

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)**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 22 januari 2014

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag dat de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben uitgebracht. Ik hoop dat met deze nota de vragen die zij hebben, voldoende zijn beantwoord.

#### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Het is belangrijk dat het aantal ongelukken waarbij landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT's) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS-en) zijn betrokken, net als alle andere ongelukken, wordt teruggebracht. Het toetsen van kennis en kunde van bestuurders door middel van een rijbewijsplicht voor deze voertuigen zou daarbij kunnen helpen. De leden van de VVD-fractie hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met enthousiasme kennisgenomen van het voorstel tot 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. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het verstandig is dat de rijbewijsplicht wordt ingevoerd voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, omdat er jaarlijks gemiddeld vijftien doden en honderd ziekenhuisgewonden vallen bij verkeersongevallen met deze voertuigen.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel om te komen tot een rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. De leden van de SP-fractie staan positief tegenover de invoering van het T-rijbewijs, maar hebben hierover nog wel enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel tot 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. Zij hebben hierover enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat invoering van het T-rijbewijs mogelijk maakt. De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat het T-rijbewijs eindelijk wordt ingevoerd.

### **Aanleiding en noodzaak**

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat de aanleiding voor het wetsvoorstel is gelegen in het aantal ongelukken dat plaatsvindt met LBT's en MMBS-en op de Nederlandse wegen. Uit het advies van de Raad van State blijkt echter dat de ongelukken met dergelijke voertuigen niet zozeer worden veroorzaakt door onkundig besturen als wel door de fysieke kenmerken van het voertuig. Graag vernemen de leden van de VVD-fractie dan ook van de regering waarom het T-rijbewijs desondanks leidt tot een substantiële daling van het aantal doden en gewonden waarbij LBT's en MMBS-en betrokken zijn.

In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar ongevallen met LBT's en MMBS-en. Genoemd kunnen bijvoorbeeld worden de Analyse ongevallen landbouw- en bosbouwtrekkers van Rijkswaterstaat (RWS)<sup>1</sup> en het ook door de Afdeling advisering van de Raad van State genoemde onderzoek van de Onderzoeksraad voor de veiligheid<sup>2</sup>. Uit deze onderzoeken blijkt dat ongevallen met LBT's en MMBS-en verschillende oorzaken kennen. Fysieke kenmerken van dit soort voertuigen spelen inderdaad een belangrijke rol bij ongevallen, maar ook het gedrag van de bestuurder is een vaker genoemde oorzaak. Bestuurders realiseren zich bijvoorbeeld onvoldoende de risico's voor andere verkeersdeelnemers die het rijden op de openbare weg met dit soort motorrijtuigen met zich brengt, of zij rijden te snel. In het onderzoek van RWS wordt geconstateerd dat de bestuurder van een landbouwvoertuig vaker dan gemiddeld de veroorzaker is van het ongeval waarbij het landbouwvoertuig is betrokken. In alle rapporten zijn dan ook aanbevelingen opgenomen die niet alleen de voertuigeisen of de kentekening betreffen, maar ook de eisen die zouden moeten worden gesteld aan de bestuurder. Ook in het rapport van de Commissie-Peijs<sup>3</sup> is de aanbeveling opgenomen om te komen tot invoering van een rijbewijsplicht. Invoering van de rijbewijsplicht zal gepaard gaan met een theorie- en een praktijkexamen. De verwachte daling van het aantal doden en gewonden door het T-rijbewijs is gebaseerd op ondermeer de aandacht voor risicoperceptie in theorie- en praktijkexamen. De risicoperceptie bij LBT's en MMBS-en is immers heel anders dan bijvoorbeeld bij het autoverkeer. Er zal daarom worden getoetst of iemand over de benodigde kennis beschikt voor het rijden op de openbare weg tussen andere verkeersdeelnemers in, op gevaarherkenning en op praktische rijvaardigheid. Door invoering van het T-rijbewijs zullen meer mensen dan nu het geval is met het trekkercertificaat op deze punten kunnen worden getoetst. Op die manier zal naar mijn overtuiging invoering van de rijbewijsplicht kunnen bijdragen aan het terugdringen van het aantal ongevallen met LBT's en MMBS-en en is dit wetsvoorstel in lijn met de aanbevelingen op dit punt uit de verschillende rapporten.

<sup>1</sup> Analyse ongevallen landbouw- en bosbouwtrekkers, eindrapport Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, 6 februari 2008, ing. R.F. Coffeng en ing. R.H.R.M Brandt.

<sup>2</sup> Onderzoeksraad voor de veiligheid, Verkeersongevallen met (landbouw)voertuigen, oktober 2010.

<sup>3</sup> Advies van de Commissie-Peijs van 18 december 2008.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de regering het noodzakelijk vindt om de invoering van het T-rijbewijs nu al ter hand te nemen en niet te wachten tot de invoering van de kentekenplicht zodat één integraal pakket naar de Kamer gestuurd wordt.

De invoering van het T-rijbewijs kent een lange voorgeschiedenis. In de brief van de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 november 2009<sup>4</sup> is een uitvoerig overzicht opgenomen van deze voorgeschiedenis tot die datum. Ik moge daarnaar verwijzen. Met uw Kamer heeft vervolgens een uitgebreide discussie plaatsgevonden over de voorstellen uit deze brief. Tevens heeft de Commissie-Peijs op 2 maart 2010 een aanvullend advies uitgebracht. Op basis van dit nader advies en rekening houdend met de uitkomsten van het overleg met uw Kamer is toen een aangepast voorstel geformuleerd met de strekking: invoering van een rijbewijsplicht, maar geen invoering kentekenplicht. Als alternatief voor de kentekenplicht is door mijn ambtsvoorganger het voorstel gedaan voor een herkenningsplaat, maar de keuze hiervoor is aan de Tweede Kamer gelaten. Toen in het AO van 19 mei 2010 bleek van een brede steun voor de invoering van het T-rijbewijs, maar niet voor invoering van een kentekenplicht in welke vorm dan ook, is overleg gestart om de invoering van het T-rijbewijs voor te bereiden. Het overleg heeft zich, gelet op het bovenstaande, uitsluitend gericht op de invoering van een rijbewijsplicht voor LBT's en MMBS-en. Over de voortgang hiervan heb ik u een aantal malen geïnformeerd. Ik verwijs hiervoor naar mijn eerdere brieven over dit onderwerp<sup>5</sup>. Het nu voorliggende wetsvoorstel is de uitwerking daarvan.

Op 26 februari 2013 is door de Tweede Kamer de motie Kuiken aanvaard<sup>6</sup>. In deze motie wordt opgeroepen alsnog over te gaan tot invoering van een kentekenplicht voor nader te bepalen categorieën van LBT's en MMBS-en. Inmiddels was het onderhavig wetsvoorstel al in concept gereed en voor advies aan alle betrokkenen voorgelegd. Gelet op het belang dat ook vanuit de Tweede Kamer wordt gehecht aan het treffen van maatregelen om ongevallen in het algemeen en met LBT's en MMBS-en in het bijzonder tegen te gaan, heb ik er voor gekozen niet te wachten totdat de besluitvorming over de opzet en invulling van de kentekenplicht zou zijn afgerond, maar dit wetsvoorstel in ongewijzigde vorm, derhalve zonder de voorstellen betreffende de invoering van een kentekenplicht voor LBT's en MMBS-en, door te zetten.

In het verlengde van de vorige vraag vragen deze leden of de regering bereid is eerst te evalueren of de invoering van het T-rijbewijs daadwerkelijk bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid voordat wordt overgegaan op de kentekenregistratie.

Met zo'n evaluatie is geruime tijd gemoeid, zeker als de evaluatie ook gericht zou moeten zijn op effecten. Nu stoppen met de voorbereiding van de kentekenregistratie totdat een evaluatie over de invoering van de rijbewijsplicht is afgerond, zou een vertraging van meerdere jaren met zich meebrengen. Dat is niet goed voor de verkeersveiligheid. Los hiervan acht ik het gewenst verder te gaan met de voorbereiding van het wetsvoorstel tot invoering van de kentekenplicht. Uit het eerder genoemde onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, onder andere het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State, de motie van het lid-Kuiken<sup>7</sup> en het verzoek van uw Kamer van

<sup>4</sup> Brief van 2 november 2009, Kamerstukken II vergaderjaar 2009/10, 29 398, nr. 184.

<sup>5</sup> Brief van 11 mei 2010, Kamerstukken II vergaderjaar 2009/10, 29 398, nr. 228; brief van 15 juli 2010, Kamerstukken II vergaderjaar 2009/10, 29 398, nr. 233; brief van 9 februari 2012, Kamerstukken II vergaderjaar 2012/13, 29 398, nr. 317; brief van 4 oktober 2012, Kamerstukken II vergaderjaar 2012/13, 29 398, nr. 341.

<sup>6</sup> Kamerstukken II vergaderjaar 2012/23, II vergaderjaar 20/ 29 398, nr. 358.

<sup>7</sup> Motie-Kuiken, Kamerstukken II vergaderjaar 2012/13, 29 398, nr. 356.

begin dit jaar om over te gaan tot het kentekenen van nader te bepalen categorieën LBT's en landbouwvoertuigen, komt naar voren dat de invoering van de kentekenplicht zeer gewenst is. Immers, door de kentekenplicht kan de politie adequaat opsporen en het OM adequaat handhaven, omdat de voertuigen op deze manier herkenbaar zijn en blijven. Daarmee wordt de verkeersveiligheid ten aanzien van LBT's en MMBS-en nog verder verbeterd.

De leden van de SP-fractie vragen waarom de twee wetsaanpassingen niet gelijktijdig kunnen worden doorgevoerd. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn antwoord op de vergelijkbare vraag van de leden van de VVD-fractie.

Ook zijn de leden van de SP-fractie benieuwd in hoeverre er met de invoering van het T-rijbewijs een afname wordt verwacht van het aantal verkeersongevallen met deze voertuigen en hoe deze verwachting is onderbouwd.

In de afgelopen 15 jaren is het aantal dodelijke ongevallen voor alle voertuigcategorieën grofweg met 50% afgenomen<sup>8</sup>. Voor LBT's en MMBS-en schommelt het aantal dodelijke ongevallen al jaren rond de 15 en zien we helaas geen neerwaarts dalende trend. Daarvan zijn de meeste slachtoffers (meer dan 90%) andere weggebruikers. Door de grootte, beperkte snelheid en de massa van deze motorrijtuigen kan een kleine foute handeling al ernstig gevolgen hebben voor het overige verkeer. Er zijn geen exacte cijfers bekend van de afname van het aantal ongelukken door het invoeren van de rijbewijsplicht (zie factsheet SWOV, verkeersveiligheidsaspecten van landbouwverkeer van juli 2013), maar uit Duits onderzoek<sup>9</sup> op dit terrein blijkt dat bijvoorbeeld bestuurdersondersteunende maatregelen leiden tot 23% minder ongelukken en 21% minder doden en gewonden. Daarom zal tijdens de examens van het T-rijbewijs worden getoetst of iemand, naast de benodigde kennis, vooral ook over de rijvaardigheid beschikt voor het rijden met het motorrijtuig op de openbare weg, tussen andere, veelal zwakkere, verkeersdeelnemers in. Dit zal, zo verwacht de regering, bijdragen aan een afname van het aantal verkeersongevallen. Door het invoeren van een T-rijbewijs zal iedereen die een LBT of een MMBS wil gaan besturen in het bezit moeten zijn van een rijbewijs. Dat rijbewijs kan pas worden verkregen als de kandidaat heeft aangetoond te beschikken over de nodige kennis en rijvaardigheid om met een LBT of een MBBS over de openbare weg te kunnen rijden. Met het invoeren van het T-rijbewijs zijn voor deze groep bestuurders ook alle geschiktheideisen (derhalve zowel de medische geschiktheideisen als die voor alcohol en drugs) die gelden voor houders van rijbewijzen voor de categorieën A1, A2, A, B en E bij B van toepassing en kunnen de reguliere rijbewijssancties en maatregelen worden toegepast op deze rijbewijshouders. Daarmee is het ook niet meer mogelijk voor iemand die eerder door het CBR ongeschikt is bevonden voor het besturen van een auto of motor om bijvoorbeeld over te stappen op een van de voertuigen uit de categorie MMBS, zoals bijvoorbeeld een quad.

De leden van de CDA-fractie zien graag een onderbouwing van de gedachte dat door de invoering van het T-rijbewijs het relatief hoge aantal verkeersdoden en gewonden zal afnemen. Hoeveel minder doden of gewonden zal dit tot gevolg hebben, zo vragen zij. Voor het antwoord op deze vraag van de leden van de CDA-fractie verwijs ik naar mijn hierboven gegeven antwoord op een vergelijkbare vraag van de leden van de SP-fractie. In aanvulling hierop merk ik op dat pas in de loop van de jaren zichtbaar zal worden hoeveel minder doden of gewonden er zullen vallen

<sup>8</sup> Van 1251 in 1996 naar 650 dodelijke ongevallen in 2012.

<sup>9</sup> Personenschadeunfälle mit landwirtschaftlichen Zugmaschinen, Unfallforschung der Versicherer GDV, Behl et al, Forschungsbericht FS 02, januari 2011, ISBN-nr. 978-3-939163-34-3.

als gevolg van ongelukken met LBT's en MMBS-en. Ik wijs er echter op dat de effecten niet met 100% zekerheid aan de invoering van de rijbewijsplicht zullen zijn toe te rekenen. Dit is het gevolg van het feit dat er tegen die tijd verschillende maatregelen zullen zijn ingevoerd die betrekking hebben op (bestuurders van) LBT's en MMBS-en. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan infrastructurele maatregelen of voorlichting en communicatie.

De leden van de CDA-fractie vragen verder wat de visie is van de regering ten aanzien van het advies van de Commissie-Peijs uit 2008, waarin de invoering van de rijbewijsplicht gekoppeld was aan de kentekening en de snelheidsverhoging.

Het belang van het hierboven al genoemde rapport van de Commissie-Peijs was gelegen in het feit dat verschillende betrokken instanties met elkaar oplossingen hebben aangedragen voor de aanpak van het gesignaleerde probleem met LBT's en MMBS-en. In de al eerder genoemde brief van 2 november 2009 heeft mijn ambtsvoorganger zijn reactie gegeven op het advies van de Commissie-Peijs. Zoals in die brief was aangegeven, moest deze reactie worden gezien tegen de achtergrond van de gebeurtenissen tot dan toe: het aanvankelijke voorstel uit 2006<sup>10</sup> om te komen tot een pakket aan maatregelen, inhoudende de invoering van een kenteken- en rijbewijsplicht en een verhoging van de snelheid, de door de Tweede Kamer aanvaarde motie-Atsma<sup>11</sup> om af te zien van invoering van een kentekenplicht, alsmede de aankondiging van mijn ambtsvoorganger niet te willen berusten in het relatief hoge aantal verkeersslachtoffers. Dit heeft er toe geleid dat de regering heeft afgezien van kentekening en in het verlengde daarvan ook van snelheidsverhoging, maar wel is gestart, mede op basis van het advies en het aanvullend advies van de Commissie-Peijs, met de voorbereiding van het thans voorliggende voorstel tot invoering van het T-rijbewijs. Integrale overneming van de adviezen van de Commissie-Peijs, al dan niet in aangepaste vorm, lag toen vanwege de aanvaarde motie-Atsma niet in de rede. Deze aanpak was in lijn met wensen van de Tweede Kamer<sup>12</sup>. Met de aanvaarding van de eerder genoemde motie-Kuiken, waarin wordt opgeroepen over te gaan tot kentekening van nader te bepalen categorieën tractoren en landbouwvoertuigen en de motie-De Rouwe<sup>13</sup> waarin wordt opgeroepen om landbouwvoertuigen harder te laten rijden, zodat zij ook geschikt zijn voor rondwegen en gebiedsontsluitingswegen, is er ruimte gekomen om de andere punten die ook zijn genoemd in het advies van de Commissie-Peijs weer op te pakken. Hiermee is inmiddels een aanvang gemaakt. Begin 2014 zal ik u een brief sturen met de voornemens inzake de invoering van de kentekenplicht voor nader te bepalen categorieën LBT's en MMBS-en. Deze voornemens zullen worden uitgewerkt in het te zijner tijd in te dienen wetsvoorstel tot invoering van de kentekenplicht en in de memorie van toelichting bij dat wetsvoorstel nader worden toegelicht. Zoals ik hierboven in mijn antwoord op een daartoe strekkende vraag van de leden van de VVD-fractie heb aangegeven, zal het nu voorliggende wetsvoorstel beperkt blijven tot de invoering van de rijbewijsplicht.

In antwoord op de vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie naar de planning van de overige maatregelen, zoals de aanscherping van de

<sup>10</sup> brief van 20 november 2006, Kamerstukken II vergaderjaar 2006/07, 30 800 XII en 21 109, nr. 46.

<sup>11</sup> motie-Atsma c.s., Kamerstukken II vergaderjaar 2006/07, 30 800 XIV, 47.

<sup>12</sup> bijv. verslag van een Algemeen Overleg op 5 november 2009, Kamerstukken II vergaderjaar 2009/10, nr. 194, en een Algemeen Overleg op 19 mei 2010, Kamerstukken II vergaderjaar 2009/10, nr. 230.

<sup>13</sup> motie-De Rouwe, Kamerstukken II vergaderjaar 2013/14, 33 750-XII, nr. 36.

voertuigeisen, kentekening en de verhoging van de maximumsnelheid voor daarvoor geschikte landbouwtrekkers merk ik het volgende op. Zoals hierboven is aangegeven, zal ik u begin 2014 separaat een brief sturen met de voornemens inzake de invoering van de kentekenplicht voor nader te bepalen categorieën LBT's en MMBS-en. Ik zal daarbij tevens ingaan op de tijdsplanning. Een aanscherping van de voertuigeisen kan pas plaatsvinden, nadat het bestaande voertuigpark is geregistreerd. Zodra de kentekenplicht voor LBT's en MMBS-en is ingevoerd, kan ook de aanscherping van de eisen voor LBT's en MMBS-en ter hand worden genomen, waarbij dan rekening zal worden gehouden met de Europese regelgeving op dit punt. Datzelfde geldt voor een verhoging van de maximumsnelheid voor (sommige) van deze motorrijtuigen. In het voorjaar 2014 kom ik met het plan van aanpak rond de verhoging van de snelheid van land- en bosbouwtractoren.

### **Hoofdpijnen van het voorstel**

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er niet voor is gekozen om personen die wel in het bezit zijn van een trekkercertificaat, maar niet van een rijbewijs B, opnieuw een examen te laten afleggen.

Met de invoering van het T-rijbewijs nemen voor de burger de administratieve lasten toe. Daarom heeft de regering een afweging gemaakt tussen de kosten voor de burger en het risico voor de verkeersonveiligheid. De mensen die in het bezit zijn van een trekkercertificaat hebben in het verleden al theorie- en praktijkexamen gedaan voor het bedienen van LBT's en MMBS-en en zij hebben ook ervaring opgedaan met het rijden met een tractor op de openbare weg. Opnieuw examen af laten leggen zou tot hogere kosten leiden. Daarom is in het wetsvoorstel een bepaling opgenomen (artikel IV, derde lid) op grond waarvan personen die op het tijdstip van inwerkingtreding de beschikking hadden over een het bedoelde trekkercertificaat gedurende een korte overgangperiode van één jaar dat certificaat op bij algemene maatregel van bestuur te bepalen voorwaarden kunnen omruilen tegen het T-rijbewijs. Voor een toelichting voor de keuze voor een overgangperiode van een jaar verwijs ik naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel<sup>14</sup>.

In antwoord op de vraag van de deze leden naar de omvang van deze groep merk ik op dat de omvang van deze groep is geschat. Uitgaande van 250.000 bestuurders van LBT's en MMBS-en heb ik geschat dat circa 1%, dus 2.500 personen, hiervan beschikt over alleen het trekkercertificaat (zie eerder genoemde memorie van toelichting, blz. 8). Daarnaast is nog een groep van ca 1% van bestuurders die al wel jarenlang op een tractor rijden, maar in het geheel niet in het bezit zijn van een rijbewijs. Deze bestuurders zullen vanuit de sector worden geadviseerd te bezien of het wenselijk is om voor inwerkingtreding van de wet alsnog het trekkercertificaat te halen. Ervan uitgaande dat de helft hiervan alsnog het trekkercertificaat haalt, komt het in het totaal neer op 3.750 personen.

### **Verhouding tot bestaande regelgeving**

De leden van de VVD-fractie zien graag dat LBT's en MMBS-en in de toekomst op bepaalde wegen in plaats van 25 km/u, 40 km/uur kunnen rijden, zoals de Kamer in de motie-De Rouwe heeft verzocht. Graag vernemen deze leden dan ook van de regering wat de mogelijkheden zijn om hier al tijdens de behandeling van het voorliggende wetsvoorstel een mogelijkheid voor te scheppen.

Het invoeren van een snelheidsverhoging vraagt om meer dan alleen een wijziging van artikel 22, onderdeel c, en bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990). Immers, niet alle LBT's zijn

<sup>14</sup> Kamerstukken II vergaderjaar 2013/14, 33 781, nr. 3, blz. 12–13.

geschikt voor een snelheid van 40 kilometer per uur. Die voertuigen kunnen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet toegelaten worden op 80 kilometerwegen. Daarom kan pas worden overgegaan tot een verhoging van de maximumsnelheid als de betrokken motorrijtuigen zijn gekentekend. Voor een goede handhaving van de snelheidslimieten is invoering van de kentekenplicht onontbeerlijk. Invoering van een snelheidsverhoging staat derhalve los van het voorliggende wetsvoorstel. Wel ben ik bereid om dit onderwerp op een zodanig tijdstip ter hand te nemen, dat een snelheidsverhoging tegelijk met, dan wel op de kortst mogelijke termijn na, de invoering van de kentekenplicht kan worden gerealiseerd.

De leden van de VVD-fractie merken tevens op dat de Europese Unie geen regels heeft gesteld ten aanzien van het T-rijbewijs. Zij vragen of de regering bereid is in EU-verband te pleiten voor aanpassing van richtlijn 2006/126/EG, zodat de invoering van het T-rijbewijs voor de hele EU geldt en daarmee een gelijk speelveld ontstaat, en zo nee, waarom niet. Ik ben op zichzelf bereid andere lidstaten te polsen hoe zij aankijken tegen het door de leden van VVD-fractie gedane voorstel. Maar al zou hiertoe de bereidheid bestaan, dan nog zal het enige tijd vergen, omdat de voorwaarden op dit moment per land bij deze rijbewijscategorie nogal verschillen. U kunt hierbij denken aan verschillende eisen rond de leeftijd van de bestuurder, het toegestane gewicht en soort voertuig per onderklasse etc. Het zal derhalve geruime tijd duren eer hierover overeenstemming is bereikt, de richtlijn op dit punt is aangepast en vervolgens door de lidstaten is geïmplementeerd. In afwachting daarvan zal ik wel prioriteit geven om binnen de Europese Unie met de afzonderlijke lidstaten tot afspraken te komen over een wederzijdse erkenning van elkaars T-rijbewijzen. Als dat lukt, zullen die T-rijbewijzen worden opgenomen in een ministeriële regeling op basis van de voorgestelde wijziging van artikel 108 van de Wegenverkeerswet 1994 (zie artikel I, onderdeel A, vijfde lid, van het voorliggende wetsvoorstel).

### **Uitvoering en handhaving**

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke punten het T-rijbewijs inhoudelijk zal verschillen van het huidige trekkercertificaat. Wat betekent invoering concreet voor de exameneisen en wat betekent dit voor de benodigde opleidingstijd, zo vragen deze leden. Om nu de beschikking te krijgen over het trekkercertificaat moest aanvankelijk zijn voldaan aan eisen die primair waren ingegeven vanuit de optiek van de Arbeidsomstandigheden. Ter uitvoering van een eerder gedane toezegging<sup>15</sup> aan uw Kamer zijn deze eisen inmiddels aangescherpt met meer aandacht voor de verkeersveiligheid<sup>16</sup>. Het theoriedeel van het examen voor het trekkercertificaat bestaat sinds maart 2012 uit 50 in plaats van 40 vragen. Daarmee is het aantal theorievragen in lijn met de theorie-examens van het CBR. In 2013 zijn de nieuwe toetsen voor het trekkercertificaat opgeleverd die ook bestaan uit 50 vragen en waarbij het accent nog meer is komen te liggen op het rijden met een LBT op de openbare weg. Verder is het praktijkexamen voor het trekkercertificaat aangepast en ligt het accent meer op het deelnemen aan het verkeer. De kandidaat moet laten zien dat hij kan anticiperen op het overige verkeer en de veiligheidsrisico's kan inschatten. De eisen die zullen worden gesteld aan het theorie-examen en het praktijkexamen voor het T-rijbewijs worden momenteel nog uitgewerkt. Hierbij zal enerzijds aansluiting worden gezocht bij de thans bestaande

<sup>15</sup> Brieven van 9 februari 2010 mei 2010, Kamerstukken II vergaderjaar 2009/10, 29 398, nr. 228, blz. 2.

<sup>16</sup> Brieven van 9 februari 2012 en 4 oktober 2012, Kamerstukken II vergaderjaar 2011/12, 29 398, nrs. 317, blz. 1 en 341, blz. 2.

eisen voor de theorie- en praktijkexamens voor de andere rijbewijscategorieën. Anderzijds zal, in overleg met instanties zoals bijvoorbeeld Cumela Nederland, LTO Nederland en de AOC Raad, STOAS Wageningen, Vilentum Hogeschool en de SBV, worden bezien op welke wijze eisen kunnen worden verwerkt die specifiek betrekking hebben op de beroepsgroep en op de rijbewijscategorie T. De uiteindelijke eisen zullen worden neergelegd in ministeriële regelingen. Daarmee zal de opleidingstijd voor het T-rijbewijs vergelijkbaar zijn met de andere rijbewijscategorieën.

### **Financiële gevolgen voor burgers en bedrijfsleven**

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat bij de totstandkoming van het wetsvoorstel uitgebreid aandacht is geschonken aan het minimaliseren van de administratieve lasten voor burgers en bedrijfsleven. Wel zouden deze leden graag nader toelichting zien waarom er niet voor gekozen wordt om ook na de overgangperiode bij het behalen van een B-rijbewijs een T-rijbewijs te verstrekken, zoals wel bij het C-rijbewijs het geval is.

Het voorliggende voorstel is ingegeven door de overweging dat het wenselijk is om een apart T-rijbewijs in te voeren, omdat een combinatie van een LBT met een aanhangwagen toch iets anders is dan een personenauto. Dit houdt in dat, vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid de vereisten voor het T-rijbewijs, zowel voor het theorie- als voor het praktijkexamen, anders zullen zijn dan voor het B-rijbewijs. Dat heeft voornamelijk te maken met de risicobeleving van een LBT door de andere weggebruikers, de grootte van het motorrijtuig, de traagheid van het motorrijtuig bij het optrekken en remmen en het rijden met een (geladen) aanhanger. Als iemand een C-rijbewijs heeft behaald, heeft hij in ieder geval geleerd om motorrijtuigen te besturen die wat risicobeleving, grootte, traagheid en manier van rijden vergelijkbaar zijn met motorrijtuigen van de categorie T. Om deze reden ben ik van mening dat het niet wenselijk is dat het rijbewijs voor de categorie B te allen tijde recht geeft op afgifte van ook het rijbewijs voor de categorie T. Het voorstel om gedurende de overgangperiode afgifte van het rijbewijs voor de categorie T mogelijk te maken aan alleen die personen die op het tijdstip van inwerkingtreding in het bezit waren van het rijbewijs voor de categorie B is derhalve in lijn met door Tweede Kamer kamerbreed aanvaarde motie Slob c.s.<sup>17</sup>, waarin de regering werd opgeroepen vrijstelling voor het T-rijbewijs alleen te laten gelden voor iedereen die bij invoering van dit rijbewijs 18 jaar of ouder is en een B-rijbewijs heeft. De overweging hierachter was dat een tractor-aanhangercombinatie iets anders is dan een personenauto en dat het T-rijbewijs mede daarom wordt ingevoerd. Deze overweging geldt zoals ik hierboven heb aangegeven nog steeds.

Ook zouden de leden van de VVD-fractie zich kunnen voorstellen dat het mogelijk is het theoriecertificaat voor het T-rijbewijs ook te gebruiken voor een enkele jaren later te behalen B-rijbewijs, zulks ter vermindering van de situatie dat er binnen een periode van enkele jaren meermaals een examen voor het theoriecertificaat dient te worden afgelegd. Het is niet mogelijk, maar ook niet wenselijk, deze suggestie van de leden van de VVD-fractie uit te voeren. Allereerst is hier van belang dat de rijbewijscategorie T geen categorie is waarop de derde rijbewijsrichtlijn van toepassing is. In de derde rijbewijsrichtlijn zijn voor de verschillende in die richtlijn genoemde rijbewijscategorieën de eisen neergelegd waaraan de aanvrager moet voldoen om in het bezit te komen van het rijbewijs voor de desbetreffende categorie. De richtlijn biedt niet de mogelijkheid om vrijstellingen te verlenen voor deelcertificaten die zijn

<sup>17</sup> Kamerstukken II 2010/11, 29 398, nr. 237.

behaald voor een rijbewijscategorie waarop de richtlijn geen betrekking heeft. Los hiervan is dit naar mijn mening in zijn algemeenheid ook onwenselijk. Theoriecificaten kennen een beperkte geldigheidsduur van 18 maanden, respectievelijk twee jaar als het gaat om praktijkexamens voor de categorieën C1, C, D1 en D. Binnen die periode moet de kandidaat zijn geslaagd voor het praktijkexamen (of, in voorkomende gevallen, de praktijkexamens) voor de desbetreffende rijbewijscategorie. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat het wenselijk is dat de tijd tussen het behalen van het theoriecertificaat en doen van het praktijkexamen zo kort mogelijk is. Hiermee wordt voorkomen dat de kandidaat beschikt over verouderde kennis of die kennis al weer is vergeten als hij examen moet doen.

Tenslotte wijs ik erop dat het theorie-examen is toegespitst op de specifieke categorie waar het op betrekking heeft. Dat maakt in zijn algemeenheid «uitwisselbaarheid» van theoriecertificaten voor de verschillende rijbewijscategorieën niet wenselijk.

De leden van de SP-fractie zouden graag meer inzicht krijgen in de kosten voor het behalen van het T-rijbewijs.

De kosten die voor het rijbewijs moeten worden gemaakt betreffen kosten voor de rijopleiding, voor het theorie- en het praktijkexamen, de aanvraag van eigen verklaring en de aanvraag van het rijbewijsdocument zelf. Een precieze opgave van bovengenoemde kosten is niet goed mogelijk. In de memorie van toelichting is bij wijze van indicatie uitgegaan van een gemiddeld bedrag per les van € 55,-, maar uiteindelijk kan de prijs daar naar boven of naar beneden van wijken. Het is immers aan de markt om te komen met de tarieven die zullen gaan gelden voor de individuele lessen. Het aantal lessen en de prijzen per les zijn afhankelijk van de ervaring en kundigheid van de persoon en van de rijsschool, respectievelijk de agrarische opleider. De kosten voor het theorie-examen en het praktijkexamen zijn vooralsnog geschat op € 40,- respectievelijk € 230,-. De precieze kosten voor 2015 zullen te zijner tijd door het CBR worden berekend als deze examens worden vorm zijn gegeven. Hierbij zal rekening worden gehouden met artikel 4am van de WVV 1994. Op grond van dat artikel moeten de kosten worden gerelateerd aan de met de uitvoering van die taak redelijkerwijs gemaakte kosten. De tarieven worden vervolgens door het CBR vastgesteld, nadat de Minister van Infrastructuur en Milieu die heeft goedgekeurd. Dit geldt ook voor het tarief voor de eigen verklaring. In de memorie van toelichting is als tarief uitgegaan van € 23,85, prijspeil 2013. Voor 2014 zijn de kosten van de eigen verklaring inmiddels vastgesteld op € 25,80. De aanvraagkosten van het rijbewijs bij de gemeente komen uit op maximaal € 39,- in 2014 (vergelijkbaar met elk ander rijbewijs).

De leden van de SP-fractie vinden het goed dat er een overgangsregeling komt voor bestuurders die al in het bezit zijn van een B-rijbewijs, maar verzoeken de regering een nadere toelichting te geven op de reden dat een B-rijbewijs niet automatisch een vrijstelling voor het T-rijbewijs kan zijn.

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik graag naar het hierboven gegeven antwoord op een vergelijkbare vraag van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie zijn geen voorstanders van een extra kenteken, mede in verband met de hoge kosten. Waar kunnen de kosten ten gevolge van het voorliggende wetsvoorstel worden verlaagd, vragen deze leden. Is het bijvoorbeeld denkbaar dat vrijstellingen worden verleend als iemand al een certificaat heeft, zo vragen zij.

Bij het opstellen van de regelgeving is geprobeerd de kosten en de administratieve lasten voor de burgers zo laag mogelijk te houden. Ook bij

de verdere uitwerking zal dit een uitgangspunt zijn. Mede met het oog hierop kan, gedurende de voorgestelde overgangsperiode, een reeds behaald trekkercertificaat worden omgewisseld voor een T-rijbewijs zonder dat hiervoor een extra theorie- of praktijkexamen behoeft te worden afgelegd. Hetzelfde geldt voor personen die op het tijdstip van inwerkingtreding in het bezit zijn van een rijbewijs B: zij zullen dit bij de vernieuwing van dat rijbewijs kunnen omwisselen in een rijbewijs dat tevens de bevoegdheid geeft tot het besturen van motorrijtuigen van de rijbewijscategorie T. Ten slotte zullen personen die slagen voor het rijbewijs C meteen de categorie T erbij krijgen. Ook bij het vaststellen van de kosten van de examens zelf zal, in lijn met in artikel 4am WVV 1994, niet méér in rekening worden gebracht dan de werkelijke kosten van het examen. Hiermee zijn daar waar mogelijk de kosten voortvloeiend uit het voorliggende wetsvoorstel voorkomen dan wel zo laag mogelijk gehouden.

### **Overgangsrecht**

De leden van de VVD-fractie constateren dat er mensen zijn die jarenlang zonder trekkerrijbewijs en zonder B-rijbewijs een trekker besturen. De leden van de VVD-fractie vragen waarom Ervaring Verworven Competenties-certificaten niet kunnen worden omgezet voor een bepaalde groep mensen, zoals bijvoorbeeld de groep 50-plus, die al jarenlang een trekker besturen.

Een EVC is in het leven geroepen door het bedrijfsleven, omdat men niet alleen vanuit de theorie leert, maar ook vanuit de praktijk. Een EVC laat zien dat een persoon een bepaalde vaardigheid heeft geleerd, waardoor geen lessen meer gevolgd hoeven te worden. Op deze manier worden EVC's ook in bijvoorbeeld het MBO-onderwijs ingezet. Zo'n EVC kan dan onder omstandigheden een of meer vrijstellingen geven, als de houder van zo'n EVC een opleiding wil gaan doen. Of een vrijstelling voor een opleiding mogelijk is en zo ja voor hoeveel onderdelen, is afhankelijk van de EVC van betrokkene, afgezet tegen een landelijk erkende standaard voor de desbetreffende opleiding. Een EVC vervangt echter geen examen. Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel is gekeken of dit systeem ook in dit kader tot de mogelijkheden zou behoren. Ik heb uiteindelijk besloten hiervan af te zien, omdat er op dit moment geen eigen verworven competenties zijn die zijn getoetst op het niveau van het T-rijbewijs. Dit laat echter onverlet dat iemand die al jarenlang een tractor rijdt zonder daarvoor op enige wijze een examen afgelegd te hebben, minder praktijklessen nodig zal hebben en sneller het theorie- en het praktijkexamen zal kunnen afleggen. In die zin zal zeker gebruik kunnen worden gemaakt van eerder opgedane ervaringen, zonder dat dat specifiek in regelgeving behoeft te worden vastgelegd.

Kan de regering voorts aangeven hoe de varianten er in de omliggende landen eruit zien, zo vragen zij.

Het type rijbewijs dat nodig is om een (land)bouwvoertuig te mogen besturen verschilt per land. In onderstaand schema zijn de daar geldende eisen, voor zover bekend, op hoofdlijnen opgenomen.

	omschrijving	eisen	leeftijd	opmerkingen
<b>Duitsland</b>				
categorie L	agrarische voertuigen met een gewicht van maximaal 3.500 kg met een maximumsnelheid van max. 40 km/u	alleen een theorie-examen	vanaf 16 jaar	rijbewijs B of een rijbewijs T geven tevens recht op het besturen van agrarische voertuigen van de categorie L
categorie T	agrarische voertuigen met een gewicht van meer dan 3.500 kg met een maximumsnelheid van 60 km/u	zowel een theorie- als een praktijkexamen. Praktijkexamen wordt afgelegd in trekker met aanhangwagen	vanaf 18 jaar; vanaf 16 jaar bij snelheid tot 40 km/u	rijbewijs voor de categorie CE geeft tevens recht op het besturen van agrarische voertuigen voor de categorie T
<b>België</b>				
categorie G	landbouwvoertuigen (land- en bosbouwtrekkers en hun aanhangwagens, alsook voertuigen ingeschreven als landbouwmachines, motorploeg of maaimachine) met een maximumsnelheid boven de 25 km/u	zowel een theorie- als een praktijkexamen. Praktijkexamen wordt afgelegd in een trekker met aanhangwagen	vanaf 16 jaar	Geen G vereist indien de bestuurder, afhankelijk van het gewicht van het te besturen voertuig, in het bezit is van een rijbewijs B, afgegeven voor 15 september 2006, C1, C1E, C of CE of geboren is voor 01.10.1982
<b>Verenigd Koninkrijk</b>				
categorie F	tractoren met een breedte van 2.45m		vanaf 16 jaar	
<b>Frankrijk</b>				
				geen apart rijbewijs voor LBT's en MMBS-en. Rijbewijs BE of CE volstaat
<b>Denemarken</b>				
categorie T voor de LBT en categorie M voor «motor-redskap»			vanaf 15 jaar vanaf 16 jaar vanaf 18 jaar	niet op de openbare weg voor op de openbare weg apart rijbewijs vereist voor op de openbare weg apart rijbewijs vereist of rijbewijs B

### Overig

De leden van de SP-fractie hebben vernomen dat normale personenauto's soms worden omgebouwd en vervolgens bij de RDW worden goedgekeurd als landbouwvoertuig. De leden vragen in hoeverre het wenselijk is dit te faciliteren.

Waar de leden van de SP-fractie op doelen is dat voertuigen, waaronder normale personenauto's, soms worden omgebouwd en vervolgens bij de RDW worden goedgekeurd voor een andere voertuigsoort. Te denken valt aan de ombouw van een personenauto naar een bedrijfsauto. Soms worden echter ook voertuigen omgebouwd van een kentekenplichtige voertuigsoort naar niet-kentekenplichtige voertuigsoort. Als voorbeelden hiervoor kunnen worden genoemd personenauto's die worden omgebouwd naar MMBS of LBT, maar ook bromfietsen die worden omgebouwd naar gehandicaptenvoertuig. Overeenkomstig artikel 21 van de Wegenverkeerswet 1994 moet een aantal voertuigsoorten motorrijtuigen zijn goedgekeurd voordat ze worden toegelaten tot de weg. Deze goedkeuring kan worden verleend als typegoedkeuring of als goedkeuring voor een individueel voertuig. De (beoogde) voertuigsoort wordt bepaald door de aanvrager van de goedkeuring. In het geval van een typegoedkeuring is dat de fabrikant, in het geval van een individuele goedkeuring is

dat meestal de gebruiker. Deze geeft bij de aanvraag van de goedkeuring aan voor welk soort motorrijtuig de goedkeuring wordt gevraagd. De RDW toetst of het motorrijtuig voldoet aan de bij ministeriële regeling vastgestelde regels met betrekking tot de toelating tot de weg voor de in aanvraag aangegeven soort motorrijtuig en verleent de goedkeuring, als daaraan is voldaan.

In de praktijk houdt dit bovenstaande in dat de fabrikant een aanvraag indient tot bijvoorbeeld goedkeuring als personenauto. Later kan de eigenaar van zo'n al dan niet toegelaten motorrijtuig dat motorrijtuig aanpassen, waardoor dat motorrijtuig voldoet aan de eisen die worden gesteld aan bijvoorbeeld LBT's of MMBS-en. Hij kan dan bij de RDW een aanvraag indienen voor een individuele goedkeuring van dat motorrijtuig als LBT of MMBS. Een nieuwe goedkeuring is dan vereist, omdat er wijzigingen aan het desbetreffende motorrijtuig zijn aangebracht. Het is inderdaad onwenselijk als dit gebeurt met enkel het doel dat het motorrijtuig niet APK gekeurd hoeft te worden, geen wegenbelasting hoeft te worden betaald en het motorrijtuig kan worden bestuurd vanaf 16 jaar zonder B-rijbewijs. Invoering van de rijbewijsplicht, en op termijn ook van de kentekenplicht, zal naar ik verwacht een einde maken aan deze mogelijkheid. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoorden van 25 november 2013 op vragen van het lid Kuiken over de begrenzing van auto's tot de derde versnelling<sup>18</sup>.

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

---

<sup>18</sup> Tweede Kamer vergaderjaar 2013/14 Aanhangsel Handelingen, nr. 743