

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat houdende regels met betrekking tot de opleiding, de aanstelling, de examinering en de uitrusting van verkeersregelaars (Regeling verkeersregelaars 2009)

Versie t.b.v. internetconsultatie

1 Wat is de aanleiding?

In 2016 heeft de branche zich bezonnen op de huidige situatie en de gewenste toekomst voor de transportbegeleider van exceptionele transporten. Dit was de aanleiding voor de evaluatie van de Regeling Verkeersregelaars (RV) 2009 voor wat betreft het deel dat betrekking heeft op de transportbegeleiders (TB) en in mindere mate de beroepsverkeersregelaars. Uit deze evaluatie is gebleken dat deze regeling op een aantal punten aanscherping en aanpassing behoeft.

2 Wie zijn betrokken?

1. Transportbegeleiders en personen die ambiëren dit beroep te gaan uitoefenen. Het gaat om ca. 300 personen. Deze beroepsgroep wordt vertegenwoordigd door de Vereniging Transportbegeleiders (VTB)
2. Transporteurs die zich richten op het exceptioneel vervoer. Deze transporteurs laten zich vertegenwoordigen door TLN.
3. De Politie die o.a. belast is met het toezicht op het praktijkexamen en met de handhaving van de naleving van de Regeling verkeersregelaars 2009.
4. Rijkswaterstaat, als bevoegd gezag, dat verantwoordelijk is voor de uitgifte en intrekking van aanstellingspassen.
5. De Stichting Verkeersregelaars. Deze stichting is door Rijkswaterstaat belast met de praktische werkzaamheden m.b.t. het organiseren van het praktijkexamen en de uitgifte van aanstellingspassen.
6. Het CBR wiens taken door de wijziging wordt uitgebreid.
7. Het ministerie van BZK, dat in het kader van de Kaderwet ZBO's vanwege de uitbreiding van de taken van het CBR is betrokken.

3 Wat is het probleem?

Uit de evaluatie is naar voren gekomen dat de kern van het probleem is gelegen in de onduidelijke beschrijving en afbakening van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van een TB. Deze onduidelijkheid kan de positie van de TB t.o.v. de opdrachtgever ondermijnen. De TB is immers als ZZP-er of werknemer bij een transportbedrijf economisch afhankelijk van de transporteur. In gevallen waarin de transporteur wil afwijken van hetgeen er in een ontheffing is voorgeschreven of indien er een ontheffing ontbreekt moet duidelijk zijn wat er van de TB wordt verwacht.

Het effect van de geschetste problematiek op de verkeersveiligheid - de belangrijkste doelstelling van de Regeling verkeersregelaars 2009 - lijkt overigens beperkt te zijn.

Daarnaast is er binnen de sector behoefte aan meer eenduidigheid en onafhankelijkheid bij het theorie-examen. Momenteel wordt het theorie-examen overgelaten aan de opleidingsinstituten.

Het huidige vereiste van een rijbewijs voor categorieën B, C en E met een vakbekwaamheidsdiploma (inmiddels vervangen door code 95) bij aanstelling en verlenging lijkt een (onnodig) zware eis voor transportbegeleiders. In de praktijk komt het echter vrijwel nooit voor dat de begeleider de plaats van de chauffeur van het transport moet innemen. Dit kan ertoe leiden dat de nodige instroom van nieuwe transportbegeleiders onder druk komt te staan.

4 Wat is het doel?

Doelstelling is om:

- de huidige toelatingseisen te versoepelen opdat meer recht wordt gedaan aan de feitelijk benodigde kwalificaties. 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.
- Het uniforme kennis- en vaardigheidsniveau van nieuwe TB te waarborgen door:
 - a. een onafhankelijke instantie, namelijk het CBR, te belasten met het ontwikkelen en afnemen van een landelijk theorie-examen;
 - b. eindtermen te formuleren voor het theorie examen en de eindtermen voor het praktijkexamen aan te vullen.
- Het mogelijk te maken dat het theorie-examen voor transportbegeleider ook na het praktijkexamen kan worden afgelegd; dit om praktische problemen bij de planning van het praktijkexamen bij de invoering van een landelijk theorie-examen te voorkomen.
- De taken en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider in relatie tot de ontheffing die bij het betreffende transport duidelijker te omschrijven.
- Het mogelijk maken dat verkeersregelaars en transportbegeleiders ook gebruik kunnen maken van een poloshirt dat aan dezelfde eisen voldoet als de jas of de hes.
- Een aantal technische onvolkomenheden in de huidige regeling te verbeteren.

5 Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De regelgeving over de eisen die worden gesteld aan de TB behoort exclusief tot het domein van de rijksoverheid. Om de hierboven aangegeven doelen te bereiken zal de bestaande regelgeving, i.c. de Regeling verkeersregelaars 2009 moeten worden aangepast.

6 wat is het beste instrument?

Een wijziging van de Regeling verkeersregelaars 2009 biedt de juridische basis voor de beoogde doelen.

7 Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De gevolgen zijn dat aan de ene kant onnodige drempels voor nieuwe transportbegeleiders worden geslecht. Verwacht wordt dat dit een positieve invloed zal hebben op nieuwe aanwas die nodig is met het oog op de toenemende vergrijzing. Aan de andere kant zal door uniformering van de exameneisen beter worden geborgd dat het kennisniveau en de competenties van kandidaat-transportbegeleiders op peil zijn, hetgeen op termijn een positief effect zal hebben op de kwaliteit van de dienstverlening en de verkeersveiligheid. Het slechten van deze drempels betekent voor personen die niet beschikken over een C/E-rijbewijs met code 95 een aanzienlijke kostenbesparing, hetgeen uit oogpunt van regeldruk een positief effect heeft. Voor wie wel daarover beschikt betekent het ook een kostenbesparing want deze mensen hoeven het rijbewijs C niet te verlengen en

code 95 ook niet te behouden.

Daarnaast is het voor transportbegeleiders duidelijker wat er van hen verwacht wordt in het geval het transport niet voldoet aan de voorwaarden in de ontheffing of indien er geen ontheffing is. Dit moet ertoe leiden dat zij zich meer bewust worden van hun verantwoordelijkheid en dat zij een sterkere positie t.o.v. de opdrachtgever (de transporteur) krijgen.