsaanbod ook vragen rijzen over keuzegedrag van chauffeurs en de (kosten)effectiviteit.

Ook uit een recente enquête van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en sectorpartijen blijkt dat werkgevers ruimte zien voor verbetering van nascholingscursussen in het kader van code-95. Uit het onderzoek blijkt dat keuzes door partijen voor nascholing niet altijd worden gemaakt op basis van een compleet beeld en dat daardoor "gemak en snelheid soms boven toepasbaarheid en leerrendement gaan". De enquêteresultaten maakten ook duidelijk dat werkgevers willen kiezen voor cursussen die goed aansluiten op het werk van de beroepschauffeur en het bedrijfsbelang, maar dat het doel en effect van de nascholing daar volgens respondenten "soms nog onvoldoende op aansluiten".⁹

vergroten. Het werken met een gemiddeld aantal uren zal niet zorgen voor (omvangrijke) additionele administratieve lasten, omdat chauffeurs in veel gevallen al gehouden zijn een (rijtijden)registratie bij te houden.

⁸ Een erkende cursusaanbieder geeft bij de cursusmodule 'leefstijl' aan dat de gemiddelde chauffeur natuurlijk allang niet meer leeft op een broodje bal en een kroket, maar dat "het gemak en de snelheid waarmee een vette hap uit de muur is getrokken natuurlijk enorm verleidelijk is". De cursus is gericht op training en coaching van de fysieke en mentale gesteldheid van de chauffeur. Hoewel het college het belang van fysiek en mentaal gezonde chauffeurs onderschrijft, roept de invulling van een dergelijke cursusmodule in het kader van de nascholingsverplichtingen (gericht op verkeersveiligheid en vakbekwaamheid) vragen op over doeltreffendheid en doelmatigheid.

⁹ Zowel CBR als Evofenedex berichtten begin mei 2026 over de uitkomsten van de enquête over de nascholing in het kader van code-95: <https://www.cbr.nl/nl/over-het-cbr/over/laatste-nieuws/nieuws/werkgevers-over-nascholing-voor-de-code-95-duidelijke-opgave-voor-de-gehele-keten> en <https://www.evofenedex.nl/actualiteiten/code-95-nascholing-opgave-voor-gehele-keten>.

Omdat verkeersveiligheid en vakbekwaamheid van wezenlijk belang zijn, en de nascholingsverplichtingen de nodige kosten met zich meebrengen, acht het college een doelmatig en doeltreffend cursusaanbod van belang.

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.

4. Nascholing tijdens praktijkritten

Binnen de 35 uur nascholing dienen chauffeurs zowel theoriecursussen als praktijktrainingen te volgen. Bij het volgen van die nascholingsmodules blijkt regelmatig sprake te zijn van een inefficiënte organisatie, bijvoorbeeld omdat een chauffeur:

- a. een cursus in beginsel buiten bedrijf-gerelateerde ritten moet volgen. Leren van en tijdens bedrijfsritten ('learning-on-the-job') is nog niet structureel toegestaan. Hierdoor moet scholing veelal buiten werktijd plaatsvinden of tijdens werkuren waarbij de scholing in de plaats komt van bedrijfsactiviteiten;
- b. de nodige afstand moet reizen om de cursus op een specifieke trainingslocatie te volgen.

Het volgen van (na)scholing kan efficiënter, en mogelijk effectiever als dit direct is gekoppeld aan de bedrijfspraktijk. Bijvoorbeeld door een trainer te laten meekijken tijdens ritten en te laten reflecteren op bepaalde rijvaardigheden. Met dit perspectief is in 2024 door het CBR een pilot gestart gericht op 'learning on the job' voor de code-95-nascholingsverplichtingen. In deze pilot geeft een trainer coaching en training tijdens en aansluitend op bedrijfsritten. Deze invulling heeft nadrukkelijk ook tot doel om de nascholingsverplichting dichterbij de praktijk en het dagelijks werk van chauffeurs te brengen. De eerste ervaringen in deze pilot zijn positief voor zowel CBR als chauffeurs en bedrijven. Hoewel de formele evaluatie nog volgt, juicht het college deze praktijkgerichte benadering om te voldoen aan de nascholingsverplichtingen van harte toe. Het verdient dan ook aanbeveling deze invulling van de nascholing tijdig en structureel mogelijk te maken.

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.

5. Breder benutten van praktijktrainer nascholing

Het verzorgen van nascholingscursussen voor code-95 is mogelijk door gecertificeerde opleidingsinstituten. Een andere mogelijkheid is dat de cursus binnen een (transport)bedrijf wordt verzorgd door een 'praktijktrainer nascholing'. Deze functionaris dient te beschikken over het 'praktijktrainer nascholing-certificaat' (PTN-certificaat, uitgegeven door het CBR) en mag aan de medewerkers van het bedrijf waar degene in dienst is gecertificeerde praktijktrainingen geven die meetellen voor de nascholing voor code 95. Het PTN-certificaat is gekoppeld aan de persoon én aan het bedrijf waar de praktijktrainer in dienst is.

Een praktijktrainer nascholing dient in de basis over dezelfde kennis en vaardigheden te beschikken als een gecertificeerde trainer van een (extern) opleidingsinstituut om bepaalde scholingsmodules te kunnen verzorgen. De gecertificeerde praktijktrainer nascholing mag deze cursusmodules niet verzorgen voor chauffeurs in dienst van andere bedrijven.

In de regeling uit 2022 ter (her)introdactie van de praktijktrainer nascholing is gemotiveerd dat personen die scholing verzorgen moeten beschikken over een certificaat op grond van de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM-certificaat). De praktijktrainer nascholing (met een PTN-certificaat) is daarop een gereguleerde uitzondering.¹⁰ Mede omdat de praktijktrainer nascholing niet over een WRM-certificaat beschikt mag deze alleen de nascholing verzorgen voor collega's binnen het eigen bedrijf en niet voor chauffeurs in dienst bij andere organisaties. Bij de regulering van de praktijktrainer nascholing is tevens opgemerkt dat deze "als het ware mentorlessen kan geven aan collega-chauffeurs" en dat dit alleen mogelijk is voor collega's binnen het eigen bedrijf. Aanvullend is bij de herintrodactie van de PTN'er nog opgemerkt dat door de huidige afbakening "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."

Naar het oordeel van het college vormen a) het niet beschikken over een WRM-certificaat, b) het 'mentorschap' voor een directe collega, en c) de bedrijfsinvestering in een PTN'er geen inhoudelijk sluitende motivering waarom de praktijktrainer nascholing alleen cursus mag verzorgen aan collega's binnen het eigen bedrijf. Mogelijk spelen hierbij nog andere afwegingen een rol, maar deze zijn niet in de toelichting bij de regulering van de praktijktrainer nascholing uitgewerkt. Hierdoor is de voorgenoemde afbakening en beperkte inzet mogelijkheid van de praktijktrainer nascholing naar het oordeel van het college onvoldoende onderbouwd. Gevolg hiervan is dat kansen voor regeldrukvermindering worden gemist. Het kan namelijk kostenbesparend werken als de praktijktrainer nascholing ook cursus mag verzorgen (in het kader van de nascholing voor code-95) bij andere organisaties dan waar de praktijktrainer in dienst is. Hierdoor ontstaat ook meer keuze en flexibiliteit voor bedrijven en beroepschauffeurs bij het voldoen aan de nascholingsverplichtingen. Bedrijven kunnen desgewenst onderling ook afspraken maken over de inzet van een PTN'er.

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.

6. *Regeldrukvermindering voor rijinstructeurs*

Bij de regelgeving over de praktijktrainer nascholing is opgemerkt dat de praktijktrainer niet over een WRM-certificaat hoeft te beschikken. De zwaarte van het traject om een WRM-certificaat te behalen zou "niet in verhouding staan tot de competenties die vereist zijn voor het geven van praktische nascholing aan ervaren beroepschauffeurs." Volgens de toelichting zou "de eis van het hebben van een WRM-certificaat voor PTN'ers te zwaar zijn, onder meer omdat ze geen fulltime rijonderricht geven." Het voorgaande roept voor het college – aanvullend op adviespunt 5 – nog de vraag op of de kwalificatie-eisen voor opleiders met een WRM-certificaat proportioneel zijn, in het geval deze opleiders (nascholings)cursus verzorgen voor ervaren beroepschauffeurs. Bij de praktijktrainer nascholing kan namelijk worden volstaan met een minder omvangrijk vooropleidingstraject. Mogelijk biedt deze praktijksituatie kansen om het eisenpakket voor het WRM-certificaat (voor specifieke opleidingssituaties of specifieke categorieën rijinstructeurs) te verlichten. Volgens het college is het daarom passend deze scholingsvereisten kritisch te beoordelen en de mogelijkheden te analyseren voor regeldrukvermindering en differentiatie in het eisenpakket voor opleiders met een WRM-certificaat. Deze analyse kan ook betrokken worden in lopende trajecten gericht op verbeteringen in het rijonderricht in Nederland.

¹⁰ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2022-5298.html>

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.

Minder onnodige regeldruk bij nascholingsverplichtingen voor code-95

Het college onderkent dat nascholing voor (beroeps)chauffeurs van belang is in het kader van verkeersveiligheid en vakbekwaamheid. De inhoud en organisatie van deze nascholingsverplichting is van invloed op het doelbereik en de werkbaarheid voor bedrijven en chauffeurs. Volgens ATR kan de nascholingsverplichting effectiever en efficiënter worden ingevuld met minder (onnodige) regeldruk voor bedrijven en chauffeurs.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de uitkomsten van onze analyse van het regeldruksignaal en de mogelijkheden om de regeldruk te verminderen. Het college is graag bereid tot een nadere toelichting van zijn bevindingen. Het gaat er tot slot vanuit dat de Tweede Kamer binnen een maand wordt geïnformeerd over de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan het advies.¹¹

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris

¹¹ Conform de aangenomen motie Grinwis c.s., d.d. 10 april 2025, Kamerstukken II 24-25, 32 637, Nr. 675.