

Vergaderjaar 2013–2014

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 416

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 1 september 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 26 mei 2014 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen i.v.m. de invoering van het T-rijbewijs (Kamerstuk 29 398, nr. 412).

De vragen en opmerkingen zijn op 30 juni 2014 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 29 augustus zijn ze door hem beantwoord.

De waarnemend voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Jansma

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Algemeen

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de invoering van het T-rijbewijs. Deze leden hebben met betrekking tot het voorliggende ontwerpbesluit nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA fractie zijn verheugd dat de regering een T-rijbewijs gaat invoeren. Hiermee wordt de verkeersveiligheid in Nederland verbeterd en een langgekoesterde wens van de leden vervuld. De leden kunnen instemmen met het voorstel van de regering behoudens één onderdeel. Daarover hebben de leden nog enkele vragen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen of de eisen voor het theorie-examen voor de rijbewijscategorie T die in artikel 64a staan beschreven, overeenkomen met de eisen voor andere categorieën rijbewijzen. Kan zowel voor het theorie-examen als het praktijkexamen worden aangegeven in hoeverre rekening wordt gehouden met de speciale kenmerken van de voertuigen die onder categorie T vallen, zoals breedte, zwaarte en grootte, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Kan verder worden aangegeven hoe met de problematiek rond de combinatie van jonge leeftijd van de bestuurders met speciale kenmerken van de betreffende voertuigen wordt omgegaan, in zowel het theorie-examen als het praktijkexamen, zo vragen deze leden.

De leden van deze fractie lezen in artikel 64f dat degene die het examen doet kennis van en inzicht in de invloed van het eigen rijgedrag op de milieuproblematiek moet hebben. De leden van deze fractie vragen wat hier de toegevoegde waarde van is. Daarnaast vragen deze leden of deze eis ook geldt bij de examens voor andere categorieën rijbewijzen. Zo ja, wat is het doel daarvan, zo vragen de leden van deze fractie.

De leden van deze fractie vragen of het rijbewijs categorie T internationaal erkend wordt, opdat gebruikers in de grensstreek geen problemen hebben met het rijden van de betreffende voertuigen in het buitenland.

De leden van deze fractie hebben voorts vragen over de leeftijd waarop iemand de rijopleiding voor het T-rijbewijs mag starten. Waarom voorziet het voorstel in de mogelijkheid voor bestuurders die 15 jaar en 6 maanden oud zijn om het theorie-examen af te leggen? Klopt het dat voor een beginnend bestuurder voor andere categorieën deze leeftijd op 17 jaar ligt? Zo ja, waarom is dan niet gekozen voor 15 jaar, zo vragen de leden van deze fractie.

Met betrekking tot het aanbod van rijopleidingen voor het behalen van het T-rijbewijs vragen de leden van deze fractie of er zicht is op voldoende aanbod vanuit de markt. Zijn er voldoende rij scholen bereid om deze opleiding aan te bieden zodat er ook marktwerking ontstaat tussen de verschillende rij scholen?

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er in het voorstel geen duidelijke overgangstermijn is opgenomen voor houders van een certificaat van vakbekwaamheid die een T-rijbewijs willen aanvragen. Kan de regering de afwezigheid van deze overgangstermijn toelichten, gelet op het feit dat er voor houders van B-rijbewijs die een T-rijbewijs willen aanvragen wel een overgangstermijn geldt van 10 jaar? Deze leden vragen voorts om een reactie van de regering op de stelling dat het ten behoeve van goede handhaving nuttig zou zijn dat spoedig, bijvoorbeeld binnen één of twee jaar, alle certificaathouders een T-rijbewijs hebben.

II Reactie van de Minister

Bij brief van 26 mei 2014 (Kamerstuk 29 398, nr. 412) heb ik u in het kader van de voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen, het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 en het Arbeidsomstandighedenbesluit in verband met de invoering van de rijbewijsplicht voor bestuurders van landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid, en enkele wijzigingen van technische aard (verder: het ontwerpbesluit) voorgelegd.

Met belangstelling heb ik van de door u gestelde vragen kennisgenomen. Ik hoop dat ik met de hieronder opgenomen beantwoording die vragen voldoende heb beantwoord, zodat het ontwerpbesluit kan worden voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen of de eisen voor het theorie-examen in artikel 64a overeenkomen met de eisen voor andere categorieën rijbewijzen. Kan worden aangegeven in hoeverre rekening wordt gehouden met de speciale kenmerken van de voertuigen die onder de T-categorie vallen?

In artikel 64a zijn de hoofdlijnen opgenomen voor het theorie-examen voor de rijbewijscategorie T. Bij het formuleren van deze eisen is nauw aangesloten bij de eisen zoals die in de artikelen 60a tot en met 64 van het Reglement rijbewijzen zijn vastgesteld voor de overige rijbewijscategorieën. Net zoals het geval is bij de overige rijbewijscategorieën worden deze algemeen geformuleerde eisen verder uitgewerkt in een ministeriële regeling. De voorbereiding van de ministeriële regeling die de nadere eisen zal geven voor het theorie-examen voor de rijbewijscategorie T is door het CBR opgepakt. Het CBR heeft hierbij constructief en intensief samengewerkt met alle betrokkenen, te weten STOAS Wageningen, Videntum Hogeschool, Cumela Nederland, Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV), BOVAG, Eigen Verladers Organisatie (EVO), FEHAC, Aequor, VRB, Branchevereniging VHG (voor hoveniers en groenvoorziening), BMWT, Transport en Logistiek Nederland (TLN Nederland), FAM, HMT, de AOC Raad, Fedecom, VVN, LTO Nederland, Politie, IBKI, RDW, Mechan-Connect Group BV en verschillende potentiële uitgevers van lesmateriaal.

Op deze manier is verzekerd dat bij de uitgewerkte eisen specifiek rekening is gehouden met de speciale kenmerken van het voertuig, zoals breedte, zwaarte en grootte. Bij het theorie-examen kunnen hiervoor de volgende voorbeelden worden genoemd:

De kandidaat:

- kan benoemen en uitleggen wat de risico's zijn voor de bestuurder en de medeweggebruiker(s) die door de eigenschappen en de toestand van de voertuigen worden veroorzaakt, en op welke wijze het gedrag van de bestuurder hierop kan worden afgestemd (afbakening: type

- voertuigen, afmetingen en massa, uitzwaai-effect, verwisselbare uitrustingsstukken en verwisselbaar getrokken machine);
- kan benoemen aan welke permanente- en gebruikseisen een motorvoertuig en een aanhangwagen moeten voldoen en welke technische aspecten van het voertuig voor de bestuurder van belang zijn voor een veilig gebruik ervan (hierbij gaat het in dit examen alleen om de eisen voor de LBT en MMBS);
 - heeft kennis van en inzicht in de veiligheidsaspecten bij het gebruik van het motorvoertuig en de aanhangwagen op de openbare weg (hierbij gaat het in dit examen weer specifiek om veiligheidsaspecten rondom de LBT en MMBS);
 - kan de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen en de betrokkenheid van LBT's en MMBS'en daarbij benoemen.

Bij het praktijkexamen is gekozen voor een voertuigcombinatie bestaande uit een LBT met aanhangwagen, die wat afmetingen en gewicht betreft recht doet aan de dagelijkse praktijk (omschreven in artikelen 77a en 81a). Ook tijdens het rijden van de verschillende routes wordt aandacht besteed aan alle facetten die het rijden met een LBT of MMBS met zich meebrengt, waaronder het rijden op verschillende soorten wegen zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De bijzondere aandacht voor de speciale kenmerken blijkt ook duidelijk uit de omschrijving van het meest gewenste gedrag zoals opgenomen in de rijprocedure.

Vooruitlopend op de definitieve vaststelling van de ministeriële regelingen waarin de exameneisen zullen worden geregeld zijn de volledige toetsmatrijs en de rijprocedure te vinden op www.cbr.nl, zodat de branche voldoende voorbereidingstijd heeft. Hierbij wordt wel aangetekend dat de eisen pas definitief zijn op het moment dat ze zijn vastgelegd in de regelgeving en die is gepubliceerd.

De leden van de VVD-fractie vragen verder hoe wordt omgegaan met de problematiek rond de combinatie van jonge leeftijd van de bestuurder met de speciale kenmerken van de betreffende voertuigen, zowel in het theorie- als het praktijkexamen.

Vooropgesteld zij dat de eisen voor het theorie- en het praktijkexamen voor geëxamineerden van alle leeftijdsklassen hetzelfde zijn. Wel is er tijdens die examens extra aandacht voor de hoge risico's en voor risicobewustzijn. Bij het theorie-examen kunnen hiervoor de volgende voorbeelden worden genoemd:

De kandidaat:

- kan benoemen en uitleggen welke risico's verbonden zijn aan de eigen zichtbaarheid voor andere weggebruikers (vooral bij afslaan); Kan benoemen en uitleggen welke factoren een rol spelen bij het uitvoeren van de bestuurderstaak, vooral in relatie tot andere weggebruikers;
- kan benoemen en uitleggen op welke manier factoren zoals vermoeidheid, lichamelijke en geestelijke gesteldheid, rijervaring en het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen van invloed zijn op het menselijke gedrag bij het besturen van een motorvoertuig;
- kan benoemen en uitleggen welke risico's verbonden zijn aan de aanwezigheid en het gedrag van andere verkeersdeelnemers en hoe hier rekening mee gehouden moet worden;
- kan benoemen en uitleggen welke risico's er zijn als gevolg van weg-, zicht- en weersomstandigheden en hoe het gedrag hieraan aangepast moet worden;
- kan benoemen welke de risico's zijn ingeval van betrokkenheid bij een ongeval en bij pech onderweg.

Tijdens het praktijkexamen wordt van de kandidaat verwacht dat hij zich bewust is van de risico's van het rijden op de openbare weg, de gevolgen van zijn eigen rijgedrag en dan helemaal met deze uitzonderlijke voertuigen. Vooral voor jongere bestuurders is dit een erg belangrijk component. In de rijprocedure is er dan ook extra aandacht voor risicobewustzijn, gevaarherkenning en het eigen rijgedrag.

Ook hier geldt dat vooruitlopend op de definitieve vaststelling van de ministeriële regelingen waarin de exameneisen zullen worden geregeld de volledige toetsmatrijs en de rijprocedure te vinden zijn op www.cbr.nl, zodat de branche voldoende voorbereidingstijd heeft. Hierbij wordt wel aangetekend dat de eisen pas definitief zijn op het moment dat ze zijn vastgelegd in de regelgeving en die is gepubliceerd.

In artikel 64a, onderdeel f, van het Reglement rijbewijzen lezen de leden van de VVD-fractie dat degene die examen doet kennis van en inzicht in de invloed van het eigen rijgedrag op de milieuproblematiek moet hebben. De leden van deze fractie vragen wat hier de toegevoegde waarde van is, of deze eis ook geldt bij de examens voor de overige rijbewijscategorieën en wat dan daarvan het doel is. Genoemde eis geldt ook voor alle andere rijbewijscategorieën. Basis voor deze eis is de wens dat toekomstige rijbewijshouders aandacht hebben voor de gevolgen van besturen van motorrijtuigen voor het milieu en van mogelijkheden om zo milieuvriendelijk te rijden als mogelijk is. Dit is lijn met de voor de overige rijbewijscategorieën in bijlage II bij richtlijn nr. 2006/126/EU van het Europees parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (L 403, de derde rijbewijsrichtlijn) opgenomen eis dat regels voor milieuvriendelijk gebruik van het desbetreffende motorrijtuig in het theorie-examen moet worden getoetst. Zoals is aangegeven is bij de formulering van artikel 64a zo veel mogelijk aangesloten bij de eisen zoals die voor de overige rijbewijscategorieën gelden. Daarnaast heeft de Tweede Kamer ook gepleit voor de wenselijkheid om het T-rijbewijs onder de werking van de derde rijbewijsrichtlijn te brengen. In dat kader is het wenselijk dat de eisen voor het theorie-examen T zoveel mogelijk in lijn zijn met de algemene eisen die voor alle andere rijbewijscategorieën gelden. Er is derhalve geen reden om deze eis niet ook op te nemen voor het theorie-examen voor de rijbewijscategorie T.

De leden van deze fractie vragen of het rijbewijs categorie T internationaal erkend wordt, opdat gebruikers in de grensstreek geen problemen hebben met het rijden van de betreffende voertuigen in het buitenland. Ik ben voornemens om in overleg te treden met andere Europese landen om wederzijds het T-rijbewijs te erkennen. Zodra het wetsvoorstel door de Eerste Kamer zal zijn aanvaard, zal ik hiermee een begin maken.

De leden van deze fractie hebben voorts vragen over de leeftijd waarop iemand de rijopleiding voor het T-rijbewijs mag starten. Waarom voorziet het voorstel in de mogelijkheid voor bestuurders die 15 jaar en 6 maanden oud zijn om het theorie-examen af te leggen?

De minimumleeftijd die zal gelden voor het behalen van het rijbewijs voor de categorie T zal komen te liggen op 16 jaar. Dat is dezelfde leeftijd die ook geldt voor het besturen van bromfietsen. Voor het vaststellen van de minimumleeftijd voor het afleggen van het theorie-examen is daarom aangesloten bij de minimumleeftijd voor het afleggen van het theorie-examen voor bromfietsen.

Klopt het dat voor een beginnend bestuurder voor andere categorieën deze leeftijd op 17 jaar ligt? Zo ja, waarom is dan niet gekozen voor 15 jaar, zo vragen de leden van deze fractie.

Zoals hierboven is aangegeven, ligt de minimumleeftijd voor het afleggen van het theorie-examen niet voor alle rijbewijscategorieën op 17 jaar. Er is, ter uitvoering van de aankondiging in mijn brief van 9 februari 2012 (Kamerstuk 29 398, nr. 317, blz. 2), gekozen voor 15 jaar en zes maanden. Hiervoor heb ik toegelicht waarom hiervoor is gekozen.

Met betrekking tot het aanbod van rijopleidingen voor het behalen van het T-rijbewijs vragen de leden van de VVD-fractie of er zicht is op voldoende aanbod vanuit de markt. Zijn er voldoende rij scholen bereid om deze opleiding aan te bieden, zodat er ook marktwerking ontstaat tussen de verschillende rij scholen?

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel heeft niet alleen overleg plaatsgevonden met de huidige opleiders van het trekkercertificaat, te weten STOAS Wageningen Vilentum Hogeschool, Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV) en de AOC-raad, maar ook met BOVAG en FAM (Federatie Autorijschool Managers) en opleiders voor vrachtwagens en heftrucks. Omdat het geven van rijlessen aan de markt is, is het, net zoals bij de andere rijbewijscategorieën, uiteindelijk aan de opleider zelf of deze ook gaat opleiden voor het T-rijbewijs. Op basis van de signalen die ik tot nu toe heb ontvangen verwacht ik dat er meerdere rij scholen in deze voor hen nieuwe markt zullen stappen.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom er in het voorstel geen duidelijke overgangstermijn is opgenomen voor houders van een certificaat van vakbekwaamheid die een T-rijbewijs (trekkercertificaat) willen aanvragen. Kan de regering de afwezigheid van deze overgangstermijn toelichten, gelet op het feit dat er voor houders van B-rijbewijs die een T-rijbewijs willen aanvragen wel een overgangstermijn geldt van 10 jaar?

Er is voorzien in overgangsrecht voor houders van het certificaat van vakbekwaamheid voor jeugdigen die een T-rijbewijs willen aanvragen. Dit is evenwel geregeld op wetsniveau en wel in artikel IV van het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderlicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs) (Kamerstuk 33 781, nr. 2, verder: het wetsvoorstel). Op basis van dat artikel hebben houders van genoemd certificaat één jaar de tijd om dat certificaat om te wisselen in een T-rijbewijs. Gedurende dat jaar mogen ze overigens met dat certificaat een motorrijtuig van de rijbewijscategorie T besturen. Inmiddels is door de branche al op ruime schaal hieraan bekendheid gegeven en worden personen die niet beschikken over zo'n certificaat en evenmin over een rijbewijs B, maar die wel beroepsmatig motorrijtuigen van de rijbewijscategorie T besturen, in de gelegenheid gesteld alsnog het certificaat te halen zodat dat certificaat, nadat genoemd wetsvoorstel door de Eerste Kamer is aanvaard, tot wet is verheven en in werking is getreden, binnen één jaar na de datum van inwerkingtreding kan worden omgewisseld voor het T-rijbewijs. De (langere) overgangstermijn voor houders van een B-rijbewijs die een T-rijbewijs willen aanvragen hangt samen met de reguliere geldigheidsduur van rijbewijzen.

Deze leden vragen voorts om een reactie van de regering op de stelling dat het ten behoeve van goede handhaving nuttig zou zijn dat spoedig, bijvoorbeeld binnen één of twee jaar, alle certificaathouders een T-rijbewijs hebben.

Zoals hierboven is aangegeven is in artikel IV van het wetsvoorstel een overgangstermijn van één jaar opgenomen. Deze termijn is vastgesteld in overleg met politie en openbaar ministerie enerzijds en de betrokken brancheorganisaties anderzijds. Dat de duur van deze overgangstermijn op één jaar is gesteld, is enerzijds het gevolg van de wens vanuit politie

en openbaar ministerie om vanuit een oogpunt van handhaving deze termijn zo kort mogelijk te houden, en daarmee de periode dat bepaalde artikelen uit de Wegenverkeerswet 1994, zoals bijvoorbeeld de lagere limiet voor de beginnende bestuurder, niet van toepassing zijn op houders van genoemd certificaat, zo kort mogelijk te laten duren, en anderzijds de wens om houders van zo'n certificaat een redelijke omwisselingstermijn te geven.

Voor de toelichting dat voor de omwisseling van een voor de datum van inwerkingtreding verkregen rijbewijs B in een rijbewijs voor B en T 10 jaar geldt, verwijs ik naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel (Kamerstuk 33 781, nr. 3, blz. 14).