

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
DGMO
T.a.v. drs. R. De Haan
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: CCV, het examen veiligheidsadviseur

21 augustus 2009

Geachte heer De Haan,

Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende. Ondergetekenden maken zich ernstige zorgen over de wijze waarop het examen Veiligheidsadviseur inhoudelijk wordt vormgegeven en wordt afgenomen. Tevens zetten wij grote vraagtekens bij de wijze waarop de, voor alles bevoegd verklaarde instantie, het CCV, als divisie van het CBR dat door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat belast is met een verkeersveiligheidszaak, zich presenteert en opstelt.

Ondanks het feit dat een aantal van onderstaande organisaties deel uitmaakt van de CCV-Raad en binnen het College van Deskundigen mede adviseert over de examens, lijkt het dat men geen enkele grip kan krijgen op de wijze waarop deze organisatie opereert.

De directe aanleiding voor het versturen van deze brief is gelegen in de laatste uitspraak van het CCV: "bij het schriftelijke examen voor veiligheidsadviseur mag alleen gebruik gemaakt worden van de (inter)nationale regelgeving. Het Ministerie heeft aangegeven dat hieronder verstaan moet worden de "kale" tekst zonder aantekeningen, toevoegingen en dergelijke". Op basis van dit besluit, dat tussentijds zonder specifieke wijzigingen in de wetgeving is genomen, zien wij hernieuwd en eens te meer reden tot het formeel uiten van onze bezorgdheid over het feit dat er geen heldere relatie meer bestaat tussen het doel en de taak van de Veiligheidsadviseur. Deze taak is daarin gelegen dat hij of zij eraan bij moet dragen het vervoer door een bedrijf van gevaarlijke stoffen over land, water en spoor, zo veilig mogelijk te laten plaatsvinden. Het argument dat lijkt te worden aangevoerd, dat gebruik van labels en opmerkingen fraude in de hand zou werken is, aangezien het een "openboek-examen" betreft, ook niet relevant.

Met dit soort maatregelen schiet het Ministerie haar doel van het vergroten van de veiligheid voorbij: door onnodige verzwarende van de examens wordt de kennis van de regelgeving niet vergroot, maar zullen deelnemers na het afleggen van meerdere examens het bijtje erbij neerleggen. De veiligheid wordt juist vergroot wanneer zoveel mogelijk mensen kennis hebben van - en inzicht hebben in de daarop van toepassing zijnde regelgeving.

Naast bovengenoemd bezwaar zijn er meerdere bezwaren die we graag met u willen delen.

Een aantal bezwaren is gelegen in de logistieke afwikkeling van de examens:

- Het examen wordt erg vroeg afgenomen (8.00 uur) en slechts op twee locaties in het land;
- Het examen moet worden afgerond in zeer beperkte tijd (veiligheid kan en mag nooit afhangen van een beslissing in beperkte tijd genomen);
- Het gebruik van elektronische hulpmiddelen, zoals laptops, is niet toegestaan (volgens het ADR is dit echter wel mogelijk (1.8.3.12.3) maar aangezien het CCV geen laptops ter beschikking wil stellen, wordt de regelgeving beperkt uitgelegd);
- Het systeem TOP is onhandig, arbeidsintensief en jaagt opleiders op kosten (op de koop toe legt het CCV de gevolgen van de tekortschietende communicatie met deze wijze van werken bij de opleiders; opleiders moeten op basis van de haperende communicatie vanuit het CCV hun eigen communicatie met studenten voeren).

Inhoud van de examens:

- Het taalgebruik en de vraagstelling is niet altijd duidelijk;
- De vragen zijn inhoudelijk soms niet correct;
- De vragen sluiten niet altijd aan bij de realiteit of het doel van de uit te voeren taak (soms hebben vragen niets te maken met betreffende wetgeving, maar betreffen het vragen uit de praktijk van de ARBO-man of Veiligheidskundige of komen ze rechtstreeks uit een niet bestaande (vervoers-)situatie. Ook betreft het soms vragen die zonder kennis van de praktijk uit de regelgeving worden gehaald; men selecteert een bladzijde en een tekstgedeelte en maakt daarvan een vraag).

Opstelling CCV:

- De instantie is vaak moeilijk te bereiken (eigen ervaringen en ervaring van studenten);
- Onduidelijke communicatie (brieven behoeven vaak een correctie of een hernieuwde versie en de website gaf, tenminste tijden, gebrekkige en ronduit verkeerde informatie; dit laatste lijkt inmiddels te zijn verbeterd).

Legitimiteit:

- Het feit dat er geen recht van inzage van het gemaakte examen is, lijkt volledig in strijd met een objectiviteitstoets die “staatsexamens” al zeker zouden moeten kunnen doorstaan;
- Als een algemeen deel wordt behaald in Nederland, en het deel “wegvervoer”, vanwege veel transporten in Duitsland, weigert het CCV op basis van deze certificaten een diploma Veiligheidsadviseur af te geven;
- Het CCV stelt dat de wet niet voorschrijft dat de catalogus van vragen, waarover de regelgeving rept, openbaar gemaakt moet worden (wederom wordt de regelgeving beperkt uitgelegd terwijl er in tal van buurlanden wel vragen worden gepubliceerd).

Dagelijks leveren mensen van onze organisaties belangrijke bijdragen ter waarborging van de hoge mate van veiligheid die we in Nederland kennen. Graag leveren wij extra inspanningen als de veiligheid, zoals ons die allen voor ogen staat, nog verder kan worden bevorderd. Op basis van de geschetste zorg willen wij graag het gesprek met u aangaan met als doel te spreken over de juiste wijze waarop, de met het oplossen van de bezwaren gepaard gaande veiligheidswinst, kan worden bereikt. De gesprekken die een aantal partijen tot op heden met het CCV voerden leverden zeer weinig reden tot tevredenheid op.

De slagingspercentages zijn gedurende de laatste tijd overigens zo ver afgenomen dat alleen op basis daarvan al een gesprek met diverse belanghebbenden op zijn plaats lijkt. Wij zien uw reactie dan ook met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

VVA, Mr. J.G. Buissing


EVO, P. Teulings



CBRB, R. Tieman



KNV, A. de Haes



VNCW, L. Govaert



Uit de Regeling veiligheidsadviseur vervoer gevaarlijke stoffen "De veiligheidsadviseur draagt er onder verantwoordelijkheid van de bedrijfsleider zorg voor dat de handelingen, bedoeld in artikel 1 (het vervoer van gevaarlijke stoffen met een vaartuig, een voertuig dat bestemd is voor het vervoer over land of een voertuig bestemd voor vervoer per spoor), met inachtneming van de toepasselijke regelgeving gemakkelijker en onder optimale veiligheidsvoorwaarden kunnen plaatsvinden."