

Vergaderjaar 2013–2014

**33 781**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de invoering van de rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs)**

**C**

### **MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 13 juni 2014

#### **1. Inleiding**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het voorlopig verslag dat de Vaste Commissie Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening over het wetsvoorstel heeft uitgebracht. Het verheugt mij dat de leden van de VVD-fractie het vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid een goede zaak vinden dat een rijbewijs wordt ingevoerd voor tractoren en soortgelijke voertuigen. Deze leden dringen erop aan tevens over te gaan op de invoering van een kentekenplicht voor dit type voertuigen. Ten aanzien van dit pleidooi voor invoering van de kentekenplicht merk ik het volgende op. Bij de plenaire behandeling van het voorliggende wetsvoorstel in de Tweede Kamer is, mede naar aanleiding van de geuite wens om de maximumsnelheid voor dit soort voertuigen te verhogen, ook de mogelijke kentekening aan de orde gekomen. Bij die gelegenheid heb ik voor het zomerreces een brief toegezegd waarin, onder andere, zal worden ingegaan op een mogelijke verhoging van de maximumsnelheid voor landbouw- en bosbouwtrekkers, al dan niet in combinatie met de invoering van een kentekenplicht. In afwachting hiervan lopen, tegen de achtergrond van de door de Tweede Kamer aanvaarde motie van mevrouw Kuiken van de PvdA<sup>1</sup>, de werkzaamheden ter voorbereiding van de invoering van de kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid door.

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om de gestelde vragen te beantwoorden en op gemaakte opmerkingen te reageren.

#### **2. Interdepartementaal overleg**

De leden van de VVD-fractie vragen de regering om duidelijk maken hoe er overleg gevoerd is tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en het Ministerie van Economische Zaken (EZ) ter voorbereiding van de inhoud van dit wetsvoorstel en ter voorbereiding van de uitvoering daarvan. Wat is hierbij afgesproken over de praktijk van invoering en de

<sup>1</sup> Motie Kuiken, Kamerstukken II vergaderjaar, 2012/13, nr. 29 398, nr. 356.

financiering van onderhavig wetsvoorstel? Heeft het Ministerie van EZ op alle onderdelen ingestemd met dit wetsvoorstel?

Vanaf het begin af aan is het Ministerie van EZ betrokken geweest bij de voorbereiding van het wetsvoorstel, enerzijds door deelname aan de vergaderingen van de werkgroep waarin de conceptteksten voor het wetsvoorstel en de bijbehorende toelichting werden besproken, anderzijds door het aanleveren van specifieke teksten ten behoeve van het wetsvoorstel. Verder heeft ook intensief overleg plaatsgevonden met dat ministerie over de paragraaf over de administratieve lasten. Het wetsvoorstel met memorie van toelichting is in het kader van de adviesronde vervolgens ook aan dat Ministerie voor advies voorgelegd. Op ambtelijk niveau is daarop positief gereageerd. Uiteindelijk heeft de Ministerraad, waarvan mijn ambtgenoot van EZ deel uitmaakt, ingestemd met het wetsvoorstel.

Overleg over de uitvoering in de praktijk vindt primair plaats met de vertegenwoordigers van de betrokken sectoren, zoals bijvoorbeeld Cumela Nederland, LTO Nederland, opleiders, waaronder ook de AOC-scholen, en vertegenwoordigers van de agrarische sector. Dit is in lijn met het eerder genoemde – ambtelijk – advies van het Ministerie van EZ.

### **3. Gevolgen voor de AOC's (agrarische opleidingscentra)**

De leden van de VVD-fractie hebben geconstateerd dat voor het behalen van het huidige tractorcertificaat gemiddeld zo ongeveer 10 lessen zijn vereist. De AOC's hebben zich hierop ingesteld, onder meer door het aanschaffen of inhuren van de benodigde apparatuur. De voorbereiding voor het examen voor het T-rijbewijs door het AOC zou ongeveer 25 lessen beslaan, wat op zich al een behoorlijke kostenpost vormt. Daarnaast hebben deze leden begrepen dat de kosten voor het examen 600 tot 1.000 euro zullen bedragen (samengesteld uit een theorie- en een praktijkgedeelte, alsmede kosten voor personeel en materieel). Daar komt echter bij dat de exameneisen voor het T-rijbewijs aanzienlijk zwaarder zijn dan die voor het certificaat. Dit dwingt tot de investering in specifieke apparatuur, veel zwaarder materieel (niet alleen tractoren, maar ook aan te hangen materieel) en ruimte voor een tweede bestuurder op de tractoren. Is er tijdig overleg gevoerd tussen het ministerie en/of het CBR en de AOC's over de te stellen exameneisen? Hebben de AOC's zich voldoende kunnen voorbereiden op deze verzwaren?

De AOC-raad is vanaf het begin betrokken bij het wetsvoorstel en de bijbehorende memorie van toelichting en heeft hierover, samen met STOAS Wageningen Vilentum Hogeschool, advies uitgebracht. Zij stonden positief tegenover het voorstel, maar vroegen aandacht voor de zorgvuldige uitwerking. De AOC-raad is, net zoals STOAS Wageningen Vilentum Hogeschool, ook bij de verdere uitwerking van het T-rijbewijs betrokken. Zo is het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen, het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009, en het Arbeidsomstandighedenbesluit in verband met de invoering van de rijbewijsplicht voor bestuurders van landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, en enkele wijzigingen van technische aard onder andere aan deze instanties voor advies voorgelegd. Ook zijn beide instanties intensief betrokken geweest bij de voorbereiding van de exameneisen en zijn zij nog betrokken bij de vaststelling van de examenlocaties. Alle betrokken instanties zijn al geruime tijd bekend met de streefdatum voor de inwerkingtreding, met ingang van 1 januari 2015, en hebben aangegeven deze te kunnen halen.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of de AOC's technisch en financieel in staat zijn uitvoering te geven aan een adequaat lesprogramma en of de regering hier concreet inzicht in kan geven.

Na afstemming met het Ministerie van EZ bericht ik u over deze en de volgende vragen als volgt. Concrete consequenties voor de AOC's zullen zijn dat degenen die rijinstructie gaan geven zich moeten voorbereiden op het behalen van het WRM-certificaat voor de categorie T (dat geldt overigens ook voor de reguliere rijinstructeurs die rijonderricht voor deze categorie willen gaan geven). Daarnaast zullen de AOC's aan de hand van de vast te stellen eisen voor het theorie- en het praktijkexamen zich moeten voorbereiden op het onderricht. Hierbij moet wel het volgende worden bedacht. Het gaat hier niet om een totaal nieuw element van de opleiding. De lessen in het bedienen en besturen van tractoren zijn ook nu al een onderdeel van het reguliere onderwijs. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om basishandelingen, dagelijks onderhoud, bediening van de tractor, rijden met een aanhanger en deelname aan het verkeer. Ook worden de leerlingen op de theorie voorbereid. En voor de volledigheid breng ik in herinnering dat deze eisen voor het nog bestaande trekkercertificaat voor jeugdigen inmiddels zijn aangescherpt met meer aandacht voor de verkeersveiligheid. Op het punt van deelname aan het verkeer zullen de eisen binnen de opleidingen zwaarder worden. Nu mogen studenten nog zonder begeleider oefenen in het rijden met een tractor op de openbare weg. Immers, het trekkercertificaat is alleen verplicht bij beroepsmatig gebruik. Na invoering van het T-rijbewijs zal het oefenen op de openbare weg plaats moeten vinden onder begeleiding van een rijinstructeur, vergelijkbaar met de andere categorieën rijbewijzen. De verschillende AOC's beraden zich nog hoe zij binnen het lesprogramma aan deze terechte, maar zwaardere, eis invulling kunnen geven. Zoals eerder is aangegeven, zijn de AOC-raad en de STOAS Hogeschool Videntum Wageningen nauw betrokken bij het wetsvoorstel en bij de voorbereiding van de uitvoering ervan. Zij zijn voorstanders van de invoering van het T-rijbewijs. Tot nu toe hebben mij geen geluiden bereikt dat dit niet zou gaan lukken. Voor zover de vragen de financiering van een en ander betreffen, ga ik daar in het onderstaande op in.

Verder vragen deze leden of de regering kan verzekeren dat de AOC's zich tijdig en adequaat hebben kunnen voorbereiden op deze overgang. Onder verwijzing naar de beantwoording van de eerdere vragen van de leden van de VVD-fractie ben ik van mening dat de AOC's voldoende gelegenheid hebben om zich op de komende wijziging voor te bereiden. De streefdatum van inwerkingtreding met ingang van 1 januari 2015 is daartoe in een zo vroeg mogelijk stadium gecommuniceerd en mij hebben geen geluiden bereikt dat deze datum op problemen zou stuiten.

De leden van de VVD-fractie vragen ook of overleg is gevoerd tussen het Ministerie van IenM, het Ministerie van EZ en de AOC's over de wijze waarop de kosten voor de AOC's ter uitvoering van de tractorlessen moeten worden gedragen. Klopt het dat al deze kosten niet door het Ministerie van EZ zullen worden vergoed, zodat de AOC's dit uit eigen reguliere financiële middelen zullen moeten opbrengen? Of gaat de regering er van uit dat deze kosten moeten worden opgebracht door de leerlingen dan wel hun ouders? Geldt hier de restrictie dat het wettelijk niet is toegestaan deze kosten door te berekenen? Is deze kwestie doorgesproken met de AOC's?

Er vindt met enige regelmaat overleg tussen de AOC-raad en het Ministerie van EZ; het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is daarbij niet betrokken. Over de gevolgen van de invoering van het T-rijbewijs vindt de komende periode nog nader overleg plaats tussen het Ministerie van EZ en de AOC-raad.

Er komt vanuit het Ministerie van IenM geen afzonderlijke bekostiging voor het verzorgen van de opleiding voor het T-rijbewijs. Een dergelijke bekostiging is er ook niet voor de andere rijbewijscategorieën die beroepsmatig worden gebruikt. Uitgangspunt is dat de bestaande praktijk

in verband met het trekkercertificaat waar mogelijk zal worden voortgezet. Dat betekent dat binnen opleidingen voor beroepen waar het gebruik van tractoren aan de orde is basishandelingen en voorbereiding op de theorie kunnen zijn opgenomen. De AOC's kunnen hiervoor middelen uit de rijksbijdrage inzetten. De examenkosten worden door de deelnemer opgebracht; dat zal na invoering van het T-rijbewijs niet veranderen. Naar verwachting zullen zowel de kosten voor de opleiding als die van het examen door de invoering van het T-rijbewijs hoger worden. Daarom zal aanvullend overleg hierover plaatsvinden tussen de AOC-raad en het Ministerie van EZ.

De leden van de VVD-fractie hebben geconstateerd dat bij internationale stages door de AOC's afspraken zijn gemaakt over de bevoegdheid van leerlingen om in het buitenland tractoren te besturen. Dit zou zijn vastgelegd in een document betreffende zogenaamde basic skills. Dit is alhier weer vertaald in het thans van kracht zijnde T-certificaat, waarmee ook de verzekeraarbaarheid van de leerlingen is geregeld. Klopt het dat deze kwestie op dit moment niet nader is geregeld in de eisen voor het T-rijbewijs? Op welke wijze denkt de regering de AOC's bij te staan in het regelen van dit potentiële probleem, zodat het volgen van buitenlandse stages niet in gevaar komt?

Door in het document betreffende de basic skills het thans van kracht zijnde trekkercertificaat te vervangen door het T-rijbewijs, is verzekerings-technisch alles geregeld. Daarnaast is bij de plenaire behandeling van het voorliggende wetsvoorstel in de Tweede Kamer overleg toegezegd over de wederzijdse erkenning van de trekkerrijbewijzen. Omdat de eisen voor het T-rijbewijs zijn aangescherpt zijn ten opzichte van de eisen van het T-certificaat, zal ik me ervoor inzetten dat het T-rijbewijs dezelfde rechten zal geven als het T-certificaat, wat de erkenning betreft door de buurlanden.

De leden van de VVD-fractie vragen verder nog de aandacht voor het volgende. Mocht het Ministerie van EZ geen aanvullende bijdrage leveren aan de AOC's voor het organiseren van de opleiding voor het T-rijbewijs en mocht het juist zijn dat het afwentelen van de kosten op de leerlingen wettelijk niet is toegestaan, wordt er door de regering dan gedacht aan het instellen van een al dan niet vrijwillige bijdrage? De memorie van toelichting spreekt immers van het «zo laag mogelijk houden van de kosten voor de kandidaat». Als het hierbij inderdaad gaat om vrijwilligheid, hoe moet dit dan worden georganiseerd? Kan dit opgezet worden met behoud van het principe van gelijkberechtiging? Wat zullen de gevolgen zijn als ouders deze kosten niet willen of kunnen opbrengen? Dit laatste kan immers een probleem zijn, gezien de herkomst van grote aantallen leerlingen op deze scholen: niet afkomstig van boerenbedrijven, wel afkomstig uit milieus met geringe draagkracht. Klopt het dat er in kringen van loonwerkers nu al zorgen bestaan over het voortbestaan van de opleiding tot medewerker van loonwerkbedrijven? Deze leden vernemen graag of er met de branche overleg gevoerd wordt over deze kwestie.

In beginsel gelden voor het behalen van het T-rijbewijs geen andere regels dan voor het behalen van een rijbewijs voor een andere categorie: de kosten van de opleiding, het doen van examen, het aanvragen van een verklaring van geschiktheid en het aanvragen van het rijbewijs zelf als is voldaan aan alle voorwaarden daarvoor, komen voor rekening van degene die dat T-rijbewijs wil behalen. Deze kosten zijn meegenomen in de berekening van de administratieve lasten van het wetsvoorstel. Daarnaast kan het T-rijbewijs ook in het kader van een agrarische opleiding worden behaald. Op de regeling van de totale kosten voor het T-rijbewijs in dat kader ben ik hierboven al ingegaan. In aanvulling hierop merk ik op dat het behalen van het huidige trekkercertificaat en het toekomstige T-rijbewijs vrijwillig is. Het gaat immers niet om kwalificaties op basis van

de wet Educatie en beroepsonderwijs. De eventuele bijdrage van de deelnemer aan de kosten van de opleiding voor het T-rijbewijs en de kosten van het examen gelden dus als een vrijwillige bijdrage. De vrijwillige ouder- of deelnemersbijdrage wordt door de instelling geregeld. Hiervoor geldt instemmingsrecht van de deelnemersraad. Zoals al aangegeven zal vanuit het Ministerie van EZ nader overleg plaatsvinden met de AOC-raad. Hierbij zullen de vragen aan de orde komen, zoals die door de leden van de VVD-fractie zijn gesteld. Los hiervan merk ik op dat er alles aan is gedaan om de kosten voor het T-rijbewijs, ongeacht in welk kader dat wordt gehaald, zo laag mogelijk te houden.

#### **4. CBR**

De leden van de VVD-fractie vernemen graag welke voorbereidingen zijn getroffen voor het daadwerkelijk afnemen van examens door het CBR. Is het duidelijk welke examenlocaties er geschikt zijn? Is de beschikbaarheid van examenapparatuur geregeld?

In de afgelopen periode is door het CBR hard gewerkt aan de verdere uitwerking van de exameneisen voor zowel het theorie-examen als het praktijkexamen. Hierbij heeft het CBR constructief en intensief samengewerkt met alle betrokkenen, te weten STOAS Wageningen Vilentum Hogeschool, Cumela Nederland, Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV), BOVAG, Eigen Verladere Organisatie (EVO), FEHAC, Aequor, VRB, Branchevereniging VHG (voor hoveniers en groenvoorziening), BMWT, Transport en Logistiek Nederland (TLN Nederland), FAM, HMT, de AOC Raad, Fedecom, VVN, LTO Nederland, Politie, IBKI, RDW, Mechan-Connect Group BV en verschillende potentiële uitgeverij van lesmateriaal. Deze eisen zijn inmiddels gepubliceerd op de CBR website, zodat de branche voldoende voorbereidingstijd heeft. Hierbij wordt wel aangetekend dat de eisen pas definitief zijn op het moment dat ze zijn vastgelegd in de regelgeving en die is gepubliceerd.

Voor wat betreft de examenlocaties geldt het volgende. De theorie-examens zullen worden afgenomen op alle CBR-locaties waar ook de theorie-examens voor de andere rijbewijscategorieën kunnen worden afgelegd.

Het selecteren van de locaties voor de praktijkexamens vindt op dit moment plaats. Als uitgangspunt wordt gekeken naar de geschiktheid van CBR- en CCV-locaties, maar ook naar locaties die nu gebruikt worden door AOC's en die de AOC's willen gaan inzetten als praktijklocatie voor de opleiding. Hierbij wordt vooral gekeken naar beschikbaarheid van geschikte examenroutes in de omgeving, zodat tijdens het rijexamen de rijvaardigheid op de openbare weg afdoende getoetst kan worden. Zodra duidelijk is welke van deze locaties geschikt zijn, zal worden gekeken hoe dit zich vertaalt naar een goede landelijke dekking. Mocht blijken dat er met deze locaties geen goede landelijke dekking is, dan zal CBR op zoek gaan naar aanvullende geschikte locaties voor de praktijkexamens, een en ander in overleg met de betrokkenen.

Ten slotte vragen de leden van de VVD-fractie naar de beschikbaarheid van examenapparatuur.

De theorie-examens zullen digitaal worden afgenomen op de bestaande CBR examenlocaties. Hiervoor hoeft door opleiders of de kandidaten geen apparatuur te worden geregeld.

De praktijkexamens worden afgenomen op speciaal daarvoor ingerichte examenvoertuigen. De rayonleiders dragen zorg voor een geschikt examenvoertuig, net zoals ook het geval is bij de opleiding voor de andere rijbewijscategorieën. De eisen voor de examenvoertuigen, die deels door het CBR worden vastgesteld, zijn ontwikkeld in nauwe samenwerking met

alle betrokkenen, met speciale aandacht voor de opleiders en besproken met importeurs om zo een verantwoorde werkplek voor de opleider en examiner te garanderen. Doel is een examenvoertuig te ontwikkelen waarmee een valide en betrouwbaar examen kan worden afgenomen en dat recht doet aan de rijbevoegdheid van het rijbewijs dat hiermee kan worden gehaald. De voertuigeisen zijn inmiddels gepubliceerd op de CBR website.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen