

Vergaderjaar 2014–2015

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)

F

NADERE MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 31 oktober 2014

Hierbij bied ik u mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken aan de nadere memorie van antwoord bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de invoering van de rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs) (Kamerstukken I, 2013/14, 33 781, nr. A).

In het nadere voorlopige verslag wordt gevraagd naar de uitkomsten van nader overleg tussen de Ministeries van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu en de sector om helderheid te krijgen over de in het nadere voorlopige verslag gestelde onderwerpen. In de nadere memorie van antwoord zijn de uitkomsten van dit overleg verwerkt. Ik zal, zodra de nadere uitwerking heeft plaatsgevonden, uw Kamer informeren over de verdere afspraken. Gelet op deze toezegging verzoek ik u de behandeling van het wetsvoorstel voort te zetten en niet te wachten totdat de nadere uitwerking heeft plaatsgevonden. Voor de nadere uitwerking van het principeakkoord zijn immers ook de uitkomsten van belang van het overleg dat met de buurlanden zal worden gevoerd over de wederzijdse erkenning van elkaars T-rijbewijzen. Dit overleg kan echter pas worden gestart na aanvaarding van het wetsvoorstel door het parlement.

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

Inleiding

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het nader voorlopig verslag dat de Vaste Commissie Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening over het wetsvoorstel heeft uitgebracht.

Graag maak ik mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken (EZ) van de gelegenheid gebruik om de gestelde vragen te beantwoorden en op gemaakte opmerkingen te reageren.

Noodzaak van het onderscheid tussen gebruik op de weg en op het land

De leden van de commissie vragen de regering om uiteen te zetten of het wel zinvol is onderscheid te maken tussen het gebruik van een tractor op het land en op de weg.

In antwoord hierop merk ik op dat voor die gevallen waarin zo'n voertuig uitsluitend op eigen land wordt bestuurd en er ook geen noodzaak is om via de openbare weg het eigen land te bereiken, of daarvoor een andere oplossing kan worden bedacht, een T-rijbewijs en dus ook een opleiding daarvoor niet noodzakelijk is. Ook in de opleidingspraktijk is deze scheiding terug te vinden. De praktijklessen kunnen op locatie plaatsvinden. Op deze locaties wordt op afgesloten terreinen geoefend in het werken met tractoren, en in sommige gevallen ook met grote landbouwmachines, kipwagens, graaf- en grondverzetmachines en egalisatieapparatuur. Voor de instructie in beroepshandelingen met tractoren en werktuigen is dus het behalen van het T-rijbewijs niet noodzakelijk. Wel worden in toenemende mate tractoren (landbouw- en bosbouwtraktors, maar ook motorrijtuigen met beperkte snelheid) op de openbare weg gebruikt, deels voor transport, deels door de verkaveling, deels door de verdergaande mechanisatie, waardoor de inzet van loonbedrijven toeneemt. De ongevallencijfers die samenhangen met het gebruik van dit soort voertuigen op de openbare weg zijn, in tegenstelling tot andere gemotoriseerde voertuigen, in de afgelopen periode niet gedaald. Omdat de opleidingen voor het trekkercertificaat zijn gericht op het werken met de landbouwmachines op locatie en er slechts beperkt praktijkervaring wordt opgedaan met het rijden op de openbare weg, wordt met de invoering van het T-rijbewijs derhalve beoogd de verkeersveiligheid op de weg te vergroten.

De positie van het T-rijbewijs in de opleidingen

Het is de leden van de commissie nog niet duidelijk of en in hoeverre het T-rijbewijs deel uitmaakt van de diplomavooraarden die aan leerlingen van de AOC's worden gesteld. Is het juist dat het T-rijbewijs onmisbaar is voor het uitoefenen van bepaalde beroepen in de zogenaamde groene sectoren, zo vragen de leden van de commissie. Heeft dit consequenties voor de positie van dit rijbewijs voor de opleidingen? Graag vernemen de leden van de commissie van de regering hoe het staat met het overleg over de vraag of het T-rijbewijs moet worden opgenomen in de kwalificatiestructuur van de betrokken opleidingen.

Zoals in mijn brief van 29 augustus jl. (Kamerstukken II vergaderjaar 2013/14, nr. 416) is gemeld, is het trekkercertificaat momenteel geen verplicht onderdeel van de opleiding in de groen-, infra- of grondsector. Dat geldt ook voor de veehouderij. Ook het T-rijbewijs zal geen wettelijke beroepsvereiste worden zoals bedoeld in artikel 7.2.6. van de Wet educatie en beroepsonderwijs. Daarom zal ook het behalen van het T-rijbewijs niet verplicht worden gesteld als onderdeel van een kwalificatie van een van de mbo-opleidingen in de groen-, infra- of grondsector of de veehouderij. Het T-rijbewijs kan voor sommige beroepen wel een branchevereiste zijn,

omdat de branche heeft bepaald dat een goede uitoefening van het beroep niet mogelijk is zonder beheersing van alle handelingen vallend onder het T-rijbewijs. In dat geval kan over het behalen van het T-rijbewijs in het kwalificatiedossier worden opgenomen dat er naast de eisen aan de beroepshandelingen in de kwalificatie ook een branchevereiste is (namelijk het hebben van een T-rijbewijs om over de openbare weg te mogen rijden) en zorgt de instelling ervoor dat leerlingen hierover worden geïnformeerd. Voor zover de AOC's de opleiding voor het examen voor het T-rijbewijs zelf uitvoeren, doen zij dit als contractonderwijs (markt-conform) en betalen de leerlingen de kosten.

Aan Aequor (als tripartiet orgaan van werkgevers, werknemers en onderwijsinstellingen en opsteller van de kwalificaties) is inmiddels gevraagd op dit onderdeel de kwalificaties verder uit te werken.

Verzekerbareid leerlingen

De leden van de commissie verzoeken de regering toe te lichten hoe het zit met de verzekerbareid van leerlingen op de AOC's als ze gebruik moeten maken van tractoren, zowel op het veld als op de openbare weg. Ook zien zij graag toegelicht of de vraag van verzekerbareid van leerlingen een rol speelt indien Nederlandse stagiaires in het buitenland van tractoren gebruik moeten maken en wanneer buitenlandse leerlingen in Nederland een tractor gebruiken. Zij vragen de regering voorts toe te lichten of het juist is dat de verzekerbareid die nu gebaseerd is op het trekkercertificaat vervalt zodra het wetsvoorstel T-rijbewijs van kracht wordt? Houdt dit in dat leerlingen eerst hun T-rijbewijs moeten behalen alvorens een – verplichte – stage te kunnen doorlopen? Kan dit naar het oordeel van de regering tot studieovertraging leiden?

In zijn algemeenheid geldt dat voor motorvoertuigen die worden gebruikt op de openbare weg of op plaatsen die voor het publiek of zelfs voor een beperkt aantal mensen toegankelijk zijn, een motorrijtuigenverzekering moet worden afgesloten. Dit wettelijke vereiste is ook nu al van toepassing voor tractoren. Daarnaast is het in de reguliere rijtscholen-branche niet ongebruikelijk om naast de bedrijfsaansprakelijkheid, ook het instructierisico te verzekeren, ter dekking van fouten van de instructeur/docent of examinator in geval van les- en examenrijden waarbij de leerling schade oploopt. Het is aan de AOC's zelf om te zorgen voor de vereiste verzekeringen, waaronder bijvoorbeeld die voor afdekking van het instructierisico.

Voor het werken op het land is een aansprakelijkheidsverzekering van het stagebedrijf of de AOC voldoende en dit verandert niet met de invoering van het T-rijbewijs.

Daarnaast bieden verzekeringsmaatschappijen een extra aanvullende verzekering aan voor vergoeding van de schade aan het voertuig zelf veroorzaakt door de stagiair tijdens de stage (als tegemoetkoming in het eigen risico van het stagebedrijf). Voorwaarde hiervoor is het bezit van een rijbewijs. Sommige verzekeringen accepteren momenteel ook het trekkercertificaat als bewijs van rijvaardigheid. Het is de verantwoordelijkheid van het stagebedrijf en de AOC's dat de juiste verzekeringen zijn afgesloten. Het trekkercertificaat heeft in het buitenland verder geen status, omdat in de ons omringende landen een rijbewijs verplicht is. Duitsland kent bijvoorbeeld twee categorieën (L en T) en in Zweden mag je met een motorrijbewijs (A1) tractor rijden. Omdat het T-rijbewijs een verzwaaring van het trekkercertificaat is, zal na invoering van het T-rijbewijs dit rijbewijs voldoende grond zijn voor de verzekeraars. Hoeveel tijd een leerling nodig heeft voor het behalen van zijn T-rijbewijs ten behoeve van een stage is afhankelijk van zijn ervaring met het rijden op een trekker en de snelheid waarmee hij het zich eigen maakt. Het kan zijn dat sommige leerlingen iets meer tijd nodig hebben voor het behalen van het T-rijbewijs

dan thans het geval is voor het trekkercertificaat. Dit kan worden opgelost door eerder in de opleiding te beginnen met dit onderdeel van de opleiding. Mocht een leerling voor zijn stage niet het T-rijbewijs hebben gehaald, dan zullen zijn activiteiten tijdens die stage beperkt zijn tot het werken op het land.

Wat de verzekering van buitenlandse stagiairs in Nederland betreft merk ik op dat die leerlingen zelf verantwoordelijk zijn voor hun verzekering. Een reisverzekering met dekking voor medische kosten ongevallen en aansprakelijkheid is over het algemeen voldoende. Of onder de dekking voor aansprakelijkheid van de stagiaire voor schade door hem toegebracht bij het verrichten van werkzaamheden ten behoeve van de stage op het praktijkadres onder valt, hangt van de polisvoorwaarden af. Na de invoering van het T-rijbewijs moet een buitenlandse stagiaire in het bezit zijn van een geldig rijbewijs voor het besturen van tractoren en moet dat rijbewijs in Nederland erkend zijn.

Zodra het wetsvoorstel door uw Kamer is aanvaard, zal ik het overleg met de buurlanden starten om te komen tot de wederzijdse erkenning van elkaars T-rijbewijzen, zodat de Nederlandse stagiaires ook in het buitenland op de openbare weg kunnen rijden.

Beschikbaarheid letractoren

In antwoord op de vragen van de leden van de commissie over de beschikbaarheid van letractoren kan ik melden dat de eisen aan de voertuigen in meerdere fases zijn besproken met de leveranciers. Zij zijn derhalve allen met die eisen bekend. Op 9 mei en op 21 augustus jl. hebben overleggen plaatsgevonden tussen het CBR en de verschillende leveranciers en dealers van landbouwvoertuigen waarin de eisen zijn besproken. De concepteisen voor de voertuigen zijn gepubliceerd op de website van het CBR. Verschillende dealers en opleiders hebben onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het aanpassen van de voertuigen, zodat ze inzetbaar zijn als les- en examenvoertuig. Uit dat onderzoek blijkt dat aanpassingen mogelijk zijn en tijdig kunnen worden gerealiseerd. Aangezien de aanvankelijk beoogde invoeringsdatum van het T-rijbewijs 1 januari 2015 was en deze datum inmiddels naar 1 juli 2015 is opgeschoven, heeft de markt een half jaar langer de tijd om zich voor te bereiden. Ik ga er daarom vanuit dat er ruim voor 1 juli 2015 verschillende voertuigen beschikbaar zullen zijn. Ter informatie zijn hier de links ingevoegd met informatie over het T-rijbewijs, inclusief de vermoedelijke eisen voor de examenvoertuigen.

<http://www.cbr.nl/t-rijbewijs.pp>

<http://www.cbr.nl/brochure.pp?id=177>

<http://www.cbr.nl/brochure.pp?id=178>.

Financiële aspecten

In antwoord op de vraag van de leden van de commissie vragen of de in de memorie van toelichting¹ opgenomen schatting van de kosten van een T-rijbewijs merk ik op dat de daar opgenomen schattingen op hoofdlijnen nog steeds juist zijn. Voor alle duidelijkheid geef ik hieronder nogmaals een inschatting van de totale kosten:

¹ Kamerstukken II vergaderjaar 2013/14, 33 781, nr. 3, blz. 9–10.

kosten theorie-examen	vooral nog geschat op € 40,-
kosten per praktijkles	vooral nog geschat op € 55,- (waarbij de markt zelf de prijs bepaalt). Ter vergelijking: de kosten van een vrachtwagenrijles C1 variëren tussen de € 50,- en € 55,- voor een losse les, voor C tussen de € 55,- en € 60,- en inclusief aanhanger CE tussen de € 65,- en € 70,-.
kosten eigen verklaring	€ 25,80 (prijspeil 2014; hetzelfde voor alle andere rijbewijzen).
kosten praktijkexamen	vooral nog geschat op € 230,-. Bij de definitieve vaststelling zal rekening worden gehouden met het feit dat in verband met de arbo-regelgeving examinatoren maximaal drie examens per dag mogen afnemen in plaats van de gebruikelijke vijf. Dit zou kunnen leiden tot een kleine verhoging van de geschatte kosten met 5%.
kosten aanvraag rijbewijs	€ 39,- (prijspeil 2014; hetzelfde voor alle andere rijbewijzen)

Hoeveel het behalen van het T-rijbewijs gaat kosten, is afhankelijk van het aantal lessen dat een de kandidaat nodig heeft en van de lesprijs die de markt zelf bepaalt. Bij het C-rijbewijs wordt uitgegaan van 18 tot 20 lessen, er vanuit gaand dat er geen ervaring is met het rijden op een vrachtwagen. Voor het T-rijbewijs wordt, mede gelet op het feit dat het rijden op een tractor een vaardigheid is die ook voor het werken op het land nodig is, het aantal lessen op niet meer dan de helft geschat.

De mogelijk hogere kosten van het les- en examenvoertuig hangen samen met enerzijds de wettelijke arbo-eisen en anderzijds met het feit dat door de zwaardere eisen aan het rijden op de weg, er ook eisen aan de aanhangwagen zijn gesteld. De vereisten aan de bijrijderstoel zijn, rekening houdend met de mogelijkheden van de tractoren, beperkt ingevuld, waardoor er niet meer dan drie examens per dag afgenomen mogen worden door een examinator. Dit om de kosten voor het aanpassen van het voertuig zo laag mogelijk te houden.

Ook zien de leden van de commissie graag toegelicht hoe de bekostiging van het behalen van een T-rijbewijs is geregeld. Is dit een geheel private zaak en valt het buiten de verantwoordelijkheid van de AOC's en dus van de overheid? Of vallen deze kosten via opname van het T-rijbewijs in de kwalificatiestructuur ook geheel of gedeeltelijk onder verantwoordelijkheid van de AOC's; namelijk als deel van de beroepsopleiding? Hoe zou volgens de regering in dit laatste geval de financiering geregeld moeten worden? Als de bekostiging wel een geheel private zaak zou zijn, welke repercussies heeft dit dan voor de kans van leerlingen met een minder draagkrachtige achtergrond deze opleidingen in het groene onderwijs te volgen?

Het behalen van het T-rijbewijs is, net zoals dat het geval is bij de andere rijbewijscategorieën, een private zaak en valt daarmee buiten de kwalificatie en dus ook buiten de bekostiging van de AOC's. Echter, het beheersen van de beroepsvaardigheden zoals het werken en rijden met tractoren, maakt in een aantal gevallen wel deel uit van de kwalificatie. In die gevallen valt de instructie en oefening hiervoor binnen de bekostigde opleiding. Hier kan een overlap zitten in vaardigheden die ook kunnen worden gebruikt voor het behalen van het T-rijbewijs. Alleen de meerkosten die samenhangen met de aanvullende eisen die worden gesteld aan het T-rijbewijs, alsmede de kosten voor het examen daarvoor, vallen binnen het private deel van de opleiding.

Het is mij niet gebleken dat de leerlingen van de AOC's minder draagkrachtig zijn dan andere MBO leerlingen. In dit verband zie ik dan ook geen bijzondere rol weggelegd voor de overheid. Wel zijn er constructies denkbaar, waarbij de branche bijdraagt aan de scholing binnen haar sector. De AOC-Raad heeft het initiatief in het maken van afspraken hierover met brancheorganisaties.

Nader overleg

Voor het antwoord op de vraag van de leden van de commissie om op de hoogte te worden gebracht van de resultaten van nader overleg tussen de Ministeries van Economische Zaken, Infrastructuur en Milieu en de betrokkenen in de groene sector kan ik u melden dat het merendeel van de betrokkenen in de groene sector, waaronder brancheorganisaties als LTO en Cumela, hoopt op een zeer spoedige invoering van het T-rijbewijs in het kader van de verkeersveiligheid. Voor het overige verwijs ik u naar mijn antwoord op de vragen betreffende de positie van het T-rijbewijs in de opleidingen. In november vindt nog nader overleg plaats met de AOC-Raad en andere betrokken partijen over de afronding van in deze nadere memorie van antwoord geschetste lijn.

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