

Ik wil graag reageren op het concept.

Met betrekking tot het wegvallen van het rijbewijs C/E ben ik het niet eens. Dit heeft totaal niets te maken met het aantal personen dat zich meldt voor de opleiding. Als gevolg van het wegvallen van het rijbewijs C/E zul je alleen maar meer "cowboys" gaan krijgen. Het heeft alleen een voordeel voor het opleidingsinstituut en niet voor de kwaliteit van de transportbegeleiding en de daarbij behorende verkeersveiligheid.

Daarbij vraag ik mij af hoe jullie aan het aantal van 155 transportbegeleiders komen. Ik heb contact gehad met het VCNL en hun gaven mij duidelijk aan dat ze alleen het aantal uitgegeven pasjes kunnen vertellen en niet of het daadwerkelijk transportbegeleiders zijn of eventueel verkeersregelaars en/of evenementen regelaars

Ook wordt in het concept aangegeven dat er 50 personen per jaar opgeleid worden, dat betekend in de 10 jaar dat het opleidingsinstituut bestaat dat er 500 personen opgeleid zijn. Waar zijn deze gebleven? Wordt dit en/of is dit onderzocht?

Ik heb meerdere collega's gesproken en deze zijn binnen een jaar na afronding van de opleiding weer gestopt gezien zij geen grotere opdrachten binnen kregen van grote bedrijven tenzij zij zich aan zouden passen qua uur tarief aan het lage tarief van het grote bedrijf, dit is waanzin zo kan men niet rondkomen.

Een eis voor de opleiding is dat je geen beginnend bestuurder bent. Niet ieder EU land heeft zoals ons een beginnende bestuurder regeling, waardoor mensen uit het buitenland die net hun rijbewijs hebben dus wel de mogelijkheid hebben om de opleiding te doen terwijl een Nederlander dit niet mag.

Ook ben ik van mening dat er 1 centraal opleidingsinstituut en 1 centraal examenpunt moet zijn om de uniformiteit en de kwaliteit te garanderen.

Het verplicht weigeren van een transport indien de papieren niet in orde zijn vind ik niet correct. Ik maak kosten door naar het transport toe te rijden, als daar blijkt dat de papieren niet in orde zijn moet ik het transport weigeren en naar huis gaan, wie betaalt mij deze gemaakte kosten? Vooral een eenmansbedrijf is daar de dupe van. Ik ben van mening dat indien er bij aankomst bij het transport blijkt dat de papieren niet in orde zijn deze verantwoordelijkheid bij de transporteur ligt en niet bij de begeleider. Gezien ik geen BOA bevoegdheid heb (geen opsporingsbevoegdheid) is het zo dat indien de transporteur mij de papieren niet laat zien ik deze dan per direct moet weigeren, doe ik dit niet en we gaan rijden en krijgen controle dan zijn de gevolgen voor mij terwijl de transporteur weigerde om de papieren te laten zien.

Ook vind ik dat er een wettelijke verplichting moet komen om borg te laten betalen door de transporteur aan een centraal punt indien de begeleider het transport moet weigeren zodat de begeleider toch zijn gemaakte uren betaald kan krijgen.

Ik ben van mening dat er een centraal register moet komen van begeleiders waarbij ik kan controleren of degene die ik eventueel wil inhuren daadwerkelijk in het bezit is van de juiste papieren en voertuig zoals wettelijk voorgeschreven is, hier was in het verleden ook spraken van (er was een lijst op te vragen bij EVL).

Er is een groot aantal begeleiders welke niet ingeschreven zijn bij de VTB, deze hebben geen inzage op de stukken en kunnen ook geen mening hierover geven, ook dit is van belang, door het centraal register is het mogelijk dat deze mensen ook op de hoogte gesteld worden van alle zaken.

In de regeling mis ik een taal eis, hoe kan iemand die niet de Nederlandse taal beheerst binnen Nederland de overige weggebruikers aanspreken en/of instructies geven indien nodig?

Ook mis ik in de regeling een jaarlijkse controle op de begeleidingsvoertuigen waardoor er uniformiteit zal heersen en iedereen volgens de regels de weg op gaat. Ik ben van de oude garde toen werkte we nog samen met de politie en de KLPD, als ook een algemeen punt om de transporten aan te melden. Hierdoor was er wel controle. Dit is allemaal vervallen waardoor de "cowboys" vrij spel hebben.

Gezien de vele oranje zwaailichten welke gebruikt in Nederland voor allerlei verschillende zaken pleit ik ervoor dat verkeersbegeleiders een rood zwaailicht moeten voeren zodat het voor de weggebruikers duidelijk is dat er gevaar nadert.

Ook ben ik van mening dat een begeleider ten alle tijden tijdens het uitvoeren van een begeleiding de wettelijk voorgeschreven kleding moeten dragen en niet in de auto moeten zitten met een t-shirt en slippers.

Ik pleit ervoor dat op de ontheffing in plaats van aantal begeleiders: 0 1 of 2 er komt te staan: MINIMAAL 0 1 of 2. Gezien er ook situaties zijn waarbij 4 en/of meer begeleiders nodig zijn. Dit is ook van toepassing voor de buitenlandse transporteurs welke vaak niet alleen over de snelweg durven te rijden met een transport welke tot 4 meter breed is, hun willen vaak graag begeleiding zodat de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd.

Tot slot als transportbegeleider is mijn voornaamste taak het beschermen van de overige weggebruikers (verkeersveiligheid). Ik ben daar niet om de verantwoordelijkheid/aansprakelijkheid van de transporteur over te nemen en sinds het wegvallen van de politie in 2000 is er een wildgroei van "cowboys" ontstaan welke alleen werken in het belang van de transporteurs en niet in het belang van de verkeersveiligheid. Zoals de regeling nu in het concept staat zal ik na ruim 24 jaar als begeleider in Nederland stoppen omdat dit voor mij onwerkbaar is. 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.