

Reactie TB Grafen

Ik ben niet aangesloten bij VTB noch TLN of andere instantie mijn pas nummer was 1225 en nu volgnummer 235583 hiermee doel ik op de 300 leden die vertegenwoordigd worden door de VTB een minderheid dus want er zijn meer TB dan deze 300 dat zou het Ministerie (en IAK) moeten weten want zij geven de TB passen af. ik vraag u dan ook weet het Ministerie hoeveel gecertificeerde TB er in de NL zijn? of mag een minderheid bepalen voor de meerderheid.
Hoe komt het Min v. INFRASTRUCTUUR EN MILIEU aan aantal van 155 TB die actief zijn met code 95 op hun rijbewijs?

Vraag 1 wat zijn of gaan de nieuwe benodigde kwalificaties voor TB worden? Wie stelt de ervaringseisen op en wat houden deze in?

indien een aspirant TB niet weet hoe een vrachtwagen /exceptioneel transport zich gedraagt op de weg dan weet hij ook niet waar te rijden om het overige verkeer beschermen tegen de gevaren van dat transport.

2. 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? of komt er nu ook bijscholing voor al gecertificeerde begeleiders.

punt 3 u kunt omschrijven hoe een TB staat in relatie tot de ontheffing maar hiervan afwijken word de tb gestraft en niet de transporteur . (intrekking van Certificaat volgens het concept regeling VR. er is geen vervangende strafmaatregel volgens dit concept) de transporteur betaalt boete en klaar maar de TB is 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).

Het dragen van een polo tijdens een transport begeleiding op onderliggend wegennet lijkt mij niet gepast want dan zijn de hand/arm signalen die de TB moet /kan geven niet voldoende zichtbaar de arm moet bedekt zijn door mouw van de TB jas.

op de antwoorden van het IAK maak ik uit dat de huidige opleidingsinstituten niet meer voldoen Komt hier verandering of wijziging in en zo ja hoe had men zich dat voorgesteld? Het CBR heeft niet voldoende kennis in huis want zelfs bij de huidige nieuwe bestuurders van motorvoertuigen en hun instructeurs word aan Exceptionele transporten en verkeersregelaars weinig of geen aandacht besteed. Let wel er wordt nu alleen nog maar gepraat over potentiële TB , wat en hoe met de reeds (jarenlang) gecertificeerde TB? En Heeft het CBR dan wel de nodige capaciteit gezien ze daar hun zaken nog steeds niet op orde hebben.

punt 2.5 IAK: Volgens mij is juridisch onmogelijk dat Rijkswaterstaat een verkeersregelaars certificaat kan intrekken zelfs niet op verzoek van Politie /handhaving intrekking wordt volgens mij bepaald als straf maatregel door de Rechterlijke macht en niet door Rijkswaterstaat (graag uw uitleg hierover).

Is het ministerie / Rijkswaterstaat en IAK niet bang voor meer buitenlandse TB gezien dat de eisen in de NL worden verlaagd /gewijzigd of is dit gezien Europa ook juist de bedoeling (concept regeling art.4a) en waar lopen deze migrerende personen stage? en hoe word hun kennis getoetst?

Met andere woorden ik ben tegen verlaging van de eisen voor TB een rijbewijs C moet verplicht blijven een code 95 is niet nodig en was ook nooit een eis een VOG is onzin in deze bedrijfstak (dit was een eis van het ministerie). een minimum leeftijd van 24 jaar moet gehandhaafd blijven deze eis geldt ook voor internationale chauffeurs

Met vriendelijke groet,
Mit freundlichem Gruss,
With kind regards,

TBGrafen
Ernst Grafen