

RAPPORT

Eindrapport evaluatie invoering T-rijbewijs

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: T&PBD7969R001F0.2

Versie: 0.2/Finale versie

Datum: 11 april 2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Eindrapport evaluatie invoering
T-rijbewijs

Ondertitel:

Referentie: T&PBD7969R001F0.2

Versie: 0.2/Finale versie

Datum: 11 april 2018

Projectnaam: Evaluatie T-rijbewijs

Projectnummer: BD7969

Auteur(s):

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

MANAGEMENTSAMENVATTING	1
1. ACHTERGROND EN OPZET VAN DE EVALUATIE	8
2. ONDERZOEKSMETHODEN	12
3. VERKEERSVEILIGHEIDSPROBLEEM LANDBOUWVOERTUIGEN	13
3.1. Ongevalskenmerken	13
3.2. Risicofactoren	15
3.3. Conclusie	18
4. VAN CERTIFICAAT NAAR VOLWAARDIG RIJBEWIJS	20
4.1. Wettelijk kader aangescherpt	20
4.1.1. Wegenverkeerswet: niet langer uitzondering (land)bouwoertuigen	20
4.1.2. Arbeidsomstandighedenwetgeving blijft van toepassing	20
4.1.3. Verzekeraars kunnen rijbewijs als voorwaarde stellen	21
4.1.4. Handhaving op geldig rijbewijs mogelijk	22
4.2. Ontstaan van een rijopleiding	22
4.3. Beter beeld van rijvaardigheid	23
4.3.1. Vereist niveau rijbekwaamheid hoger	23
4.3.2. Verkeersinzicht en rijvaardigheid beter te beoordelen	27
4.4. Conclusie	28
5. INVOERING T-RIJBEWIJS NAAR TEVREDENHEID	29
5.1. Taken betrokken organisaties goed verdeeld	29
5.2. Overgangsregelingen functioneerden naar behoren	30
5.2.1. Examinatoren trekkercertificaat met overgangspas stromen niet door	30
5.2.2. Omwisselingsperiode trekkercertificaat soepel verlopen	30
5.3. Ervaringen betrokkenen grotendeels positief	31
5.3.1. Intensieve samenwerking bepalend voor slagen invoering	31
5.3.2. Groot bereik communicatie	33
5.3.3. Extra lasten vielen mee	35
5.4. T-rijbewijs positief maar ook kritisch ontvangen	37
5.5. Conclusie	39
6. OPLEIDING OP ORDE	40
6.1. Opleiders vol initiatief	40
6.2. WRM T-traject voldoet aan vraag	41
6.3. Opleiding T-rijbewijs krijgt vorm	44
6.4. Conclusie	46

7.	POSITIEVE ERVARINGEN EERSTE TWEE JAAR EXAMEN	47
7.1.	Bijna 7000 praktijkexamens afgenomen	47
7.2.	Betrokkenen tevreden over uitvoering praktijkexamens	49
7.3.	Ervaringen CBR: alles onder controle	53
7.4.	Conclusie	56
8.	MEER GRIP OP HANDHAVING LANDBOUWVERKEER	57
8.1.	Huidige aanpak geaccepteerd	57
8.2.	Eerste effecten invoering merkbaar	58
8.3.	Conclusie	58
9.	CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	59
10.	REFERENTIES	62
BIJLAGEN		63
Bijlage 1:	Onderzoeksvragen en onderzoeksopzet	63
Bijlage 2:	Betrokken organisaties invoering T-rijbewijs	72
Bijlage 3:	Ontwerptraject T-rijbewijs	78
Bijlage 4:	Ervaringen examen trekkercertificaat	80
Bijlage 5:	Kenmerken examens en kandidaten T-rijbewijs	86
Bijlage 6:	Resultaten vragenlijstonderzoek kandidaten en examinatoren	87
Bijlage 7:	Resultaten vragenlijstonderzoek opleiders	95

MANAGEMENTSAMENVATTING

Op 1 juli 2015 is het T-rijbewijs ingevoerd voor bestuurders van land- en bosbouwtrekkers (LBT) en van motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). De invoering van het T-rijbewijs is de afgelopen jaren gemonitord en geëvalueerd. De evaluatie kent twee centrale vraagstellingen:

- In hoeverre is aannemelijk te maken dat invoering van het T-rijbewijs en de daaruit voortvloeiende prestaties van kandidaten, instructeurs en examinatoren, en van betrokken organisaties bijdragen aan de verkeersveiligheid?
- Welke aanbevelingen kunnen worden gedaan om aansluiting van rijopleiding en rijexamen, het uitvoeringsproces en de doeltreffendheid van het T-rijbewijs te optimaliseren?

De evaluatie bestaat uit twee onderdelen: een nulmeting en monitoringsdeel. Tijdens de nulmeting is de uitgangssituatie en het proces van invoering in beeld gebracht. Voor het tweede deel van het onderzoek is gedurende de looptijd van de evaluatie tweemaal (in 2016 en 2017) gepeild hoe de implementatie van het T-rijbewijs verloopt.

Dit eindrapport beschrijft de bevindingen uit de gehele periode van onderzoek. Via een aantal evaluatiestappen bekijken we in hoeverre met de invoering van het T-rijbewijs aan de voorwaarden is voldaan om een verbetering van de verkeersveiligheid te realiseren. In het kort:

- Evaluatie problemdiagnose: Het gedrag dat veranderd moet worden om de verkeersveiligheid te verbeteren (*h3*)
- Evaluatie plan: De mate waarin de aanpak T-rijbewijs daarvoor geschikt is en een verschil maakt met de uitgangssituatie (*h4*)
- Evaluatie uitvoeringsproces: De implementatie in de praktijk van invoering en uitvoering (*h5,6,7,8*)
- Evaluatie effecten: De mate waarin de rijbewijsplicht leidt tot de gewenste verbetering van de rijbekwaamheid en de te verwachten effecten hiervan op het verkeersveilige rijgedrag (*conclusie*)

Gezien het beperkte aantal ongevallen per jaar en de vele factoren die dit beïnvloeden is het niet realistisch op korte termijn een significante daling van de ongevallen te verwachten. Daarbij speelt mee dat in verhouding nog maar een klein deel van de T-rijbewijshouders het nieuwe examen heeft afgelegd.

Verkeersveiligheidsprobleem landbouwvoertuigen (H3)

Reden voor de invoering van het T-rijbewijs is het jaarlijks constant blijvende aantal dodelijke ongevallen waarbij LBT/MMBS betrokken zijn (± 14), terwijl de landelijke trend van verkeersongevallen tot 2015 dalende was. Het gedrag van de bestuurder van de landbouwvoertuigen ligt ten grondslag aan een deel van de ernstige ongevallen, doordat zij risico's tijdens het rijden op de openbare weg niet waarnemen of deze accepteren. Concreet uit dat zich onder andere in rijden met een te hoge snelheid, het niet verwijderen van en/of afschermen van uitrustingsstukken op de openbare weg, en het gebruik van landbouwvoertuigen voor privéritten.

De jonge leeftijd (16 jaar) waarop bestuurders al met een landbouwvoertuig op de openbare weg mogen rijden, brengt een extra risico met zich mee. Globaal gezien zijn er twee mogelijke oorzaken waardoor jonge beginnende bestuurders meer dan gemiddeld betrokken zijn bij verkeersongevallen: (a) ze vertonen veel risicogedrag doordat ze nog jong zijn (ontwikkelingsfase) en (b) ze zijn onvoldoende vaardig, omdat ze nog te weinig rijervaring hebben. Gebrek aan gevaarherkenning, onvoldoende risicobewustzijn en beperkte zelfinschatting vormen mogelijk een probleem bij jongeren van 16 jaar, vooral bij jongens. Deze zogenaamde 'hogereordevaardigheden' ontwikkelen zich door rijervaring en kunnen pas optimaal worden uitgevoerd wanneer de hersenen volledig volgroeid zijn; rond de 25 jaar.

Conclusie

Om het probleemgedrag te kunnen verminderen moet vooral worden ingezet op een verbetering van de hogere orde vaardigheden van bestuurders. De vaak jonge leeftijd van bestuurders is een aandachtspunt.

Van certificaat naar volwaardig rijbewijs (H4)

Het ontwerp zoals dat is uitgedacht voor het T-rijbewijs betekent op verschillende vlakken een verandering ten opzichte van de uitgangssituatie van vóór 1 juli 2015.

Wettelijk kader aangescherpt

De Wegenverkeerswet 1994 stelt dat de bestuurder van een motorrijtuig op de weg een geldig rijbewijs moet hebben voor dat type voertuig. Tot de invoering van het T-rijbewijs op 1 juli 2015 gold hierop voor (land)bouwoertuigen en MMBS een uitzondering. Meerderjarige bestuurders hadden geen rijbewijs nodig, en voor 16- en 17-jarige bestuurders was het trekkercertificaat van kracht. Het trekkercertificaat was geen rijbewijs in de gebruikelijke zin, maar een uit de Arbeidsomstandighedenwet afkomstig document dat vrijstelling gaf aan jeugdige werknemers om 'arbeid te verrichten bestaande in het op de openbare weg besturen van trekkers'. Het trekkercertificaat was niet vereist voor 16- en 17-jarige bestuurders van MMBS. De ingevoerde rijbewijsplicht maakt het voor de politie mogelijk om ook voor (land)bouwoertuigen en MMBS te handhaven op het rijden zonder rijbewijs. Verder kunnen verzekeraars het T-rijbewijs bij ongevallen met jonge bestuurders (16 en 17 jaar) als voorwaarde stellen voor verkrijgen van schadevergoeding.

Ontstaan van een rijopleiding

Van een opleiding was ten tijde van het trekkercertificaat geen sprake. Voorbereiding voor het examen deden kandidaten meestal door zelf te oefenen. Op enkele AOC's (agrarisch opleidingscentrum) was het mogelijk lessen te volgen. Er waren geen officiële eisen voor de "instructeurs". Die zijn wel ingevoerd met het T-rijbewijs. Om praktijklessen te geven dienen opleiders vanaf 1 juli 2017 over het Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM)-T certificaat te beschikken, te halen bij Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI). Het WRM examen toetst instructeurs op verkeersdeelname en didactische vaardigheden.

Beter beeld van rijvaardigheid

Het examen trekkercertificaat bestond uit een theorie deel van meerkeuzevragen en een praktijkdeel waarbij de voertuigbeheersing en rijvaardigheid werden getest. De focus van het examen lag op het werken met de trekker. Aangezien het certificaat oorspronkelijk niet tot doel had het inzicht en de rijvaardigheden in het verkeer uitgebreid te toetsen, werd op dat gebied van de kandidaten minder geëist. Docenten van AOC's namen de examens af. Zij hadden hiervoor een training gevolgd bij Stoas Vilentum. De uitvoering van de praktijkexamens was vrij en liep sterk uiteen. Elk AOC had een eigen methode, en de aandacht voor rijden op de openbare weg tijdens het examen varieerde sterk. Examinatoren gaven aan dat de rijvaardigheid tijdens het examen vaak lastig te beoordelen was.

Voor het T-rijbewijs neemt het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) het theorie- en praktijkexamen af. Voor alle rijbewijzen werkt het CBR met eindtermen waaraan de kandidaat moet voldoen. Voor het praktijkexamen is een rijprocedure beschikbaar met gedetailleerde beschrijving van de gewenste competenties. Tijdens het praktijkexamen komen de zeven onderdelen van verkeersdeelname aan bod. Kandidaten moeten laten zien te beschikken over veel competenties in verschillende (kritieke) verkeerssituaties, een defensieve en sociale rijstijl, en juist en functioneel kijkgedrag.

Conclusie

Op basis van de problemdiagnose en de veranderingen ten opzichte van de uitgangssituatie, kunnen verschillende positieve effecten worden verwacht van het ontwerp van het T-rijbewijs.

De rijbewijsplicht dwingt bestuurders (o.a. door wettelijke status en verzekering) het T-rijbewijs examen af te leggen. Met het examen is het beter dan voorheen mogelijk om de rijvaardigheid van de kandidaten te beoordelen, en ook hogereordevaardigheden als gevaarherkenning en zelfinschatting worden (in beperkte mate) getoetst. Kandidaten moeten zich verder goed voorbereiden om het examen te halen. Kwaliteit van de rijinstructie is met het WRM-T certificaat geborgd. Het gewenste gevolg is dat de nieuwe bestuurders beter beslagen ten ijs komen. De rijbewijsplicht kan echter niet voorkomen dat bestuurders na behalen van het examen (mede door hun vaak jonge leeftijd) minder gemotiveerd raken om veilig te rijden.

Invoering T-rijbewijs naar tevredenheid (H5)

Op 1 juli 2015 is het T-rijbewijs ingevoerd. In de evaluatie is gekeken naar het functioneren van de overgangsregelingen, naar de werkzaamheden van de betrokken organisaties, en naar de ontvangst van het T-rijbewijs door het veld.

Overgangsregelingen functioneerden naar behoren

Op aandringen vanuit de AOC's is er een regeling gekomen waarmee examinatoren trekkercertificaat de eerste twee jaar na de invoering instructie mochten geven voor het T-rijbewijs. Daarvoor moesten zij door volgen van een training een overgangspas halen, uitgegeven door de AOC-raad. Per 1 oktober 2015 hadden 65 docenten de overgangspas gehaald. Het is onwaarschijnlijk dat veel van deze docenten in de overgangsperiode instructie gaven, omdat slechts enkele AOC's de opleiding T-rijbewijs aanbieden.

Tussen 1 juli 2015 en 1 juli 2016 konden houders van het trekkercertificaat dit omwisselen voor het T-rijbewijs. Dit was alleen nodig voor degenen die vóór 1 juli 2015 nog niet over een B-rijbewijs beschikten (dus voornamelijk 16 en 17 jarigen). Er zijn in totaal 10.002 certificaten omgewisseld. Bij sommige gemeenten meldden zich na de deadline nog een enkele mensen die te laat waren met omwisselen.

Ervaringen betrokkenen grotendeels positief

Samenwerking: Betrokken partijen hebben voor en tijdens de invoering van het T-rijbewijs intensief met elkaar samengewerkt. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M, nu Infrastructuur en Waterstaat) stuurde de invoering aan en het CBR had een centrale rol bij de vormgeving van het examen. Beide instituten hebben de samenwerking georganiseerd binnen werkgroepen, waarin de betrokken (branche) organisaties plaatsnamen. Deze werkgroepen hebben in de jaren voorafgaand aan de invoering input geleverd voor de implementatie. Organisaties hebben de samenwerking in de werkgroepen als positief ervaren. De gekozen aanpak waarbij partijen vanaf het begin betrokken waren, is erg gewaardeerd en heeft er volgens veel partijen toe geleid dat de invoering probleemloos is verlopen. Ook de directe samenwerking tussen het CBR, IBKI, Aequor, de Dienst Wegverkeer (RDW) en gemeenten was goed. Het enige punt van kritiek wat betreft samenwerking komt vanuit organisaties die later aansloten bij de werkgroepen (belangenverenigingen oldtimer hobbyisten, Bouwend Nederland). Zij waren in eerste instantie niet benaderd om deel te nemen of hadden daar zelf geen reden toe gezien. Na toetreding bleek er al zoveel vastgelegd dat de punten waarop zij bezwaar hadden niet meer aangepast konden worden.

Communicatie: Gezien de impact van de invoering T-rijbewijs was een goede communicatie voor en tijdens de overgang naar het T-rijbewijs van groot belang. Organisaties die deelnamen aan één van de werkgroepen gaven aan tijdens het voortraject goed geïnformeerd te zijn geweest. Het CBR, Stoas Vilentum en de brancheorganisaties waren op hun beurt weer een belangrijke bron van informatie voor hun achterban. De AOC's hebben een belangrijke rol gespeeld in de communicatie richting kandidaten. Ook media-aandacht (zoals een door het ministerie geïnitieerd persbericht) heeft geholpen in het verspreiden van informatie. Het nieuws over de invoering ging lang van tevoren al rond in het veld. Toch is volgens veel betrokkenen niet iedereen tijdig bereikt. Het gaat dan vooral om betrokkenen buiten de landbouwsector. Wat betreft veel brancheorganisaties had het ministerie daar meer aan kunnen doen. De vele suggesties die in de klankbordgroep werden gedaan zijn volgens hen onvoldoende opgepakt.

Lasten: Voor de organisaties die met de invoering van het T-rijbewijs een (extra) rol zijn gaan spelen waren veranderingen en een tijdsinvestering ingecalculeerd. Deze organisaties (CBR, RDW, IBKI, gemeenten) geven aan dat de extra werkzaamheden of aanpassingen die zij hebben moeten doen, meevielen. Lasten voor andere partijen hebben vooral betrekking op een extra tijdinvestering voor het bijwonen van bijeenkomsten en voor communicatie-activiteiten. Onverwacht meer tijd kostte het beoordelen van de aanvragen voor omwisseling van het trekkercertificaat in T-rijbewijs. Aangezien de door Aequor aangeleverde database met trekkercertificaathouders incompleet was, moest de RDW aanvragen handmatig controleren. Verder hadden Aequor en AOC's niet voorzien dat het afhandelen van vragen van kandidaten in de maanden voor de invoering veel tijd zou kosten, wat het wel deed. Examinatoren trekkercertificaat waren de maanden voor invoering erg druk met examens afnemen. De uitgifte van het T-rijbewijs is bij gemeenten en de RDW geruisloos opgenomen in de bedrijfsvoering.

T-rijbewijs positief maar ook kritisch ontvangen

De invoering van het T-rijbewijs heeft gevolgen voor (mensen in) verschillende sectoren. Branche- en belangenorganisaties zijn een belangrijke graadmeter voor de manier waarop de invoering is ontvangen. Alle geïnterviewde organisaties steunen de invoering van het T-rijbewijs als middel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Verder zorgt het T-rijbewijs voor een gelijk spelveld voor concurrentie en een beter imago van de sector. Als negatief punt noemen sommige organisaties dat het examen T-rijbewijs met trekker en aanhangwagen zwaar is voor de kleinere voertuigen binnen de groep (oldtimers, kleine MMBS). Een ander mogelijk negatief gevolg is de instroom van jongeren in de (land)bouwsectoren waarin veel met de trekker wordt gewerkt. Daarnaast kaarten organisaties aan dat bepaalde doelgroepen (bv. werknemers van sociale werkplaatsen) door instelling van het T-rijbewijs worden uitgesloten van het rijden met landbouwvoertuigen. Veel organisaties doen als een mogelijke verbetering de suggestie om voor enkele typen voertuigen een uitzondering te maken voor het T-rijbewijs. Daarnaast wordt vaak als optie genoemd om een zware en lichtere variant van het T-rijbewijs te maken. De keuze voor een zwaar examenvoertuig in de zo diverse voertuiggroep is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wel de beste.

Conclusie

Al met al kan geconcludeerd worden dat de invoering vanwege de grondige voorbereiding succesvol is verlopen. De samenwerking en communicatie tussen betrokkenen is geslaagd, en de extra belasting voor betrokken organisaties viel mee. Het T-rijbewijs is in het veld over het algemeen positief ontvangen, maar specifieke doelgroepen pleiten nog voor aanpassingen en uitzonderingen.

Opleiding op orde (H6)

Met de invoering van het T-rijbewijs heeft zich automatisch een groep van opleiders gevormd.

Opleiders vol initiatief

Vooraf aan de invoering was het voor alle betrokkenen gissen welke en hoeveel opleiders de opleiding T-rijbewijs zouden gaan aanbieden. Inmiddels begint het veld zich af te tekenen. Per augustus 2017 zijn er bij het CBR 86 opleiders bekend, verspreid over het hele land. Al enkele maanden na de invoering had de meerderheid zich gemeld. De achtergrond van de opleiders is divers. Er zijn vooral rijsscholen die al opleidingen aanbieden voor de categorieën C en D, en rijsscholen die zich verder beperken tot de categorieën A en B. Daarnaast zijn er enkele opleiders die alleen de T-rijbewijs opleiding verzorgen. Dit zijn onder andere enkele mechanische / -loonbedrijven en AOC's.

In voorbereiding op de opleiding T-rijbewijs hebben opleiders lescombinaties (tractor met aanhanger) aangeschaft, gehuurd of geleased. Het CBR beoordeelt of deze combinaties voldoen aan alle gestelde eisen voor het gebruik als examenvoertuig. Opleiders kunnen voor de praktijkexamens gebruik maken van de openbare CBR locaties of ervoor kiezen om een eigen terrein te laten beoordelen als examenlocatie.

Van dit Praktijkexamen Op Locatie (POL), wordt veelvuldig gebruik gemaakt. Om goedgekeurd te worden, moet de locatie zelf aan bepaalde eisen voldoen, en moet er in de te rijden routes voldoende variatie mogelijk zijn om valide, betrouwbare examens af te nemen. Dit laatste bleek de grootste uitdaging. Uiteindelijk is voor de meeste aangevraagde POL's een oplossing gevonden, vaak door het verplaatsen van de startlocatie. Het merendeel van de opleiders is tevreden over het beoordelen van voertuigen en keuren van de locaties door het CBR. Ook vanuit perspectief van het CBR is dit goed verlopen.

Het opzetten en uitvoeren van de opleiding T-rijbewijs is een grote investering geweest voor de opleiders. Als grootste kostenposten noemen zijn de aanschaf van het voertuig en opleidingskosten voor instructeurs. Niet alle opleiders slagen er tot nu toe in om die investeringen terug te verdienen.

WRM-T traject voldoet aan vraag

Het WRM-T certificaat is verplicht om instructie te geven voor het T-rijbewijs. De meeste examens voor dit certificaat zijn in het eerste half jaar na invoering afgenomen (268 van de 493 tot 1 juli 2017). IBKI, dat de WRM-T examens verzorgt, verwacht dat het aantal examens de komende tijd stabiliseert. Het grootste deel van de instructeurs tot nu toe, beschikte al over een WRM-C certificaat en doorliep daarom het kortste examentraject. Door deze meer ervaren en gemotiveerde instructeurs was het slagingspercentage (nu gemiddeld 80%) in het eerste jaar hoger.

Ook voor de WRM-T examens gelden eisen voor de locatie en voertuigen van de opleiders. De procedure en eisen voor goedkeuring komen grotendeels overeen met die van het CBR. IBKI voert de keuring uit en dit loopt goed. Het aanbod van examenlocaties en -voertuigen is ruim voldoende. Ook de uitvoering van de examinering voor WRM-T verloopt wat betreft IBKI soepel. Alle procedures en protocollen die ter voorbereiding zijn opgesteld voldoen. Er zijn geen klachten binnengekomen.

Opleiding T-rijbewijs krijgt vorm

Opleiders bieden kandidaten e-learning modules en vaak ook theorieboeken aan, om zich voor te bereiden op het theorie-examen. Er zijn daarvoor materialen van verschillende producenten beschikbaar. Daarnaast organiseren opleiders vaak klassikale of privélessen. Omdat, in verhouding, veel leerlingen kampen met lees- of leerproblemen, is de behoefte daaraan groot. Praktijklessen zijn ingedeeld als korte intensieve trajecten met lesblokken van halve dagen binnen één/enkele weken, of kortere lesblokken uitgespreid over een langere periode. Schoolroosters maken het plannen tot een uitdaging.

De achtergrond van de kandidaten is divers. Een deel kan al rijden, maar een grote groep heeft bij aanvang van de lessen geen ervaring. Opleiders geven aan bij het lesgeven rekening te moeten houden met de jonge leeftijd van kandidaten. Kandidaten zijn gemotiveerd en leren de technische vaardigheden gemakkelijk aan, maar hebben meer moeite met verkeersinzicht.

Conclusie

Vooraf de vóór invoering al bestaande rijsscholen verzorgen de opleiding T-rijbewijs. De huidige opleiders slagen er met hun invulling voor de opleiding voldoende in om kandidaten op het examen voor te bereiden. Er is genoeg aanbod.

Positieve ervaringen eerste twee jaar examen (H7)

Na twee jaar T-rijbewijs maken we de balans op.

Bijna 7.000 praktijkexamens afgelegd

Praktijkexamens T-rijbewijs worden afgenomen op openbare CBR oproepplaatsen (24) en Praktijkexamens op Locatie (POL) bij de opleiders (118). Er zijn nu 81 examenvoertuigen van verschillende merken (peildatum augustus 2017). Er zijn ruim voldoende examenlocaties en -voertuigen.

Tot 1 juli 2017 zijn er 6.835 theorie-examens en 6.846 praktijkexamens T-rijbewijs afgenomen. Dit is meer dan het CBR in eerste instantie had verwacht.

Slagingspercentages zijn over de gehele periode 78% voor het theorie-examen en 62% voor het praktijkexamen. Het slagingspercentage voor het theorie-examen is relatief hoog. Dit kan volgens het CBR onder andere worden verklaard door: de -in het begin lagere- slaagnorm (bewust gekozen vanwege de introductie van een nieuw examen); de extra goede voorbereiding van kandidaten door opleiders in het eerste jaar; en de intrinsieke motivatie van kandidaten. Slagingspercentages variëren per opleider. Zoals verwacht zijn de kandidaten voor het T-rijbewijs voornamelijk man (95%) en 16 jaar oud (84%).

Betrokkenen tevreden over uitvoering praktijkexamen

Uit vragenlijstonderzoeken en interviews blijkt dat kandidaten, examinatoren en opleiders verschillende aspecten van het examen over het algemeen positief beoordelen.

- Het merendeel van de kandidaten is tevreden met het moment waarop examen werd gedaan. Van de opleiders vindt ongeveer de helft de wachttijd voor het examen (ongeveer twee maanden) te lang. Voor grote rijsscholen is de wachttijd meestal geen probleem, omdat zij kunnen rekenen op een constante stroom T-rijbewijs kandidaten en de examens vooruit plannen. Kleinere opleiders kunnen dit vooraf minder goed inschatten. Over de locatie van het examen zijn de meeste kandidaten tevreden, terwijl de opleiders vaker vinden dat kandidaten te ver moeten rijden.
- Opleiders schatten in dat kandidaten gemiddeld 15 klokuren les volgen tot ze examen doen. Bijna alle kandidaten hadden het gevoel goed voorbereid te zijn op het examen. Examinatoren waren daarover iets minder positief.
- Het examen wordt door bijna de helft van de kandidaten als moeilijk beschouwd. Vooral hogereordevaardigheden als "alles goed overzien" en "rekening houden met anderen" bestempelen zij als lastig. Examinatoren en opleiders sluiten daarbij aan.
- Examinatoren zijn van mening dat er genoeg tijd is voor de verschillende onderdelen van het examen. Verder hebben zij over het algemeen het gevoel dat kandidaten hun instructies en uitleg begrijpen. Kandidaten bevestigen dat met een rapportcijfer 8 voor beschikbare tijd en communicatie.
- Gezakte kandidaten noemen als reden vaak zenuwen of bijzondere omstandigheden tijdens het examen. Examinatoren erkennen dat zenuwen een rol spelen, maar zien eerder te weinig lessen of onvoldoende beheersing van hogereordevaardigheden als oorzaak. Opleiders vinden zenuwen een belangrijk oorzaak, maar geven ook aan dat de rijvaardigheid niet altijd voldoende is.
- Examinatoren vinden dat kandidaten hun eigen examenprestaties soms iets te positief inschatten. Eénderde van de gezakte kandidaten is het niet eens met de uitslag. Bijna alle examinatoren kunnen tijdens het examen een gefundeerd oordeel geven over de rijvaardigheid.

Ervaringen CBR: alles onder controle

Wat betreft het CBR voldoet de rijprocedure zoals die nu bestaat voor het T-rijbewijs. Het is complex geweest om een compleet nieuw product neer te zetten, maar de grondige aanpak betaalt zich uit. De samenwerking met betrokkenen zoals tijdens de voorbereiding en invoering is nu minder intensief, maar wel geborgd binnen een constructie die voor alle beroepsexamens (CCV) wordt gebruikt.

Het CBR is erg druk met afnemen van de praktijkexamens T-rijbewijs. Streven is om de toenemende reserveringstermijn (13-14 weken, augustus 2017) te verkorten door extra examens en examinatoren.

De ervaringen van examinatoren zijn volgens het CBR tot nu toe positief. Fysiek zijn de examens wel belastend, en samen met de opleiders worden mogelijkheden tot voertuigaanpassingen verkend. Verder was het omgaan met boze of teleurgestelde reacties van ouders op POL's na het zakken van hun kind vervelend. Inmiddels is afgesproken om het contact met ouders alleen via de instructeur te laten lopen.

Conclusie

De ervaringen van de verschillende betrokkenen samennemend kunnen we stellen dat het examen T-rijbewijs doet waarvoor het is bedoeld. Het CBR, de opleiders, de examinatoren en de kandidaten zijn over het algemeen tevreden. De toenemende wachttijd voor het praktijkexamen is een aandachtspunt.

Meer grip op handhaving landbouwverkeer (H8)

Met de invoering van het T-rijbewijs heeft de politie meer grip gekregen op handhaving van landbouwvoertuigen en MMBS. In enkele politieregio's was dat aanleiding om rondom de invoering meer aandacht te besteden aan dit thema en de kennis van het eigen team op dit gebied. Na invoering is de aandacht afgenomen, maar gaat handhaving op landbouwverkeer nog wel mee in de algemene controles. Tijdens campagnes rondom de oogst focust de politie specifiek op landbouwverkeer. De politie ziet geen noodzaak om de aanpak de komende jaren te veranderen. Wel kan het invoeren van de wetgeving kentekening en snelheidsverhoging een nieuwe impuls betekenen voor handhaving.

In geen enkele bevroegde regio zijn het afgelopen jaar nare ervaringen opgedaan wat betreft handhaving op landbouwverkeer. De weerstand is in de loop van de tijd afgenomen. Daarbij heeft geholpen dat de belangenorganisaties de invoering van het T-rijbewijs steunen en er goed over hebben gecommuniceerd. De ervaring van de politie is dat iedereen in het veld bekend is met de ontwikkelingen. Het draagvlak voor het T-rijbewijs en veiligheidsbewustzijn in het algemeen, is groot.

Incidenteel wordt er tijdens controles een bestuurder zonder geldig rijbewijs aangehouden. Het gaat dan vooral om bestuurders van MMBS, die minder deel uitmaken van "het veld". Bij bestuurders van landbouwvoertuigen komt rijden zonder geldig rijbewijs zelden voor, vooral omdat de bedrijven waar zij werken de zaken op orde willen hebben vanwege de verzekering. Of jonge bestuurders die het T-rijbewijs hebben gehaald ook verkeersveiliger rijden dan hun voorgangers die enkel over het certificaat beschikten, kan op deze korte termijn nog niet worden geconcludeerd.

Conclusie

De invoering van het T-rijbewijs heeft bij de politie kortstondig geleid tot extra aandacht voor handhaving op landbouwvoertuigen en MMBS, wat heeft bijgedragen aan het veiligheidsbewustzijn van bestuurders en hun bedrijven. Om hier een vervolg aan te kunnen geven, is invoering van de wetgeving kentekening en snelheidsverhoging een voorwaarde.

Conclusie en aanbevelingen (H9)

Ruim twee jaar na invoering van het T-rijbewijs ronden we de evaluatie af. Bij deze laatste evaluatiestap analyseren we op basis van bovenstaande bevindingen de te verwachten effecten van de invoering van het T-rijbewijs op de verkeersveiligheid. We verwachten dat de verkeersveiligheid op lange termijn toeneemt omdat (1) de rijbekwaamheid van bestuurders beter wordt, (2) de geloofwaardigheid van het rijbewijs hoog is door handhaving en eisen van verzekeraars, en (3) er in het veld meer bewustwording is op het gebied van verkeersveiligheid door de aandacht daarvoor rond de invoering en de steun van belangrijke spelers.

We sluiten af met enkele aanbevelingen om de effecten van het T-rijbewijs in de toekomst te optimaliseren:

- Meer aandacht voor hogereordevaardigheden in examen T-rijbewijs.
- Verkeerseducatie voor jonge bestuurders gericht op verhogen motivatie om veilig te rijden.
- Onderzoek naar de haalbaarheid om voor lichtere voertuigen een aparte categorie t-light in te voeren.
- Intensiveren handhaving door invoering wetgeving kentekening en snelheidsverhoging.

1. ACHTERGROND EN OPZET VAN DE EVALUATIE

Op 1 juli 2015 is het T-rijbewijs ingevoerd voor bestuurders van land- en bosbouwtrekkers (LBT) en van motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). Dit rijbewijs van de categorie T is verplicht gesteld op de openbare weg, maar niet voor het besturen van een LBT/MMBS op eigen terrein, bijvoorbeeld een akker. Het T-rijbewijs is een volwaardige categorie binnen het Nederlandse rijbewijsstelsel.

Achtergrond evaluatie

Reden voor de invoering is het jaarlijks constant blijvende aantal dodelijke ongevallen waarbij LBT/MMBS betrokken zijn, terwijl de landelijke trend voor de meeste andere modaliteiten tot 2015 dalende was. Ten opzichte van het totale aantal verkeersslachtoffers per jaar (629 doden in 2016) (SWOV, 2017) is een gemiddelde van 14 doden relatief laag. Echter, het aandeel van dodelijke ongevallen waarbij LBT/MMBS betrokken zijn is verdubbeld van 1% naar 2% sinds begin jaren negentig. Verder is het aantal fietsers onder de slachtoffers in dezelfde periode toegenomen en is de kans dat een ongeval met een LBT/MMBS een dodelijke afloop heeft groter dan een ongeval met auto's en vrachtwagens (Jaarsma, 2016). De wens is dan ook om te komen tot een verbetering van de verkeersveiligheid, onder andere met betrekking tot landbouwverkeer, en om een bijdrage te leveren aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Het gedrag van bestuurders blijkt (vaak) aanleiding voor de ongevallen (Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2010). Net als voor auto's en bromfietsen geldt ook voor landbouwvoertuigen een verhoogd risico op ongevalsbetrokkenheid bij jonge bestuurders. Daarom is de aanbeveling gedaan over te gaan tot invoering van een rijbewijsplicht. De invoering van het T-rijbewijs biedt een aantal kansen. Zo kan een korte rijopleiding het leerproces (voor veilige deelname aan het verkeer op de trekker) aanzienlijk versnellen (Goldenbeld, Houwing, & De Craen, 2002). Ook heeft de invoering van een rijbewijs het voordeel dat het eenvoudiger wordt om straffen toe te kennen én voor de beginnende LBT/MMBS bestuurder kan, net als voor de automobilist, een puntenrijbewijs ingesteld worden.

De invoering van het T-rijbewijs heeft een lange aanloop gekend. In het wetsvoorstel is de toezegging gedaan dat de invoering van het T-rijbewijs uitgebreid wordt geëvalueerd. De evaluatie dient inzicht te verschaffen in: verbeteringen van opleiding voor kandidaten en instructeurs; het functioneren van examen en opleiding in de praktijk; de gevolgen voor organisatie en processen van betrokken stakeholders; en bovenal in de (potentiële) effecten op het gedrag van de bestuurders en daarmee op de verkeersveiligheid. Twee jaar na de inwerkingtreding van de wet rapporteert het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M, nu Infrastructuur en Waterstaat) aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk.

Vraagstelling

Met de invoering van het T-rijbewijs wil het Ministerie van I&M een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid ten einde het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De doelstelling van deze evaluatie is de doeltreffendheid en de effecten van invoering van het T-rijbewijs over de periode 2015 – 2017 te bepalen en – indien nodig – het formuleren van aanbevelingen om in de toekomst tot een verdere verbetering van verkeersveilig gedrag te komen. Bij doeltreffendheid wordt ervoor gekozen *aannemelijk* te maken dat invoering van het T-rijbewijs leidt tot positieve effecten op de verkeersveiligheid. In dit onderzoek wordt nog niet gekeken naar de eventuele effecten op de verkeersveiligheid in termen van een daadwerkelijke afname van het aantal slachtoffers. Gezien het beperkte aantal ongevallen per jaar en de vele factoren die dit beïnvloeden is het niet realistisch op korte termijn een significante daling van de ongevallen te verwachten. Daarbij speelt mee dat in verhouding nog maar een klein deel van de T-rijbewijshouders het nieuwe examen heeft afgelegd. De centrale vraagstelling van de evaluatie is dan ook of met de invoering van het T-rijbewijs aan alle voorwaarden is voldaan om dit doel te bereiken. Wel wordt

nagegaan of de betrokken sleutelfiguren (kandidaten, rijinstructeurs en examinatoren) een effect op de verkeersveiligheid verwachten.

De centrale probleemstelling is:

- 1) In hoeverre is *aannemelijk* te maken dat invoering van het T-rijbewijs en de daaruit voortvloeiende prestaties van kandidaten, instructeurs en examinatoren, en van betrokken organisaties (CBR, IBKI, rijsscholen, AOC's, politie, RDW, gemeenten¹, etc.) bijdragen aan de verkeersveiligheid en welke factoren spelen hierin een rol?
- 2) Welke aanbevelingen kunnen worden gedaan om de doeltreffendheid en effecten van het T-rijbewijs in de toekomst te optimaliseren?

Opzet evaluatie

De evaluatie bestaat uit twee onderdelen: een nulmeting en een monitoringsdeel. Tijdens de nulmeting is de uitgangssituatie en het proces van invoering in beeld gebracht. Voor het tweede deel van het onderzoek is gedurende de looptijd van de evaluatie tweemaal (in 2016 en 2017) gepeild hoe de implementatie van het T-rijbewijs verliep.

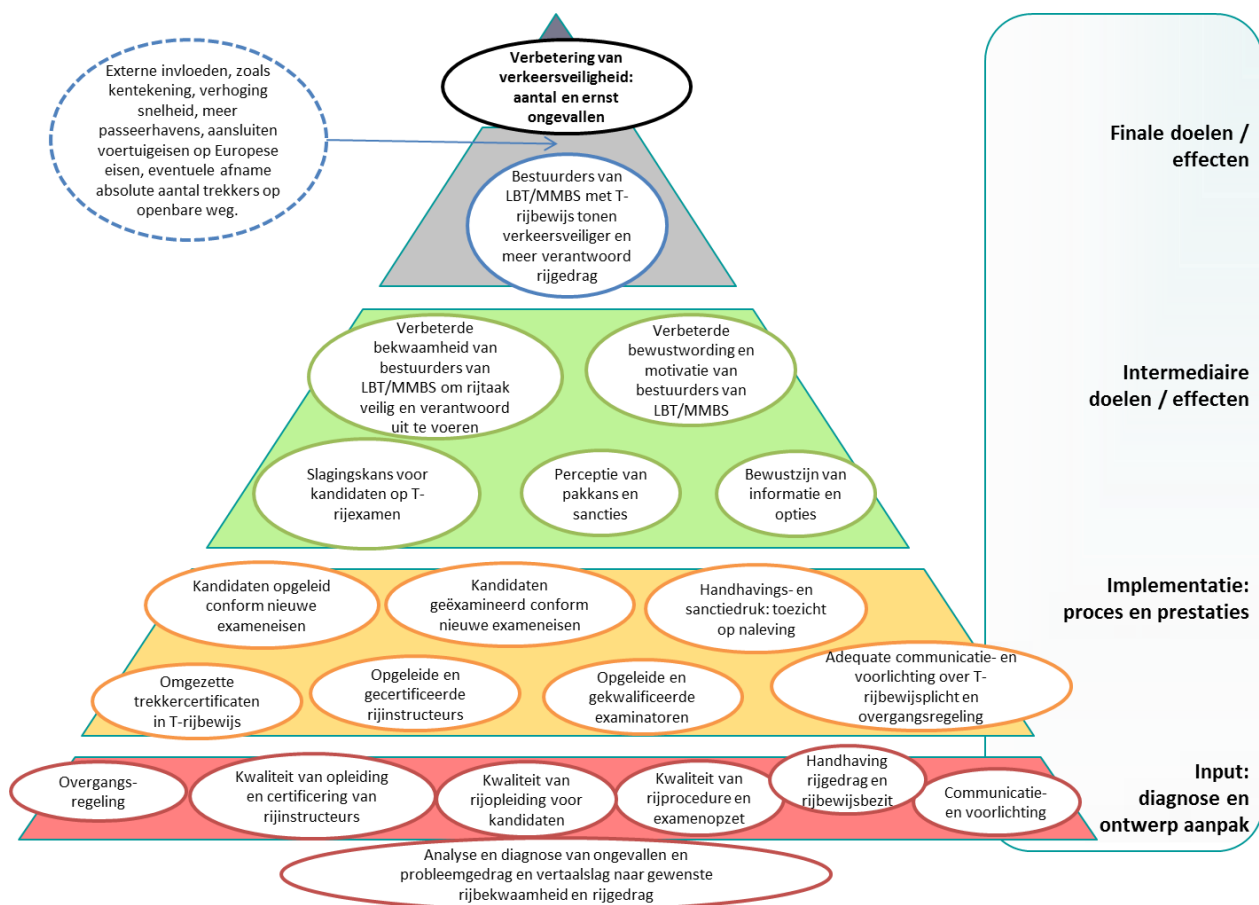
Om de evaluatie te structureren hebben we gebruikt gemaakt van een impactmodel. In dit model (**Error! Reference source not found.**) worden doel-middel relaties en veronderstelde verbanden grafisch weergegeven. De bovenste laag van het model vormt het uiteindelijk doel van de invoering T-rijbewijs: het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het is op dit moment nog te vroeg om een verandering in het aantal ongevallen te verwachten, en dus kijken we in deze evaluatie naar de factoren (intermediaire doelen) die dit ongevals cijfer kunnen beïnvloeden. Over de mate waarin deze intermediaire doelen (weergegeven in de groene laag) bereikt zijn, doen we uitspraken in de conclusie. In de onderste lagen van het model (geel, rood, roze) zijn de factoren weergegeven die de intermediaire doelen kunnen beïnvloeden. Dit zijn de aspecten die we tijdens de evaluatie in kaart hebben gebracht.

In de evaluatie onderscheiden we vier evaluatiestappen, die overeenkomen met de lagen in het model:

- 1) Evaluatie van de probleemdiagnose die invoering en doelstelling van het T-rijbewijs onderbouwen: Is de probleemdiagnose de juiste geweest? Begrijpen we goed wat we willen bereiken en welk gedrag moet veranderen om de verkeersveiligheid te verbeteren?
- 2) Evaluatie van het plan / ontwerp van de aanpak: Is het ontwerp geschikt voor de aanpak van het probleem? Is het aannemelijk en te beargumenteren dat we met het ontwikkelde T-rijbewijs de gewenste (gedrags)doelen (wel) kunnen bereiken?
- 3) Monitoren en evalueren van het uitvoeringsproces: Wordt de aanpak in de praktijk goed en naar tevredenheid van alle betrokkenen uitgevoerd? Wat is de impact van de invoering van de rijbewijsplicht op de verschillende betrokkenen?
- 4) Evalueren van de effecten: Leidt de ingevoerde rijbewijsplicht tot de gewenste verbetering van de rijbekwaamheid en wat zijn de te verwachten effecten op het verkeersveilige rijgedrag?

De eerst twee evaluatiestappen gaan dus vooral over het plan in theorie, terwijl de derde stap gaat over de uitvoering in de praktijk. De vierde stap vormt de conclusie. De evaluatiestappen zijn verder uitgewerkt in 48 onderzoeksvragen, opgenomen in bijlage 1.

¹ CBR = Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, IBKI = Innovam BrancheKwalificatie Instituut, AOC = Agrarisch Opleiding Centrum, RDW = Dienst Wegverkeer



Figuur 1.1. Impactmodel evaluatie invoering T-rijbewijs.

Leeswijzer

De rapporten met resultaten van de nulmeting en het eerste peilmoment zijn in respectievelijk 2015 en 2016 uitgekomen. Dit eindrapport beschrijft de bevindingen uit de gehele periode van onderzoek. Uitkomsten beschreven in de eerdere rapporten zijn daarvoor geïntegreerd met bevindingen uit het laatste peilmoment. Wat betreft opbouw volgt het rapport de evaluatiestappen. De derde evaluatiestap bestaat uit meerdere hoofdstukken. Het rapport is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk	Thema	Stap
2	<i>Onderzoeksmethoden.</i> In dit hoofdstuk beschrijven we beknopt de toegepast onderzoeksmethoden en activiteiten.	-
3	<i>Verkeersveiligheidsprobleem landbouwvoertuigen.</i> In dit hoofdstuk staan we kort stil bij de verkeersveiligheidsproblematiek. We leggen een relatie met het tekortschietend rijgedrag van de huidige LBT/MMBS bestuurders en belangrijke determinanten en factoren die hieraan ten grondslag liggen.	1
4	<i>Van certificaat naar volwaardig rijbewijs.</i> In dit hoofdstuk beschrijven we kort de situatie vóór invoering T-rijbewijs, en de veranderingen die met de invoering plaatsvinden wat betreft het wettelijk kader, de opleiding en het examen. Verder analyseren we op welke wijze de aangrijpingspunten van tekortschietend rijgedrag (uit hoofdstuk 3) vertaald zijn naar gewenste kritische competenties in de rijprocedure T.	2
5	<i>Invoering T-rijbewijs naar tevredenheid verlopen.</i> Dit hoofdstuk beschrijft het overgangsproces van trekkercertificaat naar T-rijbewijs, zoals dat is ervaren door betrokken partijen. Bij de beschrijving van het proces kijken we vooral het functioneren van de overgangsregelingen en samenwerking, communicatie en lasten voor organisaties.	3
6	<i>Opleiding op orde.</i> Dit hoofdstuk beschrijft globaal de ontwikkelingen binnen het ontstane veld van opleiders voor het T-rijbewijs. De focus ligt op de ervaringen van de opleiders zelf met betrekking tot het opzetten en uitvoeren van de opleiding. Daarnaast is er aandacht voor het WRM-T traject.	3
7	<i>Positieve ervaringen eerste twee jaar examen.</i> Dit hoofdstuk gaat uitgebreid in op de stand van zaken met betrekking tot het examen T-rijbewijs. Naast de kwantitatieve gegevens, is het examen bekeken vanuit het oogpunt van kandidaten, examinatoren, opleiders en het CBR. De nadruk ligt op het praktijkexamen.	3
8	<i>Meer grip op handhaving landbouwverkeer.</i> In dit hoofdstuk wordt kort stilgestaan bij de handhaving op landbouwverkeer door de politie. Daarbij wordt gekeken naar de huidige aanpak en ontwikkelingen sinds de invoering van het T-rijbewijs.	3
9	<i>Conclusies en aanbevelingen.</i> In het laatste hoofdstuk doen we op basis van al het voorgaande uitspraken over het slagen van de implementatie van het T-rijbewijs en de te verwachten effecten op de verkeersveiligheid.	4

2. ONDERZOEKSMETHODEN

Om aan het eind van de evaluatieperiode uitspraken te kunnen doen over de effecten van de invoering van het T-rijbewijs, is een vergelijking gemaakt met een referentiesituatie. Daarvoor is informatie verzameld over een aantal belangrijke variabelen in de situatie voor en rondom de invoering van het T-rijbewijs. Aansluitend daarop is de monitoring en evaluatie van het uitvoeringsproces uitgevoerd. Om een zo compleet mogelijk beeld te schetsen, is informatie verzameld over een aantal relevante thema's: de opleiding, het examen, de uitgifte van de rijbewijzen en de handhaving. Dat is zowel in 2016 als in 2017 gebeurd. De volgende onderzoeksactiviteiten zijn uitgevoerd:

1. Literatuurscan en deskresearch
2. Observatie examens
3. Interviews betrokken partijen en personen
4. Vragenlijstonderzoek
5. Verzameling kwantitatieve gegevens

Tabel 2.1. Onderzoeksactiviteiten per jaar. geeft de onderzoeksactiviteiten per jaar weer. Een gedetailleerde beschrijving van de onderzoeksmethoden en uitvoering daarvan is opgenomen in bijlage 1.

Onderzoeksactiviteit	2015	2016	2017
Literatuurscan en deskresearch	<ul style="list-style-type: none"> - Probleemanalyse en diagnose - Wettelijk kader trekkercertificaat 		
Observatie	<ul style="list-style-type: none"> - Praktijkexamens trekkercertificaat 	<ul style="list-style-type: none"> - Praktijkexamens T-rijbewijs 	
Interviews	<ul style="list-style-type: none"> - CBR - IBKI - RDW - Aequor - Stoas Vilentum - Cito - Gemeenten (11) - Politie (4) - AOC's/examinatoren trekkercertificaat (4) - Kandidaten praktijkexamen trekkercertificaat (9) 	<ul style="list-style-type: none"> - CBR - IBKI - RDW - Gemeenten (11) - Politie (4) - Opleiders T-rijbewijs (5) 	<ul style="list-style-type: none"> - CBR - IBKI - RDW - Politie (4) - Brancheorganisaties, belangenverenigingen (14)
Vragenlijstonderzoek		<ul style="list-style-type: none"> - Kandidaten en examinatoren praktijkexamen T-rijbewijs 	<ul style="list-style-type: none"> - Kandidaten en examinatoren praktijkexamen T-rijbewijs - Opleiders T-rijbewijs
Kwantitatieve gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Examengegevens T-rijbewijs via CBR - Gegevens houders trekkercertificaat (van Aequor via RDW) - Examengegevens WRM-T via IBKI 	<ul style="list-style-type: none"> - Examengegevens T-rijbewijs via CBR - Gegevens houders T-rijbewijs via RDW - Examengegevens WRM-T via IBKI 	<ul style="list-style-type: none"> - Examengegevens T-rijbewijs via CBR - Examengegevens WRM-T via IBKI

Tabel 2.1. Onderzoeksactiviteiten per jaar.

3. VERKEERSVEILIGHEIDSPROBLEEM LANDBOUWVOERTUIGEN

Op de openbare weg kunnen landbouwvoertuigen door hun afwijkende kenmerken een bron van gevaar zijn. Voordat het ongevalsrisico nader wordt bekeken, is het belangrijk scherp te stellen welke voertuigen precies onder de noemer landbouwvoertuig vallen. Volgens de regeling voertuigen wordt onderscheid gemaakt tussen land- of bosbouwtrekker (LBT) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). De variatie binnen deze voertuigcategorie is groot, van tractor met grondkipper tot bietenrooimachine. Wat de voertuigen wel gemeen hebben is dat zij (nog) zonder kenteken gebruik mogen maken van de openbare weg en er geen periodieke keuring of toelatingskeuring geldt. Wel geldt een maximale breedte van 3 meter. Bredere machines moeten ontheffing aanvragen bij RDW om op de weg te mogen. De wettelijke maximumsnelheid van LBT en MMBS is 25 km per uur, maar vooral de nieuwere landbouwvoertuigen kunnen veel sneller.

Schattingen van het aantal LBT en MMBS in Nederland variëren. CUMELA (2009) gaat uit van 220.000 voertuigen in totaal (200.000 LBT en 20.000 MMBS), terwijl de Onderzoekraad voor Veiligheid (2010) uitkomt op 97.000 in totaal (85.000 LBT en 12.000 MMBS).

In dit hoofdstuk analyseren we het verkeersveiligheidsprobleem betreffende landbouwvoertuigen, en leggen we de relatie met het tekortschietende rijgedrag van de bestuurder.

3.1. Ongevalskenmerken

De Universiteit Wageningen (Jaarsma & De Vries, 2014; Jaarsma, 2016) heeft, op basis van de Directie Data (DID) database van Rijkswaterstaat, onderzoek uitgevoerd naar de slachtofferongevallen waar landbouwvoertuigen (LBT, niet MMBS) bij betrokken waren sinds 1987. De bevindingen zijn meerdere malen aangevuld met actuele data. De belangrijkste bevindingen uit de laatste rapportages, met data van de periode 1987-2015, zijn hieronder samengevat.

Ongevallenfrequentie laag maar niet dalend

Als we kijken naar de ongevallenfrequentie, moet om te beginnen opgemerkt worden dat data voorzichtig moeten worden geïnterpreteerd, vanwege de sterk dalende registratiegraad bij de politie. Volgens gegevens van de SWOV (2011) is die voor alle dodelijke verkeersongevallen gedaald van 94% in 1996 tot 84% in 2010. Voor ziekenhuisgewonden daalt de registratie van 66% in 1990 tot 53% in 2007. Daarnaast hangt de registratie samen met de ernst van het ongeval: hoe minder ernstig het ongeval hoe lager de registratiegraad. Op de overige kenmerken van ongevallen heeft de lagere registratiegraad waarschijnlijk geen invloed, omdat aangenomen mag worden dat het minder registreren per locatie en tijdstip e.d. in ongeveer gelijke mate plaatsvindt.

Over de periode 1987-2015 gebeurden er jaarlijks gemiddeld 14 dodelijke ongevallen, 82 ongevallen met ziekenhuisopname en 117 ongevallen met licht gewonden waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn. De aantallen na 2008 liggen iets onder dit gemiddelde. Het aantal verkeersdoden met betrokkenheid van landbouwvoertuigen is jarenlang stabiel geweest, tussen 1987 en 2008 schommelde het aantal dodelijke slachtoffers rond de 16. In recente jaren ligt dat aantal beduidend lager, waardoor het gemiddelde van 1987-2015 gedaald is tot 14. In 2015 waren er 16 dodelijke ongevallen. Ondanks de recente daling is het aandeel verkeersdoden in de periode 1987-2015 verdubbeld: van 1% naar rond de 2% van het totaal. In 2015 ligt dit aandeel boven de 3%. Dit komt doordat het totaal aantal verkeersdoden verhoudingsgewijs veel sterker afgenomen is, van 1355 geregistreerde dodelijke ongevallen in 1987 tot 505 in 2015. Het aandeel van de ziekenhuisgewonden is min of meer constant op 1% van het totaal. Tegenovergesteld hieraan is de ontwikkeling bij de ernstig verkeersgewonden, waar het aandeel in het totaal in de periode 1993-2009 juist gelijkmatig daalt: van 0,5 naar 0,3%.

De ongevalsernst en de slachtofferernst van ongevallen met betrokkenheid van landbouwvoertuigen neemt door de jaren heen toe. Vooral vanaf 2010 is de ernst duidelijk hoger dan in eerdere jaren, vermoedelijk omdat de registratiegraad van ernstige ongevallen in verhouding minder is afgenomen (Jaarsma, 2016).

Ten opzichte van het totale aantal verkeersslachtoffers per jaar is het aantal dodelijke slachtoffers met LBT en MMBS relatief laag. Beduidend lager dan voor vrachtwagens bijvoorbeeld. Toch is dit aantal hoger dan op basis van de (geschatte) vervoersprestatie (afgelegde kilometers) te verwachten is. Experts zijn daarnaast van mening dat ongevallen ten gevolge van inhalen van landbouwvoertuigen vaak niet als zodanig worden geregistreerd. Ook het aandeel fietsers onder deze slachtoffers is met ongeveer een factor 2 toegenomen t.o.v. begin jaren negentig. En de kans dat een ongeval met een LBT een dodelijke afloop kent, is groter dan voor andere vervoerswijzen (auto's en ook vrachtwagens). De trend voor LBT en MMBS lijkt daarmee in te gaan tegen de tot 2015 algemene trend van dalende ongevallen. Daarnaast komen deze voertuigen steeds vaker op de openbare weg.

Ongevallen op verschillende type wegen

Het type wegen waarop de ongevallen met landbouwvoertuigen gebeuren varieert. Data laat zien dat in de periode 1987-2015 ongeveer twee derde van de ongevallen op gemeentelijke wegen plaatsvindt, een kwart op provinciale wegen, rond de 4% op wegen in beheer bij waterschappen en ongeveer 3% op rijkswegen. Hoewel door toevaleffecten grote schommelingen optreden van jaar tot jaar, is voor alle slachtoffer-ongevallen vanaf 1987 tot 2008 een dalende trend te zien van het aandeel van de rijks- en provinciale wegen in het totaal: ongeveer 10 procentpunten. Daarna buigt deze trend om. Voor wegen die in beheer zijn bij gemeenten en waterschappen geldt de omgekeerde conclusie.

Er is ook onderscheid gemaakt tussen ongevallen binnen de bebouwde kom ($\pm 25\%$) en buiten de bebouwde kom ($\pm 75\%$). Door de jaren heen is het aandeel ongevallen binnen de bebouwde kom steeds toegenomen, vooral bij dodelijke ongevallen en ongevallen met licht gewonden. Vanaf 2009 daalt dit aandeel weer. Ongevallen binnen de bebouwde kom kennen gemiddeld een minder ernstige afloop dan die buiten de bebouwde kom.

Wanneer een schatting wordt gemaakt van de ongevalslocatie naar wegcategorie conform Duurzaam Veilig dan blijkt dat gemiddeld iets meer dan de helft van de jaarlijkse 14 verkeersdoden valt op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, 4 à 5 op gebiedsontsluitingswegen en gemiddeld 2 binnen de bebouwde kom². Voor de onderlinge vergelijking tussen provincies zijn de aantallen slachtofferongevallen berekend per 100.000 inwoners en per 100.000 hectare cultuurgrond. Hieruit blijkt dat ruim de helft van alle slachtofferongevallen met betrokkenheid van landbouwvoertuigen gebeurt in de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Overijssel en Zuid-Holland. De ongevallen in Friesland kennen een hoge ongevalsernst. Gerelateerd aan de oppervlakte cultuurgrond scoren de drie Randstadprovincies slecht, maar per 100.000 inwoners gebeuren daar juist weinig ongevallen met landbouwvoertuigen. Voor Friesland en Drenthe is dat precies andersom (Jaarsma & De Vries, 2014; Jaarsma, 2016).

Meeste ongevallen tijdens oogst

De meeste ongevallen vinden plaats in de maanden april tot en met oktober, de meest arbeidsintensieve periode in de landbouw. Het aantal ongevallen is dan ongeveer het dubbele van de winterperiode. Gemiddeld gebeurt 78% van de slachtofferongevallen bij daglicht, 17% bij duisternis en 5% bij schemer. Naarmate de lichtomstandigheden slechter zijn, lopen de ongevallen gemiddeld genomen minder goed af (Jaarsma & De Vries, 2012). Na 2010 is de daglichtsituatie niet meer geregistreerd.

² Vanwege het lage aantal ongevallen binnen de bebouwde kom is hier geen opsplitsing naar wegcategorie mogelijk

Tegenpartij vaak personenauto

Bij de ongevallen met landbouwvoertuigen zijn vooral personenauto's betrokken (43%), gevolgd door bromfietsen en (snor)fietsen (beide 15%). Motoren en scooters zijn betrokken bij 8% en bestel- en vrachtauto's samen bij ruim 7% van de landbouwongevallen (Jaarsma, 2016). Opvallend is dat het aandeel van de auto tussen 1987 en 2015 daalt (van 46% tot 32%), terwijl dat van de (snor)fiets stijgt (van 13% tot 24%). Bij de bromfiets is juist een lichte daling te zien. Bij 19% van de dodelijke ongevallen is een fiets betrokken en bij 15% een bromfiets.

Vaker schuld bij landbouwvoertuig

De ongevallenregistratie geeft ook aan wie de (vermoedelijke) schuldige is. Dat is over de gehele waarnemingsperiode in 60% van alle ongevallen de bestuurder van het landbouwvoertuig. Opvallend is dat de schuld door de jaren heen steeds vaker bij het landbouwvoertuig is gelegd. Het percentage is hoger wanneer de tegenpartij een voetganger (93%) of fiets (71%) is, en juist net minder dan de helft bij botsingen met (bestel)auto's.

De belangrijkste ongevalsoorzaken zijn: 'geen voorrang verlenen' (19%), 'geen doorgang verlenen' (16%), 'onvoldoende rechts rijden', 'onvoldoende afstand' en 'fout inhalen/snijden' (ieder 9%). Van bijna 17% van de ongevallen is de oorzaak onbekend. Dit aandeel is de laatste jaren sterk toegenomen tot 39% in de periode 2009-2015.

Uit eerder onderzoek is bekend dat 80% van de ongevallen valt onder de categorieën 'flankongeval' (45%), 'frontaal ongeval' (19%) en 'kop-staart ongeval' (16%) (Coffeng & Brandt, 2008).

Verkeersveiligheidsknelpunten rondom LBT en MMBS hebben vaak ook een subjectief karakter. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers ervaren landbouwvoertuigen als gevaarlijk, vanwege hun omvang en soms uitstekende delen. Dit wordt versterkt door een toename van recreatief fietsverkeer in landelijke gebieden van de laatste jaren.

3.2. Risicofactoren

De ongevallenstatistieken geven ons antwoord op de wat, wanneer en wie vraag, maar zeggen, behalve een oppervlakkige oorzaak, weinig over waarom het precies mis gaat. Om het probleem goed te doorgronden, moet daarom gekeken worden naar de achterliggende factoren.

Risicoperceptie en –acceptatie achterliggende oorzaken

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (ORV) heeft een kwalitatief onderzoek gedaan naar ongevallen met (land)bouwvoertuigen op de openbare weg (2010). In totaal 11 ongevallen zijn uitgebreid geanalyseerd, waarbij de onderzoekers zich tot doel hebben gesteld hieruit de achterliggende oorzakelijke factoren af te leiden. Uit de analyse komen verschillende punten naar voren, die zijn verdeeld over de categorieën voertuig, infrastructuur en bestuurder. Gezien het thema van deze evaluatie worden hier alleen bevindingen in die laatste categorie besproken.

De ORV heeft in de categorie bestuurder vier factoren gevonden die samenhangen met ongevallen van landbouwvoertuigen: risicoperceptie en –acceptatie, snelheid, functioneel gebruik en het verwijderen en/of afschermen van uitrustingsstukken. Het gedrag van de bestuurder is bij een deel van de ongevallen via één van deze factoren van invloed op het ontstaan van het ongeval en/of de ernst van de afloop. Sommige bestuurders die betrokken raken bij de ongevallen kennen de risico's van rijden op de openbare weg met een landbouwvoertuig niet voldoende of passen hun gedrag daar niet op aan. Dat blijkt uit verschillende gedragingen:

- Bestuurders verwachten dat anderen rekening houden met de beperkingen van het (land)bouwvoertuig, zoals langere remweg en minder zicht;
- Bestuurders rijden vaak harder dan de maximumsnelheid van 25 km/uur. Door de hogere snelheid is er minder tijd om te reageren en een ongeval te voorkomen, en ongevallen bij een hogere snelheid lopen ernstiger af;
- (Land)bouwvoertuigen worden voor ritten gebruikt waarbij het niet noodzakelijk is een (land)bouwvoertuig te gebruiken, zoals voor privégebruik en personen- en goederenvervoer;
- Bestuurders rijden vaak met (land)bouwvoertuigen op de openbare weg, zonder dat ze de uitrustingsstukken afschermen of verwijderen. Dit kan de afloop van een ongeval verergeren maar door beperkingen in het zicht van de bestuurder ook een ongeval veroorzaken.

Het niet waarnemen van risico's die samengaan met het rijden op de openbare weg met landbouwvoertuigen of het accepteren van deze risico's door de bestuurder, liggen dus ten grondslag aan sommige ernstige ongevallen.

Leeftijd als verklarende factor

Gezien de jonge leeftijd (16 jaar) waarop bestuurders al met een landbouwvoertuig op de openbare weg mogen rijden, moet er ook rekening gehouden worden met een (versterkende) invloed van de factor leeftijd.

Vergelijking ongevalsrisico

Het risico op ongevallen neemt voor jonge adolescenten duidelijk toe in vergelijking met de kindertijd. Pubers overlijden naar verhouding veel vaker door een niet-natuurlijke oorzaak (zelfdoding, moord, verkeersongevallen en andere ongevallen). Vooral de toename van verkeersongevallen leidt tot deze sterk toegenomen mortaliteit (gemiddeld aantal overleden jongeren per 100.000 inwoners) als gevolg van niet-natuurlijke oorzaken (Twisk, 2014). Vanaf de leeftijd 10-14 neemt het aantal dodelijk ongevallen toe, met een piek in de categorie van 15 tot 17 jarigen. Vanaf deze leeftijdscategorie worden verschillen tussen jongens en meisjes ook duidelijk, met drie keer meer dodelijke ongevallen bij jongens (Twisk, 2014). Slechts een kwart van deze jongeren verongelukt als passagier in een auto. De meerderheid (72%) komt om als fietser (40%), snor- of bromfietser (24%) en voetganger (8%).

Voor jonge beginnende auto- en bromfietsbestuurders geldt een verhoogd risico op ongevalsbetrokkenheid. Jonge beginnende automobilisten (18-24 jaar) hebben in Nederland per gereden kilometer meer ongevallen dan oudere automobilisten van 30 tot 60 jaar (SWOV, 2012). Het risico van bromfietzers, wanneer berekend over de gereden afstand, is extreem hoog, en voor jonge mannen zelfs hoger dan het risico van jonge automobilisten (Twisk, 2014). Voor een deel zit dit in het vervoermiddel: het risico voor bromfietzers is bijna veertig keer zo groot als het risico van de overige vervoerwijzen, gezien over alle leeftijden. Voor een ander deel zit dit in de leeftijd; het risico voor jonge bromfietzers (16-17 jaar) is vier keer zo hoog als dat voor oudere leeftijdsgroepen (met uitzondering van de leeftijdscategorie 60+).

Het ongevalsrisico van jeugdige bestuurders van landbouwvoertuigen is lastig te vergelijken omdat het aantal gereden kilometers op de openbare weg voor deze vervoerswijze niet wordt vastgelegd. Het laatste onderzoek van de Universiteit van Wageningen (Jaarsma, 2016) verschaft wel inzicht in de leeftijd van de bestuurders van de landbouwvoertuigen die betrokken zijn geweest bij ongevallen.

In de periode 1987 – 2015 was 9% van de bestuurders betrokken bij ongevallen met een landbouwvoertuig jonger dan 18 jaar en 26% tussen de 18 en 24 jaar. Het aandeel ongevallen met jeugdige bestuurders (tot 18 jaar) neemt door de jaren toe, terwijl dat voor de groep 18-24 jarigen iets afneemt. Voor de bestuurders van 60 jaar en ouder is er sprake van een constant stijgend aandeel. De leeftijdsklasse van de bestuurder hangt samen met de schuldvraag: hoe jonger of hoe ouder de bestuurder

is, hoe vaker hij als (vermoedelijke) schuldige wordt aangewezen. Voor de groep jonger dan 18 jaar is dat 73%, voor 18-24 jarigen 61% en voor 60+ers 70%, vergeleken met 60% gemiddeld.

Achterliggende oorzaken

Leeftijd heeft dus invloed op ongevalsbetrokkenheid. Vlakveld (2014) stelt dat er twee mogelijke oorzaken zijn waardoor jonge beginnende bestuurders meer dan gemiddeld betrokken zijn bij verkeersongevallen:

1. Ze vertonen veel risicogedrag doordat ze nog jong zijn (ontwikkelingsfase).
2. Ze zijn nog onvoldoende vaardig, omdat ze nog te weinig rijervaring hebben.

De ontwikkelingsfase waarin mensen zich bevinden heeft invloed op het gedrag, onder andere in het verkeer. Tussen 10 en 12 jaar begint de hormoonhuishouding sterk te veranderen en begint de pubertijd. Tijdens deze periode is het hersengebied verantwoordelijk voor impulscontrole, planning en integratie van informatie (controlesysteem) nog volop in ontwikkeling, terwijl hersengebieden die gevoelig zijn voor (sociale) prikkels, beloningen, nieuwe ervaringen en de bevrediging van behoeften extra gestimuleerd worden door hormonen (Vlakveld, 2014; Twisk, 2014). Vlakveld (2014) heeft een uitvoerige literatuurstudie naar de hersenontwikkeling in relatie tot risicogedrag gedaan:

“Waarschijnlijk ontstaat risicogedrag bij jongeren doordat het deel in de hersenen dat betrokken is bij emoties, motivatie en genot – het zogenoemde limbische systeem – al functioneert als dat van een volwassene wanneer men een jaar of 12 is. De prefrontale cortex (PFC), het systeem in de hersenen waarmee we afwegen voordat we iets doen, waarmee we rekening houden met de (sociale) omgeving waarin we handelen, waarmee we impulsen onderdrukken en plannen maken, komt pas laat tot ontwikkeling. De PFC is pas volgroeid als mensen rond een jaar of 25 zijn. Bij meisjes is dat wat eerder dan bij jongens. Doordat bij jongeren de controle vanuit de PFC nog niet goed functioneert en het emotionele systeem al wel volwassen is, hebben jongeren meer dan volwassenen bij keuzes waarbij risico genomen wordt, de neiging te kiezen voor de directe beloning en boezemt gevaar hen wat minder angst in. Er zijn echter grote individuele verschillen en lang niet alle jongeren vertonen een verhoogd risicogedrag. Bij meisjes is dat risicogedrag onder invloed van andere hormonale processen dan bij jongens, duidelijk minder groot. Ook is gebleken dat onafhankelijk van geslacht, jongeren verschillen in hun spanningsbehoefte en die spanningsbehoefte hangt weer samen met de werking van de hersenen. Jongeren met meer spanningsbehoefte hebben meer verkeersongevallen dan jongeren met weinig spanningsbehoefte.”

Door de langzame rijping van de prefrontale cortex en de sterke activering van het limbische systeem, laten jongeren zich over het algemeen eerder leiden door hun emoties en is het voor hen lastig het gedrag in emotionele situaties te reguleren. Onderzoekers stellen dat dit de reden is dat adolescenten meer risico's nemen dan volwassenen, niet alleen in het verkeer, maar ook op andere gedragsdomeinen (Twisk, 2014).

In nieuwe onderzoeken wordt steeds meer de nadruk gelegd op het belang van de leeftijd. Dit zou kunnen betekenen dat meer rekening gehouden moet worden met het gegeven dat jongeren risico's opzoeken en misschien zelfs nodig hebben in hun ontwikkeling. Die aantrekkingskracht van risicovol gedrag heeft ook te maken hebben met de aanwezigheid en sociale invloed van de leeftijdsgroep. Zo blijkt dat de invloed van leeftijdsgenoten sterk bepalend is of al dan niet risicogedrag vertoond wordt (Vlakveld, 2014). Resultaten van onderzoek laten zien dat de jongere meer risico nam wanneer er een leeftijdsgenoot aanwezig was.

Jongeren nemen soms deel aan gevaarlijke activiteiten ondanks kennis en begrip van de risico's. Het is dus niet alleen maar zo dat adolescenten onvoldoende ontwikkelde cognitieve vaardigheden hebben, of dat zij de informatie missen aangaande de consequenties van risicovol gedrag (Vlakveld, 2014). De verhoogde kwetsbaarheid komt voort uit de hiaat die ontstaat tussen emotie, cognitie en gedrag.

Hogereordevaardigheden

De technische basisrijvaardigheden aanleren is voor de meeste jongeren geen probleem, ook niet voor 16-jarigen, en ook niet als het gaat om grote landbouwvoertuigen. Voor het oefenen van complexe motorische vaardigheden en leren van verkeersregels zijn hersenen van jongeren zelfs beter geschikt dan die van volwassenen. Enkele onderzoeken die Vlakveld (2014) aanhaalt “doen vermoeden dat het bij de jongste beginnende bestuurders (van 16 tot en met 19 jaar) niet zo zeer om een gebrek aan voertuigbeheersing gaat, maar vooral om een gebrek aan zogenoemde hogereordevaardigheden, zoals gevaarherkenning en het inschatten van de eigen vermogens, en doordat ze zich makkelijk laten afleiden. Het min of meer bewust vertonen van risicogedrag (veel te hard rijden en rijden onder invloed) lijkt een minder grote rol te spelen.”

Het ongevalsrisico is het hoogst vlak na het behalen van het rijbewijs, en daalt snel na een aantal maanden rijervaring. Het risico blijft vervolgens dalen tot het na een jaar of zeven rijervaring stabiliseert (Vlakveld, 2011). Het gebrek aan ervaring van deze leeftijdsgroep speelt in de bromfietsonveiligheid een belangrijke rol, vooral ten aanzien van deze hogereordevaardigheden (zie ook de SWOV Factsheet Brom- en snorfietsers, 2017).

Veiliger rijden tijdens werk

Voor jongeren die op landbouwvoertuigen rijden kunnen de bevindingen vanuit hersenonderzoek zowel positief als negatief zijn. Het leren rijden in een landbouwvoertuig is voor 16-jarigen geen probleem. Aangezien al op 16-jarige leeftijd op de openbare weg gereden mag worden, zullen bestuurders door de ontwikkelingsfase waarin zij zitten over het algemeen meer risico's nemen en minder geremd zijn. De grote voertuigen waarop zij rijden maken dat extra gevaarlijk. Vlakveld (2014) concludeert echter:

“De meest recente hersenonderzoeken tonen echter aan dat de neiging tot het nemen van risico's gering is wanneer men niet samen met andere jongeren in het voertuig zit en gemotiveerd is om veilig te rijden. In landbouwvoertuigen rijdt men doorgaans alleen en is men meestal serieus bezig met zijn werk. Hierdoor zou het risicogedrag van jongeren in landbouwvoertuigen wel eens mee kunnen vallen.”

Een nadeel is helaas dat, zo bleek onder andere uit de ongevallenanalyse van ORV, jongeren het voertuig soms privé gebruiken, bijvoorbeeld om naar school te gaan. Tijdens dit soort ritjes lopen zij weer meer gevaar. Verder zijn het grotendeels jongens die op de trekkers rijden, en zij nemen gemiddeld genomen vaker risico's dan meisjes.

Gebrek aan gevaarherkenning, onvoldoende risicobewustzijn en beperkte zelfinschatting vormen mogelijk wel een probleem bij mensen van 16 jaar, vooral bij jongens. De hogereordevaardigheden kunnen pas optimaal worden uitgevoerd wanneer de hersenen volledig volgroeid zijn, voor de meeste landbouwvoertuigbestuurders pas vele jaren nadat zij met rijden zijn begonnen (Vlakveld, 2014).

3.3. Conclusie

In dit hoofdstuk hebben we onderzocht waar het verkeersveiligheidsprobleem rondom landbouwvoertuigen en MMBS uit bestaat en welk rijgedrag van LBT/MMBS bestuurders aan ongevallen ten grondslag ligt. Uit de analyse blijkt dat vooral een gebrek aan hogereordevaardigheden, zoals gevaarherkenning, risicobewustzijn en zelfinschatting een probleem vormt. Om het probleemgedrag te kunnen verminderen moet dus worden ingezet op een verbetering van de hogereordevaardigheden van bestuurders. De vaak jonge leeftijd van nieuwe LBT/MMBS bestuurders vormt een extra risico. In

hoeverre deze aangrijpingspunten voor het T-rijbewijs zijn vertaald naar de gewenste kritische competenties voor verkeersveilig rijgedrag bekijken we in het volgende hoofdstuk.

4. VAN CERTIFICAAT NAAR VOLWAARDIG RIJBEWIJS

De invoering van het T-rijbewijs leidt tot een aantal veranderingen ten opzichte van de uitgangssituatie vóór invoering. In dit hoofdstuk kijken we terug naar de uitgangssituatie en vergelijken deze met het ontwerp van het T-rijbewijs zoals dit in theorie was vastgesteld. De thema's die aan bod komen zijn het wettelijk kader (4.1), de opleiding (**Error! Reference source not found.**) en het examen (**Error! Reference source not found.**). Op basis van de vergelijking beredeneren we in hoeverre de gekozen aanpak tot een verbetering van de verkeersveiligheid kan leiden. Daarin nemen we ook mee in hoeverre de aangrijpingspunten van tekortschietend rijgedrag (zoals beschreven in hoofdstuk 3) vertaald zijn naar gewenste kritische competenties in de rijprocedure T.

4.1. Wettelijk kader aangescherpt

De invoering van de nieuwe rijbewijscategorie leidt tot een aantal aanpassingen aan het wettelijk kader dat van toepassing is op bestuurders van (land)bouwvoertuigen en MMBS. In deze paragraaf beschrijven we deze aanpassingen voor de Wegenverkeerswet (4.1.1), de arbeidsomstandighedenwetgeving (4.1.2), de verzekering (4.1.3) en handhaving door de politie (4.1.4).

4.1.1. Wegenverkeerswet: niet langer uitzondering (land)bouwvoertuigen

De Wegenverkeerswet 1994 (Rijksoverheid, 1994) regelt de veiligheid van het wegverkeer. Op voertuigen die op de openbare weg rijden is de Regeling voertuigen van toepassing. (Land)bouwvoertuigen vallen daarnaast onder de regelgeving voor machines. Omdat (land)bouwvoertuigen vooral voor arbeid worden gebruikt is hierop ook de Arbeidsomstandighedenwetgeving van toepassing.

De Wegenverkeerswet 1994 stelt dat de bestuurder van een motorrijtuig op de weg een rijbewijs moet hebben voor dat type voertuig. Er zijn aparte rijbewijzen voor verschillende categorieën voertuigen, zoals personenauto's, bromfietsen en vrachtauto's. Voor het besturen van een motorrijtuig geldt een minimumleeftijd van 18 jaar. Voor onder andere bestuurders van (land)-bouwvoertuigen en MMBS is hierop een uitzondering gemaakt, en geldt een minimumleeftijd van 16 jaar. Er was tot invoering van het T-rijbewijs geen rijbewijs vereist voor het besturen van een (land)bouwvoertuig, maar er bestond wel een trekkercertificaat. Het trekkercertificaat was geen regulier rijbewijs, maar een document dat vrijstelling gaf aan jonge werknemers (16- en 17-jarigen) om 'arbeid te verrichten bestaande in het op de openbare weg besturen van trekkers en het in rechtstreeks verband daarmee aan- of afkoppelen van aanhangwagens of werktuigen.' Het trekkercertificaat werd afgegeven door het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Het wettelijk kader was het Arbeidsomstandighedenbesluit. Meerderjarige bestuurders van (land)bouwvoertuigen hadden geen certificaat nodig, net als 16- en 17-jarigen die geen arbeid verrichtten (dus ook niet wanneer zij bijvoorbeeld met een trekker naar school reden). Ook was het trekkercertificaat niet vereist voor 16- en 17-jarige bestuurders van MMBS (SWOV, 2015)

Sinds de invoering op 1 juli 2015 is het T-rijbewijs verplicht voor het besturen van (land)bouwvoertuigen en MMBS. De minimumleeftijd van de bestuurder is 16 jaar.

4.1.2. Arbeidsomstandighedenwetgeving blijft van toepassing

De Arbeidsomstandigheden wetgeving (Arbowet) was vóór de invoering van het T-rijbewijs het wettelijk kader (SWOV, 2013). De Arbeidsomstandigheden wetgeving stelt dat de werkgever verplicht is om zorg te dragen voor de veiligheid en gezondheid van zijn werknemers en ook een beleid te hebben dat is gericht op zo goed mogelijke arbeidsomstandigheden. De werkgever is onder andere verplicht om een risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) op te stellen die een beschrijving van de gevaren en risico beperkende maatregelen moet bevatten. Mochten de omstandigheden veranderen dan moet de RI&E worden

bijgesteld. De werkgever moet de werknemers inlichten over de te verrichten werkzaamheden, de risico's die daaraan verbonden zijn en de maatregelen om deze te beperken. De werkgever moet zorgen dat de werknemer passende instructie krijgt over de arbeidsomstandigheden. Werknemers zijn verplicht om conform deze instructie hun eigen veiligheid en gezondheid en die van anderen te borgen (SWOV, 2015).

De werkgever is ook verantwoordelijk voor de bescherming van derden tegen mogelijke gevaren als gevolg van werkzaamheden: 'In geval bij of in rechtstreeks verband met de arbeid die de werkgever door zijn werknemers laat verrichten in een bedrijf of inrichting of in de onmiddellijke omgeving daarvan gevaar kan ontstaan voor de veiligheid of de gezondheid van andere personen dan die werknemers, moet de werkgever doeltreffende maatregelen treffen ter voorkoming van dat gevaar (arbeidsomstandighedenwet, artikel 10). Daarbij kan 'het bedrijf' ook een andere plek zijn waar arbeid wordt verricht, bijvoorbeeld de openbare weg. Verkeersdeelnemers en voorbijgangers vallen op de openbare weg onder derden. Wanneer rijden op de openbare weg plaatsvindt terwijl er arbeid wordt verricht, kunnen gevaren voor andere verkeersdeelnemers onder de Arbeidsomstandighedenwet vallen. Dat geldt bijvoorbeeld bij het rijden met een trekker tussen een stuk landbouwgrond en een erf (SWOV, 2015).

Sinds de invoering van het T-rijbewijs is de wegenverkeerswet het belangrijkste wettelijk kader, maar regels uit arbo-wet zijn nog wel van toepassing. Over trekkers zijn onder andere onderstaande punten opgenomen:

Arbo-wet over jongeren

- 16- en 17-jarigen mogen alle werkzaamheden verrichten, behalve de werkzaamheden die voor hen verboden zijn en waar voldoende toezicht ontbreekt
- Voor het besturen van een trekker op de openbare weg (16- en 17 jarigen) en het aan- of afkoppelen van aanhangwagens of werktuigen is een trekkerrijbewijs noodzakelijk.

Arbo-wet over trekkers

- Zorg voor een instructie over:
 - het rijden met hoge snelheid en de effecten bij het nemen van bochten en drempels;
 - veiligheidsvoorschriften en veiligheidsmaatregelen;
 - niet toegestane handelingen;
 - onderhoud en hoe te handelen bij verstoppingen, storingen of schade.
 - het instellen van de stoel.
- Maak gebruik van de Cumela informatie "Ik rij veiliger!"
- Check of de chauffeur de instructie heeft begrepen.
- Stem de mate van toezicht af op de kennis en ervaring van de jeugdige en de gevaren van het werk (van steekproefsgewijs toezicht tot intensief toezicht).
- Draag veiligheidsschoeisel met stroeve zolen.
- Draag werkhandschoenen.
- Gebruik handschoenen bij aan- en afkoppelen.
- Draag signaalkleding bij werken in de openbare ruimte.
- Gebruik gehoorbescherming bij meer dan 80 dB(A).

4.1.3. Verzekeraars kunnen rijbewijs als voorwaarde stellen

Schade die met landbouwwerktuigen aan anderen wordt veroorzaakt, is gedekt via de verplichte WA-dekking (Doomeweerd, 2017). Alle LBT en MMBS zijn dus WA verzekerd vanuit de eigenaar, maar dit geldt alleen als er arbeid wordt verricht. Daarom hadden examinatoren van AOC's voor de invoering van het T-rijbewijs een aanvullende verzekering voor schade veroorzaakt tijdens het rijden van examens voor het trekkercertificaat. Bij examens die op locatie werden uitgevoerd op een landbouwvoertuig van de kandidaat zelf, was de vraag wie verantwoordelijk is voor eventuele schade, de examinator of de

eigenaar. Dit was niet eenduidig, en kon daarom verschillen per verzekeraar. Verzekeraars stelden bij ongevallen met jonge bestuurders (16 en 17 jaar) het hebben van een trekkercertificaat vaak als voorwaarde voor schadevergoeding.

Sinds 1 juli 2015 moeten alle bestuurders van een landbouwtrekker of motorrijtuig met beperkte snelheid in het bezit zijn van een geldig rijbewijs. Verzekeraars kunnen daarmee polisvoorwaarden aan de nieuwe wetgeving aanpassen. De verzekering van landbouwtrekkers en werktuigen vergoedt dan alleen schade als de bestuurder het voertuig mag besturen volgens de wet. Zonder geldig rijbewijs is een bestuurder niet verzekerd voor schade op de openbare weg.

4.1.4. Handhaving op geldig rijbewijs mogelijk

De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van de rechtsorde, in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving en in opdracht van het bevoegd gezag. Zoals door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (2010) op een rijtje heeft gezet is de politie specifiek voor (land)bouwvoertuigen bevoegd om te handhaven op onder andere de volgende feiten die strafbaar zijn volgens de wegenverkeerswetgeving:

- het rijden zonder rijbewijs (vanaf 1 juli 2015);
- het besturen van een (land)bouwvoertuig op de openbare weg door iemand die jonger is dan 16 jaar;
- het besturen van een (land)bouwvoertuig op de openbare weg dat niet in goede staat verkeert, onvoldoende zicht naar voren en opzij heeft en/of niet voldoet aan de permanente gebruikseisen die gelden voor de categorie voertuigen waar het voertuig toe behoort;
- het rijden met een niet goedgekeurd voertuig, waarvoor wel een goedkeuringsplicht voor toelating geldt, zoals een landbouwtrekker met de voertuigclassificatie T1, T2, T3, T4.2 of T5;
- het zich zodanig gedragen dat gevaar op de weg wordt (of kan worden) veroorzaakt of ander verkeer wordt (of kan worden) gehinderd;
- het zich als verkeersdeelnemer zo gedragen dat door zijn schuld een ongeval ontstaat waardoor een ander wordt gedood of zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig letsel dat iemand tijdelijk ziek is of zijn normale bezigheden niet kan doen.

Politie ambtenaren mogen met hun algemene opsporingsbevoegdheid juridisch gezien alle strafbare feiten onderzoeken, ook die in de Arbeidsomstandighedenwet. De politie kan dus een Proces Verbaal maken voor deze overtredingen. Door afspraken met het OM kan de politie in dat soort gevallen de Arbeidsinspectie inschakelen. Sinds invoering van het T-rijbewijs kan de politie bestuurders controleren op beschikking over een geldig rijbewijs, iets wat voorheen niet mogelijk was (SWOV, 2015).

4.2. Ontstaan van een rijopleiding

Vóór invoering van het T-rijbewijs deden jongeren van 16- en 17-jaar het theorie- en praktijkexamen trekkercertificaat om op de openbare weg op de trekker te mogen rijden. Van een echte opleiding trekker rijden of een voorbereidingsprogramma op het examen was geen sprake. Als voorbereiding op het theorie-examen werd door de kandidaten het boek “Werken met de trekker” bestudeerd. Soms maakten zij ook online oefenvragen. De voorbereiding voor het praktijkexamen trekkercertificaat deden de kandidaten grotendeels zelf, met een tijdsinvestering van enkele uren tot enkele dagen. Op AOC's was het verder soms mogelijk om met het rijden op de trekker te oefenen, wel of niet onder begeleiding van een docent. Een enkel AOC bood ook lessen aan voor jongeren van buiten de school. Aan het werken met de trekker werd bij sommige opleidingen op AOC's wel aandacht besteed. Er waren geen eisen opgesteld waaraan “rij-instructeurs” voor het trekkercertificaat moesten voldoen.

Met invoering van het T-rijbewijs is de rijopleiding plotseling relevant. Hoewel het niet verplicht is om rijlessen te nemen, hebben examenkandidaten die geen lessen nemen weinig kans om te slagen. Het is

aan iedereen vrij om een rijopleiding te starten, maar om praktijklessen te mogen geven voor het T-rijbewijs dienen opleiders vanaf 1 juli 2017 allen over het WRM-T certificaat te beschikken. Examinering hiervan wordt net als bij de andere WRM categorieën verzorgd door IBKI. Direct na invoering van het T-rijbewijs werd het mogelijk om het WRM-T certificaat te halen (IBKI, 2015).

Afhankelijk van de vooropleiding op het gebied van WRM van de kandidaten, zijn er drie soorten examens WRM-T samengesteld, die in omvang verschillen (IBKI, 2015):

1. Examen WRM-T voor kandidaten die geen enkel WRM-certificaat bezitten
Het meest uitgebreide WRM-examen T bestaat uit vijf examenonderdelen. De theorietoetsen vinden plaats bij de hoofdvestiging van IBKI in Nieuwegein of op één van de andere IBKI-vestigingen. De praktijkrit en de stagebeoordeling vinden plaats op een door IBKI goedgekeurde locatie in de omgeving van de kandidaat. Het examen voor kandidaten zonder WRM-certificaat bestaat uit de volgende fases:
 - Fase 1. Competente verkeersdeelname: theorietoets theorie van de rijtaak, praktijkrit eigen rijvaardigheid
 - Fase 2. Didactische voorwaarden: theorietoets lesvoorbereiding, theorietoets lesuitvoering en beoordelen
 - Fase 3. Stage en stagebeoordeling: ten minste 15 actieve uren op een oefenterrein (actief = zelf lesgeven) en ten minste 10 actieve uren op de openbare weg.
2. Examen WRM T voor de bezitter van een WRM-certificaat B
Dit WRM-examen T bestaat uit drie examenonderdelen. Fase 2 is geen onderdeel van dit examen.
3. Examen WRM T voor de bezitter van een WRM-certificaat E achter C
Dit WRM-examen T bestaat uit de twee examenonderdelen van fase 1. Fase 2 en 3 zijn geen onderdeel van dit examen.

4.3. Beter beeld van rijvaardigheid

In deze paragraaf bekijken we op welke manieren het examen trekkercertificaat verschilt van het examen T-rijbewijs, en wat het te verwachten effect is van de aanpassingen in de nieuwe situatie.

4.3.1. Vereist niveau rijbekwaamheid hoger

We vergelijken de exameneisen en rijprocedure van het trekkercertificaat en het T-rijbewijs.

Examen trekkercertificaat legt nadruk op werken met trekker

Het trekkercertificaat was geen officieel rijbewijs, maar een bewijs van vaardigheid die valt onder de Arbowet. Het gebruik van de trekker voor de beroepsuitoefening stond dan ook centraal bij het ontwerp van het opleidings- en examentraject van het trekkercertificaat. De focus lag op voertuigbeheersing en het uitvoeren van verschillende manoeuvres met de trekker op eigen terrein. Het veilig rijden op de openbare weg en deelnemen aan het verkeer was voor dit Arbo-certificaat geen hoofdzaak, waardoor deze vaardigheden ook minder belicht werden tijdens het opleidings- en examentraject. Wel is het examen trekkercertificaat in de jaren voorafgaand aan de invoering van het T-rijbewijs al geëvolueerd tot een examen "nieuwe stijl". Ongeveer twee jaar voor de invoering is er vanuit de AOC's gewerkt aan dit andere toetsstelsel, met meer aandacht voor rijden in het verkeer. Zowel oude als nieuwe stijl examens werden tot 1 juli 2015 afgenomen, afhankelijk van de school en examinator.

In deze paragraaf is voor theorie- en praktijkexamen bekeken welke competenties bestuurders moesten bezitten om voor het examen te slagen.

Theorie-examen

Voor het theorie-examen bestudeerden jongeren het boek 'Werken met de trekker'. Er wordt vooral veel informatie verschaft die van pas komt bij het werken met de trekker op zich, maar er gaat in het boek ook aandacht uit naar het rijden op de openbare weg. Zo worden begrippen uit de Wegenverkeerswet 1994 en de verkeersregels uitgelegd. Daarnaast wordt uitgelegd wat het risico kan zijn aan deelnemen aan het verkeer met een landbouwvoertuig, zowel voor de bestuurder als andere verkeersdeelnemers, en hoe dit risico zoveel mogelijk beperkt kan worden (door rechts te houden, snelheid aanpassen, rijden met vooruitziende blik en inleven in andere weggebruikers).

In het, door Cito in opdracht van de AOC-raad, ontwikkelde theorie-examen werd de theoretische kennis over de LBT en MMBS en de kennis over de wegenverkeerswet 1994 getoetst. Volgens de toetsmatrijs die van 2011 tot 2015 is gebruikt, waren de in totaal 50 vragen verdeeld over 7 onderwerpen:

- Onderdelen en rijklaar maken trekker
- Lading aan- en afkoppelen
- Rijden met een trekker met of zonder lading
- Aanhangwagens aan- en afkoppelen
- Rijklaar maken van een combinatie
- Schade en verzekeringen
- Rijden op de openbare weg

Voor het laatste onderdeel waren 16 vragen gereserveerd, over onder andere verkeersborden, verkeersregels, begrippen, afslaan en gebruik lichten. Twee vragen hadden betrekking op verkeersinzicht. De kandidaten werden beoordeeld op kennis, en niet op competenties.

Praktijkexamen

Het examenformulier "trekkerrijbewijs" omvat alle gewenste competenties voor het behalen van het trekkercertificaat, en diende daarmee als leidraad voor het praktijkexamen. Het examenformulier bestaat uit een lijst met 28 beoordelingscriteria (handelingen), verdeeld over verschillende thema's en rijproeven. Alle criteria dienden door de examiner te worden beoordeeld met voldoende of onvoldoende. Acht van de criteria zijn bestempeld als voorwaarde om te slagen, en moesten daarom allemaal voldoende worden gescoord. Als er in totaal vijf of minder onvoldoendes zijn en geen onvoldoendes bij de voorwaarden, geldt de beoordeling als voldoende en is de kandidaat geslaagd.

De overkoepelende onderdelen die beoordeeld werden zijn: controle trekker en aanhangwagen vooraf, controle ergonomie en veiligheid, algemeen veilig bedienen trekker, aankoppelen aanhangwagen, achteruit rijden met aanhangwagen, rijden met de combinatie en bijzondere verrichtingen met aanhangwagen. Naast het rijklaar maken van de combinatie vooraf, waren deze onderdelen verdeeld over vier rijproeven. Drie daarvan vonden plaats op locatie en één, "rijden met de combinatie", in het verkeer op de openbare weg.

De beoordelingscriteria waar de meeste nadruk op lag, omdat deze waren aangewezen als voorwaarde om te slagen, zijn:

- Dragen van veilig schoeisel en kleding,
- Rempedalen gekoppeld,
- Juiste zithouding op de trekker,
- Rondgekeken en veilig wegrijden,
- Trekker op hand-/parkeerrem bij aankoppelen aanhangwagen,
- Borging trekpen, steunvoet bij aankoppelen aanhangwagen,
- Voorrangsregels toepassen bij rijden openbare weg,
- Trekker veilig en correct bedienen.

Voor het trekker certificaat werden er geen eisen gesteld aan de locatie waar het examen plaatsvond. De omgeving van de startlocatie was daarom bepalend voor de invulling van de rit op de openbare weg.

Ondanks dat alle examinatoren het beoordelingsformulier als leidraad gebruikten en een zelfde opbouw aanhielden, liep de uitvoering van het praktijkexamen trekkercertificaat sterk uiteen. Elke school had een eigen methode, en ook binnen de school hing de precieze aanpak van de examinator af. De oude stijl examens (vooral gericht op werken met de trekker) en de nieuwe stijl (meer gericht op deelnemen aan het verkeer) bestonden naast elkaar. Het is daarom niet mogelijk om één beschrijving te geven van het examen die recht doet aan de zo diverse praktijk. Het enige dat vaststond, was de opbouw van het examen, te beginnen met een voertuigcheck, dan bijzondere verrichtingen op eigen terrein, gevolgd door een stuk rijden op de openbare weg en als laatste een afsluitend gesprek.

Examentype 1

De examens werden op locatie afgenomen, dus bij de kandidaat thuis of op het bedrijf met eigen trekker. In veel gevallen was het theorie-examen voorafgaand aan het praktijkexamen gepland. Omdat er niet veel tijd was, werd het aan- en afkoppelen meestal overgeslagen. Bijzondere verrichtingen vonden plaats op eigen terrein. Aangezien de voertuigcheck en bijzondere verrichtingen al aardig wat tijd kostten, bleef er slechts 10 tot 15 minuten over voor het volgende onderdeel, namelijk het rijden op de openbare weg. De inhoudelijke route die binnen die tijd kon worden gereden verschilde omdat het bereik beperkt was.

Examentype 2

De kandidaat maakte het theorie-examen met een groepje in een computerlokaal. Pas na het behalen van het theorie-examen kon het praktijkexamen worden ingepland. Praktijkexamens vonden plaats op het AOC met de trekker van de school. Het praktijkexamen nam in totaal ongeveer twee uur in beslag. Die tijd was ook nodig, want de examinator wilde alle onderdelen op het beoordelingsformulier hebben gezien. Als de wagen eenmaal aangekoppeld was begon het echte rijden op de openbare weg. Dit onderdeel duurde ongeveer drie kwartier.

Examen T-rijbewijs legt nadruk op verkeersdeelneming

Het CBR neemt het theorie- en praktijkexamen T-rijbewijs af. Voor zowel theorie als praktijk zijn eindtermen opgesteld waaraan de kandidaat moet voldoen, en voor het praktijkexamen is een uitgebreide rijprocedure beschikbaar met gedetailleerde beschrijving van de gewenste competenties op alle onderdelen. Het ontwerptraject van het T-rijbewijs is beschreven in bijlage 3.

Theorie-examen

Het theorie-examen wordt afgenomen op de examencentra van het CBR. De kandidaat legt het examen af in een examenzaal met andere kandidaten, maar aangezien het examen digitaal is kan dat wel in eigen tempo. Na afloop van het examen wordt de uitslag direct bekend gemaakt en komen de fout beantwoorde vragen kort in beeld. Volgens de eindtermen van het CBR worden voor het theorie-examen de volgende zaken van de kandidaat verlangd:

- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de risico's die het besturen van het motorvoertuig en de voertuigcombinatie met zich meebrengen.
- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de verkeersregels die gelden bij het gebruik van de openbare weg.
- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de gedragsregels die gelden met betrekking tot het verlenen van voorrang en het voor laten gaan.
- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de kenmerken en de betekenis van verkeerstekens en aanwijzingen.
- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de permanente en gebruikseisen van het motorvoertuig en de aanhangwagen.

- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de voor het besturen van de voertuigen relevante bepalingen in de verkeerswetgeving.
- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de techniek, bediening en het onderhoud van de voertuigen.
- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de milieuaspecten die het gevolg zijn van het gebruik van het motorvoertuig.
- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de veiligheidsaspecten bij het gebruik van het motorvoertuig en de voertuigcombinatie op de openbare weg.
- De kandidaat heeft kennis van en inzicht in de wijze waarop lading veilig vervoerd moet worden.

Praktijkexamen

Examenverloop en examenonderdelen

Het examen duurt 85 minuten en begint met enkele vragen aan de kandidaat over het voertuig en de bijbehorende documenten. Na het aankoppelen van de trekker aan de aanhangwagen, begint de rit van minimaal 60 minuten.

Het examen bestaat uit zeven onderdelen van verkeersdeelneming:

- wegrijden / stilzetten
- rijden op rechte en bochtige weggedeelten
- gedrag nabij en op kruispunten
- invoegen – uitvoegen
- inhalen – zijdelings verplaatsen
- gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten
- bijzondere verrichtingen

Voor elk van die examenonderdelen worden voor de bepaling van de rijvaardigheid de volgende aspecten van beoordeling gehanteerd:

- rijklaar maken en bediening / beheersing
- milieubewust rijgedrag
- aangepast en besluitvaardig rijden
- belangen andere weggebruikers
- kijkgedrag
- voorrang verlenen / voor laten gaan
- plaats op de weg / plaats van handelen
- afstand houden
- snelheid
- reageren op verkeerslichten / aanwijzingen
- reageren op overige tekens
- geven van / reageren op signalen
- vertragen / remmen / stoppen

Niet alle beoordelingsaspecten zijn in elke situatie van toepassing.

De volgende eindtermen zijn voor het praktijkexamen opgesteld:

- Rijklaar controle
- Verantwoord rijgedrag
- Verkeersgedrag tijdens een rit
- Bijzondere verrichtingen
- Voertuigbeheersing
- Ergonomie en veiligheid

Examenroute

Het praktijkexamen wordt afgenomen op een CBR examenlocatie of een goedgekeurde locatie van een opleider. Het voertuig van de opleider dient ook aan alle opgestelde eisen te voldoen. Het gaat in alle gevallen om een landbouwtrekker met aanhangwagen.

4.3.2. Verkeersinzicht en rijvaardigheid beter te beoordelen

Risicoperceptie en -acceptatie van (jonge) bestuurders zijn belangrijke achterliggende factoren bij ongevallen met landbouwvoertuigen. Het is van belang om jonge bestuurders te trainen in hogereordevaardigheden zoals gevaarherkenning, risicobewustzijn en risicoacceptatie en te zorgen dat zij gemotiveerd zijn om veilig te rijden (Vlakveld, 2014). De vraag is in hoeverre het T-rijbewijs, en rijbewijzen over het algemeen, hierop kunnen toetsen.

Als eerste kan gesteld worden dat het examen T-rijbewijs in vergelijking met het examen trekkercertificaat meer aandacht besteedt aan het rijden op de openbare weg en verkeersveiligheid. De eindtermen van het trekkercertificaat waren vooral gericht op werken met het landbouwvoertuig, terwijl het T-rijbewijs naast voertuigbeheersing vooral focust op veilig en verantwoordelijk rijgedrag. Waar het trekkercertificaat geen eisen stelt aan het onderdeel rijden op de openbare weg, en hier weinig tijd voor is (of soms helemaal niet wordt uitgevoerd), is in de eindtermen van het T-rijbewijs duidelijk beschreven welke competenties bestuurders moeten laten zien in verschillende verkeerssituaties. De kandidaat moet daarnaast laten zien te beschikken over een defensieve en sociale rijstijl, door rekening te houden met belangen van medeweggebruikers en de omgeving, te anticiperen op verkeersontwikkelingen en positief te communiceren met medeweggebruikers. Ook moet de kandidaat laten zien te beschikken over juist en functioneel kijkgedrag, gericht op actief waarnemen van de verkeerssituaties.

Door het opnemen van deze eindtermen is het vergeleken met het examen trekkercertificaat nu beter mogelijk om de rijcompetenties van de kandidaat te toetsen, en zullen zich tijdens het examen meer kritische situaties voordoen die een beeld geven van het verkeersinzicht van de kandidaat. Daardoor kan ook goed beoordeeld worden of de kandidaat beschikt over correct kijkgedrag en is het – zij het beperkt – mogelijk om hogereordevaardigheid als gevaarherkenning en zelfinschatting tijdens het examen te beoordelen. CBR hoopt dat de situatiebevraging en het zelfreflectieformulier hier ook aan zullen bijdragen.

De mogelijkheden om gevaarherkenning en zelfinschatting goed te toetsen zijn echter wel sterk afhankelijk van de verkeerssituaties die zich onderweg voordoen. Vanwege de relatief korte examenroute en nog lage maximumsnelheid kan niet gegarandeerd worden dat tijdens de examenrit, er zich voldoende kritische situaties voordoen.

Daarnaast kan de neiging die kandidaten hebben tot risicogedrag en hun motivatie om veilig te rijden niet tijdens het examen getoetst worden. Tijdens het praktijkexamen staat er veel op het spel en zullen zij zich van hun beste kant laten zien. Eenmaal geslaagd en zelfstandig op de weg, kan de aandacht echter gemakkelijk verslappen en is de motivatie om veilig te rijden mogelijk verminderd. Vooral op een jonge leeftijd kunnen, zoals besproken in paragraaf 3.2, jongeren dan als nog meer risico's nemen.

Er worden verschillende positieve effecten verwacht van de invoering van de rijbewijsplicht. De exameneisen liggen hoger dan nu het geval is bij het trekkercertificaat en de verwachting is dat kandidaten zich goed moeten en willen voorbereiden op het rijexamen. De rijopleiding kan bij een rijnschool of via een school voor agrarisch onderwijs worden gevolgd. De instructeurs moeten hiervoor een Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM)-certificaat T halen, waardoor de kwaliteit van de rijinstructie kan worden gewaarborgd. Het gewenste gevolg is dat de nieuwe bestuurders beter beslagen ten ijs komen. Een (korte) rijopleiding kan het leerproces voor veilige deelname aan het verkeer met een trekker aanzienlijk versnellen.

4.4. Conclusie

In dit hoofdstuk hebben we de uitgangssituatie met het trekkercertificaat vergeleken met het ontwerp voor het T-rijbewijs. Op basis van de problemdiagnose (hoofdstuk 3) en de veranderingen ten opzichte van de uitgangssituatie, kunnen verschillende positieve effecten worden verwacht van het ontwerp van het T-rijbewijs. De rijbewijsplicht dwingt bestuurders (o.a. door wettelijke status en verzekering) het T-rijbewijs examen af te leggen. Met het examen is het beter dan voorheen mogelijk om de rijvaardigheid van de kandidaten te beoordelen, en ook hogere ordevaardigheden als gevaarherkenning en zelfinschatting kunnen (in beperkte mate) worden getoetst. Ook positief is dat kandidaten zich goed moeten voorbereiden om het examen te kunnen halen. De rijprocedure laat weinig ruimte voor eigen interpretatie en de kwaliteit van de rijinstructie is met het WRM-T certificaat geborgd. Het gewenste gevolg is dat de nieuwe bestuurders beter beslagen ten ijs komen. De rijbewijsplicht kan echter niet voorkomen dat bestuurders na behalen van het examen (mede door hun vaak jonge leeftijd) minder gemotiveerd raken om veilig te rijden en onnodig risico's nemen.

In de volgend hoofdstukken gaan we in op de implementatie en het uitvoeringsproces van het T-rijbewijs.

5. INVOERING T-RIJBEWIJS NAAR TEVREDENHEID

Aan de invoering van het T-rijbewijs is veel inspanning vooraf gegaan van betrokken partijen. Daarnaast geldt er een uitgebreide overgangsregeling. In dit hoofdstuk belichten we wat zich heeft afgespeeld gedurende het overgangsproces. Paragraaf 5.1 beschrijft de betrokken organisaties en hun taken. Paragraaf 5.2 gaat in op de overgangsregelingen voor instructeurs en voor het omwisselen van het trekkercertificaat. Vervolgens belichten we in paragraaf 5.3 de ervaringen van betrokken partijen rondom de invoering met een focus op de thema's samenwerking, communicatie en extra lasten. Tot slot schets paragraaf 5.4 een beeld van de ontvangst van het T-rijbewijs in het veld.

5.1. Taken betrokken organisaties goed verdeeld

Bij de organisatie van opleiding en examinering voor het trekkercertificaat en T-rijbewijs waren en zijn een aantal partijen actief betrokken. In deze paragraaf lichten we de organisaties en hun taken in de verschillende fasen rondom de invoering kort toe. Een uitgebreide beschrijving van de organisaties is opgenomen in bijlage 2.

De rollen en taken bij het trekkercertificaat (tot 1 juli 2015)

Stoas Vilentum was verantwoordelijk voor de vormgeving van het praktijkexamen, en trainde daarnaast de examinatoren. Cito heeft het theorie-examen samengesteld. AOC's verzorgden als onderdeel van sommige opleidingen lessen op de trekker. Examens werden ook op AOC's afgenomen met als examinator een docent van de school. Blanco certificaten werden door Aequor afgegeven aan de AOC's, waar deze werden gelinkt aan namen van de geslaagde kandidaten. Deze informatie werd aan Aequor teruggegeven, alwaar dit in de database werd opgeslagen. De AOC-raad had het overzicht over alle examinatoren voor het certificaat.

De rollen en taken bij het T-rijbewijs (vanaf 1 juli 2015)

Het CBR verzorgt het afnemen van de theorie- en praktijkexamens. IBKI is verantwoordelijk voor certificering van de rijinstructeurs voor het T-rijbewijs via afname van het WRM-T examen. De centrale registratie van het T-rijbewijs vindt net als voor alle volwaardige rijbewijzen plaats bij de RDW. Het T-rijbewijs wordt door de gemeenten uitgegeven, en moet bij de afdeling burgerzaken worden aangevraagd.

De rollen en taken tijdens en rondom de invoering

Voor alle organisaties betrokken bij het trekkercertificaat betekende de invoering van het T-rijbewijs een belangrijke verandering, en vaak ook het einde van de taken. Aequor heeft het databestand met gegevens van de certificaathouders overgedragen aan RDW. Cito heeft de toetsvragen en foto's van het theorie-examen aan CBR gegeven en de itemauteurs zijn overgegaan naar CBR. STOAS Vilentum heeft rondom de invoering van het T-rijbewijs trainingen gegevens aan examinatoren van AOC's, die daarmee een pasje konden halen waarmee ze tot 1 juli 2017 mochten lesgeven voor het T-rijbewijs. Daarna werd het WRM-T certificaat verplicht.

In het voortraject was het CBR verantwoordelijk voor de invulling van het examen en opstellen van de rijprocedure. Tijdens de voorbereidingen was het CBR organisatorisch de spil in het proces en heeft zij regelmatig afgestemd met sector- en branchepartijen. Het CBR heeft ook de eisen voor de examenlocaties- en voertuigen opgesteld, en de beoordelingen hiervan uitgevoerd. IBKI heeft de theorie- en praktijkexamens voor het WRM-T ontwikkeld. De RDW heeft de database met trekkercertificaathouders overgenomen van Aequor. Tijdens de overgangsperiode die duurde tot één jaar na invoering, heeft de organisatie de omwisselen van het trekkercertificaat voor het T-rijbewijs begeleidt.

5.2. Overgangsregelingen functioneerden naar behoren

Om de overgang van het trekkercertificaat naar het T-rijbewijs goed te laten verlopen is er een overgangsregeling ingesteld voor de examinatoren trekkercertificaat, en een omwisselperiode voor de trekkercertificaathouders. Functioneren van beide regelingen beschrijven we in deze paragraaf.

5.2.1. Examinatoren trekkercertificaat met overgangspas stromen niet door

Vanuit de AOC's is er een lobby geweest met als doel om het voor de examinatoren trekkercertificaat zo gemakkelijk mogelijk te maken om instructeur voor het T-rijbewijs te worden. De examinatoren (allen docent op een AOC) hadden op die manier de mogelijkheid om hun werkzaamheden omtrent instructie op landbouwvoertuigen door te zetten. STOAS Vilentum en de AOC raad hebben zich hier als woordvoerders voor ingezet.

De regeling is uiteindelijk als volgt vastgesteld: Voor het geven van instructie is vanaf 1 juli 2017 het WRM-T certificaat voor iedereen verplicht. De twee jaar tussen de invoering en dat moment in, mochten examinatoren trekkercertificaat nog lesgeven, mits zij een overgangspas haalden. Die pas kon gehaald worden bij STOAS Vilentum, door het volgen van een speciaal daarvoor ontwikkelde training. De pas werd uitgegeven door de AOC Raad. Per 1 oktober 2015 hadden 65 docenten de overgangspas ontvangen. Het is onwaarschijnlijk dat veel van deze docenten in de overgangsperiode ook daadwerkelijk instructie hebben gegeven, omdat er tot nu toe slechts enkele AOC's zijn die de opleiding T-rijbewijs aanbieden. De meeste groenscholen hebben uiteindelijk de stap dus niet gewaagd. Belangrijke factoren bij de overweging waren de investeringen (lesvoertuig) en de (on)geschiktheid van de schoollocatie als vertrekpunt voor de examens. Veel AOC 's hebben de ontwikkelingen afgewacht. De personeelslasten van een docent liggen hoger dan de loonkosten van een instructeur voor een rijles. Daarom kiezen veel AOC 's er voor om instructie aan de rijsscholen over te laten, of om samenwerking te zoeken met rijsschoolhouders. Er zijn ook slechts enkele AOC docenten die het WRM-T certificaat gehaald hebben. Dit is voor de docenten dan ook een flinke investering in tijd en kosten, omdat het meest uitgebreide examentraject moet worden afgelegd inclusief stageperiode.

5.2.2. Omwisselingsperiode trekkercertificaat soepel verlopen

Tussen 1 juli 2015 en 1 juli 2016 konden houders van het trekkercertificaat deze omwisselen voor het T-rijbewijs. Dit was alleen nodig voor degenen die voor 1 juli 2015 nog niet over een B-rijbewijs beschikten.

Voor het omwisselen gold de volgende procedure:

- Er kon een aanvraagformulier gedownload worden van de RDW website, welke samen met het originele trekkercertificaat en een kopie van een geldig identiteitsbewijs naar de RDW diende te worden gestuurd. Het originele trekkercertificaat werd ingenomen door de RDW.
- De RDW beoordeelde de aanvragen en stelde mensen per post op de hoogte. Naast de aanvraag bij de RDW moest ook een 'Eigen verklaring' worden ingevuld en ingediend bij het CBR. Dit is een standaard procedure bij de aanvraag van een volwaardig rijbewijs, waarbij de aanvrager aantoont lichamelijk en geestelijk geschikt te zijn voor het besturen van het voertuig. Het CBR beoordeelde vervolgens de 'rijgeschiktheid'. Bij een positieve beoordeling ontving de RDW een digitale verklaring van geschiktheid voor die persoon van het CBR. De persoon zelf ontving per post bericht van het CBR.
- Bij een positieve beoordeling van de RDW en het CBR kon het rijbewijs worden aangevraagd bij de gemeente. De gemeente ging de persoonsgegevens na en raadpleegde het register van de RDW. Daarna ging de aanvraag naar RDW.

- Binnen 5 werkdagen werd een rijbewijs aangemaakt (sinds 14-11-2014 is dit een plastic pasje) en de RDW stuurde de kaast naar de gemeente. Indien de persoon geen andere rijbewijs categorieën had behaald, werd er een rijbewijs afgegeven met alleen de categorie T erop.

De omwisseling van het trekkercertificaat bij de RDW is gratis. Aan de aanvraag van een 'Eigen verklaring' bij het CBR en de aanvraag voor een nieuw rijbewijs bij de gemeente zijn wel kosten verbonden.

In het eerste half jaar na de invoering (jul '15 – dec '15) zijn 4380 certificaten omgezet en in het tweede half jaar (jan '16 – jun '16) 5622. Het totaal komt daarmee uit op 10.002, en dat is volgens de RDW één derde meer dan gedacht. Zowel de RDW als gemeenten geven aan dat er aan het begin en het einde van de omwisselperiode een kleine piek was met aanvragen.

Niet alle mensen die het certificaat hebben omgewisseld, hebben uiteindelijk het T-rijbewijs aangevraagd. De RDW geeft aan dat het gaat om ongeveer 500 personen. Zij hebben wel het certificaat opgestuurd en de aanvraag is door de RDW verwerkt. De RDW heeft de personen hierover bericht. Vervolgens hebben zij echter het T-rijbewijs niet aangevraagd. De reden hiervoor is onbekend. Na 1 juli 2016 zijn deze aanvragen geblokkeerd omdat de deadline van omwisseling was verlopen.

De RDW heeft ten behoeve van de omwisseling de beschikking gekregen over het bestand van Aequor waarin ongeveer 70.000 certificaathouders geregistreerd zijn. Na ontvangen van dit bestand bleek dat de database niet compleet is. Niet alle certificaathouders zijn geregistreerd, waarschijnlijk omdat hun gegevens vanuit AOC's nooit zijn doorgegeven. Een schatting is dat ongeveer 20% ontbreekt. Dit betekent dat de echtheid van niet-geregistreerde certificaten handmatig moest worden beoordeeld. Voor mensen die hun trekkercertificaat hebben verloren en bij de gemeente het T-rijbewijs willen aanvragen, leverde dit problemen op. Als hun gegevens bij de RDW niet bekend waren, was er geen bewijs van het behalen van het certificaat, en kon het T-rijbewijs niet worden uitgegeven.

Er zijn door geïnterviewde gemeenten slechts enkele incidenten gemeld met omwisselen. Meer dan de helft van de bevroegde gemeenten heeft één of een klein aantal mensen aan de balie gehad die hun trekkercertificaat wilden omwisselen voor het T-rijbewijs, maar die te laat waren. Het ging dan onder andere om mensen die er te laat achter kwamen dat er een omwisselperiode was. In enkele gevallen is er door de RDW een uitzondering gemaakt, en is na de deadline het certificaat toch nog omgewisseld voor het T-rijbewijs. Dat gebeurde enkel als de persoon in kwestie gegronde redenen had. Met gegronde redenen wordt hier bedoeld dat er iets mis was gegaan in het proces van omwisseling waardoor de aanvraag vertraging had opgelopen, buiten invloed van de aanvrager. Alle overige redenen waren niet geldig, en daarvoor zijn dan ook geen uitzonderingen gemaakt.

5.3. Ervaringen betrokkenen grotendeels positief

De invoering van het T-rijbewijs is in gang gezet door het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. Meerdere organisaties hebben een (actieve) rol gespeeld voor, tijdens en/of na de invoering. Deze paragraaf beschrijft vanuit deze verschillende perspectieven hoe de invoering is verlopen. De thema's die aan bod komen zijn samenwerking, communicatie en lasten voor organisaties.

5.3.1. Intensieve samenwerking bepalend voor slagen invoering

Er is door het ministerie een werkgroep opgericht waar betrokken partijen zoals brancheorganisaties in plaatsnamen. Deze werkgroep heeft in de jaren voorafgaand aan de invoering input geleverd door de implementatie. Het CBR heeft verder een centrale rol gehad in de organisatie en opzet van het T-rijbewijs.

Met behulp van een adviesplatform en klankbordgroep heeft het examen vorm gekregen en wordt zonodig bijgestuurd. Betrokken organisaties hebben voor en tijdens de invoering van het T-rijbewijs intensief met elkaar samengewerkt. In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van hoe de samenwerking tussen verschillende partijen is verlopen.

Constructief overleg in klankbordgroep Ministerie van I&M

Veel branche- en belangenorganisaties hebben deelgenomen aan de klankbordgroep T-rijbewijs van het ministerie (zie bijlage 2 voor een overzicht). Sommigen vanaf het begin en anderen zijn later ingestroomd.

Alle geïnterviewde organisaties geven aan de samenwerking in de werkgroep als positief te hebben ervaren. Een belangrijke reden daarvoor was dat de organisaties hetzelfde einddoel voor ogen hadden. Organisaties hadden ook hun eigen belangen, en zij kregen binnen de werkgroep voldoende ruimte om daarvoor op te komen. Iedereen leverde vanuit de eigen expertise een bijdrage en er werd constructief gewerkt. Er is vanuit verschillende partijen lof voor de aanpak van het ministerie. De open houding werd gewaardeerd en het feit dat er naar alle opmerkingen en bezwaren serieus is geluisterd. Organisaties geven aan dat alles bespreekbaar was, maar dat discussies wel zakelijk werden gehouden. Hierdoor bleef de sfeer goed ondanks dat er af en toe inhoudelijk meningsverschillen waren.

Het CBR als spin in het web

Het CBR is als vormgever van het examen T-rijbewijs het middelpunt van veel activiteiten geweest. Als spin in het web heeft het CBR (CCV) samen met het Ministerie van I&M vanaf de start van het traject contact gehouden met sector- en branchepartijen, en betrokken organisaties zijn gevraagd deel te nemen aan een adviesplatform of klankbordgroep (zie bijlage 2 voor deelnemerslijst). Aangezien de kaders bij het T-rijbewijs heel anders zijn dan bijvoorbeeld het B-rijbewijs, waren er voor het CBR veel nieuwe partijen en stakeholders. Door te proberen alle relevante partijen bewust te betrekken en de kans te geven mee te denken, is genoeg draagvlak gecreëerd. Het CBR is dan ook tevreden over hoe de samenwerking is verlopen en er zijn geen barrières ervaren. Veel partijen zien de meerwaarde van het T-rijbewijs in, en het wordt daarom van alle kanten positief opgepakt. Vanaf het begin zijn de organisaties bewust betrokken bij de ontwikkelingen, zodat zij ook meegedacht hebben en wisten wat er stond te gebeuren. Organisaties als IBKI, de RDW en STOAS Vilentum en verschillende brancheorganisaties bevestigen dat de samenwerking onderling soepel is verlopen en het feit dat zij zo vroeg al in het proces betrokken zijn, wordt op prijs gesteld.

Succesvolle samenwerking rondom uitgifte T-rijbewijs

Een directe samenwerking betrof de overdracht van de database met gegevens van de certificaathouders, van Aequor naar de RDW. Deze samenwerking verliep van beide kanten goed. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt en data vastgesteld waarop Aequor gegevens opstuurde en er is gebruik gemaakt van een officieel overdrachtsdocument.

De RDW heeft daarnaast ook contact gehouden met gemeentes over de te volgen procedure bij aanvragen voor het T-rijbewijs. Gemeentes zijn hierover een aantal maanden voor invoering via de mail geïnformeerd. Dit was grotendeels naar tevredenheid. Sommige ondervraagde gemeentes geven aan het wel op prijs te hebben gesteld als zij eerder ingelicht waren. Mede door de verschoven ingangsdatum (van januari naar juli 2015) kregen zij veel vragen van burgers, waar ze niet direct een antwoord op hadden.

IBKI maakt gebruik van kennis experts

IBKI is vanaf het begin betrokken bij de ideevorming en ontwikkeling van het T-rijbewijs. Hierin is nauw samengewerkt tussen het ministerie van I&M, CBR, RDW en politie. Die samenwerking is wat betreft IBKI altijd goed verlopen. Er zijn geen barrières ondervonden of boze reacties geweest. Er is fijn samengewerkt met de opleidersbranche en instructeursopleiders zijn in een vroeg stadium betrokken. Er

is veel gebruik gemaakt van kennis van branche-experts. Docenten van AOC's zijn als freelancers ingezet voor de vragenbank.

IBKI heeft een sterke lobby ervaren vanuit Stoas Vilentum en BOVAG. Dit is in goede harmonie verlopen, en heeft geresulteerd in verschillende varianten van het WRM-T examen, afhankelijk van de WRM achtergrond van de kandidaat (zie paragraaf 4.2). IBKI had liever gezien dat T als uitbreidingscertificaat kan worden behaald bovenop B. De BOVAG heeft bereikt dat een stage op de trekker achterwege kan blijven voor de instructeurs CE.

Voor en tijdens de invoering van het T-rijbewijs is er veel en goed met het CBR samengewerkt. Nu is dat minder nodig, maar de contacten blijven bestaan.

5.3.2. Groot bereik communicatie

Gezien de impact van de invoering T-rijbewijs was een goede communicatie voor en tijdens de overgang naar het T-rijbewijs van groot belang. Deze paragraaf beschrijft de ervaringen van verschillende betrokkenen.

Bijna alle organisaties op de hoogte

Organisaties geven aan tijdens het voortraject goed geïnformeerd te zijn geweest over de ontwikkelingen rondom de invoering van het T-rijbewijs. Het gaat dan om de organisaties die vanaf het begin van het proces betrokken zijn geweest, bijvoorbeeld door deelname aan een klankbordgroep. Hierdoor waren zij goed op de hoogte van wat er speelde. Vooral het ministerie van I&M, het CBR en Stoas Vilentum waren vooraf aan de invoering verantwoordelijk voor een groot deel van de communicatie naar buiten toe. Gezien de positieve reacties van organisaties als de RDW, IBKI en Aequor zijn zij er goed in geslaagd hen met bijeenkomsten en andere middelen tijdig over alle ontwikkelingen te informeren.

Een punt van kritiek over communicatie komt vanuit organisaties die pas later aansloten bij de verschillende werkgroepen. Het gaat dan om belangenverenigingen voor oldtimer hobbyisten en Bouwend Nederland. De oldtimer verenigingen waren in eerste instantie niet benaderd om deel te nemen of hadden daar zelf geen reden toe gezien. Toen ze wel toetraden was er al zoveel vastgelegd dat de punten waarop zij bezwaar hadden niet meer ongedaan gemaakt konden worden. Voor de oldtimer verenigingen geldt dat ze wisten dat het T-rijbewijs er ging komen, maar ze dachten niet dat het ook voor de oldtimers zou gelden. De organisaties hebben het als vervelend ervaren dat ze niet tijdig op de hoogte waren. Een zelfde misverstand vond plaats bij Bouwend Nederland. Deze organisatie was in de aanloop naar de invoering T-rijbewijs niet betrokken. In de communicatie was aangegeven, dat het T-rijbewijs zou gelden voor landbouwvoertuigen. Pas later werd dat (land)bouwvoertuigen. Bouwend Nederland wist dus wel van het T-rijbewijs, maar had het als dossier in eerste instantie afgevoerd. Uiteindelijk bleek dat het T-rijbewijs wel degelijk ook voor veel van hun leden geldt, en heeft Bouwend Nederland contact gezocht met het ministerie. Het ministerie heeft laten blijken het vervelend te vinden dat dit zo laat aan het licht kwam en heeft het wat betreft Bouwend Nederland verder goed opgepakt.

Opleiders en examinatoren van AOC's zijn vooral op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen met betrekking tot de invoering T-rijbewijs door de coördinator vaknascholing van Stoas Vilentum. De coördinator verzorgde vanuit die functie ook de (na)scholing voor examinatoren trekkercertificaat. Daarbij hoort onder andere het informeren over de laatste ontwikkelingen op het gebied van regelgeving. Daarnaast heeft de coördinator in het voortraject deelgenomen aan verschillende werkgroepen en een adviesgroep van het CBR over dit thema. De daar besproken en besloten zaken zijn teruggekoppeld naar de examinatoren tijdens de nascholingsbijeenkomsten. Hierover is door CBR en Stoas Vilentum ook een presentatie gemaakt en verspreid. Examinatoren beamen dan ook dat Stoas Vilentum een belangrijke informatiebron voor hen was. Daarnaast is via bijeenkomsten van de Landelijke Overleggroep Loonwerk

(LOL) informatie uitgewisseld. Deze groep bestaat uit docenten van de opleiding groen, grond en infra (vroeger loonwerk) van verschillende AOC's en brancheorganisaties en partijen. De LOL komt ongeveer vijfmaal per jaar bijeen om de verschillende opleidingen op elkaar en de praktijk af te stemmen. Ook Stoas Vilentum is vaak bij deze overleggen aanwezig. Alle voorstellen die er door de jaren heen zijn geweest wat betreft de invoering T-rijbewijs worden daar besproken. Als laatste zijn vakbladen en media (zoals Boerderij, Grondig en de Cumela nieuwsbrief) een bron van informatie geweest. De informatie ging rond in het circuit en kwam voor de examinatoren niet als een verrassing.

Doelgroep bereikt via AOC's

Een belangrijk punt op het gebied van communicatie was het informeren van de doelgroep zelf, oftewel iedereen die het T-rijbewijs na de invoering nodig heeft.

Nieuws verspreide zich snel

Communicatie naar de doelgroep is via de officiële weg gestart door het ministerie van I&M, dat VVN in februari 2015 opdracht heeft gegeven om de communicatie rondom de introductie van het T-rijbewijs te verzorgen. VVN heeft een persberichten uitgestuurd naar regionale, landelijke en vakmedia. Dat heeft onder andere geresulteerd in 175 berichten in de media.

Ook voor de inspanningen van VVN was er al behoorlijk wat publiciteit in de media rondom de beslissing om het T-rijbewijs in te voeren. De informatie heeft zich op verschillende manieren verspreid. Veel gemeentes hebben naar de inwoners gecommuniceerd door middel van een stukje op de website. Een aantal gemeentes heeft ook nog speciaal persberichtjes laten plaatsen op lokale media. Ook hebben de meeste AOC's via een artikel of pagina op de website, leerlingen geïnformeerd. Vooral het CBR heeft veel (praktische) informatie op de website staan, waar vaak naar werd doorverwezen. Brancheorganisaties hebben gecommuniceerd naar hun achterban.

Geïnterviewde partijen hebben het gevoel dat het nieuws over het T-rijbewijs al lang rond ging in het veld, en de communicatie daarom geslaagd is. Zo was een meerderheid van de bevroegde huidige opleiders het "eens" of "helemaal eens" dat de communicatie tijdig is gestart (33 van de 45 opleiders) en duidelijk was (28 van de 45). Brancheorganisaties geven aan hun eigen leden goed bereikt te hebben en de RDW bevestigt dat die voorlichting erg geholpen heeft bij de implementatie. Ondanks dat is er ook enige kritiek. Meerdere brancheorganisaties vinden dat de communicatie vanuit het ministerie wat hen betreft beter had gekund. In de werkgroep hebben de organisaties daarvoor veel suggesties gedaan, maar die zijn door het ministerie onvoldoende opgepakt. Daardoor zijn volgens de organisaties niet alle doelgroepen vooraf aan de invoering bereikt. Dat gaat dan vooral om de mensen buiten de landbouwsector, bijvoorbeeld ouderen die niet aangesloten zijn bij een grote organisatie of werkgever.

Doelgroep tijdig geïnformeerd

Mensen die voor de invoering minimaal 16 jaar waren maar niet over een B-rijbewijs beschikten vormden een speciale groep wat betreft de communicatie. Zij moesten weten dat zij voor 1 juli 2015 nog het trekkercertificaat konden halen om zo het examen T-rijbewijs te ontlopen. Verder was het voor trekkercertificaathouders die op 1 juli 2015 niet over een T-rijbewijs beschikten belangrijk om te weten dat zij tot maximaal een jaar na invoering het trekkercertificaat konden omwisselen voor het T-rijbewijs. Vanaf 1 juli 2016 was dat niet meer mogelijk, en zouden deze mensen als nog het T-rijbewijs examen moeten doen.

Buiten de media hebben vooral de AOC's hierin een grote rol gespeeld door tijdens lessen van opleidingen waarvan trekker rijden een onderdeel is leerlingen te informeren. Examinatoren op AOC's waren meestal ook docenten bij opleidingen waarvoor het certificaat benodigd was, dus de lijnen naar de leerlingen waren kort.

De geïnterviewde kandidaten voor het trekkercertificaat in de periode vlak voor 1 juli 2015 gaven allen aan te weten van het T-rijbewijs, en noemden dit ook als belangrijke reden om voor de deadline snel nog het certificaat te halen. Examinatoren zijn van mening dat, ook als de school niet actief bezig was de leerlingen te informeren, zij het toch wel hadden gehoord, omdat het nieuws overal rondzoemde. Kandidaten die vlak voor 1 juli nog belden om een examen te plannen, omdat ze eerder niet wisten van het T-rijbewijs waren een uitzondering. Dat de communicatie naar de doelgroep over het algemeen is geslaagd blijkt ook uit het beperkte aantal mensen dat zich na verstrijken van de omwisselperiode van het trekkercertificaat bij hun gemeente meldde voor het T-rijbewijs.

5.3.3. Extra lasten vielen mee

Organisaties geven aan dat het meeviel met extra werkzaamheden of aanpassingen die zij hebben moeten doen vanwege de invoering T-rijbewijs. Lasten voor hen hebben vooral betrekking gehad op een extra tijdinvestering voor en tijdens de overgang.

CBR geeft invulling aan nieuw examen

Het CBR heeft het meeste extra werk gehad met het creëren van een nieuwe rijbewijscategorie. Voor het T-rijbewijs is het CBR verantwoordelijk voor de invulling van theorie- en praktijkexamens, en voor de afstemming met sector- en branchepartijen. De afgelopen twee jaar is het T-rijbewijs een belangrijke focus van het werk geweest voor een aantal medewerkers van het CBR. Extra werkzaamheden voor het CBR hadden vooral betrekking op:

- Ontwikkeling van de benodigde brondocumenten, scorevoorschriften, protocollen en toetsmatrijzen.
- Het onderzoeken van de mogelijkheid van het inrichten van een examenvoertuig voor deze categorie met dubbele bediening en vervolgens het uitwerken van de eisen aan de deze examenvoertuigen
- Het trainen van ruim 30 examinatoren. Iedereen die al CBR examiner voor vrachtwagen of bus is (CDE) komt in aanmerking. De training bestaat uit twee dagen praktijk en één dag theorie en daarna praktijkbegeleiding en nazorg.
- Praktijkbegeleiders keuren de locaties (de openbare praktijkexamenlocaties van het CBR en op verzoek de locaties van opleiders) om te checken of er valide examens gereden kunnen worden.
- De T-examenvoertuigen moeten van tevoren gekeurd worden, omdat het bijzondere voertuigen zijn. Bij andere type examens is zo'n keuring niet verplicht. Praktijkbegeleiders gaan vaak een aantal keer bij een voertuig kijken.

AOC's en Aequor druk met vragen

Voor Aequor is de overgang soepel verlopen en de overdracht aan RDW netjes afgerond. De enige investering die hiervoor moest worden gedaan was het bijwonen van een aantal bijeenkomsten met het Ministerie van I&M en de RDW. Daarnaast waren medewerkers van Aequor de laatste maanden voor de invoering meer tijd kwijt aan werkzaamheden voor het trekkercertificaat dan gewoonlijk. Er kwamen veel telefoontjes binnen van mensen met vragen over wat de invoering van het T-rijbewijs voor hun situatie betekende. Vaak ging het om ouders van jongeren die het certificaat nog snel voor de overgangdatum wilden halen. Aequor werd hierin een eerste helpdesk, maar de meeste vragen en verzoeken konden de medewerkers zelf niet afhandelen. Zij verwezen mensen daarom voor de meeste zaken door naar de AOC's. Geschat wordt dat er rond de 300 uur per jaar aan het trekkercertificaat besteed werd, verdeeld over verschillende werknemers.

Examinatoren op AOC's gaven in lijn met de ervaringen van Aequor aan extra werk te hebben gehad aan mensen met vragen. Daarnaast waren zij vooral heel erg druk met zoveel mogelijk examens afnemen in de maanden voor de invoering. Iedereen die 16 jaar was of werd voor 1 juli en nog geen trekkercertificaat had, maar dit wel wilde halen, probeerde nog examen te doen. De examinatoren draaiden overuren. In de

laatste weken werden soms ook 's avonds en in de weekenden praktijkexamens afgenomen. De examinatoren, meestal ook docent, hadden hierdoor weinig tijd over voor andere werkzaamheden, terwijl het afnemen van examens normaal gesproken slechts een klein onderdeel van het takenpakket was. Om voldoende capaciteit te hebben voor de eigen leerlingen, gaven veel AOC's ruim voor 1 juli 2015 al aan dat ze geen externe examenkandidaten meer konden aannemen. Ondanks melding op de website werden ze nog vaak gebeld door ouders die een examenplekje zochten voor hun kind.

RDW en gemeenten hebben extra werk bij omwisselen trekkercertificaat

De RDW en gemeenten zijn verantwoordelijk voor uitgifte van het T-rijbewijs.

Vorbereiding

De RDW heeft tijdelijk meer werk gehad bij de voorbereiding van de invoering. Op basis van een uitvoeringstoets op voorgenomen beleid is een begroting gemaakt. De belangrijkste kostenposten waren de ICT uren, afdelingsuren en opleidingsuren. Het voorbereidende werk lag vooral bij de RDW en niet bij de gemeenten. Wel zijn bij een deel van de gemeenten één of twee medewerkers naar een voorlichtingsbijeenkomst over het T-rijbewijs geweest om goed voorbereid te zijn op de invoering, en is er enige tijd gestoken in voorlichting van de inwoners.

Omwisselperiode

Gemeenten en de RDW hadden het eerste jaar na de invoering een extra taak, namelijk zorgen dat de omwisseling van trekkercertificaten naar T-rijbewijzen goed verliep. Aanvragen hiervoor kwamen verspreid over het jaar binnen, met een piek net na de invoering en vlak voor de deadline. Dit is door geen enkele gemeente als storend ervaren en de RDW kon dit gemakkelijk opvangen. Sommige gemeenten geven aan dat ze telefonisch en aan de balie veel vragen kregen, vooral vlak voor omwisselperiode. Er zijn door de geïnterviewde gemeenten slechts enkele incidenten gemeld als gevolg van het omwisselen. De RDW geeft aan dat ze nauwelijks telefonische vragen binnen heeft gekregen.

De RDW heeft gedurende de omwisselperiode een halve fte ingezet om de beoordeling van aanvragen goed te laten verlopen. Dit heeft meer tijd gekost dan gedacht omdat niet alle in omloop zijnde certificaten goed waren geregistreerd. Dit betekende dat de echtheid van niet-geregistreerde certificaten handmatig moest worden beoordeeld.

Uitgifte T-rijbewijs

Voor mensen die het T-rijbewijs examen halen geldt de standaard aanvraagprocedure voor rijbewijzen. Vanuit de RDW zijn er weinig bijzonderheden te melden. Klachten of problemen zijn slechts incidenteel. Er is een nieuwe rijbewijscategorie bijgekomen die geruisloos is opgenomen in de bedrijfsvoering. Er is voldoende capaciteit voor de uitgifte. Bij de productie van rijbewijzen heeft de RDW niet bij hoeven schakelen. De omwisselingstermijn van 10 jaar (waar de RDW voor gestreden heeft) maakt dat het heel geleidelijk verloopt en dat de RDW het in de normale bedrijfsvoering heeft kunnen opnemen. De implementatie loopt zo heel verspreid. Gemeenten bevestigen dat de reguliere uitgave van het T-rijbewijs probleemloos loopt en weinig tijd kost.

Met oog op de toekomst geeft de RDW wel als aandachtspunt aan dat de wederzijdse erkenning bij grensoverschrijdend verkeer en bij omwisseling van Nationale rijbewijzen voor het T-rijbewijs nog niet geregeld is. Een Ministeriële regeling zou wenselijk zijn waarin erkende landen vermeld staan en waaruit blijkt wat er wederzijds is geregeld voor internationaal verkeer en omwisseling van rijbewijzen.

IBKI vangt WRM-T examens op binnen bestaande capaciteit

Er zijn door het ministerie van I&M ook financiële middelen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van het WRM-T examen door IBKI. Op basis van een uitvoeringstoets is door IBKI een begroting opgesteld. Extra werkzaamheden voor IBKI hadden vooral betrekking op:

- De ontwikkeling van de benodigde brondocumenten, scorevoorschriften, protocollen en toetsmatrijzen,
- Het schouwen van de examenroutes (omdat categorie T op locatie wordt afgenomen moesten er routes worden ontwikkeld),
- Het trainen van de examinatoren (de examinatoren hebben een training van 4 dagen gehad, vooral gericht op bijscholing in voertuigtechniek en theorie).

De WRM-T examens vereisen voor IBKI geen extra uren of personeel. Het is binnen de bestaande capaciteit goed op te vangen. Wat betreft planning is het lastiger omdat de examens op locatie plaatsvinden. Dit is het handigst te plannen met examinatoren die ook voor het vrachtwagen-certificaat examineren, zodat op locaties beide typen examens gecombineerd kunnen worden.

5.4. T-rijbewijs positief maar ook kritisch ontvangen

In deze paragraaf beschrijven we hoe het T-rijbewijs in het veld is ontvangen, en wat de verwachtingen zijn. Branche- en belangenorganisaties zijn daarbij een belangrijke graadmeter.

Verbetering verkeersveiligheid verwacht op lange termijn

Alle geïnterviewde branche- en belangenorganisaties geven aan de invoering van het T-rijbewijs te steunen als middel om de verkeersveiligheid te verbeteren. De organisaties verwachten dat bestuurders van landbouwvoertuigen of MMBS zich bewuster gaan gedragen in het verkeer. Opleiders sluiten zich daarbij aan. Zij geven in de enquête aan het zinvol te vinden dat het theorie- (35 van de 37 geënquêteerden vindt dit zinvol) en praktijkexamen (36 van de 37) zijn ingevoerd. Verder zijn ze van mening dat het praktijkexamen leidt tot een beter verkeersinzicht van de kandidaten (34 van de 37). Ook het CBR verwacht dat het T-rijbewijs gaat bijdragen aan meer verkeersinzicht van bestuurders en daarmee verkeersveiligheid.

Of een verbetering van de verkeersveiligheid ook op korte termijn uit de ongevallencijfers gaat blijken betwijfelen organisaties. Het algemene beeld is dat het T-rijbewijs een stap in de goede richting is, maar dat zoveel factoren invloed hebben op de verkeersveiligheid dat het effect op korte termijn moeilijk is aan te tonen. Daarbij speelt mee dat de groep die nu goed opgeleid wordt slechts een klein percentage vormt van het totale aantal bestuurders van landbouwvoertuigen en MMBS. CBR vult aan dat ook de mentaliteit van de categorie jonge bestuurders een rol speelt. Dat zij goed kunnen rijden betekent niet altijd automatisch dat ze het ook gaan doen.

Bijkomende voordelen

Naast een verbetering van de verkeersveiligheid noemen brancheorganisaties nog enkele positieve effecten van de invoering. Zo is het wat betreft CUMELA³ en EVO⁴ goed voor het imago van de sector. Men weet nu dat er verantwoordelijk wordt omgegaan met grote landbouwvoertuigen en machines. Verder geven RAI⁵, TLN⁶ en HMT⁷ aan dat het T-rijbewijs zorgt voor een gelijk spelveld voor concurrentie. Bestuurders van landbouwvoertuigen en MMBS worden niet anders behandeld, vergeleken met

³ CUMELA: Brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra

⁴ EVO: Eigen Vervoerders Organisatie, organisatie van ondernemers in handel en industrie

⁵ RAI: Rijwiel en Automobiel Industrie, belangenorganisatie fabrikanten en importeurs verschillende voertuigen

⁶ TLN: Transport en Logistiek Nederland, ondernemersorganisatie wegtransportbedrijven en logistiek dienstverleners

⁷ HMT: Historische Motoren en Tractoren vereniging

bestuurders voor wie een C-rijbewijs vereist is. Voorheen maakte die eerste groep veel minder kosten qua rijopleiding, omdat er geen rijbewijs nodig was, terwijl met deze voertuigen hetzelfde werk werd gedaan als met vrachtwagens. Als laatste noemt CUMELA dat de wegbeheerders het fijn vinden dat bestuurders goed zijn opgeleid, en dat er meer handvatten zijn voor handhaving.

Exameneisen zwaar voor sommige voertuigtypen

Nadelen van de invoering zijn er volgens de branche- en belangenorganisaties ook. Het meest genoemde punt is dat het T-rijbewijs ook geldt voor voertuigen waarvoor dat volgens organisaties niet nodig of te zwaar is. Voor de kleinere voertuigen ontbreekt aansluiting tussen het examen T-rijbewijs en het rijden in de praktijk. Dit komt door de grote diversiteit van voertuigen binnen de voertuiggroep waarvoor het T-rijbewijs geldt. Het ministerie heeft ervoor gekozen het examen op de bovenkant van de voertuiggroep af te stemmen, en dus één van de grotere en moeilijkere voertuigen als examenvoertuig te nemen. Daarmee is gegarandeerd dat geslaagde T-rijbewijskandidaten alle voertuigen binnen de voertuiggroep kunnen besturen. Met oog op de verkeersveiligheid is deze keuze begrijpelijk, maar enkele branche- en belangenorganisaties geven aan hiervan nadelige gevolgen te ondervinden.

Om te beginnen vinden de oldtimer verenigingen het T-rijbewijs een veel te zwaar rijbewijs voor de bestuurders van oldtimer tractoren die zij vertegenwoordigen (HMT, Fehac⁸, Fehamec⁹). De oldtimers zijn namelijk zo klein dat het rijden ermee eerder te vergelijken is met een personenauto. De tractoren rijden 20 km/u, vervoeren geen zware lasten en er wordt slechts af en toe bij mooi weer een toertocht mee gereden. Het B-rijbewijs zou wat betreft deze organisaties dan ook voldoende moeten zijn. De invoering van het T-rijbewijs heeft veel impact op de oldtimer verenigingen. Eerder was alleen het certificaat nodig om op de oldtimers te rijden. Het halen van het certificaat was goedkoop en kostte weinig moeite. Met het T-rijbewijs is de drempel veel hoger. De organisaties geven aan dit te merken aan een daling in het ledenbestand. Jongeren sluiten zich niet meer aan. De meeste leden hebben geen T-rijbewijs voor hun werk nodig, en moeten het dan dus speciaal voor de hobby halen. Dat is een te grote drempel. Ledenaantallen zijn in deze evaluatie niet onderzocht.

De eisen voor het T-rijbewijs zijn ook zwaar voor de kleinere MMBS, vinden VHG¹⁰, BMWT¹¹, Bouwend Nederland¹², CUMELA en TLN. Het contrast met het examenvoertuig met grote aanhangwagen is groot. Een voorbeeld zijn de maaimachines die qua breedte net de 1,30m overschrijden. Daarnaast zijn er de grotere machines waarmee maar heel beperkt op de openbare weg gereden wordt zoals de hoogwerkers. Het halen van een T-rijbewijs is dan een grote investering in verhouding tot hoe vaak de bestuurder het gebruikt.

Veel organisaties doen als een mogelijke verbetering de suggestie om voor enkele typen voertuigen een uitzondering te maken voor het T-rijbewijs. Het gaat dan om oldtimers en de kleinere MMBS, omdat de huidige exameneisen volgens hen veel te zwaar zijn voor het voertuig waarop gereden gaat worden. Daarnaast wordt vaak als optie genoemd om twee versies van het T-rijbewijs te maken: een zware en een lichtere variant. De lichtere versie is dan bedoeld voor de voertuigen waarvan examen en praktijk nu niet aansluiten. Invoering van de wetgeving kentekening en snelheidsverhoging is daarbij een voorwaarde. Of een lichtere variant van het T-rijbewijs een qua belasting een groot verschil maakt is nog wel de vraag. Verkeersdeelneming is het onderdeel dat de meeste aandacht vergt, en dit is bij zowel bij een groot als een klein examenvoertuig van toepassing.

⁸ Fehac: Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclub, belangenvereniging

⁹ Fehamec: Federatie Historische Agrarische Mechanisatie, overkoepelende belangenvereniging

¹⁰ VHG: Vereniging voor Hoveniers en Groenvoorzieners, branchevereniging voor ondernemers in het groen

¹¹ BMWT: Bouwmachines, Magazijninrichtingen, Wegenbouwmachines en Transportmaterieel, belangenvereniging

¹² Bouwend Nederland: brancheorganisatie voor bedrijven in de bouw- en infrastructuursector

Uitsluiting

Een mogelijk negatief gevolg van de invoering, genoemd door BMWT, CUMELA, EVO en Fedecom¹³, is de instroom van jongeren in de (land)bouwsectoren waarin veel met de trekker wordt gewerkt. Jongeren kunnen minder gemakkelijk vanuit huis of via vakantiebaantjes kennis maken met het veld/werk. Het verdwijnen van die laagdrempeligheid kan zorgen dat jongeren eerder voor een opleiding en baan in een andere sector kiezen. CUMELA geeft aan wel van leden gehoord te hebben dat de instroom lastiger is, maar niet dat het ook minder gebeurt. Dat moet dus nog blijken. Net als het punt van de oldtimer verenigingen hangt dit dus samen met de kosten van het behalen van het T-rijbewijs ten opzichte van de kosten voor het trekkercertificaat. De financiële bijdrage vanuit de loonwerksector voor de opleiding T-rijbewijs kan helpen om de drempel te verlagen. Voor de bouwsector is er nog geen subsidie voor leerlingen, dus het zou goed zijn (volgens Fedecom en HZC¹⁴) als die er wel zou komen. De hogere kosten ten opzichte van het trekkercertificaat worden ook door opleiders en het CBR genoemd als reden dat ouders van examenkandidaten ontevreden zijn met de invoering van het T-rijbewijs

Daarnaast kaarten de VHG en EVO aan dat bepaalde doelgroepen door instelling van het T-rijbewijs worden uitgesloten van het rijden met landbouwvoertuigen. Het gaat dan vooral om mensen die werkzaam zijn bij sociale werkplaatsen. Vanwege geestelijke of lichamelijke beperkingen zijn zij niet in staat om het T-rijbewijs te halen, en beschikken voor de invoering om diezelfde reden meestal ook niet over een B-rijbewijs. Deze mensen bedienen in hun loopbaan vaak maar één machine, bijvoorbeeld een grasmaaier of kleine trekker. Met de invoering van het T-rijbewijs kunnen ze deze werkzaamheden niet meer uitvoeren.

5.5. Conclusie

In dit hoofdstuk bekeken we hoe de invoering van het T-rijbewijs is verlopen. De overgangsregelingen voor examinatoren trekkercertificaat functioneerde naar behoren en ook de omwisselperiode voor het trekkercertificaat is goed verlopen. RDW heeft hier wel meer werk aan gehad dan voorzien, vanwege de incomplete database van certificaathouders. Verder is de samenwerking en communicatie tussen betrokkenen geslaagd. De doelgroep T-rijbewijs kandidaten is ook voldoende bereikt. De extra belasting voor betrokken organisaties viel mee en was meestal ingecalculleerd. Het T-rijbewijs is in het veld over het algemeen positief ontvangen, maar specifieke doelgroepen pleiten voor kleine aanpassingen en uitzonderingen, omdat het T-rijbewijs voor sommige voertuigen als te zwaar wordt gezien. Vanuit verkeersveiligheidsopzicht is de keuze van het ministerie om het examen af te stemmen op één van de zwaardere voertuigen wel begrijpelijk. Al met al kan op basis van bovenstaande geconcludeerd worden dat de invoering, mede dankzij de grondige voorbereiding, succesvol is geweest. Vooral door partijen vanaf de start van het proces te betrekken zijn het ministerie en het CBR erin geslaagd een nieuwe rijbewijscategorie zonder grote problemen in te voeren.

Na de analyse van het verloop van de invoering van het T-rijbewijs, gaan we in het volgende hoofdstuk in op de kwaliteit van de opleiding.

¹³ Fedecom: Branchevereniging voor landbouwtechniek, veehouderijtechniek, groentetechniek, tuinbouwtechniek, industrie en intern transport

¹⁴ HZC: Het Zwarte Corps, vakvereniging machinegebonden personeel

6. OPLEIDING OP ORDE

Met de invoering van het T-rijbewijs is er ook een rijopleiding ontstaan. In dit hoofdstuk beschrijven we de ontwikkelingen op dat gebied, te beginnen met de huidige opleiders (paragraaf 6.1), het functioneren van het WRM-T traject (paragraaf 6.2), en als laatste de inhoud van de opleiding (paragraaf 6.3).

6.1. Opleiders vol initiatief

Vooraf aan de invoering was het voor alle betrokkenen gissen welke en hoeveel opleiders de opleiding T-rijbewijs zouden gaan aanbieden. Instructeurs kunnen na behalen van het WRM-T de opleiding voor T-rijbewijs geven, en voor oud AOC examinatoren is er een speciale regeling waardoor ze zonder WRM-T tot twee jaar na invoering de opleiding mogen aanbieden (Pals, 2015). Zowel vanuit AOC's als vanuit de bestaande rijopleiders werd dus initiatief verwacht. In deze paragraaf bekijken we hoe dit in de praktijk heeft uitgepakt.

Voldoende opleiders beschikbaar

Er zijn meer opleiders voor het T-rijbewijs actief dan vooraf door het CBR was verwacht. Per 1 september 2017 zijn er bij het CBR 86 opleiders bekend, verspreid over het hele land. Al enkele maanden na de invoering stond de meerderheid geregistreerd door het aanvragen van examens of laten beoordelen van een locatie of examenvoertuig.

De achtergrond van de opleiders is divers. Meestal gaat het om rijscholen die ook andere rijopleidingen verzorgen. Er zijn grote CDE rijscholen die alle rijbewijzen in de beroepshoek willen aanbieden. Daarnaast zijn er rijscholen die tot 1 juli 2015 alleen het A- en/of B-rijbewijs aanboden. Door hun ligging in een agrarisch gebied bleek het T-rijbewijs een interessante aanvulling. Verder zijn er nog opleiders die vanuit persoonlijke interesse of achtergrond alleen de T-rijbewijs opleiding aanbieden. Veel van hen waren al betrokken bij het proces rond de invoering. Ook enkele mechanische / -loonbedrijven behoren tot deze groep. Er zijn verschillende samenwerkingsverbanden ontstaan tussen rijscholen en mechanische bedrijven en AOC's. Als laatste zijn er drie AOC's die op eigen kracht de opleiding verzorgen. Dat is verrassend weinig. Van deze groep was vooral vanuit de opleidingscentra zelf vooraf meer initiatief verwacht. Uiteindelijk hebben de meesten de stap toch niet durven te wagen. Het zijn vooral de grotere, meer professioneel werkende bedrijven die nu de opleiding T-rijbewijs aanbieden.

Opleiders zijn er dus in verschillende vormen, maar ook in verschillende maten. Waar sommige opleiders moeite hebben om één lesvoertuig draaiende te houden, hebben anderen er meerdere aangeschaft en zijn nog steeds aan het uitbreiden. Het aantal kandidaten dat tot nu toe is afgeleverd verschilt dan ook per rijschool, van slechts een enkeling tot honderden. Gemiddeld rapporteren opleiders in de vragenlijst 9 leerlingen per maand. Ambities lopen sterk uiteen. Waar de ene opleider tevreden is zolang de opleiding zichzelf in stand houdt, maakt de ander plannen om in het hele land de opleiding aan te kunnen bieden.

Vorbereidingen tijdig gestart

Veel opleiders waren voor de invoering al aan het voorbereiden, en waren op 1 juli 2015 (bijna) klaar om les te geven. Een uitgebreid business plan of analyse lag bij de geïnterviewde opleiders niet ten grondslag aan de beslissing om de opleiding T-rijbewijs te gaan aanbieden. Er werd vanuit eigen kennis en ervaring potentie gezien. Een aantal zaken waren belangrijk in de voorbereiding: beoordeling van locatie en examenvoertuig, het behalen van lesbevoegdheid door de instructeurs en de investeringen.

Beoordeling locatie

Het hebben van een door CBR goedgekeurde examenlocatie (POL) is voor opleiders erg belangrijk. Het liefst is deze locatie het eigen terrein, of anders een plaats in de buurt. Daardoor kunnen kandidaten in een voor hun bekende omgeving afrijden. Om in aanmerking te komen voor een POL worden opleiders

gevraagd van tevoren informatie aan te leveren over de locatie zelf, maar vooral ook over de verschillende weg- en verkeersomstandigheden rondom de locatie. Vervolgens komt er een medewerker van het CBR langs op de locatie om te beoordelen of deze aan alle eisen voldoet.

Het wel of niet positief beoordelen van de locaties hing naar ervaring van de geïnterviewde opleiders meestal niet af van de faciliteiten op de locatie zelf, maar van de routes die er in de omgeving gereden konden worden. Wanneer de omgeving verkeerstechnisch genoeg variatie te bieden had, was één bezoek van het CBR meestal voldoende. Was de omgeving minder afwisselend, dan was meer inspanning en creativiteit vanuit de opleider vereist. Een veel gekozen oplossing was het veranderen van de startlocatie van het eigen terrein naar een terrein in de buurt van waar wel gevarieerde routes mogelijk waren.

Over het algemeen is het contact met het CBR, wat betreft beoordelen van de locaties door de geïnterviewde opleiders, als positief ervaren. In de vragenlijst geeft 83% van de opleiders aan tevreden te zijn. Een enkele keer zijn er wat lichte frustraties ontstaan als het niet lukte om een positieve beoordeling voor een locatie te krijgen. Sommige opleiders zijn nog steeds bezig met het aanpassen of uitbreiden van hun startlocaties.

Aanschaf en schouw voertuig

De lescombinaties zijn door de opleiders aangeschaft of worden in een enkel geval gehuurd of geleased. Deze voertuigcombinaties moeten aan de nodige eisen voldoen om ingezet te kunnen worden als examenvoertuigen. Het schouwen van de combinaties door het CBR is goed verlopen. Voor de opleiders die al nauw betrokken waren bij het proces rondom de invoering was alle benodigde informatie bekend. In samenwerking met de producent van de voertuigen hebben ze vervolgens de voertuigen geschikt gemaakt. Anderen hebben het voertuig door derden laten ombouwen. De trekkers werden pas officieel aangeschaft na akkoord van het CBR. In totaal 91% van de opleiders geeft in de vragenlijst aan tevreden te zijn over de schouw van het voertuig door het CBR.

Investering en terugverdienperspectief

Het opzetten en uitvoeren van de opleiding is een flinke investering geweest voor de opleiders. Uit de vragenlijst bleek dat de grootste kostenposten voor opleiders de aanschaf of huur van het lesvoertuig en opleidingskosten voor instructeurs waren. Niet alle opleiders slagen er momenteel in om de investeringen terug te verdienen. Het lesvoertuig moet voor veel opleiders een groot deel van de tijd gebruikt worden om de kosten te dekken. Op onder andere de AOC's is dat nu niet het geval. Voor de AOC's is er nog wel op andere vlakken winst te behalen, zoals via de uitstraling van de school als deze de opleiding T-rijbewijs kan aanbieden. Grotere rijsscholen kunnen bij voldoende aanwas van kandidaten makkelijker plannen en daarmee zorgen dat de lestrekkers optimaal worden benut. Op die manier is het mogelijk om de investeringen terug te verdienen. Gemiddeld schatten opleiders in dat dit 5 jaar duurt.

Als reden voor het opzetten van de opleiding T-rijbewijs kiezen bijna alle opleiders in de vragenlijst (96%) het vergroten van de verkeersveiligheid als "belangrijk" of "erg belangrijk". Verder zijn het vergroten van de omzet van de rijsschool/instituut (74%), het profileren van de rijsschool/instituut (81%) en aan klantenbinding doen (81%) belangrijke motivaties. Twee derde van de bevroegde opleiders noemt ook persoonlijke interesse of affiniteit het landbouwverkeer en/of MMBS als reden.

6.2. WRM T-traject voldoet aan vraag

Om praktijklessen te kunnen geven voor het T-rijbewijs dienen opleiders vanaf 1 juli 2017 allen over het WRM-T certificaat te beschikken. Examinering hiervan wordt net als bij de andere WRM categorieën verzorgd door IBKI. Bij IBKI is sinds de invoering in 2015 data verzameld, zijn examenlocaties geschouwd, voertuigen goedgekeurd, verschillende typen examens uitgevoerd, examens aangepast en is

samengewerkt met het CBR. Hierna volgt een korte weergave van de stand van zaken, op basis van interviews en aangeleverde data.

Veel WRM-T examens afgelegd direct na invoering

Sinds de invoering van het T-rijbewijs is het mogelijk om het WRM-T certificaat te halen. Tabel 6.1 laat zien dat een grote groep opleiders dit direct heeft gedaan. In het eerste half jaar zijn er in totaal 268 WRM T-examens afgenomen. Twee jaar na invoering staat het totaal op 493. IBKI verwacht dat het aantal examens na de piek in het eerste jaar zal stabiliseren.

WRM examens T	Van 1 Jul 2015 t/m 31 Dec 2015		Van 1 Jan 2016 t/m 30 Jun 2016		Van 1 Jul 2016 t/m 31 Dec 2016		Van 1 Jan 2017 t/m 30 Jun 2017	
	Aantal	Slag. %	Aantal	Slag. %	Aantal	Slag. %	Aantal	Slag. %
Aantal WRM examens T	268		76	82%	66	80%	108	69%
Aantal WRM examens T fase 1a	138	77%	30	73%	30	80%	39	69%
Aantal WRM examens T fase 1b	92	96%	36	94%	22	91%	28	93%
Aantal WRM examens T fase 2a	16	75%	2	100%	2	0%	20	45%
Aantal WRM examens T fase 2b	18	78%	2	100%	1	0%	18	50%
Aantal WRM examens T fase 3a	4	100%	6	67%	11	82%	3	100%
WRM kandidaten	Aantal		Aantal		Aantal		Aantal	%
Totaal aantal kandidaten die WRM-certificaat T halen	69		26		27		13	
Aantal kandidaten die WRM-certificaat T halen zonder andere WRM- certificaat	0		2		2		1	
Aantal kandidaten met WRM certificaat B die WRM certificaat T halen	4		3		7		1	
Aantal kandidaten met WRM certificaat E achter C die WRM certificaat T halen	65		21		18		11	

Tabel 6.1. Aantal WRM-T examens per fase en achtergrond kandidaten.

Afhankelijk van de vooropleiding op het gebied van WRM van de kandidaten, zijn er drie soorten examens WRM-T samengesteld, die in omvang verschillen:

1. Examen WRM-T voor kandidaten die geen enkel WRM-certificaat bezit. Fase 1. Competente verkeersdeelname: theorietoets theorie van de rijtaak, praktijkrit eigen rijvaardigheid. Fase 2. Didactische voorwaarden. Fase 3. Stage en stagebeoordeling
2. Examen WRM T voor de bezitter van een WRM-certificaat B, Fase 1 en 3
3. Examen WRM T voor de bezitter van een WRM-certificaat E achter C. Alleen fase 1

Uit Tabel 6.1 blijkt dat vooral het examen voor fase 1 veel is afgenomen. Bijna alle opleiders die in het eerste jaar examen doen zijn afkomstig uit de WRM-CE hoek, en mogen fase 2 en 3 dus overslaan. IBKI geeft aan dat het slagingspercentage van de WRM-T examens vooral in het eerste jaar vrij hoog was, omdat het om al ervaren en gemotiveerde instructeurs ging met een interesse in landbouwvoertuigen . Halen van het WRM-T en het opleiden voor het T-rijbewijs is een behoorlijke investering, dus alleen serieuze kandidaten melden zich. Er is geen standaard instroom zoals bij het WRM-B, waar kandidaten er op gokken dat ze een baan vinden.

Geïnterviewde opleiders met een achtergrond in WRM-CE vonden de tijdsinvestering voor het halen van het WRM-T acceptabel, vooral omdat de stageperiode niet doorlopen hoefde te worden. Voor sommige opleiders zonder achtergrond als instructeur was het behalen van het WRM-T certificaat een drempel.

Voldoende examenlocaties en voertuigen gekeurd

De rijvaardigheidsonderdelen worden op een door IBKI gekeurde examenlocatie afgelegd. Deze locaties zijn bij de opleiders, omdat IBKI geen eigen examenlocaties heeft zoals het CBR. De procedure en eisen voor de examenlocaties komen grotendeels overeen met die van het CBR. Locaties en routes worden gekeurd door medewerkers van IBKI middels een schouw. Rijscholen benaderen daarvoor zelf IBKI. Op

de locaties moet een aparte ruimte zijn waar het voor- en nagesprek kan plaatsvinden. Verder kunnen er bij voorkeur bijzondere verrichtingen worden gedaan op het terrein. Als dit niet mogelijk is, kan dat ook onderweg.

Vanaf de startlocatie moeten minimaal drie examenroutes gereden kunnen worden in een tijd van vijftig tot zestig minuten. De examinerator moet daarbij de keuze hebben uit verschillende bijzondere verrichtingen die gedurende de rit uitgevoerd kunnen worden. De routes worden eerst op papier door de rijsschool aangeleverd. Als er iets opvalt, geeft IBKI direct feedback. Zo niet, dan wordt er een afspraak gemaakt om te komen schouwen. De meeste locaties zijn direct goedgekeurd. Bij afwijkingen kunnen er ter plekke vaak al veel dingen worden opgelost. Soms waren routes te lang, omdat de opleiders er uit enthousiasme zoveel mogelijk onderdelen in wilden opnemen. Bij uitzondering moet IBKI na de eerste keuring nog eens terugkomen.

Voor de examens wordt er gebruik gemaakt van de voertuigen van opleiders. Daarbij conformeert IBKI wat betreft voertuigeisen aan de richtlijnen van het CBR. Vooral de zitplek van de rijder en dubbele bediening waren grote aanpassingen voor opleiders. Van het CBR ontvangt IBKI een overzicht van nieuw gecertificeerde voertuigen. Voorafgaand aan de rit controleren examinatoren van IBKI of het certificaat in het voertuig aanwezig is.

Het aanbod van de examenlocaties en -voertuigen is ruim voldoende. Vlak na de invoering was er een kleine piek in toename van het aantal IBKI examenlocaties. Twee jaar later komen er nog steeds af en toe locaties bij, waardoor de landelijke dekking steeds beter wordt.

Uitvoering examens verloopt goed

De uitvoering van de examinering voor WRM-T verloopt wat betreft IBKI soepel. Er zijn als voorbereiding eerst proefexamens gedaan met eigen mensen. De invoering is vervolgens probleemloos gegaan. Alle procedures en protocollen die ter voorbereiding zijn opgesteld voldoen. Er is aansluiting gezocht bij wat al bekend was, en er zijn geen verrassingen opgetreden. Het enige dat verschilt, is dat de examinerator voor het WRM-T op de locatie van de opleider het examen afneemt.

De stagebeoordeling kan op afgesloten terrein plaatsvinden met een echte leerling die op dat moment afrijdt, of op de openbare weg. In dat laatste geval is de leerling een mentor of iemand anders die het T-rijbewijs al heeft. Anders is het wettelijk niet toegestaan. De examinerator rijdt tijdens het examen in een ander voertuig achter het lesvoertuig aan.

Bij IBKI zijn geen klachten binnengekomen over het WRM-T examen. Bij andere categorieën gebeurt dat wel. Dat hangt deels ook samen met de grotere aantallen examens die daarvoor worden afgenomen en het feit dat de meeste instructeurs de stagefase voor het WRM-T mogen overslaan.

Kleine aanpassingen examens

Gaandeweg zijn er wat kleine aanpassingen gedaan aan de WRM-T examens. Zo vinden examinatoren het WRM-T volgens IBKI leuk om te doen, maar is het tegelijkertijd ook zwaar omdat de trekker minder comfortabel is dan andere voertuigen. Het CBR heeft om die reden een grens van maximaal drie examens op een dag ingesteld, maar de IBKI examinatoren kregen wel eens verzoeken om meer examens te doen en gingen daar in hun enthousiasme in mee. Dat bleek uiteindelijk toch te belastend en daarom heeft IBKI het maximum nu ook op drie ingesteld.

Verder wordt er nu voor gezorgd dat er bij de stagebeoordeling altijd een radiografische verbinding is tussen de kandidaat die het examen afneemt bij een "leerling", en de examinerator die daar achteraan rijdt om te beoordelen.

Daarnaast is er besloten om bij stage-beoordelingen op de openbare weg de aanhangwagens niet mee te nemen. Die ontnemt het zicht voor de examiner die er achter rijdt. Ook de wegsituatie is door het beperkte zicht voor de examiner lastig in te schatten. Aangezien het op de didactische vaardigheden van de kandidaat geen invloed heeft, wordt de aanhangwagen nu weggelaten.

Voor investeringen die IBKI heeft gedaan is een vergoeding ontvangen. De ontwikkelde materialen zoals de protocollen blijven bruikbaar. Eventueel zouden er nog kosten kunnen ontstaan als docenten bijgeschoold moeten worden als er nieuwe ontwikkelingen zijn, bijvoorbeeld de invoering van kentekening en snelheidsverhoging. Het updaten van de databank Theorie is volgens IBKI nu niet nodig voor deze categorie. Voor andere categorieën gebeurt dat wel, ook afhankelijk van ontwikkelingen, maar voor het WRM-T is het wat betreft IBKI zonde veel te investeren gezien de verwachting dat er nog maar weinig examens per jaar plaatsvinden.

6.3. Opleiding T-rijbewijs krijgt vorm

Opleiders hebben zowel wat betreft proces als inhoud gekozen voor een manier van opleiden die voor hen het best functioneert. In deze paragraaf beschrijven we hoe de opleiding er in de praktijk in het algemeen uitziet.

Extra aandacht voor opleiding theorie-examen

De opleiders bieden kandidaten een e-learning module aan (100%) en vaak ook theorieboeken (73%) waarmee ze zich kunnen voorbereiden op het theorie-examen. Er zijn daarvoor materialen van verschillende producenten beschikbaar. Daarnaast organiseren opleiders vaak klassikale (77%) of privélessen (53%). Tijdens die lessen worden de belangrijkste thema's die in het examen terugkomen behandeld. De ervaring van geïnterviewde opleiders is dat de lessen vooral voor kandidaten met lees- of leerproblemen erg nuttig zijn. De behoefte binnen deze doelgroep hieraan is dan ook groot.

De slagingspercentages voor het theorie-examen zijn tot nu toe hoog, maar geïnterviewde opleiders realiseren zich dat dit deels komt omdat de norm laag is ingezet. Het theorie-examen is daarmee momenteel niet het verwachte struikelblok. Pas na het behalen van het theorie-examen mogen kandidaten beginnen aan de praktijklessen. Dat is een voorwaarde gesteld door het ministerie.

Intensief programma opleiding praktijkexamen

De voorbereiding op het praktijkexamen is vaak een kort en intensief traject. De praktijklessen beginnen meestal met een intake of proefles, waarna de instructeur het niveau van de kandidaat bepaalt en een inschatting maakt van het aantal benodigde lessen.

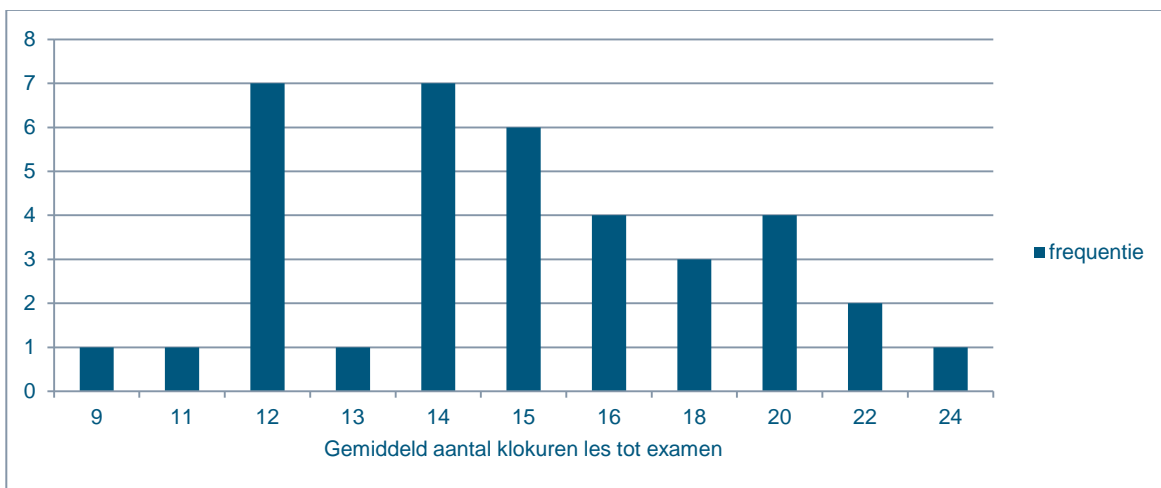
De omvang en indeling van de lesblokken verschilt. Sommige opleiders plannen de lessen in dezelfde week als het examen, en geven dus een kort en intensief programma met lessen van een halve dag. Een enkele opleider geeft lessen die een hele dag duren, maar de meningen zijn verdeeld over hoe effectief dat is. De meeste opleiders hebben ook de optie om de opleiding meer te spreiden, en geven les in blokken van twee tot vier uur over een langere periode.

Het inplannen van lessen kan soms een uitdaging zijn vanwege de opleiding van de kandidaten, zo geven geïnterviewde opleiders aan. Als zij een opleiding doen waar het T-rijbewijs voor nodig is dan zijn scholen vaak flexibel, maar als zij op de middelbare school zitten lukt het niet altijd onder schooltijd. De voorkeur van opleiders gaat uit naar lessen tijdens kantooruren, maar voor een aantal is het niet te vermijden om het ook wel eens in de avonden of op zaterdag les te geven. Daarnaast worden veel lessen in de schoolvakanties gevolgd.

Het rijcomfort van de instructeur tijdens de lessen hangt grotendeels af van het voertuig. Als dit nieuw is en er bij de inrichting rekening is gehouden met het comfort van de rijder, is het geen probleem om de hele dag les te geven. Op voertuigen zonder 'comfortabele' zitplaats voor de instructeur is een hele dag lesgeven niet wenselijk.

Gemiddeld 15 uur les tot examen

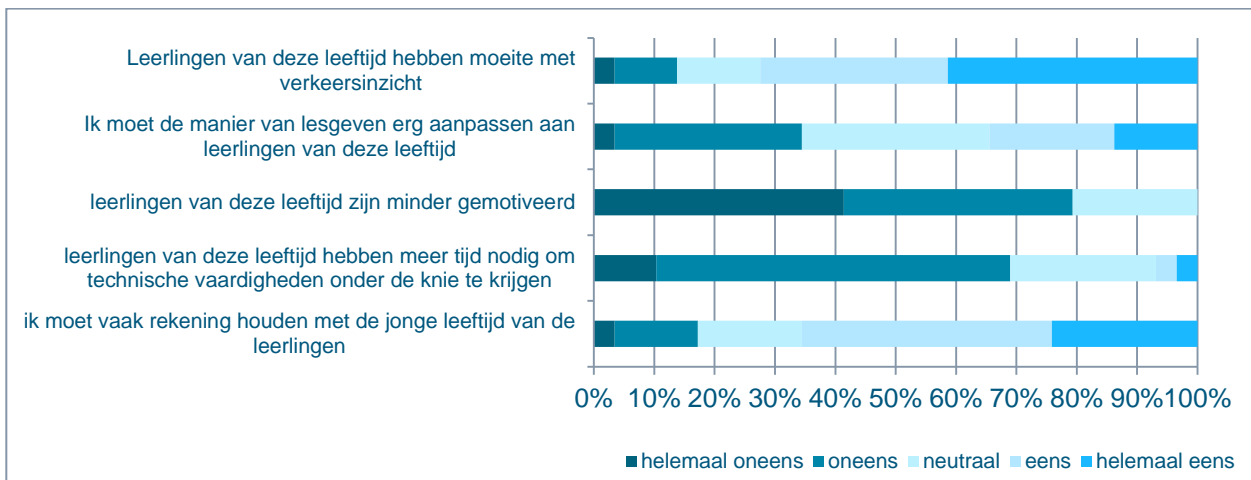
De achtergrond van de kandidaten is divers. Sommigen kunnen al rijden, maar een grote groep heeft bij aanvang van de lessen nog niet op een trekker gereden. Degenen die al wel ervaring hebben, moeten soms ook slechte rijgewoontes afleren. Gemiddeld genomen schatten opleiders in de vragenlijst dat er 15 klokuren les nodig zijn. Dat is hoger dan het vooraf door het CBR geschatte aantal van 10 klokuren. De verdeling van de uren is weergegeven in Figuur 6.1, met een minimum van 9 en maximum van 24 uur. Volgens bijna drie kwart van de opleiders (73%) was het gemiddelde aantal uren tot aan het examen voldoende. Overige opleiders waren van mening dat er eigenlijk meer les nodig was.



Figuur 6.1. Gemiddeld aantal klokuren les.

Het lesgeven aan de jonge kandidaten kan extra uitdagingen met zich meebrengen. In de vragenlijst gaven opleiders aan in hoeverre ze het eens waren met een aantal stellingen over het lesgeven (Figuur 6.2). Daaruit blijkt dat de jonge leerlingen volgens opleiders net zo gemotiveerd zijn en niet meer tijd nodig hebben om de technische vaardigheden aan te leren. Wel hebben ze meer moeite met verkeersinzicht. Niet voor niets geven opleiders in de vragenlijst aan dat van de lessen gemiddeld ongeveer een kwart van de tijd (28%) naar het aanleren van voertuigbeheersing gaat, en de rest (72%) wordt gebruikt voor verkeersinzicht.

Verder vinden veel opleiders dat ze tijdens het lesgeven rekening moeten houden met de jeugdige leeftijd van de leerlingen. De jongeren vinden het soms lastig om zich te concentreren en kunnen eigenwijs zijn. Er komen ook kandidaten met mentale beperkingen die extra aandacht vragen.



Figuur 6.2. Stellingen over lesgeven aan jonge kandidaten.

Tijdens lessen wordt over het algemeen de snelheidslimiet van 25 km/uur in acht gehouden, net als bij het examen. Enkele opleiders verwachten dat eventuele invoering van de wet snelheidsverhoging en kentekening van invloed zal zijn op het aantal benodigde lessen voor het T-rijbewijs. Doordat kandidaten dan sneller moeten rijden (40 km/uur) gaat de handelingssnelheid omhoog en is er een grotere kans op het maken van fouten. Er zijn in dat geval mogelijk meer lessen nodig zijn.

Tegemoetkoming kosten

De door opleiders opgegeven gemiddelde prijs per klokuur voor een les T-rijbewijs is 85 euro, met een spreiding tussen 50 en 100 euro. Uitgaande van de gemiddelde 15 klokuren les, komt dat uit op rond de 1275 euro voor de gehele opleiding exclusief examen.

Voor kandidaten van Groen, Grond, Infra opleidingen is er via het Colland Arbeidsmarktfonds een vergoeding van € 700,- beschikbaar gesteld als tegemoetkoming in de kosten voor het behalen van het T-rijbewijs. Deze vergoeding is mogelijk vanaf het schooljaar 2016/2017 (een schooljaar start op 1 augustus). Voorwaarde is dat het T-rijbewijs is behaald binnen de periode van zes maanden vóór de start van het eerste schooljaar (1 augustus) tot en met de laatste dag van het eerste schooljaar (31 juli) van de opleiding. Verder is er voor LTO leden een korting op de lessen beschikbaar als die worden afgenomen bij de Tractor Academie. Een lesuur is dan ongeveer 10 euro goedkoper.

6.4. Conclusie

In dit hoofdstuk hebben we bekeken of de kwaliteit van de rijopleiding voor het T-rijbewijs op orde is. Gebleken is dat vooral de voor invoering al bestaande rij scholen de opleiding T-rijbewijs aanbieden. Instructeurs zijn daardoor meestal ervaren in rijinstructie op andere voertuigen, en hebben direct het WRM-T certificaat behaald. De exacte invulling van de opleiding kan verschillen, maar als geheel slagen de huidige opleiders er momenteel voldoende in om kandidaten op het examen voor te bereiden. Het aanbod van rijopleidingen is groot genoeg.

7. POSITIEVE ERVARINGEN EERSTE TWEE JAAR EXAMEN

Dit hoofdstuk gaat in op de stand van zaken met betrekking tot het examen T-rijbewijs, met name het praktijkexamen. Naast de kwantitatieve gegevens (paragraaf 7.1), is het examen bekeken vanuit het oogpunt van kandidaten, examinatoren en opleiders (paragraaf 7.2) en het CBR (paragraaf 7.3).

7.1. Bijna 7000 praktijkexamens afgenomen

Twee jaar na de invoering geven de kwantitatieve gegevens een steeds beter beeld van de ontwikkelingen rondom het T-rijbewijs. Het aantal examenlocaties en voertuigen, het aantal afgenomen examens en slagingspercentages, en de demografische kenmerken van de kandidaten beschrijven we in deze paragraaf.

Voldoende examenlocaties en voertuigen

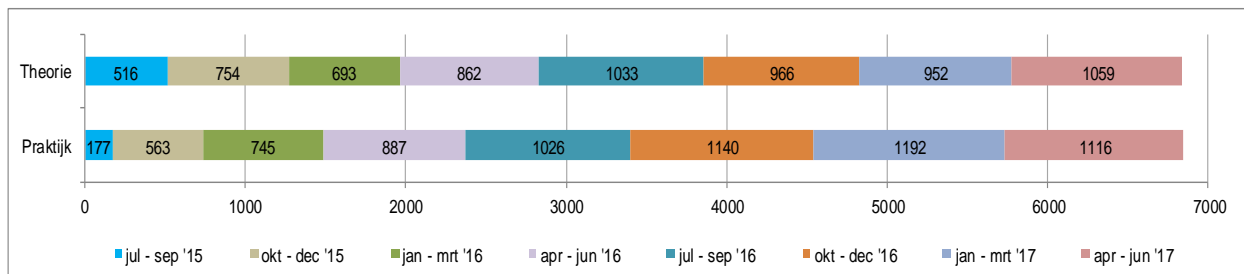
Praktijkexamens T-rijbewijs kunnen afgenomen worden op daarvoor goedgekeurde openbare CBR / CCV oproepplaatsen. Dat zijn er 24 verspreid door het land, zoals in Figuur 7.1 is weergegeven. Daarnaast zijn er de 'Praktijkexamens op Locatie' (POL) bij de opleiders. Dat zijn er 118 (peildatum augustus 2017). Wat betreft de examenvoertuigen zijn er 81 voertuigcombinaties (peildatum augustus 2017). Deze lestrekkers zijn van verschillende merken. Er zijn ruim voldoende examenlocaties en voertuigen.



Figuur 7.1. Examenlocaties CBR goedgekeurd voor T-rijbewijs

Aantal examens hoger dan verwacht

Vanaf de invoering op 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2017 zijn er in totaal 6835 theorie-examens en 6846 praktijkexamens afgenomen. Het aantal examens per kwartaal nam na de invoering steeds toe en lijkt inmiddels te stabiliseren (Figuur 7.2).



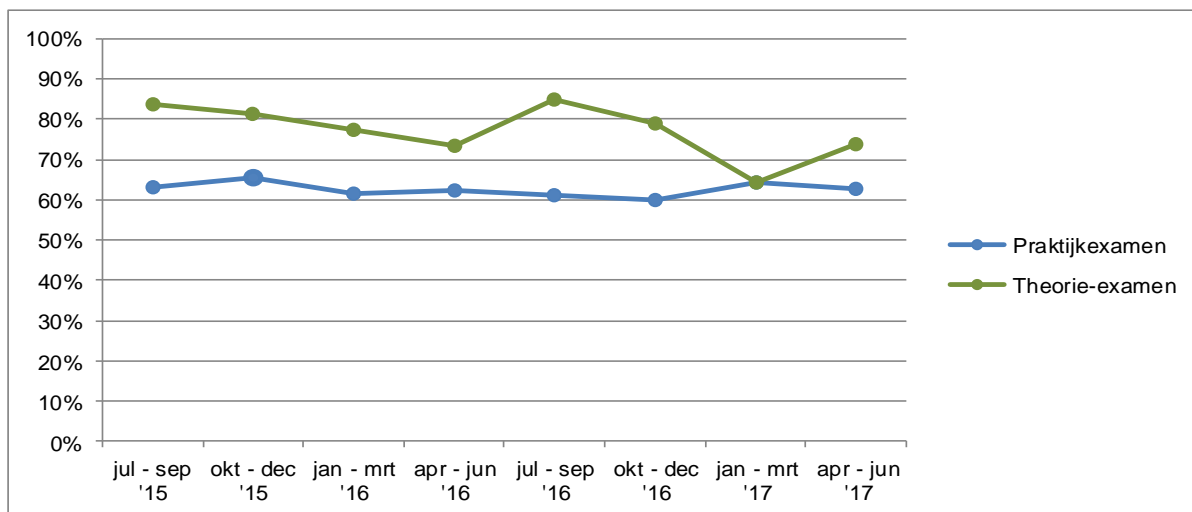
Figuur 7.2. Aantal afgenomen theorie- en praktijkexamens voor het T-rijbewijs per kwartaal.

Het aantal examens in het eerste jaar is meer dan het CBR had verwacht, vooral omdat er in de eerste periode na de invoering juist een dip werd voorspeld in verband met de verschillende overgangsregelingen. Een mogelijke verklaring voor de vele examens zou kunnen zijn dat binnen de sectoren grondverzet en wegenbouw onvoldoende bekend was dat het T-rijbewijs verplicht is voor bestuurders van de machines die in deze sectoren veel worden gebruikt. Ondanks meerdere pogingen is

het niet gelukt de sectoren goed bij de invoering van het T-rijbewijs te betrekken. Het CBR vermoedt dat bestuurders van de machines en bedrijven daardoor de noodzaak tot halen van het T-rijbewijs niet inzagen en hebben afgewacht. Vooraf was moeilijk in te schatten om hoeveel kandidaten het zou gaan. Ervan uitgaande dat het aantal leerlingen in het agrarisch onderwijs hetzelfde is gebleven (voorheen circa 3.400 trekkercertificaten per jaar), mag ervan uit worden gegaan dat de rest van de examenkandidaten uit de hoek van de grondverzetters/ wegenbouwers komt. Verzekeringsmaatschappijen zijn verder een sturende kracht achter de vraag naar het T-rijbewijs. Om verzekerd te zijn eisen de maatschappijen een geldig rijbewijs voor bestuurders, vaak niet alleen op de openbare weg maar ook op eigen terrein. Het aantal examens in 2017 (ongeveer 5000) is tot nu toe in lijn met de verwachtingen die medio 2016 door het CBR zijn uitgesproken.

Slagingspercentage hoog voor theorie-examen en gemiddeld voor praktijkexamen

Slagingspercentages zijn over de gehele periode gemiddeld 78,1% voor het theorie-examen en 62,4% voor het praktijkexamen. De percentages per kwartaal (Figuur 7.3) schommelen rond het gemiddelde, waarbij bij het theorie-examen grotere afwijkingen te zien zijn.



Figuur 7.3. Slagingspercentage voor theorie- en praktijkexamens T-rijbewijs per kwartaal.

Het slagingspercentage voor de theorie-examens T-rijbewijs is relatief hoog. Bij de bromfiets en auto theorie-examens is het slagingspercentage met gemiddeld circa 40% beduidend lager. Gezien de doelgroep, zijn de examens van beroepschauffeurs een betere vergelijking. Daarbij is het slagingspercentage rond de 64%.

De hoge score komt volgens het CBR allereerst doordat er gestart is met een wat lagere slaagnorm. Dat is een bewuste keuze geweest bij de introductie van dit nieuwe examen. Bij invoering moesten kandidaten 74% van de vragen goed beantwoorden om te slagen. Dit percentage is geleidelijk opgebouwd naar 80%. De laatste stap is doorgevoerd op 1 oktober 2017. Daarnaast worden kandidaten in de beginfase van een nieuw rijbewijs vaak ook extra goed voorbereid door de opleiders, zodat deze goede slagingspercentages kunnen vermelden. Als laatste is deze groep kandidaten waarschijnlijk ook meer gemotiveerd dan kandidaten die examens doen voor de categorieën B en AM. Het gemiddelde slagingspercentage is met 65% gemiddeld bij beroeps categorieën sowieso hoger dan bij rijvaardigheids categorieën. Deze kandidaten zijn intrinsiek gemotiveerd. Ze willen het rijbewijs zo snel mogelijk na hun 16^e verjaardag halen omdat ze het nodig hebben voor werk, stage of studie. De verwachting vooraf was dat het theorie-examen een struikelblok zou kunnen zijn voor de T-kandidaten, onder andere vanwege het gemiddeld lagere taalniveau. Dit is volgens het CBR gelukkig onjuist gebleken.

Slagingspercentages voor zowel het theorie-examen als het praktijkexamen trekkercertificaat zijn niet geregistreerd, maar lagen vermoedelijk hoger.

Demografisch verdeling kandidaten zoals verwacht

Er zijn tot 30 juni 2017 in totaal 4494 personen geweest die het praktijkexamen één of meerdere keren hebben afgelegd. De verdeling over leeftijd en sekse is weergegeven in Tabel 7.1.

Zoals verwacht zijn er aanzienlijk meer mannelijke (4255) dan vrouwelijke (239) T-rijbewijskandidaten. Het overgrote deel van de kandidaten is 16 jaar oud, namelijk 3758 (83,6%). Dit komt overeen met de leeftijdsopbouw van de kandidaten trekkercertificaat. De verdeling van kandidaten over verschillende examentypen en provincies is opgenomen in bijlage 5.

	Leeftijd		Geslacht		
	Aantal	Percentage		Aantal	Percentage
16 jaar	3758	83,6%	Man	4255	94,7%
17-18 jaar	558	12,4%	Vrouw	239	5,3%
19-24 jaar	88	2,0%			
25-44 jaar	53	1,2%			
45 en ouder	37	0,8%			

Tabel 7.1. Leeftijd en sekse van de kandidaten praktijkexamen T-rijbewijs.

Kosten examen

De kosten zijn in 2017 door het CBR vastgesteld op €40,90 voor theorie-examen en €240,35 voor het praktijkexamen. Opleiders berekenen soms extra kosten door voor het praktijkexamen, bijvoorbeeld omdat ze een voertuig en een instructeur ter beschikking stellen. Dit gaat buiten het CBR om. Voor het examen trekkercertificaat was er geen vaste prijs. AOC's gaven zelf invulling aan het examen en bepaalden ook de prijs. De kosten voor het trekkercertificaat kwamen in totaal meestal uit tussen de €150 en €250 euro.

7.2. Betrokkenen tevreden over uitvoering praktijkexamen

Om een beeld te krijgen van de ervaringen van kandidaten, examinatoren en opleiders, zijn verschillende vragenlijstonderzoeken en interviews uitgevoerd. Deze paragraaf geeft een overzicht van de belangrijkste uitkomsten van dit onderzoek. De volledige resultaten zijn opgenomen in bijlage 6 (kandidaten, examinatoren) en bijlage 7 (opleiders). De vergelijking met het examen trekkercertificaat maken we alleen waar dat relevant is (zie voor verdere toelichting bijlage 4).

Opleiders kritisch over olopende reserveringstermijn

De grote meerderheid van de examenkandidaten gaf in de vragenlijst aan tevreden te zijn met het moment van examen doen (93,7%). De kandidaten die niet tevreden waren met het moment, hadden bijna allemaal liever eerder examen gedaan. Bij de opleiders is de ontevredenheid groter. Van hen vindt 48% de wachttijden voor examens niet acceptabel. Dat komt vooral omdat het plannen een uitdaging is. Op POL's hebben opleiders de mogelijkheid om een rooster van vijf examens te kopen waarvan er maximaal drie een T-examen mogen zijn. Op openbare CBR locaties zijn deze restricties er niet. Voor grote rij scholen werkt het systeem goed. Zij kunnen rekenen op een constante stroom T-rijbewijs kandidaten, en plannen de examens dus vast vooruit. Kort voor de examens bekijken ze welke kandidaten klaar zijn om af te rijden. Voor kleinere opleiders werkt het vooruit plannen minder goed. Zij kunnen het aantal kandidaten vooraf niet goed inschatten. In de zomer van 2017 is de reserveringstermijn bij het CBR

voor het T-examen opgelopen tot 13-14 weken. Kleine opleiders moeten dus op de gok inplannen en dan hopen dat ze uiteindelijk uitkomen, of de examens pas aanvragen als kandidaten zich aanmelden. In dat laatste geval duurt het vrij lang voor kandidaten examens kunnen doen. De meeste kandidaten willen het examen zo snel mogelijk doen omdat ze het T-rijbewijs nodig hebben voor studie, werk of stage. Als kleine opleiders dat niet kunnen bieden zijn ze in het nadeel ten opzichte van de concurrentie. Als ze op de gok inplannen is het vervelend dat de examens vooruitbetaald moeten worden aan het CBR.

De meeste examenkandidaten zijn tevreden met de locatie van het examen (92,6%). Sommigen gaven aan dat het te ver van huis was. Daardoor waren ze onbekend met de omgeving, was het verkeer drukker dan ze gewend waren en moesten ze ver reizen om examens te kunnen doen. Opnieuw zijn de opleiders negatiever: 62% is van mening dat kandidaten te ver moeten rijden om examens te doen. Over de examenplaatsen zelf zijn opleiders veelal positief.

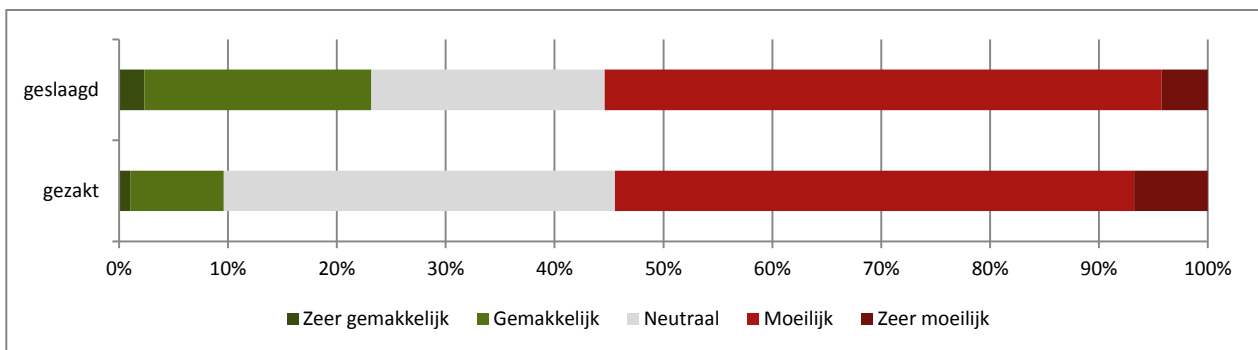
Ter vergelijking: Het aanbod van examendata en locaties is voor de theorie- en praktijkexamens trekcertificaat altijd ruim voldoende geweest. AOC's hebben nooit te kampen gehad met wachtlijsten, tot de laatste paar maanden voor de invoering van het T-rijbewijs toen het plotseling erg druk was.

Kandidaten positiever over voorbereiding dan examinatoren

Opleiders schatten in dat kandidaten gemiddeld 15 klokkuur les volgen voor het praktijkexamen (zie ook paragraaf 6.3.2.). De kandidaten is gevraagd hoe goed zij vonden dat ze voorbereid waren op het praktijkexamen. Daarnaast moesten ook de examinatoren aangeven hoe goed zij vonden dat de kandidaten voorbereid waren. Gemiddeld dachten kandidaten iets positiever over hun voorbereiding voor het examen dan de examinatoren.

Moeilijkheid examen hoog

Het examen wordt door meer dan de helft van de kandidaten als moeilijk ervaren. De resultaten zijn opgesplitst voor geslaagde en gezakte kandidaten (Figuur 7.4). Er waren relatief meer geslaagde dan gezakte kandidaten die het examen gemakkelijk vonden.



Figuur 7.4. Hoe moeilijk vonden geslaagde en gezakte kandidaten het examen?

Sommige onderdelen waren voor de kandidaten moeilijker dan anderen. De drie meest gekozen onderdelen waren "alles goed overzien", "rijden binnen de bebouwde kom" en "rekening houden met anderen". Het "rijden buiten de bebouwde kom", "afstand houden" en "bediening voertuig" werden zelden gekozen. Het lijken dus vooral de complexere situaties met meerdere verkeersdeelnemers waar kandidaten moeite mee hebben.

Voldoende tijd en heldere communicatie

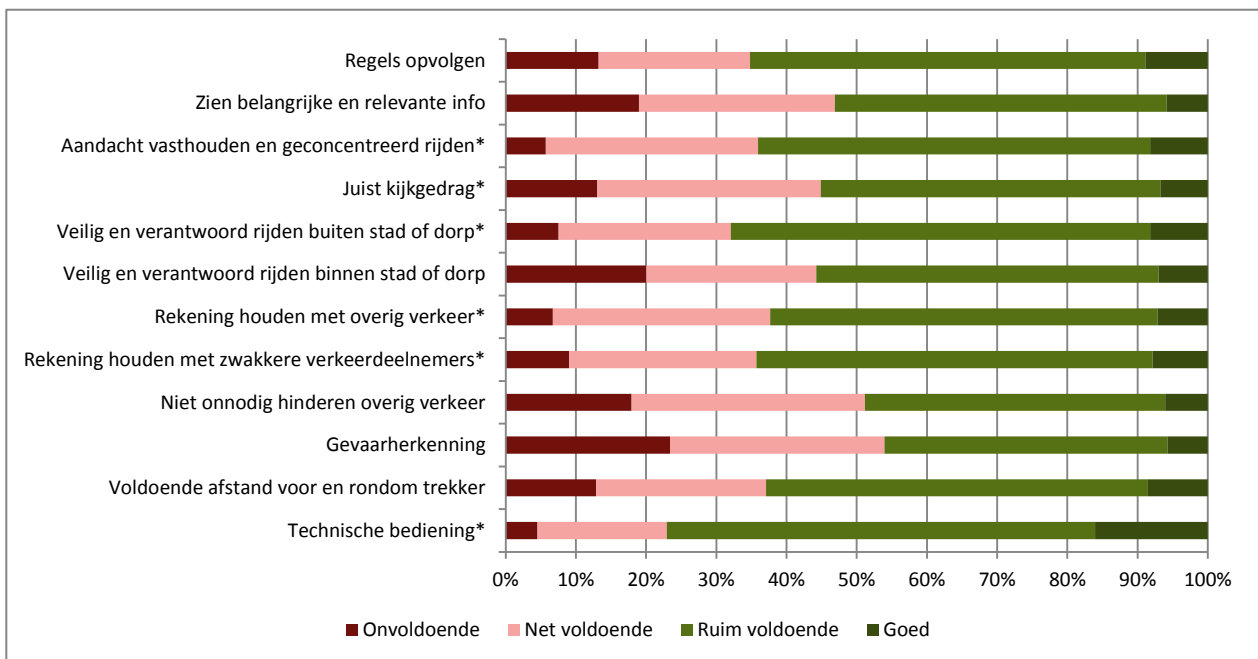
Aan de examinatoren is gevraagd of zij vonden dat er voldoende tijd was voor het voorgesprek, de examenrit en het nagesprek met de uitslag. Het merendeel van de examinatoren was van mening dat er voldoende tijd was voor alle onderdelen (voorgesprek, examenrit, nagesprek) van het examen. In 2017 was ten opzichte van 2016 volgens examinatoren vaker voldoende tijd voor het nagesprek en voor het examen in totaal. Examinatoren gaven ook aan hoeveel tijd in minuten er gemiddeld werd uitgetrokken voor de verschillende onderdelen. Op alle onderdelen was de benodigde tijd in 2017 iets minder dan in 2016. De gemiddelde totale tijd voor het examen daalde van 80,7 minuten naar 78,3 minuten.

Over het algemeen hadden examinatoren het gevoel dat de kandidaten begrepen wat zij hen vertelden tijdens het ontvangsgesprek, de examenrit en het nagesprek. Tijdens de examenrit was dit iets minder vaak het geval. De opleiders (die bij het eindgesprek aanwezig zijn) gaven in de vragenlijst aan de uitleg van de examinatoren duidelijk te vinden.

Kandidaten sloten zich daarbij aan, met een positieve waardering (rapportcijfer 8 uit 10) voor de tijd die werd genomen voor de verschillende onderdelen en de uitleg van de examinator.

Hogereordevaardigheden vaker onvoldoende

De examinatoren beoordeelden de kandidaten op de verschillende onderdelen tijdens het examen. Vooral hogereordevaardigheden zoals gevaarherkenning en het zien van relevante informatie bleken vaak onvoldoende of net voldoende (Figuur 7.5). Dit sluit aan bij de onderdelen die de kandidaten zelf aangaven lastig te vinden (zie "moeilijkheid"). Het rijden binnen de bebouwde werd ook door zowel kandidaten als examinatoren als lastig bestempeld. De beoordeling door opleiders van het presteren van kandidaten vlak voor het examen volgt een zelfde patroon (**Error! Reference source not found.**). Opvallend is dat examinatoren een deel van de competenties in 2017 vergeleken met 2016 vaker als onvoldoende of net voldoende beoordelen (aangegeven met *).



Figuur 7.5. Hoe presteerden de kandidaten op de verschillende onderdelen? (beoordeling examinatoren)

Redenen zakken: kandidaten en examinatoren niet op één lijn

Gezakte kandidaten gaven in de vragenlijst aan wat hiervoor de oorzaak was. Ongeveer de helft van de kandidaten koos (onder andere) voor “zenuwen” en ongeveer een kwart van de kandidaten voor “bijzondere omstandigheden”. Slechts een aantal keer werden ook “een te strenge examiner”, “te weinig lessen” en “doordat mijn rijlessen mij niet goed voorbereid hebben op het examen” gekozen. De optie “een te strenge examiner” werd vooral gekozen door kandidaten die het niet eens waren met de uitslag. Examinatoren zien zenuwen minder vaak als reden voor zakken. Zij noemen met name het inzicht en de gevaarherkenning van de kandidaten als onvoldoende. Andere redenen waren het onderschatten van het examen, overmoed en een gebrek aan concentratie. Opleiders kiezen de middenweg. Zij geven aan dat zenuwen vaak een rol spelen bij gezakte kandidaten, maar erkennen ook dat de rijvaardigheid niet altijd voldoende is en de kandidaten te weinig lessen hebben gevolgd.

Zelfreflectie in ontwikkeling

Niet alle gezakte kandidaten waren het eens met de examenuitslag (27% oneens). Van de opleiders is 42% van mening dat examinatoren de kandidaten te streng beoordelen. Geïnterviewde opleiders lichten toe dat de examinatoren vergeleken met het examen trekkercertificaat een stuk strenger zijn. Over het algemeen vinden ze dat een goede ontwikkeling, maar een aantal van hen is van mening dat de lat te hoog wordt gelegd. Examinatoren zouden geen rekening houden met de jonge leeftijd van de kandidaten. Als voorbeelden noemen zij dat zenuwen een grote rol spelen, maar er geen ruimte is voor een extra rondje als er daardoor iets mis gaat. Datzelfde geldt voor kandidaten met een mentale beperking of andere problemen die in deze doelgroep vaker dan gemiddeld voorkomen.

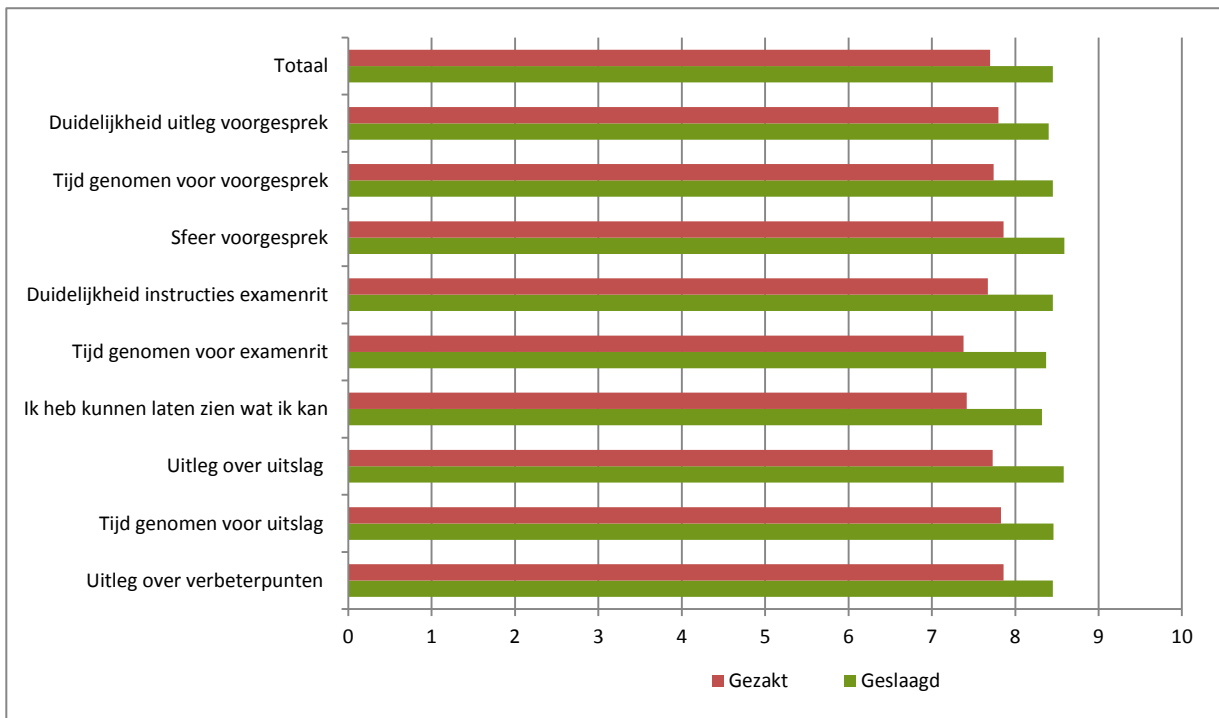
Als afsluiting van het examen vullen kandidaten na de praktijkrit een zelfreflectieformulier in. Dat is nog voordat ze de uitslag van het examen horen. Daarmee beoordelen ze zichzelf op een aantal standaard aspecten die belangrijk zijn in het verkeer: omgaan met het voertuig, veiligheid, doorstroming, sociaal rijgedrag en milieubewust rijden. De examinatoren werd in de enquête gevraagd in welke mate de zelfreflectie van de kandidaat aansloot op het oordeel van de examiner. Het grootste deel van de examinatoren (47%), gaf aan dat beide beoordelingen overeen kwamen. Daarnaast was 37% van de examinatoren van mening aan dat hun beoordeling negatiever was dan die van de kandidaat. Volgens 16% was de beoordeling van de examiner juist positiever. Niet alle kandidaten waren volgens examinatoren dus kritisch genoeg over hun rijvaardigheid. Toch is dit geen slechte score op zelfreflectie, vooral omdat we spreken van een zeer jonge en onervaren doelgroep.

Gefundeerd oordeel rijvaardigheid

Examinatoren gaven bijna allemaal aan dat ze bij het examen een gefundeerd oordeel hadden kunnen geven over de rijvaardigheid van de kandidaat. Dat is een grote verandering ten opzichte van het trekkercertificaat. Examinatoren voor het certificaat gaven aan de technische bediening tijdens het examen goed te kunnen beoordelen, maar de rijvaardigheid (veiligheid, doorstroming, sociaal rijgedrag) vaak minder.

Positieve beoordeling door kandidaten

De verschillende aspecten van het praktijkexamen zijn door de kandidaten beoordeeld met een rapportcijfer. De rapportcijfers zijn opgesplitst voor geslaagde en gezakte kandidaten (Figuur 7.6). Het examen en de examinatoren werden positief beoordeeld door de respondenten. Het gemiddelde over alle onderdelen en alle kandidaten komt uit op een rapportcijfer 8. Er zijn geen onderdelen die een onvoldoende scoren. De gezakte kandidaten gaven gemiddeld lagere rapportcijfers. Het gemiddelde is voor deze groep echter nog steeds boven de 7. De beoordeling op alle onderdelen is in 2017 iets hoger dan in 2016, maar verschillen zijn niet significant.



Figuur 7.6. Beoordeling met rapportcijfers (op schaal 1 tot 10) van verschillende aspecten examen door kandidaten.

7.3. Ervaringen CBR: alles onder controle

Het CBR heeft als exameninstituut een centrale rol bij het organiseren en uitvoeren van de theorie- en praktijkexamens T-rijbewijs. Deze paragraaf beschrijft de ervaringen in de eerste twee jaar.

Examinatoren positief maar fysiek belast

De ervaringen van examinatoren met de examens zijn tot nu toe positief volgens betrokkenen bij het CBR. Op een enkele uitzondering na vinden examinatoren het leuk om de praktijkexamens af te nemen. Ze zien het als een fijne toevoeging en afwisseling op hun programma.

Drie examens op één dag is fysiek het maximum voor examinatoren. De rijdersstoelen zijn comfortabel en een stuk verbeterd, maar langere examinatoren zitten soms minder goed. De ervaring van het CBR is dat opleiders ook blij zijn met de grens van drie examens die het CBR getrokken heeft. Zij kunnen zich bij dit ergonomische argument aansluiten. Fysieke aanpassingen aan het examenvoertuig zijn slechts beperkt mogelijk. Die mogelijkheden worden samen met de opleiders wel voortdurend verkend. Dat heeft ertoe geleid dat er voor nieuwe voertuigen inmiddels de volgende nieuwe eisen gelden: Bij aanschaf van een nieuw voertuig is de vooras vering en aanhangwagen koppeling K80 verplicht. Vanaf 1 juli 2019 wordt de K80 naar alle waarschijnlijkheid verplicht ingevoerd voor alle examenvoertuigen.

Tevens wordt door opleiders en het CCV samen onderzocht welke banden voor het meeste comfort zorgen. Een werkgroep bestaande uit opleiders en een CCV-praktijkbegeleider/examinator onderzoekt de diverse mogelijkheden en brengt hier begin 2018 een advies over uit. Ook de verdeling van de lading is sterk van invloed op het rijcomfort. Daarom zal daar in overleg met de opleiders nog meer aandacht aan geschonken worden. Daarnaast zijn veel dingen maatwerk, zoals de zithouding en de spiegelafstelling. CCV besteedt hier veel aandacht aan. Ook wordt aandacht besteedt aan de wijze waarop de examinerator

meer ontspannen kan werken, bijvoorbeeld door afwisseling in het examen aan te brengen en de bijzondere verrichtingen over de gehele examentijd te verdelen. In september 2017 heeft een training plaatsgevonden voor de examinatoren T over onder andere de fysieke belasting en hoe hiermee om te gaan (bijvoorbeeld ergonomische aspecten als zithouding).

Ouders (te) betrokken

Ouders zijn nauw bij het examen betrokken, omdat zij hun kinderen vaak naar de examenlocatie brengen, en daar dan wachten tot het examen voorbij is. Op CBR examenlocaties komen examinatoren niet in aanraking met familie van de kandidaten, maar POL's is dat wel het geval. Dat geeft wel eens aanleiding tot conflicten, omdat ouders de examinatoren aanspreken op het feit dat hun zoon of dochter ten onrechte was gezakt. Daarom is de procedure voor het eindgesprek aangescherpt. Het eindgesprek wordt gehouden samen met de kandidaat en de instructeur. De afspraak is dat de instructeur de verbinding naar de aanwezige ouder(s) is. Eventuele klachten van ouders worden door de instructeur naar de examinerator overgebracht. CCV probeert verder herexamens zo te plannen, dat de kandidaat door een andere examinerator wordt beoordeeld.

Beoordelen locaties en schouwen voertuigen steeds makkelijker

Het CBR geeft aan dat de praktijkbegeleiders druk zijn geweest met beoordelen van de POL's. Na verloop van de tijd ging het schouwen steeds sneller en makkelijker, omdat de aanvragers voorbeelden hadden.

Ook het schouwen van examencombinaties gaat steeds gemakkelijker, nu de producenten van de voertuigen een beter beeld hebben van het gewenste plaatje dat voldoet aan alle eisen. In het begin was het lastig, omdat een lestrekker iets compleet nieuws was. Een volwaardige rijderszitplaats bestond niet. Voor sommige combinaties moest het CBR vier of vijf keer terugkomen. De voertuigcombinaties die nu zijn goedgekeurd zijn van veel verschillende merken. Dat was vooraf ook de hoop van het CBR, want op die manier blijft de markt open.

Vraag en aanbod praktijkexamens schuren

Het CBR kan twee jaar na invoering nog niet geheel voldoen aan de vraag naar praktijkexamens. De reserveringstermijn voor de examens is opgelopen tot 13 /14 weken. Een jaar na invoering bedroeg de gemiddelde wachttijd 6 / 7 weken. Onder andere de gunstige economische ontwikkelingen zorgen voor een grotere vraag naar examens. De langere doorlooptijden leiden soms tot ongenoegen bij de opleiders. Maar er is sprake van goed overleg tussen CCV en opleiders en vanuit de opleiders is er begrip voor de situatie. Het CBR streeft ernaar de reserveringstermijn te verkorten en steekt veel energie in het werven en opleiden van nieuwe examinatoren. Dat kost nog wel enige tijd. Ondertussen worden roosters met extra examens gedraaid en worden ook op zaterdag examens afgenomen.

Het plannen van de praktijkexamens is voor het CBR een uitdaging. Er moet rekening gehouden worden met een maximum van drie T-examens per examinerator, en reistijd voor de examinatoren naar POL's. Dit is ook bij het vaststellen van de tarieven meegenomen, net als het feit dat er meer tijd nodig is voor de planning van de praktijkexamens T-rijbewijs.

Rijprocedure functioneert goed

De rijprocedure zoals die nu bestaat voor het T-rijbewijs voldoet wat betreft het CBR. Het is heel complex geweest om een compleet nieuw product neer te zetten, maar het is grondig aangepakt en dat betaalt zich uit. Het examen T-rijbewijs is daarmee ook een aanleiding om de C en D rijbewijscategorieën nog eens goed te bekijken en herijken. Zo wordt overwogen zelfreflectie en situatiebevraging daar ook toe te gaan passen. Ook de voertuigeisen zullen bij deze categorieën waarschijnlijk geüpdatet worden. Zo gebeurt het afrijden voor het T-rijbewijs met lading (6 ton) in de aanhangwagen, omdat kandidaten daar in de praktijk ook mee zullen rijden. Bij andere examen categorieën wordt overwogen om nogmaals te kijken of de

huidige lading in de examenvoertuigen recht doet aan de voertuigen waar chauffeurs na het behalen van hun rijbewijs mee gaan rijden.

Het monitoren van (alles omtrent) het T-rijbewijs is een doorlopende cyclus. Aanpassingen aan het praktijkexamen staan voor nu niet op de planning, maar dat kan veranderen als bijvoorbeeld de snelheidsverhoging wordt ingevoerd. Met de huidige snelheid van 25 km/uur hebben kandidaten veel tijd om te handelen. Als de snelheid 40 km/uur wordt, moet alles sneller en wordt het rijden dus moeilijker. Naar verwachting zullen kandidaten meer voorbereiding nodig hebben om hier mee om te kunnen gaan.

Geen bijzonderheden theorie-examen

Bij het theorie-examen verloopt alles nog steeds naar wens. Er doen zich geen problemen voor. Vergelijkbaar met de andere theorie-examens wordt het standaard onderhoud uitgevoerd. De bestaande toetsmatrijs is van een update voorzien. Daarbij is gebruik gemaakt van input van de opleiders, uitgevers en van het college van deskundigen. Het gaat om kleine wijzigingen, die bijvoorbeeld te maken hebben met veranderde wetgeving (o.a. op het gebied van het alcoholslot).

Zelfreflectie en situatiebevraging waardevolle toevoeging

Inhoudelijk is er voor gekozen om zelfreflectie en situatiebevraging tijdens het praktijkexamen toe te passen. Dit is overgenomen vanuit de rijbewijscategorieën A en B. Bij de categorieën C en D worden deze methoden niet gebruikt.

Zelfreflectie gebeurt via een formulier dat kandidaten na de examenrit invullen, nog voor ze de uitslag hebben gekregen. Hierin wordt hen gevraagd hoe zij naar eigen oordeel gefunctioneerd hebben op enkele indicatoren. De antwoorden vormen de leidraad voor het eindgesprek. Bij het examen B-rijbewijs wordt dit formulier vooraf aan het examen ingevuld, en gaat het dus over de opleidingsperiode, niet het examen.

Situatiebevraging passen examinatoren tijdens de rit toe. Door onderweg vragen te stellen proberen ze te achterhalen waarom kandidaten bepaalde keuzes maken. Het toepassen van deze methode is mogelijk, maar niet op de manier die ze vooraf bedacht hadden. Bij het examen B-rijbewijs gebeurt dit als het voertuig stil is gezet langs de weg, maar dat is met een trekker lastig. Daarom gebeurt het vooral onder het rijden op rustige momenten en niet in de hectiek. Voor of na een bijzondere verrichting is ook een geschikt moment, want dan staat het voertuig even stil.

Samenwerking geborgd

Tijdens de voorbereiding van de invoering heeft het CBR nauw samengewerkt met partners uit het veld, van brancheorganisaties tot belangenverenigingen. De samenwerking is nu minder intensief, maar wel geborgd binnen een constructie die voor alle CCV examens wordt gebruikt. Die constructie bestaat uit een klankbordgroep voor opleiders, een college van deskundigen en een gebruikersraad met vertegenwoordigers uit verschillende brancheorganisaties.

De klankbordgroep komt circa twee maal per jaar bijeen. Het CBR/CCV geeft de opleiders uitleg over nieuwe ontwikkelingen. Omgekeerd hebben de opleiders de mogelijkheid allerlei zaken aan de orde te stellen. De verslagen van de klankbordgroep gaan naar alle T-opleiders die bij CCV bekend zijn. Het college van deskundigen behandelt inhoudelijke vraagstukken. Het college komt circa vier maal per jaar bijeen. Het college heeft zich het afgelopen jaar onder andere gebogen over de toetsmatrijs voor het theorie-examen, het beoordelen van examenvragen en over de voertuigeisen. De Gebruikersraad is een externe Raad. Deze Raad ziet erop toe dat de dienstverlening van CCV aansluit op de beroepsvereisten in de sector. De gebruikersraad komt circa twee maal per jaar bij elkaar. In de raad zitten vertegenwoordigers van de verschillende brancheorganisaties en sociale partners. Daarnaast zijn er 'losse' initiatieven wanneer daar aanleiding toe is.

De rechtstreekse communicatie met de kandidaten vindt plaats via de website van het CBR/CCV. Veel informatie krijgen de kandidaten via de opleiders, die op hun beurt via de klankbordgroep en direct mailcontact worden geïnformeerd door het CBR/CCV. Over veranderingen in de examens worden de opleiders steeds via een mailing geïnformeerd. Verder kunnen opleiders met vragen terecht bij examinatoren, examenmanagers en praktijkbegeleiders. De lijnen zijn erg kort en communicatie is open. De samenwerking verloopt wat betreft het CBR nog steeds heel goed. Men accepteert het T-rijbewijs, maar het gaat vaak ook verder dan acceptatie. Mensen zijn enthousiast en werken mee. Door mensen en partijen vanaf het begin te betrekken is er veel draagvlak. Er komen in verhouding met andere rijbewijscategorieën over het T-rijbewijs opvallend weinig klachten binnen bij het CBR.

7.4. Conclusie

In dit hoofdstuk bekeken we het examen T-rijbewijs door ogen van de kandidaten, examinatoren, opleiders en het CBR. De ervaringen van de verschillende betrokkenen samennemend kunnen we stellen dat het examen T-rijbewijs doet waarvoor het is bedoeld. Het aanbod examenlocaties en voertuigen is voldoende en vergeleken met het examen trekkercertificaat is de uitvoering bij het examen T-rijbewijs veel professioneler. Zowel het CBR als opleiders, examinatoren en kandidaten zijn over het algemeen tevreden. Het belangrijkste aandachtspunt wat betreft het examen is de toenemende reserveringstijd, iets dat vooral door opleiders als vervelend wordt ervaren.

8. MEER GRIP OP HANDHAVING LANDBOUWVERKEER

Met de invoering van het T-rijbewijs heeft de politie wat betreft handhaving meer grip gekregen op landbouwverkeer en MMBS. Dit hoofdstuk beschrijft de ervaringen van de politie met handhaving op deze voertuigen sinds die tijd.

8.1. Huidige aanpak geaccepteerd

Zoals beschreven in hoofdstuk 4 (paragraaf 4.1.4) is de politie verantwoordelijk voor de handhaving van de rechtsorde, in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving en in opdracht van het bevoegd gezag. Eén van de strafbare feiten waarop gehandhaafd kan worden is het rijden zonder rijbewijs. Bestuurders van landbouwvoertuigen hoefden voor 1 juli 2015 geen rijbewijs te hebben, en het trekkercertificaat had geen wettelijke status. De mogelijkheden van de politie waren daarom beperkt. Er kon alleen gehandhaafd worden op de wettelijke minimumleeftijd van 16 jaar voor bestuurders. Nu het rijbewijs verplicht is gesteld, kan de politie hierop controleren. Met de invoering van het T-rijbewijs heeft de politie qua handhaving dus meer grip gekregen op landbouwverkeer en MMBS. Bij enkele politieregio's was dat aanleiding om rondom de invoering meer aandacht te besteden aan dit thema en de doelgroep.

Weerstand controles afgenomen

Handhaving op landbouwverkeer wordt meestal meegenomen in de algemene controles die de politie uitvoert. Tijdens campagnes rondom de oogst (bijvoorbeeld mais en bieten), focust de politie zich wel specifiek op dit thema. In een enkele regio is iemand aangewezen om een deel van de tijd specifiek met landbouwverkeer bezig te zijn, maar over het algemeen is het nog steeds geen prioriteit. Vaak gaat het om een medewerker van de politie die zelf in het thema geïnteresseerd is.

Waar voorheen controles zich vooral richtten op uitstekende delen en voertuigeisen, is de check op een geldig rijbewijs nu een standaard onderdeel. De reacties van bestuurders bij staandhouding voor een controle zijn meestal begripvol. Over het algemeen zijn bestuurders niet onredelijk. In geen enkele ondervraagde regio zijn nare ervaringen opgedaan wat betreft handhaving op landbouwverkeer. De weerstand is in de loop van de tijd afgenomen. Daarbij heeft geholpen dat de belangenorganisaties de invoering van het T-rijbewijs steunen en dat Cumela ook aanmoedigt dat er wordt opgetreden tegen hardnekkige overtreeders. Er is veel draagvlak. De bestuurders van landbouwvoertuigen zijn inmiddels aan het idee en aan de controles gewend.

Af en toe wordt er tijdens een controle een bestuurder zonder geldig rijbewijs stilgehouden, maar deze aantallen zijn te verwaarlozen. Het gaat dan vooral om bestuurders van MMBS.

Communicatie minder intensief

Rondom de invoering van het T-rijbewijs is er veel gecommuniceerd door de belangenorganisaties. De politie heeft daar ook een actieve bijdrage aan geleverd. Met succes zo blijkt, want de ervaringen vanuit de verschillende regio's zijn dat iedereen in het veld goed op de hoogte is van de regels en ontwikkelingen wat betreft landbouwverkeer. Daarom vindt de politie het nu niet meer nodig om groots uit te pakken wat betreft communicatie. Tijdens campagnes geven ze wel aan de belangenorganisaties door waarop er gecontroleerd gaat worden. Op die manier verspreidt het nieuws zich snel. In een enkele regio gebruikt de politie ook sociale media voor dit soort berichten.

De politie communiceert onderling tussen de regio's verder weinig over de aanpak landbouwverkeer. De politie Oost-Nederland in Apeldoorn is wel een spil geweest van waaruit voorlichtingen door het hele land georganiseerd werden. De overige regio's weten minder over wat er bij hun collega's speelt.

Huidige aanpak voldoende

In alle ondervraagde regio's is de politie van plan de komende jaren op dezelfde manier door te gaan met handhaving op landbouwverkeer. Er wordt geen noodzaak gezien om de inspanningen nog verder uit te breiden. Wel hangt veel af van de waarschijnlijke invoering van de wetgeving kentekening en snelheidsverhoging. Als dat door gaat heeft de politie weer extra handvatten, wat een impuls kan betekenen voor handhaving op landbouwverkeer.

8.2. Eerste effecten invoering merkbaar

De invoering van het T-rijbewijs is niet zonder effect gebleven op het gebied van handhaving. Een aantal ontwikkelingen zijn de afgelopen twee jaar door de politie opgemerkt.

MMBS aangepakt

Een opmerkelijke ontwikkeling genoemd in drie van de vier ondervraagde politieregio's speelt omtrent de MMBS. Voor rijden in personenauto's die zijn teruggekeurd tot MMBS was tot de invoering van het T-rijbewijs geen rijbewijs nodig. Hier werd dan ook veelvuldig gebruik van gemaakt door jongeren, die vanaf hun 16e in de voertuigen mochten rijden. Vaak ging dat harder dan de toegestane 25 km/u. De politie kwam deze MMBS regelmatig tegen, ook nog na de invoering. Nu kunnen ze op het rijbewijs controleren, en daardoor neemt het aantal jongeren dat gebruik maakt van deze constructie af. De doelgroep was niet goed ingelicht en het besef onder bestuurders dat jongeren hiervoor nu een T-rijbewijs nodig hebben komt dan ook langzaam. Controles door de politie dragen daar aan bij.

Veiligheidsbewustzijn via bedrijven

In alle regio's valt volgens de politie op dat loonbedrijven beter georganiseerd zijn en zorgen dat hun bestuurders een T-rijbewijs hebben. Dat komt vooral omdat ze anders niet verzekerd zijn. Als er iets mis gaat met de landbouwvoertuigen en de bestuurder heeft geen geldig rijbewijs, dan zijn de kosten voor het bedrijf. Dat is een risico dat bedrijven liever niet nemen.

Of jonge bestuurders die het T-rijbewijs hebben gehaald ook verkeersveiliger rijden dan hun voorgangers die het certificaat hadden, kan op deze korte termijn nog niet geconcludeerd worden. In één regio heeft de politie wel de indruk dat de jeugdige bestuurders zich door de opleiding meer bewust zijn van de veiligheidsaspecten van rijden met een landbouwvoertuig. Ook realiseren jongeren zich dat ze het rijbewijs kwijt kunnen raken bij een overtreding.

8.3. Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de verandering op gebied van handhaving als gevolg van de invoering van het T-rijbewijs bekeken. De invoering van het T-rijbewijs heeft bij de politie kortstondig geleid tot extra aandacht voor handhaving op landbouwvoertuigen en MMBS, wat heeft bijgedragen aan het veiligheidsbewustzijn van bestuurders en hun bedrijven. Aandacht vanuit de politie helpt om de (subjectieve) pakkans te vergroten, maar de politie ziet momenteel geen aanleiding om de aanpak te intensiveren. De invoering van de wetgeving kentekening en snelheidsverhoging kan daar verandering in brengen.

9. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Ruim twee jaar na invoering van het T-rijbewijs ronden we de evaluatie af. In dit laatste hoofdstuk beantwoorden we de centrale vraag van de evaluatie:

In hoeverre is aannemelijk te maken dat invoering van het T-rijbewijs en de daaruit voortvloeiende prestaties van kandidaten, instructeurs en examinatoren, en van betrokken organisaties bijdragen aan de verkeersveiligheid?

Dit doen we aan de hand van de vier evaluatiestappen beschreven in hoofdstuk 1. Aangezien uitkomsten op de eerste drie stappen al uitgebreid in het rapport aan de orde zijn gekomen beperken we ons hier tot de hoofdpunten. Bij stap 4 concluderen we op basis van voorgaande stappen in hoeverre een effect is te verwachten van de invoering T-rijbewijs op de verkeersveiligheid. We sluiten af met aanbevelingen om de effecten van het T-rijbewijs in de toekomst te optimaliseren.

Conclusies met betrekking tot stap 1: Evaluatie van de problemdiagnose

Voor deze stap is onderzocht welk gedrag moet veranderen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uit de analyse bleek dat vooral moet worden ingezet op verbetering van de hogereordevaardigheden, zoals gevaarherkenning en het inschatten van de eigen vermogens, van bestuurders. De vaak jonge leeftijd van nieuwe LBT/MMBS bestuurders vormt verder een aandachtspunt, omdat in deze groep de hogereordevaardigheden worden overschat. In hoeverre deze aangrijpingspunten zijn vertaald naar de gewenste kritische competenties voor verkeersveilig rijgedrag is in stap 2 meegenomen.

Conclusies met betrekking tot stap 2: Evaluatie van het ontwerp van de aanpak

Bij de tweede stap hebben we bekeken in hoeverre het T-rijbewijs geschikt is voor de aanpak van het probleem. Op basis van de problemdiagnose (stap 1) en de veranderingen ten opzichte van de uitgangssituatie (trekkercertificaat), kunnen we stellen dat het T-rijbewijs daarvoor geschikt is. Met de gekozen opzet van het examen T-rijbewijs is het beter dan voorheen mogelijk om de rijvaardigheid van de kandidaten te beoordelen, en ook hogereordevaardigheden als gevaarherkenning en zelfinschatting kunnen (het zij in beperkte mate) worden getoetst.

Conclusies met betrekking tot stap 3: Evaluatie van het invoerings- en uitvoeringsproces

Stap drie beslaat meerdere thema's rondom de invoering en de uitvoering in de praktijk. We hebben daarbij gekeken in hoeverre de aanpak goed en naar tevredenheid van alle betrokkenen is uitgevoerd.

Als eerste concluderen we dat de invoering vanwege de grondige voorbereiding succesvol is verlopen. De gekozen aanpak en daaruit volgende samenwerking is door de betrokken erg gewaardeerd. Het T-rijbewijs is in het veld over het algemeen positief ontvangen. Ook wat betreft de uitvoering in de eerste twee jaar zijn de ervaringen grotendeels positief. Het examen T-rijbewijs functioneert naar behoren en de bestaande opleiders slagen er in om kandidaten op het examen voor te bereiden. Handavingsinitiatieven zijn kleinschalig, maar worden steeds meer geaccepteerd in het veld. Al met al zijn het invoerings- en uitvoeringsproces dus goed verlopen.

Aandachtspunt qua uitvoering is de toenemende reserveringstijd voor het praktijkexamen. Verder is enige onrust ontstaan onder belangenorganisaties voor lichtere voertuigen (oldtimer trekkers, kleine MMBS), die concluderen dat de exameneisen te zwaar zijn voor de betreffende voertuigtypen.

Conclusies met betrekking tot stap 4: Evaluatie van de effecten van het T-rijbewijs

Bij deze laatste evaluatiestap analyseren we op basis van voorgaande stappen de te verwachten effecten van de invoering van het T-rijbewijs op de verkeersveiligheid. We verwachten dat de verkeersveiligheid

toeneemt via de volgende drie factoren: een verbetering van de rijbekwaamheid van bestuurders, de geloofwaardigheid van het rijbewijs en bewustwording van het veld op het gebied van verkeersveiligheid.

Als eerste leidt (zoals bij stap 1 en 2 al is geconcludeerd) de ingevoerde rijbewijsplicht tot een verbetering van de rijbekwaamheid van bestuurders van land- en bosbouwtrekkers (LBT) en van motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). Relevante competenties voor verkeersveilig rijgedrag worden met het examen T-rijbewijs getoetst en dit gebeurt beter dan dat voorheen met het examen trekkercertificaat mogelijk was. Er ligt een belangrijk accent op het rijden op de openbare weg. Daarmee ligt de nadruk niet alleen op de technische beheersing van het voertuig, maar vooral op de verkeersdeelneming. De hogere orde vaardigheden die bij jonge bestuurders een oorzaak kunnen zijn van ongevallen kunnen tijdens het examen deels worden beoordeeld. Verder krijgen de bestuurders een gedegen rijopleiding door gecertificeerde instructeurs. Het examen volgt de standaardprocedures van het CBR en de uitvoering van het examen verloopt naar tevredenheid. Al met al is het gewenste gevolg dat de nieuwe bestuurders beter zijn voorbereid op veilige verkeersdeelneming dan voor invoering van het T-rijbewijs.

Als tweede is de geloofwaardigheid van het T-rijbewijs als volwaardige rijbewijscategorie groot. Dit komt onder andere doordat verzekeringsmaatschappijen op de invoering hebben gereageerd hebben het T-rijbewijs als voorwaarde te stellen voor schadevergoeding. Hierdoor hebben vooral (loon)bedrijven de noodzaak tot het behalen van het rijbewijs door hun medewerkers ingezien. Dat de politie nu kan handhaven op het rijbewijs versterkt dat effect, ondanks dat het in de praktijk niet vaak gebeurt. In tegenstelling tot het trekkercertificaat wordt de rijbewijsverplichting in het veld serieus genomen.

Een derde effect van het T-rijbewijs is een groter bewustzijn van de risico's van rijden met (land)bouwvoertuigen en MMBS. Voor en tijdens de invoering is er veel aandacht voor het T-rijbewijs geweest, waarbij de relatie met verkeersveiligheid naar voren kwam. Ook is er door de grondige aanpak van de invoering met goede communicatie en samenwerking veel draagvlak ontstaan. De meeste brancheorganisaties steunen de invoering en hebben dit naar hun achterban gecommuniceerd. De aandacht voor verkeersveiligheid in combinatie met de steun van belangrijke spelers heeft tot gevolg dat de mind-set van mensen in het veld langzaam maar zeker verandert. Dat beïnvloedt ook de (toekomstige) bestuurders van (land)bouwvoertuigen en MMBS.

Bovenstaande positieve veranderingen op het gebied van rijbekwaamheid, geloofwaardigheid en bewustwording maken het aannemelijk dat de verkeersveiligheid uiteindelijk zal toenemen als gevolg van de invoering van het T-rijbewijs.

Aanbevelingen

De evaluatie biedt aangrijpingspunten om de effecten van het T-rijbewijs in de toekomst te optimaliseren. We sluiten daarom af met enkele aanbevelingen.

Goede hogere orde vaardigheden zijn belangrijke indicatoren van verkeersveilig rijgedrag. Recente onderzoeken wijzen uit dat aandacht voor gevaarherkenning, situatiebewustzijn, anticiperend rijden en zelfevaluatie essentiële vaardigheden zijn (zie o.a. Vlakveld, 2011 en Isler et al, 2011). In het examen T-rijbewijs komen die vaardigheden ten dele aan de orde, bijvoorbeeld in de vorm van de situatiebevraging en het zelfreflectieformulier. De theorie- en praktijkexamens kunnen een nog grotere potentiële bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren wanneer deze vaardigheden een prominentere plek krijgen. Dat kan door gevaarherkenning meer aandacht te geven in het theorie-examen. We bevelen aan onderzoek te doen naar hoe zelfreflectie, kalibratie (rijtaken voortdurend zo kiezen dat de bestuurder die steeds aan kan) én training van gevaarherkenning in de opleiding meer aandacht kan krijgen.

Ook moeten bestuurders niet alleen kúnnen rijden, maar moeten ze dit ook wíllen. De rijbewijsplicht kan niet voorkomen dat bestuurders ervoor kiezen na behalen van het examen onnodig risico's te nemen op de weg. Hier kan voortgezette verkeerseducatie een rol spelen. Met behulp van programma's specifiek gericht op de doelgroep die vaker onnodige risico's nemen (jongeren tussen de 16 en 24 jaar) kan er invloed worden uitgeoefend op de risicoacceptatie van bestuurders en hun motivatie om veilig te rijden. Deze doelgroep is goed te bereiken via bijvoorbeeld AOC's, loonbedrijven en rijopleiders.

Verder is de variatie in voertuigen waarvoor het T-rijbewijs geldt, groot. Het examen is wat betreft moeilijkheidsgraad afgestemd op de bovenkant van de voertuiggroep. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is de keuze om voor alle (land)bouwvoertuigen en MMBS de T-rijbewijsplicht te laten gelden, het beste. Belangenverenigingen van kleinere en lichtere voertuigtypen pleiten echter voor een splitsing van de doelgroep voor het T-rijbewijs. We bevelen aan om onderzoek te doen naar de haalbaarheid om voor lichtere voertuigen een aparte categorie T-light in te voeren.

Tot slot kan de invoering van de wetgeving kentekening en snelheidsverhoging het sluitstuk vormen op de ontwikkelingen die met invoering van het T-rijbewijs gestart zijn. Wat betreft handhaving kan invoering van deze wetgeving een aanleiding zijn om de handhaving op landbouwverkeer te intensiveren. Landbouwvoertuigen kunnen dan door de politie meegenomen worden in reguliere snelheidscontroles en ook periodieke keuringen behoren tot de mogelijkheid. Daarmee wordt de (subjectieve) pakkans groter met als gevolg minder ongewenst gedrag.

10. REFERENTIES

- Coffeng, I. R., & Brandt, I. R. (2008). *Analyse ongevallen land- en bosbouwtrekkers*. Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart.
- Doorneweerd, G. J. (2017, Augustus 13). *WA verzekering tractor verplicht maar ook nuttig?* Opgehaald van Doorneweerd: <https://www.doorneweerd.nl/verzekeringen/wa-verzekering-tractor>
- Goldenbeld, C., Houwing, S., & De Craen, S. (2002). *Development of driving skills of young moped riders: A follow-up measurement in 2001, a year after an earlier experiment in the city of Leeuwarden*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- IBKI. (2015, Juni 9). *WRM T examen vanaf 1 juli 2015 mogelijk*. Opgeroepen op Oktober 12, 2017, van IBKI: <https://www.ibki.nl/wrm/wrm-bericht-312-wrm-t-examen-vanaf-1-juli-2015-mogelijk/>
- Isler, R.B., Starkey, N.J. & Sheppard, P. (2011) Effects of higher-order skill training on young, inexperienced drivers' on-road performance. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 43, 1818-1827.
- Jaarsma, C. F. (2016). *Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987 - 2015: Een analyse, met de nadruk op ontwikkelingen in de laatste zeven jaar*. Wageningen: Wageningen University.
- Jaarsma, C. F., & De Vries, J. R. (2012). *Verkeersongevallen met landbouwvoertuigen: Een analyse voor de periode 1987 - 2010*. Wageningen: Wageningen Universiteit.
- Jaarsma, C. F., & De Vries, J. R. (2014). *Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987 - 2012: Een analyse, met de nadruk op nieuwe ontwikkelingen in recente jaren*. Wageningen: Wageningen Universiteit.
- Rijksoverheid. (1994, April 21). *Wegenverkeerswet 1994*. Opgeroepen op Oktober 12, 2017, van Overheid: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2017-07-12>
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). (2015, Januari). *Factsheet T-rijbewijs*. Opgeroepen op Oktober 12, 2017, van Rijbewijs: https://rijbewijs.nl/fileadmin/user_upload/PDF/Informatie_categorie_T_op_het_rijbewijs.pdf
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). (2017, Mei 2). *Stijging aantal verkeersdoden - 629 in 2016*. Opgeroepen op 10 12, 2017, van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid: <https://www.swov.nl/nieuws/stijging-aantal-verkeersdoden-629-2016>
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. (2012, Februari). *Fact sheet: Young drivers and their young passengers*. Leidschendam: SWOV.
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. (2013, Juli). *SWOV-Factsheet Verkeersveiligheidsaspecten van landbouwverkeer*. Opgehaald van Waterschap Hollandse Delta: <https://www.wshd.nl/binaries/content/assets/wshd---website/common/wegbeheer/swov-factsheet-landbouwverkeer.pdf>
- SWOV. (2017, Oktober). *Factsheet Brom- en snorfietsers*. Den Haag.
- Twisk, D. (2014). *Protecting pre-license teens from road risk: Identifying risk-contributing factors and quantifying*. Doctoral dissertation.
- Vis, M.A., Reurings, M.C.B., Bos, N.M., Stipdonk, H.L., & Wegman, F.C.M. (2011). *De registratiegraad van verkeersdoden in Nederland*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Veiligheid, O. v. (2010). *Verkeersongevallen met landbouwvoertuigen: Themaonderzoek*. Den Haag.
- Vlakveld, W. P. (2011). *Hazard anticipation of young novice drivers*. Universiteit van Groningen. Leidschendam: SWOV.
- Vlakveld, W. P. (2014). *Hersenontwikkeling en ongevalsrisico van jonge bestuurders: Een literatuurstudie*. Den Haag: SWOV.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Onderzoeksvragen en onderzoeksopzet

Deze bijlage bevat de vraagstelling, de onderzoeksvragen, de gekozen aanpak, en de verschillende toegepaste methoden.

Vraagstelling van de evaluatie

Met de invoering van het T-rijbewijs wil het Ministerie van I&M een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid ten einde het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. De doelstelling van deze evaluatie is de doeltreffendheid en de effecten van invoering van het T-rijbewijs over de periode 2015 – 2017 te bepalen en – indien nodig – het formuleren van aanbevelingen om in de toekomst tot een verdere verbetering van verkeersveilig gedrag te komen. Bij doeltreffendheid wordt ervoor gekozen *aannemelijk* te maken dat invoering van het T-rijbewijs leidt tot positieve effecten op de verkeersveiligheid. In dit onderzoek wordt nog niet gekeken naar de eventuele effecten op de verkeersveiligheid in termen van een daadwerkelijke afname van het aantal slachtoffers. Of met de invoering van het T-rijbewijs aan alle voorwaarden is voldaan om dit doel te bereiken is de centrale vraagstelling van de evaluatie. Wel wordt nagegaan of de betrokken sleutelfiguren (kandidaten, rijinstructeurs en examinatoren) een effect op de verkeersveiligheid verwachten.

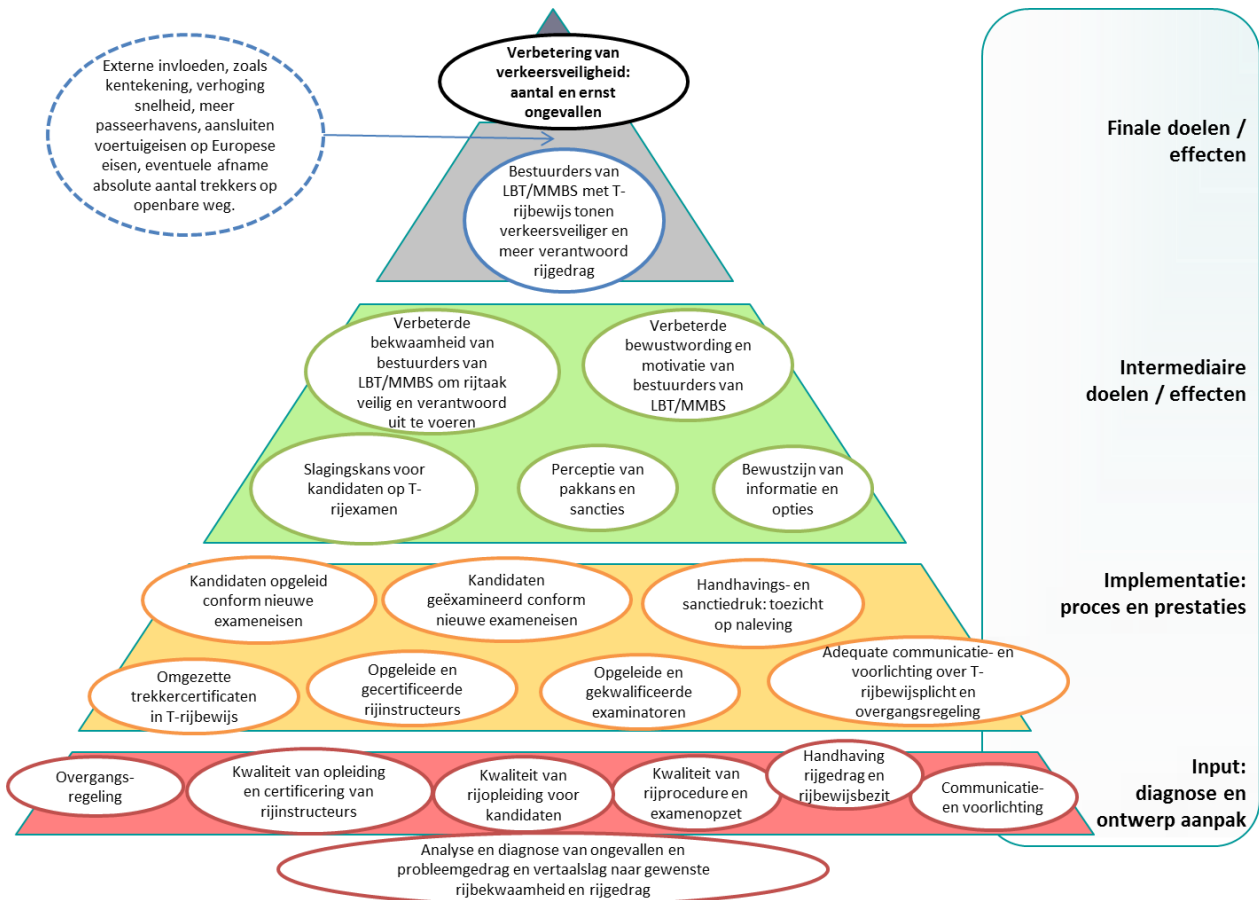
De centrale probleemstelling is:

- 3) In hoeverre is *aannemelijk* te maken dat invoering van het T-rijbewijs en de daaruit voortvloeiende prestaties van kandidaten, instructeurs en examinatoren, en van betrokken organisaties (CBR, IBKI, rij scholen, AOC's, politie, RDW, gemeenten, etc.) bijdragen aan de verkeersveiligheid en welke factoren spelen hierin een rol?
- 4) Welke aanbevelingen kunnen worden gedaan om de doeltreffendheid en effecten van het T-rijbewijs in de toekomst te optimaliseren?

Het doel van deze evaluatie is om op korte termijn uitspraken te doen over de resultaten van en ervaringen met de invoering van het T-rijbewijs op het gedrag van LBT en MMBS bestuurders.

Structurering van de evaluatie: het impactmodel

Om de evaluatie goed te structureren wordt gebruik gemaakt van een impactmodel van de invoering van het T-rijbewijs. In dit model (Figuur) worden doel-middel relaties en veronderstelde verbanden grafisch weergegeven. Op deze wijze ontstaat een 'doelenhiërarchie' van de invoering van het T-rijbewijs. Het model beschrijft de inspanningen en prestaties die moeten worden geleverd om een volgend doel te bereiken, en op welke manier de verschillende doelen zich tot elkaar verhouden. Het impactmodel maakt ook de verwevenheid van verschillende activiteiten duidelijk: meerdere maatregelen kunnen bijvoorbeeld aangrijpen op eenzelfde tussendoel. Het impactmodel is een goed hulpmiddel bij de ex-ante en ex-post evaluatie van de invoering van het T-rijbewijs. Het model geldt voor de gehele evaluatie, zowel voor de nulmeting als de monitoring en evaluatie van het uitvoeringsproces.



Figuur 1. Impactmodel evaluatie invoering T-rijbewijs.

Onze evaluatie is ingericht op basis van de lagen van het impactmodel. Binnen deze evaluatie kijken we naar de onderste vier lagen (roze, geel, groen en lichtgrijs). In deze evaluatie onderscheiden we vier evaluatiestappen:

- 5) Evaluatie van de problemdiagnose die invoering en doelstelling van het T-rijbewijs onderbouwen: Is de problemdiagnose de juiste geweest? Begrijpen we goed wat we willen bereiken en welk gedrag moet veranderen om de verkeersveiligheid te verbeteren?
- 6) Evaluatie van het plan / ontwerp van de aanpak: Is het ontwerp geschikt voor de aanpak van het probleem? Is het aannemelijk en te beargumenteren dat we met het ontwikkelde T-rijbewijs de gewenste (gedrags)doelen (wel) kunnen bereiken?
- 7) Monitoren en evalueren van het uitvoeringsproces: Wordt de aanpak in de praktijk goed en naar tevredenheid van alle betrokkenen uitgevoerd? Wat is de impact van de invoering van de rijbewijsplicht op de verschillende betrokkenen?
- 8) Evalueren van de effecten: Leidt de ingevoerde rijbewijsplicht tot de gewenste verbetering van de rijbekwaamheid en wat zijn de te verwachten effecten op het verkeersveilige rijgedrag?

Het is belangrijk op te merken dat deze evaluatiestappen niet noodzakelijkerwijs chronologisch worden doorlopen. Er is dus geen één op één relatie met de fasering van het onderzoek. Gedurende de uitvoering van het onderzoek worden op verschillende niveaus informatie en inzichten verzameld die nodig zijn voor de vier stappen in de evaluatie; ze vormen als het ware de puzzelstukjes en dienen om het impactmodel te vullen. Aan het eind van de gehele onderzoeksperiode is de puzzel compleet en kunnen conclusies worden getrokken over de veronderstelde factoren en verbanden in het impactmodel. In de volgende paragraaf zijn de evaluatiestappen uitgewerkt in de onderzoeksvragen.

Onderzoeksvragen gerangschikt naar evaluatiestap

Evaluatiestap 1: problemdiagnose evalueren

- 1.1 Waaruit bestaat het verkeersveiligheidsprobleem en op welke wijze uit zich dit in ongevallen?
- 1.2 Welke relatie is te leggen met tekortschietend kritisch rijgedrag van huidige LBT/MMBS bestuurders?
- 1.3 Wat zijn belangrijke determinanten en factoren die een rol spelen in dit tekort schietende rijgedrag? Op welke wijze zijn deze aangrijpingspunten vertaald naar gewenste kritische competenties en voor de verkeersveiligheid relevant rijgedrag?

Evaluatiestap 2: het ontwerp van de aanpak evalueren

- 2.1 In hoeverre zijn de exameneisen en het wenselijke rijgedrag zoals opgesteld in de Rijprocedure T representatief voor het gewenste niveau van rijbekwaamheid van LBT/MMBS bestuurders?
- 2.2 Is te beargumenteren dat het ontwikkelde theorie- en praktijkexamen leidt tot beter verkeersinzicht en bekwaamheid van LBT/MMBS bestuurders voor het deelnemen aan het verkeer op de weg?

Evaluatiestap 3: uitvoering monitoren en evalueren

Deelvragen examenkandidaten

- 3.1 Wat is het aantal personen dat tot 1 juli 2015 over een trekkercertificaat beschikt? Wat zijn achtergrondkenmerken van certificaathouders (leeftijd, sekseverdeling, regionale spreiding, uitgiftedatum, etc.?)
- 3.2 Hoeveel personen wisselen in de periode 1 juli 2015 – 1 juli 2016 hun trekkercertificaat om voor het T-rijbewijs? Hoeveel personen behalen eerst nog het certificaat en wisselen het dan in?
- 3.3 Hoeveel kandidaten doen de praktijkexamens voor het T-rijbewijs? Wat is de ontwikkeling in aantallen examens per maand vanaf 1 juli 2015?
- 3.4 Welk deel van de kandidaten slaagt voor het examen en behaalt het T-rijbewijs/trekkercertificaat?
- 3.5 Wat zijn achtergrondkenmerken van de personen die het T-rijbewijs behalen (leeftijd, sekseverdeling, regionale spreiding, uitgiftedatum, etc.)?
- 3.6 Hoeveel kandidaten volgen theorie- en/of praktijklessen voor het behalen van het T-rijbewijs?
- 3.7 Wat is de duur en de inhoud van de opleiding en is er een relatie tussen de duur en de inhoud van de opleiding en de slagingskans op het examen?
- 3.8 Waar worden de theorie en praktijklessen gevolgd (rijschool of AOC)?
- 3.9 Wat vinden kandidaten van de kwaliteit van de opleiding?
- 3.10 Kunnen de kandidaten voor de praktijkexamens T worden opgeleid?
- 3.11 Wat zijn de gemiddelde opleidings- en examenkosten voor het T-rijbewijs? Hoe verhouden die zich tot de kosten voor het voormalige trekkercertificaat?
- 3.12 Is er voldoende aanbod van examendata, examenplaatsen en examinatoren? Is de afstand tot de examenplaats bezwaarlijk? Zijn de opleidings- en examenkosten wel of geen barrière?
- 3.13 Zijn de (potentiële) LBT/MMBS bestuurders tijdig en voldoende geïnformeerd over de maatregel? Is de verstrekte informatie duidelijk, correct en begrijpelijk?

Deelvragen instructeurs en examinatoren

- 3.14 Voldoen de voor de theorie- en praktijkexamens ontwikkelde procedures en protocollen in de praktijk?
- 3.15 Welke barrières worden door de betrokken instructeurs en examinatoren ervaren bij de uitvoering van de theorie- en praktijk examens voor het T-rijbewijs?
- 3.16 Is er voldoende aanbod van examendata, examenplaatsen en examinatoren? Is de afstand tot de examenplaats bezwaarlijk?
- 3.17 Welke barrières worden door de betrokken instructeurs en examinatoren ervaren bij de opleiding voor het T-rijexamen?
- 3.18 Zijn de instructeurs tijdig en voldoende geïnformeerd over de maatregel? Is de verstrekte informatie duidelijk, correct en begrijpelijk?
- 3.19 Welk type voertuigen (merk, type) worden vooral als lesvoertuig/examenvoertuig gebruikt? Zijn er voldoende lesvoertuigen en examenvoertuigen?
- 3.20 Hoe is nu de verzekering van voertuigen en leerlingen geregeld bij het geven van rijlessen? Hoe wordt de verzekering van voertuigen en leerlingen geregeld bij invoeren van het T-rijbewijs?
- 3.21 Welke investeringen hebben de rij scholen/ rij-instructeurs moeten doen en welk terugverdienperspectief is er?

Deelvragen instituten (CBR, IBKI, RDW, Aequor, gemeenten)

- 3.22 Hoeveel personen zijn tot 1 juli 2015 gekwalificeerd voor instructie en examinering ten behoeve van het trekkercertificaat?
- 3.23 Hoeveel personen behalen het examen rijinstructeur T (WRM certificaat) vanuit een rij school? Hoeveel personen behalen het examen rijinstructeur T (WRM certificaat) vanuit de agrarische opleidingscentra (AOC's) (tot 1 juli 2017)? Wat zijn de slaagpercentages voor beide groepen?
- 3.24 Hoeveel en welk type rij scholen bieden de T-rijopleiding aan? Is er voldoende aanbod van opleiders?
- 3.25 Hoeveel instituten bieden lessen/materialen aan voor de opleiding tot rijinstructeur T?
- 3.26 Hoeveel personen worden gekwalificeerd voor examinator T-rijbewijs? Zijn er voldoende examinatoren?
- 3.27 Op hoeveel en welke locaties wordt het examen voor het T-rijbewijs afgenomen? Op hoeveel en welke locaties werd het examen voor het trekkercertificaat afgenomen?
- 3.28 Welke voorlichtings- en communicatiekanalen worden gebruikt voor de voorlichting van bestaande en potentiële LBT/MMBS bestuurders?
- 3.29 Hoe worden de opleidings- en examenkosten voor het T-rijbewijs beoordeeld door de instituten?
- 3.30 Hoe vaak vindt nader onderzoek plaats op grond van eigen verklaring?
- 3.31 Hoeveel personen verkrijgen een voertuig gebonden code van B naar T bijgeschreven?
- 3.32 Wat zijn de 'lasten' (aanpassingen in systemen, personeel, opleiding, administratief) voor CBR, IBKI, RDW, Aequor, gemeenten?
- 3.33 Hoe verloopt de samenwerking tussen instituten? Welke barrières worden door de betrokken instituten ervaren bij de uitvoering T-rijbewijs?
- 3.34 Zijn de betrokken organisaties tijdig en voldoende geïnformeerd?
- 3.35 Zijn er nog bijzonderheden bij de uitgifte van de rijbewijzen en bij de omwisseling van het trekkercertificaat in het T-rijbewijs? Hoe verloopt het omzetten van het trekkercertificaat naar het T-rijbewijs?

Deelvragen handhaving

- 3.36 Hoe wordt gehandhaafd op het beschikken over het juiste certificaat / rijbewijs? Welke gerichte handavingsinspanningen worden verricht?
- 3.37 Hoeveel LBT/MMBS bestuurders worden staande gehouden en welk deel blijkt niet te beschikken over een (juist) rijbewijs / certificaat?
- 3.38 Hoeveel LBT/MMBS bestuurders krijgen ontzegging van de rijbevoegdheid en voor welke feiten?
- 3.39 Hoeveel LBT/MMBS bestuurders krijgen een maatregel opgelegd door het CBR divisie vorderingen (LEMA, EMA, EMG, nader onderzoek)?

Evaluatiestap 4: effecten evalueren

- 4.1 Wat is het slagingspercentage voor de praktijkexamens? Hoe ontwikkelt het slagingspercentage zich sinds 1 maart 2010? Welke verbanden zijn er tussen slagingspercentage en achtergrondkenmerken van kandidaten, kenmerken van rij scholen, kenmerken van de opleiding (duur, inhoud, kosten e.d.)?
- 4.2 Hebben de rijopleidingen voor het T-rijbewijs voldoende kwaliteit? Zijn examenkandidaten goed opgeleid en voorbereid op het rijexamen voor het T-rijbewijs?
- 4.3 Hoe beoordelen de kandidaten, opleiders en examinatoren de uitgevoerde praktijkexamens: in hoeverre zijn zij tevreden met de examenrit en de prestatie, waren ze goed voorbereid, en in hoeverre worden in hun ogen de beoogde doelstellingen (waaronder het verwachte effect op de verkeersveiligheid) gehaald?
- 4.4 In hoeverre leidt het ontwikkelde T-rijbewijs tot beter verkeersinzicht en het gewenste niveau van rijbekwaamheid van LBT/MMBS bestuurders voor het deelnemen aan het verkeer op de weg?

Deze in totaal 48 vragen worden gestructureerd beantwoord aan de hand van het opgezette impactmodel en de stappen van evaluatie. De antwoorden lossen samen de algemene probleemstelling op, waarmee het doel van deze evaluatie, om op korte termijn iets te kunnen zeggen over de effecten van de invoering van het T-rijbewijs op het gedrag van LBT en MMBS bestuurders, is bereikt. De volgende paragraaf licht toe hoe de onderzoeksvragen beantwoord zijn.

Toegepaste onderzoeksmethoden

Om aan het eind van de evaluatieperiode uitspraken te kunnen doen over de effecten van de invoering van het T-rijbewijs, is een vergelijking gemaakt met een referentiesituatie. Daarvoor is informatie verzameld over een aantal belangrijke variabelen in de situatie voor en rondom de invoering van het T-rijbewijs. Aansluitend daarop is de monitoring en evaluatie van het uitvoeringsproces uitgevoerd. Leidende vragen daarbij waren: Wordt de aanpak in de praktijk goed en naar tevredenheid van alle betrokkenen uitgevoerd? En, wat is de impact van de invoering van de rijbewijsplicht op de verschillende betrokkenen? Om hierover een zo compleet mogelijk beeld te schetsen, is informatie verzameld over een aantal relevante thema's: de opleiding, het examen, de uitgifte van de rijbewijzen en de handhaving. Dat is zowel in 2016 als in 2017 gebeurd. In deze paragraaf beschrijven we de onderzoeksactiviteiten uit het gehele traject. Het gaat om:

6. Literatuurscan en deskresearch
7. Observatie examens
8. Interview betrokken partijen en personen
9. Vragenlijstonderzoek
10. Verzameling kwantitatieve gegevens

Tabel 1 geeft de onderzoeksactiviteiten in meer detail en per jaar weer.

Onderzoeksactiviteit	2015	2016	2017
Literatuurscan en deskresearch	<ul style="list-style-type: none"> - Probleemanalyse en diagnose - Wettelijk kader trekkercertificaat - 		
Observatie	<ul style="list-style-type: none"> - Praktijkexamens trekkercertificaat 	<ul style="list-style-type: none"> - Praktijkexamens T-rijbewijs 	
Interviews	<ul style="list-style-type: none"> - CBR - IBKI - RDW - Aequor - Stoas Vilentum - Cito - Gemeenten (11) - Politie (4) - AOC's/examinatoren trekkercertificaat (4) - Kandidaten praktijkexamen trekkercertificaat (9) 	<ul style="list-style-type: none"> - CBR - IBKI - RDW - Gemeenten (11) - Politie (4) - Opleiders T-rijbewijs (5) 	<ul style="list-style-type: none"> - CBR - IBKI - RDW - Politie (4) - Brancheorganisaties (12)
Vragenlijstonderzoek		<ul style="list-style-type: none"> - Kandidaten en examinatoren praktijkexamen T-rijbewijs 	<ul style="list-style-type: none"> - Kandidaten en examinatoren praktijkexamen T-rijbewijs - Opleiders T-rijbewijs
Kwantitatieve gegevens	<ul style="list-style-type: none"> - Examengegevens T-rijbewijs via CBR - Gegevens houders trekkercertificaat (van Aequor via RDW) - Examengegevens WRM-T via IBKI 	<ul style="list-style-type: none"> - Examengegevens T-rijbewijs via CBR - Gegevens houders T-rijbewijs via RDW - Examengegevens WRM-T via IBKI 	<ul style="list-style-type: none"> - Examengegevens T-rijbewijs via CBR - Gegevens houders T-rijbewijs via RDW - Examengegevens WRM-T via IBKI

Tabel 1. Weergave van de onderzoeksactiviteiten.

Literatuurscan en deskresearch

Aan de hand van een literatuurscan is een goed beeld verkregen van het verkeersveiligheidsprobleem van landbouwvoertuigen. Daarnaast is inzichtelijk gemaakt of de opzet en inhoud van het T-rijexamen in theorie kan bijdragen aan de verbetering in verkeersveiligheid. Hiervoor is onder meer gebruik van SWOV publicaties en publicaties van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Resultaten uit de probleemanalyse en -diagnose zijn vergeleken met de verschillende ontwerpdocumenten (eindtermen en leerdoelen), exameneisen en de uitwerking daarvan in rijprocedures en examenprotocollen die ten grondslag liggen aan het T-rijbewijs en aan het trekkercertificaat. Verder is het wettelijk kader van zowel het trekkercertificaat als het T-rijbewijs bestudeerd. De literatuurstudie is grotendeels gedurende de zomermaanden van 2015 uitgevoerd.

Observatie examens

Om inzicht te krijgen in hoe de kwaliteit van de opleiding en examinering voor het trekkercertificaat zijn meerdere praktijkexamens op verschillende AOC's geobserveerd. Aangezien het examen trekkercertificaat minder gestructureerd is dan een CBR-examen, was dit de beste manier om een beeld te krijgen van de inhoud van de examens. Voor de examens T-rijbewijs zijn geen observaties gedaan van het gehele examen. Wel zijn van het praktijkexamen de voor- en nagesprekken en de verrichtingen op het startterrein enkele keren bijgewoond.

De observaties van het examen trekkercertificaat hebben allen in juni 2015 plaatsgevonden, vanwege de korte tijd tussen de start van de evaluatie en de invoering van het T-rijbewijs. Om dezelfde reden is ervoor gekozen niet een uitgebreid vragenlijstonderzoek te doen onder kandidaten en examinatoren, maar te kiezen voor een kwalitatieve aanpak, waarbij de examens zoveel mogelijk bijgewoond werden. Via Stoas Vilentum zijn contactgegevens van scholen ingewonnen en verschillende examinatoren gecontacteerd. Er zijn uiteindelijk vier scholen bezocht en op iedere school een aantal praktijkexamens bekeken. Daarbij werden voor- en nagesprek bijgewoond, en alle oefeningen op eigen terrein. Bij twee scholen is er tijdens de rit op de openbare weg op afstand achter de examen-trekker aangereden om de route te bekijken. Bij een aantal kandidaten is ook de afname van het theorie-examen geobserveerd.

Interviews betrokken partijen en personen

De betrokken partijen en personen hebben veel relevante kennis en informatie in huis die voor de evaluatie van groot belang is. Deze informatie is zoveel mogelijk ontsloten door middel van interviews met inhoudsdeskundige vertegenwoordigers en ervaringsdeskundigen. De geïnterviewde partijen zijn:

- Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)
- Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI)
- Dienst Wegverkeer (RDW)
- Aequor
- Stoas Vilentum
- Centraal instituut voor Toets Ontwikkeling (Cito)
- Gemeenten
- Politie
- Agrarische Opleidingscentra (AOC's) / examinatoren trekkercertificaat
- Kandidaten praktijkexamen trekkercertificaat
- Opleiders T-rijbewijs
- Brancheorganisaties

Alle interviews zijn afgenomen aan de hand van een gestructureerd interviewprotocol. Royal HaskoningDHV heeft een concept interviewprotocol opgesteld. Dit is vervolgens in de klankbordgroep besproken en waar nodig nog scherp gesteld..

Organisaties. De interviewrondes met betrokken organisaties hebben in de zomerperiode van ieder jaar plaatsgevonden. Het CBR, IBKI en RDW zijn alle jaren geïnterviewd, omdat deze partijen zowel voor, tijdens als na de invoering betrokken waren bij het T-rijbewijs. Voor Aequor, Stoas Vilentum en Cito geldt dat deze organisaties enkel een rol speelden bij het trekkercertificaat. Zij zijn daarom alleen in 2015 geïnterviewd.

Gemeenten en politie. De politieregio's zijn in alle drie de jaren geïnterviewd. De gemeenten zijn bevroegd in 2015 en 2016. Na 2016 werden er op basis van de eerdere interviews vanuit de gemeenten geen veranderingen meer verwacht, dus zijn deze in het laatste jaar niet meer uitgevoerd. De politieregio's en gemeenten zijn zodanig gekozen, dat een representatief beeld is verkregen. Dit betekent dat zowel een

aantal (Rand)stedelijke als een aantal plattelandsregio's bij het onderzoek zijn betrokken. Om een beeld te krijgen van de ontwikkelingen door de tijd, zijn in de verschillende jaren dezelfde gemeenten en politieregio's geïnterviewd. De interviews hebben vooral telefonisch plaatsgevonden, en enkele keren face to face.

AOC's, examinatoren en kandidaten trekkercertificaat. Vlak voor de invoering van het T-rijbewijs (juni 2015) zijn er tijdens bezoeken aan vier AOC's verschillende examinatoren (4) en kandidaten (9) ter plaatse geïnterviewd. De examinatoren waren vaak ook de coördinator voor het trekkercertificaat op het betreffende AOC's, dus zij konden ook veel over de achtergronden vertellen. De kandidaten zijn na afleggen van het praktijkexamen kort bevraagd over hun ervaringen.

Opleiders T-rijbewijs. Er zijn in de zomer van 2016 vijf opleiders geïnterviewd, waarvan vier tijdens een locatiebezoek rondom examens of lessen, en één telefonisch. De interviews dienden vooral als input voor het vragenlijstonderzoek dat later is uitgezet onder opleiders. Van de geïnterviewde opleiders komt er één vanuit een AOC, één vanuit een mechanisatie bedrijf, twee vanuit een kleinere rijkschool en één vanuit een grote rijkschool. In alle gevallen is gesproken met iemand die een rol heeft gespeeld bij het opzetten van de opleiding en daarnaast zelf ook instructie geeft.

Brancheorganisaties. In totaal 14 brancheorganisaties zijn telefonisch geïnterviewd in het voorjaar van 2017. De leden die deze organisaties vertegenwoordigen zijn in mindere of meerdere mate beïnvloed door de invoering van het T-rijbewijs. Veel organisaties zijn zelf ook betrokken geweest bij de invoering. Het geïnterviewde organisaties zijn: Cumela, EVO, Fehac, NAJK, Fedecom, BMWT, Bouwend Nederland, VHG, Zwarte Corps, Raivereniging, HMT, VVN, Fietsersbond en Fehamec. De ANWB is ook benaderd voor deelname, maar in overleg is besloten dat een interview geen meerwaarde had vanwege de kleine rol die de ANWB heeft gespeeld. Verder is LTO meerdere malen benaderd maar hebben we uiteindelijk geen reactie ontvangen.

Vragenlijstonderzoek

Er zijn voor de evaluatie verschillende vragenlijstonderzoeken uitgevoerd.

Kandidaten en examinatoren praktijkexamen T-rijbewijs

Om inzicht te krijgen in hoe de examinering voor het T-rijbewijs wordt ervaren door direct betrokkenen en om dit te kunnen vergelijken met het trekkercertificaat, is in 2016 en 2017 een vragenlijstonderzoek uitgevoerd onder kandidaten en examinatoren. De vragen hadden betrekking op de inhoud van het examen, de voorbereiding, de moeilijkheid, competenties, het verloop van de procedures tijdens het examen en (zelf)evaluatie van de getoonde rijvaardigheid.

Het onderzoek is in januari 2016 gestart en heeft doorgelopen tot juli. In 2017 is het onderzoek opnieuw uitgevoerd met dezelfde vragenlijst, om eventuele veranderingen aan het licht te brengen. Via het CBR zijn de vragenlijsten onder alle examinatoren verspreid. Het doel was per jaar 500 sets (kandidaat en examinator) te verzamelen. De vragenlijst werd door zowel kandidaat als examinator ingevuld na afloop van het examen, als de uitslag al was medegedeeld. De vragenlijsten werden met behulp van een volgnummer aan elkaar gelinkt om de ervaringen van kandidaat en examinator te kunnen vergelijken. Ingevulde vragenlijsten werden door het CBR verzameld en periodiek verstuurd naar Royal HaskoningDHV.

Uiteindelijk bleek het invullen van de vragenlijst een belasting tijdens de examens, vooral vanwege de tijd. Niet alle examinatoren hebben daardoor meegewerkt, de animo nam steeds meer af. In overleg met het CBR is daarom besloten het onderzoek in de zomer van 2016 stil te zetten. Er waren toen in totaal 478 bruikbare sets verzameld. In 2017 zijn er 463 bruikbare sets verzameld. Kandidaten waren niet altijd

secuur tijdens het invullen, en sloegen soms vragen over. Er is voor gekozen om kandidaten die enkele vragen hebben overgeslagen wel te behouden voor de analyse, omdat hun antwoorden op de andere vragen wel waardevol waren. De data zijn geanalyseerd met behulp van SPSS.

Opleiders T-rijbewijs

In februari en maart 2017 is een online vragenlijstonderzoek uitgevoerd onder opleiders van het T-rijbewijs. Alle opleiders genoemd op de website rijsschoolgegevens.nl zijn daarvoor meerdere keren via email benaderd. Dat waren er in totaal ongeveer 70. De vragenlijst kon ingevuld worden door zowel de instructeurs als het management van de opleiding T-rijbewijs. Opleiders werden dan ook aangemoedigd om de vragenlijst onder hun medewerkers te verspreiden. Er is daarom niet per definitie één respondent per rijsschool, het kunnen er ook meer zijn. We kunnen niet terugzien bij welke rijsschool iedere respondent hoort, omdat we daar om de anonimiteit te borgen niet naar hebben gevraagd.

Uiteindelijk zijn er 49 mensen begonnen aan het invullen van de vragenlijst en hebben 37 deze volledig afgerond. Er is gezien de grote uitval voor gekozen om ook de deels ingevulde vragenlijsten voor de analyse te behouden.

De functie van de invuller was 6x alleen instructeur, 12x alleen management en 29x beide.

Kwantitatieve gegevens: inwinning en analyse

In aanvulling op de interviews zijn geanonimiseerde kwantitatieve gegevens verzameld over (de houders van) het trekkercertificaat en T-rijbewijs, de omgewisselde trekkercertificaten, de WRM-T examens, en ontwikkelingen tijdens het overgangproces.

Aequor was ten tijde van het interview druk met het overdragen van de database met gegevens van certificaathouders aan RDW. Om het proces niet te ingewikkeld te maken is afgesproken dat Royal HaskoningDHV de database na de overdracht via RDW kan raadplegen. Helaas zijn er niet veel gegevens van de certificaathouders geregistreerd. Enkel de naam en geboortedatum, gekoppeld aan het certificaatnummer en datum van afgifte. Dit geeft een overzicht van het aantal geslaagde kandidaten per jaar. Verder hebben we via de RDW kunnen putten uit een database van alle T-rijbewijshouders, met daarin opgenomen de achtergrondkenmerken (leeftijd, examenlocatie en moment) en bezit van alle type rijbewijzen. Het gaat in deze database om zowel personen die zijn geslaagd voor het T-rijbewijs examen, en personen die het trekkercertificaat hebben omgewisseld voor het T-rijbewijs als voor personen die het T-rijbewijs bij verlenging automatisch bijgeschreven krijgen. Deze groepen bleken helaas niet te onderscheiden.

Via IBKI is informatie ingewonnen over het aantal WRM-T kandidaten voor de verschillende varianten van het examentraject.

Het CBR heeft daarnaast data aangeleverd over het aantal kandidaten T-rijbewijs vanaf 1 juli 2015 en hun demografische kenmerken. Het slagingspercentage is ook bekend. Daarnaast is het aantal examinatoren, en goedgekeurde examenplaatsen en –voertuigen doorgegeven. Vanaf de website rijsschoolgegevens.nl is het overzicht van opleiders en bijbehorende slagingspercentages gedownload.

Bijlage 2: Betrokken organisaties invoering T-rijbewijs

In deze bijlage worden alle organisaties betrokken bij het trekkercertificaat en/of T-rijbewijs omschreven.

Aequor

Sinds 1 augustus 2015 zijn de taken van Aequor overgenomen door de nieuwe samenwerkingsorganisatie Stichting Samenwerking Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB). Aangezien deze overgang heeft plaatsgevonden na de invoering van het T-rijbewijs, zijn de werkzaamheden met betrekking tot het trekkercertificaat tot het einde toe door Aequor uitgevoerd.

Aequor was een kenniscentrum op het gebied van voedsel, natuur en leefomgeving, dat voor het grootste deel door de overheid werd gefinancierd. Een belangrijke taak was het verbinden van arbeidsmarkt en onderwijs. Sinds 1995 hield Aequor zich bezig met de trekkercertificaten. De belangrijkste rol van Aequor in relatie tot het trekkercertificaat was het uitgeven van blanco certificaten aan de AOC's die examens afnamen. De scholen betaalden Aequor voor de certificaten, ongeveer 8 tot 10 euro per certificaat. De AOC's linkten het certificaatnummer aan de naam en geboortedatum van een geslaagde kandidaat, en gaven deze informatie weer terug aan Aequor. Aequor registreerde deze gegevens en had dus een database van alle certificaathouders. Aequor hield bij welke certificaten naar welke scholen gingen en hield contact met de 60 examensecretarissen, waarvan sommigen meerdere locaties onder zich hadden. Aequor was zijdelings betrokken bij de opleiding voor het trekkercertificaat, door in de beginstadia mee te denken over in de invulling hiervan. De taken voor het trekkercertificaat waren een bescheiden onderdeel van de werkzaamheden van Aequor.

Stoas Vilentum

In 1981 is Stoas, de 'Stichting tot Ontwikkeling van Agrarische onderwijskunde en Scholing', opgericht, met als doel de lerarenopleidingen in het agrarisch onderwijs te bundelen. Sinds 2006 is Stoas onderdeel van de Aeres Groep en in 2012 zijn de beide hogescholen binnen de Aeres Groep, de CAH in Dronten en Almere en Stoas in Wageningen, institutioneel gefuseerd. De naam van de nieuwe instelling is 'Vilentum Hogeschool'. Vilentum Hogeschool biedt een breed palet (groene) hbo-studies. Naast het geven van onderwijs, doet Stoas praktijkgericht onderzoek dat bijdraagt aan de kwaliteit van leren in de groene sector en daarbuiten en biedt zij diverse cursussen en leergangen en (vak)nascholingen op het gebied van onderwijs en groene vakkennis.

Voor het trekkercertificaat organiseerde Stoas (na)scholing voor instructeurs en examinatoren. Door het volgen van een cursus konden AOC docenten de bevoegdheid tot examinator voor het trekkercertificaat behalen. Om de bevoegdheid te behouden dienden de docenten ook eens in de zoveel tijd bij Stoas een bijscholing te volgen. Omdat Stoas de opleiding voor examinatoren verzorgde, speelde de instelling indirect ook een rol bij het vormgeven van de examens zoals die eruit zagen voor de kandidaten. Begeleiders van Stoas oefenden met de aankomend examinatoren het examencircuit en gaven voorbeelden van hoe het examen eruit kan zien en welke situaties voor zouden kunnen komen. Daarbij ging Stoas uit van het examenformulier praktijkexamen, en dit vertaalden zij zo goed mogelijk in de opleiding. De coördinator vaknascholing bij Stoas Vilentum stuurde alles rondom de opleiding examinator trekkercertificaat inhoudelijk en organisatorisch aan op de verschillende locaties. Hij zorgde ook voor laatste informatie op het gebied van regelgeving en ontwikkelingen, zodat examinatoren tijdig geïnformeerd waren.

Centraal Instituut voor Toetsontwikkeling (Cito)

Het Cito is een organisatie voor het ontwikkelen en afnemen van examens en toetsen. Doel van de meet- en volgmethoden is een objectief beeld van kennis, vaardigheden en competenties. Cito verzorgt trainingen en advieswerk en onderzoekt de kwaliteit van het onderwijs voor onderwijsinstellingen, overheden en het bedrijfsleven.

Cito was betrokken bij het trekkercertificaat via het ontwerpen van het theorie-examen in opdracht van de AOC-raad. Cito was in dat proces verantwoordelijk voor de samenstelling van het examen, en had een rol als voorzitter van de constructiegroep, voorzitter van de vaststellingscommissie en begeleider van de standaardsetting.

Agrarische Onderwijscentra (AOC's)

Een AOC is een middelbaar onderwijstype dat VMBO- en MBO-opleidingen aanbiedt voor de groene sector: dier, plant, milieu en voedsel. Ook bieden AOC's volwasseneneducatie aan in de vorm van opleidingen en cursussen voor particulieren, werkgevers en werknemers. De 13 AOC's zijn verspreid over ruim 100 locaties door het hele land.

Leerlingen van onder andere de MBO opleiding groen, grond & infra en veehouderij & plant hadden voor werk en stage meestal een trekkercertificaat nodig. Op de AOC's kregen ze vaak de kans om met de trekker te oefenen en ook vanuit school examens te doen. Mensen die niet op een AOC een opleiding volgden konden zich daar wel aanmelden voor het examen, aangezien dit de enige locaties waren waar dit kon. Er waren in totaal ongeveer 100 locaties verspreid over het land waar het trekkercertificaat praktijkexamen kon worden afgelegd. Docenten van de school met een bevoegdheid namen de examens af. Op de AOC's konden ook de theorie-examens worden afgelegd, vaak in groepjes in een computerlokaal.

Als een kandidaat geslaagd was voor zowel het theorie- als praktijkexamen zorgde het AOC dat de naam en geboortedatum gelinkt werden aan een certificaatnummer. Het certificaat werd vaak direct door de examinerator aan de kandidaat uitgereikt en eens per drie maanden werden de gegevens van afgegeven certificaten gemeld aan Aequor.

AOC's zijn zelfstandige eenheden en alleen de inspectie voor het onderwijs had de bevoegdheid om toezicht te houden op de uitvoering van de lessen en het uitvoeren van de examens. Binnen de inspectie voor het onderwijs heeft het trekkercertificaat geen hoge prioriteit gehad.

AOC raad

De AOC Raad is de netwerkorganisatie van alle AOC's en verzorgt de belangenbehartiging voor het groene onderwijs. Met De AOC-raad hield bij welke examineratoren er waren voor het trekker certificaat en bij welke scholen zij waren aangesloten.

Voor alle organisaties betrokken bij het trekkercertificaat betekende de invoering van het T-rijbewijs een belangrijke verandering, en vaak ook het einde van de taken. Aequor heeft het databestand met gegevens van de certificaathouders overgedragen aan RDW. Cito heeft de toetsvragen en foto's van het theorie-examen aan CBR gegeven en de itemauteurs zijn overgegaan naar CBR. Bij de samenstelling van het theorie-examen T-rijbewijs is Cito niet betrokken. STOAS Vilentum krijgt een andere rol, nu vanaf 1 juli 2017 alle instructeurs een WRM-T certificaat moeten hebben. De bestaande examineratoren voor het trekkercertificaat mogen nog twee jaar instructie geven, en STOAS zal hen daarbij blijven ondersteunen, maar er worden geen cursussen voor nieuwe opleiders meer gegeven. De AOC's leveren niet langer examineratoren en moeten in de komende tijd gaan bepalen in hoeverre zij een rol willen spelen bij de opleiding voor het T-rijbewijs. De taken van Aequor, Stoas Vilentum en de AOC's zijn al toegelicht in paragraaf 4.2. Hieronder volgt een beschrijving van de bij het T-rijbewijs betrokken organisaties.

Van de organisaties die er juist een takenpakket bij krijgen, heeft het CBR het meeste werk, met de verantwoordelijkheid voor zowel theorie- als praktijkexamens van het T-rijbewijs. Daarnaast registreert het RDW de rijbewijzen en geeft deze uit. De rijbewijzen zelf worden aangevraagd bij de gemeente. Verder

neemt IBKI de examens af voor WRM-T, het certificaat dat vanaf 1 juli 2017 benodigd is om instructie te geven voor het T-rijbewijs. Tot slot kan de politie beter handhaven nu het rijbewijs verplicht is.

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

Het CBR is een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). Het CBR is door de Nederlandse minister van I&M belast met een verkeersveiligheidsstaak: het beoordelen van de rijvaardigheid en medische geschiktheid van bestuurders en de vakbekwaamheid van professionals in transport en logistiek.

Het CBR is opgedeeld in vier divisies: Theorie, Rijvaardigheid, Rijgeschiktheid en CCV/Vakbekwaamheid, en verzorgt de examens voor professionals in wegvervoer, binnenvaart en logistiek en toetst de theoriekennis van beroeps- en privévliegers. Binnen deze divisie vallen ook de taken betreffende het T-rijbewijs die het CBR vanaf 1 juli 2015 op zich neemt. CBR verzorgt het afnemen van de theorie- en praktijkexamens, en schouwt locaties en voertuigen van opleiders, om te bepalen of deze aan de opgestelde eisen voldoen. In het voortraject was het CBR verantwoordelijk voor de invulling van het examen en opstellen van de rijprocedure. Tijdens dit hele proces hebben zij regelmatig afgestemd met sector- en branchepartijen.

Dienst Wegverkeer (RDW)

De RDW is een publieke dienstverlener in de mobiliteitsketen. De naam RDW is oorspronkelijk afgeleid van de benaming Rijksdienst voor het Wegverkeer, en hoewel dat niet langer de officiële naam is, is de afkorting gebleven. De RDW is de instelling die de registratie van gemotoriseerde voertuigen en rijbewijzen in Nederland verzorgt. De RDW is een zelfstandig bestuursorgaan van de Nederlandse overheid en heeft de volgende wettelijke taken:

- Toelating van voertuigen en voertuigonderdelen op de Nederlandse en Europese markt,
- Toezicht en controle op de technische staat van voertuigen in verband met veiligheids- en milieueisen (Algemene Periodieke Keuring, APK),
- Toezicht en controle op de door RDW erkende bedrijven,
- Registratie en informatieverstrekking (onder meer kentekens en rijbewijzen),
- Documentafgifte (onder meer kentekenbewijzen en rijbewijzen).

De centrale registratie van het T-rijbewijs vindt vanaf de invoering op 1 juli 2015 plaats bij de RDW. Dat houdt in dat RDW een rol speelt bij het automatisch bijschrijven van de categorie T en het omwisselen van het trekkercertificaat voor de categorie T op het rijbewijs.

De gemeente raadpleegt bij verlenging van een rijbewijs het register van RDW. Als aan de volgende voorwaarden is voldaan, krijgt de betreffende persoon de categorie T bijgeschreven:

- Een rijbewijs met categorie B is afgegeven door de gemeente voor 1 juli 2015,
- De categorie B op het Nederlands rijbewijs is niet ongeldig verklaard,
- Op het moment van de aanvraag van het rijbewijs is de persoon 18 jaar of ouder.

Er wordt aangesloten bij de reguliere omwisselingscyclus van 10 jaar. De RDW zorgt dat het rijbewijs binnen vijf dagen wordt aangemaakt en vervolgens beveiligd wordt opgestuurd naar de gemeente.

Het omwisselen van het trekkercertificaat naar een categorie T op het rijbewijs is mogelijk van 1 juli 2015 tot 1 juli 2016. Hiervoor is een uitgebreidere procedure:

- Er kan een aanvraagformulier worden gedownload (website RDW), welke samen met het originele trekkercertificaat en een kopie van een geldig identiteitsbewijs naar de RDW dient te worden gestuurd. Het originele trekkercertificaat wordt ingenomen door de RDW.
- De RDW beoordeelt de aanvragen en stelt mensen per post op de hoogte.

- Naast de aanvraag bij de RDW moet ook een 'Eigen verklaring' worden ingevuld en ingediend bij het CBR. Het CBR beoordeelt vervolgens de 'rijgeschiktheid'. Bij een positieve beoordeling ontvangt de RDW een digitale verklaring van geschiktheid voor die persoon van het CBR. De persoon zelf ontvangt per post bericht van het CBR.
- Bij een positieve beoordeling van RDW en CBR kan het rijbewijs worden aangevraagd bij de gemeente. De gemeente gaat de persoonsgegevens na en raadpleegt het register van de RDW. Daarna gaat de aanvraag naar RDW.
- Binnen 5 werkdagen wordt een rijbewijs aangemaakt (sinds 14-11-2014 is dit een plastic pasje) en de kaart wordt beveiligd opgestuurd naar de gemeente. Indien de persoon geen andere rijbewijs categorieën heeft behaald, wordt er een rijbewijs wordt afgegeven met alleen de categorie T erop.

De omwisseling van het trekkercertificaat bij de RDW is gratis. Aan de aanvraag van een 'Eigen verklaring' bij het CBR en de aanvraag voor een nieuw rijbewijs bij de gemeente zijn wel kosten verbonden.

Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI)

IBKI is een instituut voor examinering en certificering voor de mobiliteitsbranche, met als hoofdtaken het ontwikkelen en afnemen van theorie- en praktijkexamens voor de instructeurscertificaten in het kader van de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen (WRM). Met betrekking tot het T-rijbewijs is IBKI verantwoordelijk voor het WRM-T examen voor de rijinstructeurs. Daarnaast is IBKI vanaf het begin betrokken bij de ideevorming en ontwikkeling van het T-rijbewijs.

Gemeentes

De afgifte van het trekkercertificaat ging langs gemeentes heen. Dit liep rechtstreeks via de AOC's en Aequor. Het T-rijbewijs is een volwaardige categorie binnen het Nederlandse rijbewijsstelsel, en moet daarom net als andere rijbewijzen bij de afdeling burgerzaken van de gemeente worden aangevraagd. De procedure hiervoor komt grotendeels overeen met die voor andere rijbewijzen: na slagen wordt aanvraag gedaan en pasfoto ingeleverd, en vijf werkdagen later kan het paspoort worden afgehaald.

Deelnemende organisaties werkgroepen

Klankbordgroep ministerie I&M	
Cumela Verzekeringen	AOC Raad – Agrarische Opleidingscentrum
TLN – Transport en Logistiek Nederland	LTO – Land- en Tuinbouworganisatie Nederland
VHG – Vereniging voor Hoveniers en Groenvoorzieners	Fedecom
RDW – Dienst wegverkeer	BMWT – Bouwmachines, Magazijninrichtingen, Wegenbouwmachines en Transportmaterieel
IBKI – Innovam Branche Kwalificatie Instituut	VVN – Veilig Verkeer Nederland
BOVAG – Bond van Automobielhandelaren en Garagehouders	Fryslan
CBR – Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen	SBV – Stichting Bevordering Verkeerseducatie
EVO – Eigen Vervoerders Organisatie	Verschillende opleiders
Politie	
OM – Openbaar Ministerie	

Tabel 2. Partijen die deelnamen aan de werkgroepen.

Adviesplatform CCV (CBR)

Stichting Aequor	TLN – Transport en Logistiek Nederland
AOC Raad – Agrarische Opleidingscentrum	VRB – Vereniging Rijschool Belang
BMWT – Bouwmachines, Magazijninrichtingen, Wegenbouwmachines en Transportmaterieel	VVN – Veilig Verkeer Nederland
BOVAG – Bond van Automobielhandelaren en Garagehouders	CAH Vilentum / Stoas hogeschool
VHG – Vereniging van Hoveniers en Groenvoorzieners	Cumela Verzekeringen
EVO – Eigen Vervoerders Organisatie	IBKI – Innovam Branche Kwalificatie Instituut
FAM – Federatie Autorijschool Management	LTO/LLTB – Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland/Limburgse Land- en Tuinbouw Organisatie
Fehac – Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs	Politie
HMT – Historische Motoren en Tractoren vereniging	SBV – Stichting Bevordering Verkeerseducatie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Fedecom
RDW – Dienst wegverkeer	Mechan-Connect Group BV

Tabel 3. Partijen die deelnamen aan het adviesplatform.

Klankbordgroep CCV (CBR)	
BOVAG – Bond van Automobielhandelaren en Garagehouders	Nederveen opleidingen en trainingen
FAM – Federatie Autorijschool Management	Rijopleiding John Vesters
AOC raad – Agrarische Opleidingscentrum	Dek opleiding en training
VRB – Vereniging Rijschool Belang	Mechan-Connect Group BV
SBV – Stichting Bevordering Verkeerseducatie	Verkeersschool Itha
Rijschool A. Hendriks	Abemec
Auto- En Motorrijschool Argus	Adviseur TerraNext, Projectleider Terra Rijschool
Transport Academie B.V.	Autorijschool Andre
Verkeersschool Wierks	

Tabel 4. Klankbordgroep.

LTP-raad, kamer T CCV (CBR), eerder adviesplatform	
TLN – Transport en Logistiek Nederland	Bouwend Nederland
EVO – Eigen Vervoerders Organisatie	Fedecom
VHG – Vereniging van Hoveniers en Groenvoorzieners	Cumela Verzekeringen
BMWT – Bouwmachines, Magazijninrichtingen, Wegenbouwmachines en Transportmaterieel	Zwarte Corps
LTO – Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland	

Tabel 5. Organisaties die deelnemen aan de LTP-raad.

Bijlage 3: Ontwerptraject T-rijbewijs

Voor de samenstelling van zowel theorie- als praktijkexamen T-rijbewijs is gebruik gemaakt van examens van andere rijbewijscategorieën, in samenspraak met verschillende betrokkenen.

Theorie-examen

Het theorie-examen is ontwikkeld aan de hand van de toets-matrijs van het vrachtwagen (C) en auto (B) examen, plus een aantal onderzoeksrapporten en de examens uit België en Duitsland. Dat is gecombineerd tot een eerste concept, dat voorgelegd is aan verschillende betrokkenen (zoals uitgevers, examinatoren AOC's, branche-organisaties zoals Cumela, LTO, TLN, enz.). Na terugkoppeling van de verschillende groepen is er een definitieve versie ontstaan. Deze definitieve toetsmatrijs vormt de basis voor alle ontwikkelde theorie-vragen.

Theorie-vragen worden geschreven door externe inhoudsdeskundigen. Na beoordeling door CBR wat betreft toets technische kwaliteit en taalniveau, worden de vragen voorgelegd aan een College van Deskundigen. Het College van Deskundigen beoordeelt de vragen op inhoudelijke correctheid. Het College bestaat uit mensen met inhoudelijke kennis vanuit verschillende hoeken in de beroepspraktijk.

CBR heeft ook de beschikking gekregen over de CITO vragen van het theorie-examen voor het certificaat. Deze zijn, mits valide onder de nieuwe toetsmatrijs, beoordeeld door het college van deskundigen. Uiteindelijk bleken er maar een paar vragen uit het theorie-examen voor het certificaat geschikt om over te nemen.

Risicoherkenning zit niet in het theorie-examen T, zoals bij het theorie-examen B. Dit type vragen wordt bij het B-examen momenteel geëvalueerd. CBR wacht de resultaten van de evaluatie af, alvorens te overwegen deze bij andere examens in te zetten. Risicoherkenning zit nu wel verwerkt in een aantal meerkeuzevragen over verkeersinzicht.

Aan examinatoren van AOC's is gevraagd itemauteur (bedenker van vragen) te worden. Van de geïnteresseerden bleef er in eerste instantie slechts één over, omdat het maken van items via de CBR toetsmatrijs lastig is voor iemand die gewend is uit te gaan van lesmateriaal. CBR is op zoek gegaan naar meer itemauteurs, en heeft inmiddels een redelijk bestand opgebouwd.

Praktijkexamen

Voor de praktijkexamens is ook een toetsmatrijs ontwikkeld. Deze kent hetzelfde ontwikkeltraject als de toetsmatrijs voor de theorie-examens. Daarnaast is er voor de praktijkexamens een Rijprocedure geschreven. De Rijprocedures van andere rijexamen-categorieën dienden als inspiratie voor de rijprocedure voor het T-rijbewijs. Het is grotendeels een combinatie geworden van de rijprocedure van vrachtwagen met aanhangwagen en auto met aanhangwagen. Daarnaast is er ook gekeken naar de examens in België en Duitsland. Ook de rijprocedure is voorgelegd aan diverse externe organisaties (zoals rij scholen, AOC's en brancheorganisaties als CUMELA en LTO) voordat deze definitief is gemaakt. De documenten, zoals toetsmatrijs en rijprocedure, voor T die op de website van CBR staan, zijn goedgekeurd en definitief.

Alle examendocumenten (zowel voor de theorie als de praktijkexamens) zijn goedgekeurd via een trappensysteem. De eerste keuring is uitgevoerd door de technische commissie, daarna door het college van deskundigen met 5 organisaties, en daarna een adviesplatform met 15 organisaties. De rijprocedure zelf heeft geen concrete wettelijke status, maar wordt wel algemeen geaccepteerd en erkend door opleiders en examinatoren als de basis voor het praktijkexamen.

De factor leeftijd is meegenomen bij de ontwikkeling van de exameneisen voor het T-rijbewijs, omdat de kandidaten jonger zijn dan bij de meeste rijexamens (zie ook paragraaf 3.2). Hiervoor zijn een aantal onderzoeken over o.a. hersenontwikkeling bekeken (bijvoorbeeld rapport Willem Vlakveld, SWOV). Dit heeft verder geen gevolgen gehad voor hoe het examen eruit ziet. Uiteindelijk moeten kandidaten het gewenste gedrag laten zien, hoe oud ze dan ook zijn. Er zijn wel componenten toegevoegd zoals zelfreflectie en situatiebevraging vanuit het B-examen, om meer inzicht te krijgen in waarom iemand bepaalde keuzes maakt en om een stukje zelfevaluatie en zelfbewustzijn af te dwingen bij deze kandidaten.

Het rijden met routenavigatie is niet opgenomen in het examen. Er is discussie geweest over het wel of niet gebruiken van de routenavigatiesystemen in het praktijkexamen. Het probleem is dat deze systemen niet zijn ingericht op rijden met de trekker. Er zit geen "trekkerstand" op, waardoor wegen die door trekkers niet betreden mogen worden wel als meest geschikte route worden aangegeven. De navigatie is daarom niet bruikbaar en wordt in de praktijk ook niet gebruikt door bestuurders van landbouwvoertuigen.

Vanwege de beperkte actieradius van de trekker tijdens een examen (ongeveer 12 kilometer) zijn er bij het T-examen geen productieve opdrachten opgenomen, zoals zelfstandig route rijden. Ook bepalen de examinatoren de plek voor het uitvoeren van een bijzondere verrichting en niet de kandidaat, zoals bij het B-examen. De kandidaat moet wel de meest veilige manier kiezen om de verrichting uit te voeren, en dat wordt ook meegewogen in de beoordeling. Wanneer straks de maximumsnelheid naar 40 km/u gaat, kan de examenroute worden verlengd en zijn er meer mogelijkheden.

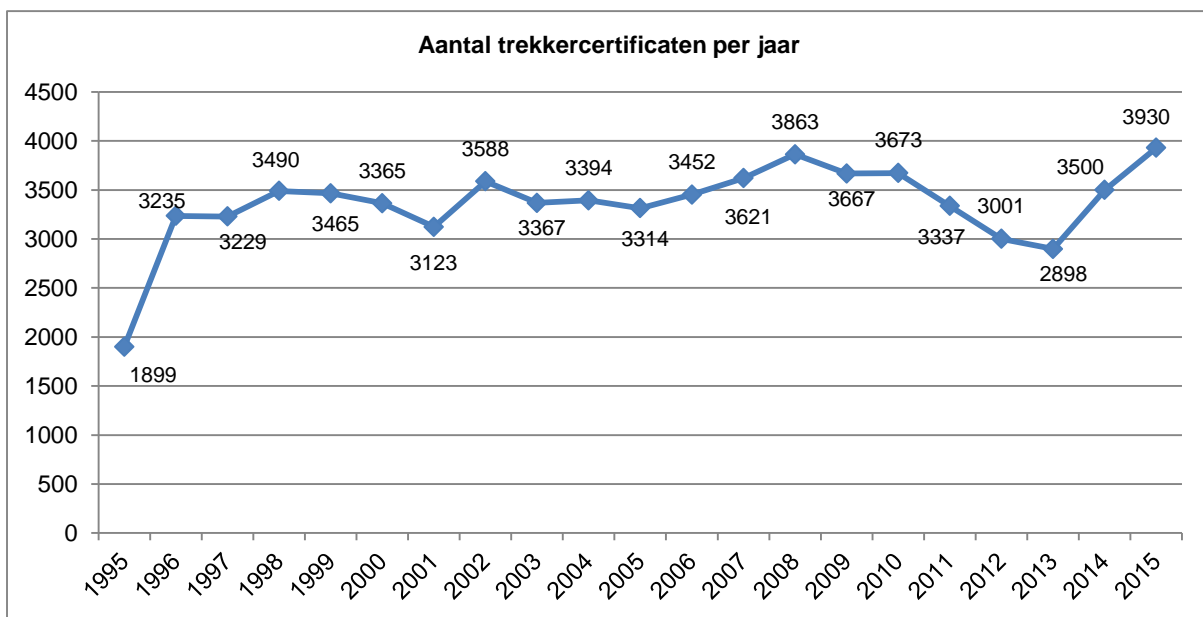
Bijlage 4: Ervarenen examen trekkercertificaat

Vóór 1 juli 2015 is informatie ingewonnen over het examen trekkercertificaat, om zo de uitgangssituatie in beeld te brengen en te kunnen vergelijken met de nieuwe situatie. Deze bijlage bevat een overzicht van het aantal afgenomen examens en daarnaast een beschrijving van de uitvoering van de examens op basis van observaties en interviews.

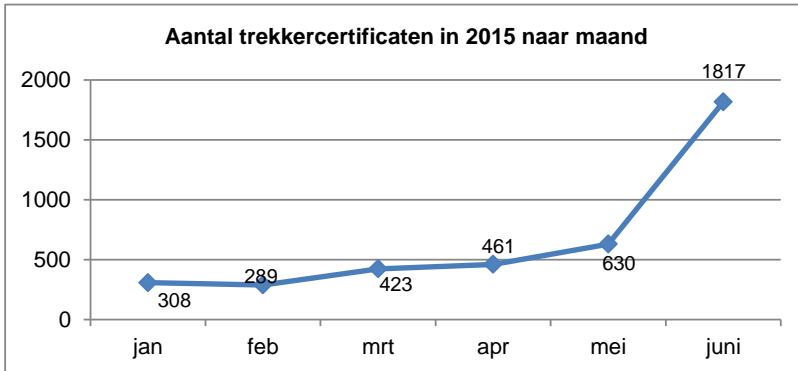
Aantal uitgegeven trekkercertificaten

Het RDW heeft ten behoeve van de omwisseling de beschikking over het Aequor bestand met ongeveer 70.000 certificaathouders. Een probleem dat zich hierbij voordoet is dat in het verleden niet alle certificaten zijn doorgegeven aan Aequor. AOC's kregen destijds een kleine voorraad blanco certificaten toegestuurd. RDW schat dat 20% van de afgegeven certificaten niet in het register van Aequor staat. De RDW moet in die gevallen de echtheid van ingezonden trekker certificaten nauwkeurig controleren.

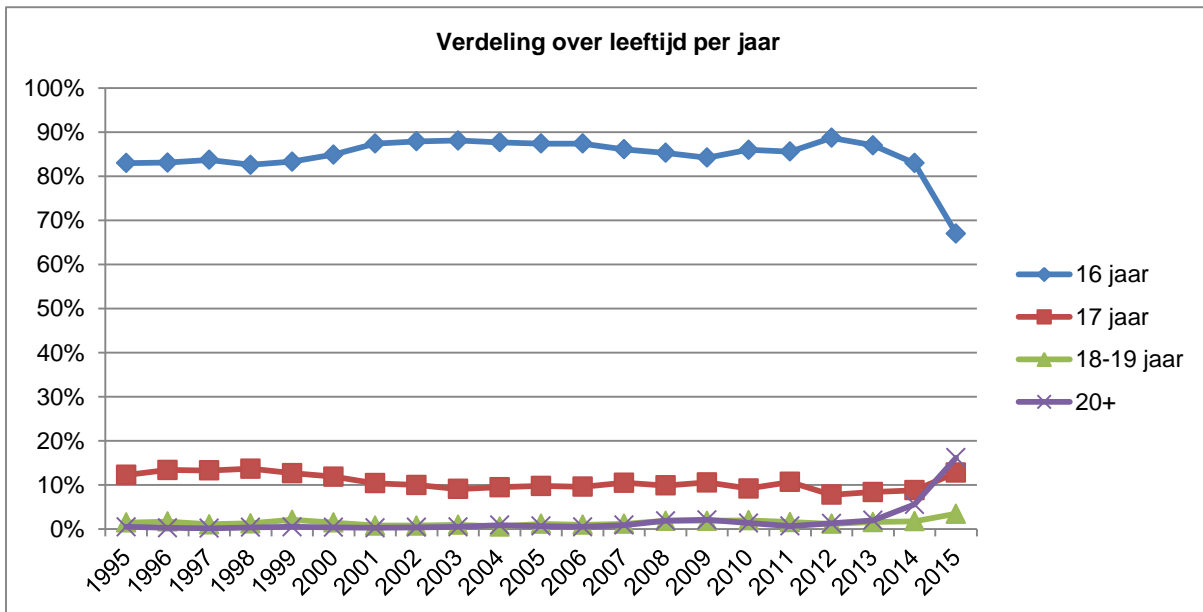
De volgende figuur maakt duidelijk dat sinds 1996 het aantal uitgegeven certificaten wel wat schommelde, maar toch een redelijk stabiel beeld laat zien. Gemiddeld worden er ongeveer 3400 certificaten uitgegeven per jaar.



In 2015 zijn in een half jaar tijd zijn er ruim 3900 certificaten uitgegeven. In de volgende figuur is goed te zien dat de piek in de maand juni was, vlak voor de invoering van het T-rijbewijs. Het aanbod van examendata en locaties is voor de theorie- en praktijkexamens trekkercertificaat altijd ruim voldoende geweest. AOC's hebben nooit te kampen gehad met wachtlijsten, tot de laatste paar maanden voor de invoering van het T-rijbewijs.

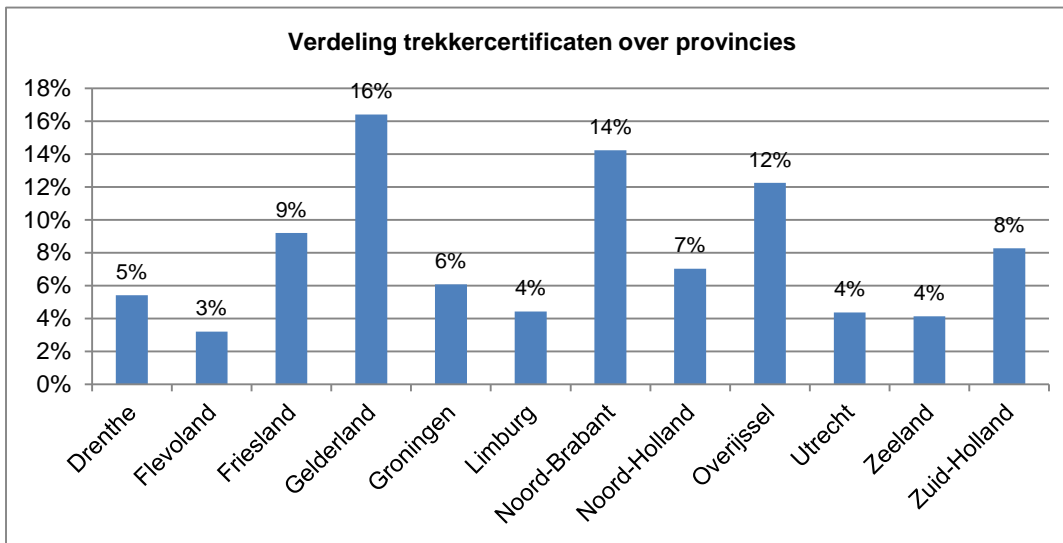


De volgende figuur toont de leeftijdsverdeling van de certificaathouders op het moment van het examen.



Als we de leeftijdsverdeling in ogenschouw nemen dan zien we dat gemiddeld 85% van de certificaathouders 16 jaar is. Ongeveer 10% is 17 jaar en de overige certificaathouders zijn 18 jaar of ouder. In 2014 en 2015 is er duidelijk sprake van een toename van het aantal kandidaten van 20 jaar en ouder; in 2015 is 16% van de kandidaten voor het trekker certificaat 20 jaar of ouder.

De volgende figuur toont de verdeling van de certificaathouders over de provincies.



De provincies Gelderland, Noord-Brabant, Overijssel en Friesland nemen samen ruim de helft van het aantal certificaathouders voor hun rekening.

Slagingspercentages

Het slagingspercentage voor het theorie-examen is niet bekend omdat scores en uitslagen niet werden geregistreerd. Na het maken van een theorie-examen op de computer werd direct berekend of de kandidaat geslaagd was, en kon hiervan een bewijs worden geprint met ook het cijfer erop. Daarna waren deze gegevens niet meer terug te halen. Er is dus geen informatie beschikbaar over hoeveel kandidaten de eerste keer slagen en met welk cijfer zij dit gemiddeld deden.

De geslaagde kandidaten zijn met naam en geboortedatum geregistreerd door Aequor. Informatie over niet behaalde praktijkexamens kwam echter niet bij Aequor terecht, omdat de kandidaten pas aan een certificaatnummer gelinkt werden als het examen behaald was. Ook de AOC's hebben geen landelijk systeem waarin alle afgelegde examens, onafhankelijk van het resultaat, vastgelegd zijn. Het slagingspercentage van de praktijkexamens is dus niet bekend. Geïnterviewde examinatoren schatten dat 75% tot 95% van de kandidaten voor hun eerste praktijkexamen slaagde. Dat percentage kan per school verschillen.

Vorbereiding op het examen

Als voorbereiding op het theorie-examen werd door de kandidaten het boek "Werken met de trekker" bestudeerd. Soms maakten zij ook online oefenvragen. De voorbereiding voor het praktijkexamen trekkercertificaat deden de kandidaten grotendeels zelf. Ze oefenden thuis, bij kennissen of op het bedrijf waar ze al werken of stage lopen. Van klasgenoten hadden zij soms al gehoord welke vaardigheden of oefeningen belangrijk zijn op het examen, zodat ze daar specifiek op konden oefenen. Een deel van de kandidaten reed van huis uit op de trekker, of deed dit al voor stage of een bijbaantje. Daarnaast was het op sommige AOC's gebruikelijk of verplicht om een les te nemen vooraf aan het examen. De totale tijdsbesteding aan voorbereiding voor het praktijkexamen varieerde per kandidaat van een paar uur tot een aantal dagen.

Kandidaten hadden over het algemeen het gevoel goed voorbereid te zijn op het examen. De examinatoren waren het daar, na het afnemen van het examen, niet altijd mee eens. Zij gaven aan dat sommige onderdelen van het examen, zoals de bijzondere verrichtingen, gemakkelijk thuis of op een bedrijf geoefend konden worden, maar dat kandidaten dit niet altijd deden. Mogelijk onderschatten zij het

examen en dachten, ook als zij geen ervaring hadden, het met een paar uurtjes oefenen af te kunnen. Het grootste deel van de kandidaten was volgens de examinatoren wel voldoende voorbereid op het examen.

Ondanks dat kandidaten het gevoel hadden goed voorbereid het examen in te gaan, schatten zij hun kans om te slagen niet hoog in, meestal op 50%. Na het afleggen van het examen schatten zij de kans - afhankelijk van hoe de rit in hun beleving was verlopen - groter of kleiner in.

Opbouw en uitvoering examen

Ondanks dat alle examinatoren het beoordelingsformulier als leidraad gebruikten en een zelfde opbouw aanhielden, liep de uitvoering van het praktijkexamen trekkercertificaat sterk uiteen. Elke school had een eigen methode, en ook binnen de school hing de precieze aanpak van de examiner af. De oude stijl examen (vooral gericht op werken met de trekker) en de nieuwe stijl (meer gericht op deelnemen aan het verkeer) bestonden naast elkaar. Het is daarom niet mogelijk om één beschrijving te geven van het examen die recht doet aan de zo diverse praktijk. Het enige dat vaststond, was de opbouw van het examen, te beginnen met een voertuigcheck, dan bijzondere verrichtingen op eigen terrein, gevolgd door een stuk rijden op de openbare weg en als laatste een afsluitend gesprek. Om een beeld te schetsen van de variatie die er binnen deze structuur plaatsvond, volgt een beschrijving van twee uiterste handelwijzen binnen de geobserveerde scholen.

Examentype 1

De examens werden op locatie afgenomen, dus bij de kandidaat thuis of op het bedrijf met eigen trekker, in plaats van op een AOC met de trekker van de school. In veel gevallen was het theorie-examen voorafgaand aan het praktijkexamen gepland. Het theorie-examen moet behaald zijn voordat aan het praktijkexamen mocht worden begonnen, en was dus het eerste onderdeel van het examen. De kandidaat gebruikte hiervoor een eigen laptop of computer. De examiner logde met een code in op Toetsplaza, waarna de kandidaat de vragen online kon beantwoorden. Daarbij zat de kandidaat meestal thuis aan de keukentafel, vergezeld door de examiner en eventuele familieleden. De examen-omgeving was dus niet gecontroleerd en de examiner gaf de kandidaten tijdens de examens hier en daar wat tips en hints. Het maken van het theorie-examen duurde ongeveer drie kwartier, waarna de uitslag direct bekend was. Bij een voldoende resultaat (en dat was met deze werkwijze waarschijnlijk bijna altijd het geval) startte vervolgens het praktijkexamen.

Tijdens het praktijkexamen werd er een korte voertuigcheck gedaan, waarbij de kandidaat werd gevraagd de verlichting en/of oliepeil te checken. Omdat er niet veel tijd was, werd het aan- en afkoppelen meestal overgeslagen. De trekker van de kandidaat stond al aangekoppeld te wachten. De trekkers van verschillende kandidaten waren wisselend van formaat en type. Na de voertuigcheck nam de kandidaat plaats achter het stuur en voerde op aangeven van de examiner één of meerdere bijzondere verrichtingen uit op eigen terrein, bijvoorbeeld recht achteruit rijden op de spiegels of achteruit een bocht maken. Wanneer het niet in één keer lukte, kreeg de kandidaat meerdere kansen om zich te herstellen, en ook als het dan nog niet lukte, werd het examen gewoon voortgezet. De examiner zat tijdens dit onderdeel zelf niet in de trekker.

Aangezien de voertuigcheck en bijzondere verrichtingen al aardig wat tijd kostten, bleef er slechts 10 tot 15 minuten over voor het volgende onderdeel, namelijk het rijden op de openbare weg. De inhoudelijke route die binnen die tijd kon worden gereden verschilt omdat het bereik zo klein is. Soms konden er een aantal rotondes of kruispunten worden meegepakt, maar andere keren bleef het bij enkel landweggetjes. De examiner nam plaats naast de kandidaat en gaf aan welke route gevolgd dient te worden.

Na het rijden kwamen kandidaat en examiner terug naar binnen voor het eindgesprek. Daarbij werd het beoordelingsformulier door de examiner doorgenomen en werden alle onderdelen beoordeeld met een

voldoende/onvoldoende. Tijdens het beoordelen besprak de examiner kort met de kandidaat hoe de onderdelen gingen en gaf tips. Drie van de zeven voorwaarden om te slagen (deze *moeten* voldoende zijn), werden in de examens niet behandeld. Om toch een oordeel uit te kunnen spreken vroeg de examiner de kandidaten of ze deze handelingen wel eens hebben uitgevoerd. Bij een positief antwoord (altijd natuurlijk) werd de voorwaarde als voldoende beoordeeld. Na het tellen van alle vinkjes werd het eindoordeel meegedeeld en de kandidaat gefeliciteerd. Er volgde nog wat uitleg over het papierwerk en dan vertrok de examiner op naar de volgende bestemming.

Examentype 2

De kandidaat maakte het theorie-examen met een groepje in een computerlokaal. Pas na het behalen van het theorie-examen kon het praktijkexamen worden ingepland. Dit was dus nooit op dezelfde dag. Praktijkexamens vonden plaats op het AOC met de trekker van de school. Het praktijkexamen nam in totaal ongeveer twee uur in beslag. Die tijd was ook nodig, want de examiner wilde alle onderdelen op het beoordelingsformulier hebben gezien. Het examen begon daarom met een zeer uitgebreide voertuigcheck waarbij de kandidaat verschillende handelingen correct moesten uitvoeren. Daarna kreeg de kandidaat de kans even te wennen aan de trekker door op en neer te rijden op het schoolterrein. De examiner zat dan al in de trekker naast de bestuurder. Vervolgens reed de kandidaat de trekker naar de wagen die moest worden aangekoppeld. De kandidaat kreeg hierbij geen hulp op een eventuele tip na. Als de wagen eenmaal aangekoppeld was begon het echte rijden op de openbare weg. Dit onderdeel duurde ongeveer drie kwartier. De route kon in verschillende variaties gereden worden, maar bevatte altijd verkeerslichten, kruispunten, uitritten, een smal weggetje met veel fietsers, drempels, zebrapaden, ontheffingsborden en een fietspad dat overgestoken moet worden. Het enige dat ontbrak, is een rotonde. Ondanks dat er behoorlijk wat verkeerssituaties in de route zaten, vond het grootste deel van het rijden plaats op een rustig bedrijventerrein. Hier werden ook de bijzondere verrichtingen uitgevoerd. Daarbij kreeg de kandidaat opdracht om zelf een geschikte plek te kiezen om bijvoorbeeld te keren. Als dit alles goed ging, reed de kandidaat vervolgens terug naar het terrein om de wagen af te koppelen en vond de eindbespreking op school plaats. Als er na het rijden van de route nog twijfel bestond over de vaardigheden van de kandidaat werd en soms nog een extra stukje aan de route vastgeplakt, zodat er zich meer kritische situaties voordeden om de kandidaat op te toetsen. Tijdens het afsluitende gesprek werden aan de hand van de het beoordelingsformulier alle onderdelen beoordeeld en werden er kort wat situaties teruggehaald. Vervolgens werd de uitslag aan de kandidaat gegeven en werd deze, afhankelijk van het resultaat, gefeliciteerd of werd er een vervolgspraak gemaakt.

Moeilijkheidsgraad examen

De meeste kandidaten gaven aan het praktijkexamen behoorlijk lastig te vinden. Het rijden op de openbare weg werd genoemd als moeilijk onderdeel, omdat er dan op zoveel dingen tegelijk gelet moest worden. Kandidaten hadden niet de kans gehad hier veel mee te oefenen. Kandidaten die eerder al wel ervaring op de weg hadden, met bijvoorbeeld een scooter, gaven aan dat dit tijdens het examen goed van pas kwam. Sommige kandidaten vonden daarnaast de technische bediening van de trekker nog lastig. Als ze op een trekker van het AOC examen deden, kwam dat mede doordat ze moesten wennen aan een ander voertuig. Volgens de examinatoren waren de examens die zij afnamen qua niveau redelijk vergelijkbaar, al hing dat op de weg soms af van het overige verkeer.

Zoals eerder beschreven in de paragraaf “observatie afname examens” varieerde de aanpak van het praktijkexamen erg per school. Daardoor is er vanuit de observaties ook qua moeilijkheidsgraad niet één lijn te trekken. Voor sommige examens die op locatie werden afgenomen was het bijna onmogelijk om niet te slagen vanwege een weinig veeleisend rijgebied en welwillende examinatoren. Er werd slechts een zeer kort stukje gereden op de weg, zonder veel verkeerssituaties. De bijzondere verrichtingen konden meerdere keren opnieuw worden geprobeerd en enkele lastige onderdelen (en voorwaarden om te slagen) werden niet gecheckt. Examinatoren gaven zelf ook aan dat zaken als veilig gedrag op de weg en

doorstroming lastig getoetst konden worden. Dat staat in sterk contrast met AOC's die probeerden het T-rijbewijs niveau al zo dicht mogelijk te benaderen. Daar moesten de kandidaten laten zien alle onderdelen te beheersen, en werd er meer aandacht besteed aan rijden op de openbare weg. Daarbij werd er voor gezorgd dat elk examen genoeg verkeerssituaties bevatte om een goed beeld te krijgen van de rijvaardigheden van de kandidaat. Ook werden de bijzondere verrichtingen op de openbare weg uitgevoerd. Er zijn voor de kandidaten dus veel meer punten waarop zij door de mand konden vallen, wat de kans van slagen bij deze examens lager maakte.

Zelfevaluatie rijcompetenties en examenprestatie

Uitleg en instructie van de examinatoren vonden de kandidaten duidelijk. Examinatoren hadden over het algemeen ook het idee dat hun uitleg goed begrepen werd. Datzelfde gold voor het eindgesprek. Kandidaten begrepen de motivatie en konden zich er in vinden. Het enige dat opviel bij het examen dat gecombineerd werd met een les, is dat kandidaten niet altijd doorhadden wanneer de les ophield en het examen begon.

Kandidaten waren positief over hun eigen rijvaardigheden, wanneer gevraagd naar hun prestaties op een aantal belangrijke indicatoren. Een enkeling gaf aan in het begin wat moeite te hebben gehad met de technische bediening van de onbekende trekker, maar na enige gewenning kregen ze dit naar eigen zeggen prima onder controle. Ook op veiligheid, doorstroming en sociaal rijgedrag gaven de meesten zichzelf een goede beoordeling. Hier en daar werd een verbeterpuntje genoemd, maar over het algemeen waren zij tevreden over wat zij tijdens het examen hadden laten zien. Zij gingen er ook vanuit dat ze nu veilig de weg op konden met de trekker, hoewel enkelen wel aangaven liever eerst nog wat te oefenen op eigen terrein en rustig te beginnen met korte ritjes.

Examinatoren vonden het lastig om de kandidaten te beoordelen op alle gevraagde indicatoren: technische bediening, veiligheid, doorstroming en sociaal rijgedrag. De technische bediening was tijdens het examen goed te toetsen, en het niveau hiervan varieerde per kandidaat. Zij bevestigden dat veel kandidaten in het begin wat aan de trekker moesten wennen, maar dat het na een tijdje rijden meestal soepeler ging. Voor de overige factoren hing het oordeel erg af van de verkeerssituaties waarmee de kandidaat geconfronteerd werd. Veiligheid en sociaal rijgedrag gingen meestal redelijk, terwijl doorstroming volgens examinatoren voor kandidaten soms nog lastig was. Zij waren zo druk met het controleren van het voertuig en omgaan met ander verkeer, dat ze nog niet de rust hadden om daarnaast te zorgen dat ze de doorstroming op de weg zo min mogelijk belemmerden.

Examinatoren geloofden, zoals natuurlijk ook van hen verwacht wordt, dat de kandidaten die zij hadden laten slagen veilig de weg op konden. Daarbij viel wel op dat veel examinatoren ervan uitgingen dat de kandidaten nog verder zouden oefenen voordat zij alleen de weg op gaan met een trekker. Zij zagen dus soms niet het volledige gewenste rijgedrag tijdens het examen, maar wel de potentie van de kandidaat om dit met nog wat extra oefening te bereiken. Zij verwachtten dat de kandidaat na het behalen van het examen zelf of met ouders gaat oefenen, en eerst onder begeleiding de weg op gaat. Ook gaf een examiner aan dat bedrijven de kandidaten niet zomaar met hun dure machines op pad zullen laten gaan, en eerst zorgen dat ze meer ervaring krijgen. Deze aannames leken bewust en onbewust mee te spelen in de beslissing om een kandidaat te laten slagen.

Bijlage 5: Kenmerken examens en kandidaten T-rijbewijs

Binnen het theorie- en praktijkexamen bestaan er verschillende typen. Zo kan er bij het theorie-examen een examen met extra tijd of individuele begeleiding worden gedaan. Aantallen en slagingspercentages voor de verschillende typen examens zijn in Tabel 6 weergegeven.

Theorie			Praktijk		
Type	Aantal	Slag. %	Type	Aantal	Slag. %
Regulier	5978	79,2%	Regulier	6629	62,1%
Extra tijd	407	68,8%	Overig	217	74,7%
Individueel	450	75,1%			

Tabel 6. Aantallen en slagingspercentages voor verschillende typen theorie- en praktijkexamen T-rijbewijs

Onder "overig" valt voor het praktijkexamen:

- AA: aangepast examen, in verband met aanpassing aan het voertuig als gevolg van een medische afwijking
- FA: faalangst examen
- FA-AA: combinatie van aangepast en faalangst examen
- NO: nader onderzoek examen, na vier mislukte pogingen gaan kandidaten daarop over

Theorie			Praktijk		
Provincie	Aantal	%	Provincie	Aantal	%
Drenthe	451	6,4%	Drenthe	366	5,2%
Friesland	522	7,5%	Friesland	571	8,1%
Gelderland	552	7,9%	Gelderland	1533	21,8%
Groningen	610	8,7%	Groningen	420	6,0%
Limburg	430	6,1%	Limburg	347	4,9%
Noord-Brabant	867	12,4%	Noord-Brabant	1347	19,2%
Noord-Holland	695	9,9%	Noord-Holland	476	6,8%
Overijssel	1335	19,1%	Overijssel	947	13,5%
Utrecht	624	8,9%	Utrecht	318	4,5%
Zeeland	329	4,7%	Zeeland	327	4,7%
Zuid-Holland	581	8,3%	Zuid-Holland	365	5,2%

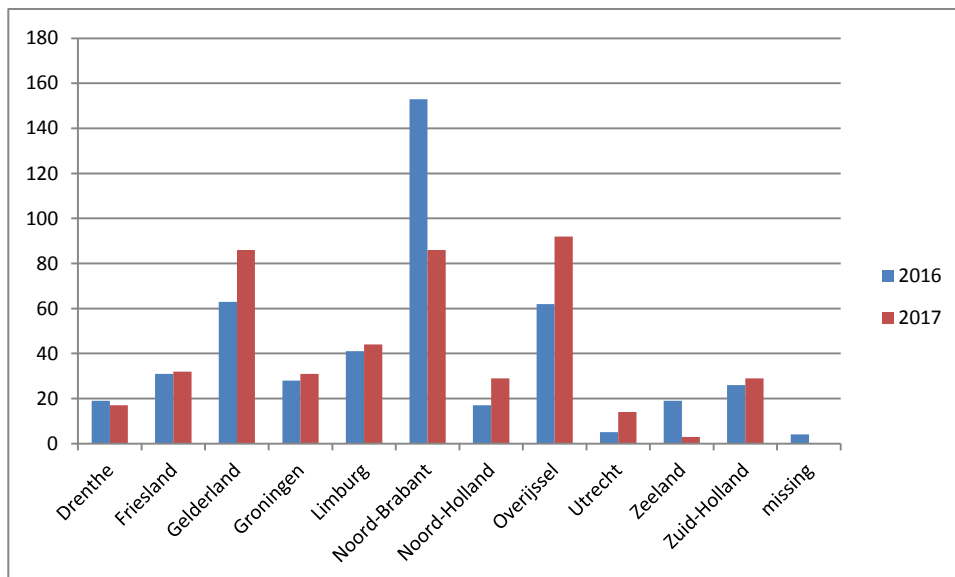
Tabel 7. Aantal examens per provincie.

Bijlage 6: Resultaten vragenlijstonderzoek kandidaten en examinatoren

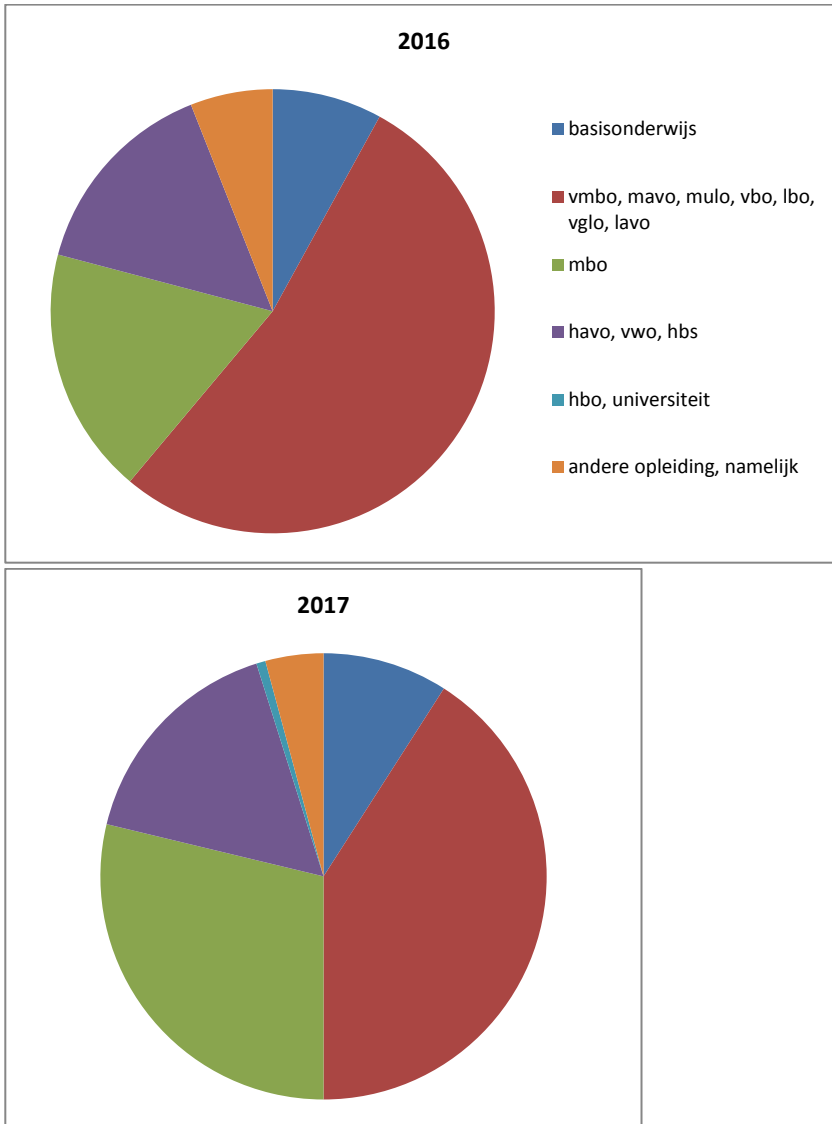
Om een beeld te krijgen van de ervaringen tijdens het examen van kandidaten en examinatoren, is een vragenlijstonderzoek uitgevoerd. De vragenlijsten werden door zowel kandidaat als examiner direct na het examen ingevuld. In deze bijlage zijn de uitkomsten van het onderzoek opgenomen. De aspecten die aan bod komen zijn verdeeld op basis van het moment: *voor* het examen (o.a. planning, voorbereiding), *tijdens* het examen (o.a. moeilijkheid, competenties) en *na* het examen (o.a. uitslag, zelfreflectie). Paragraaf 4.2.1. start met een beschrijving van de groep respondenten op achtergrondkenmerken.

In totaal zijn er na opschoning in 2016 468 sets gekoppelde vragenlijsten verzameld en in 2017 nog eens 463. Aangezien de verschillen in resultaat tussen beide jaren klein waren, zijn deze voor de overzichtelijkheid samengevoegd. Waar er wel opvallende verschillen zijn, worden deze apart genoemd of getoond.

Respondenten



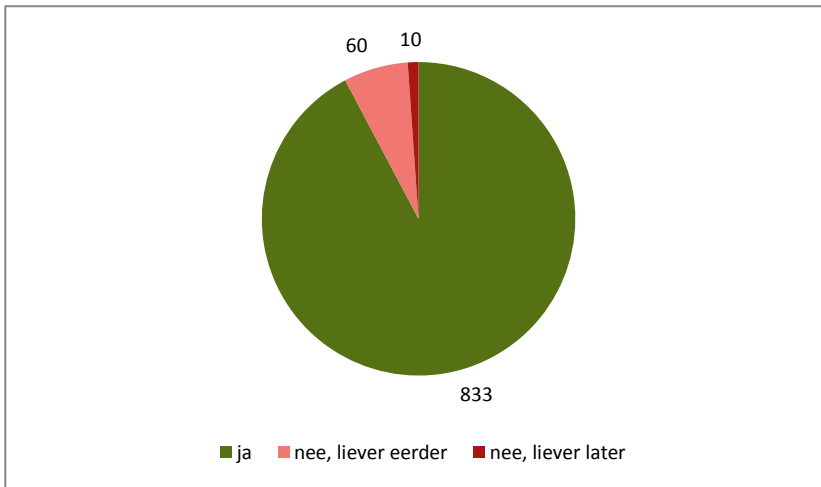
Figuur 2. Aantal respondenten per provincie.



Figuur 3. Aantal respondenten naar opleidingsniveau.

In totaal deden 627 kandidaten (68%) voor het eerst examen voor het T-rijbewijs en hadden 294 kandidaten al eerder het examen T-rijbewijs gedaan.

Vóór het examen

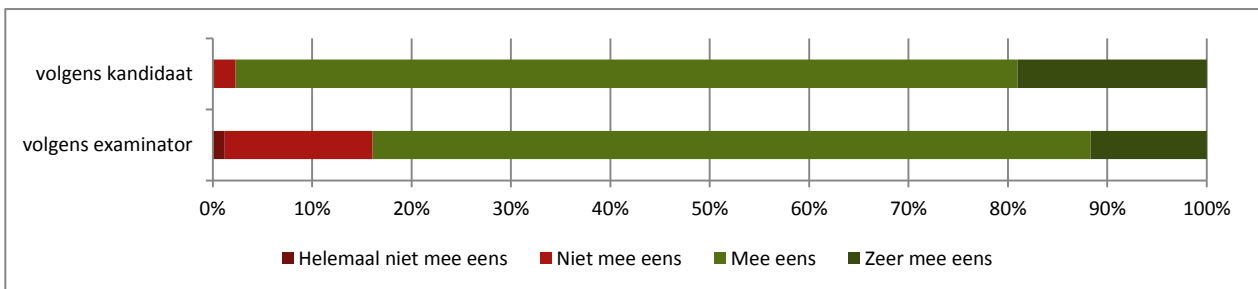


Figuur 4. Was de kandidaat tevreden met het moment van examen doen?

Van de kandidaten die niet tevreden waren met het moment, gaven 60 aan dat zij het examen liever eerder hadden gedaan, omdat ze zo snel mogelijk hun rijbewijs wilden halen. Tien kandidaten hadden het examen juist bij voorkeur later gedaan, vooral zodat er dan meer tijd was geweest om te oefenen.

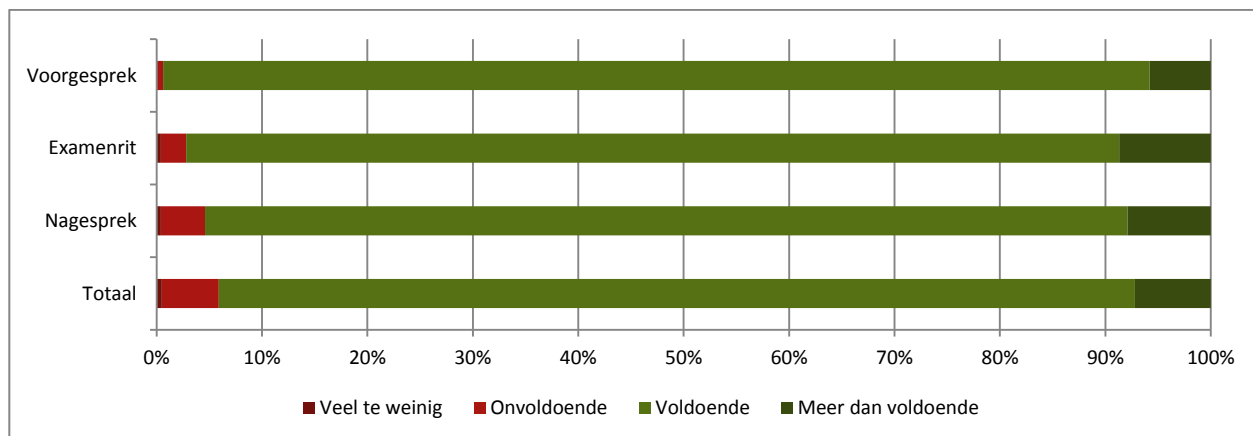
In totaal 93% van de kandidaten was tevreden met de plaats waar examen werd gedaan. De overige kandidaten vonden het meestal te ver van huis, waardoor het terrein onbekend was.

Gemiddeld dachten kandidaten iets positiever over hun voorbereiding voor het examen dan de examinatoren (zie Figuur 5). Volgens examinatoren zijn vooral gezakte kandidaten (51%) niet goed voorbereid, terwijl deze kandidaten dat zelf meestal niet zo ervaren



Figuur 5. De kandidaat was goed voorbereid op het examen...

Tijdens het examen

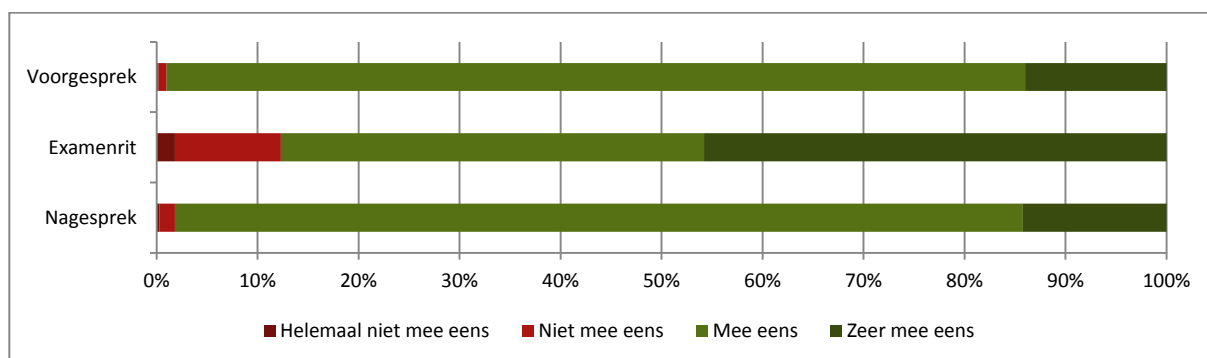


Figuur 6. Was er volgens de examinator voldoende tijd voor het examen?

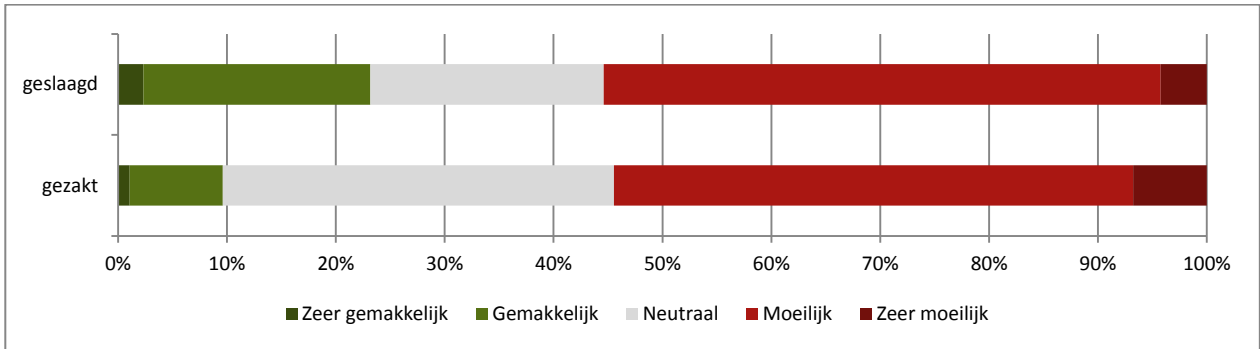
	Voorgesprek	Examenrit	Nagesprek	Totaal
2016	8.74	62.71	9.39	80.67
2017	8.13	61.6	8.71	78.31

Tabel 8. Beschikbare tijd in minuten voor de verschillende onderdelen van het examen.

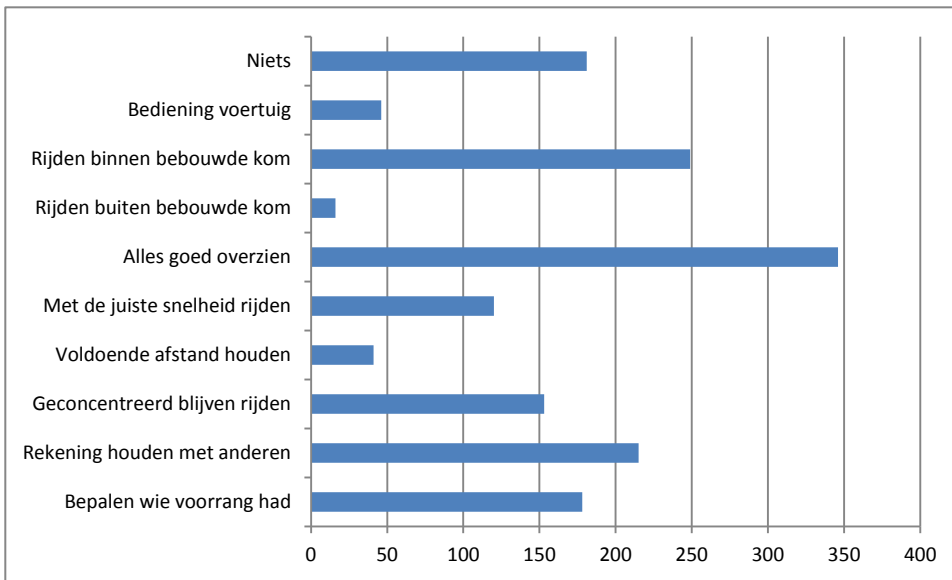
De examinatoren gaven in de enquête antwoord op de vragen “Deze kandidaat begreep goed wat ik tijdens het ontvangstgesprek vertelde”, “Deze kandidaat had moeite met het begrijpen van de opdrachten tijdens de rit” en Deze kandidaat begreep mijn motivatie rond de uitslag van het examen goed”. De resultaten zijn weergegeven in **Figuur 7** **Error! Reference source not found.**



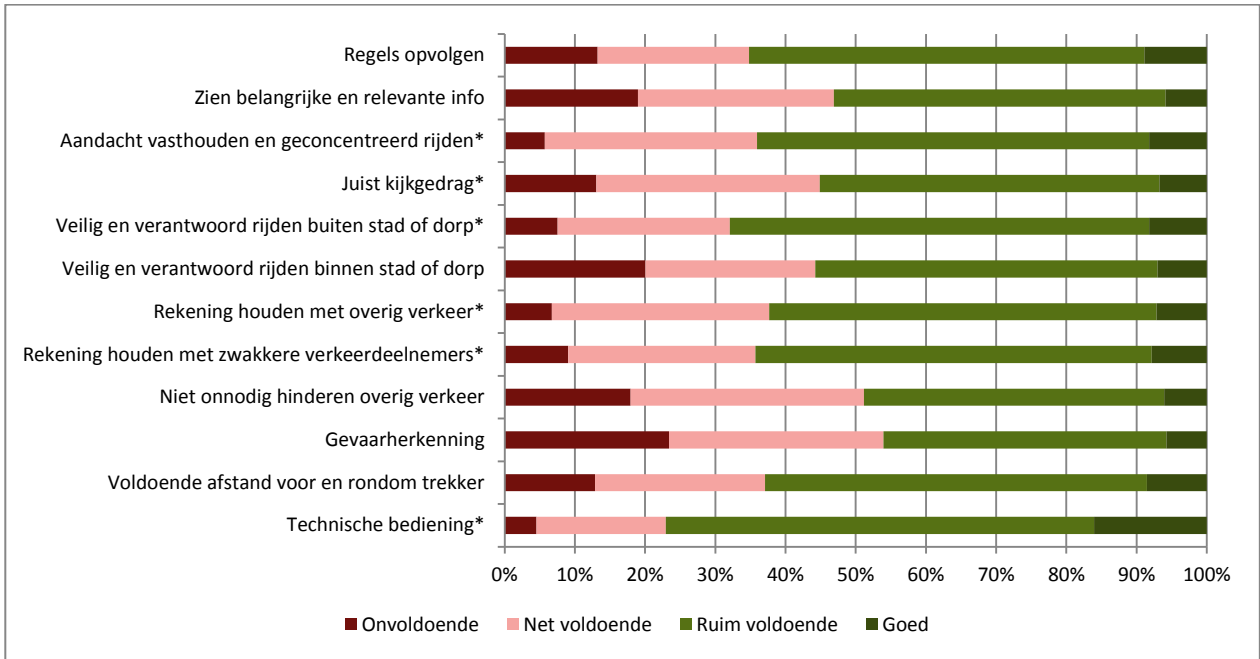
Figuur 7. Examinator: de kandidaat begreep goed wat ik vertelde tijdens...



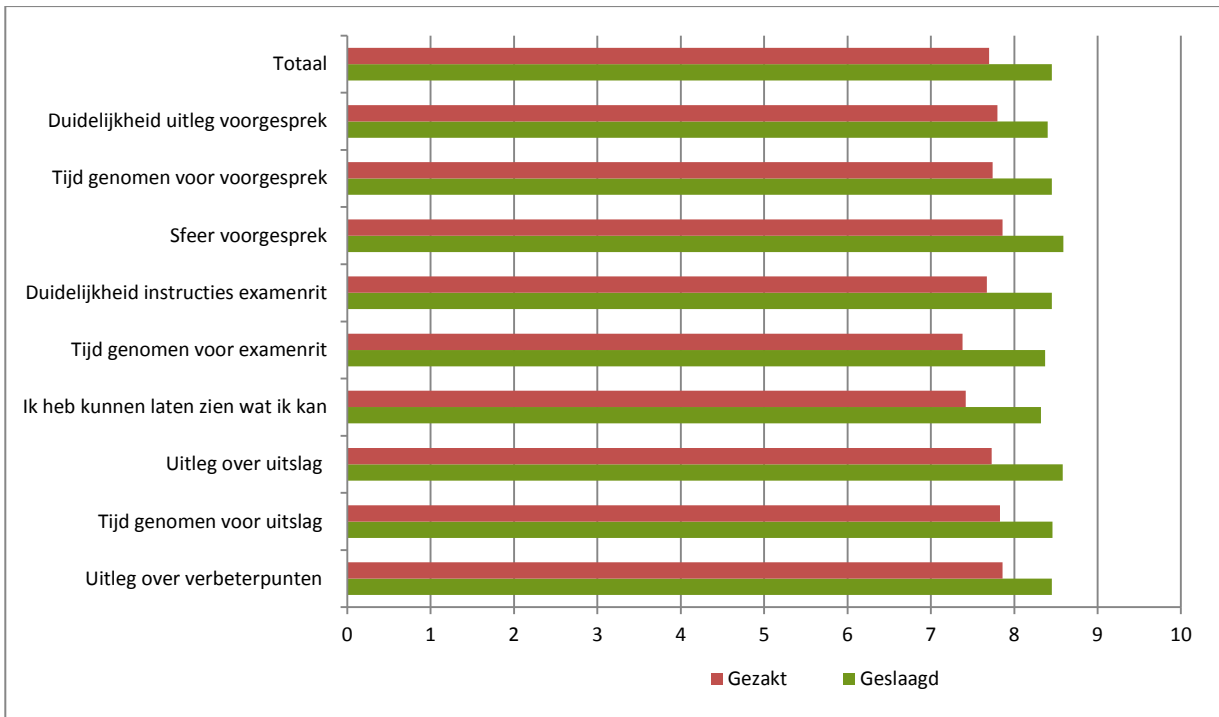
Figuur 8. Hoe moeilijk vonden geslaagde en gezakte kandidaten het examen?



Figuur 9. Wat vonden de kandidaten extra moeilijk tijdens het examen?



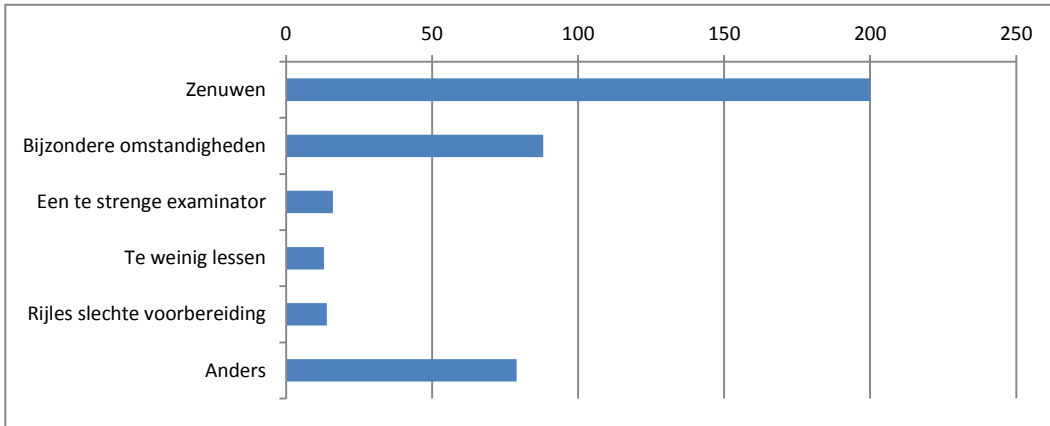
Figuur 10. Hoe presteerden de kandidaten op de verschillende onderdelen volgens examinatoren?



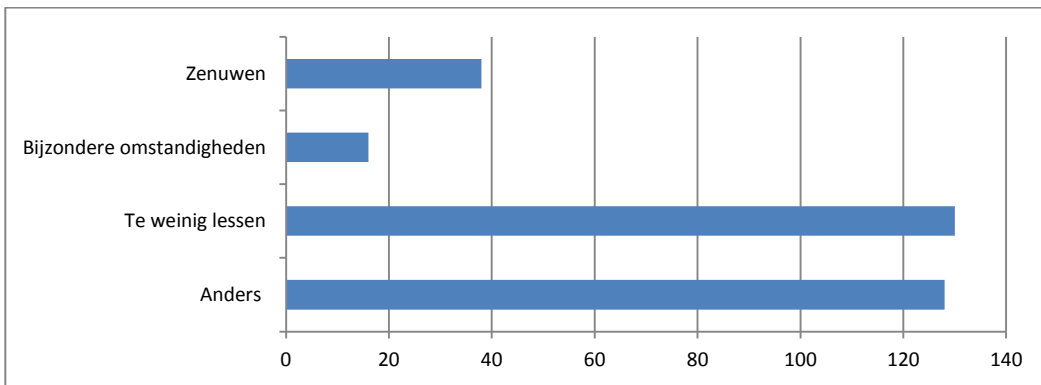
Figuur 11. Beoordeling met rapportcijfers (op schaal 1 tot 10) van verschillende aspecten examen door kandidaten, opgesplitst voor geslaagde en gezakte kandidaten.

Na het examen

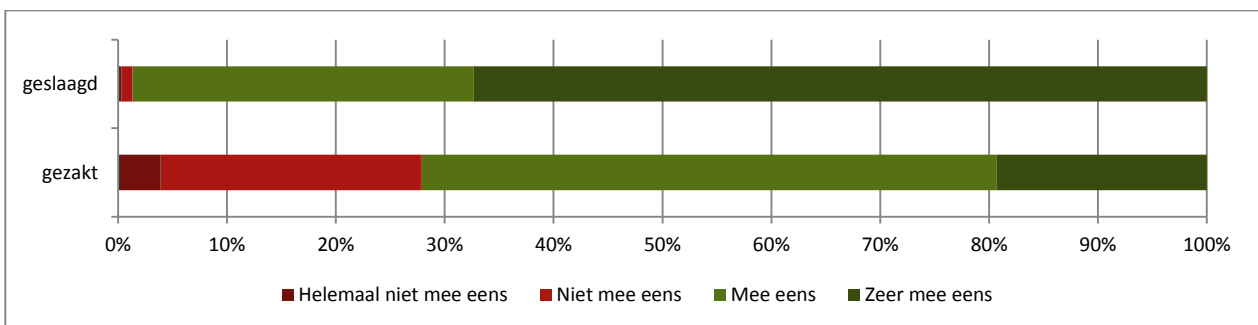
In totaal is 68.6% van de ondervraagde kandidaten voor het examen geslaagd en 31.4% van de kandidaten gezakt. Het gemiddelde slagingspercentage van de respondenten ligt daarmee iets boven het gemiddelde op basis van CBR examendata (62,4%, zie paragraaf 4.1).



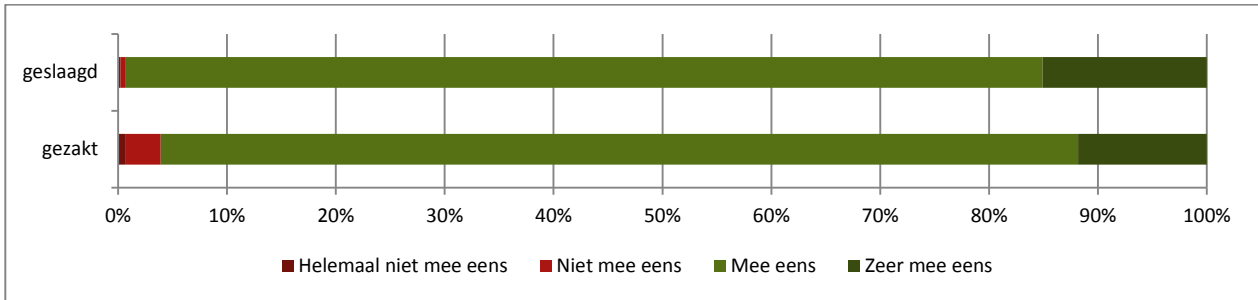
Figuur 12. Redenen voor zakken volgens kandidaten.



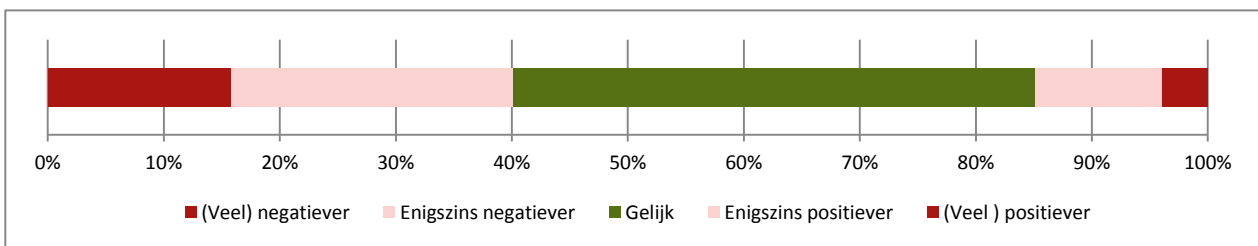
Figuur 13. Redenen voor zakken volgens examinatoren



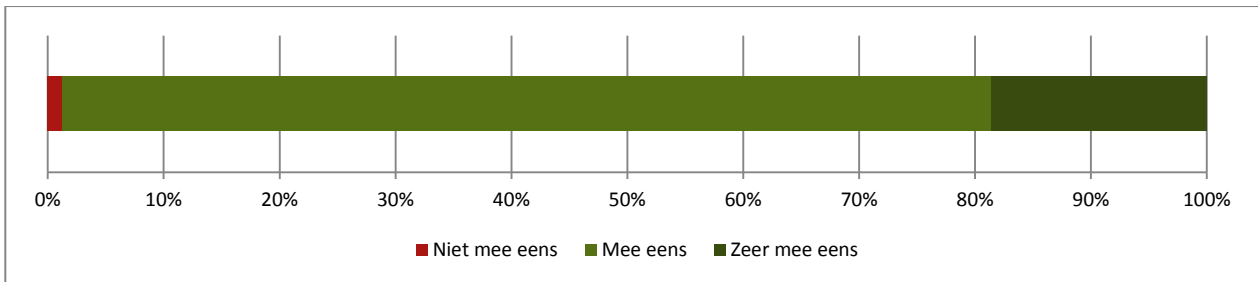
Figuur 14. In welke mate was de kandidaat het met de uitslag eens?



Figuur 15. Examinator: de kandidaat begreep de motivatie over de uitslag van het examen?



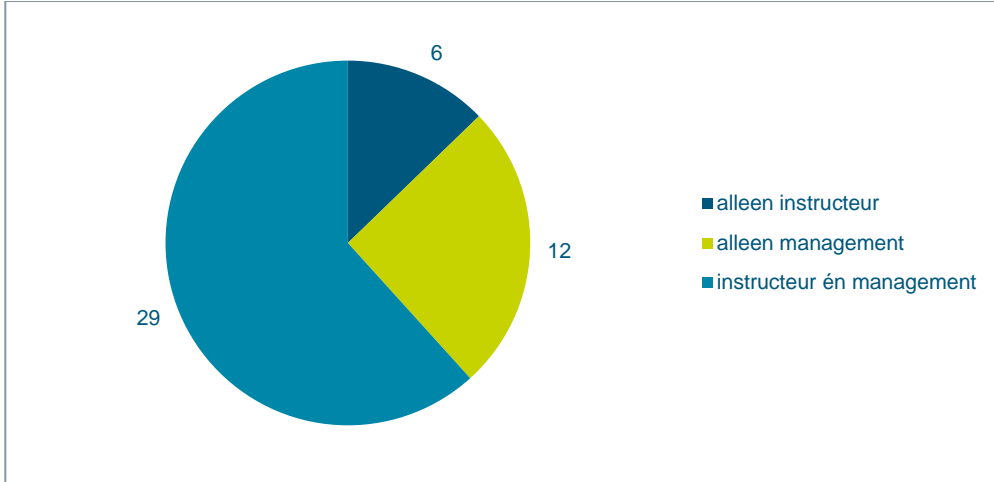
Figuur 16. Het oordeel van de examiner is vergeleken met dat van de kandidaat...



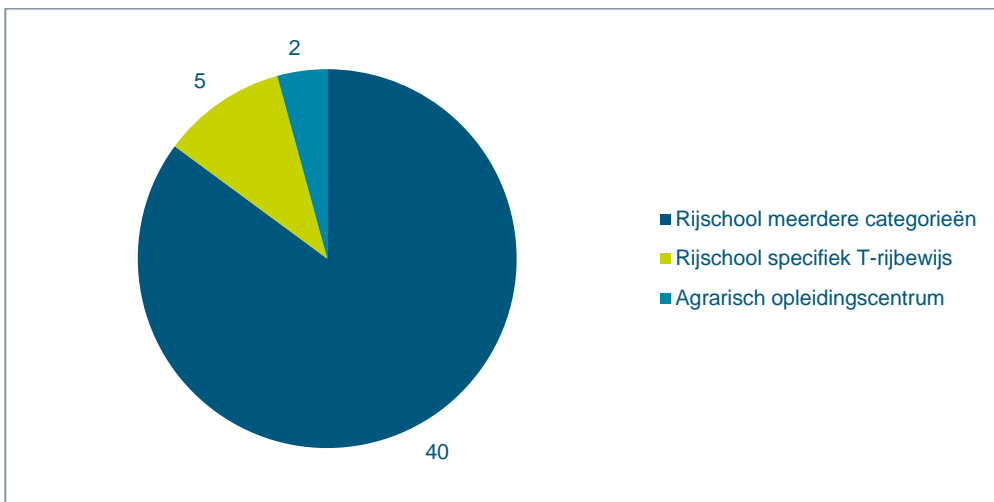
Figuur 17. Examinator: ik heb bij deze kandidaat een gefundeerd oordeel kunnen geven over de rijvaardigheid.

Bijlage 7: Resultaten vragenlijstonderzoek opleiders

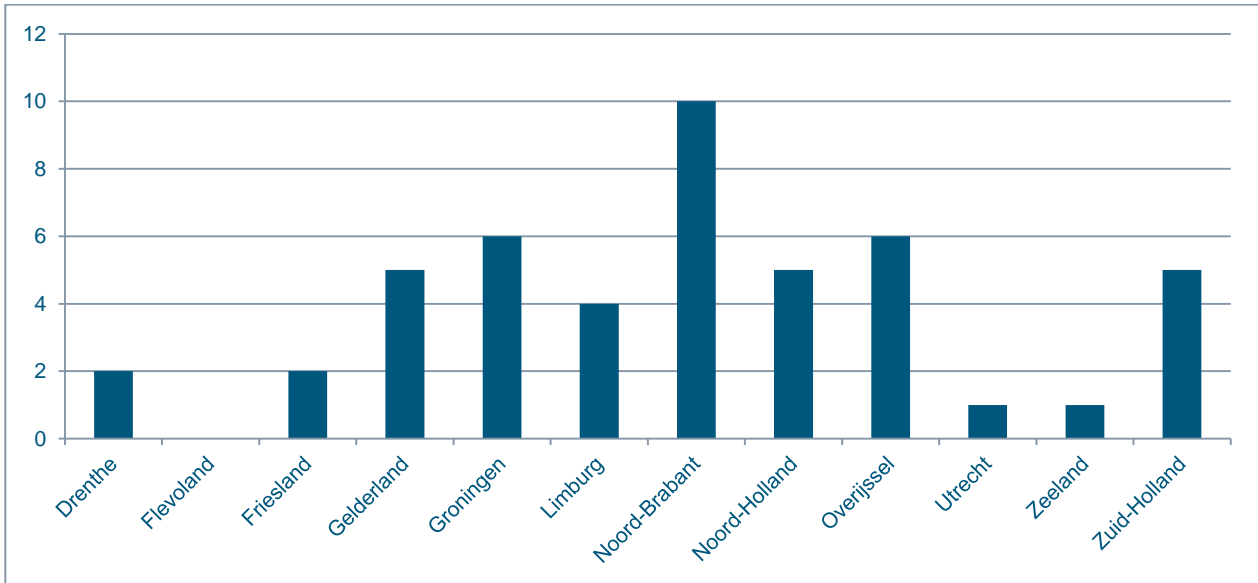
Achtergrond respondenten



Figuur 18. Wat is uw functie binnen uw rijschool/instituut?

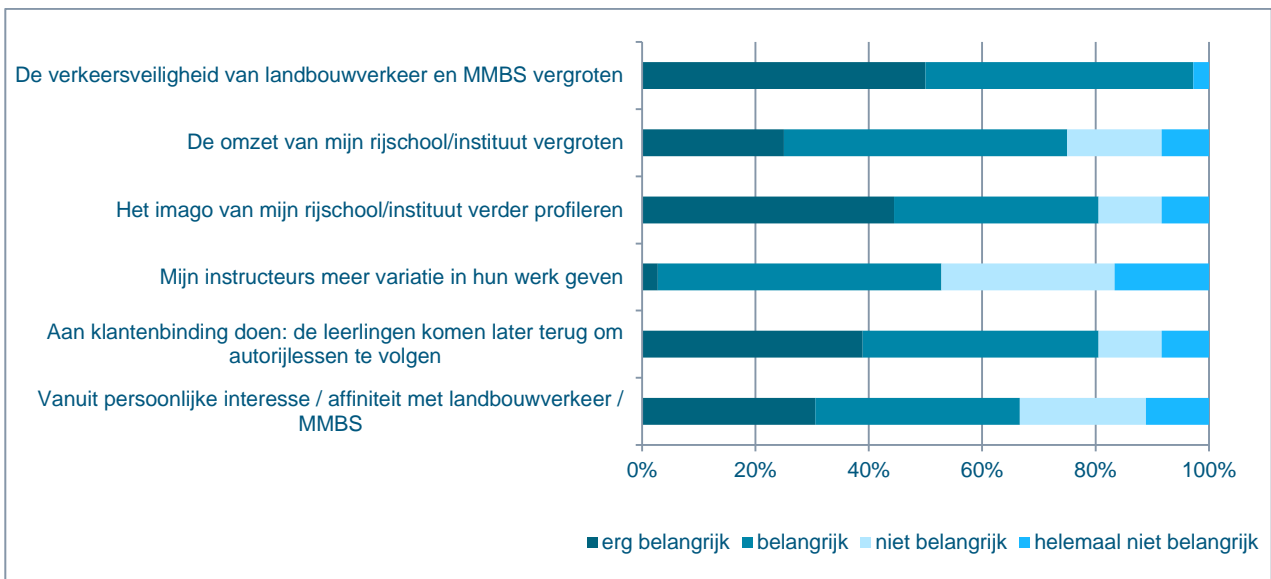


Figuur 19. In welke categorie valt uw rijschool/instituut?



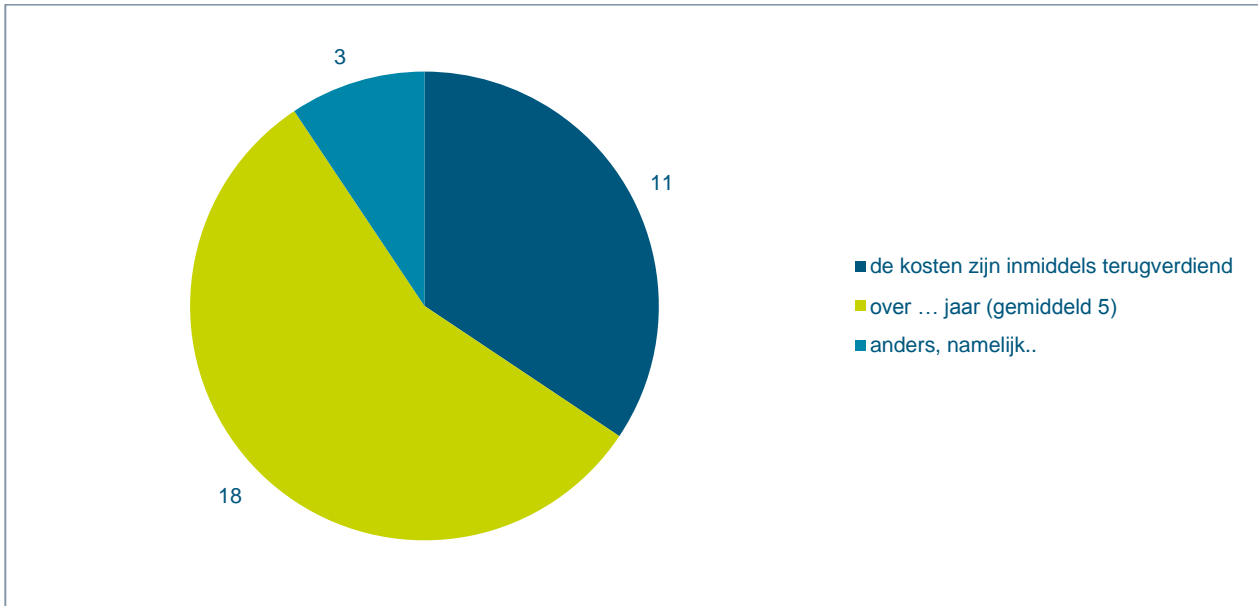
Figuur 20. In welke provincie is uw rijkschool/instituut gevestigd?

Financieel



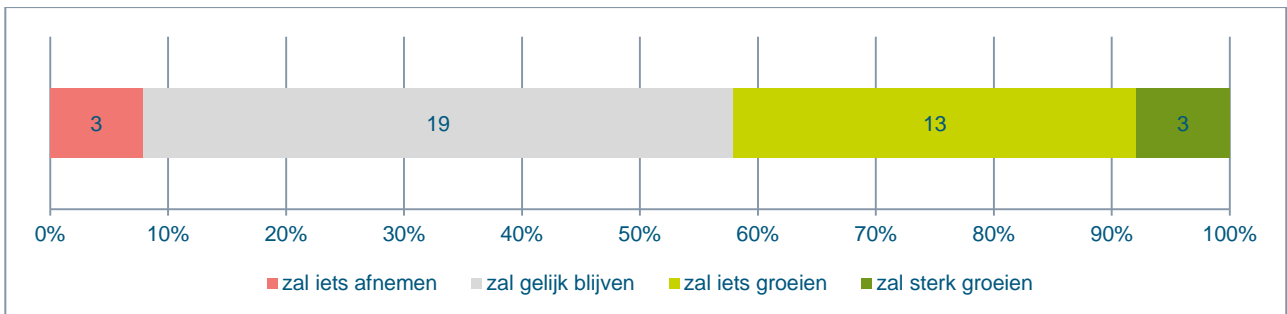
Figuur 21. Hoe belangrijk zijn onderstaande redenen geweest om de opleiding T-rijbewijs te starten?

Opleiders noemden als grootste kostenpost “de aanschaf / het geschikt maken van lesvoertuig(en), gevolgd door “opleidingskosten instructeurs”.



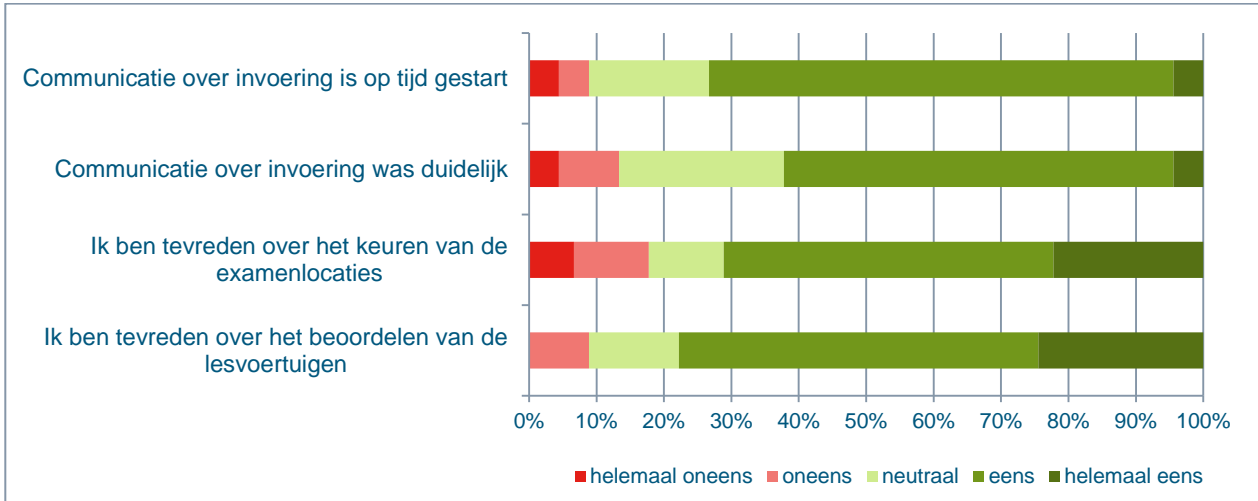
Figuur 22. Op welke termijn denkt u de geïnvesteerde kosten te kunnen terugverdienen?

De prijs per klokuur voor een les T-rijbewijs is gemiddeld over alle opleiders die de vragenlijst invulden 85 euro, met een spreiding tussen 50 en 100 euro. Per maand hebben de opleiders gemiddeld 9 leerlingen.



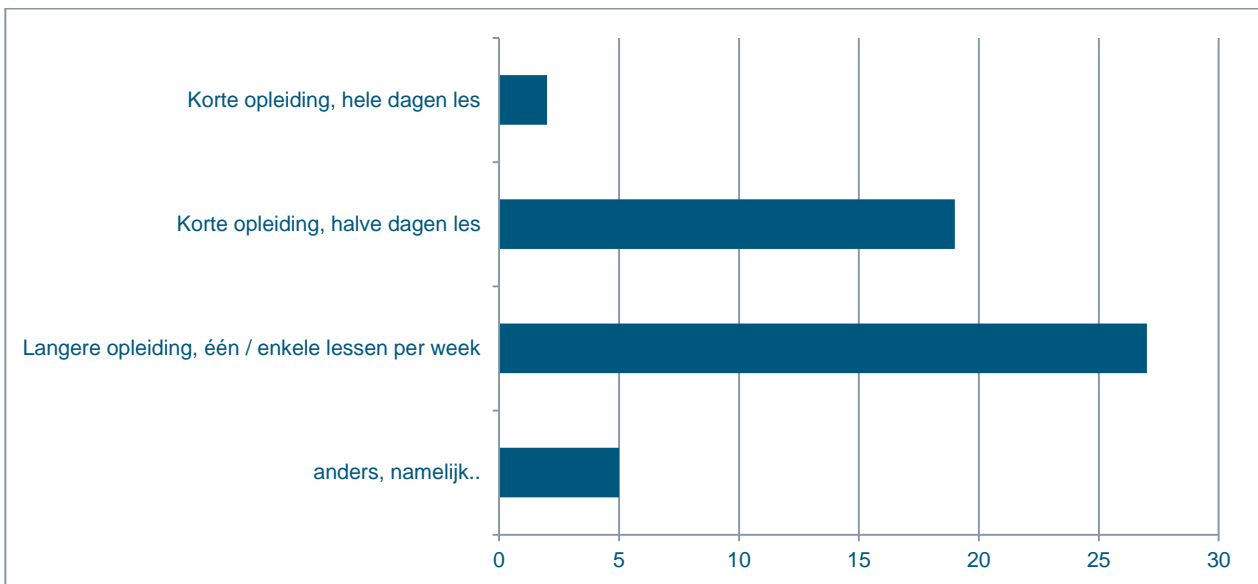
Figuur 23. Wat zijn uw verwachtingen over het aantal leerlingen voor het komende half jaar?

Invoering

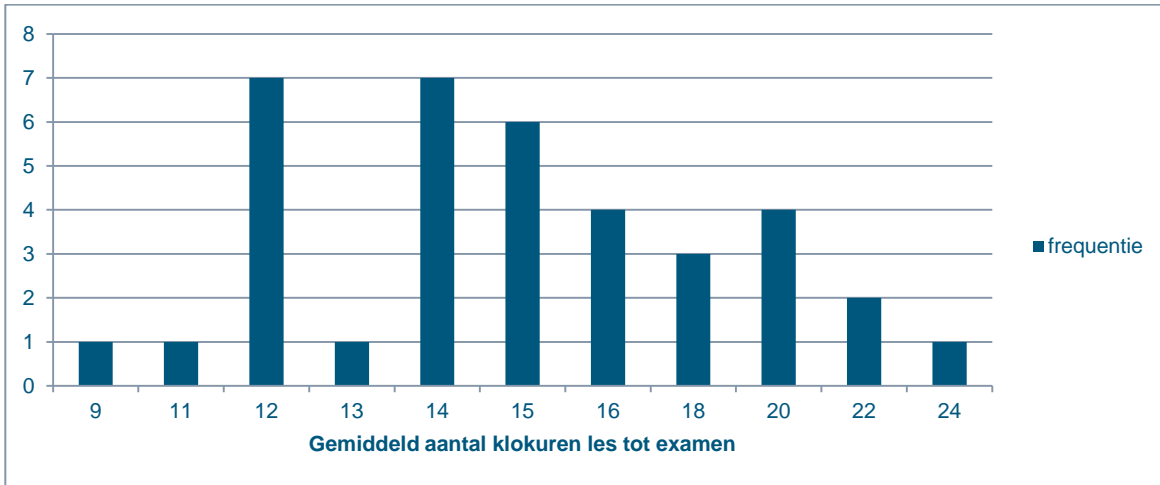


Figuur 24. In hoeverre bent u het eens met de stellingen?

Lesgeven

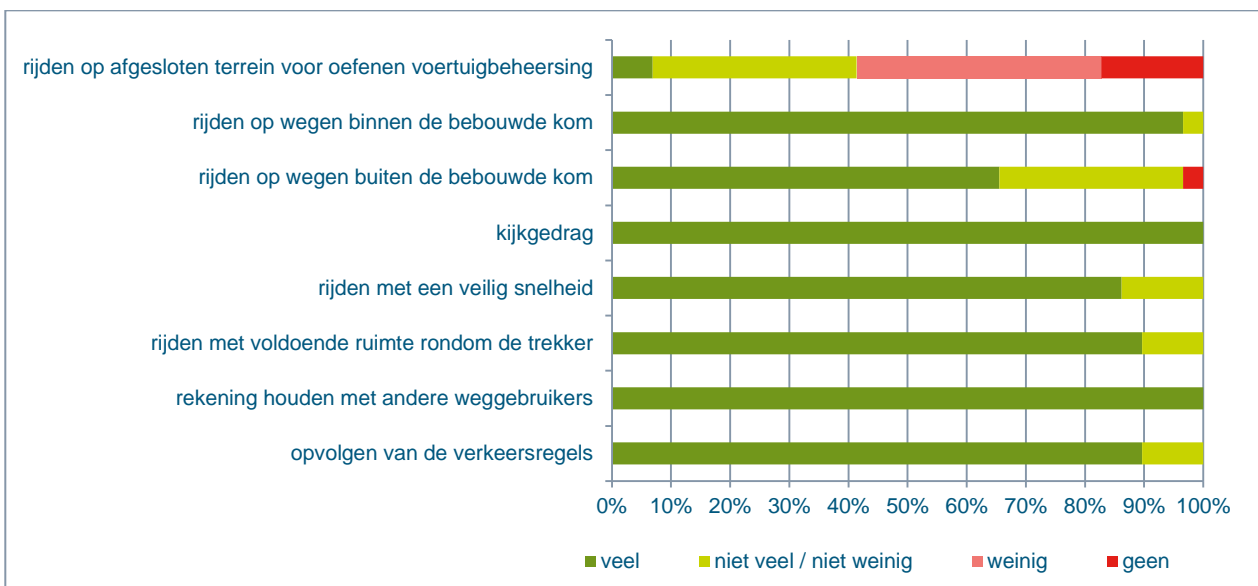


Figuur 25. Hoe is de opleiding voor het T-rijbewijs op uw rijsschool/instituut ingedeeld?

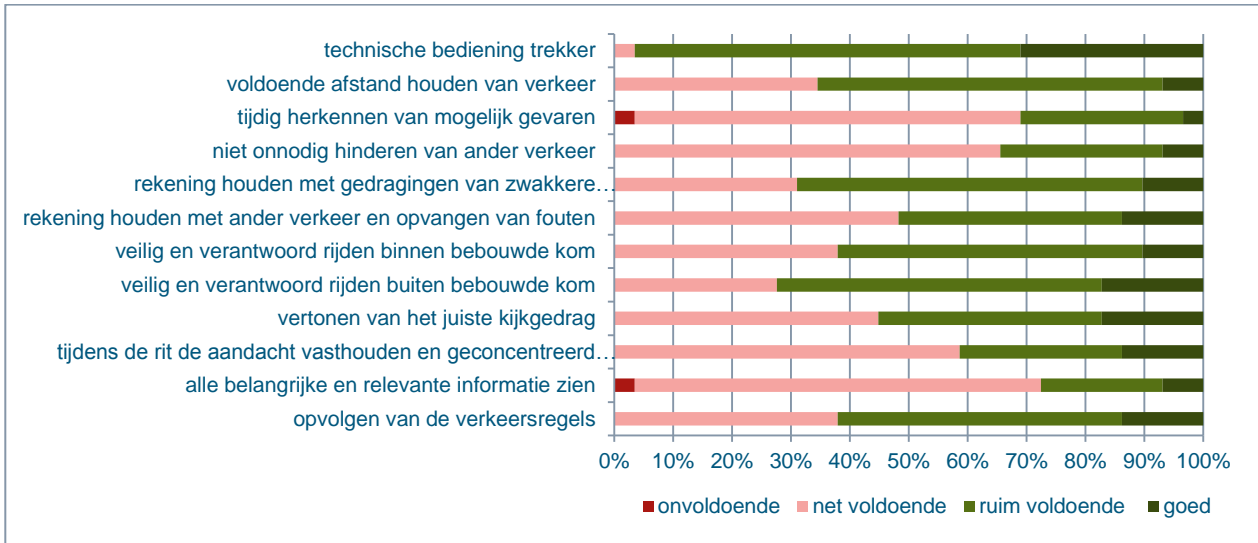


Figuur 26. Hoeveel klokuren volgen leerlingen gemiddeld praktijkles voor ze op examen gaan?

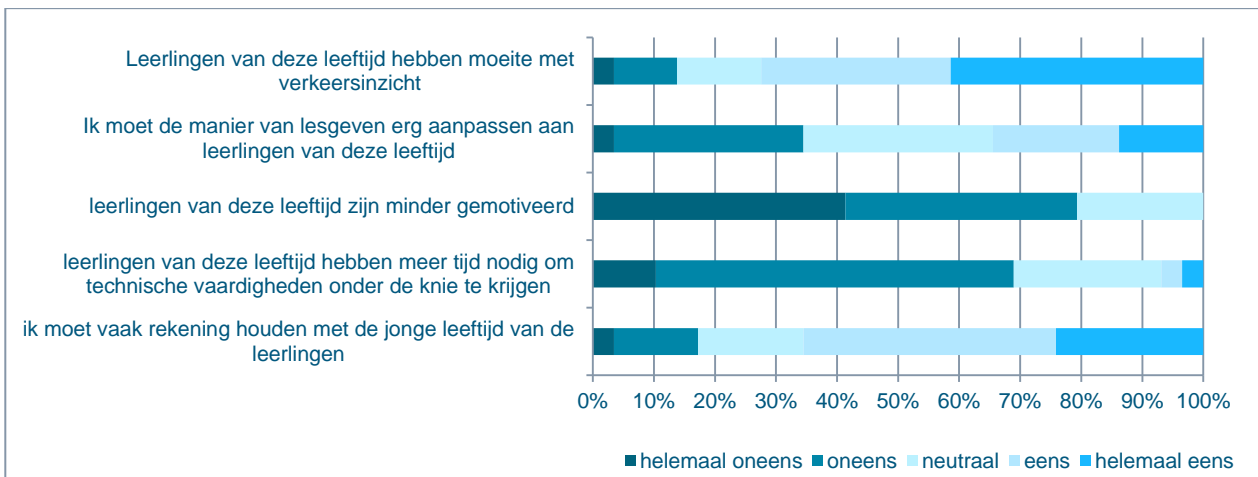
Van de opleiders vindt 73% deze uren les voldoende. De overige opleiders zouden liever zien dat de leerlingen meer uren les volgen voor ze examen doen. Suggesties variëren van 15 tot 28 uur.



Figuur 27. Hoeveel aandacht wordt er in de praktijklessen voor het T-rijbewijs gemiddeld besteed aan de volgende onderdelen?

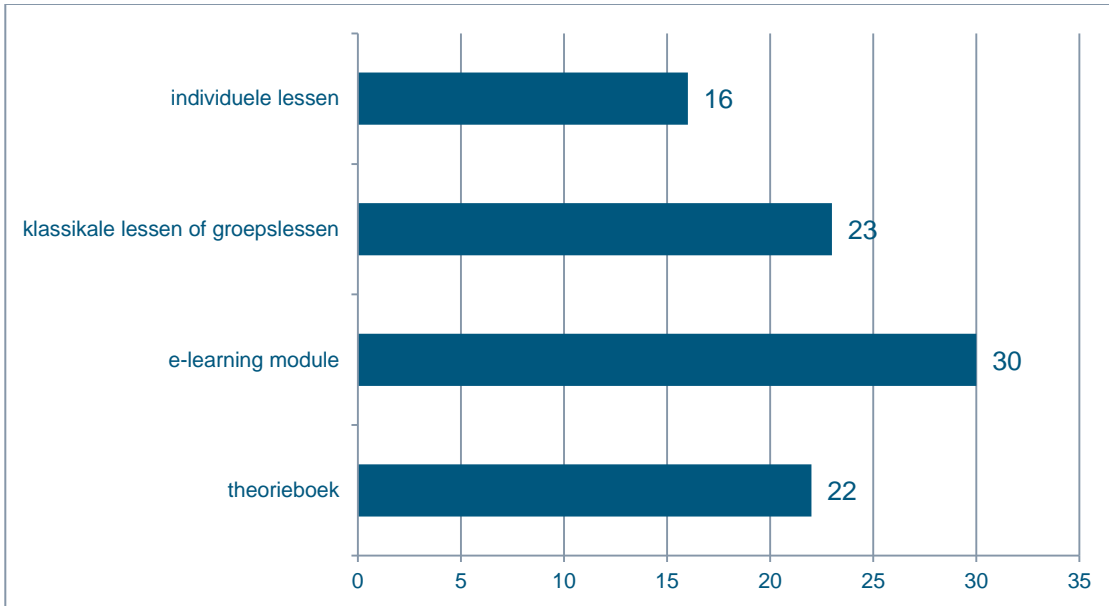


Figuur 28. Hoe goed presteren leerlingen gemiddeld op de volgende vaardigheden aan het eind van de opleiding (bij de laatste les voor het praktijkexamen)?

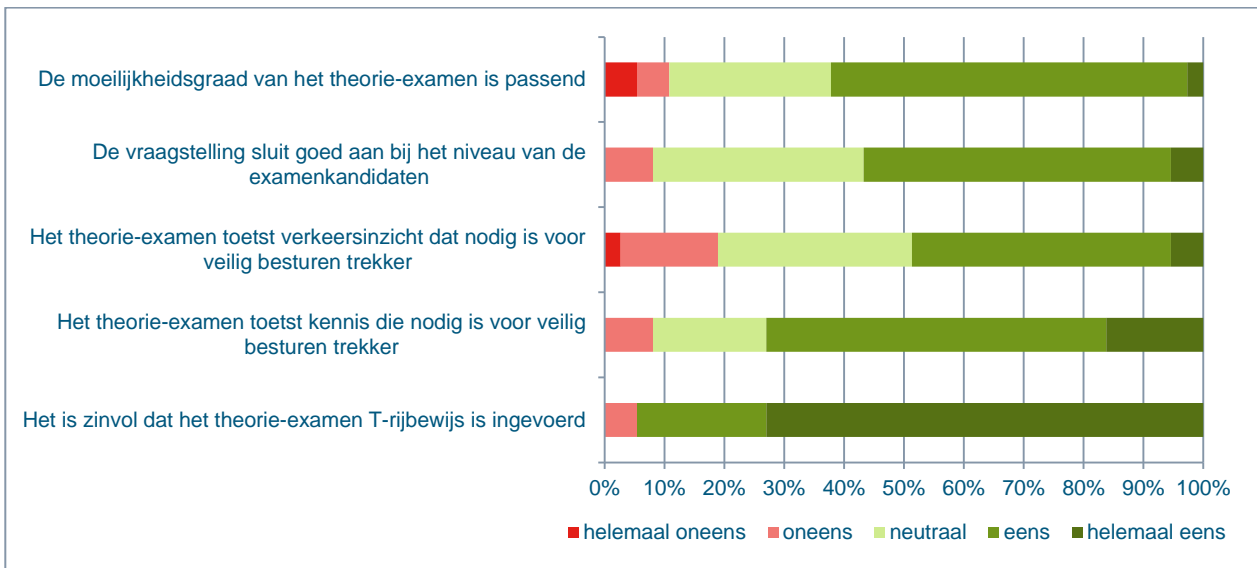


Figuur 29. In hoeverre bent u het eens met de stellingen over lesgeven voor het T-rijbewijs aan 16-jarigen?

Theorie-examen

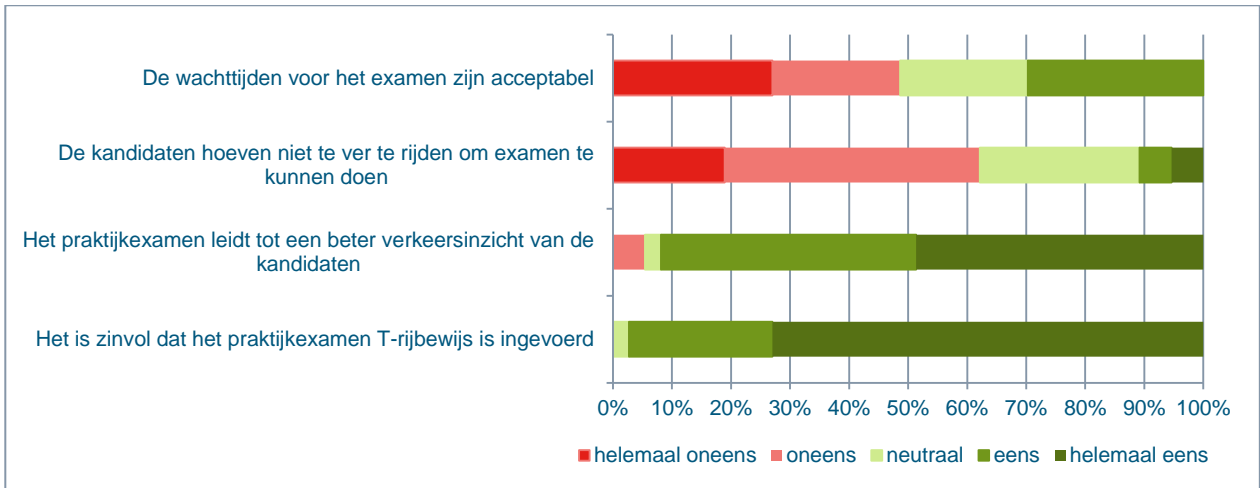


Figuur 30. Van welke middelen maakt u als opleider gebruik om de leerlingen op het theorie-examen T-rijbewijs voor te bereiden?

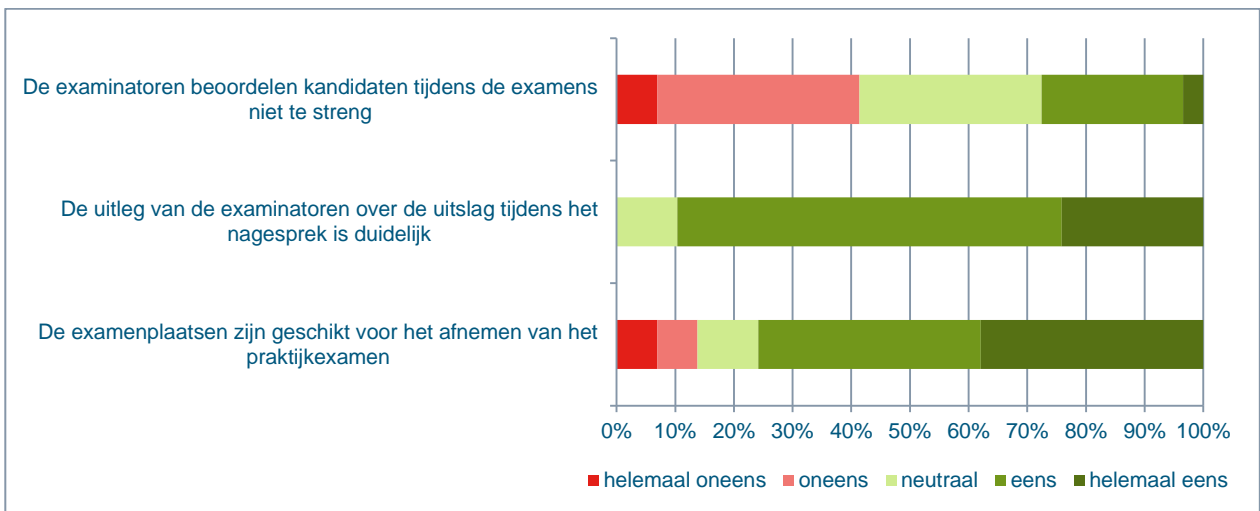


Figuur 31. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over de opzet en uitvoering van het theorie-examen T-rijbewijs?

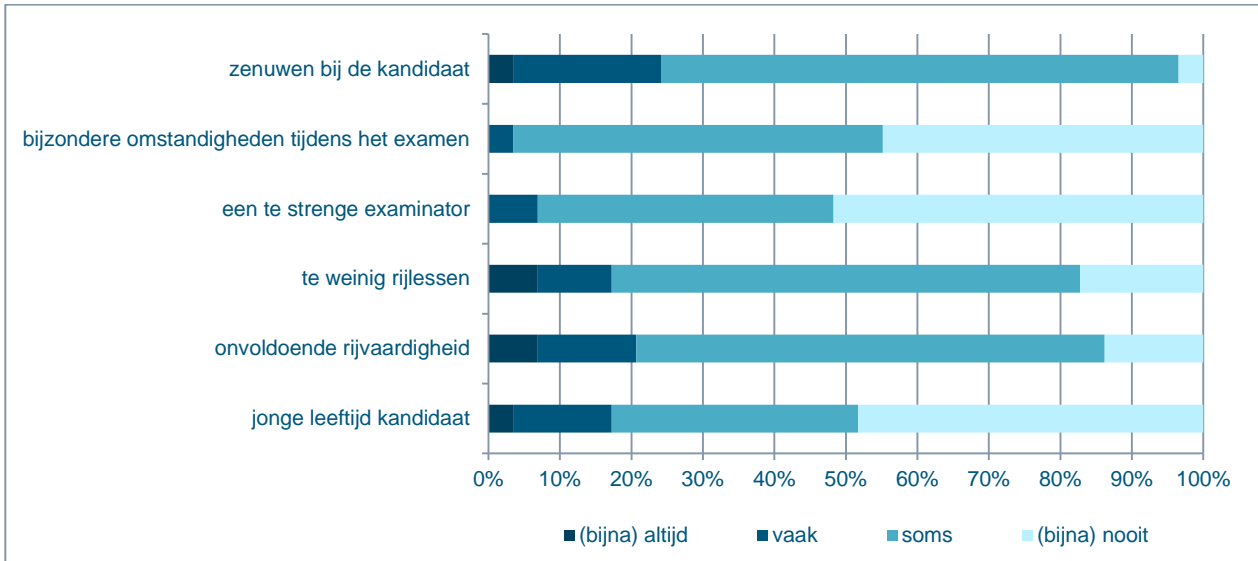
Praktijkexamen



Figuur 32. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over de uitvoering van het praktijkexamen T-rijbewijs?



Figuur 33. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over de uitvoering van het praktijkexamen T-rijbewijs?



Figuur 34. Als leerlingen gezakt zijn, in welke mate zijn onderstaande redenen daarbij belangrijk geweest?