

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

T 070 310 86 66
E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Onze referentie MvH/RvZ/RS/bs/ATR0398/2019-U071

Uw referentie -

Datum 7 juni 2019

Betreft Wijziging Regeling verkeersregelaars 2009 en Regeling taken CBR

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Op 17 april 2019 heeft u het voorstel tot wijziging de Regeling verkeersregelaars 2009 en de Regeling taken Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) aangeboden voor toetsing. Het wijzigingsvoorstel regelt een verlichting van de eisen die worden gesteld aan beroepsverkeersregelaars en transportbegeleiders. Het wijzigingsvoorstel volgt op de uitkomsten en aanbevelingen naar aanleiding van de evaluatie van de Regeling verkeersregelaars 2009, welke werd uitgevoerd door het Overlegorgaan Centrale Ontheffingsverlening (OCOV) in 2016.

Eind 2018 heeft ATR enkele (regeldruk)signalen ontvangen die betrekking hebben op de praktijk van (beroeps)verkeersregelaars. Deze signalen zijn ambtelijk aan uw ministerie gemeld, met daarbij de suggestie deze te betrekken bij de aankomende wijziging van de Regeling verkeersregelaars. Deze suggesties zijn vooralsnog niet verwerkt in het onderhavige wijzigingsvoorstel. Volgens ATR wordt daarmee een kans gemist om, aanvullend op de regeldrukvermindering die volgt uit onderhavig voorstel, de regeldruk voor (beroeps)verkeersregelaars te verminderen. Om deze reden besteedt ATR in dit advies aandacht aan deze regeldruksignalen.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

De evaluatie door het OCOV in 2016 is uitgevoerd naar aanleiding van signalen vanuit de beroepsgroep van transportbegeleiders. Centraal stond daarbij de vraag in hoeverre de Regeling verkeersregelaars 2009 in de praktijk nog voldoet aan de vereisten van doelmatigheid en doeltreffendheid. De evaluatie had als focus het operationeel functioneren van transportbegeleiders. De uitkomsten van de evaluatie zijn met een werkgroep van praktijkpartijen beoordeeld en voorzien van verbetervoorstellen.

Uit de evaluatie volgden onder andere vier knelpunten die met onderhavig wijzigingsvoorstel worden aangepakt. Allereerst biedt de huidige regeling onvoldoende duidelijkheid over de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider. Dit ondermijnt de positie van de transportbegeleider in de praktijk. Het wijzigingsvoorstel verduidelijkt deze taken en bevoegdheden.

Het vereiste van een rijbewijs C en E met een code 95 wordt als een onnodig zware aanstellingseis ervaren voor een transportbegeleider.¹ De reden hiervan is dat de transportbeleider in de praktijk geen voertuig van categorie C bestuurt. Het begeleidingsvoertuig behoort altijd tot de categorie B (maximaal 3500 kg.). Wel wordt het van belang geacht dat kandidaten die zich willen kwalificeren voor het beroep van transportbegeleider, over voldoende rijervaring beschikken, omdat ervaren bestuurders risico's in het verkeer beter kunnen inschatten. Naar aanleiding van de evaluatie-uitkomst stelt het wijzigingsvoorstel voor de eis aan transportbegeleiders te beschikken over een rijbewijs C/E met code 95 te schrappen. Daarnaast wordt het leeftijdscriterium (minimaal 24 jaar) vervangen door een ervaringscriterium: een transportbegeleider mag geen beginnend bestuurder zijn. Dit wordt vertaald in het uitgangspunt dat de transportbegeleider minimaal vijf jaar over een geldig B-rijbewijs dient te beschikken.

Het derde punt betreft de onafhankelijkheid van het theorie-examen. Door de examinering aan de markt te laten was er de afgelopen jaren geen uniformiteit in de toetsing van de kennis. Het kennisniveau van de transportbegeleiders was dus wisselend en werd soms onvoldoende geacht. Aangezien de transportbegeleiders landelijk werken, is uniformiteit in het kennisniveau gewenst. Een uniform theorie-examen resulteert ook in meer uniformiteit in de opleiding. Om deze reden is in onderhavig wijzigingsvoorstel opgenomen om het theorie-examen te beleggen bij het CBR.

Naast bovengenoemde wijzigingen worden nog enkele beperktere aanpassingen doorgevoerd. Deze hebben betrekking op enkele bepalingen aangaande het praktijkexamen en de kledingvoorschriften van verkeersregelaars.

Het college constateert dat de toelichting nut en noodzaak van de voorgenomen wijzigingen onderbouwt.

¹ Rijbewijs CE met code 95 is hoofdzakelijk van toepassing voor het mogen rijden van een vrachtauto met aanhanger. Met een Rijbewijs CE met code 95 mag een vrachtwagenbestuurder met het motorvoertuig een aanhanger trekken met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg. Tevens mag de bestuurders beroepsmatig vervoer verrichten.

Bron: <https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-halen/vrachtauto/vrachtautorijbewijs-halen/rijbewijs-ce-met-code-95.htm>

2. Minder belastende alternatieven

Het wijzigingsvoorstel resulteert in minder regeldruk voor de uitvoeringspraktijk. Bepalend voor de minder belastende uitwerking van de regelgeving is onder ander het schrappen van de verplichting te beschikken over een geldig rijbewijs C en E. Ook het schrappen van de basiskwalificatie code 95 en de nascholing voor reeds gekwalificeerde transport-begeleiders zorgt voor minder regeldrukkosten.

Het college constateert dat het wijzigingsvoorstel bijdraagt aan minder regeldruk en dat het voorstel minder belastende mogelijkheden verankert in de regelgeving voor transport-begeleiders.

Eén van de twee regelingen die wijzigt als gevolg van het voorstel, is de Regeling verkeersregelaars 2009. Het college ziet twee mogelijkheden om de uitwerking van de huidige regeling minder belastend vorm te geven. Daartoe adviseert het college onderstaande twee adviespunten te overwegen bij de besluitvorming over het wijzigingsvoorstel.

E-instructie voor professionele verkeersregelaars

Eerder heeft ATR, signalen ontvangen (en gedeeld met uw ministerie) over onnodige lasten als gevolg van de Regeling verkeersregelaars 2009. Dit betreft de eis een e-instructie te moeten volgen om aangesteld te kunnen worden als vrijwillige evenementen-verkeersregelaar.

Als een gemeente een verkeersregelaar op vrijwillige basis inzet en betreft bij een evenement, dient deze persoon te voldoen aan de vereisten van evenementen-verkeersregelaar. De bepalingen hierover zijn opgenomen in artikel 10 van de Regeling verkeersregelaars 2009. Dit artikel bepaalt welke gegevens moeten worden opgenomen in het aanstellingsbesluit van een evenementenverkeersregelaar. Artikel 10, lid 3 bepaalt verder dat de gegevens, "samen met het bewijs dat de e-instructie is gevolgd", worden opgenomen in een centrale database.

Deze verplichting betekent dat ook personen die beroepsmatig werk verrichten als verkeersregelaar, bij vrijwillige inzet, een e-instructie moeten doorlopen. Deze wettelijke verplichting is volgens het college niet proportioneel. Het vormt een onnodige last voor beroepsmatige verkeersregelaars die op enig moment een vrijwillige bijdrage willen leveren als evenementenverkeersregelaar.

Uit ambtelijk overleg met uw ministerie is gebleken dat de wettelijke bepalingen geen grondslag bieden voor het verlenen van een vrijstelling in bovengenoemde situatie. Deze vrijstellingsmogelijkheid zou de onnodige lasten kunnen verlichten, zeker als deze mogelijkheid lastenluw wordt uitgewerkt. Bijvoorbeeld door bij de vrijstellingsbepaling maximaal gebruik te maken van de gegevens die beschikbaar zijn over beroepsmatige verkeersregelaars.

2.1 Het college adviseert de verplichte e-instructie voor verkeersregelaars te laten vervallen voor beroepsmatige verkeersregelaars in het geval zij als vrijwillige evenementenverkeersregelaar willen optreden.

Geldigheidsduur e-instructie

Artikel 10, lid 2 van de Regeling Verkeersregelaars 2009 bepaalt dat de aanstellingsperiode van een (vrijwillige) evenementenverkeersregelaar maximaal twaalf maanden bedraagt en dat deze periode binnen de geldigheidsperiode van de e-instructie moet vallen. De geldigheidsperiode van de e-instructie is ook twaalf maanden.

Indien een vrijwillige verkeersregelaar voor het eerst, of slechts sporadisch optreedt als verkeersregelaar, is een e-instructie passend. De e-instructie kan bijdragen aan actuele

kennis en beter zicht op het handelingsperspectief als verkeersregelaar. Tegelijkertijd constateert het college dat ook een vrijwillige verkeersregelaar die jaarlijks bij meerdere evenementen actief is, elk jaar opnieuw de e-instructie moet doorlopen. De vraag hierbij is of deze eis proportioneel is. In antwoord op recente Kamervragen (april 2019) heeft u aangegeven dat uit de uitvoeringspraktijk blijkt dat de meeste evenementen-verkeersregelaars slechts een paar keer per jaar worden ingezet. In combinatie met "een beperkte tijdsinvestering voor de e-instructie" en vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft dit geleid tot de eis om deze instructie jaarlijks te herhalen. Aanvullend merkt u op dat de afweging zeker is gemaakt om deze (geldigheids)periode op te rekken, "maar dat daar onvoldoende onderbouwing voor is gevonden."

De beantwoording en de toelichting bij de Regeling verkeersregelaars maakt niet duidelijk of is onderzocht of de geldigheidsduur van de e-instructie kan worden verlengd voor die verkeersregelaars die actief zijn bij meerdere evenementen per jaar. Dit kan een lastenbesparing opleveren voor de betreffende verkeersregelaars.

2.2 Het college adviseert te onderzoeken of een langere geldigheidsduur voor de e-instructie mogelijk en passend is voor die verkeersregelaars die actief zijn bij meerdere evenementen per jaar.

3. Werkbaarheid

Het wijzigingsvoorstel volgt op de evaluatie uit 2016. De voorstellen tot aanpassing van de regeling zijn opgesteld in samenspraak en afstemming met vertegenwoordigers van de meest betrokken uitvoeringspartijen inclusief de transportsector.

Naar het oordeel van ATR draagt het voorstel bij aan de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van de regelgeving. De verduidelijking van taken en bevoegdheden voor de transportbegeleider is hierbij van belang.

Indieningsvereisten aanstelling beroepsverkeersregelaar (landelijk)

ATR constateert op basis van signalen uit de praktijk dat de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van verplichtingen voor (beroeps)verkeersregelaars aandacht behoeven. Hierbij gaat het onder andere om de indieningsvereisten voor het verkrijgen van een landelijke aanstelling(spas) als beroepsverkeersregelaar. Concreet gaat het om de eis dat een nieuwe beroepsverkeersregelaar voor een landelijke aanstelling "een bewijs moet overleggen van opdrachten in meerdere gemeenten in meerdere provincies voorzien van de naam en het adres van de werkgever."

Als de persoon in kwestie een startend beroepsverkeersregelaar is, zal deze nog niet in alle gevallen over opdrachten beschikken. Om opdrachten te verwerven is het van belang dat de ondernemer kan aantonen dat hij een geregistreerd beroepsverkeersregelaar is. Dit laatste is aantoonbaar met een aanstellingspas.

Verder roept de indieningsvereiste ook inhoudelijke vragen op. Zo is niet geheel duidelijk waarom bij een gewenste landelijke aanstelling als beroeps-verkeersregelaar, vooraf opdrachten moeten worden overlegd uit meerdere (niet-aangrenzende) gemeenten in meerdere provincies.

3.1 Het college adviseert de indieningsvereisten voor het verkrijgen van een aanstelling(spas) als landelijk als beroepsverkeersregelaar te herzien, in het bijzonder de eis om (vooraf) aan te tonen dat de verkeersregelaar werkzaam

heden verricht of zal gaan verrichten in meerdere niet-aangrenzende gemeenten en niet uitsluitend in één provincie. ^{2,3}

4. Gevolgen regeldruk

De toelichting bij het voorstel bevat een specifieke analyse van de regeldrukeffecten. Per wijziging zijn de te verwachten kosten op handelingsniveau uitgewerkt, conform de Rijksbrede methodiek. Ook maakt de toelichting duidelijk voor hoeveel personen de wijzigingen gevolgen zullen hebben. Hierbij gaat het om (op dit moment) 155 transportbegeleiders en circa 50 personen die jaarlijks examen doen.

De toelichting geeft aan dat als gevolg van de wijzigingen een eenmalige besparing optreedt van 4.306 euro en een structurele besparing van 825 euro. De toelichting bevat echter nog geen totaalberekening van de te verwachten regeldruk. Het college geeft u in overweging om deze totaalberekening alsnog op te nemen in de paragraaf, door de besparingen te vermenigvuldigen met de betreffende doelgroep. Daarmee wordt duidelijk wat de totaal te verwachten regeldrukvermindering betreft als effect van het onderhavige voorstel.

Dictum

Gelet op de inhoud van het voorstel en de hiervoor genoemde adviespunten is het advies van het college bij de voorgenomen wijziging van de *Regeling verkeersregelaars 2009* en de *Regeling taken Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen*:

De regelingen vaststellen, nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verneemt graag van u op welke wijze u met onze adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris

² In ambtelijk overleg met uw ministerie is aangegeven dat de eisen met betrekking tot een (landelijke) aanstelling als beroepsverkeersregelaar zijn opgenomen in artikel 56 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en dus niet middels het onderhavige wijzigingsvoorstel kunnen worden aangepast. Opvolging van het adviespunt vereist aanpassing van het BABW.

In de Regeling Verkeersregelaars 2009 zijn de bepalingen eveneens opgenomen in artikel 6. Lid 2: *Verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken die in aanmerking komen voor een aanstelling ingevolge artikel 56, eerste lid, onder a, van het BABW, dienen in afwijking van het eerste lid, onder c, in het bezit te zijn van een verklaring van de werkgever waaruit blijkt dat deze betrokkene in het kader van diens beroep frequent in meerdere niet-aangrenzende gemeenten en niet uitsluitend in één provincie wenst in te zetten als verkeersregelaar.*

³ De website waar een aanstellingspas kan worden aangevraagd, geeft het volgende aan over de vereiste voor de aanvraag van de aanstellingspas (voor de landelijke aan te stellen beroepsverkeersregelaar): *Met het Bewijs van Opdrachten wordt bedoeld dat u moet kunnen aantonen dat er werk is als verkeersregelaar in meerdere niet aangrenzende gemeenten en niet uitsluitend in één provincie. U kunt bijvoorbeeld gebruik maken van facturen (+betalingsbewijs) van de werkzaamheden die zijn verricht als verkeersregelaar.* Bron: <https://www.aanstellingspas.nl/#/faq/>