

Vergaderjaar 2013–2014

**33 781**

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

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Algemeen**

#### **1. Inleiding**

Het onderhavige wetsvoorstel bevat de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (WRM 1993) in verband met de invoering van het rijbewijs voor de categorie T (T-rijbewijs) en de daarmee samenhangende afschaffing van het certificaat van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 9.36 van het Arbeidsomstandighedenbesluit (trekkercertificaat). Tevens voorziet het wetsvoorstel in een aantal overgangsbepalingen die verband houden met de invoering van het T-rijbewijs.

In paragraaf 2 van het algemeen deel van de toelichting zal worden ingegaan op de aanleiding en noodzaak van de voorgestelde invoering van het T-rijbewijs. In paragraaf 3 zal de opzet van dit wetsvoorstel worden toegelicht. In paragraaf 4 zal worden ingegaan op de verhouding met bestaande regelgeving. In paragraaf 5 worden de uitvoering en de handhavingsaspecten toegelicht, terwijl in de paragrafen 6 en 7 respectievelijk de financiële consequenties en de consultatie aan de orde komen. In paragraaf 8 wordt ingegaan op het overgangsrecht. Paragraaf 9 gaat over de inwerkingtreding. In paragraaf 10 tenslotte zal worden ingegaan op voorlichting.

#### **2. Aanleiding en noodzaak**

Alvorens ik inga op de aanleiding en noodzaak van het wetsvoorstel, schets ik kort de historie van het T-rijbewijs.

## 2.1 Historie

Het voorstel om een rijbewijsplicht in te voeren voor trekkers maakte aanvankelijk deel uit van een pakket aan maatregelen, bestaande uit een rijbewijsplicht, kentekening en een snelheidsverhoging.<sup>1</sup> In de Tweede Kamer rees echter bezwaar tegen de kentekening.<sup>2</sup> Dit leidde uiteindelijk tot het besluit van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat te bekijken of op andere wijze iets kon worden gedaan aan de ongevallen met trekkers.<sup>3</sup> Ondertussen had Veilig Verkeer Nederland in overleg met de minister de Initiatiefgroep Landbouwvoertuigen opgericht (hierna de Initiatiefgroep), met als doel adviezen op te stellen om de veiligheid van het landbouwverkeer verder te vergroten. Inmiddels was ook het door de minister toegezegde onderzoek naar ongevallen met trekkers gereed.<sup>4</sup> Op basis van deze stukken heeft de minister een nieuw voorstel gedaan. Hij sprak daarbij de intentie uit voor het invoeren van een BE-rijbewijs voor landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT's) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS-en). Daarnaast stelde hij voor om de maximumsnelheid te verhogen van 25 km/u naar 45 km/uur voor voertuigen die voorzien zijn van een snelheidsbord «45».<sup>5</sup> Na overleg met de Tweede Kamer is alleen het punt van de invoering van de rijbewijsplicht verder uitgewerkt<sup>6</sup> en opgenomen in het voorliggende wetsvoorstel. Hierbij is tevens rekening gehouden met de op het T-rijbewijs betrekking hebbende passages uit het inmiddels door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid in oktober 2010 uitgebrachte rapport «Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen». In reactie op een daartoe strekkende opmerking van de Afdeling advisering van de Raad van State merk ik op dat de Tweede Kamer op 26 februari 2013<sup>7</sup> de motie-Kuiken<sup>8</sup> heeft aanvaard waarin wordt verzocht om in het belang van de verkeersveiligheid en gelijke concurrentieverhoudingen over te gaan tot kentekening van te benoemen categorieën tractoren en landbouwvoertuigen. Ter uitvoering van deze motie heb ik de voorbereiding hiervan ter hand genomen. Deze voorbereiding is nog niet zodanig ver gevorderd dat het voorstel al zou kunnen worden meegenomen in het voorliggende wetsvoorstel. Bovendien zou aanpassing van het voorliggende wetsvoorstel op dit punt leiden tot vertraging voor de invoering van de rijbewijsplicht, omdat het voorstel tot kentekening een ingrijpende aanpassing betreft die aan de Afdeling advisering van de Raad van State moet worden voorgelegd. Daarom is ervoor gekozen het voorstel voor invoering van een kentekenplicht in een apart wetsvoorstel op te nemen.

## 2.2 Aanleiding en noodzaak

De aanleiding voor het wetsvoorstel is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers waarbij LBT's en MMBS-en betrokken zijn. De verkeersveiligheid in Nederland is de laatste twintig jaar sterk verbeterd. Helaas gaat dit niet op voor LBT's en MMBS-en. Jaarlijks vallen er gemiddeld vijftien doden en honderd ziekenhuisgewonden bij verkeersongevallen met deze voertuigen.<sup>9</sup> Uit de factsheet Voetgangersveiligheid van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid<sup>10</sup> blijkt verder dat van de overleden voetgangers 14% in botsing kwam met een «overig vervoer-

<sup>1</sup> Kamerstuk 30 800 XII en 21 109, nr. 46

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 800 XIV, nr. 47

<sup>3</sup> Kamerstuk 30 800 XII en 30 800 XIV, nr. 78

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 200 XII, nr. 78

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 184

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 389, nr. 317

<sup>7</sup> Handelingen 2012/13, 26 februari 2013, nr. 54, blz. 12–28

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 356

<sup>9</sup> Wageningen Universiteit, *Verkeersonveiligheid Landbouwvoertuigen*, p. 3–4

<sup>10</sup> SWOV-Factsheet Voetgangersveiligheid, Leidschendam, januari 2012

middel», waartoe vooral landbouwvoertuigen, trams en treinen worden gerekend. De slachtoffers vallen vooral onder automobilisten, bromfietzers, fietsers en voetgangers, niet onder bestuurders van de voertuigen zelf. Zowel voor de LBT's als MMBS-en geldt nog geen rijbewijsplicht.

Daarnaast is het niet goed uit te leggen dat voertuigen met eenzelfde omvang en gewicht als vrachtauto's op de openbare weg mogen rijden zonder dat de bestuurders daarvan beschikken over een rijbewijs waarmee zij kunnen aantonen over de benodigde kennis en rijvaardigheid te beschikken, terwijl voor het besturen van een bromfiets wel een rijbewijs noodzakelijk is. Dit speelt te meer nu kan worden geconstateerd dat LBT's en MMBS-en steeds vaker aan het verkeer op de openbare weg deelnemen. Invoering van een rijbewijsplicht voor LBT's en MMBS-en biedt hiervoor een oplossing. Hierdoor kan bij de aanvraag worden getoetst of de toekomstige bestuurder beschikt over de vereiste kennis en rijvaardigheid en geschiktheid, terwijl na het behalen van het rijbewijs kan worden opgetreden, als de betrokken bestuurder zich schuldig maakt aan strafbare feiten, dan wel indien het vermoeden bestaat dat hij niet langer voldoet aan de eisen van rijvaardigheid of geschiktheid. Bij de totstandkoming van het T-rijbewijs is nauw overleg gevoerd met vertegenwoordigers van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de Dienst Wegverkeer (RDW), de Nationale Politie (politie), het openbaar ministerie (OM), alsmede met vertegenwoordigers van de Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken (NVvB), de Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders (BOVAG), de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO Nederland), Transport en Logistiek Nederland (TLN), Veilig Verkeer Nederland (VvN), de AOC Raad, het Kenniscentrum Beroepsonderwijs Bedrijfsleven Aequor (Aequor), CUMELA Nederland, de Federatie Autorijschool Managers Verkeersschool (FAM), STOAS Wageningen, Vilentum Hogeschool, de Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV), de Federatie Agrotechniek, de branchevereniging VHG voor ondernemers in het groen (VHG) en het Innovam Branchekwalificatie-instituut (IBKI). Daarnaast waren ook vertegenwoordigers van de ministeries van Economische Zaken en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid nauw bij de voorbereidingen betrokken.

### **3. Hoofdpijnen van het voorstel**

Het voorstel voorziet enerzijds in de invoering van het T-rijbewijs en anderzijds in de invoering van een certificaat op grond van de WRM 1993 voor de categorie T dat de bevoegdheid biedt om rijonderricht te geven voor deze categorie (WRM-certificaat T).

Het T-rijbewijs zal niet gelden voor een aantal specifiek benoemde LBT's en MMBS-en. Bij brief van 9 februari 2012<sup>11</sup> heb ik aangegeven te bezien of bepaalde LBT's en MMBS-en, zoals straatveeg- en maaimachines, kunnen worden uitgezonderd. Tijdens het AO van 13 juni 2012<sup>12</sup> heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd dat dit mogelijk is. Uitgezonderd zullen worden de LBT's en MMBS-en die, inclusief verwisselbaar uitrustingsstuk aan de voorkant, niet breder zijn dan 130 cm en de volgende functionaliteit hebben: maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuw ruimen, gladheid bestrijden of hondenpoep verzamelen. Daarnaast mogen deze motorrijtuigen niet zijn voorzien van de mogelijkheid om een aanhangwagen of getrokken verwisselbare machine te trekken. Op deze wijze worden de kleine motorrijtuigen die worden gebruikt in de groene sector daadwerkelijk uitgezonderd van de rijbewijsplicht. Deze uitzondering op de rijbewijsplicht wordt uitgewerkt bij algemene maatregel van bestuur, te weten het Reglement rijbewijzen. Tevens zal er in de wijziging van het

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 389, nr. 317

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 334

Reglement rijbewijzen in worden voorzien dat de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen van de categorie T tevens zal omvatten de bevoegdheid om een aanhangwagen te trekken. Er zal derhalve niet worden voorzien in een apart rijbewijs E bij T. De reden hiervoor is gelegen in het feit het bij de motorrijtuigen die onder de rijbewijsplicht komen te vallen veelal bij uitstek gaat om motorrijtuigen die zijn ontworpen om iets te trekken. Op deze wijze worden ook extra administratieve lasten voorkomen doordat de betrokken bestuurder niet apart E bij T behoeft te halen. Met het oog hierop zal er in worden voorzien dat het praktijkexamen voor het T-rijbewijs zal worden afgelegd op een motorrijtuig van die categorie met aanhangwagen.

Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat er alleen een rijbewijs nodig is voor het besturen van motorrijtuigen op de weg. Onder weg wordt verstaan alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden, met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten. Voor het besturen van trekker op bijvoorbeeld een akker zal geen rijbewijs nodig zijn, omdat het hier niet gaat om een stuk grond dat openbaar is. Voor het rijden op een weg naar die akker toe zal dat naar verwachting anders liggen, omdat in de meeste gevallen die weg open staat voor verkeer. Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat in bijvoorbeeld België en Duitsland ook een rijbewijsplicht voor het besturen van trekkers bestaat.

Daarnaast wordt het WRM-certificaat T ingevoerd. Voor de toelichting hierop wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

#### **4. Verhouding tot bestaande regelgeving**

Op een LBT of MMBS mag thans iedereen vanaf 16 jaar rijden zonder rijbewijs. Alleen voor 16- en 17-jarigen die beroepsmatige arbeid verrichten met een LBT is een trekkercertificaat vereist. Dit trekkercertificaat is gebaseerd op een overgangsregeling opgenomen in artikel 9.36 van het Arbeidsomstandighedenbesluit in afwachting van invoering van het T-rijbewijs. Het trekkercertificaat is uitsluitend geldig in Nederland. Het wordt afgegeven na een met succes afgelegde theorie- en praktijktoets. Zoals hierboven is aangegeven, hoeven jeugdigen die een dergelijk voertuig willen besturen in hun vrije tijd en meerderjarigen geen toetsen af te leggen waarbij wordt aangetoond dat zij beschikken over kennis en rijvaardigheid. Om vanaf het tijdstip van inwerkingtreding alle bestuurders van LBT's of MMBS-en toch de nodige kennis en rijvaardigheid bij te brengen, wordt het T-rijbewijs ingevoerd. Daarnaast zal worden voorzien in overgangsrecht, zodat diegenen die op het tijdstip van invoering van het trekkerrijbewijs in bezit zijn van ten minste rijbewijs B of een trekkercertificaat, niet alsnog het T-rijbewijs hoeven te halen. In § 8 zal hierop nader worden ingegaan.

Bij de invoering van het T-rijbewijs wordt artikel 9.36 van het Arbeidsomstandighedenbesluit ingetrokken. Het betreft hier een wijziging op het niveau van een algemene maatregel van bestuur, die zal worden meegenomen in de algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 die zal worden opgesteld ter uitvoering van dit wetsvoorstel.

De Europese Unie heeft geen regels opgesteld ten aanzien van het T-rijbewijs. Richtlijn 2006/126/EG van 20 december 2006 van het Europese Parlement en de Raad betreffende het T-rijbewijs (Pb EU L 403; verder te noemen de derde rijbewijsrichtlijn) bepaalt expliciet dat de richtlijn niet van toepassing is op LBT's. MMBS-en worden in het geheel niet genoemd in de derde rijbewijsrichtlijn. Het betreft derhalve geen geharmoniseerde categorie. De regeling van het T-rijbewijs voor de LBT's en MMBSen is daarmee een nationale aangelegenheid. Voor de volledigheid wordt erop

gewezen dat ook in de ons omringende landen een, of meer varianten van een, T-rijbewijs is ingevoerd. Zo kent Duitsland een rijbewijs voor de categorie L (alleen voor agrarische voertuigen met een maximumsnelheid van 32 km/u, zonder aanhanger en 25 km/u met aanhanger) en voor de categorie T (voor agrarische voertuigen met een maximumsnelheid van 60 km/u, waarbij, vergelijkbaar met Nederland, de categorie CE ook een vrijstelling geeft voor de categorie T). België kent een rijbewijs G dat enkel geldig is voor het besturen van landbouw- en bosbouwtrekkers en mobiel landbouwmaterieel. Afhankelijk van de maximum toegestane massa van het voertuig van de categorie G mag dat voertuig ook worden bestuurd met een rijbewijs G, E bij B, C1, E bij C1, C of E bij C.

## **5. Uitvoering en handhaving**

### *CBR*

Het CBR zal, in nauwe samenwerking met het agrarisch onderwijs, Aequor en de maatschappelijke organisaties in de landbouw, een evenwichtig theorie- en praktijkexamen voor het T-rijbewijs ontwikkelen. Daarbij zal het CBR worden verzocht deze examens te voeden met belangrijke elementen uit de examens voor de rijbewijzen voor de personenauto. Bij de ontwikkeling van het praktijkexamen zal het CBR ook rekening houden met de ervaringen hiermee in de ons omringende Europese lidstaten. De hoofdlijnen van de exameneisen, zullen in een algemene maatregel van bestuur (het Reglement rijbewijzen) worden vastgelegd. De exameneisen zullen vervolgens worden uitgewerkt in ministeriële regelingen. Het praktijkexamen zal standaard worden afgenomen op een LBT of MMBS met aanhangwagen. De eisen waaraan dit examenvoertuig zal moeten voldoen, zullen worden vastgelegd in het Reglement rijbewijzen. Over de precieze formulering van de eisen zal met alle betrokkenen overleg plaatsvinden.

De opleiding voor het T-rijbewijs is een vrije marktactiviteit, conform andere (rijbewijs)opleidingen in Nederland. Wel wordt de opleiding geïntegreerd in het agrarisch onderwijs. Dit maakt het mogelijk de huidige praktijk voort te zetten, waarin kandidaten die een agrarische opleiding volgen, tijdens deze opleiding het T-rijbewijs kunnen behalen. Dit houdt de kosten voor de kandidaat zo laag mogelijk. De zogenaamde «groene scholen» kunnen ook de opleiding van kandidaten verzorgen die geen agrarische opleiding volgen. Uiteraard kan de opleiding voor het T-rijbewijs ook door reguliere rij scholen worden verzorgd. Het CBR verzorgt als exameninstituut de examinering voor het T-rijbewijs.

### *RDW*

De RDW is verantwoordelijk voor de centrale registratie van het T-rijbewijs. Tevens speelt de RDW een rol in het afgifteproces. Voor de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van het T-rijbewijs zal worden aangesloten bij de reguliere procedures. De categorie T is al, als nationale categorie, op het rijbewijsdocument opgenomen.

De RDW speelt ook een rol in de omwisseling van de trekkercertificaten. De RDW registreert een verklaring van rijvaardigheid voor de houders van een trekkercertificaat. De houder kan op deze wijze vervolgens bij de gemeente dit certificaat gedurende de overgangsperiode omwisselen voor een T-rijbewijs. Verwezen wordt verder naar § 8.

### *Politie en OM*

De politie en het OM hebben een rol bij de opsporing en vervolging van strafbare feiten, zoals het rijden zonder geldig rijbewijs. Met name voor de handhaving biedt het voorstel duidelijkheid, omdat opsporingsambte-

naren na het verstrijken van de overgangstermijn nog uitsluitend met één document, namelijk het rijbewijs, worden geconfronteerd, dat vanaf dat moment verplicht is voor alle bestuurders van landbouw- en bosbouw-trekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid. De politie en het OM pleiten vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid voor een zo kort mogelijke overgangstermijn voor houders van het trekkercertificaat, omdat gedurende die termijn bepaalde artikelen uit de WVV 1994 niet van toepassing zijn op bestuurders die alleen in het bezit zijn van een trekkercertificaat. In § 8 wordt hier nader op ingegaan.

## **6. Financiële gevolgen voor burgers en bedrijven**

### *Administratieve lasten trekkerrijbewijs*

Zoals in paragraaf 2 is aangegeven, wordt het trekkerrijbewijs ingevoerd ter bevordering van de verkeersveiligheid. Bij de uitwerking van het voorstel is gekeken in hoeverre de lasten zo laag mogelijk kunnen worden gehouden. Zo is gekozen voor een overgangsregeling voor houders van een trekkercertificaat en houders van een – rijbewijs. De houders van alleen een trekkercertificaat krijgen één jaar de tijd om dit om te wisselen voor een T-rijbewijs. Conform de motie-Slob (Kamerstuk 29 398, nr. 237) zal de vrijstelling voor het T-rijbewijs gelden voor iedereen die bij invoering van dit rijbewijs al een B-rijbewijs heeft. Houders van een B-rijbewijs hebben tien jaar de tijd om bij de periodieke vernieuwing van dat B-rijbewijs in het bezit te komen van een rijbewijs dat geldig is voor het besturen van motorrijtuigen van de categorieën B en T. Door aan te sluiten bij het tijdstip waarop het B-rijbewijs moet worden verlengd, worden extra administratieve lasten voorkomen. Het bovenstaande betekent dat ook houders van een C-rijbewijs de bevoegdheid hebben om gedurende een overgangsperiode van tien jaar met dat rijbewijs ook een rijbewijsplichtig motorrijtuig van de categorie T te besturen. Het is immers niet mogelijk om een rijbewijs C te halen of te hebben zonder een geldig rijbewijs B. Ook voor deze categorie geldt derhalve dat op deze manier kan worden aangesloten bij het tijdstip waarop het rijbewijs C moet worden vernieuwd, waardoor extra administratieve lasten worden voorkomen. Aan personen die op of na het tijdstip van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel in aanmerking komen voor afgifte van een C-rijbewijs, zal een rijbewijs worden afgegeven dat ook geldig is voor het besturen van rijbewijsplichtige LBT's en MMBS-en. Dit zal worden geregeld in het Reglement rijbewijzen.

Het onderhavige wetsvoorstel zal desondanks leiden tot extra administratieve lasten voor de burger die een T-rijbewijs wil hebben. Deze extra lasten zijn het gevolg van het zich informeren over de nieuwe regelgeving en de veranderingen in de afgifteprocedure nu het trekkercertificaat wordt vervangen door het trekkerrijbewijs.

### *Oude situatie*

Ter verkrijging van het huidige trekkercertificaat moet de bestuurder een pasfoto laten maken (30 minuten en € 2,-) en een kopie van het identiteitsbewijs inleveren (10 minuten). De afgifte vindt op de school zelf plaats (10 minuten). Omdat het trekkercertificaat eenmalig wordt afgegeven en niet hoeft te worden verlengd, zijn er op dit punt geen administratieve lasten.

Uitgaande van de uitgifte van 3000 trekkercertificaten per jaar, bedragen de administratieve lasten voor de burgers per jaar thans  $3000 \times 50 = 150.000$  minuten en  $3000 \times € 2,- = € 6.000,-$ .

### *Nieuwe situatie*

In de nieuwe situatie is er sprake van structurele lasten als gevolg van de eerste aanvraag van een T-rijbewijs en vervolgens elke tien jaar in verband met de verlenging ervan. Daarnaast zijn er eenmalige lasten als gevolg van kennisneming van de nieuwe regelgeving en het omwisselen van het trekcertificaat in een T-rijbewijs. Omdat voor de eenmalige omwisseling van een B-rijbewijs in een rijbewijs B en T wordt aangesloten bij de periodieke vernieuwing van dat B-rijbewijs, is er hiervoor geen sprake van extra administratieve lasten.

#### Eerste aanvraag en afgifte van het T-rijbewijs (structurele lasten)

De aanvraag van het T-rijbewijs zal leiden tot de volgende administratieve lasten voor de burger: het – elektronisch – aanvragen, invullen en opsturen van de Eigen Verklaring (16 minuten en € 23,85) en het maken van een pasfoto (30 minuten en € 2,-). Hij zal (conform de reguliere procedure om een rijbewijs aan te vragen) twee maal naar het gemeentehuis moeten, om het T-rijbewijs aan te vragen respectievelijk af te halen (2x 60 minuten). In deze 60 minuten is ook opgenomen het invullen van het aanvraagformulier aan de balie van het gemeenteloket. Het overleggen van een legitimatiebewijs wordt niet aangemerkt als administratieve last. Voor deze activiteiten is een tijdsinzet vereist van 166 minuten. De aan deze activiteiten verbonden kosten bedragen € 25,85. De doelgroep bestaat enerzijds uit de jongeren die thans jaarlijks een trekcertificaat aanvragen (3000 personen). Daarbij komen naar schatting nog personen bij die op latere leeftijd een T-rijbewijs willen halen (in de oude situatie hadden personen boven de 18 jaar geen trekcertificaat nodig). De omvang van deze groep wordt geschat op maximaal 500 personen. Het gaat derhalve in totaal om  $3500 \times 166$  minuten = 581.000 minuten en  $3500 \times € 25,85 = € 90.475,-$ . Deze getallen moeten worden verminderd met de kosten uit de oude situatie.

- Ten opzichte van de administratieve lasten van de hierboven aangegeven oude situatie, gaat het derhalve per saldo (tijdsduur/ kosten nieuwe situatie – tijdsduur/ kosten oude situatie) om een structurele toename van 431.000 minuten en € 86.475,- op jaarbasis.

#### Periodieke vernieuwing van het T-rijbewijs (structurele lasten)

Voor de periodieke vernieuwing van het T-rijbewijs zal de tijdsinzet 150 minuten bedragen. Deze inzet bestaat uit de tijd die nodig is voor het maken van de pasfoto (30 minuten en kosten 2 euro), en het bezoeken van de gemeente voor het indienen van de aanvraag en het afhalen van het rijbewijs op het gemeentehuis (twee maal 60 minuten).

In veruit de meeste gevallen zal deze periodieke vernieuwing kunnen worden gecombineerd met de (reeds bestaande) periodieke vernieuwing van het rijbewijs voor andere categorieën. Het grootste deel van de doelgroep die (veelal op 16 jarige leeftijd) een T-rijbewijs gaat halen, zal op enig moment ook in bezit komen van een rijbewijs voor een andere categorie. De hieruit voortvloeiende administratieve lasten zijn dan niet toe te rekenen aan het onderhavige wetsvoorstel, maar kunnen worden toegerekend aan de reeds bestaande verplichting tot administratieve vernieuwing. Op basis van informatie uit de sector en het CBS is uitgegaan van een percentage van 98% dat ook later nog een ander rijbewijs haalt. Jaarlijks zullen ongeveer 3500 personen het T-rijbewijs gaan halen. Tien jaar na invoering zal jaarlijks naar schatting 2% (70 personen) speciaal alleen voor het T-rijbewijs naar de gemeente moeten om het T-rijbewijs te verlengen.

- De lasten komen dan vanaf 10 jaar na invoering jaarlijks op  $70 \times 150$  minuten = 10.500 minuten en  $70 \times \text{€ } 2,- = \text{€ } 140,-$

#### Omwisseling trekkercertificaat voor T-rijbewijs (eenmalige lasten)

Houders van het trekkercertificaat krijgen na invoering van het T-rijbewijs één jaar de tijd om het trekkercertificaat om te wisselen voor het T-rijbewijs. Naar schatting zijn er momenteel 250.000 LBT's en MBBS-en en 250.000 bestuurders van LBT's en MMBS-en, die na inwerkingtreding een T-rijbewijs nodig hebben. Naar schatting 98% heeft een B-rijbewijs met eventueel daarbij een trekkercertificaat. Deze bestuurders kunnen het B-rijbewijs omwisselen voor een rijbewijs dat geldig is voor B en T (zie hierboven). Naar schatting heeft 1% alleen een trekkercertificaat en geen ander rijbewijs. Circa 2500 bestuurders zullen op basis van deze aannames het trekkercertificaat gaan omwisselen voor een T-rijbewijs. Hiervoor moeten zij de volgende handelingen verrichten: het – elektronisch – aanvragen van een Eigen Verklaring (16 minuten en € 23,85), het maken van de pasfoto (30 minuten en € 2,-), het bezoeken van de gemeente voor het indienen van de aanvraag en het afhalen van het T-rijbewijs op het gemeentehuis (twee maal 60 minuten).

- Het totaal komt daarmee op:  $2500 \times 166 = 415.000$  minuten en  $2500 \times \text{€ } 25,85,- = \text{€ } 64.625,-$ .

Aandachtspunt hierbij is dat er wellicht mensen zijn die niet meer in het bezit zijn van het certificaat. Trekkercertificaten die na 1995 zijn afgegeven, zijn geregistreerd in een register. Daar is derhalve geen probleem. Echter trekkercertificaten die zijn afgegeven voor 1995, zijn niet geregistreerd. De aanname is dat het hier gaat om circa 5% van de bestuurders zonder rijbewijs B, die dit niet meer hebben. Het gaat dus om 125 bestuurders zonder rijbewijs B die extra handelingen moeten verrichten om aan te tonen dat zij wel degelijk een trekkercertificaat hebben gehaald in het verleden.

- Voor deze groep wordt gerekend op nog eens  $125 \times 60$  minuten extra = 7.500 minuten.

Daarnaast zijn er nog lasten verbonden aan de periodieke vernieuwing van het T-rijbewijs dat is verkregen door omwisseling van het trekkercertificaat.

Eerder is al aangegeven dat naar schatting 98% later nog een ander rijbewijs haalt en dan kan de periodieke vernieuwing worden gecombineerd met de periodieke verlenging van dat rijbewijs. Blijft over een groepje van 50 bestuurders (2% van 2500) voor wie dat niet geldt. Voor de periodieke vernieuwing van het op de hierboven beschreven wijze verkregen T-rijbewijs (structurele lasten) zal de tijdsinzet 150 minuten bedragen. De kosten die hieraan zijn verbonden, bedragen € 2,-.

- Totaal komen de lasten daarmee op:  $50 \times 150$  minuten = 7.500 minuten en  $50 \times \text{€ } 2,- = \text{€ } 100,-$ .

De laatste 1% van de bestuurders (2.500 personen) heeft in het geheel geen trekkercertificaat of rijbewijs. Deze bestuurders zullen vanuit de sector worden geadviseerd te bezien of het wenselijk is om voor inwerkingtreding van de wet alsnog het trekkercertificaat te halen. Ervan uitgaande dat de helft hiervan alsnog het certificaat haalt, heeft deze groep te maken met de volgende lasten.

Ter verkrijging van het huidige trekkercertificaat moeten zij een pasfoto laten maken (30 minuten en € 2,-) en een kopie van het identiteitsbewijs inleveren (10 minuten). De afgifte vindt op de school zelf plaats (10 minuten). Omdat het trekkercertificaat eenmalig wordt afgegeven en niet behoeft te worden verlengd, zijn er op dit punt geen administratieve



lasten. Voor deze groep bedragen de administratieve lasten eenmalig  $2.500 \times 50 = 75.000$  minuten en  $2.500 \times \text{€ } 2,- = \text{€ } 5.000,-$ . Daarnaast moeten zij dat certificaat, ook eenmalig, omwisselen voor het T-rijbewijs. Hiervoor moeten zij de volgende handelingen verrichten: het – elektronisch – aanvragen van de Eigen Verklaring (16 minuten en € 23,85), het maken van de pasfoto (30 minuten en € 2,00), het bezoeken van de gemeente voor het indienen van de aanvraag en het afhalen van het T-rijbewijs op het gemeentehuis (twee maal 60 minuten). Het subtotaal komt daarmee op:  $2.500 \times 166 = 415.000$  minuten en  $2.500 \times \text{€ } 25,85 = \text{€ } 64.625,-$ .

- Totaal komen de lasten voor deze groep daarmee op:  $75.000 + 415.000$  minuten =  $490.000$  minuten en  $\text{€ } 5.000,- + \text{€ } 64.625,- = \text{€ } 69.625,-$ .

Voor de periodieke vernieuwing van het op de hierboven beschreven wijze verkregen T-rijbewijs (structurele lasten) zal de tijdsinzet 150 minuten bedragen. De kosten die hieraan zijn verbonden, bedragen € 2,-.

- Totaal komen de lasten daarmee op:  $2.500 \times 150 = 375.000$  minuten en  $2.500 \times \text{€ } 2,- = \text{€ } 5.000,-$ .

#### Eenmalige lasten: kennisneming van nieuwe regelgeving

Los van de hierboven weergegeven administratieve lasten moet nog rekening worden gehouden met de administratieve lasten voortvloeiend uit het zich op de hoogte stellen van nieuwe regelgeving. Dit betreft alle bestuurders van de tractoren. Omdat de regering voornemens is samen met de sector een gerichte voorlichtingscampagne op te zetten, zal hiervoor slechts een geringe tijdsduur nodig zijn. Deze wordt geschat op 5 minuten per bestuurder.

- Totaal komt het daarmee op:  $250.000 \times 5$  minuten =  $1.250.500$  minuten.

#### **Totale administratieve lasten**

<b>eenmalige lasten</b>	<b>minuten</b>	<b>euro</b>
kennisneming nieuwe regelgeving	1.250.500	
omwisseling T certificaat in T-rijbewijs (bestuurders die niet in het bezit zijn van een ander rijbewijs)	415.000	64.625,-
extra tijd in verband met vermissing certificaat	7.500	
omwisseling T certificaat in T-rijbewijs (bestuurders die eerder ook geen certificaat hadden en dit speciaal hebben gehaald voor de datum van inwerkingtreding om dit later te kunnen omwisselen voor een T-rijbewijs)	$75.000 + 415.000 = 490.000$	$5.000,- + 64.625,- = 69.625,-$
<b>totaal</b>	<b>2.163.000 (36.050 uur)</b>	<b>134.350,-</b>
<b>structurele lasten op jaarbasis</b>	<b>minuten</b>	<b>euro</b>
jaarlijkse nieuwe instroom eerste aanvraag/afgifte T-rijbewijs	431.000	86.475,-
periodieke vernieuwing (eerste aanvragers T-rijbewijs, en periodieke vernieuwing T rijbewijzen, verkregen na omwisseling trekkercertificaat)	$10.500 + 7.500 + 375.000 = 393.000$	$140,- + 100,- + 5.000,- = 5.240,-$
<b>totaal</b>	<b>824.000 (13.733 uur)</b>	<b>91.715,-</b>

Samengevat komt het erop neer dat het onderhavige wetsvoorstel leidt tot:

- Eenmalige lasten van 36.050 uur en € 134.350,-;
- Structurele lasten van 13.733 uur en € 91.715,- op jaarbasis.

Los van de hierboven beschreven administratieve lasten voor de burger moet, zoals de Afdeling advisering van de Raad van State heeft aangeven in haar advies, ook rekening worden gehouden met de kosten die door de

burger die voor het eerst de beschikking wil krijgen over het T-rijbewijs, voor het volgen van rijlessen en voor het doen van het vereiste theorie- en praktijkexamen. Zoals hierboven is aangegeven betreft dat personen die niet in het bezit zijn van een rijbewijs C (in die gevallen zal betrokkene immers tevens de beschikking krijgen over het T-rijbewijs). Gedurende de overgangstermijn van 10 jaar zullen deze kosten evenmin aan de orde zijn voor personen die op het tijdstip van inwerkingtreding in het bezit zijn van een rijbewijs B. Zoals hierboven toelichting is aangegeven, gaat het om een groep van circa 3500 personen. Uitgaande van een bedrag van € 55,- voor een rijles en van € 40,- per theorie- en € 230,- per praktijkexamen, en tevens uitgaande van gemiddeld 10 rijlessen voor het leren van rijden op de openbare weg (uitgaande van het feit dat net als nu het aanleren van het besturen en de overige vaardigheden van het omgaan met een tractor tijdens de beroepsopleiding plaatsvindt) en éénmaal theorie-examen en éénmaal praktijkexamen per kandidaat, komen deze kosten neer op  $3500 \times € 820,- = € 2.870.000,-$ .

#### *Lasten voor het bedrijfsleven*

Het onderhavige wetsvoorstel leidt ook tot administratieve lasten voor het bedrijfsleven, de instructeurs. Ook hierbij is gekeken hoe de lasten zo laag mogelijk kunnen worden gehouden. Zo is de mogelijkheid gecreëerd om voor personen die uitsluitend rijonderricht voor de LBT's en MMBS-en willen geven alleen het WRM-certificaat T te halen. Hierbij gaat het met name om docenten van het agrarisch onderwijs die nu instructie geven voor het trekkercertificaat en rijinstructeurs die verbonden zijn aan de SBV. Zij hoeven dus niet de gebruikelijke route te volgen van eerst het WRM-certificaat B halen en daarna een aanvullend WRM-certificaat T. Zij krijgen vanaf het tijdstip van inwerkingtreding twee jaar de tijd om het WRM-certificaat T te halen. Gedurende die periode zijn zij op basis van het in artikel V opgenomen overgangsrecht bevoegd tot het geven van instructie. Daartoe dienen zij te beschikken over een AOC- dan wel een SBV-pasje, als bewijs dat zij instructie mogen geven. Dit is in overgangsrecht geregeld. Het in het overgangsrecht bedoelde pasje hebben AOC-docenten en de SBV-rijinstructeurs die hun nascholing volgen reeds in hun bezit. Hier zijn dus geen extra lasten aan gekoppeld.

Desondanks zijn er extra lasten voor diegenen die straks rijinstructie willen geven voor de rijbewijscategorie T. Eenmalig zullen de huidige AOC-docenten en de SBV rijinstructeurs het WRM-certificaat T moeten halen. Het gaat hier in het totaal om een groep van circa 100 docenten. Daarnaast zullen er instructeurs zijn die nu rijinstructie B, C en E bij C geven en die na invoering van het T-rijbewijs, rijinstructie T erbij willen geven. Op dit moment zijn er ca. 150 rij scholen die rijinstructie voor C geven. Naar verwachting zal een derde van deze scholen ook willen gaan opleiden voor het T-rijbewijs. Dit komt neer op 50 instructeurs. Als deze instructeurs dit certificaat eenmaal hebben, zullen ze vervolgens ook moeten voldoen aan de bijscholingsplicht. De bijscholingsverplichting voor iedere vijf jaar bestaat uit twee maal praktijkbegeleiding, waarbij het rijonderricht wordt beoordeeld en uit zes dagdelen van drie uur theoretische bijscholing.

Ten slotte zal er op jaarbasis een kleine groep zijn die rijinstructeur willen worden. Deze groep zal vooral afkomstig zijn uit de hoek van het agrarisch onderwijs en de reguliere rij schoolbranche. De verwachting is dat dit een zodanig kleine groep zal zijn dat Deze groep daarom niet is meegenomen in de berekening van de administratieve lasten.

### *Inhoudelijke nalevingskosten*

Tenslotte zijn er inhoudelijke nalevingskosten verbonden aan de eis tot bijscholing. Deze bedraagt, zoals eerder is aangegeven, drie dagen theoretische bijscholing en twee keer een praktijkbeoordeling in vijf jaar tijd. In totaal ga ik uit van 30 uur. Uitgaande van 30 instructeurs komt dit neer op  $900 \times € 37,- = € 33.300,-$  per vijf jaar hetgeen neerkomt op € 6.660,- per jaar.

#### a. Certificaat voor het rijonderricht T

In de nieuwe situatie is ter verkrijging van het WRM-certificaat T een tijdsinzet vereist van 30 minuten, bestaande uit het reserveren van de examens (20 minuten) en de aanvraag van de stagebeoordeling (10 minuten). Instructeurs die nu al rijinstructie C en E bij C geven, hoeven geen stage te lopen en hoeven derhalve alleen de examens te reserveren (20 minuten).

Uitgaande van 100 + 50 rijinstructeurs die bij invoering het certificaat willen halen, zullen de lasten eenmalig  $3000 + 1000 = 4.000$  minuten (67 uur) bedragen. De kosten zijn € 37,- (intern uurtarief middelbaar opgeleid personeel)  $\times 67$  uur = € 2.479,-.

#### b. Bijscholing

De vijfjaarlijkse bijscholingsplicht vereist in het totaal een administratieve tijdsinzet van 25 minuten. Deze tijdsinzet is het gevolg van het aanvragen van de bijscholingscursussen en de praktijkbeoordelingen. Dit is voor zowel de groep afkomstig uit het agrarisch onderwijs als de reguliere rijschoolhouders gelijk.

De structurele administratieve lasten bedragen na invoering op jaarbasis 750 minuten (12,5 uur) uitgaande van 30 rijinstructeurs per jaar (150 rijinstructeurs die eenmalig instromen gedeeld door 5 jaar). Dit is gelijk aan  $12,5 \times € 37,- = € 462,50$  per jaar.

### **7. Advisering en consultatie**

Over het wetsvoorstel en de bijbehorende memorie van toelichting is advies gevraagd aan het CBR, de RDW, de Politie, het OM, alsmede aan de NVvB, VHG, BOVAG, EVO, LTO Nederland, TLN, VVN, de AOC Raad, Aequor, CUMELA Nederland, FAM, STOAS Wageningen, Vilentum Hogeschool, de SBV, de Federatie Agrotechniek, de VHG, het ROV Zeeland en het IBKI. Van de EVO en het ROV Zeeland zijn geen adviezen uitgevraagd. De BOVAG heeft afgezien van het uitbrengen van een officieel advies. Verder hebben enkele instanties hun adviezen gecombineerd.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de ontvangen adviezen positief van aard zijn en dat er brede steun bestaat voor het voorstel. De verwachting dat het voorstel zal bijdragen aan een vergroting van de verkeersveiligheid, wordt breed gedragen. Dit laat onverlet dat er ten aanzien van enkele onderdelen opmerkingen zijn gemaakt. Zo merkte politie en OM op dat in hun ogen een overgangstermijn van drie jaar voor de omwisseling van de trekkerscertificaten te lang is, terwijl de RDW juist aandacht vroeg voor de in zijn ogen te korte overgangstermijn voor houders van een rijbewijs B. In § 8 van de toelichting wordt hier nader op ingegaan. STOAS Wageningen en Vilentum Hogeschool vroegen aandacht voor het overgangsrecht voor personen die thans al onderricht geven aan toekomstige trekkerbestuurders. Hierop wordt eveneens

ingegaan in § 8 van de memorie van toelichting, alsmede in de artikelsgewijze toelichting op artikel V.

LTO Nederland houdt daarnaast een pleidooi voor een brede uitvoering van de eerder genoemde advies van de Commissie-Peijs. Dit advies omvatte meer aspecten dan alleen het rijbewijs en betrof ook de kentekening en de snelheidsverhoging. Gelet op het belang dat ik hecht aan een spoedige invoering van het trekkerrijbewijs kies ik ervoor het voorliggende wetsvoorstel te beperken tot de invoering van de rijbewijsplicht. Over de kentekening heeft de Tweede Kamer de motie Kuiken<sup>13</sup> aanvaard. Besluitvorming hierover zal separaat van het trekkerrijbewijs plaatsvinden.

VHG betreurt het dat de wens om in het kader van het overgangsrecht de zogenoemde door Ervaring Verworven Competenties (EVC) te kunnen omzetten naar een T-rijbewijs, niet is overgenomen. Zij wijst erop dat de voorziene uitzondering op de rijbewijsplicht toch tot gevolg heeft dat bestuurders in het groen een extra opleiding dienen te volgen en extra examens dienen af te leggen. Meerdere sociale werkplaatsen vrezen dat dit gevolgen zal hebben voor de inzetbaarheid van hun medewerkers. In § 8 zal hierop nader worden ingegaan. Tevens vraagt de VHG of bijschrijving van het T-rijbewijs al voor de inwerkingtreding mogelijk kan worden gemaakt. Dit zal niet mogelijk zijn: pas nadat het T-rijbewijs is ingevoerd, zal een rijbewijs voor die categorie kunnen worden afgegeven. Een aantal instanties heeft opmerkingen gemaakt die de lagere regelgeving betreffen, dan wel de voorbereiding van de uitvoering. Zo wijst VVN op het belang van een goede spreiding van opleidings- en examenlocaties en wijzen de AOC-raad en STOAS Vilentum erop dat binnen de AOC al veel expertise is opgebouwd, dan wel faciliteiten aanwezig zijn die niet verloren zouden moeten gaan. Het CBR heeft in zijn uitvoeringstoets al aangegeven gebruik te willen en te zullen maken van reeds opgebouwde ervaringen en kennis. Het CBR wijst er verder op het belang dat de uitwerken van de eisen in de lagere regelgeving, zoals de eisen op hoofdlijnen aan de examens en de eisen aan de examenvoertuigen, tijdig gereed zal moeten zijn zodat daarmee rekening kan worden gehouden door het CBR bij het ontwikkeltraject voor de theorie- en praktijkexamens, door de fabrikanten van leermiddelen bij de productie van die leermiddelen en door de opleiders in verband met de aanschaf van examenvoertuigen.

Tekstuele opmerkingen ten slotte die de verschillende instanties hebben gemaakt bij het wetsvoorstel of de memorie van toelichting zijn in de thans voorliggende teksten verwerkt. Voor zover opmerkingen betrekking hebben op zaken die op het terrein van lagere regelgeving moeten worden geregeld, zal daarmee bij de voorbereiding van die lagere regelgeving rekening worden gehouden.

## **8. Overgangsrecht**

Ter uitwerking van mijn eerder aangehaalde brief van 9 februari 2013 voorziet het wetsvoorstel in overgangsrecht, zodat diegenen die op het tijdstip van invoering van het T-rijbewijs in bezit zijn van tenminste een B-rijbewijs of een trekkercertificaat, niet alsnog het T-rijbewijs hoeven te halen. Personen die voor het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I in het bezit zijn van dit trekkercertificaat kunnen dit tot één jaar na invoering van het T-rijbewijs omwisselen voor een T-rijbewijs. Voor de termijn van één jaar is gekozen op basis van de adviezen van het OM en de politie: beide instanties wijzen erop dat gedurende de overgangstermijn bepaalde artikelen uit de WVV 1994 (de lagere alcohollimiet voor de beginnende bestuurder, de in artikel 123b opgenomen recidiveregeling voor ernstige

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 356

verkeersdelicten en de vorderingsprocedure uit de artikelen 130 e.v. van de Wegenverkeerswet 1994) niet van toepassing zijn op personen die alléén in het bezit zijn van een T-certificaat. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zou het daarom wenselijk zijn de overgangperiode voor het omwisselen van de trekkercertificaten zo kort mogelijk te maken, zo stellen deze instanties. De door het OM en de politie genoemde artikelen zijn inderdaad van belang voor de verkeersveiligheid. De lagere alcohollimiet voor de beginnend bestuurders is destijds immers ingevoerd, omdat deze groep bestuurders relatief vaak betrokken is bij verkeersongevallen. Een verlaging van het alcoholpromillage van 0,5 naar 0,2 voor beginnende bestuurders leidt volgens de resultaten van onderzoeken tot minder doden en gewonden in het verkeer. De recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten heeft tot doel om recidivisten harder aan te pakken. Bij een tweede onherroepelijke afdoening wordt dan het rijbewijs van rechtswege ongeldig. De achterliggende gedachte is dat de betrokken rijbewijshouder wordt gewaarschuwd en zijn rijgedrag gaat aanpassen. De vorderingsprocedure heeft tot doel bij twijfel aan de rijvaardigheid en geschiktheid van de rijbewijshouder te voorzien in passende maatregelen teneinde de rijvaardigheid of geschiktheid te verbeteren, dan wel om te voorkomen dat betrokkene nog langer in het bezit is van zijn rijbewijs.

Ik deel derhalve de zienswijze van politie en OM op dit punt. Nu navraag bij de andere betrokken instanties leert dat een overgangperiode van één jaar niet op bezwaren stuit, heb ik het de omwisselingsperiode voor de trekkercertificaten verkort tot één jaar. In het kader van de communicatie zal hieraan uitgebreid aandacht worden besteed, zodat iedereen die wel het T-rijbewijs nodig heeft, en op het tijdstip van invoering van de rijbewijsplicht niet over een rijbewijs voor de categorie B beschikt, de gelegenheid heeft om binnen dat jaar dat trekkercertificaat alsnog om te wisselen voor een T-rijbewijs.

Eveneens is overgangsrecht opgenomen voor personen die op het tijdstip van inwerkingtreding beschikken over een B-rijbewijs of ten aanzien van wie op dat tijdstip een besluit tot afgifte is genomen voor een rijbewijs van de categorie B. Deze personen houden maximaal tien jaar de bevoegdheid om met dat rijbewijs B een LBT of een MMBS te besturen. Zo kunnen deze personen bij de reguliere verlenging van hun rijbewijs B het rijbewijs T verkrijgen. Hiermee geef ik, zoals reeds eerder is aangegeven, invulling aan de motie Slob. Op deze wijze krijgt iedereen, en derhalve dus ook de groep bestuurders die het T-rijbewijs voor hun beroep nodig heeft, de gelegenheid hun B-rijbewijs of het trekkercertificaat om te wisselen voor een rijbewijs voor de categorie T. Gedurende deze overgangstermijn kunnen deze rijbewijshouders met hun rijbewijs B een rijbewijsplichtige LBT of MMBS besturen, ook zonder dat de aanduiding T op het rijbewijs zelf staat. Op dit punt is een uitzondering gemaakt voor houders van een rijbewijs B die dat rijbewijs hebben behaald in het kader van het experiment 2Todrive en die dus tussen de zeventien en achttien jaar waren toen ze hun rijbewijs haalden. Deze personen hebben niet de bevoegdheid om gedurende de periode dat ze nog geen 18 jaar zijn een LBT of MMBS te besturen. Evenmin kunnen zij in deze periode dat rijbewijs omwisselen in een rijbewijs B +T. Vanaf hun achttiende verjaardag eindigt deze beperking en hebben zij ook de bevoegdheid om het in het kader van dat experiment behaalde rijbewijs B bij de periodieke vernieuwing om te wisselen in een rijbewijs voor de B en T. In zijn algemeenheid geldt dat na afloop van de overgangperiode het rijbewijs B niet meer kan worden omgewisseld voor een rijbewijs voor de categorieën B en T.

De duur van de overgangperiode is vastgesteld op tien jaar. Voor de keuze voor de omwisseltermijn van tien jaar is besloten op basis van de uitvoeringstoets van de RDW en de NVvB: deze instanties vrezen dat bij de aanvankelijk beoogde, kortere omwisselingsperiode, de aanvragers tot het laatste moment zullen wachten met de omwisseling. Dit zou dan aan het einde van de aanvankelijk beoogde overgangstermijn van drie jaar leiden tot een piekbelasting bij de diensten Burgerzaken en Publiekszaken van de gemeenten, maar ook bij de leverancier van de rijbewijzen, terwijl in die periode al een piek in de afgifte te verwachten is (1,8 miljoen rijbewijzen tegen gemiddeld 1,1 miljoen). Zowel de RDW als de NVvB hebben aangegeven dat zo'n aanbod aan aanvragen niet zal kunnen worden verwerkt. Daarom is bij nader inzien gekozen om aan te sluiten bij de reguliere geldigheidstermijn van de rijbewijzen B. Voordeel hiervan is dat binnen deze periode bij de reguliere verlenging van het rijbewijs het T-rijbewijs kan worden verkregen. Dit voorkomt piekbelasting en extra administratieve lasten voor de burgers. Daarnaast is, mede op basis van de uitvoeringstoets van de RDW, afgezien van de aanvankelijk beoogde verplichting dat bij vernieuwing van het B-rijbewijs de aanvrager expliciet zou moeten aangeven dat hij ook de categorie T zou willen verkrijgen. Hoewel dit vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid de voorkeur zou hebben, is hiervan afgezien, omdat dit zou leiden tot een doorkruising van de aanvraagssystematiek van rijbewijzen in het algemeen, zoals die bij de invoering van het nieuwe rijbewijsdocument in 2006 is ingevoerd om het risico van fouten zo klein mogelijk te houden en de mogelijkheden tot fraude te voorkomen. Daarnaast zou uitvoering hiervan leiden tot extra handelingen voor de burger en extra kosten voor de RDW. Het bovenstaande houdt in dat ook houders van het C-rijbewijs de bevoegdheid hebben om tot maximaal tien jaar na invoering van het T-rijbewijs, dan wel tot het tijdstip waarop aan hen na het tijdstip van invoering een C-rijbewijs is afgegeven, met dat rijbewijs rijbewijsplichtige LBT's en MMBS-en te besturen. Het is immers niet mogelijk te beschikken over een C-rijbewijs zonder een B-rijbewijs. Bij de reguliere vernieuwing van het C-rijbewijs wordt een rijbewijs afgegeven dat tevens de bevoegdheid geeft voor het besturen van rijbewijsplichtige LBT's en MMBS-en. Daarnaast zullen ook personen die na de invoering van het trekkerrijbewijs het rijbewijs C halen, een rijbewijs krijgen dat tevens de bevoegdheid geeft voor het besturen van rijbewijsplichtige LBT's en MMBS-en. Dit zal worden geregeld in de wijziging van het Reglement rijbewijzen.

De suggestie van de RDW en de NVvB om ook in de gevallen waarin op grond van het overgangsrecht op basis van artikel IV, vijfde lid, bij de periodieke vernieuwing van het B-rijbewijs een rijbewijs wordt afgegeven voor de categorie T, de aanvullende eis te stellen dat een verklaring van geschiktheid zou moeten zijn geregistreerd ten behoeve van rijbewijs T, heb ik niet overgenomen. De geschiktheidseisen voor bestuurders van rijbewijsplichtige LBT's en MMBS-en zijn immers dezelfde als die voor bestuurders van motorrijtuigen van de categorie B. Als er in deze gevallen voor de periodieke vernieuwing van rijbewijs B geen reden is voor een verklaring van geschiktheid, is er naar mijn mening ook geen reden om wel een aparte verklaring van geschiktheid te eisen voor het T-rijbewijs. Een dergelijke eis zou dan slechts leiden tot extra administratieve lasten voor de burger. Indien in die gevallen ten behoeve van de aanvrager van het rijbewijs B wel een verklaring van geschiktheid moet zijn geregistreerd in het rijbewijzenregister, dan zal erin worden voorzien dat die in deze omwisselingsgevallen tevens kan worden benut voor het T-rijbewijs. Voor alle duidelijkheid wijs ik erop dat iedereen die niet onder het overgangsrecht valt en voor de eerste keer een rijbewijs T wil halen, uiteraard dient te voldoen aan alle eisen. Dit betekent dat ten aanzien van die aanvrager een verklaring van geschiktheid en een verklaring van rijvaardigheid

moeten zijn geregistreerd in het rijbewijzenregister. Daarnaast gelden uiteraard de algemene eisen dat een aanvrager in Nederland woonachtig moet zijn, hier rechtmatig moet verblijven en zich moet legitimeren.

Door een aantal instanties, VHG, LTO Nederland, CUMELA Nederland en de Federatie Agrotechniek, is gevraagd om in het kader van het overgangsrecht ook te bezien of afgifte van een rijbewijs T ook mogelijk zou zijn aan personen die op het tijdstip van inwerkingtreding beschikken over EVC's. Een EVC-certificaat wordt verkregen op grond van een onafhankelijke beoordeling van de competenties van de aanvrager door deze af te zetten tegen een landelijk erkende standaard. De gedachte achter zo'n EVC is dan dat bij een vervolgopleiding mogelijk een of meer vrijstellingen kunnen worden verkregen. Rechtstreekse toegang tot het T-rijbewijs is echter niet aan de orde, omdat er op dit moment geen eigen verworven competenties zijn die zijn getoetst op het niveau van het B-rijbewijs of T-rijbewijs.

## **9. Inwerkingtreding**

Bij de inwerkingtreding zal rekening worden gehouden met de betrokken uitvoeringsinstanties. Voor zover mogelijk zal tevens rekening worden gehouden met de vaste verandermomenten.

## **10. Communicatie**

Voor en na invoering van het T-rijbewijs zal er zorgvuldige communicatie plaatsvinden. Dit is niet alleen van belang voor de mensen die beroepsmatig LBT's en MMBS-en besturen, maar voor eenieder die belang heeft bij het T-rijbewijs. Terecht wijzen verschillende adviesinstanties, zoals de RDW, NVvB, LTO Nederland, VVN, VHG, en Aequor hierop. Daarnaast zal over het voornemen worden gecommuniceerd met de uitvoerings- en handhavinginstanties, zoals politie en rechterlijke macht en de Afdelingen burgerzaken van de gemeenten, alsmede de personen en instanties die thans opleiden voor het trekkercertificaat. Parallel aan het wetgevingstraject zal een communicatiewerkgroep in het leven worden geroepen die op al deze punten zal ingaan. De betrokken instanties zullen uiteraard voor deze werkgroep worden uitgenodigd. Zodra behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is afgerond, zal de communicatie van start gaan.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel I, onderdeel A*

#### *Eerste lid*

Zoals in het algemene deel van de toelichting is aangegeven, geldt het T-rijbewijs niet voor alle LBT's of MMBS-en, maar alleen voor de LBT's en MMBS-en die aan nader te bepalen eisen zullen voldoen. Bij AMvB (door middel van aanpassing van het Reglement rijbewijzen) zal worden aangegeven welke LBT's en MMBS-en zullen worden uitgezonderd en welke dus niet onder de rijbewijsplicht zullen komen te vallen. De wettelijke basis om bij AMvB bepaalde motorrijtuigen uit te zonderen is neergelegd in de voorgestelde aanpassing van artikel 108, eerste lid, onderdeel a. Voor een nadere toelichting op de uit te zonderen voertuigen wordt verwezen naar paragraaf 3 van het algemene deel van de toelichting.

### *Tweede tot en met zesde lid*

In onderdeel A, tweede tot en met zesde lid, wordt aangegeven in welke gevallen een bestuurder van een rijbewijsplichtige LBT of MMBS niet hoeft te beschikken over een Nederlands rijbewijs voor de rijbewijscategorie T. Voorwaarde is dan wel dat hij beschikt over een C-rijbewijs, dan wel een nader bij ministeriële regeling aan te geven T-rijbewijs. Naar verwachting zal dit punt vooral spelen in de grensgebieden. Op basis van een eerste inventarisatie is gebleken dat er in de ons omringende landen geen sprake is van één soort T-rijbewijs, maar van verschillende soorten T-rijbewijzen die dan ook weer de bevoegdheid geven tot het besturen van verschillende soorten LBT's of MMBS-en. In overleg met de ons omringende landen zal nader worden bezien welke soorten T-rijbewijzen voor erkenning in aanmerking zouden kunnen komen. Daarom is gekozen voor de formulering dat deze rijbewijzen bij ministeriële regeling zullen worden aangewezen. Het bovenstaande wordt geregeld in het in het vijfde lid voorgestelde nieuwe artikel 108, tweede lid. Het tweede tot en met vierde lid van onderdeel A bevatten de hiermee samenhangende technische wijzigingen.

### *Artikel I, onderdeel B*

Bij de invoering van de rijbewijsplicht voor bestuurders van de rijbewijscategorie AM (bromfietsen) in 2006 was nog een overgangstermijn vastgesteld gedurende welke de oude bromfietscertificaten voor een rijbewijs AM konden worden ingewisseld. Met het oog hierop waren afdeling 10 en nog enkele bepalingen uit dat hoofdstuk over het bromfietscertificatenregister gehandhaafd. Nu de overgangstermijn is verstreken kan deze afdeling vervallen. Onderdeel B strekt hiertoe.

### *Artikel II, onderdeel A*

Van de gelegenheid is gebruikt gemaakt om het huidige artikel 1 te redigeren, teneinde de definities in alfabetische volgorde te plaatsen. Het voorgestelde artikel 1 is in lijn met de aanwijzingen voor de regelgeving.

### *Artikel II, onderdeel B*

Op grond van het huidige artikel 7 WRM 1993 dient het WRM-certificaat B als basiscertificaat voor de rijinstructeur. Alle andere certificaten, dat wil zeggen voor A, C, D en E, kunnen pas worden gehaald als vervolg op het WRM-certificaat B. In het voorgestelde artikel 7, vijfde lid, wordt, anders dan voor categorie A, C, D en E, geen WRM-certificaat B als basis geëist om het WRM-certificaat T te kunnen halen, maar wordt het WRM-certificaat T als een zelfstandig certificaat toegevoegd. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat het T-rijbewijs en in het verlengde daarvan het WRM-certificaat T een speciale doelgroep kennen met speciale eisen, die anders is dan bij de overige rijbewijscategorieën, namelijk die van docenten in het agrarisch onderwijs, die aankomende bestuurders van LBT's voorbereiden op het theoretisch gedeelte (kennis van verkeersregels, kennis van het voertuig, wetgeving met betrekking tot agrarische voertuigen) en op het praktijkgedeelte, bestaande uit een aantal bijzondere verrichtingen en het rijden op de openbare weg met een LBT en aanhangwagen die voldoen aan de wettelijke eisen. De verwachting is dat deze personen die thans, maar ook in de toekomst, rijinstructie geven of zullen gaan geven ten behoeve van het besturen van een LBT, niet geïnteresseerd zullen zijn om ook in de andere rijbewijscategorieën rijles te geven. Zij zullen alleen de wens hebben om les te kunnen blijven geven ten behoeve van het T-rijbewijs. Zij geven, anders dan de rijinstructeurs voor de categorieën A, C, D of E, rijinstructie als onderdeel



van hun beroep van docent aan een instelling voor agrarisch onderwijs. Ditzelfde zal naar verwachting gelden voor toekomstige instructeurs voor het T-rijbewijs. Het ligt daarom niet voor de hand om de instructeurs die uitsluitend de opleiding voor het T-rijbewijs verzorgen, eerst een instructeursbewijs voor categorie B te laten halen. Dat neemt niet weg dat bij de vormgeving van de eisen voor het WRM-certificaat T wel degelijk zal worden gekeken naar de leerdoelen die voor de andere instructeurscertificaten gelden, en met name voor het WRM-certificaat B, zodat de rijinstructeurs straks goed geëquipeerd zijn. Zo zullen ook voor het WRM-certificaat T didactische eisen aan de instructeurs worden gesteld, moeten zij hun bekwaamheid aantonen in verkeersdeelname en zullen zij een stage moeten volgen. Indien houders van een WRM-certificaat voor de categorie T rijles zouden willen gaan geven in een of meer andere categorieën, dan zullen zij alsnog langs de reguliere weg eerst het WRM-certificaat B moeten halen en dan het aanvullende certificaat of certificaten voor de gewenste categorie of categorieën.

De eisen voor het nieuwe WRM-certificaat T zullen gelden voor iedereen die vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van artikel II in het bezit wil komen van een WRM-certificaat T. Een aparte voorziening wordt getroffen voor de AOC-docenten die thans opleiden voor het trekcertificaat, alsmede voor de groep personen die nu al rijinstructie geven op de trekkers en die in het bezit zijn van een pasje van de SBV. Zij behoeven pas na afloop van de overgangperiode aan deze eisen te hebben voldaan en in het bezit te zijn van een instructeurscertificaat voor de rijbewijscategorie T. Gedurende de overgangperiode wordt voorzien in een speciale regeling, zodat zij de opleiding aan de kandidaten kunnen voortzetten. Verwezen wordt hiervoor naar de toelichting op artikel VI.

In het huidige artikel 7 geldt de certificaatplicht alleen voor het bedrijfsmatige rijonderricht. In de voorgestelde wijziging van artikel 7 geldt de certificaatplicht voor de categorie T voor zowel bedrijfsmatig als beroepsmatig rijonderricht. De reden om voor het WRM-certificaat T het beroepsmatig rijonderricht toe te voegen is gelegen in het feit dat de rijinstructeurs voor deze categorie veelal docenten zijn aan een AOC. Dat betekent dat het evengoed mogelijk is dat deze instructeurs rijonderricht geven in het kader van hun beroepsuitoefening.

#### *Artikel II, Onderdeel C*

##### *Artikel 9a*

Instructeurs die in het bezit zijn van een WRM-certificaat B kunnen ook in het bezit komen van een aanvullend WRM-certificaat T. Het nieuwe artikel 9a voorziet in de wettelijke basis om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen te stellen voor dit aanvullende WRM-certificaat. Voor de formulering «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur» is aangesloten bij de formulering die is opgenomen in artikel 9. Vooral nog wordt gedacht aan eisen die vergelijkbaar zijn met de eisen die thans gelden voor de aanvullende categorieën A, C, D of E bij C of D voor de fasen 1 en 3. Het gaat hierbij om eisen die de competentie betreffen in verkeersdeelname, alsmede de verplichting voor het volgen van een stage. Bij de formulering van het artikel is aangesloten bij de systematiek van het bestaande artikel 9.

##### *Artikel 9b*

In dit artikel is de wettelijke basis opgenomen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen te stellen aan instructeurs die naast het WRM-certificaat B ook beschikken over een WRM-certificaat CE

en die een WRM-certificaat T willen halen. Ten aanzien van deze categorie wordt vooralsnog gedacht aan eisen die vergelijkbaar zijn met de eisen die voor de aanvullende categorieën A, C, D of E bij C of D gelden voor fase 1. Het gaat hierbij om eisen die de competentie betreffen in verkeersdeelname. Deze categorie instructeurs zal worden vrijgesteld van de stageverplichting. De overweging hierbij is dat het hier gaat om instructeurs die gewend zijn aan de omgang met grote en zware voertuigen in combinatie met een aanhangwagen. Bij de formulering van het artikel is aangesloten bij de systematiek van het bestaande artikel 9.

#### *Artikel II, onderdeel D*

De in dit onderdeel vastgelegde aanpassing heeft tot gevolg dat instructeurs die beschikken over zowel een WRM-certificaat T als een of meerdere certificaten voor de rijbewijscategorieën zoals vermeld in richtlijn 2006/129/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403), bijscholing kunnen doen voor een van de categorieën, waarvoor hij een certificaat heeft.

#### *Artikel II, onderdeel E*

In dit artikel wordt de geldigheidsduur van WRM-certificaat T geregeld dat wordt behaald na het met goed gevolg afleggen van de fasen 1 en 2. Dit is het certificaat dat de betrokken instructeur moet hebben, alvorens hij de stage mag volgen. Aangesloten is bij de geldigheidsduur van het certificaat B, omdat het hier in feite ook om een basiscertificaat gaat.

#### *Artikel II, onderdeel F*

Het betreft hier het herstel van een omissie.

#### *Artikel III*

In dit artikel wordt geregeld dat aanvragen tot afgifte van het trekkercertificaat, die zijn ingediend voor het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I worden behandeld overeenkomstig het oude recht.

#### *Artikel IV*

Dit artikel voorziet in het overgangsrecht voor personen die voor het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I in het bezit zijn van het trekkercertificaat. Dit certificaat geeft gedurende een periode van één jaar het recht om de rijbewijsplichtige voertuigen van de categorie T te besturen (eerste lid). Gedurende deze periode zijn deze bestuurders vrijgesteld van de verplichting om een T-rijbewijs te hebben (tweede lid). Tevens is bepaald dat zij gedurende die overgangperiode dat certificaat op bij AMvB te bepalen wijze kunnen omwisselen voor een T-rijbewijs (derde lid).

#### *Artikel V*

In dit artikel is het overgangsrecht opgenomen ten aanzien van houders van een B-rijbewijs. Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat hiermee dit overgangsrecht ook geldt voor houders van een C-rijbewijs. Verwezen wordt hiervoor naar paragraaf 8 van het algemeen deel van de toelichting.

#### *Artikel VI*

In het eerste lid is de definitie opgenomen van het agrarisch onderwijs. De definitie is opgenomen in het overgangsrecht, omdat het begrip alleen betrekking heeft op dit artikel en op bepalingen die op dit artikel berusten. Verder voorziet dit artikel in overgangsrecht voor twee groepen personen. Ten eerste betreft het personen die op het tijdstip van inwerkingtreding van artikel II in dienst zijn van een instelling voor agrarisch onderwijs, en in het schooljaar voorafgaand aan dat tijdstip reeds zulk onderwijs gaven. Ten tweede gaat het over personen die rijinstructie geven op een LBT of MMBS en verbonden zijn aan de SBV. Gedurende een periode van twee jaar zullen deze twee groepen vrijgesteld zijn van de verplichting om in het bezit te zijn van een WRM-certificaat T, op voorwaarde dat ze in het bezit zijn van een door de instelling voor agrarisch onderwijs of de SBV afgegeven pas. Dit is geregeld in het tweede lid. Tevens is de eerste groep gedurende deze periode vrijgesteld van de verplichting tot bijscholing (derde lid). Voor de tweede groep geldt de gewone bijscholingsverplichting, omdat zij beschikken over andere WRM-certificaten waarvoor al een bijscholingsverplichting geldt. Na het verstrijken van de overgangsperiode gaat de bijscholingsverplichting, bedoeld in artikel 12b van de WRM 1993, ook gelden voor de eerste groep personen.

#### *Artikel VII*

Het eerste lid van dit artikel voorziet in de verplichting voor de bestuurder van een landbouw- of bosbouwtrekker of een motorrijtuig met beperkte snelheid om dat motorrijtuig te doen stilhouden, alsmede het certificaat van vakbekwaamheid, bedoeld in artikel 9.36 van het Arbeidsomstandighedenbesluit, behoorlijk ter inzage af te geven.

Een vergelijkbare verplichting geldt voor de docenten, bedoeld in artikel VI, tweede lid. Zij dienen desgevraagd de in dat artikellid bedoelde pas behoorlijke ter inzage af te geven. Het derde lid voorziet in de strafbaarstelling, indien niet aan het eerste of tweede lid wordt voldaan. Met deze strafbaarstelling wordt aangesloten bij het huidige systeem.

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