EINDRAPPORT

Haalbaarheidsstudie T-rijbewijs lichte voertuigen

Klant: Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving

Referentie: BG3221TPRP2002051029

Status: Definitief/P01.01

Datum: 27 februari 2020

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

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

Titel document:	Haalbaarheidsstudie T-rijbewijs lichte voertuigen
Ondertitel:	
Referentie:	BG3221TPRP2002051029
Status:	P01.01/Definitief
Datum:	27 februari 2020
Projectnaam:	
Projectnummer:	BG3221
Auteur(s):	Niki Hukker, Jan Vissers

Opgesteld door:	Niki Hukker
Gecontroleerd door:	Jan Vissers
Datum/paraaf:	
Goedgekeurd door:	
Datum/paraaf:	

Classificatie
Projectgerelateerd

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.

Inhoud

Managementsamenvatting **1**

1 Inleiding **5**
1.1 Aanleiding en vraagstelling 5
1.2 Onderzoeksopzet en -methoden 5
1.3 Leeswijzer 6

2 Stand van zaken T-rijbewijs **7**
2.1 Afname examens T-rijbewijs 7
2.2 Uitgifte T-rijbewijzen 7
2.3 Afname examens instructeur WRM-T 8
2.4 Handhaving 8
2.5 Samenvatting 8

3 Aanpak in het buitenland **9**
3.1 Nederland 9
3.2 België 9
3.3 Duitsland 10
3.4 Verenigd Koninkrijk 10
3.5 Noorwegen 11
3.6 Oostenrijk 11
3.7 Denemarken 12
3.8 Finland 12
3.9 Samenvatting 12

4 Noodzaak aangepast regime T-rijbewijs **13**
4.1 Benadeelde groepen 13
4.2 Omvang probleem 15
4.3 Samenvatting 16

5 Voorkeuren aanpassing regime T-rijbewijs **18**
5.1 Nieuwe of bestaande categorie 18
5.2 Onderscheidende criteria 20
5.3 Samenvatting 23

6 Randvoorwaarden uitvoerbaarheid 25
6.1 Wetsvoorstel APK, registratie en kentekening 25
6.2 Samenvatting 26

7 Afweging haalbaarheid uitzondering lichte voertuigen 28
7.1 Relevante uitkomsten 28
7.2 Conclusies en aanbevelingen 29
7.3 Samenvatting 32

Bijlagen 34

Managementsamenvatting

Op 1 juli 2015 is het T-rijbewijs ingevoerd voor bestuurders van land- en bosbouwtrekkers (LBT) en van motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). Uitkomsten van de evaluatie - uitgevoerd door Royal HaskoningDHV van 2015 tot en met 2017 - waren over het algemeen positief. Wel brachten enkele belangenorganisaties naar voren dat het examen T-rijbewijs met trekker en aanhangwagen niet proportioneel is voor de kleinere voertuigen binnen de zeer diverse voertuiggroep (agrarische oldtimers, kleine MMBS). Deze organisaties pleiten voor differentiatie van de doelgroep voor het T-rijbewijs. In het rapport 'Evaluatie invoering T-rijbewijs' is aanbevolen om hier verder onderzoek naar te doen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in de brief van 12 juli 2018 (nr. IenW/BSK-2018/122810) aan de Tweede Kamer toegezegd dat zal worden onderzocht of voor lichtere voertuigen een aparte categorie T-light ingevoerd kan worden. Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving (WVL) heeft daarop Royal HaskoningDHV gevraagd om een kwalitatief onderzoek uit te voeren, met als centrale vraag: *In hoeverre is invoering van een aparte T-rijbewijscategorie voor lichte voertuigen nuttig, noodzakelijk en haalbaar?*

De haalbaarheidsstudie bestaat uit drie fases:
- Fase 1. Internationale consultatie: een inventarisatie van regelingen en ervaringen omtrent het T-rijbewijs in zeven EU-landen, ter vergelijking en inspiratie voor de situatie in Nederland.
- Fase 2. Toetsing in het veld: een inventarisatie van de ervaringen en ideeën van betrokken belangenorganisaties en uitvoerende organisaties met betrekking tot de onderzoeksvraag.
- Fase 3. Afweging haalbaarheid: een afweging van de haalbaarheid van een aanpassing in het regime T-rijbewijs, op basis van de opgehaalde informatie en discussies binnen de begeleidingsgroep.

Dit eindrapport beschrijft de bevindingen uit de verschillende fases, en is als volgt opgebouwd:
- Hoofdstuk 2: Stand van zaken T-rijbewijs.
- Hoofdstuk 3: Aanpak in het buitenland.
- Hoofdstuk 4: Noodzaak van een aangepast regime voor het T-rijbewijs.
- Hoofdstuk 5: Voorkeuren aanpassing regime T-rijbewijs.
- Hoofdstuk 6: Randvoorwaarden uitvoerbaarheid
- Hoofdstuk 7: Afweging haalbaarheid uitzondering lichte voertuigen.

Deze samenvatting start met de conclusies en aanbevelingen (H7), en beschrijft vervolgens de uitkomsten die daaraan voorafgingen (H2 t/m H6).

Afweging haalbaarheid uitzondering lichte voertuigen (H7)
Er is veel draagvlak voor een aangepast regime T-rijbewijs, ook buiten de direct belanghebbenden. De exacte omvang van het probleem is moeilijk in cijfers uit te drukken, maar neemt wel toe met de jaren, omdat er meer nieuwe bestuurders bijkomen die niet onder de overgangsregeling van het T-rijbewijs vallen. De voorkeur van belangen- en uitvoerende organisaties gaat er naar uit om de lichte voertuigen uit de categorie T onder te brengen bij de categorie B. Daarmee hoeft er geen aparte (deel)categorie te worden ingericht. Geschikte criteria om onderscheid te maken tussen de lichte en zware voertuigen zijn snelheid in combinatie met massa en/of afmeting. Deze gegevens zijn momenteel echter niet beschikbaar. Om de administratieve lasten laag te houden worden die volgens het inmiddels aangenomen wetsvoorstel APK, registratie en kentekening landbouw- en bosbouwtrekkers en MMBS'en[1] voor het bestaande voertuigpark ook niet geregistreerd.

[1] *Het wetsvoorstel betreft een wetswijziging van de Wegenverkeerwet (Wvw) 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU, alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, MMBS'en, mobiele machines en aanhangwagens die door die voertuigen voortbewogen worden.*

Al met al is duidelijk geworden dat de belangenorganisaties van lichtere voertuigen binnen de categorie T een reëel probleem aankaarten en inhoudelijke argumenten hebben voor hun verzoek om aanpassing. Ook is tijdens dit onderzoek een helder beeld ontstaan van hoe die aanpassing er uit kan zien. Het doorvoeren van een aanpassing vraagt een investering van verschillende organisaties. De vraag of deze investering opweegt tegen de opbrengsten kan op basis van dit onderzoek niet worden beantwoord.

Het advies is om een keuze te maken uit de volgende twee scenario's:

1. *Een aanpassing doen aan het regime T-rijbewijs.* Voertuigen onder de 3,5 ton, met een maximale constructiesnelheid van 25 km/uur vallen in de lichte groep. Voertuigen in de lichte groep mogen bestuurd worden met een B-rijbewijs. Deze oplossing heeft het meeste draagvlak, is goed uitlegbaar en sluit aan bij bestaande gewichtsklassen in regelgeving. Verder is de impact op de bedrijfsvoering van uitvoerende organisaties te overzien en blijft de verkeersveiligheid geborgd. Nadeel is dat handhaving lastig is, omdat de massa voor het huidige voertuigpark niet geregistreerd wordt. Het loket voor ontheffingen dat volgens de eerdergenoemde wetswijziging wordt ingesteld, kan de registratie van het huidige voertuigpark mogelijk versnellen. Voor het verkrijgen van de benodigde gegevens zou via dit loket een apart traject kunnen worden ingericht. Een ander nadeel is dat onduidelijk is in hoeverre de benodigde inspanning in verhouding staat tot de (geringe) omvang van het probleem, omdat dat laatste op basis van huidige gegevens moeilijk te kwantificeren is.
2. *De regeling voor het T-rijbewijs blijft vooralsnog zoals die nu is.* Gelijktijdig wordt na ingaan van eerdergenoemde wetswijziging minimaal een jaar gemonitord welke voertuigen er in de categorie T nieuw op de weg komen. Door die gegevens te projecteren op het bestaande voertuigpark van voor invoering van de wet, kan een beeld worden verkregen van alle voertuigen in de categorie T. Daarmee is een onderbouwde schatting te maken van de omvang van het probleem, en het aantal voertuigen dat bij keuze voor optie 1 in de lichte groep zou komen. Met die gegevens kan opnieuw een afweging gemaakt worden over het aanpassen van het regime T-rijbewijs. Voordeel is dat er op korte termijn geen aanpassingen nodig zijn, en er op een later moment een beter onderbouwde beslissing genomen kan worden. Ook blijft de verkeersveiligheid geborgd. Nadeel is dat het actuele probleem voor de bestuurders van lichte voertuigen niet wordt opgelost, terwijl het probleem toeneemt met de tijd. Hierdoor kan het draagvlak voor het T-rijbewijs afnemen. Snel starten van de monitoring en dit proces en de tijdlijn duidelijk communiceren is daarom belangrijk.

Stand van zaken T-rijbewijs (H2)

Ongeveer vier jaar na invoering van het T-rijbewijs, lopen de uitvoerende activiteiten nog steeds soepel. Het aantal examens en het slagingspercentage zijn gestabiliseerd, en de wachttijd voor het examen is afgenomen. De uitgifte van de T-rijbewijzen verloopt zonder problemen. Ook wat betreft de examinering voor de instructeurscategorie WRM-T zijn er geen bijzonderheden te melden. Als laatste zijn handhavers blij met de extra handvatten die het T-rijbewijs hen geeft. De organisaties krijgen zelden of geen opmerkingen of klachten binnen. We kunnen dus concluderen dat het T-rijbewijs succesvol is opgenomen in de bestaande systemen.

Aanpak in het buitenland (H3)

Uit de internationale inventarisatie blijkt dat de afspraken over de rijbewijsplicht van landbouwvoertuigen en MMBS sterk per land verschillen. Regelingen in het buitenland zijn over het algemeen minder streng dan in Nederland. Voor de lichtere/langzamere/kleinere voertuigen uit de Nederlandse categorie T, is in andere landen het B-rijbewijs vaak voldoende. Om onderscheid te maken tussen de lichtere en zwaardere voertuigen worden afhankelijk van het land verschillende criteria (of combinaties daarvan) gebruikt. Opgesomd zijn in de onderzochte landen de volgende criteria gevonden:

- Massa: afhankelijk van het gewicht van het voertuig kan (ook) een ander rijbewijs voldoende zijn, aansluitend bij het bestaande gewichtsgrenzen voor rijbewijzen, <3,5 ton B-rijbewijs, <7,5 ton C1 rijbewijs, daarboven C-rijbewijs.
- Snelheid: onder een maximale constructiesnelheid is een B-rijbewijs in sommige landen voldoende. De grens ligt tussen de 25 en 50 km/uur.
- Leeftijd: er zijn vaak beperkingen voor jonge bestuurders. Zij mogen tot 17, 18 of 21 jaar alleen in de kleinere, lichtere of langzamere voertuigen rijden.
- Gebruiksdoeleinden: als een landbouwvoertuig niet voor land- en bosbouwactiviteiten wordt gebruikt is een ander rijbewijs vereist dan wanneer dat wel zo is. Dit is lastig te controleren.
- Type voertuig: onderscheid tussen tractor en machine.

Noodzaak van een aangepast regime voor het T-rijbewijs (H4)
Al met al is het draagvlak voor het splitsen van de voertuigcategorie T in Nederland groot. Vanuit verschillende (beroeps)groepen geeft men aan dat het T-rijbewijs te zwaar is voor de lichtere voertuigen. De investering van tijd en kosten die nodig zijn om het T-rijbewijs te halen kan leiden tot een drempel voor toetreding. Er zijn globaal gezien drie doelgroepen die benadeeld worden door het T-rijbewijs.

- Agrarische oldtimer verenigingen zijn bang dat de aanwas van nieuwe leden opdroogt.
- Bestuurders van kleine MMBS stellen dat hun machines werktuigen en geen voertuigen zijn. Bestuurders van kleine MMBS weten niet altijd dat ze een T-rijbewijs nodig hebben. Vooral voor de kleinere bedrijven is het T-rijbewijs een grote extra kostenpost.
- Vanuit de groenvoorziening is men bezorgd over de medewerkers die vanwege hun beperking geen rijbewijs kunnen halen, en nu niet langer hun werkzaamheden kunnen uitvoeren.

Ook organisaties die weinig belang hebben bij differentiatie begrijpen en steunen het streven hiernaar.

Het is in dit onderzoek niet gelukt om een goed beeld te krijgen van de omvang van het probleem, dus het aantal bestuurders dat dit probleem ervaart. De beschikbare cijfers en schattingen geven geen betrouwbaar beeld. De groep bestuurders van agrarische oldtimers is heel klein. De groep medewerkers in de groenvoorziening zonder B-rijbewijs is waarschijnlijk wat groter. Bestuurders van kleine MMBS in bouw en infra vormen naar verwachting de grootste groep.

Voorkeuren aanpassing regime T-rijbewijs (H5)
De voorkeur van de meeste geraadpleegde organisaties gaat er naar uit om de lichte voertuigen onder te brengen bij het B-rijbewijs. Op die manier hoeft er geen nieuwe (deel)categorie te komen. Dat maakt de oplossing overzichtelijk en goed uitlegbaar. Een ander voordeel is dat het veel minder impact heeft op de bedrijfsvoering van de uitvoerende organisaties. De verkeersveiligheid blijft geborgd.

Van de voorgelegde criteria om de lichte en zware voertuigen te onderscheiden, werd een aantal genoemd als kansrijk. Dat zijn massa, afmeting en snelheid. De meeste organisaties opperen een combinatie van enkele van deze aspecten. Daar sluit bij aan dat de factoren massa, omvang en snelheid van het voertuig grote invloed hebben op de kans op en/of ernst van verkeersongevallen. Als wordt gekozen voor massa is een logische grens de 3,5 ton, en bij snelheid 25 km/uur. Voor afmeting is er geen bestaande grens.

Randvoorwaarden uitvoerbaarheid (H6)
Om onderscheid te kunnen maken tussen lichte en zware voertuigen in de huidige categorie T, is van belang dat de gekozen criteria hiervoor vastgelegd zijn voor de voertuigen. Op dit moment zijn landbouwvoertuigen en MMBS'en in Nederland niet geregistreerd. Het wetsvoorstel APK, registratie en kentekening voorziet daarin, alsmede in een verhoging van de maximumsnelheid van 25 naar 40 km/uur. Het wetsvoorstel is begin 2020 door de Tweede Kamer aangenomen. Na behandeling door de Eerste

Kamer wordt een ingangsdatum vastgesteld. Voor voertuigen die vanaf ingaan van de wet op de weg komen, wordt een volledige set van ongeveer 400 elementen geregistreerd, waaronder constructiesnelheid, massa en afmeting. Voor het bestaande voertuigpark wordt een beperkte set gegevens vastgelegd. Daaronder valt constructiesnelheid, maar massa en afmeting ontbreken. Die laatste twee kenmerken worden wel vastgelegd wanneer op basis daarvan ontheffing wordt aangevraagd.

1 Inleiding

Deze haalbaarheidsstudie is voortgekomen uit de evaluatie van de invoering van het T-rijbewijs. In dit hoofdstuk beschrijven we de aanleiding, vraagstelling en onderzoeksopzet- en methoden.

1.1 Aanleiding en vraagstelling

Op 1 juli 2015 is het T-rijbewijs ingevoerd voor bestuurders van land- en bosbouwtrekkers (LBT) en van motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft Royal HaskoningDHV de invoering in de periode 2015-2017 gemonitord en geëvalueerd[2]. De uitkomsten waren over het algemeen positief: de invoering is goed verlopen, opleiding en examen voldoen en handhavers zijn blij met de extra handvatten. Ook in het veld werd het T-rijbewijs grotendeels goed ontvangen. Wel brachten enkele belangenorganisaties naar voren dat het examen T-rijbewijs met trekker en aanhangwagen niet proportioneel is voor de kleinere voertuigen binnen de zeer diverse voertuiggroep (oldtimers, kleine MMBS). Deze organisaties pleiten voor differentiatie van de doelgroep voor het T-rijbewijs en meer specifiek de invoering van een lichte variant van het rijbewijs-T. In het rapport 'Evaluatie invoering T-rijbewijs' is aanbevolen om hier verder onderzoek naar te doen.

Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving heeft daarop Royal HaskoningDHV gevraagd om een kwalitatief onderzoek uit te voeren, met als centrale vraag: *In hoeverre is invoering van een aparte T-rijbewijscategorie voor lichte voertuigen nuttig, noodzakelijk en haalbaar?* Het onderzoek gaat daarbij onder andere in op de kenmerken van de voertuigen, de doelgroep en het examen binnen de nieuwe categorie, en de te verwachten impact van invoering.

1.2 Onderzoeksopzet en -methoden

Het onderzoek is uitgevoerd onder leiding van Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving en met ondersteuning van een begeleidingsgroep waarin ook het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, CBR, RDW en SWOV zitting hadden.

De haalbaarheidsstudie bestaat uit drie fases, die we hieronder kort beschrijven:

- Fase 1: Internationale consultatie
  In sommige landen is het T-rijbewijs gesplitst in een lichtere en zwaardere variant, of zijn de lichtere voertuigen in een andere (bestaande) rijbewijscategorie ondergebracht. Ter inspiratie en vergelijking hebben we de ervaringen binnen enkele EU-landen geïnventariseerd. Naast deskresearch hebben we informatie opgehaald middels een korte vragenlijst en telefonische interviews. Er zijn zeven landen betrokken.
- Fase 2: Toetsing in het veld
  De eerste fase van het onderzoek leverde informatie op over mogelijke criteria om binnen de categorie T een differentiatie aan te brengen. In de tweede fase zijn deze mogelijkheden via interviews getoetst bij belangenorganisaties (BMWT, Bouwend Nederland, Cumela, Fehamec, VHG) en uitvoerende organisaties (CBR, RDW, IBKI). Daarbij is gekeken naar voorkeuren van de organisaties en implicaties voor de betreffende doelgroepen.
- Fase 3: Afweging haalbaarheid
  Op basis van de voorgaande onderzoeksactiviteiten hebben we in een sessie met de begeleidingsgroep de verschillende denkbare scenario's voor een aanpassing in het regime T-rijbewijs besproken en verder uitgewerkt en aangescherpt.

[2] *Vissers, J.A.M.M. en Hukker, N. (2018) Evaluatie invoering T-rijbewijs. Amersfoort, Royal HaskoningDHV.*

1.3 Leeswijzer

In dit eindrapport zijn de bevindingen van de studie uitgewerkt en wordt de onderzoekvraag beantwoord. De opbouw van het rapport volgt in grote lijnen de fases van het onderzoek.

- Hoofdstuk 2: Stand van zaken T-rijbewijs. Dit hoofdstuk bevat een kort overzicht van de stand van zaken rondom het T-rijbewijs, op het gebied van het examen, de uitgifte rijbewijs, het WRM-certificaat en handhaving.
- Hoofdstuk 3: Aanpak in het buitenland. In dit hoofdstuk beschrijven we op welke wijze de voertuigen uit de Nederlandse categorie T in verschillende EU-landen zijn ondergebracht. De nadruk ligt daarbij op de criteria die zijn gebruikt om het onderscheid tussen een lichte en zware categorie T-rijbewijs te maken.
- Hoofdstuk 4: Noodzaak van een aangepast regime voor het T-rijbewijs. De ervaringen van de belangenorganisaties staan in dit hoofdstuk centraal. We beschrijven de gevolgen van de invoering T-rijbewijs voor verschillende doelgroepen en de standpunten van de organisaties over een eventuele aanscherping van de voertuigcategorie waarvoor het rijbewijs T geldt.
- Hoofdstuk 5: Voorkeuren aanpassing regime T-rijbewijs. In dit hoofdstuk beschrijven we welke voorkeuren en ideeën betrokken organisaties en experts uit de begeleidingsgroep hebben wat betreft de aanscherping van het regime voor het T-rijbewijs in de praktijk. De focus ligt daarbij op de potentieel bruikbare criteria voor een andere indeling van de voertuigcategorieën.
- Hoofdstuk 6: Randvoorwaarden uitvoerbaarheid. We kijken naar beperkende factoren voor een aanpassing van het regime T-rijbewijs, namelijk de gebrekkige registratie van voertuigkenmerken.
- Hoofdstuk 7: Afweging haalbaarheid uitzondering lichte voertuigen. In het laatste hoofdstuk beantwoorden we de hoofdvraag van het onderzoek: In hoeverre is invoering van een aparte T-rijbewijscategorie voor lichte voertuigen nuttig, noodzakelijk en haalbaar? We beschrijven twee scenario’s om een vervolg te geven aan de uitkomsten van het onderzoek.

2 Stand van zaken T-rijbewijs

Tijdens de evaluatie van de invoering T-rijbewijs (2015-2017) zijn de ervaringen van de uitvoerende organisaties meerdere malen geïnventariseerd. Het gaat om het CBR (examinering), de RDW (uitgifte rijbewijs) en IBKI (WRM-examens). Ook de ervaringen van de politie (handhaving) zijn toen meegenomen. In dit hoofdstuk kijken we met dezelfde partijen kort naar de ontwikkelingen sinds 2017 en de huidige stand van zaken.

2.1 Afname examens T-rijbewijs

Het examen T-rijbewijs wordt net als voor de andere rijbewijscategorieën afgenomen door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Specifiek valt het T-rijbewijs bij het CBR onder de Divisie CCV voor beroepschauffeurs. Het examenvoertuig is een tractor met aanhangwagen.

In de eerste twee jaar na invoering van het T-rijbewijs werden er in totaal bijna 7.000 theorie- en praktijkexamens afgenomen. Het aantal nam in die periode per kwartaal telkens toe. Inmiddels stabiliseert het aantal examens voor zowel theorie als praktijk rond de 5.000 examens per jaar. Het slagingspercentage voor de theorie-examens ligt rond de 70%, en voor het praktijkexamen rond de 65%. Ook die percentages zijn stabiel. De gedetailleerde cijfers over het aantal examens en de slagingspercentages zijn opgenomen in bijlage 1. Er zijn verder 106 goedgekeurde examenvoertuigen, 109 locaties voor het Prakijkexamen Op Locatie (POL) bij opleiders en 24 examenlocaties bij CBR/CCV oproepplaatsen.

Het CBR/CCV wisselt regelmatig ervaringen uit binnen hun klankbordgroep met opleiders voor het T-rijbewijs. Op basis van geluiden uit die groep kan geconcludeerd worden dat men (nog steeds) tevreden is over de inhoud en opzet van het examen T. Verder was de wachttijd voor een herexamen in de jaren na invoering langer dan wenselijk, maar dat probleem is inmiddels grotendeels opgelost. Er komen nauwelijks klachten binnen bij CBR/CCV. In 2018 waren er in totaal zeven klachten, allemaal over het praktijkexamen en met name over de uitslag. Zes daarvan waren ongegrond en voor één was er geen inhoudelijk oordeel.

Op dit moment is bij CBR/CCV slechts een klein aantal schrijnende gevallen bekend, waarbij door de zwaarte van het huidige T-examen mensen niet het rijbewijs kunnen halen en daardoor bijvoorbeeld niet meer hun beroep kunnen uitoefenen. Het gaat meestal om mensen die in de tuinbouw en groenvoorziening (via voormalige ‘sociale werkplaatsen’) werken, wat ouder zijn en geen rijbewijs B hebben. Vaak is bij deze groep sprake van een medische/mentale problematiek. Hierdoor komen ze niet door de medische keuring van rijgeschiktheid, wat een voorwaarde is om een rijbewijs te verkrijgen. Problemen met het theorie-examen kunnen worden opgelost met een individuele afname van het examen. Problemen op het praktijkexamen hebben vooral te maken met een tekortschietende verkeersdeelname vaardigheid. Deze groep zou ook problemen hebben om voor het examen B-rijbewijs of voor een ander rijexamen te slagen.

2.2 Uitgifte T-rijbewijzen

De Dienst Wegverkeer (RDW) verzorgt de uitgifte van rijbewijzen. Voor het T-rijbewijs verloopt dit nog steeds soepel. Het T-rijbewijs is geruisloos onderdeel geworden van het systeem. Het aantal rijbewijzen dat wordt uitgegeven sluit aan bij de schatting die vooraf is gedaan.

Problemen zijn er niet en er komen bij de RDW zelden klachten binnen. Heel af en toe meldt zich iemand die vergeten was om het trekkercertificaat binnen de overgangsperiode (tot 1 jaar na invoering) om te wisselen. Dit is nu niet meer mogelijk. Verder heeft de RDW gemerkt dat artsen de afspraken over de

gezondheidsverklaring voor het T-rijbewijs soms anders interpreteren dan de wettelijke bepalingen. Volgens die bepalingen is de gezondheidsverklaring voor het T-rijbewijs gelijkgesteld aan die van het B-rijbewijs. Volgens de RDW zien enkele artsen het T-rijbewijs echter als een zwaarder examen waarvoor de medische gesteldheid van de bestuurder aan hogere eisen moet voldoen. Dit is nog niet opgepakt. De genoemde punten zijn details binnen een verder goedlopend proces.

2.3 Afname examens instructeur WRM-T

Het Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI) verzorgt de examinering van opleiders voor het T-rijbewijs. Het aantal examens is zoals voorzien niet erg hoog. Na een eerste golf direct na invoering van het T-rijbewijs, ligt het totale aantal examens nu rond de 150 per jaar. Hieronder vallen vijf verschillende deelexamens (fase 1a, 1b, 2a, 2b, 3a). Afhankelijk van de WRM-certificaten die een instructeur al heeft, kunnen onderdelen overgeslagen worden. Er zijn voldoende goedgekeurde examenlocaties, en dit aantal groeit nog steeds gestaag. De uitvoering van de examinering voor WRM-T loopt wat betreft IBKI soepel. Er zijn bij de organisatie geen opmerkingen of klachten binnengekomen.

2.4 Handhaving

Vóór invoering van het T-rijbewijs had de politie slechts zeer beperkt mogelijkheden om te handhaven op landbouwverkeer. Het trekkercertificaat dat toen vereist was, had geen wettelijke status met betrekking tot de Wegenverkeerswet 1994. Dankzij het T-rijbewijs heeft de politie meer handvatten, omdat er gecontroleerd kan worden op een geldig rijbewijs. Het gebeurt overigens zelden dat een bestuurder van een landbouwvoertuig daar niet over beschikt. Een enkele keer treft de politie een oudere bestuurder die nooit een rijbewijs heeft gehad en/of het trekkercertificaat niet op tijd heeft omgewisseld.

2.5 Samenvatting

Ongeveer vier jaar na invoering van het T-rijbewijs, lopen de uitvoerende activiteiten nog steeds soepel. Het aantal examens en het slagingspercentage zijn gestabiliseerd, en de wachttijd voor het examen is afgenomen. De uitgifte van de rijbewijzen verloopt zonder problemen. Ook wat betreft de examinering voor het WRM-T zijn er geen bijzonderheden te melden. Als laatste zijn handhavers blij met de extra handvatten die het T-rijbewijs hen geeft. De organisaties krijgen zelden of nooit opmerkingen of klachten binnen. We kunnen dus concluderen dat het T-rijbewijs succesvol is opgenomen in de bestaande systemen.

3 Aanpak in het buitenland

De rijbewijscategorieën A, B, C, D en E zijn zogeheten geharmoniseerde rijbewijzen. Dat betekent dat de afspraken zijn gelijkgetrokken voor alle lidstaten van de Europese Unie. Voor het besturen van LBT en MMBS voertuigen heeft deze harmonisatie (nog) niet plaatsgevonden. Daarom verschillen de regelingen per land. In dit hoofdstuk beschrijven we op welke wijze de voertuigen uit de Nederlandse categorie T in verschillende EU-landen zijn ondergebracht en wat de bijbehorende afspraken zijn.

3.1 Nederland

Als startpunt en ter vergelijking een korte beschrijving van de regelingen omtrent het Nederlandse T-rijbewijs.

De Wegenverkeerswet 1994 stelt dat de bestuurder van een motorrijtuig op de openbare weg een rijbewijs moet hebben voor dat type voertuig. Voor besturen van een LBT of MMBS was voor invoering van het T-rijbewijs echter geen rijbewijs nodig. Er bestond wel een trekkercertificaat, dat voortgekomen was uit de Arbowet. Sinds de invoering op 1 juli 2015 is het T-rijbewijs verplicht voor het besturen van (land)bouwvoertuigen en MMBS. De minimumleeftijd van de bestuurder is 16 jaar. De politie kan sinds de invoering handhaven op het rijbewijs en verzekeraars stellen dit als eis voor vergoeding van schade op de openbare weg.

Voor mensen die *voor* invoering van het T-rijbewijs over een B-rijbewijs beschikten is er een overgangsregeling van 10 jaar. Zij krijgen het T-rijbewijs bij verlenging in die periode automatisch bijgeschreven. Mensen die *voor* invoering een trekkercertificaat hadden, konden dit tot een jaar na invoering laten omzetten tot een T-rijbewijs, ook als zij niet over een rijbewijs beschikten.

De voertuigen binnen de categorie T zijn erg divers qua type, afmeting en gewicht. Voor de heel kleine voertuigen is een uitzondering gemaakt. Het gaat dan om LBT's en MMBS'en die, inclusief verwisselbaar uitrustingsstuk aan de voorkant, niet breder zijn dan 130 centimeter en die worden gebruikt voor maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuwruimen, gladheid bestrijden of hondenpoep verzamelen.

De voertuigen in de categorie T zijn op dit moment nog niet geregistreerd en hoeven geen kentekenplaat te voeren. Hiervoor is wel een wetsvoorstel aanhangig bij de Tweede Kamer.

3.2 België

In België bestaat sinds 2006 de rijbewijscategorie G voor land- en bosbouwvoertuigen en hun aanhangwagens, en voertuigen ingeschreven als landbouwmateriaal, motorploeg of maaimachine. Indien dergelijke voertuigen niet worden gebruikt voor land- of bosbouwactiviteiten, is een rijbewijs voor een andere categorie (B, B+E, C1, C1+E, C of C+E) vereist. Dit hangt af van de maximale toegelaten massa van het voertuig of het samenstel. Onder de 3,5 ton is een B-rijbewijs voldoende, onder de 7,5 ton een C1 rijbewijs, en voor alles daarboven een C-rijbewijs. Ook als het voertuig *wel* voor land- en bosbouwdoeleinden gebruikt wordt zijn deze rijbewijzen volgens de beschreven regeling voldoende. Onderscheid op massa is mogelijk, omdat in de databank voor bijna alle voertuigen de maximaal toegelaten massa geregistreerd is. Voertuigen moeten een kenteken dragen op de openbare weg.

De minimumleeftijd voor bestuurders is 16 jaar. Vanaf 16 jaar mag een bestuurder na behalen van het G-rijbewijs in voertuigen tot maximaal 20 ton rijden. Vanaf 18 jaar vervalt deze restrictie.

Het examen voor het G-rijbewijs bestaat uit een theoretische en een praktische test.

3.3 Duitsland

In Duitsland zijn de voertuigen die we in Nederland onder LBT en MMBS scharen, gesplitst in twee rijbewijscategorieën, L en T.

Onder de lichte categorie L vallen:
- Tractoren met een maximum ontwerpsnelheid van 40 km/uur en combinaties gevormd uit deze voertuigen gereden met een maximumsnelheid van 25 km/uur, ontworpen en gebruikt voor land- of bosbouwdoeleinden.
- Zelf-aangedreven machines en vloertransporteurs (bijv. vorkheftrucks) met een maximale ontwerpsnelheid van 25 km/uur en combinaties gevormd uit deze voertuigen en aanhangwagens.

Onder de zware categorie T vallen:
- Tractoren met een maximale ontwerpsnelheid van 60 km/uur, ontworpen en gebruikt voor land- of bosbouwdoeleinden.
- Zelf aangedreven machines met een maximale ontwerpsnelheid van 40 km/uur, ontworpen en gebruikt voor land- of bosbouwdoeleinden.

De meeste Nederlandse LBT en MMBS zouden in Duitsland vanwege de constructiesnelheid in de categorie L vallen, maar er zijn in ons land ook voertuigen die wel een constructiesnelheid van boven de 40 km/uur hebben. Het rijbewijs L wordt automatisch behaald bij verkrijgen van een rijbewijs B. Het examen voor het rijbewijs L bestaat enkel uit een theoretische test. Dit is dus alleen nodig voor mensen die geen rijbewijs B hebben. Het examen voor het rijbewijs T bestaat uit een theoretische en praktische test. Het CE-rijbewijs omvat in Duitsland tevens het T-rijbewijs.

De minimumleeftijd voor bestuurders van het T-rijbewijs is 16 jaar. Bestuurders onder de 18 jaar mogen alleen rijden op voertuigen met een ontwerpsnelheid van maximaal 40 km/uur. Vanaf 18 jaar mogen bestuurders voertuigen met een constructiesnelheid tot 60 km/uur rijden. De minimumleeftijd voor het L-rijbewijs is ook 16 jaar. Er zijn geen aanvullende restricties op basis van leeftijd.

3.4 Verenigd Koninkrijk

In het Verenigd Koninkrijk is al in 1976 de rijbewijscategorie F ingevoerd voor landbouwtrekkers die hoofdzakelijk worden gebruikt voor land- of bosbouwdoeleinden. Voor de machines zijn er aparte categorieën: G voor walsen, H voor rupsvoertuigen en K voor maaimachines en door voetgangers gecontroleerde voertuigen. De categorie F, G en H worden automatisch behaald bij verkrijgen van een rijbewijs B. Bestuurders die (nog) niet over een B-rijbewijs beschikken kunnen een praktijktest doen voor de categorieën F, G, H en K. Deze test is niet op de openbare weg. De maximumsnelheid voor categorie F is 40 km/uur, maar recentelijk is er een uitzondering gemaakt en mogen bepaalde voertuigen 65 km/uur.

De minimumleeftijd voor bestuurders is 16 jaar. Vanaf 16 jaar mag een bestuurder op een tractor rijden van maximaal 2,45 meter breed met aanhangwagen van maximaal 2,45 meter en met 2 wielen of 4 kort gekoppelde wielen. Vanaf 17 jaar vervallen deze restricties.

Als een voertuig niet wordt gebruikt voor land- of bosbouwdoeleinden is een rijbewijs C1E of CE voor goederenvervoer nodig. Voor andere landbouwvoertuigen (niet tractor) is een B-rijbewijs vereist en een minimumleeftijd van 21 jaar.

3.5 Noorwegen

In Noorwegen bestaat sinds 1979 de rijbewijscategorie T voor tractoren, en voor werk- en laadvoertuigen zoals shovels. Afhankelijk van de massa van het voertuig uit de categorie T kunnen ook andere rijbewijzen voldoende zijn. Net als in België geldt: onder de 3,5 ton is een B-rijbewijs voldoende, onder de 7,5 ton en C1-rijbewijs en daarboven een C-rijbewijs.

Het examen voor het T-rijbewijs bestaat uit een theorie- en praktijktest.

De maximumsnelheid voor categorie T is standaard 40 km/uur. Recentelijk is er een uitzondering doorgevoerd, waarbij voertuigen tot 50 km/uur mogen rijden. Een bestuurder met een T-rijbewijs moet daarvoor een aanvullende training volgen van 7 uur, zonder examen. Dit kan vanaf een leeftijd van 18 jaar.

De minimumleeftijd voor bestuurders is 16 jaar. Een bestuurder van die leeftijd mag voertuigen tot 25 ton (inclusief aanhanger en lading) rijden. Na twee jaar ervaring (vanaf behalen T-rijbewijs) of bij een leeftijd van 21 jaar vervalt deze restrictie.

Met een BE-rijbewijs mag een bestuurder met tractoren tot 25 ton (opnieuw inclusief aanhanger en lading) rijden. Onder de categorie T wordt dan code 142 geplaatst. Het verschil is dat de bestuurder dan niet harder mag dan 40 km/uur zonder aanvullende training en dat de restrictie voor gewicht niet vervalt na twee jaar of bij een leeftijd van 21 jaar.

3.6 Oostenrijk

In Oostenrijk geldt een rijbewijscategorie F voor een diverse groep voertuigen. Het gaat om:

- Tractoren en motorwagens met een ontwerpsnelheid van niet meer dan 50 km/uur
- Zelfaangedreven machines met een ontwerpsnelheid van niet meer dan 50 km/uur
- Zelfrijdende landbouwwerktuigen met een ontwerpsnelheid van niet meer dan 50 km/uur
- Transportkarren met een ontwerpsnelheid van niet meer dan 50 km/uur
- Eén-assige trekkers die zodanig op een ander voertuig zijn aangesloten dat zij een motorvoertuig vormen waarvan de eigen massa en ontwerpsnelheid overeenkomen met een trekker met een ontwerpsnelheid van niet meer dan 25 km/uur
- Speciale voertuigen

De speciale voertuigen (bijvoorbeeld graafmachines) vielen tot 2002 in de aparte categorie G. Deze categorie is inmiddels komen te vervallen.

De minimumleeftijd voor bestuurders is 16 jaar, maar tot 18 jaar zijn er verschillende restricties. Jonge bestuurders mogen alleen landbouwvoertuigen rijden en moeten bewijs leveren van ‘mentale en fysieke volwassenheid’[3].

In Oostenrijk gelden minimumeisen voor het aantal uren theorie- en praktijkles. Voor de categorie F zijn 4 uur theorieles[4] én 4 uur praktijkles verplicht. Kandidaten moeten een theorie-examen en een praktijkexamen afleggen. Als iemand het rijbewijs C heeft, mag hij ook op voertuigen van de categorie F rijden.

[3] *Het gaat om een verklaring van een arts, waarin de geschiktheid om een motorvoertuig te besturen is vastgesteld.*
[4] *Als men nog geen B-rijbewijs heeft, moet men eerst 20 uur theorieles basiskennis verkeer (‘Grundwissen’) volgen.*

3.7 Denemarken

In Denemarken bestaat de rijbewijscategorie T/M. Met dit rijbewijs mag men tractoren en gemotoriseerde apparatuur (equipment) besturen. In die laatste groep vallen o.a. maaidorsers, stoomwalsen en graafmachines met een maximum ontwerpsnelheid van 30 km/uur. De rijbewijscategorie T/M kan vanaf 16 jaar worden gehaald. De kandidaten moeten een theorie- en een praktijkexamen afleggen. Met dit rijbewijs mag je ook een bromfiets besturen[5]. De categorie T/M wordt automatisch behaald bij verkrijgen van een rijbewijs B.

De minimumleeftijd voor de bestuurder is 16 jaar.

3.8 Finland

In Finland is de rijbewijscategorie T ingevoerd voor tractoren en terreinvoertuigen met een maximum ontwerpsnelheid van 60 km/uur. Dit zijn de voertuigen in de categorieën T1a,T1b, T2a, T2b en T3a. Een uitzondering is categorie T3b. Daarvoor is vanaf 1 juli 2018 een AM/121 rijbewijs benodigd. Voor tractoren waarvan de maximum ontwerpsnelheid hoger is dan 60 km/uur, is afhankelijk van de massa van het voertuig een ander rijbewijs vereist, zie ook België en Noorwegen: onder de 3,5 ton is een B-rijbewijs voldoende, onder de 7,5 ton en C1-rijbewijs en daarboven een C-rijbewijs.

De minimumleeftijd voor bestuurders is 15 jaar. Het examen voor de categorie bestaat enkel uit een theorietest. Als het een eerste rijbewijs betreft, dan is een theorietraining van vier uur verplicht.

3.9 Samenvatting

Uit de internationale inventarisatie blijkt dat de regelingen over de rijbewijsplicht van landbouwvoertuigen en MMBS sterk per land verschillen. Regelingen in het buitenland zijn over het algemeen minder streng dan in Nederland. Voor de lichtere/langzamere/kleinere voertuigen uit de Nederlandse categorie T, is in andere landen het B-rijbewijs vaak voldoende. Om onderscheid te maken tussen de lichtere en zwaardere voertuigen worden afhankelijk van het land verschillende criteria (of combinaties daarvan) gebruikt. Opgesomd zijn in de onderzochte landen de volgende criteria gevonden:

- Massa: afhankelijk van het gewicht van het voertuig kan (ook) een ander rijbewijs voldoende zijn, aansluitend bij het bestaande gewichtsgrenzen voor rijbewijzen → <3,5 ton B-rijbewijs, <7,5 ton C1 rijbewijs, daarboven C-rijbewijs.
- Snelheid: onder een maximale ontwerpsnelheid is een B-rijbewijs in sommige landen voldoende. De grens ligt tussen de 25 en 50 km/uur.
- Leeftijd: er zijn vaak beperkingen voor jonge bestuurders. Zij mogen tot 17, 18 of 21 jaar alleen in de kleinere, lichtere of langzamere voertuigen rijden.
- Gebruiksdoeleinden: als een landbouwvoertuig niet voor land- en bosbouwactiviteiten wordt gebruikt is een ander rijbewijs vereist dan wanneer dat wel zo is.
- Type voertuig: onderscheid tussen tractor en machine
- Afmeting: alleen in het Verenigd Koninkrijk is dit als onderscheidende factor gebruikt voor jonge bestuurders. Bestuurders mogen tot hun 18e in voertuigen tot een bepaald formaat rijden. Daarna vervalt de restrictie.

[5] *In Denemarken kan men al op 15-jarige leeftijd een bromfietsrijbewijs halen. Met dat rijbewijs mag men echter geen tractoren of gemotoriseerde apparatuur besturen.*

4 Noodzaak aangepast regime T-rijbewijs

In dit hoofdstuk bekijken we in hoeverre en voor wie het behalen van het T-rijbewijs een probleem vormt. Om dat in kaart te brengen is een groot deel van de partijen die betrokken zijn of belang hebben bij het T-rijbewijs benaderd. Het gaat om te beginnen om onderstaande belangen- en brancheorganisaties:

- BMWT, de branchevereniging van leveranciers van bouwmachines, magazijninrichtingen, wegenbouwmachines en transportmaterieel
- Bouwend Nederland, ondernemersorganisatie voor bouw- en infrabedrijven (tijdens het interview vergezeld door gerelateerde organisaties MVO-groep, KWS en GMB)
- Cumela, brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra
- Fehamec, federatie voor landelijke verenigingen van agrarisch historisch materiaal
- VHG, branchevereniging voor hoveniers, groenvoorzieners, boomspecialisten, dak- en gevelbegroeners en interieurbeplanters

Vertegenwoordigers van bovenstaande partijen zijn allen geïnterviewd, volgens een semi-gestructureerde opzet. Dat wil zeggen dat er weliswaar is gewerkt met een op de organisatie toegesneden interviewprotocol, maar dat de interviews een open karakter hadden en de geïnterviewden ruimte hadden om relevante nieuwe onderwerpen in het gesprek aan de orde te stellen.

Verder zijn partijen betrokken die uitvoerende taken hebben rondom het T-rijbewijs of een expertise op dit gebied. Bij deze organisaties hebben interviews plaatsgevonden en/of zij namen plaats in de begeleidingsgroep. Het gaat om:

- CBR, Divisie CCV (begeleidingsgroep + interview)
- RDW, organisatie die de registratie van gemotoriseerde voertuigen en rijbewijzen in Nederland verzorgt (begeleidingsgroep + interview)
- SWOV, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (begeleidingsgroep)
- IBKI (Innovam branchekwalificatie-instituut), verzorgt de examinering van instructeurs voor het T-rijbewijs (interview)
- Politie, expertgroep verkeershandhaving (interview)

Gezien het thema, komen in dit hoofdstuk vooral de belangenorganisaties aan het woord. In hoofdstuk 5 en 6 is input vanuit de overige organisaties uitgebreid meegenomen.

4.1 Benadeelde groepen

De roep om een differentiatie komt vooral uit de hoek van de agrarische oldtimer verenigingen, de mobiele werktuigen en de sociale groenvoorziening. De organisaties die deze doelgroepen vertegenwoordigen maken het volgende punt: het huidige praktijkexamen T-rijbewijs is niet representatief en te zwaar voor de lichtere voertuigen binnen de categorie. Omdat de voertuigcategorie zo divers is, ontbreekt voor veel voertuigen aansluiting tussen het examen T-rijbewijs en het rijden in de praktijk. Het T-rijbewijs heeft mogelijk nadelige gevolgen voor de doelgroepen, maar daadwerkelijke effecten zijn niet direct na invoering duidelijk geworden. Dit omdat de meeste mensen voor 1 juli 2015 over het B-rijbewijs of een trekkercertificaat beschikten. Via de overgangsregeling hebben zij daarom ook de T-bevoegdheid. Belangenorganisaties uit verschillende branches geven dan ook aan dat de gevolgen voor hun achterban nog niet heel groot zijn, maar wel langzaam zichtbaar worden.

We beschrijven de (verwachte) ontwikkelingen per doelgroep en de door hen genoemde standpunten en argumenten.

Agrarische oldtimers

De vertegenwoordigende organisatie Fehamec geeft aan dat oldtimer tractoren klein en langzaam zijn, en geen grote lading vervoeren. Het besturen van deze voertuigen is daarom eerder vergelijkbaar met een personenauto dan met het huidige examenvoertuig voor het T-rijbewijs. Waar de verenigingen voor vrezen, is dat de aanwas van nieuwe leden afneemt nu het T-rijbewijs vereist is om de oldtimers te besturen en het B-rijbewijs voor deze groep niet meer vrijstellend is. Voor jongeren maakt het rijbewijs de drempel een stuk hoger, vooral wanneer zij niet uit de agrarische sector komen. Zonder aanwas van jonge leden is het voortbestaan van de verenigingen onzeker. Men hoopt daarom dat via een splitsing van het T-rijbewijs de oldtimer tractoren uitgezonderd kunnen worden van de huidige rijbewijsplicht. Fehamec geeft aan het effect van de invoering T-rijbewijs langzaam te merken aan een daling in het ledenbestand.

Cijfers van ledenaantallen zijn voor dit onderzoek niet ingezien, en mogelijke andere redenen voor een teruglopend ledenbestand zijn niet aan de orde geweest.

Kleine MMBS

Motorvoertuigen Met een Beperkte Snelheid (MMBS) zijn er in alle vormen en maten, en worden vooral gebruikt voor specifieke werkzaamheden in bouw en infra. Voor bestuurders van kleinere MMBS zijn de eisen voor het T-rijbewijs in verhouding zwaar. Het contrast met het examenvoertuig met grote aanhangwagen is fors. Een voorbeeld zijn de maaimachines die qua breedte net de 1,30 meter overschrijden (en bovendien vaak eerst op een aanhanger naar de plaats van werkzaamheden worden vervoerd). Belangenverenigingen (Bouwend Nederland, MVO Groep, KWS, GMB) geven aan dat het in veel gevallen ook geen *voer*tuigen maar *werk*tuigen betreft. De mobiele machines waar het om gaat worden vooral gebruikt om werkactiviteiten uit te voeren in werkvakken of op bouwplaatsen, en rijden slechts kleine stukjes over de openbare weg. Om alleen voor die momenten een T-rijbewijs te moeten halen vindt men buiten proportie, vooral wat betreft de kosten. Omdat de besturing zo anders werkt dan het examenvoertuig, kan een bestuurder na behalen van het T-rijbewijs ook niet automatisch de machine besturen. Dat moet los van de opleiding voor het T-rijbewijs geleerd worden. Zo is de investering van tijd en kosten zelfs dubbel. Dat er geen onderscheid wordt gemaakt, maakt het vanuit perspectief van de gebruiker vreemd.

In de hoek van de kleinere machines leeft het besef over het T-rijbewijs nu nog niet echt, geven organisaties aan. Bestuurders van deze voertuigen (bv. heftruckchauffeurs) lijken zich niet altijd te realiseren dat ze een T-rijbewijs nodig hebben als ze op de openbare weg rijden met het voertuig. De gevolgen hiervan zijn nu nog niet merkbaar. De verwachting is dat de grotere bedrijven alle medewerkers sowieso een T-rijbewijs laten halen zodat zij op verschillende voertuigen rijden. De kleinere bedrijven met alleen kleine machines zijn meer in het nadeel. Daar kan spanning ontstaan en mogelijk haalt niet iedereen het rijbewijs. Toetreding voor instromers wordt mogelijk lastiger.

Groenvoorziening

Als laatste komt vanuit de groenvoorziening de mededeling dat invoering van het T-rijbewijs ertoe heeft geleid dat sommige mensen zijn uitgesloten van het rijden met landbouwvoertuigen en MMBS. Het gaat dan vooral om medewerkers met een geestelijke of fysieke beperking, die werkzaam zijn bij gemeentes in de voormalig sociale werkplaatsen (nu opgenomen in gemeentes). Zij rijden vaak op de kleine voertuigen die net breder zijn dan 1.30 meter en dus niet uitgezonderd. Vanwege hun beperking zijn deze medewerkers niet in staat om een T-rijbewijs te halen, en beschikten om diezelfde reden voor de invoering ook niet over een B-rijbewijs. Ze mogen daarom niet meer op de openbare weg rijden, maar kunnen de kleine machine of kleine tractor waar ze voor getraind zijn prima bedienen.

Sinds invoering van het T-rijbewijs wordt voor deze medewerkers gezocht naar andere voertuigen of worden mensen geherpositioneerd. Het lijkt erop dat het vaak lukt om dit op deze manier op te lossen. Uit een inventarisatie van de VHG onder haar leden kwamen slechts twee echt schrijnende gevallen naar voren. Kleine bedrijven worden over het algemeen meer benadeeld door het T-rijbewijs dan grote bedrijven, omdat zij minder uitwijkmogelijkheden (andere voertuigen, taken, etc.) hebben wanneer medewerkers geen T-rijbewijs (kunnen) halen.

Overige organisaties

Buiten de drie bovenstaande groepen, zijn er tijdens deze studie geen signalen opgevangen dat het T-rijbewijs in het veld nog door andere belangenorganisaties als problematisch ervaren wordt. Binnen de loonwerksector geven Cumela en LTO aan dat er voor de achterban niet veel is veranderd, ondanks dat er eerst angst was dat de instroom zou afnemen. Dat valt mee. Jongeren moeten alleen wat langer wachten voordat ze aan een bijbaantje op de tractor kunnen beginnen. De achterban van Cumela en LTO heeft geen direct belang bij een differentiatie, omdat de voertuigen die deze mensen rijden vooral in de zware groep zitten. Beide organisaties hebben echter begrip voor het punt dat gemaakt wordt, en steunen een eventuele differentiatie.

Uitvoerende organisaties (CBR, RDW, IBKI), geven aan geen uitgesproken mening of oordeel te hebben over het wel of niet aanpassen van het regime T-rijbewijs. Als hiertoe door het Ministerie van I&W wordt besloten, dan gaan zij daarin mee. Wel heeft een differentiatie impact op de bedrijfsvoering van deze organisaties. Wat die impact is, beschrijven we in het volgende hoofdstuk. Daarin komen ook de inhoudelijke adviezen en kanttekeningen die deze organisaties plaatsen terug.

4.2 Omvang probleem

De door het T-rijbewijs benadeelde groepen zijn duidelijk, maar de exacte omvang van het probleem is lastig in beeld te brengen. Dat begint ermee dat de voertuigen uit de categorie T op het moment van schrijven nog niet geregisteerd zijn. In de memorie van toelichting (2018/2019) bij het wetsvoorstel APK, registratie en kentekening landbouw- en bosbouwtrekkers en MMBS'en gaat het ministerie van I&W uit van 270.000 LBT en 130.000 MMBS voertuigen[6].

Het aandeel van de benadeelde groepen in beide voertuigcategorieën is op dit moment niet bekend. Alleen voor de agrarische oldtimers kunnen we een redelijk goede indicatie geven. Overkoepelende organisatie Fehamec telt ongeveer 10.000 leden, en verwacht daarmee rond de 95% van de bestuurders van agrarische oldtimers te vertegenwoordigen. Er komen over het hele land nu ongeveer 100 leden per jaar bij[7]. Schattingen van het aantal kleine en lichte MMBS lopen behoorlijk uiteen en hangen af van de interpretatie van wat klein en licht is. Aantallen tussen de 25.000 en 50.000 voertuigen zijn genoemd door belangenorganisaties. De VHG schat dat er in het groen 50.000 gebruikers van kleine voertuigen zijn die onder het T-rijbewijs vallen. Het aantal (voormalige) gebruikers dat geen B-rijbewijs heeft of kan halen is onbekend.

De omvang van de benadeelde groepen is op basis van dit onderzoek niet te bepalen. Wel is duidelijk dat beide groepen op termijn zullen toenemen. Dat heeft met name te maken met het feit dat steeds meer jonge werknemers zullen instromen, die niet onder de overgangsregeling vallen. Deze groep krijgt het T-rijbewijs niet automatisch bijgeschreven en is verplicht het T-rijbewijs te halen.

Om de omvang van het probleem in perspectief te plaatsen, is het goed om nog eens te benoemen dat de problemen van bovengenoemde doelgroepen alleen gelden bij het rijden op de openbare weg. Op eigen

[6] *De schattingen zijn gemaakt door RDW in samenwerking met LTO, Fedecom en Cumela.*
[7] *Er zijn voor deze studie geen cijfers verkregen van ledenaantallen.*

terrein is een T-rijbewijs niet nodig. Daarbij moet overigens wel vermeld worden dat verzekeraars voor de rijbewijsplicht het begrip “terrein” hanteren, waaronder ook het erf van een boerderij of bedrijf kan vallen.[8]

4.3 Samenvatting

Al met al is het draagvlak voor het splitsen van de voertuigcategorie T in Nederland groot. Vanuit verschillende (beroeps)groepen geeft men aan dat het T-rijbewijs te zwaar is voor de lichtere voertuigen. De investering van tijd en kosten die nodig zijn om het T-rijbewijs te halen kan leiden tot een drempel voor toetreding. Er zijn globaal gezien drie doelgroepen die benadeeld worden door het T-rijbewijs.

- Agrarische oldtimer verenigingen zijn bang dat de aanwas van nieuwe leden opdroogt.
- Bestuurders van kleine MMBS stellen dat hun machines werktuigen en geen voertuigen zijn. Bestuurders van kleine MMBS weten niet altijd dat ze een T-rijbewijs nodig hebben. Vooral voor de kleinere bedrijven is het T-rijbewijs een grote extra kostenpost.
- Vanuit de groenvoorziening is men bezorgd over de medewerkers die vanwege hun beperking geen rijbewijs kunnen halen, en nu niet langer hun werkzaamheden kunnen uitvoeren.

Ook organisaties die weinig belang hebben bij een differentiatie begrijpen en steunen het streven hiernaar.

Het is in dit onderzoek niet gelukt om een goed beeld te krijgen van de omvang van het probleem, dus het aantal bestuurders dat dit probleem ervaart. Daar zijn vooralsnog geen betrouwbare schattingen van te maken. De groep bestuurders van agrarische oldtimers is heel klein. De groep medewerkers in de groenvoorziening zonder B-rijbewijs is waarschijnlijk wat groter. Bestuurders van kleine MMBS in bouw en infra zijn naar verwachting de grootste groep.

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van de drie belangrijkste problemen en mogelijke oplossingen voor die problemen. Een differentiatie in een zware en lichte categorie waarbij iemand die het B-rijbewijs heeft de lichte categorie mag besturen, lijkt de problemen voor een groot deel op te kunnen lossen. In de volgende hoofdstukken gaan we meer in detail in op de mogelijkheden om een dergelijke differentiatie aan te brengen.

[8] *Bestuurders van voertuigen waarvoor het T-rijbewijs op de openbare weg vereist is, kunnen op eigen terrein vanuit verzekeringsoogpunt ook rijbewijsplichtig zijn, wanneer dit terrein openbaar toegankelijk is (dus bijv. niet afgesloten met een slagboom).*

Probleem	Omvang	Mogelijke oplossing
Er ontstaat een drempel voor nieuwe leden van agrarische oldtimer verenigingen. Door de overgangsregeling beschikken bestaande leden met een B-rijbewijs over een T-rijbewijs. Aanwas nieuwe leden zal afnemen, omdat zij het T-rijbewijs moeten halen om op een oldtimer tractor te mogen rijden.	Klein Aanwas ongeveer 100 leden per jaar	Differentiatie in lichte en zware categorie, waarbij iemand die het B-rijbewijs heeft de lichte categorie mag besturen. Dat neemt de drempel voor jonge aanwas weg. Het probleem zal niet helemaal worden opgelost, omdat een deel van de oldtimers in de zware categorie zal vallen.
Investering tijd en kosten voor bestuurders en bedrijven die werken met kleine MMBS. De mobiele machines waar het om gaat worden vooral gebruikt om werkactiviteiten uit te voeren in werkvakken of op bouwplaatsen, en rijden slechts kleine stukjes over de openbare weg. Om alleen voor die momenten een T-rijbewijs te moeten halen is (vooral wat betreft de kosten) buiten proportie en levert weinig bijdrage aan de verkeersveiligheid.	Middelgroot Probleem speelt vooral voor kleine bedrijven	Differentiatie in lichte en zware categorie, waarbij iemand die het B-rijbewijs heeft de lichte categorie mag besturen. Apart examen voor de lichte categorie is niet zinvol, omdat de variatie in kleine MMBS erg groot is en nooit met een examenvoertuig kan worden afgedekt. Vaardigheid verkeersdeelname wordt voldoende gegarandeerd door het B-rijbewijs. V.w.b. de voertuigbeheersing zijn werkgevers vanuit ARBO-wetgeving verantwoordelijk voor goede werkomstandigheden. Als onderdeel daarvan dienen zij werknemers te trainen in de technische bediening van de kleine MMBS.
Mogelijkheden voor medewerkers met een geestelijke of fysieke beperking, die werkzaam zijn bij gemeentes in de voormalig sociale werkplaatsen nemen af. Zij rijden vaak op de kleine voertuigen die net breder zijn dan 1.30 meter en dus niet uitgezonderd zijn van de rijbewijsplicht.	Klein Er is slechts een klein aantal schrijnende gevallen bekend.	Voor deze groep is de differentiatie in een lichte en zware categorie waarbij iemand die het B-rijbewijs heeft de lichte categorie mag besturen, geen oplossing. Vanwege hun beperking zijn deze medewerkers niet in staat om een T-rijbewijs te halen. Zij beschikten om diezelfde reden ook niet over de mogelijkheden om een B-rijbewijs te halen.

5 Voorkeuren aanpassing regime T-rijbewijs

In dit hoofdstuk beschrijven we de ideeën en voorkeuren van de betrokken partijen wat betreft een mogelijke differentiatie. Daarbij kijken we naar de wijze waarop de lichte voertuigen ondergebracht kunnen worden (nieuwe of bestaande categorie), en waarop de verschillende criteria voor het maken van een onderscheid zinvol kunnen worden toegepast.

Bij elk inhoudelijk onderdeel beschrijven we de voorkeuren van de belangenorganisaties. Deze organisaties hebben niet altijd volledig zicht op wat er bij een aanpassing van het regime komt kijken. We vullen elk onderdeel dan ook aan met informatie vanuit de uitvoerende organisaties, experts uit de begeleidingsgroep en deskresearch.

5.1 Nieuwe of bestaande categorie

Als er een onderscheid zou komen voor de lichtere voertuigen, dan moeten deze voertuigen wat betreft rijbewijsplicht en examinering in een reeds bestaande of apart gecreëerde categorie ondergebracht worden. Er zijn verschillende opties denkbaar.

Lichte voertuigen onder het B-rijbewijs

De meeste belangenorganisaties opperen om de lichte voertuigen onder het B-rijbewijs te laten vallen. Op die manier hoeft er geen nieuwe (deel)categorie te worden gecreëerd en wordt het niet onnodig ingewikkeld. Uitvoerende organisaties geven aan dat deze optie voor hen de minste impact op de bedrijfsvoering. Er komt geen nieuw examen (CBR), geen nieuwe rijbewijscategorie (RDW) en geen nieuwe WRM-opleiding (IBKI).

Verkeersdeelname en voertuigbeheersing
Wat betreft de verkeersveiligheid wordt volgens de experts geen negatief effect verwacht. Om de lichte voertuigen op een veilige manier te kunnen besturen is vooral een goede vaardigheid in verkeersdeelname essentieel. De technische besturing en bediening van de lichte voertuigen is van minder belang, en kan door de diversiteit van de voertuigen (vooral MMBS) nu ook al niet door één examenvoertuig worden afgedekt. Bestuurders worden via het examen B-rijbewijs voldoende getest op rijvaardigheid en verkeersdeelneming om de kleine en vaak langzame voertuigen te kunnen besturen. Aanvullend zijn bedrijven vanuit ARBO-wetgeving verplicht te zorgen voor veilige werkomstandigheden, en zijn er verantwoordelijk voor dat werknemers de voertuigen op een veilige wijze kunnen bedienen. Naar verwachting vormt het vereisen van enkel een B-rijbewijs dus geen risico voor de verkeersveiligheid. Dat risico geldt wat betreft de begeleidingsgroep wel wanneer ervoor wordt gekozen om de lichte voertuigen onder een “lichtere” bestaande rijbewijscategorie onder te brengen, zoals die voor de bromfiets (AM[9]). Daarmee wordt de verkeersdeelname niet voldoende en niet op de juiste wijze getest. Ook is voor het AM-rijbewijs geen medische keuring vereist, waar dat voor het B-rijbewijs wel het geval is.

Jongeren
Deze optie heeft wel een hogere leeftijdsdrempel dan het bestaande T-rijbewijs. De minimumleeftijd voor rijbewijs B is namelijk 18 jaar. Dat betekent dat zonder nadere voorziening jongeren pas vanaf 18 jaar een licht voertuig mogen besturen, terwijl het T-rijbewijs vanaf het 16 jaar gehaald kan worden. Weliswaar mogen jongeren in het kader van 2toDrive al met 17 jaar hun rijbewijs B halen, maar in dat geval mogen ze het eerste jaar alleen onder begeleiding rijden. Daarvan is uitgesloten het rijden in een voertuig dat T-rijbewijsplichtig is. De politie heeft aangegeven dat het onoverzichtelijk wordt als er naast 2toDrive nog een andere, aparte regeling voor jongeren met rijbewijs B zou komen. Dat maakt handhaving

[9] *In Denemarken mag men met een bromfietsrijbewijs vanaf 16 jaar ook ‘gemotoriseerde apparatuur’ besturen. Daarnee worden o.a. maaidorsers, stoomwalsen en graafmachines met een maximumxnelheid van 30 km/ uur bedoeld. Zie ook paragraaf 3.7.*

ingewikkelder. De vraag is echter of zo'n aparte regeling voor jongeren nodig is. Het zijn vooral de 16- en 17-jarigen in de agrarische sector die voor stage of werk direct de weg op moeten. Dit betreft de grote landbouwvoertuigen, waarvoor ook mét een aanpassing het "zware" T-rijbewijs nodig is. Tijdens het onderzoek ontstond vanuit de bouw- en infrahoek het beeld dat jongeren uit deze sectoren over het algemeen pas na afronden van hun opleiding de openbare weg op gaan. Dan zijn ze inmiddels 18 of 19 jaar, en beschikken vaak al over het B-rijbewijs.

Theorie-examen en certificaat
Een mogelijkheid, aangedragen vanuit enkele belangenorganisaties, is om te regelen dat jongeren voor besturen van de lichte voertuigen geen praktijkexamen hoeven te doen; voor het halen van het T-rijbewijs voor de lichte categorie is slechts het theorie-examen T nodig. Dit hoeft niet alleen voor jongeren te gelden, maar kan ook de algemene regeling worden. Voor medewerkers in de groenvoorziening die geen B-rijbewijs kunnen halen zou dat mogelijk een oplossing zijn, al is het bestaande theorie-examen voor hen mogelijk ook een struikelblok.

Een theorie-examen T zou wat betreft enkele belangenorganisaties ook onafhankelijk van leeftijd geëist kunnen worden als *aanvulling* op het B-rijbewijs. Op die manier kunnen aspecten die specifiek zijn voor de voertuigcategorie T getoetst worden. Een organisatie oppert nog om ook voor de nu uitgezonderde voertuigen (<1.30 meter breed) een theorie-examen in te stellen.

Vanuit de hoek van de kleinere machines pleit men voor een certificaat/diploma voor het werken met de machine (dus niet op de openbare weg), eventueel met als aanvullende eis een theorie-examen T-rijbewijs en/of B-rijbewijs.

Vanuit de begeleidingsgroep is men geen voorstander van alleen een theorie-examen of certificaat. Dit is uit oogpunt van de verkeersveiligheid onwenselijk. Het CBR geeft aan dat het praktijk- en theorie-examen elkaar aanvullen. Zonder praktijkexamen is het niet mogelijk is om te toetsen of de kandidaat veilig kan deelnemen aan het verkeer.

Lichte voertuigen in aparte categorie met specifiek examen

Alternatief is om de lichte voertuigen in een aparte categorie onder te brengen. Dit kan een geheel nieuwe categorie zijn, of plaatsvinden door de huidige categorie T in twee delen te splitsen (bijv. T-zwaar en T-licht). Voor de meeste belangenorganisaties heeft een aparte (deel)categorie voor lichte voertuigen niet de voorkeur. Zij zien liever dat de lichte voertuigen onder het B-rijbewijs komen te vallen. Alleen als het examen voor een lichte categorie minder zwaar zou zijn dan het examen van het B-rijbewijs, kan het voordelig zijn voor mensen die nu moeite hebben met het halen van het B-rijbewijs. Wat betreft de begeleidingsgroep is dat laatste in het kader van de verkeersveiligheid echter onwenselijk.

Examen- en voertuigeisen
Er zijn nog meer nadelen aan het invoeren van een aparte (deel)categorie. Het CBR geeft aan de nodige knelpunten te voorzien. Om te beginnen wordt het moeilijk om tot de keuze van een representatief examenvoertuig te komen. Dit is ook bij het huidige examen een moeilijke keus geweest. Datzelfde geldt voor de voertuigeisen die aan het examenvoertuig gesteld moeten worden en voor de exameneisen. Ook zal het lastig zijn voor de examinator om een geschikte plaats op dit lichtere examenvoertuig te vinden voor het meerijden bij het praktijkexamen. Het heeft niet de voorkeur om, net als bij het examen voor de motor, het examen vanuit een ander voertuig te beoordelen.

Extra werkzaamheden
Verder leidt deze optie tot extra werkzaamheden voor de uitvoerende organisaties. Het zwaartepunt ligt daarbij bij het CBR. Deze organisatie moet een toetsmatrijs ontwikkelen voor het theorie- en

praktijkexamen, een rijprocedure voor het praktijkexamen opstellen en examinatoren opleiden. Verdere werkzaamheden komen neer op het opstellen van de voertuigeisen voor het examenvoertuig, de ontwikkeling van eventuele nieuwe theorie-examenvragen, en diverse bijkomende werkzaamheden omtrent de inrichting van ICT, informatievoorziening, website en communicatie. De RDW moet aanpassingen doen aan het rijbewijsontwerp en in de ICT. De werkzaamheden voor IBKI hangen af van de exacte constructie die gekozen wordt. Als de categorie T gesplitst wordt in licht en zwaar, dan heeft dat weinig impact op de bedrijfsvoering bij IBKI. Zoals het nu werkt doet de toekomstige instructeur bij IBKI in zo'n geval altijd het zwaarste examen binnen de categorie. Zo gaat dat ook bij de WRM-certificering voor motor (A) en bus (D). Mocht er een geheel nieuwe categorie komen, dan zou het kunnen dat IBKI een nieuw praktijkexamen moeten ontwikkelen. Dat houdt in nieuwe locaties, voertuigcombinaties en routes schouwen, en eventueel nieuwe theorievragen ontwikkelen.

Vrijstelling
De RDW geeft aan dat ze de vrijstelling voor voertuigen smaller dan 1,30 meter het liefst ziet verdwijnen, als er een beperkt/lichter rijbewijs komt. Het wordt te complex als er én een vrijstelling, én een lichte en zware categorie is. De enige vrijstelling die nog wel kan blijven bestaan is voor alle motorvoertuigen die een maximumconstructiesnelheid hebben lager dan 6 km/uur. Cumela geeft nog aan dat registratie van de voertuigen die nu uitgezonderd zijn ook een verbetering zou zijn. Dat geeft het ministerie meer grip op de voertuigen die op de openbare weg rijden.

5.2 Onderscheidende criteria

Een belangrijke vraag tijdens dit onderzoek is, op basis van welke criteria een eventuele differentiatie binnen de categorie T kan worden gemaakt. Uit de internationale consultatie bleek dat de EU-landen om ons heen verschillende criteria hanteren. We hebben de geïnterviewde organisaties gevraagd in hoeverre zij denken dat die criteria voor de Nederlandse situatie wenselijk en geschikt zijn. Gaandeweg het onderzoek zijn er nog enkele criteria bijgekomen. Ook hebben de organisaties aangegeven welke wijze van splitsen wat hen betreft de voorkeur heeft.

Naast voorkeuren is er ook aandacht voor de praktische uitvoerbaarheid. Een groot struikelblok wat dat betreft vormt het ontbreken van registratie van de voertuigen in de categorie T. Er zijn nu geen voertuigkenmerken vastgelegd van LBT en MMBS. In 2019 beslist de Tweede Kamer naar verwachting over invoeren van het wetsvoorstel APK, registratie en kentekening landbouw- en bosbouwtrekkers en MMBS'en, en in 2020 volgt de Eerste Kamer. De te registeren kenmerken voor het huidige wagenpark zijn volgens die wet echter beperkt. Voor voertuigen die na het ingaan van de wet in gebruik worden genomen, wordt wel een uitgebreide set kenmerken geregistreerd.

We beschrijven bovenstaande kwesties per criterium.

Massa

Met massa als onderscheidende factor kunnen we letterlijk spreken van de lichtere voertuigen. Volgens de meeste belangen- en uitvoerende organisaties is dit daarom een logische keuze. Voor de hand liggend is om aan te sluiten bij een bestaande grens die bij andere rijbewijzen wordt gehanteerd, namelijk 3,5 ton (grens rijbewijs B). Aan dit gewicht zitten voertuigen echter al snel geven organisaties aan, ook als ze klein zijn. Sommige oldtimers en vooral ook de mobiele werktuigen zullen met dit onderscheid alsnog in de zware groep vallen. Het CBR geeft aan dat de grens daarom misschien beter op de volgende bestaande grens – 7,5 ton (grens rijbewijs C1) – kan komen te liggen, maar dit zijn al wel erg grote voertuigen. Vanuit bouw en infra wordt gepleit voor een grens op 5 ton. De overige belangenorganisaties hebben begrip voor een grens op 3,5 ton, ook als niet alle bestuurders in hun achterban daarmee geholpen zijn. Ook vanuit verkeersveiligheid is de keuze voor massa logisch. Vanuit de begeleidingsgroep

wordt aangegeven dat massa grote invloed heeft op de ernst van ongevallen, en het daarom goed is om dit als criterium mee te nemen bij maken van een onderscheid.

Om handhavers handvatten te geven is bij het gebruik van massa als onderscheidend criterium de registratie hiervan belangrijk. Voertuigen wegen kan alleen incidenteel, en heeft niet de voorkeur van de politie omdat het tot discussie leidt. Het bestaande voertuigpark is niet geregistreerd. Als het eerdergenoemde wetsvoorstel wordt aangenomen, worden voor de bestaande voertuigen enkele kenmerken vastgelegd, maar massa is daar niet één van. De RDW is daarom geen groot voorstander van massa als criterium. De komende twintig jaar zijn er ook bij ingaan van de wet vanwege de overgangsperiode voertuigen zonder geregistreerde maximummassa. Er kan wel onderscheid gemaakt worden tussen voor en na conversievoertuigen, maar dat is veel werk. De maximummassa registreren is sowieso lastig omdat landbouwvoertuigen een minimum en een maximummassa hebben. Dat verschilt per uitrusting. De rijklare massa gebruiken is niet haalbaar. Dit is een range en gaat over het “lege” voertuig. Via een loket voor ontheffingen dat als onderdeel van het wetsvoorstel is voorzien, kan eventueel aanvullende registratie van massa plaatsvinden, maar dit moet nog onderzocht worden.

Snelheid

Snelheid wordt door de meeste organisaties gezien als acceptabele onderscheidende factor, maar is vaak niet de optie die de eerste voorkeur krijgt. De logische grens zou in dit geval 25 km/uur zijn, waarbij alle voertuigen die niet harder rijden in de lichte groep vallen. Voor bestuurders van de kleinere mobiele werktuigen is onderscheid op snelheid een oplossing. Sommige oldtimers halen de 30 km/uur, en daarom heeft het criterium snelheid voor de verenigingen niet de voorkeur. Als het de enige mogelijkheid is voor differentiatie dan gaan ze hiermee wel akkoord.

Het is de vraag of het moet gaan om de gereden snelheid of de maximumconstructiesnelheid. De RDW heeft voorkeur voor dat laatste. Registratie van maximumconstructiesnelheid is een voorwaarde. Volgens het wetsvoorstel wordt de maximumconstructiesnelheid bij ingaan van de wet voor het huidige voertuigpark vastgelegd. Ook voor de nieuwe voertuigen is dat het geval.

Voor de politie zou het helpen als de twee snelheidsgroepen op het zicht uit elkaar te houden zijn. De wet gaat gelden voor het gehele wagenpark, maar daarbij is een overgangsperiode voorzien voor het voeren van een kenteken tot 1 januari 2025. Hiervoor komen voertuigen in aanmerking waarmee men niet harder dan 25 km/uur wil rijden, dat niet APK-plichtig is en geen ontheffing nodig heeft. Is dat wel het geval, dan moet men een kenteken gaan voeren. De politie geeft aan dat het nuttig zou zijn als de kentekenplaten vanaf 2025 voor beide groepen verschillende kleuren hebben.

Vanuit verkeersveiligheid is snelheid een geschikt criterium. Dit is volgens de experts namelijk van invloed op het ontstaan en de ernst van ongevallen.

Aanhangwagen

Veel organisaties zien een potentieel onderscheid in relatie tot de aanhangwagen. Voertuigen zonder aanhangwagen zouden in de lichte groep kunnen vallen. Mobiele werktuigen en oldtimers hebben over het algemeen geen aanhangwagens. Willen zij die toch, dan zouden de bestuurders aanvullend een E-rijbewijs kunnen halen. Voor de politie is op dit criterium goed te handhaven.

Het CBR geeft aan dat het beter is om te kijken naar het wel of niet bezitten van een koppelinrichting. Als een voertuig daarover beschikt, zal er in de praktijk ook met een aanhangwagen worden gereden. De RDW ziet geen grote meerwaarde in onderscheid maken op een aanhangwagen. Eventueel zou de lichte

groep tot maximaal 1 aanhangwagen beperkt kunnen worden. Maar ook dat past niet altijd, bijvoorbeeld bij fruittreintjes.

Vanuit verkeersveiligheid heeft een aanhangwagen invloed op de massa en ook deels op de benodigde vaardigheden van de bestuurder. In dat opzicht is het dus relevant, maar alleen op het criterium aanhangwagen kan geen onderscheid gemaakt worden. Dit omdat bij verkeersveiligheid meer zaken spelen, en massa en voertuigbeheersing door verschillende factoren bepaald worden. Wel kan de aanhangwagen meegenomen worden in een onderscheid gemaakt op meerdere criteria.

Afmeting

Afmeting kan eventueel als onderscheidende factor dienen. Er is nu een uitzondering voor voertuigen smaller dan 1.30 meter. Op eenzelfde manier kan er een grens getrokken worden om de voertuigcategorie te splitsen. Dit kan met zowel breedte- als lengtematen. Veel belangenorganisaties vragen zich af of dat iets toevoegt ten opzichte van massa.

Afmeting wordt voor het huidige voertuigpark bij invoering van het wetsvoorstel niet geregistreerd, bij de nieuwe voertuigen wel. De RDW ziet er toch wel potentie in, omdat dit voor handhavers beter is vast te stellen dan de massa. De politie geeft aan dat het opmeten van voertuigen bij controles eventueel zou kunnen, maar dat dit zeker niet de voorkeur heeft. Er blijven namelijk altijd twijfelgevallen bestaan, bijvoorbeeld bij verwisselbare gedragen uitrustingsstukken.

Voor verkeersveiligheid is de afmeting van het voertuig een belangrijke maat, omdat de houding van de bestuurder ten opzichte van overige verkeer medebepaald wordt door de omvang van het voertuig. Het zicht vanuit het voertuig (een ander belangrijke factor) wordt niet volledig afgevangen door afmeting, maar datzelfde geldt voor de andere criteria.

Type voertuig

Omdat er zoveel typen voertuigen binnen de categorie T vallen, vinden alleen belangenorganisaties voor kleine MMBS type voertuig een geschikt criterium. De mobiele *werk*tuigen zijn met dit criterium namelijk te onderscheiden van de *voer*tuigen.

De verkeersveiligheid is bij deze oplossing echter niet gebaat. Volgens de RDW zijn de voertuigen te divers om allemaal te benoemen en vervolgens in één van beide groepen in te delen. Een onderscheid tussen tractoren en MMBS werkt ook niet, omdat afmeting en massa binnen beide groepen enorm varieert. Bij de kans op en impact van ongevallen spelen zowel massa als afmeting een grote rol. Het is ook niet duidelijk welke groep dan de lichte en welke de zware zou moeten zijn. Verder blijft het probleem voor de oldtimer tractoren en kleine landbouwvoertuigen met deze differentiatie verder bestaan.

Voertuigbeheersing en verkeersdeelname

Bij splitsen van de categorie zou ook gekeken kunnen worden naar welke vaardigheden er nodig zijn op het gebied van voertuigbeheersing. Vanwege de grote diversiteit van voertuigen (zie ook punt hierboven) zien organisaties niet hoe dit in de praktijk toegepast zou kunnen worden. Om het goed te doen zou er dan een examen voor elk specifiek type voertuig moeten komen. Iets soortgelijks werd wel geopperd uit de hoek van de mobiele werktuigen. Hoe realistisch het is om dit door te voeren, is volgens veel organisaties echter de vraag. De RDW geeft aan dat gezien de beperkingen van de lichte groep (bv. minder massa, snelheid, etc.), het logisch zou zijn als het examen wat minder zwaar is dan het huidige T-examen.

CBR/CCV benadrukt dat voor de verkeersveiligheid de verkeersdeelname en de interactie met het andere verkeer centraal staat en dat het niet zozeer gaat om de technische bediening van het voertuig. Dat wordt ondersteund door de resultaten van de afgenomen praktijkexamens voor het T-rijbewijs. Achtergronden van een onvoldoende prestatie op het praktijkexamen hebben over het algemeen te maken met ‘verkeersdeelname vaardigheid’, zoals kijkgedrag dat te kort schiet, onvoldoende aangepast en besluitvaardig rijgedrag, verkeerde plaats op de weg én rijden met een onaangepaste snelheid. Onvoldoende controle of beheersing over het voertuig zijn vrijwel nooit een reden om kandidaten te laten zakken.

Veel voertuigen hebben een specifieke functie met een eigen specifieke bediening, die wat betreft CBR onmogelijk in een generiek examen te toetsen zijn. Bovendien maken deze voertuigen (met name MMBS’en) vaak slechts korte verplaatsingen op de openbare weg. Voor het veilig omgaan met dit soort voertuigen tijdens het werk bestaat in Nederland de ARBO-wetgeving die werkgevers verplicht ervoor te zorgen dat de arbeidsomstandigheden van werknemers gewaarborgd zijn.

Gebruiksdoeleinden

In het buitenland wordt dit criterium regelmatig toegepast, maar voor Nederland lijkt het volgens bijna alle organisaties ongeschikt. Alleen voor afsplitsen van mobiele werktuigen is er potentie, omdat die voertuigen alleen gebruikt worden voor werken en niet voor rijden of vervoeren. Handhaving hierop is echter onmogelijk. Niet voor niets is het onderscheid op gebruiksdoeleinden vele jaren geleden juist uit de wet gehaald.

Bouwjaar

Dit punt is alleen door de oldtimer verenigingen ingebracht. Het is een manier om de hele oude voertuigen tot de lichte categorie te laten behoren, als dat via de andere criteria niet lukt. Dit functioneert niet als een op zichzelf staande factor. Het zou een aanvulling kunnen zijn wanneer bijvoorbeeld gekozen wordt voor een bovengrens van 3,5 ton, terwijl veel oldtimers net boven dat gewicht zitten.

5.3 Samenvatting

De voorkeur van de meeste geraadpleegde organisaties gaat er naar uit om de lichte voertuigen onder te brengen bij het B-rijbewijs. Op die manier hoeft er geen nieuwe (deel)categorie te komen. Dat maakt de oplossing overzichtelijk en goed uitlegbaar. Een ander voordeel is dat het veel minder impact heeft op de bedrijfsvoering van de uitvoerende organisaties. De verkeersveiligheid blijft geborgd.

Van de voorgelegde criteria om de lichte en zware voertuigen te onderscheiden, werd een aantal genoemd als kansrijk. Dat zijn massa, afmeting en snelheid. De meeste organisaties opperen een combinatie van enkele van deze aspecten. Daar sluit bij aan dat de factoren massa, omvang en snelheid van het voertuig grote invloed hebben op de kans op en/of ernst van verkeersongevallen. Als wordt gekozen voor massa is een logische grens de 3,5 ton, en bij snelheid 25 km/uur. Voor afmeting is er geen bestaande grens.

De onderstaande tabel bevat een schematisch overzicht van de voorkeuren van de organisaties, waarbij op het moment van het interview de meeste organisaties nog niets wisten over het wel/niet registreren van de criteria.

+ voor o neutraal - tegen leeg = niet besproken	Cumela / LTO	BMWT	VHG	Fehamec	Bouwend Nederland	Politie	IBKI	RDW	CBR
Massa	+	+	o	+	-	o	+	-	+
Afmeting	-	o	+	-	o	o	+	+	
Snelheid	o	+	+	o	+	o	o	+	+
Aanhangwagen	+	+		+	+	+	+	o	+
Type voertuig	-	o		-	+	-	-		
Gebruiksdoeleinden	-	-	-	-	+	-	-	-	-
Voertuigbeheersing	-					-	-		-
Bouwjaar				+					

6 Randvoorwaarden uitvoerbaarheid

Een belangrijke factor bij het beslissen over een aanpassing van het regime T-rijbewijs, is registratie van de gekozen onderscheidende criteria (snelheid, massa, afmeting). In deze paragraaf bekijken we de ontwikkelingen rondom de mogelijke toekomstige registratie, en de impact hiervan op de haalbaarheid van een aanpassing.

Op dit moment zijn (land)bouwvoertuigen en MMBS'en in Nederland niet geregistreerd en niet verplicht om een kenteken te dragen. Dit in tegenstelling tot veel andere EU-landen, waar voor dezelfde voertuigen al heel lang een kenteken- en/of registratieplicht geldt. Deze landen hebben inmiddels goed gevulde registers opgebouwd, terwijl er in Nederland niets is vastgelegd. Differentiëren in een lichte en zware groep voertuigen is door het ontbreken van registratie op dit moment in Nederland erg lastig. Als niet gemakkelijk is vast te stellen tot welke groep een voertuig behoort, is handhaving van de rijbewijsplicht door de politie vrijwel onmogelijk.

6.1 Wetsvoorstel APK, registratie en kentekening

Op 28 januari 2020 heeft de Tweede Kamer het aangepaste wetsvoorstel APK, registratie en kentekening landbouw- en bosbouwtrekkers en MMBS'en[10] aangenomen. Met het wetsvoorstel worden de omstandigheden gecreëerd voor de verhoging van de maximumsnelheid voor deze voertuigen van 25 km/uur naar 40 km/uur. Voor alle landbouw- en bosbouwtractoren (LBT's) en MMBS'en die op de openbare weg komen zal na de inwerkingtreding van het wetsvoorstel een registratieplicht gaan gelden. Voertuigen die APK-plichtig zijn (LBT's met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 40 km/uur), harder dan 25 km/uur willen rijden, in het grensverkeer rijden of ontheffingplichtig zijn, moeten na de inwerkingtreding ook een kentekenplaat voeren. Voor voertuigen die hier niet onder vallen, geldt een overgangsperiode tot 1 januari 2025. Vanaf dan zal de kentekenplicht ook gaan gelden voor deze voertuigen. De politie kan, net als bij andere voertuigcategorieën, alle gegevens in het kentekenregister inzien.

Te registreren gegevens

Voor voertuigen die na het ingaan van de wet in gebruik worden genomen, wordt de volledige set van ongeveer 400 elementen geregistreerd, zoals dat nu bij andere voertuigcategorieën al gebeurt. Deze informatie komt rechtstreeks van de fabrikant. Onder deze elementen vallen verschillende kenmerken die belangrijk kunnen zijn voor een eventuele splitsing, namelijk constructiesnelheid, massa en afmeting van het voertuig.

Voor het bestaande voertuigpark wordt een beperkte set gegevens geregistreerd. Die gegevens zijn:
- Voertuigidentificatienummer (VIN);
- Merk;
- Type (indien bekend);
- Handelsbenaming;
- Europese voertuigcategorie;
- Nationale voertuigsoort (indien MMBS);
- Bouwjaar (voor mogelijke afgifte van historische kentekenplaten);
- Maximumconstructiesnelheid;
- Brandstof (maximaal twee);

[10] *Het wetsvoorstel betreft een wijziging van de Wegenverkeerwet (Wvw) 1994 in verband met de implementatie van richtlijn 2014/45/EU alsmede ter invoering van een registratie- en kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, MMBS'en, mobiele machines en aanhangwagens die door die voertuigen voortbewogen worden.*

- Vermelding of het voertuig voorzien is van een grensverkeerkenteken.

Constructiesnelheid is bruikbaar bij een eventuele aanpassing, maar andere mogelijk relevante kenmerken zoals massa en afmeting ontbreken. Er is gekozen voor bovenstaande beperkte set omdat veel gegevens niet bekend zijn, en door de eigenaar zelf opgegeven zullen moeten worden. Wat betreft massa bestaan er meerdere kenmerken zoals Toegestane Maximum Massa, Massa Rijklaar, Technische Massa, Maximum Massa Samenstel, en ook gewichten die vermeld staan bij aslasten. Zonder technische kennis of een document waarin dit door de fabrikant is aangegeven, is het voor een eigenaar moeilijk om dit te achterhalen. De gegevens in de beperkte set worden bij voorkeur niet meer gewijzigd, omdat de keuze hiervoor lang geleden is gemaakt en de RDW en de sector hier nu van uitgaan.

Landbouwvoertuigen en machines hebben een langere levensduur dan bijvoorbeeld auto's. Het gaat dus vele jaren duren voordat het volledige voertuigpark is vervangen door nieuwe voertuigen met een volledige dataset in het kentekenregister. Oldtimers worden niet vervangen, dus die gegevens blijven ontbreken.

Voertuigen die tot 1 januari 2025 niet kentekenplichtig zijn, worden door de RDW op dezelfde manier geregistreerd als de voertuigen die wel een kentekenplaat moeten voeren. Er wordt ook een kentekenbewijs afgegeven. In de database zijn er ook bij de conversievoertuigen (bestaande voertuigpark) velden voor de volledige set gegevens beschikbaar. Echter, bij registratie geeft de RDW een kentekenbewijs af waarop de velden van niet geleverde elementen leeg zijn.

Hoewel de set met te registreren gegevens waarschijnlijk niet wordt aangepast, komt er met ingaan van de wetswijziging wel een loket voor ontheffingen voor de voertuigen. Voor een ontheffing is registratie van massa en/of afmeting nodig. Dat leidt ertoe dat deze kenmerken op termijn voor meer voertuigen bekend zijn, maar wel alleen voor de voertuigen waarvoor een ontheffing is aangevraagd. Het Ministerie van IenW onderzoekt nog of een soortgelijk proces mogelijk is voor voertuigeigenaren die hun LBT of MMBS willen registreren in de lichte categorie T.

Tijdlijn wet kentekening en snelheidsverhoging

In april 2019 is het wetsvoorstel op voordracht van de minister van IenW door de Koning ingediend bij de Tweede Kamer. De Tweede Kamer heeft daarover vragen gesteld; die zijn voor de zomer beantwoord middels een zogenaamde 'nota naar aanleiding van het verslag'[11]. Op 28 januari 2020 heeft de Tweede Kamer het wetsvoorstel aangenomen, waarmee het traject in de Tweede Kamer is afgerond. Er volgt in het voorjaar van 2020 een soortgelijke procedure in de Eerste Kamer. Na akkoord van de Eerste Kamer wordt de wet bekrachtigd door de Koning. Daarna zal bij koninklijk besluit worden bepaald met ingang van welke datum het wetsvoorstel in werking treedt en kan een begin worden gemaakt met de uitvoering. Voor de conversieperiode (registratie huidige voertuigpark) heeft de RDW aangegeven vervolgens minimaal 6 maanden wenselijk te vinden. Ook de duur van de conversieperiode zal bij koninklijk besluit op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat worden bepaald.

6.2 Samenvatting

Om onderscheid te kunnen maken tussen lichte en zware voertuigen in de huidige categorie T, is van belang dat de gekozen criteria hiervoor vastgelegd zijn voor de voertuigen. Op dit moment zijn landbouwvoertuigen en MMBS'en in Nederland niet geregistreerd. Het wetsvoorstel APK, registratie en kentekening voorziet daarin, alsmede in een verhoging van de maximumsnelheid van 25 naar 40 km/uur. Het wetsvoorstel is begin 2020 door de Tweede Kamer aangenomen. Na behandeling door de Eerste Kamer wordt een ingangsdatum vastgesteld. Voor voertuigen die vanaf ingaan van de wet op de weg

[11] *Kamerstukken II 2018/19, 35188, nr. 6.*

komen, wordt een volledige set van ongeveer 400 elementen geregistreerd, waaronder constructiesnelheid, massa en afmeting. Voor het bestaande voertuigpark wordt een beperkte set gegevens vastgelegd. Daaronder valt constructiesnelheid, maar massa en afmeting ontbreken. Die laatste twee kenmerken worden wel vastgelegd wanneer op basis daarvan ontheffing wordt aangevraagd.

7 Afweging haalbaarheid uitzondering lichte voertuigen

In dit laatste hoofdstuk geven we antwoord op de hoofdvraag van het onderzoek: *In hoeverre is invoering van een aparte T-rijbewijscategorie voor lichte voertuigen nuttig, noodzakelijk en haalbaar?* Hiertoe nemen we in paragraaf 7.1 de meest relevante uitkomsten uit de vorige hoofdstukken samen. Vervolgens trekken we hieruit een conclusie en beschrijven we twee mogelijke scenario's voor het vervolg (7.2). We sluiten het hoofdstuk af met een korte samenvatting (7.3).

7.1 Relevante uitkomsten

In voorgaande hoofdstukken hebben we beschreven wat de regelingen in het buitenland zijn omtrent de categorie T, en hoe de belangen- en uitvoerende organisaties aankijken tegen een eventuele aanpassing van het regime in Nederland. Deze bevindingen zijn vervolgens besproken binnen de voor deze studie samengestelde begeleidingsgroep met experts. In deze paragraaf zetten we op basis van al het voorgaande de belangrijkste uitkomsten voor de afweging van de haalbaarheid op een rij.

Voldoende draagvlak voor aangepast regime T-rijbewijs
De belangenorganisaties (agrarische oldtimers, groenvoorziening, kleine MMBS) zijn voorstander van een aangepast regime, omdat het T-rijbewijs niet representatief en te zwaar is voor de lichtere voertuigen binnen de categorie. Ook buiten de direct belanghebbenden is hier begrip voor. Een aanpassing van het regime zal dus naar alle waarschijnlijkheid positief ontvangen worden in het veld.

Omvang probleem onduidelijk
De vraag blijft hoeveel bestuurders in de huidige situatie concreet een probleem ervaren. Er zijn geen betrouwbare cijfers over de benadeelde groepen beschikbaar. De groep bestuurders van oldtimer tractoren is heel klein, bestuurders van de lichtere voertuigen/machines uit bouw, infra en groenvoorziening zijn talrijker. Aangezien de verdere gang van zaken omtrent het T-rijbewijs naar tevredenheid verloopt, is het probleem op dit moment niet heel groot. Daarbij moet wel in gedachten gehouden worden dat de omvang van het probleem met de jaren toeneemt, omdat er meer nieuwe bestuurders bijkomen die niet onder de overgangsregeling vallen. Volgens die regeling krijgen mensen die *voor* invoering van het T-rijbewijs over een B-rijbewijs beschikten het T-rijbewijs bij verlenging automatisch bijgeschreven. Dit geldt tot 1 juli 2025.

Lichte voertuigen bij voorkeur onder bestaande rijbewijscategorie B
De belangen- en uitvoerende organisaties en de begeleidingsgroep zijn het erover eens dat het bij een aanpassing de voorkeur heeft om de lichte voertuigen onder de rijbewijscategorie B te laten vallen. Daarmee hoeft er geen aparte (deel)categorie te worden ingericht. Zo wordt het niet onnodig ingewikkeld en heeft de wijziging een beperkte impact voor de uitvoerende organisaties. De verkeersveiligheid blijft geborgd dankzij het praktijkexamen voor rijbewijs-B, waarmee de vaardigheid in verkeersdeelname getest wordt. De bestaande ARBO-eisen verplichten verder bedrijven ertoe om te zorgen dat werknemers voertuigen op veilige wijze kunnen bedienen.

Uitzondering voor jongeren niet nodig
Jongeren vanaf 16 jaar kunnen nu het T-rijbewijs halen, maar voor het B-rijbewijs mag pas vanaf 18 zelfstandig worden gereden. Bij voorkeur halen jongeren die voertuigen uit de lichte groep willen besturen ofwel het "zware" T-rijbewijs, of ze wachten tot ze 18 zijn en zelfstandig mogen rijden met een B-rijbewijs. Een lichter praktijkexamen of alleen een theorie-examen is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk. De 16- en 17-jarigen uit de agrarische- en loonwerksector rijden op grote landbouwvoertuigen, en moeten daarom hoe dan ook het "zware" T-rijbewijs halen. Voor de 16- en 17-jarigen in de bouw- en infra zijn volgens voorspellingen vanuit dit veld geen grote problemen te verwachten. Dit omdat de bestuurders van de lichtere MMBS uit deze sectoren in het algemeen pas na

afronding van hun opleiding de openbare weg op gaan. Dan zijn ze al ouder dan 18 en kunnen ze het B-rijbewijs halen.

Categorie-indeling op basis van combinatie kansrijke criteria
Tijdens deze studie is een groot aantal criteria voor een mogelijk nieuwe categorie-indeling de revue gepasseerd (zie paragraaf 5.2). Het merendeel van de geraadpleegde organisaties had een voorkeur voor snelheid, massa en/of afmeting. Door enkele van die criteria te combineren is het mogelijk om op een logische wijze de lichte/kleine/langzame voertuigen van de zware/grote/snelle voertuigen te scheiden. Daar sluit bij aan dat de factoren massa, omvang en snelheid van het voertuig grote invloed hebben op de kans op en/of de ernst van verkeersongevallen. Als wordt gekozen voor massa is een logische grens de 3,5 ton, en bij snelheid 25 km/uur. Voor afmeting is er geen bestaande grens.

Zonder registratie geen onderscheid
Als de criteria om onderscheid te maken niet geregistreerd worden, maakt dat een aanpassing lastig uitvoerbaar, hoe gewenst die aanpassing verder ook is. Van de voorkeurscriteria (massa, snelheid, afmeting) wordt volgens het wetsvoorstel APK, registratie en kentekening voor het huidige voertuigpark alleen snelheid geregistreerd. Voor voertuigen die na invoering van de wet op de weg komen, worden ook massa en afmeting vastgelegd. Via het loket voor ontheffingen dat bij de ingaan van het wetsvoorstel wordt ingesteld, is aanvullende registratie van massa en afmeting voor het huidige voertuigpark mogelijk. Of dit ook kansen biedt voor registratie van de lichte voertuigen moet onderzocht worden. Het wetsvoorstel is inmiddels door de Tweede Kamer aangenomen, en wordt naar alle waarschijnlijkheid in 2020 geïmplementeerd.

7.2 Conclusies en aanbevelingen

De in de vorige paragraaf beschreven uitkomsten bieden handvatten om de centrale vraag van dit onderzoek te beantwoorden. Die vraag luidt: *In hoeverre is invoering van een aparte T-rijbewijscategorie voor lichte voertuigen nuttig, noodzakelijk en haalbaar?*

Duidelijk is geworden dat de belangenorganisaties van lichtere voertuigen binnen de categorie T een reëel probleem aankaarten en inhoudelijke argumenten hebben voor hun verzoek om aanpassing van het regime. Ook is tijdens dit onderzoek een helder beeld ontstaan van hoe die aanpassing er uit kan zien. Echter, doorvoeren van een aanpassing is wat betreft uitvoerbaarheid problematisch. Daarbij komt dat de omvang van het probleem onduidelijk is, waardoor het lastig is om een goede afweging te maken.

Er is dus geen simpel antwoord te geven op de onderzoeksvraag, maar er zijn wel bepaalde scenario's voor het vervolg om te overwegen. Als afsluiting van dit onderzoek hebben we de twee meest kansrijke scenario's uitgewerkt, met bijbehorende voor- en nadelen. Bij beide beleidsopties wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd.

Optie 1: Lichte voertuigen onder rijbewijscategorie B, met onderscheid op basis van snelheid en massa

Bij deze eerste optie gaan we uit van de voorkeuren die organisaties hebben uitgesproken over de aanpassing van het regime T-rijbewijs, daarbij accepterende dat de uitvoerbaarheid (vooral handhaving) niet optimaal is.

Wat is het voorstel?
Het onderscheid tussen de lichte en zware groep voertuigen wordt gemaakt op basis van snelheid (25 km/uur) en massa (3,5 ton). Voertuigen in de lichte groep mogen bestuurd worden met een B-rijbewijs. Voor de voertuigen in de zware groep is een T-rijbewijs vereist. Er komt geen uitzondering voor de 16- en

17-jarigen: ook voor het besturen van lichte voertuigen moeten zij het T-rijbewijs halen zolang zij nog geen 18 zijn. Voor besturen van de voertuigen in de zware groep blijft het T-rijbewijs vereist. Wat betreft het rijden met een aanhangwagen kunnen de regels voor het B-rijbewijs gevolgd worden.

Massa krijgt als criterium de voorkeur boven afmeting, omdat voor massa kan worden aangesloten bij een bestaande grens en hiervoor veel draagvlak is.

In hoeverre wordt het probleem wel/niet opgelost?
Met deze optie zijn de bestuurders van agrarische oldtimers en lichte MMBS geholpen. Bestuurders van kleinere MMBS die wel (net) boven de 3,5 ton wegen niet. Ook voor werknemers in de groenvoorziening die vanwege mentale of fysieke beperkingen geen B-rijbewijs kunnen halen is dit geen oplossing. Een B-rijbewijs wordt echter als de minimale vereiste gezien om met de lichte voertuigen de weg op te mogen. Belangenorganisaties hebben hier begrip voor.

Welke inspanning is nodig?
Bij doorvoeren van deze optie moet een impactanalyse en uitvoeringstoets worden uitgevoerd. Verder dient de regelgeving aangepast te worden en moet dit gecommuniceerd worden naar de doelgroep. Uitvoerende organisaties moeten kleine aanpassingen doen in hun systemen.

Welke obstakels zijn er te voorzien?
Grootste probleem bij deze optie is dat het eerdergenoemde wetsvoorstel APK, registratie en kentekening niet standaard registratie voorziet van de massa voor het bestaande voertuigpark, wat handhaving op het (juiste) rijbewijs lastig maakt. Er zijn verschillende manieren om hiermee om te gaan.

Bij ingaan van het wetsvoorstel APK, registratie en kentekening worden de voertuigen die vanaf dan de weg op gaan wel geregistreerd met de volledige dataset. Door verdwijnen van de oudere voertuigen zijn uiteindelijk alle voertuigen op deze wijze geregistreerd. Vanaf dat moment zou de aanpassing van kracht kunnen worden. Landbouwvoertuigen en machines hebben echter een lange levensduur, en dit kan zeker 20 jaar duren. Verder is een probleem dat de insteek van de agrarische oldtimers juist is om deze zo lang mogelijk mee te laten gaan.

Een andere mogelijkheid is om de aanpassing door te voeren, wetende dat het lastig is om hierop te handhaven. De politie kan de massa van het voertuig bij een controle niet zomaar vaststellen, want daarvoor moet het voertuig gewogen worden. Dit kan in het geval van overtredingen of ongevallen wel achteraf gebeuren. Mocht blijken dat de toegestane massa overschreden is, dan kunnen er sancties volgen, bijvoorbeeld het niet uitkeren van verzekeringsgeld voor de veroorzaakte schade. Hierdoor zal men eerder geneigd zijn de massa van een voertuig te achterhalen en te zorgen voor een passend rijbewijs. Dat geldt met name voor werkgevers. De aanpassing wordt daarmee geloofwaardiger, ook wanneer sancties maar heel beperkt voorkomen.

Om de registratie van de benodigde kenmerken te versnellen, is ook te overwegen om dit via een apart traject mogelijk te maken. Eigenaren moeten dan zelf aantonen dat hun voertuig tot de lichtere categorie behoort, om voor de regeling in aanmerking te komen. Dat zou kunnen via documenten of via het faciliteren van wegen van de voertuigen. Een apart traject heeft niet de voorkeur van de RDW, omdat vaststellen van massa zonder documenten van de fabrikant niet werkbaar is. Dit is wellicht nog nader te bezien, gezien het loket voor ontheffingen dat bij ingaan van het wetsvoorstel wordt ingesteld. Het is dan ook aan te bevelen om binnen dat traject te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor registratie van massa voor het huidige voertuigpark, om zo het proces te versnellen.

Wat zijn samengevat de voor- en nadelen?

Voordelen
- Deze oplossing heeft het meeste draagvlak in het veld.
- Criteria voor onderscheid zijn goed uitlegbaar en sluiten aan bij bestaande grenzen.
- Er is een beperkte impact op de bedrijfsvoering van uitvoerende organisaties.
- De verkeersveiligheid blijft geborgd.

Nadelen
- Handhaving van het juiste rijbewijs is de komende jaren lastig, omdat massa voor het huidige voertuigpark niet (direct) geregistreerd wordt.
- Het is onbekend in hoeverre de benodigde inspanning in verhouding staat tot de omvang van het probleem, omdat er op dat laatste geen zicht is.

Optie 2: Plannen voor aanpassing parkeren en de ontwikkelingen monitoren

Het is ook te overwegen om voor nu *geen* aanpassing van het regime T-rijbewijs door te voeren. Bij deze optie wordt gewacht met het nemen van een beslissing tot betrouwbare informatie over voertuigpark en benadeelde groepen beschikbaar is.

Wat is het voorstel?
De regeling voor het T-rijbewijs blijft vooralsnog zoals die nu is. Gelijktijdig wordt het eerste jaar nadat de wetswijziging APK, registratie en kentekening van kracht is (of mogelijk langer), gemonitord welke voertuigen er in de categorie T nieuw op de weg komen. Voor deze voertuigen is een uitgebreide set kenmerken beschikbaar, waaruit onder andere de massa en het type voertuig zijn op te maken. Door die gegevens te projecteren op het bestaande voertuigpark van voor invoering van de wet, kan een beeld worden verkregen van alle voertuigen in de categorie T. Ook is dan een onderbouwde schatting te maken van de omvang van het probleem, en het aantal voertuigen dat bij keuze voor optie 1 in de lichte groep zou komen. Met die gegevens kan opnieuw naar het vraagstuk gekeken worden, en een goede afweging worden gemaakt over het wel/niet aanpassen van het regime T-rijbewijs.

Er zijn ook alternatieven denkbaar om de benodigde schattingen te doen. Zo kan onderzocht worden of een vergelijking met andere EU-landen (waar de voertuigen wel geregistreerd zijn) zinvolle informatie oplevert. Hetzelfde geldt voor het opvragen van voertuiginformatie bij de fabrikanten/leveranciers, voor een periode van één of enkele jaren terug.

In hoeverre wordt het probleem wel/niet opgelost?
Met deze optie wordt voorkomen dat er een beslissing wordt genomen over aanpassen van het regime T-rijbewijs op basis van onvolledige informatie. Door eerst de omvang van het probleem in kaart te brengen, kan een meer geïnformeerde beslissing worden genomen.

Het probleem dat de door het T-rijbewijs benadeelde groepen aankaarten (agrarische oldtimers, kleine MMBS, groenvoorzieners) wordt met deze optie niet meteen opgelost. Bij een vertraging van één of twee jaar wordt echter niet veel tijd verloren.

Welke inspanning is nodig?
De enige inspanning bij deze optie ligt in eerste instantie op het vlak van monitoring. Er moet afgesproken worden hoe en welke gegevens worden aangeleverd, welke analyses nodig zijn, en op welke wijze terugkoppeling plaatsvindt. Ook moet een monitoringsperiode worden vastgesteld.

Welke obstakels zijn er te voorzien?
De betrokken belangenorganisaties zien graag een aanpassing van het regime T-rijbewijs en hebben hiervoor inhoudelijke argumenten. Als besloten wordt om niets te doen, kan dat in het veld leiden tot onbegrip en frustratie. Het voorstel om te monitoren en later opnieuw te beslissen is een manier om de organisaties tegemoet te komen. Het is van belang om dit goed naar hen te communiceren.

Verder neemt de omvang van het probleem met de tijd toe, omdat er steeds meer bestuurders bij komen die niet van de overgangsregeling voor het T-rijbewijs gebruik hebben kunnen maken. Het is daarom belangrijk om de monitoring direct na invoering van de wet kentekening en snelheidsverhoging te beginnen, zodat er snel opnieuw een beslissing kan komen.

Wat zijn samengevat de voor- en nadelen?

Voordelen
- Met behulp van monitoring kan een betere afweging gemaakt worden.
- Op korte termijn is geen aanpassing van de regelgeving nodig.
- De oplossing heeft voor nu geen impact op bedrijfsvoering uitvoerende partijen.
- De verkeersveiligheid blijft geborgd.

Nadelen
- Probleem voor bestuurders van lichte voertuigen wordt niet direct opgelost, waardoor het draagvlak voor het T-rijbewijs mogelijk gaat afnemen.
- Het aantal bestuurders dat een probleem ervaart neemt toe met de tijd.
- De verdeling tussen het aantal lichte en zware oldtimertractoren komt (op korte termijn) niet in beeld.

7.3 Samenvatting

Er is veel draagvlak voor een aangepast regime T-rijbewijs, ook buiten de direct belanghebbenden. De exacte omvang van het probleem is moeilijk in cijfers uit te drukken, maar neemt wel toe met de jaren, omdat er meer nieuwe bestuurders bijkomen die niet onder de overgangsregeling van het T-rijbewijs vallen. De voorkeur van belangen- en uitvoerende organisaties gaat er naar uit om de lichte voertuigen uit de categorie T onder te brengen bij de categorie B. Daarmee hoeft er geen aparte (deel)categorie te worden ingericht. Geschikte criteria om onderscheid te maken tussen de lichte en zware voertuigen zijn snelheid in combinatie met massa en/of afmeting. Deze gegevens zijn momenteel echter niet beschikbaar. Om de administratieve lasten laag te houden worden die volgens het inmiddels aangenomen wetsvoorstel APK, registratie en kentekening landbouw- en bosbouwtrekkers en MMBS'en voor het bestaande voertuigpark ook niet geregistreerd.

Al met al is duidelijk geworden dat de belangenorganisaties van lichtere voertuigen binnen de categorie T een reëel probleem aankaarten en inhoudelijke argumenten hebben voor hun verzoek om aanpassing. Ook is tijdens dit onderzoek een helder beeld ontstaan van hoe die aanpassing er uit kan zien. Het doorvoeren van een aanpassing vraagt een investering van verschillende organisaties. De vraag of deze investering opweegt tegen de opbrengsten kan op basis van dit onderzoek niet worden beantwoord.

Het advies is om een keuze te maken uit de volgende twee scenario's:
1. *Een aanpassing doen aan het regime T-rijbewijs.* Voertuigen onder de 3,5 ton, met een maximale constructiesnelheid van 25 km/uur vallen in de lichte groep. Voertuigen in de lichte groep mogen bestuurd worden met een B-rijbewijs. Deze oplossing heeft het meeste draagvlak, is goed uitlegbaar en sluit aan bij bestaande gewichtsklassen in regelgeving. Verder is de impact op de bedrijfsvoering van uitvoerende organisaties te overzien en blijft de verkeersveiligheid geborgd. Nadeel is dat handhaving lastig is, omdat de massa voor het huidige voertuigpark niet geregistreerd wordt. Het loket

voor ontheffingen dat volgens de eerdergenoemde wetswijziging wordt ingesteld, kan de registratie van het huidige voertuigpark mogelijk versnellen. Voor het verkrijgen van de benodigde gegevens zou via dit loket een apart traject kunnen worden ingericht. Een ander nadeel is dat onduidelijk is in hoeverre de benodigde inspanning in verhouding staat tot de (geringe) omvang van het probleem, omdat dat laatste op basis van huidige gegevens moeilijk te kwantificeren is.

2. *De regeling voor het T-rijbewijs blijft vooralsnog zoals die nu is.* Gelijktijdig wordt na ingaan van eerdergenoemde wetswijziging minimaal een jaar gemonitord welke voertuigen er in de categorie T nieuw op de weg komen. Door die gegevens te projecteren op het bestaande voertuigpark van voor invoering van de wet, kan een beeld worden verkregen van alle voertuigen in de categorie T. Daarmee is een onderbouwde schatting te maken van de omvang van het probleem, en het aantal voertuigen dat bij keuze voor optie 1 in de lichte groep zou komen. Met die gegevens kan opnieuw een afweging gemaakt worden over het aanpassen van het regime T-rijbewijs. Voordeel is dat er op korte termijn geen aanpassingen nodig zijn, en er op een later moment een beter onderbouwde beslissing genomen kan worden. Ook blijft de verkeersveiligheid geborgd. Nadeel is dat het actuele probleem voor de bestuurders van lichte voertuigen niet wordt opgelost, terwijl het probleem toeneemt met de tijd. Hierdoor kan het draagvlak voor het T-rijbewijs afnemen. Snel starten van de monitoring en dit proces en de tijdlijn duidelijk communiceren is daarom belangrijk.

Bijlagen

Bijlage 1: Cijfers met betrekking tot examens T-rijbewijs

Cijfers over 2018, aangeleverd door het CBR.

Soort examen	Afgenomen examens	Goedkeuringspercentage
T-examen theorie	4.932	69,79%
T-examen praktijk	5.055	65,38%

T-examens theorie	Afgenomen examens	Goedkeuringspercentage
Januari	376	70,74%
Februari	345	78,55%
Maart	391	76,73%
April	375	62,93%
Mei	438	63,24%
Juni	462	64,50%
Juli	547	65,45%
Augustus	574	70,56%
September	360	70,00%
Oktober	412	74,27%
November	348	69,54%
December	304	75,99%
Totaal 2018	*4.932*	*69,79%*

Cijfers over 2019 (tot 20 juni), aangeleverd door het CBR.

Soort examen	Afgenomen examens	Goedkeuringspercentage
T-examen theorie	2.426	69,33%
T-examen praktijk	2.468	65,64%

T-examens theorie	Afgenomen examens	Goedkeuringspercentage
Januari	494	71,26%
Februari	352	68,18%
Maart	434	67,28%
April	454	68,72%
Mei	422	72,51%
Juni	270	66,67%
Totaal 2019 (tot 20 juni)	*2.426*	*69,33%*