

Wijziging Regeling Verkeersregelaars 2009 (transportbegeleiders en beroepsverkeersregelaars)

Openbare internetconsultatie van 28 mei tot en met 2 juli 2019

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling verkeersregelaars (RV) 2009. De RV is in 2016 n.a.v. signalen uit de branche geëvalueerd. Vooral het deel over de transportbegeleiders (TB) bleek op een aantal punten aanscherping en aanpassing nodig te hebben. Dit gold in minder mate ook voor het deel over beroepsverkeersregelaars. Daarnaast bleek er een behoefte te zijn aan een poloshirt met korte mouwen voor verkeersregelaars.

Doel van de regeling:

Naar aanleiding van signalen uit de branche is de huidige RV geëvalueerd. Mede naar aanleiding daarvan kwamen de volgende doelen naar voren:

1. De huidige toelatingseisen voor TB versoepelen zodat meer recht wordt gedaan aan de feitelijk benodigde kwalificaties, te weten: in plaats van een verplicht rijbewijs voor categorieën B, C en E een B-rijbewijs; geen verplichting tot het hebben van een vakbekwaamheidscertificaat voor beroepschauffeur; geen leeftijdsgrens, maar in plaats daarvan een ervaringseis.
2. Het kennis- en vaardigheidsniveau van nieuwe transportbegeleiders beter borgen;
3. De taken en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider, in relatie tot de ontheffing die bij het betreffende transport hoort, duidelijker omschrijven;
4. Een aantal technische onvolkomenheden in de huidige regeling te verbeteren;
5. Het mogelijk maken dat verkeersregelaars tijdens de uitoefening van hun taak ook een polo kunnen dragen die beantwoordt aan de in de regeling genoemde eisen.

Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

1. Vermindering van administratieve lasten omdat kandidaat transportbegeleiders niet langer een C/E rijbewijs hoeven te hebben en ze niet meer aan dezelfde vakbekwaamheidseisen hoeven te voldoen als truckchauffeurs;
2. Een uniformer kennis en vaardigheidsniveau van theoretische kennis bij nieuwe transportbegeleiders;
3. Een beter inzicht bij transporteurs en transportbegeleiders t.a.v. hun verantwoordelijkheden bij het exceptioneel vervoer.

De ingezonden reacties

Op alle onderdelen van de concept wijzigingsvoorstel en de toelichting kon worden gereageerd. Er zijn in totaal 52 reacties binnengekomen, hiervan waren er 4 dubbel, en een niet ingevuld, zodat er in totaal 47 unieke individuele reacties overblijven. Ca 80% van de reacties is openbaar.

Al naar gelang de aard en inhoud van de reacties zijn er grofweg drie groepen te onderscheiden:

- A. Organisaties en personen die actief zijn in de transportbegeleiding en verkeersregeling (92 %)
- B. Overige participanten, waaronder Overheidsorganisaties (de Provincie Flevoland, de gemeente Barneveld en een politieorganisatie) (6%)
- C. Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (2%)

A. Reacties van organisaties en personen die actief zijn in de transportbegeleiding en verkeersregeling

De onderwerpen die door deze groep het meest worden aangehaald zijn:

1. Het afschaffen van de eis met betrekking tot het in bezit zijn van een rijbewijs CE (ca 72%)
2. Het invoeren van het dragen van een poloshirt (ca 38%)
3. De taken en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider (19%)
4. De opleiding van de transportbegeleider (16%)

1. Afschaffen van de eis met betrekking tot het in bezit zijn van een rijbewijs CE

Voor wat betreft het afschaffen van de eis met betrekking tot het in bezit zijn van een rijbewijs CE zijn de reacties van deze groep met name kritisch.

In ca 72% van deze reacties wordt aangegeven dat:

- o Het werk van met name transportbegeleider inzicht vergt en een grote verantwoordelijkheid met zich mee brengt;
- o Er verkeerssituaties kunnen ontstaan die beter kunnen worden ingeschat en opgelost wanneer de Transportbegeleider kennis heeft van en ervaring heeft met het rijden op zwaar transport en in bezit is van een rijbewijs CE
- o De veiligheid van het te begeleiden transport beter gewaarborgd is wanneer de transportbegeleider in bezit is van een rijbewijs CE

Reactie Ministerie:

De kwaliteit van de opleiding in combinatie met het examen moet een voldoende waarborg bieden voor een veilige begeleiding van exceptioneel transport. De eis van het hebben van een rijbewijs CE biedt onvoldoende meerwaarde in dat opzicht omdat de transportbegeleider tijdens zijn werk vooral

bezig zijn met het overige verkeer.

Hiernaast wordt opgemerkt:

- Dat er mogelijk meer oneigenlijke concurrentie zal ontstaan door (goedkopere) onervaren transportbegeleiders;
- Dat het onduidelijk is hoe de nieuwe wetgeving tot stand is gekomen en hoeveel transportbegeleiders hiervoor zijn geraadpleegd
- Dat er wellicht nog meer onderzoek zou moeten worden gedaan alvorens de nieuwe regelgeving in te voeren.

Reactie Ministerie:

De nieuwe regelgeving is tot stand gekomen in nauw overleg met de betrokken brancheorganisaties (VTB en TLN), die hierover met hun achterban besproken hebben. Vanuit de sector is gewezen op de toenemende vergrijzing onder de beroepsgroep. Door alleen een B-rijbewijs verplicht te stellen zal het voor jongere mensen aantrekkelijk worden transportbegeleider te worden.

2. De invoering van het poloshirt

Voor wat betreft de invoering van het poloshirt zijn de meningen verdeeld:

Ca 62% van de reacties is positief, ca 38 % van de reacties is kritisch. Hiernaast worden opmerkingen en kanttekeningen toegevoegd.

De meest kenmerkende reacties van de voorstanders zijn:

- De toelating van de polo is positief, er zou echter een onderscheid moeten zijn in kleding tussen beroeps- en evenementenverkeersregelaars.

Reactie Ministerie:

Hier is geen reden voor: voor de weggebruiker regelen ze allebei het verkeer.

- Indien overgegaan wordt tot het toestaan van een poloshirt dit ook graag doorvoeren in de wegbeheerderskleding.

Reactie Ministerie:

Dit zal worden gedaan.

- Verkeersregelaars moeten tijdens de uitoefening van hun taak ook een polo kunnen dragen die beantwoordt aan de in de regeling genoemde eisen, en voldoet aan de kleurstellingen.

De meest kenmerkende reacties van de tegenstanders zijn:

- Het dragen van een polo tijdens een transport begeleiding maakt de hand/arm signalen die de TB moet geven niet voldoende zichtbaar, daar de arm bedekt moet zijn door mouw van de TB jas. De verkeersregelaar geeft bijna alle aanwijzingen met zijn of haar armen waarbij zichtbaarheid zeker moet zijn.
- Het dragen van een poloshirt zou bij slecht zicht, duisternis e.d. niet moeten worden toegestaan.

Reactie Ministerie:

Een mouw is o.i. niet nodig. Immers het toegestane hes heeft ook geen mouwen. In de praktijk levert dit geen problemen op.

Indien de kleurstelling voldoet is de verkeersregelaar ook in het donker goed zichtbaar.

3. De taken en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider

Voor wat betreft de taken en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider, zijn de meest kenmerkende reacties gericht op de verhouding tussen transporteur en transportbegeleider :

- In relatie tot de ontheffing die bij het betreffende transport hoort dienen de taken en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider duidelijker te worden omschreven.
- De transportbegeleider is er niet om de verantwoordelijkheid/aansprakelijkheid van de transporteur over te nemen. Zoals de regeling nu in het concept staat is dit onwerkbaar.
- Als de verantwoordelijkheid wordt verschoven naar de TB, die een financiële afhankelijkheid heeft t.o.v. de transporteur, wordt het hem onmogelijk gemaakt het werk uit te voeren in een goede verstandhouding.
- Als de TB de transporteur moet gaan corrigeren en de transporteur is het daar niet mee eens of wil ondanks advies in gaan rijden, wat moet je dan als TB (lees zzp'er) moreel doen.
- Ik ga mijn rijbewijs en dergelijke niet in het gevaar brengen voor een transporteur, en indien ik alles volgens de regels doe zoals voorgeschreven zal ik heel wat uren op en neer rijden zonder betaald te krijgen en daardoor failliet gaan.
- De TB is verantwoordelijk voor de veiligheid van het overige verkeer, en een transportbedrijf voor de ontheffing en het aantal begeleiders.
- Het verplicht weigeren van een transport indien de papieren niet in orde zijn vind ik niet correct. Er worden door de transportbegeleider kosten gemaakt door naar het transport toe te rijden, als daar blijkt dat de papieren niet in orde zijn moet het transport geweigerd worden, wie betaalt de transportbegeleider de gemaakte kosten?
- Er is geen vervangende strafmaatregel. De transporteur betaalt boete en klaar maar de TB is als zijn pas wordt ingetrokken uitgewerkt en kan naar het UWV. Dit zou in mijn ogen mogen veranderen want transportbedrijven met "eigen" transportbegeleiders lopen meer gevaar dan zelfstandige TB (de hand die je voert bijt je niet).

Reactie Ministerie:

- *In het voorstel wordt de verantwoordelijkheid niet verschoven naar de transportbegeleider. De transportbegeleider wordt wel medeverantwoordelijk gesteld voor het rijden zonder geldige ontheffing in de zin dat hij in bepaalde gevallen de begeleiding moet weigeren.*
- *Het in rekening brengen van kosten in gevallen dat de transportbegeleider moet weigeren is iets dat contractueel vooraf geregeld kan worden.*

- o *De transportbegeleider is inderdaad primair verantwoordelijk voor het verkeersveilige verloop van het transport. Echter om die verantwoordelijkheid te kunnen dragen moet hij vooraf controleren of aan een aantal randvoorwaarden is voldaan.*
- o *Het is niet zo dat een pas bij iedere overtreding meteen wordt ingetrokken. Wanneer dat wel gebeurt moet in een beleidsregel nader worden beschreven.*

4.De opleiding van de transportbegeleider

De meest kenmerkende reacties betreffen de geldigheid van het certificaat en de kwaliteit van de opleidingsinstituten:

Geldigheid certificaat:

- o *Al jaren is de kennis van huidige TB niet getoetst op kennis en of vaardigheidsniveau het certificaat ter verlenging werd door het ministerie na overleg van kopieën en betalingen zonder toetsing of bijscholing afgegeven voor 5 jaar. Blijft dit zo?*
- o *Om de kennis te waarborgen zouden alle transport begeleiders om de 5 jaar moeten bij scholen*
- o *Graag zou ik zien dat een examen langer geldig is dan één jaar, ieder jaar moeten dezelfde mensen weer de cursus volgen en volgens mij is dat niet jaarlijks nodig. Mijn voorstel zou zijn drie jaar.*

Reactie Ministerie:

- o *Er is niet voorzien in een verplichte nascholing. Transportbegeleiders kunnen wel op vrijwillige basis een code 95 module volgen.*
- o *Transportbegeleiders hoeven niet ieder jaar dezelfde cursus te volgen. Dit is verplicht voor de evenementenregelaars. Deze groep valt echter buiten het bestek van deze wijziging.*

Kwaliteit opleidingen:

- o *Op de antwoorden van het IAK kan men concluderen dat de huidige opleidingsinstituten niet meer voldoen. Komt hier verandering of wijziging in en zo ja hoe?*
- o *Er zou 1 centraal opleidingsinstituut en 1 centraal examenpunt moet zijn om de uniformiteit en de kwaliteit te garanderen.*
- o *De opleiding moet beter dan het nu gaat, met een goede opleiding krijgt men ook goede begeleiders.*
- o *Heeft het CBR dan wel de nodige capaciteit gezien ze daar hun zaken nog steeds niet op orde hebben.*

Reactie Ministerie:

- o *Uit de antwoorden op de IAK vragen kan niet afgeleid worden dat de huidige opleidingsinstituten niet zouden voldoen. Wel is er behoefte aan een uniform en onafhankelijk theorie examen. Hierin wordt met de voorgestelde regeling in voorzien.*
- o *Er worden in zijn algemeenheid geen wettelijke eisen gesteld aan opleidingen die door de markt worden verzorgd. Wel worden er eisen gesteld aan het examen. Het idee hierachter is*

dat de opleiders hun cursussen zo inrichten dat de deelnemers voldoende worden voorbereid op het examen.

- o *Het onderdeel van het CBR dat belast is met het ontwikkelen en afnemen van het theorie examen heeft hiervoor voldoende capaciteit.*

B. Reacties van overige participanten

De meest kenmerkende reactie in deze groep komt van een politieorganisatie, en betreft de taken en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider. De reactie is tegengesteld :

- o Vanuit de handhaving zou, naast de vervoerder de TB ook verantwoordelijk gesteld moeten worden bij het niet naleven van de ontheffing, daar het nu te gemakkelijk is om met een transport te gaan rijden dat niet in orde is.

Reactie Ministerie:

- o *De transportbegeleider wordt nu in artikel 16 verantwoordelijk gesteld voor een controle vooraf op een beperkt aantal aspecten in de ontheffing. Mocht tijdens het begeleiden blijken dat dit niet of onvoldoende is gebeurd, waardoor er sprake is van een begeleiding van een transport zonder geldige ontheffing, dan kan de politie hier handhavend tegen optreden op basis van een wijziging in het BABW.*

C. Reactie van het Adviescollege Toetsing Regeldruk

De hoofdlijnen zijn:

- o Het college constateert dat de toelichting nut en noodzaak van de voorgenomen wijzigingen voldoende onderbouwt, en adviseert de regelingen vast te stellen nadat met de adviespunten rekening is gehouden.