

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van  
nr. IENW/BSK-2019/60216, tot wijziging van de Regeling verkeersregelaars 2009  
en de Regeling taken Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen in verband met de  
eisen aan beroepsverkeersregelaars en transportbegeleiders

**HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties;

Gelet op artikel 58, aanhef en onderdelen d, f en h, van het Besluit  
administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, artikel 4aa, vierde lid, aanhef  
en onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 33, eerste lid, van de  
Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties;

BESLUIT:

#### **ARTIKEL I**

De Regeling verkeersregelaars 2009 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3, eerste lid, wordt "Beide onderdelen worden afgesloten met een  
examen, met dien verstande dat het praktijkexamen niet plaatsvindt dan nadat  
het theorie-examen met goed gevolg is afgelegd." vervangen door: "Beide  
onderdelen worden afgesloten met een examen, met dien verstande dat het  
praktijkexamen voor verkeersregelaars met in het kader van het beroep  
verkeersregelende taken plaatsvindt nadat het theorie-examen met goed gevolg  
is afgelegd."

B

Na artikel 4 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 4a**

De aanvraag van een migrerend beroepsbeoefenaar tot het verlenen van  
erkenning van EU-beroepskwalificaties gaat vergezeld van de volgende  
documenten:

- a. de documenten betreffende nationaliteit en verblijf, bedoeld in artikel 13,  
eerste lid, onderdeel a, van de Algemene wet erkenning EU-beroepskwalificaties;
- b. een kopie van de bekwaamheidsattesten of de opleidingsbewijzen,  
gewaarmerkt door het bevoegde gezag in de betrokken staat van oorsprong of  
herkomst, op grond waarvan de aanvrager in die staat recht heeft op toegang tot  
en uitoefening van hetzelfde beroep als dat waarvoor de aanvrager erkenning van  
beroepskwalificaties wenst en

c. indien de aanvraag en de onder a en b bedoelde stukken in een andere dan de Nederlandse, Duitse of Engelse taal zijn gesteld, een door een beëdigd tolk/vertaler opgestelde vertaling daarvan in één van deze talen.

**Nummer**  
IENW/BSK-2019/60216

C

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel a komt te luiden:

a. geen beginnende bestuurder zijn als bedoeld in artikel 1 van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011;

b. Onderdeel b vervalt, onder verlettering van de onderdelen c, d en e tot de onderdelen b, c en d.

c. In onderdeel b (nieuw) wordt "de categorieën B, C en E;" vervangen door "de categorie B;"

2. In het tweede lid wordt "het eerste lid, onder d," vervangen door: "het eerste lid, onder c," en vervalt "de in het eerste lid, onder d, bedoelde verklaring wordt afgelegd door de transportbegeleider onder wiens verantwoordelijkheid de stage is doorlopen."

3. Na het tweede lid worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. De in het eerste lid, onder c, bedoelde aanpassingsstage wordt begeleid door een gekwalificeerde transportbegeleider. Na afloop van de aanpassingsstage legt de transportbegeleider onder wiens verantwoordelijkheid de stage is doorlopen de verklaring bedoeld in het eerste lid, onder c, af. Deze verklaring bevat naast een beschrijving van de inhoud van de aanpassingsstage een oordeel omtrent de wijze waarop de aanpassingsstage is vervuld aan de hand van de in bijlage 1 opgenomen criteria.

4. De migrerende beroepsbeoefenaar mag meerdere aanpassingsstages volgen.

D

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid vervalt "de in het eerste lid, onder d, bedoelde verklaring wordt afgelegd door de verkeersregelaar onder wiens verantwoordelijkheid de stage is doorlopen."

2. Na het derde lid worden twee leden toegevoegd, luidende:

4. De in het eerste lid, onder b, bedoelde aanpassingsstage wordt begeleid door een gekwalificeerde verkeersregelaar. Na afloop van de aanpassingsstage legt de verkeersregelaar onder wiens verantwoordelijkheid de stage is doorlopen de verklaring bedoeld in het eerste lid, onder b, af. Deze verklaring bevat naast een beschrijving van de inhoud van de aanpassingsstage en een oordeel omtrent de

wijze waarop de aanpassingsstage is vervuld aan de hand van de in bijlage 1 opgenomen criteria.

**Nummer**  
IENW/BSK-2019/60216

5. De migrerende beroepsbeoefenaar mag meerdere aanpassingsstages volgen.

E

Artikel 8, eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. transportbegeleiders in het bezit zijn van een geldig rijbewijs voor de categorie B en aannemelijk maken in het afgelopen jaar frequent als transportbegeleider te hebben opgetreden;.

F

In artikel 14, eerste lid, wordt "een jas of hes," vervangen door "een jas, hes of poloshirt,".

G

Aan artikel 15, eerste lid, wordt onder verlettering van de onderdelen d tot en met f tot de onderdelen e tot en met g een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. het bevoegde gezag van oordeel is dat de betrokken transportbegeleider in strijd heeft gehandeld met artikel 16;.

H

§ 7. Overgangsrecht wordt vervangen door:

## **§ 7. Uitvoering van taken van transportbegeleiders**

### **Artikel 16**

De transportbegeleider weigert het transport te begeleiden indien:

- a. er geen ontheffing als bedoeld in artikel 149a, tweede lid, van de wet voor het betreffende transport is verleend of getoond kan worden, of
- b. er wordt afgeweken van de in de ontheffing genoemde rijtijden, voorgeschreven route of het aantal voorgeschreven begeleiders.

I

Bijlage 1, onderdeel 2, komt te luiden:

2. Het praktijkexamen voor de kandidaat-transportbegeleider voldoet aan de volgende eisen:

a. In de route van de begeleiding tijdens het praktijkexamen moeten de verschillende verkeerssituaties meerdere malen voorkomen.

b. Het te begeleiden transport tijdens het praktijkexamen moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

**Nummer**

IENW/BSK-2019/60216

- 1<sup>o</sup>. het te begeleiden voertuig valt onder rijbewijscategorie C;
- 2<sup>o</sup>. het te begeleiden voertuig zelf heeft een minimale breedte van 2,5 meter;
- 3<sup>o</sup>. het te begeleiden voertuig vervoert een lading met een minimale breedte van 4,01 meter, waardoor het zicht in de spiegels wordt belemmerd; en
- 4<sup>o</sup>. vanwege de afmetingen van het te begeleiden transport is een ontheffing als bedoeld in artikel 149a, tweede lid, van de wet vereist waarbij transportbegeleiding wordt voorgeschreven.

c. De kandidaat-transportbegeleider:

- 1<sup>o</sup>. demonstreert hoe een transport samen met de chauffeur van het transport wordt voorbereid. Hierbij wordt in ieder geval gelet op de controle van de ontheffing als bedoeld in artikel 149a, tweede lid, van de wet, het bespreken van de route en de uitleg van verschillende procedures aan de chauffeur;
- 2<sup>o</sup>. demonstreert hoe te rijden achter en voor een transport;
- 3<sup>o</sup>. demonstreert dat hij de verkeersregels kent en laat een veilig en daadkrachtig weggedrag zien;
- 4<sup>o</sup>. toont aan verkeersborden en bewegwijzering te kunnen interpreteren;
- 5<sup>o</sup>. toont aan inzicht te hebben in de verkeersrisico's welke samenhangen met het gedrag van andere verkeersdeelnemers en in de verkeersrisico's die het transport met zich meebrengt;
- 6<sup>o</sup>. demonstreert hoe hij in verschillende verkeerssituaties de veiligheid van het overige verkeer kan waarborgen, hierbij wordt met name gelet op de begeleiding op autosnelwegen en wegen met gescheiden rijbanen en de begeleiding op het onderliggende en het bovenliggende wegennet;
- 7<sup>o</sup>. demonstreert minstens drie keer hoe hij de overige weggebruikers op een veilige manier stop kan zetten;
- 8<sup>o</sup>. demonstreert hoe hij een pechsituatie beveiligt met inachtneming van de procedures van Incident Management; en
- 9<sup>o</sup>. toont aan in staat te zijn om het oponthoud voor het overige verkeer zo veel mogelijk te beperken en de doorstroming zo veel mogelijk te bevorderen.

J

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na de laatste alinea met de beschrijving van de jas en voor de alinea over de kleuren van de verkeersregelaarskleding wordt een alinea ingevoegd, luidende:

“Het poloshirt van de verkeersregelaar kan worden uitgevoerd met korte of lange mouwen. Het poloshirt van de verkeersregelaar heeft als romp dezelfde kenmerken als de hierboven beschreven hes en heeft mouwen in dezelfde fluorescerend gele kleur als de bovenkant van de hes. In het geval het poloshirt is uitgevoerd met lange mouwen hebben deze mouwen rondom elk minimaal twee retroreflecterende grijze banden van 50 mm breedte, waarvan er zich één op 50 mm boven de onderkant van de mouw bevindt. In het geval het poloshirt is uitgevoerd met korte mouwen hebben deze rondom een retroreflecterende grijze band van 50 mm breedte die zich aan de onderkant van de mouw bevindt.”

2. Na de afbeeldingen van de jas en de hes worden de volgende afbeeldingen toegevoegd:

Poloshirt met lange mouwen

[afbeelding toevoegen]

Poloshirt met korte mouwen

[afbeelding toevoegen]

K

Bijlage 3, onderdeel A, wordt als volgt gewijzigd:

1. In subonderdeel 1) wordt "2,50 meter" vervangen door: "2,50 m" en wordt "1,75 meter" vervangen door: "1,75 m".
2. In subonderdeel 3) wordt na "zwaai-" een komma geplaatst.
3. In subonderdeel 4) wordt "artikel 1.1, van de Regeling voertuigen" vervangen door: "artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen".
4. In subonderdeel 5), vijfde bullet onder Contourmarkering, derde bullet onder Markering zijkanten, vierde bullet onder Markering voorkant en vierde bullet onder Markering achterzijde wordt "ECE-reglement" vervangen door: "VN/ECE-reglement".
5. In subonderdeel 5) onder Overige eisen wordt "bijlage VIII van de Regeling voertuigen" vervangen door "bijlage VIII, artikel 127a, van de Regeling voertuigen".
6. In punt 6) wordt na "bij 0,20 m." een spatie toegevoegd.
7. Na subonderdeel 7) wordt een subonderdeel toegevoegd, luidende:  
"8) Gedurende een begeleiding is het verboden om een aanhangwagen door het begeleidingsvoertuig voort te bewegen."

L

Bijlage 3, onderdeel B, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de derde bullet wordt "GSM-telefoon" vervangen door: "mobiele telefoon".
2. In de vierde bullet wordt "20 meter;" vervangen door: "20 m;"
3. In de vijfde bullet wordt "5 meter;" vervangen door: "5 m;"

## **Artikel II**

Aan artikel 1 van de Regeling taken Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

d. het ontwikkelen, afnemen en actueel houden van examens strekkende tot de beoordeling van de theoretische kennis voor het beroep van transportbegeleider, waarbij een door het CBR in te stellen college van deskundigen adviseert over de inhoud van deze examens.

**Nummer**  
IENW/BSK-2019/60216

**Artikel III**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2020.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

drs. R.W. Knops

## **Toelichting**

### **Algemeen deel**

De Regeling verkeersregelaars 2009 (hierna: de Regeling) bevat regels voor verschillende vormen van verkeersregeling in het wegverkeer die niet plaatsvinden door een regulier bevoegd gezag, zoals politieambtenaren die het verkeer regelen. Het gaat hier om:

- personen die in het kader van de uitoefening van hun beroep waar nodig verkeersregelende taken verrichten (beroepsverkeersregelaars en transportbegeleiders) en
- evenementenverkeersregelaars.

Deze wijziging van de Regeling betreft een aantal bepalingen die specifiek betrekking hebben op de transportbegeleiders. Voorts wordt in verband hiermee ook de Regeling taken Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen gewijzigd.

In 2016 is, mede op advies van het Overlegorgaan Centrale Ontheffingsverlening (OCOV), de Regeling geëvalueerd. Aanleiding hiervoor waren de signalen vanuit de beroepsgroep van transportbegeleiders dat de Regeling herziening behoefde. Centraal stond daarbij de vraag in hoeverre de Regeling in de praktijk voldoet aan de vereisten van doelmatigheid en doeltreffendheid.

De focus van de evaluatie van de Regeling lag primair op het operationeel functioneren van de transportbegeleiders en de mogelijke invoering van transportbegeleiding voor landbouw- en vergelijkbare machines.

Uit de evaluatie zijn onder andere de volgende knelpunten gebleken:

- De Regeling biedt onvoldoende duidelijkheid ten aanzien van de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de transportbegeleider. Dit zou de positie van de transportbegeleider in de praktijk ondermijnen. De transportbegeleider is financieel afhankelijk van de opdrachtgever. Er was behoefte aan een duidelijkere beschrijving van wat de transportbegeleider geacht wordt te controleren voor aanvang van het transport en in welke situaties de transportbeleider het transport moet weigeren.
- Er is behoefte aan een theorie-examen dat door een onafhankelijke partij wordt afgenomen. Door de examinering aan de markt te laten was er geen uniformiteit in de toetsing van de kennis. Het kennisniveau van de transportbegeleiders was dus wisselend en 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.
- Het vereiste van een rijbewijs C en E met een code 95 (artikel 5 en artikel 8 van de Regeling) wordt als een onnodig zware aanstellingseis ervaren. De reden hiervan is dat de transportbeleider in de praktijk geen voertuig van categorie C bestuurt. Het begeleidingsvoertuig behoort altijd tot de categorie B. 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.

- Er is behoefte aan de uitbreiding van de eisen aan het praktijkexamen voor transportbegeleiders, zodat het examen meer aansluit bij veelvoorkomende situaties in de uitoefening van het beroep van transportbegeleider.

Op basis van de uitkomsten van de evaluatie is door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de branche, transportsector, politie, Stichting verkeersregelaars Nederland (SVNL), Dienst wegverkeer (RDW) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gezien op welke punten de Regeling zou moeten worden aangepast en welke verbeterpunten op andere wijze vormgegeven zouden moeten worden.

Dit heeft erin geresulteerd dat de Regeling op de volgende punten is aangepast:

1. De taken en bevoegdheden van de transportbegeleider zijn nader verduidelijkt.
2. De eis dat de transportbegeleider beschikt over een rijbewijs C/E met code 95 is geschrapt.
3. Het leeftijdscriterium (minimaal 24 jaar) is vervangen door een ervaringscriterium: een transportbegeleider mag geen beginnende bestuurder zijn. Dat betekent dat de transportbegeleider minimaal vijf jaar over een geldig B-rijbewijs dient te beschikken.
4. Theorie-examen: het theorie-examen voor de transportbegeleiders kan ook na het praktijkexamen worden afgelegd. Verder zal het theorie-examen centraal vanuit het CBR worden bepaald en op een van de locaties van het CBR worden afgenomen.
5. De eisen aan het praktijkexamen zijn uitgebreid.

Daarnaast zijn de kledingvoorschriften uitgebreid met de mogelijkheid om een poloshirt te dragen.

#### **Gevolgen voor de regeldruk en nalevingskosten**

De volgende onderdelen hebben gevolgen voor de regeldruk:

1. Het schrappen van de verplichting tot het beschikken over een geldig rijbewijs C en E.
2. Het schrappen van de eis dat men in het bezit moet zijn van een geldig CCV-B-diploma Beroeps- en Eigen Goederenvervoer dan wel voldoen aan artikel 2.7:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Sinds 9 september 2009 heeft het CCV-B – diploma Beroeps- en Eigen Goederenvervoer door de implementatie van de richtlijn Vakbekwaamheid bestuurders (2003/59) geen betekenis meer. De zogeheten code 95 is hiervoor in de plaats gekomen. Voor chauffeurs die het rijbewijs C hebben behaald voor 10 september 2009 betekent dit elk vijf jaar een nascholingsplicht. Voor chauffeurs die na 10 september 2009 het rijbewijs C hebben behaald betekent dit bovendien dat zij een basiskwalificatie voor code 95 moeten behalen. Voor de bepaling van de effecten van de regeldruk is aangenomen dat het schrappen van de eis dat men in het bezit moet zijn van een



geldig CCV-B diploma Beroeps- en Eigen Goederenvervoer gelijk staat met het schrappen van de eis een code 95 op het rijbewijs te hebben.

**Nummer**  
IENW/BSK-2019/60216

3. Het introduceren van een centraal theorie-examen voor transportbegeleiders. Kandidaten dienen voor of na het behalen van het praktijkexamen bij het CBR een theorie-examen af te leggen in plaats van het theorie-examen af te leggen bij een privaat opleidingsinstituut.

Aangenomen mag worden dat met name jonge aspirant-transportbegeleiders van de onder 1 en 2 genoemde wijzigingen zullen profiteren. Ervaren chauffeurs in het goederenvervoer die besluiten zich te kwalificeren voor het beroep van transportbegeleider zijn in de regel reeds in het bezit van een C/E rijbewijs en hebben het getuigschrift van vakbekwaamheid (code 95) op het rijbewijs. Voor zover deze chauffeurs zich uitsluitend richten op het uitoefenen van het beroep van transportbegeleider, betekent de wijziging voor hen wel dat zij niet langer zich hoeven na te laten scholen omdat zij niet meer verplicht zijn de code 95 te behouden.

Het introduceren van een centraal theorie-examen heeft als gevolg dat de examenkandidaat extra kosten moet maken ten opzichte van de huidige situatie, waarbij het theorie-examen deel uitmaakt van een totaalpakket dat door private onderzoeksinstituten wordt aangeboden.

#### **Berekening van de regeldruk**

In totaal zijn er momenteel 155 transportbegeleiders actief die allen beschikken over een C/E rijbewijs met code 95. Voor deze groep geldt dat zij – om actief te kunnen blijven als transportbegeleider - geen code 95 meer hoeven te hebben en zich dus ook niet mee hoeven na te laten scholen. De kosten voor de nascholing bedragen circa € 1.000 per 5 jaar. Indien de transportbegeleider in dienst is van een transportbedrijf draagt de werkgever de nascholingskosten.

Gemiddeld doen jaarlijks circa 50 personen examen. Het is aannemelijk dat door een rijbewijs van categorie B te eisen, in plaats van een rijbewijs van categorie C/E, het aantal kandidaten zal verdubbelen. Deze personen sparen de volgende kosten uit:

- a. € 2.600 eenmalig voor een opleiding om een C/E rijbewijs te behalen;
- b. gemiddeld eenmalig € 68 voor het theorie-examen C/E rijbewijs;
- c. € 416 eenmalig voor het praktijkexamen C en C/E rijbewijs;
- d. € 1.000 voor het volgen van een opleiding basiskwalificatie code 95.
- e. € 38 voor het afleggen van aanvullende theorie-examens basiskwalificatie code 95;
- f. € 600 voor het afleggen van aanvullende praktijkproeven basiskwalificatie code 95 (uitgevoerd door erkende opleiders);
- g. € 75 voor het om de vijf jaar vernieuwen van het C/E rijbewijs inclusief medische geschiktheid;
- h. € 750 voor om de vijf jaar voor het volgen van nascholing ten behoeve van behoud van code 95.

De eenmalig te besparen kosten bedragen in totaal gemiddeld € 4.306.  
De periodiek te besparen kosten bedragen € 825.

Tegenover deze te besparen kosten staan de extra kosten voor het afleggen van het theorie-examen bij het CBR. De kosten van het theorie-examen Transportbegeleider worden vooralsnog geschat op € 100.

**Nummer**  
IENW/BSK-2019/60216

<b>Effecten van</b>	<b>Vervallen verplichting C/E rijbewijs</b>	<b>Vervallen verplichting code 95</b>	<b>Centraal theorie-examen</b>
Bestaande transportbegeleider	0	Geen nascholingskosten code 95	0
Toetreders met C/E rijbewijs en code 95	0	Geen nascholingskosten	100 euro per kandidaat
Toetreders zonder C/E rijbewijs	Geen kosten C/E rijbewijs	Geen kosten basiskwalificatie geen nascholingskosten	100 euro

Verwacht mag worden dat het aandeel toetreders zonder C/E rijbewijs op den duur zal toenemen. In welk tempo dat zal geschieden is lastig te voorspellen.

#### **Kaderwet zelfstandige bestuursorganen**

Het CBR krijgt een extra taak met de ontwikkeling, het onderhoud en de afname van het theorie-examen voor transportbegeleiders. De Kaderwet zelfstandige bestuursorganen vereist in een dergelijk geval dat ten minste wordt aangetoond dat voldaan wordt aan het criterium dat er behoefte is aan onafhankelijke oordeelsvorming op grond van specifieke deskundigheid zoals bij andere examens die het CBR afneemt. Er is geen dwingende reden om hiervan af te wijken. Conform artikel 6 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen wordt deze regeling door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties medeondertekend. Deze regeling wordt ook voorgehangen, conform bepaald in artikel 5 van dezelfde wet.

Uit de eerder genoemde evaluatie is gebleken dat in de huidige situatie, waarbij private opleidingsinstituten het theorie-examen afnemen, er door de sector vraagtekens worden gezet bij de onafhankelijke beoordeling en de kwaliteit van de examinering. Deze situatie leidt ertoe dat het kennisniveau van nieuwe transportbegeleiders wisselend en zelfs onvoldoende is. Door het examen op te dragen aan een onafhankelijke overheidsorganisatie wordt geborgd dat de kennis die wordt geëxamineerd aansluit bij hetgeen de transportbegeleider geacht wordt te weten en dat onregelmatigheden tijdens het examen worden voorkomen. Daarnaast wordt het theorie-examen uniform voor alle kandidaat-transportbegeleiders.

Het CBR was in het verleden belast met de afname van het theoretische examen voor transportbegeleider. Daarnaast treedt het CBR momenteel ook al op als examinator voor tal van andere examens in het beroepsvervoer. Het CBR beschikt dus over de specifieke deskundigheid om te worden belast met het theorie-examen voor transportbegeleiders. Het CBR zal zich voor het opstellen en vernieuwen van de examenopgaven laten adviseren door een door het CBR in te

stellen College van Deskundigen. Het College van Deskundigen adviseert over de inhoud van de examens en neemt geen beslissingen.

**Nummer**  
IENW/BSK-2019/60216

### **Internetconsultatie**

PM

### **Voorhang**

PM

### **Handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid**

PM

### **Artikelsgewijs**

A

Met de aanpassing van het eerste lid van artikel 3 van de Regeling wordt het voor de categorie transportbegeleiders mogelijk gemaakt om het theorie-examen af te leggen nadat het praktijkexamen met goed gevolg is afgelegd. Dit is mogelijk omdat de inhoud van het theorie-examen en van het praktijkexamen niet overeenkomen voor deze categorie verkeersregelaars. Voor de verkeersregelaars met in het kader van het beroep verkeersregelende taken blijft de regel gelden dat zij alleen het praktijkexamen kunnen afleggen nadat zij het theorie-examen met goed gevolg hebben afgelegd.

B

De in artikel 4a aangeduide documenten zijn nodig om te beoordelen of de aanvrager voldoet aan alle voorwaarden voor erkenning van zijn beroepskwalificaties. Indien één of meer documenten niet zijn overgelegd, wordt de aanvraag niet in behandeling genomen.

De documenten vermeld in onderdeel a betreffen de categorieën personen die voldoen aan de definitie van migrerende beroepsbeoefenaar uit de wet. Hiertoe behoren behalve (1) de onderdanen van lidstaten ook (2) de onderdanen van een derde land die houder zijn van een door een lidstaat van de EU afgegeven EG verblijfsvergunning voor langdurig ingezetenen als bedoeld in artikel 8, van richtlijn 2003/109/EG en (3) familieleden van een onderdaan als hiervoor bedoeld onder (1), die onderdaan zijn van een derde land en die uit hoofde van richtlijn 2004/38/EG gerechtigd zijn een lidstaat binnen te komen en er te verblijven.

Dit betekent dat de aanvrager niet alleen een bewijs van diens nationaliteit moet kunnen verstrekken. In voorkomende gevallen zal de aanvrager ook moeten aantonen dat hij de status heeft van langdurig ingezetene of van familielid van een EU-onderdaan, zoals bedoeld in eerdergenoemde richtlijnen.

Met de onder b vermelde documenten toont de aanvrager aan dat hij gekwalificeerd is voor het beroep dat hij in Nederland wil uitoefenen.

Het vereiste van een vertaling van de aanvraag en de overige bescheiden in de Nederlandse, Duitse of Engelse taal is opgenomen om de uitvoeringspraktijk nietodeloos en onevenredig te belasten.

C en D

Met de aanpassing van onderdeel a van artikel 5, eerste lid, van de Regeling wordt het leeftijdscriterium vervangen door een ervaringscriterium. Rijervaring is belangrijker dan leeftijd voor een transportbegeleider. De transportbegeleider moet immers verkeerssituaties goed kunnen overzien en dat wordt door ervaring bevorderd.

**Nummer**

IENW/BSK-2019/60216

De aanpassing van onderdeel b van artikel 5, eerste lid, is van technische aard. Artikel 2.7:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer is vervallen. De verwijzing klopt daarom niet meer. Het oude onderdeel b vervalt en de andere onderdelen worden verletterd.

Met de aanpassing van onderdeel b (nieuw) van artikel 5, eerste lid, vervalt de eis van het in bezit zijn van een rijbewijs voor de categorieën C en E. Een rijbewijs voor categorie B volstaat om in aanmerking te komen voor de aanstelling als transportbegeleider.

Met de toevoeging van twee nieuwe leden aan de artikelen 5 en 6 wordt de inhoud van de verklaring dat de aanpassingsstage succesvol is doorlopen nader gespecificeerd. Om te kunnen beoordelen of de aanvrager in aanmerking kan komen voor een erkenning van EU-beroepskwalificaties, moet het al dan niet goede verloop van de stage inzichtelijk worden gemaakt. Alleen een schriftelijke verklaring dat de stage met goed gevolg is volbracht, kan leiden tot erkenning van de beroepskwalificaties. Deze verklaring wordt toegevoegd aan de aanvraag voor erkenning.

De mogelijkheid om een aanpassingsstage te volgen is niet gelimiteerd; de aanvrager mag onbeperkt herkansen.

E

Artikel 8, eerste lid, onderdeel a, is aangepast in verband met de verwijzing naar het vervallen artikel 2.7:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en ook met het vervallen van de eis van het in bezit zijn van een rijbewijs voor de categorieën C en E.

F

Met de aanpassing van artikel 14 is het poloshirt met lange of met korte mouwen aangemerkt als een van de toegestane varianten van de verplichte uitrusting van de verkeersregelaar en de personen die optreden tijdens praktijklessen of praktijkexamens in het kader van een opleiding tot verkeersregelaar. Deze mogelijkheid is opgenomen omdat het dragen van een poloshirt met name tijdens warme dagen meer draagcomfort biedt dan het dragen van een jas of hes, zonder dat dit ten koste gaat van de herkenbaarheid van de verkeersregelaar.

G

Met deze aanpassing wordt een specifieke grond voor de intrekking van de aanstelling van de transportbegeleider gecreëerd wanneer de transportbegeleider de daarin vervatte verplichtingen niet nakomt.

H

**Nummer**

IENW/BSK-2019/60216

Paragraaf 7 met artikel 16 dat was uitgewerkt is vervangen door een nieuwe paragraaf 7 met een nieuw artikel 16.

Wanneer de afmetingen en de massa van een transport groter zijn dan de wettelijk toegestane afmetingen, mag het transport uitsluitend plaatsvinden als voor dit transport op grond van artikel 149a, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 een ontheffing is verleend door de Dienst Wegverkeer. Aan het gebruik van deze ontheffing kunnen beperkingen en voorschriften worden verbonden, die in de ontheffing worden vermeld.

Het rijden met een exceptioneel transport kan voor het overige verkeer extra gevaar opleveren en kan nadelig zijn voor de doorstroming van het verkeer in vergelijking met een transport dat wel binnen de wettelijke maten valt. In de ontheffing, die voor aanvang van een exceptioneel transport moet worden aangevraagd en zijn afgegeven, kunnen voorschriften worden opgenomen om dit gevaar te beperken en de doorstroming van het verkeer zo goed als mogelijk is te bevorderen. Een voorschrift kan zijn dat, in verband met de maten en/of gewichten van het exceptionele transport, transportbegeleiding wordt vereist. Ook kan het gebruik van de ontheffing worden beperkt tot een bepaalde route en/of tijdstip.

De transportbegeleider heeft tot taak om het overige verkeer te beschermen tegen de gevaren die het rijden met een exceptioneel transport met zich meebrengt en de doorstroming van het verkeer rond het transport te bevorderen.

Om deze taak goed te kunnen uitvoeren moet de transportbegeleider de voor het exceptioneel transport afgegeven ontheffing inzien. Hij kan dan kennisnemen van de voorgeschreven route en de mogelijke extra voorschriften en beperkingen die zijn opgelegd. De begeleider heeft voor een goede uitvoering van zijn taak, met name het creëren van een veilige situatie rond het transport, deze kennis nodig. De transportbegeleider heeft geen wettelijke bevoegdheid om inzage van de ontheffing af te dwingen. Deze bevoegdheid is ook niet nodig. De transporteur heeft er belang bij dat de transportbegeleider over de informatie (route, beperkingen en voorschriften) beschikt die in de ontheffing staat en die de transportbegeleider nodig heeft om het transport op een juiste en veilige wijze te kunnen begeleiden. De ontheffing vrijwillig ter inzage geven ligt dan ook voor de hand.

Indien de transporteur toch inzage in de ontheffing weigert of indien de transporteur aangeeft niet over een ontheffing te beschikken is de transportbegeleider verplicht de begeleiding te weigeren. Immers, wanneer er voor het transport geen ontheffing is afgegeven of de ontheffing haar geldigheid verliest omdat niet aan beperkingen wordt voldaan, kan de transportbegeleider zijn taak niet uitvoeren. De transportbegeleider controleert voor aanvang van het transport of het voorgeschreven aantal begeleiders voor alle delen van de route is geregeld.

De transportbegeleider is niet verantwoordelijk voor het overschrijden van de maten en/of gewichten die in de ontheffing worden genoemd.

In het kader van de verkeersveiligheid is het voor de transporteur een aandachtspunt dat de transportbegeleiders en de chauffeurs goed met elkaar kunnen communiceren. Dit betekent dat niet alleen de communicatieapparatuur in orde moet zijn maar ook dat ze elkaar moeten kunnen verstaan.

**Nummer**  
IENW/BSK-2019/60216

I

Dit onderdeel bevat eisen aan het praktijkexamen. De criteria in Bijlage 1 zijn iets uitgebreider beschreven, overeenkomstig de huidige praktijk. Nieuw zijn de eisen ten aanzien van de route en van het te begeleiden voertuig tijdens het praktijkexamen.

De route moet de kandidaat-transportbegeleider in de gelegenheid stellen om te laten zien dat hij adequaat kan handelen in de verschillende verkeerssituaties. Deze verkeerssituaties moeten meerdere malen voorkomen. De route moet dus lang genoeg zijn om de vaardigheden van de kandidaat-transportbegeleider goed te kunnen beoordelen.

J

De wijziging van Bijlage 2 betreft de beschrijving van de eisen waaraan het poloshirt van de verkeersregelaar moet voldoen. Het poloshirt moet voldoen aan dezelfde criteria als de hes en de jas met betrekking tot kleurgebruik en striping. Ook ten aanzien van de zichtbaarheid moet het poloshirt voldoen aan dezelfde eisen die zijn gesteld aan de hes en de jas.

K

Behalve wijzigingen van technische aard, bevat de wijziging van bijlage 3, onderdeel A, in onderdeel 8 het verbod om een aanhangwagen voort te bewegen met een begeleidingsvoertuig gedurende een begeleiding. Dit verbod is noodzakelijk omdat een aanhangwagen de bewegingsvrijheid van het begeleidingsvoertuig belemmert, waardoor de transportbegeleider zijn taak niet of niet naar behoren kan uitvoeren.

L

Deze overige wijzigingen in Bijlage 3, onderdeel B, zijn van technische aard.

## **Artikel II**

Met deze wijziging wordt het theorie-examen voor transportbegeleider als taak aan het CBR opgedragen. Hiermee wordt de onafhankelijkheid van de beoordeling van de theoretische kennis van de kandidaat-transportbegeleider en een landelijke uniforme toetsing gewaarborgd. Het CBR stelt een College van Deskundigen in om het CBR over de inhoud van het theorie-examen te adviseren. Het College van Deskundigen heeft een louter adviserende rol met als doel de kwaliteit van het theorie-examen te borgen. Het College van Deskundigen neemt geen besluiten.

**Artikel III**

**Nummer**

IENW/BSK-2019/60216

De inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling voldoet aan het stelsel van vaste verandermomenten met de minimum invoeringstermijnen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES

drs. R.W. Knops