

Vergaderjaar 2009–2010

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 223

Ontvangen ter Griffie van de Tweede Kamer op 28 april 2010.

De voordracht voor de vast te stellen algemene maatregel van bestuur kan niet eerder worden gedaan dan op 26 mei 2010.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 april 2010

Ter uitvoering van artikel 2b, van de Wegenverkeerswet 1994, bied ik u hierbij het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur en de daarbij behorende nota van toelichting aan, ten einde u in de gelegenheid te stellen gedurende een periode van vier weken na de dag waarop dit ontwerp aan u is voorgelegd uw oordeel aan mij kenbaar te maken.¹

Het betreft het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Reglement rijbewijzen inzake het experiment leeftijdverlaging buschauffeurs.

Een brief van gelijke strekking is heden verzonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

In verband met de vergrijzing verwachten vervoersbedrijven ten aanzien van het openbaar vervoer en het besloten busvervoer een grote uitstroom van buschauffeurs terwijl de instroom daarvan beperkt blijft.¹ De groep chauffeurs die op het punt staat de sector te verlaten is jaarlijks minstens het vijfvoudige van de groep die instroomt. Een structureel tekort aan buschauffeurs in relatie met de vergrijzing is de afgelopen jaren zowel door de vakbonden als door de transportbranche aan de orde gesteld. Tekorten worden nu vaak opgelost met oudere chauffeurs. In de sector zijn betrekkelijk veel chauffeurs op oudere leeftijd werkzaam. In het besloten busvervoer vormen zestigplussers een derde deel van het totale aantal buschauffeurs. Uit gegevens van vervoersbedrijven blijkt dat een buschauffeur gemiddeld meer dan vijftig jaar oud is. De gemiddelde leeftijd van de instroom van buschauffeurs binnen het stads- en streekvervoer ligt rond de vijfendertig jaar. De instroom van jonge buschauffeurs is dan ook van belang voor de leeftijdsbalans in de personeelsbestanden van de vervoersbedrijven.

In de sectoren stads- en streekvervoer en touringcarvervoer is de instroom van buschauffeurs beperkt doordat de aansluiting van school en de keuze voor het beroep van buschauffeur wat betreft de leeftijd niet optimaal is. Jonge buschauffeurs zijn moeilijk te werven omdat scholieren in de meeste gevallen ruim voor hun eenentwintigste levensjaar al een keuze maken voor een beroepsopleiding en de minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen van rijbewijscategorie D momenteel eenentwintig jaar is. Jonge aspirant-chauffeurs kunnen niet kiezen voor het stads- en streekvervoer en touringcarvervoer. Jonge chauffeurs zijn daardoor voor deze bedrijfstak verloren.

In de Tweede Kamer is een experiment aangekondigd voor het busvervoer in Nederland waarbij de minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen van rijbewijscategorie D wordt verlaagd van eenentwintig naar twintig respectievelijk achttien jaar.² Met het experiment wordt onderzocht of deze leeftijdsverlaging bijdraagt aan de vermindering van het tekort aan buschauffeurs onder voorwaarde van gelijkblijvende verkeersveiligheid. Door de leeftijdseisen voor bestuurders van motorrijtuigen in rijbewijscategorie D te verlagen en de opnamebereidheid van vervoersbedrijven neemt het tekort aan buschauffeurs naar verwachting af. De leeftijdsverlaging bevordert de instroom vanaf school en kan leiden tot een hogere instroom van het aantal jonge buschauffeurs.

In verschillende landen binnen en buiten Europa is de leeftijd voor buschauffeurs reeds vastgesteld onder de eenentwintig jaar. Enkele Europese lidstaten zoals België en Duitsland hebben wettelijk de leeftijd van achttien jaar ingevoerd binnen de grenzen van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Ook in het Verenigd Koninkrijk en in de Verenigde Staten van Noord-Amerika betreft de invoering van een minimumleeftijd onder de eenentwintig jaar geen experiment en is de leeftijdsverlaging definitief ingevoerd. Op dit moment geven ervaringen elders in Europa geen contra-indicatie voor het houden van een experiment in Nederland. In Nederland is er voor gekozen een experiment op te zetten voordat de leeftijdseisen voor het besturen van bussen eventueel definitief naar beneden worden bijgesteld.

Op grond van artikel 2b van de wet is het conceptbesluit voorgelegd aan beide kamers der Staten-Generaal.

¹ Verlaging minimumleeftijd buschauffeurs tot onder de 21 jaar; ervaringen elders, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, afdeling veiligheid, 19 oktober 2009, Delft. Het rapport bevat een overzicht van informatie in de context van de Europese Richtlijn Vakbekwaamheid voor beroepschauffeurs die vanaf het jaar 2008 in de lidstaten van de Europese Unie van kracht is geworden.

² Kamerstukken II 2007/08, 31 200 XII, nr. 94.

2. Inhoud van de regeling

De wijziging van het reglement rijbewijzen betreft de inrichting van het experiment bestaande uit drie onderdelen.

Ten eerste worden regels gewijzigd inzake het mogen verkrijgen van rij-instructies en de toegangseisen tot de examens gericht op het behalen van een getuigschrift van vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorieën D en E bij D. Dit betreft de aanpassing van de leeftijden waarop rij-onderricht mag worden verkregen en de theorie- en praktijkexamens vakbekwaamheid kunnen worden afgelegd. Door deze aanpassingen kan bij het bereiken van de zeventienjarige in plaats van de twintigjarige leeftijd worden gestart met het theorie-examen vakbekwaamheid D. Met deze wijziging is aangesloten bij de mogelijkheden voor bestuurders in het goederenvervoer om onder de eenentwintig jaar motorrijtuigen van rijbewijscategorie C te besturen. Voor deze groep is het vanwege een lagere minimumleeftijd reeds mogelijk om op jongere leeftijd een opleiding in het goederenvervoer te volgen.

Ten tweede wordt geregeld welke voorwaarden gelden ten aanzien van het experiment en tot welke afwijkingen dat leidt ten opzicht van de geldende wettelijke bepalingen. De voorwaarden van het experiment betreffen de leeftijd voor het besturen van motorrijtuigen van rijbewijscategorie D, de afstand van het af te leggen traject, de aard van busvervoer en de vakbekwaamheid van de bestuurder. Bovendien is een diensverband met de vervoerder vereist hetgeen waarborgt dat een begeleidingstraject wordt gevolgd. De verlaging van de leeftijdseis voor buschauffeurs van eenentwintig tot achttien jaar geldt binnen het stads- en streekvervoer en touringcarvervoer op geregelde diensten op trajecten die korter zijn dan vijftig kilometer. Voorts mogen buschauffeurs bij het bereiken van de twintigjarige leeftijd binnen Nederland trajecten afleggen boven de vijftig kilometer. Voor busvervoer zonder passagiers is de minimumleeftijd vastgesteld op achttien jaar en is de afstand op Nederlands grondgebied niet begrensd. Een geregelde dienst betreft vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of worden afgezet. Wat betreft besloten vervoer valt hierbij te denken aan bedrijfsvervoer tussen woningen en bedrijven en schoolvervoer tussen woningen, scholen en zwembaden. Voor een nadere toelichting ten aanzien van de voorwaarden die gelden verwijs ik naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 173b.

Ten derde worden regels gesteld ten aanzien van de duur en evaluatie van het experiment. De duur van het experiment is zes jaar. Bestuurders worden gemonitord onder meer aan de hand van een begeleidingstraject. Daarnaast vindt een evaluatie plaats van het experiment. Uiterlijk zes maanden voor de beëindiging van dit experiment wordt aan de beide kamers der Staten-Generaal een verslag verzonden over de doeltreffendheid en de effecten ervan alsmede een standpunt inzake de voortzetting anders dan als experiment. Bij de evaluatie wordt beoordeeld of door de verlaging van de leeftijdseisen het tekort van buschauffeurs verminderd is. Het resultaat kan aanleiding zijn om de minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen van rijbewijscategorie D voor de beroepschauffeurs definitief te verlagen.

2.1 Doelgroep van het experiment

Het experiment richt zich tot aspirant-buschauffeurs onder de eenentwintig jaar die rijonderricht willen gaan volgen en hun getuigschrift van vakbekwaamheid willen halen. Voor deze groep bestuurders gelden

enkele voorwaarden ten aanzien van de aard van het vervoer. Ook geldt een verantwoordelijkheid met betrekking tot een begeleidingstraject dat moet worden gevolgd. Het experiment geldt niet voor bestuurders van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen voor privé-doeleinden. Voor bestuurders boven de eenentwintig jaar gelden de reguliere regels voor het behalen van de vakbekwaamheid en het behalen van rijbewijs D. Wat betreft de aansprakelijkheid van de doelgroep van het experiment wordt niet afgeweken van het geldende wettelijke systeem voor bestuurders onder de eenentwintig jaar die rijonderricht volgen ten behoeve van rijbewijscategorie C. Dit houdt in dat de bestuurder aansprakelijk is voor zijn eigen gedrag en door hem begane verkeersdelicten. De schade als gevolg van de aansprakelijkheid van de bestuurder wordt gedekt via de wettelijk verplichte voertuigverzekering van de eigenaar van het voertuig.

2.2 Grondslagen voor het experiment

De Wegenverkeerswet 1994 (de wet) voorziet in de mogelijkheid om bij wijze van experiment voor een periode van ten hoogste zes jaar af te wijken van de eisen ten aanzien van rijvaardigheid en rijbevoegdheid en ten aanzien van vakbekwaamheid bestuurders van personenvervoer over de weg. De grondslag hiervoor staat in artikel 186, eerste lid, aanhef en onder c van de wet. De wetgever beoogt in artikel 186 een onderdeel d op te nemen voor de grondslag om af te kunnen wijken van de vakbekwaamheid in Hoofdstuk VIIA, paragraaf 2 van de wet. Met onderhavig experiment wordt afgeweken van de in wet de opgenomen leeftijdseisen in de artikelen 110, eerste lid, 110b, eerste lid, aanhef en onder b, 110b, tweede lid en 111, eerste lid onder a. De afwijkingen betreffen de leeftijd waarop motorrijtuigen van rijbewijscategorie D bestuurd mogen worden en wanneer rijonderricht mag worden gevolgd. Ook betreft het de afwijking omtrent de aanvraag en afgifte van rijbewijs D. Het experiment vindt plaats binnen de ruimte die de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders biedt.¹ Volgens deze richtlijn hoeft niet eerst het betreffende rijbewijs te worden behaald om toegang te krijgen tot de basiskwalificatie voor rijbewijscategorieën D en E bij D. Momenteel geldt de minimumleeftijd van eenentwintig jaar om een voertuig van de rijbewijscategorie D te besturen. De richtlijn biedt de mogelijkheid de leeftijd van eenentwintig jaar te verlagen tot de leeftijd van achttien jaar, mits het getuigschrift van vakbekwaamheid is behaald.

3. Uitvoering

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat start tijdig de noodzakelijke voorlichtingsactiviteiten in nauwe samenwerking met de sector. Daarbij zal onder meer worden aangegeven hoe de aanmeldprocedure verloopt. Bovendien wordt betrokkenen uitgelegd welke voorwaarden gelden voor de bestuurders en vervoerders bij deelname aan het experiment. De monitoring van het experiment is belegd bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat en wordt verricht door een onderzoeksbureau in opdracht van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) waar ook de eerste aanmelding van vervoerders en chauffeurs plaatsvindt. Aan de hand van een ingestuurd aanmeldingsformulier wordt een chauffeur die aan het experiment meedoet geregistreerd. Na aanmelding worden de buschauffeurs gevolgd. Ten behoeve van het onderzoek wordt van de chauffeur verwacht dat hij de nodige informatie verstrekt. Van de informatieverstrekking wordt door het onderzoeksbureau verslag gemaakt. In opdracht van DVS wordt onderzoek verricht naar de ontwikkelingen ten aanzien van het tekort aan buschauffeurs en de verklarende factoren daarvoor. Daarnaast worden de effecten van het experiment op de verkeersveiligheid onderzocht.

¹ Artikel 5, derde lid, aanhef en onder a, Richtlijn nr. 2003/59 EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (PbEG L 226).

4. Evaluatie

Uiterlijk zes maanden voor de beëindiging van dit experiment wordt aan de beide kamers der Staten-Generaal een verslag verzonden over de doeltreffendheid en de effecten ervan, alsmede een standpunt inzake de voortzetting anders dan als experiment. Bij de evaluatie wordt beoordeeld of door de verlaging van de leeftijdseisen het tekort aan buschauffeurs verminderd is. Daarnaast zal worden onderzocht welke gevolgen er zijn voor de verkeersveiligheid. Het onderzoek zal zoveel mogelijk kwalitatieve en kwantitatieve gegevens dienen op te leveren om een gedegen oordeel over zowel arbeidsmarkt- als verkeerveiligheidsaspecten te kunnen vellen. In het onderzoek wordt de proefgroep vergeleken met een zelfde groep van een leeftijdsklasse hoger. In het onderzoek zal van tellingen, van beschikbare schade- en ongevallenstatistieken alsmede van individuele interviews en/ of enquêtes van zowel de kandidaten als de begeleiders gebruik gemaakt worden. Wanneer er een positief effect uit blijkt te gaan van leeftijdsverlaging op de instroom van het beroep van bus- en touringcarchauffeur binnen de leeftijdsgroep tot en met 21 jaar wordt het experiment beschouwd als een succes. Wanneer de verhouding in het aantal ongevallen, rekening houdend met expositie (afgelegde kilometers), tussen de meetgroep van 18–21 jarigen en de vergelijkingsgroep niet negatief uitvalt voor de meetgroep wordt het experiment als een succes beschouwd. Vanwege het naar verwachting beperkte aantal ongevallen zal ook middels kwalitatief onderzoek een beeld van de invloed op de verkeersveiligheid geschetst worden.

5. Handhaving

Bij de naleving van de voorwaarden van het experiment worden overwegend reguliere handhavingmethoden ingezet. Daarnaast wordt een aantal preventieve maatregelen genomen.

5.1 Reguliere handhavingmethoden

De werkzaamheden van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) ten aanzien van dit experiment vallen binnen de reguliere werkprocessen zoals het verrichten van bedrijfsinspecties. De IVW kan controleren op leeftijd, reisafstand en de invulling van het begeleidingstraject. Leeftijdscontrole vindt plaats aan de hand van het rijbewijs. Ook de Koninklijke Landelijke Politiedienst kan daarbij een rol vervullen. Ten aanzien van de bestuurders staat het hele instrumentarium van hoofdstuk IX betreffende de handhaving van de wet ter beschikking zoals onder andere het ter inzage geven van bewijzen. Bij de controle op straat zal de nationale handhavinginstantie indien daar aanleiding toe is op basis van artikel 160, eerste lid, van de wet vorderen dat de bestuurder het rijbewijs ter inzage afgeeft. Aan de hand van de op het rijbewijs vermelde geboortedatum stelt de politieagent de leeftijd van de bestuurder vast. Zo lang de bestuurder de leeftijd van eenentwintig jaren niet heeft bereikt, geldt het rijbewijs voor de categorie D met code vakbekwaamheid alleen indien de bestuurder over een bewijs van deelname beschikt. De politie kan de geldigheid van het rijbewijs via raadpleging van het rijbewijsregister controleren. Verder kan gecontroleerd worden of gereden wordt op lege bussen of bussen met passagiers.

Vervoerstrajecten worden enkel afgelegd op Nederlands grondgebied. De reisafstand is in het stads- en streekvervoer aan de hand van de dienstregeling te achterhalen, al dan niet bij controle achteraf bij het bedrijf. De reisafstand in het besloten vervoer kan worden vastgesteld met behulp van de aanwezige tachograaf. Voor beide situaties geldt dat het traject aanvangt respectievelijk stopt bij de plaats waar opgehouden respectie-

velijk gestart wordt de tijd te tellen als werktijd waarover de bestuurder vrij kan beschikken.

In het geval een bestuurder zich niet houdt aan de voorwaarden die gesteld zijn ten aanzien van leeftijd, aard van het busvervoer en vakbekwaamheid wordt artikel 110 van wet in het kader van het experiment overtreden.

5.2 Preventieve handhavingmethoden

De verantwoordelijkheden van vervoersbedrijven en bestuurders zijn geregeld. Vervoersbedrijven nemen de verantwoordelijkheid voor de inrichting van een begeleidingstraject voor buschauffeurs onder de eenentwintig jaar. Wanneer niet aan deze voorwaarden is voldaan bestaat er aanleiding het bewijs van deelname van de betreffende bestuurder in te trekken.

6. Administratieve lasten

Het college van ACTAL heeft besloten de algemene maatregel van bestuur niet te selecteren voor een toets van de gevolgen van de administratieve lasten voor burgers en bedrijven. Lasten zijn het gevolg van de keuze om in het kader van het experiment afwijkende regels te stellen ten aanzien van geldende wettelijke voorschriften. De administratieve lasten zijn geen gevolg van verplichte Europese regelgeving. Het verwerven en behouden van de code vakbekwaamheid en de verplichte nascholing leidt voor de vervoersector niet tot extra kosten, omdat het reguliere verplichtingen zijn waaraan moet worden voldaan. Door invoering van het experiment zullen de administratieve lasten voor de burger niet toenemen. In de praktijk zullen de meeste kandidaten het getuigschrift van vakbekwaamheid halen op het moment dat zij hun rijbewijs D behalen. Het bedrijfsleven heeft wel extra kosten ten aanzien van de begeleiding van de jonge buschauffeurs. Daar staan de lagere salariskosten van deze chauffeurs onder de eenentwintig jaar tegenover.

7. Consultatie

Het ontwerpbesluit is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de sector. De Dienst Wegverkeer en het Centraal Bureau voor Rijvaardigheid hebben uitvoeringstoetsen opgesteld. De IVW heeft een uitvoerings- en handhavingstoets opgesteld. Het Overlegorgaan Personenvervoer heeft advies uitgebracht en aandachtspunten aangereikt in het belang van de kwaliteit voor het openbaar vervoer. De reacties zijn positief en het besluit wordt een winst genoemd voor de arbeidsmarkt. Een aantal suggesties is overgenomen en verwerkt in de artikelsgewijze toelichting.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

Dit artikel regelt dat het theorie-examen vakbekwaamheid D en E bij D kan worden afgelegd door personen die de leeftijd van zeventien jaren hebben bereikt. Voorheen was de minimumleeftijd twintig jaar. Hiermee wordt aangesloten bij de leeftijdsgrenzen die gelden voor personen die het theorie-examen vakbekwaamheid voor rijbewijscategorieën C en E bij C willen afleggen.

Onderdeel B

Het eerste lid van dit artikel regelt dat het gedeelte van het praktijkexamen vakbekwaamheid D en E bij D dat niet op de openbare weg wordt afgelegd, kan worden afgelegd door personen die de leeftijd van zeventien jaren hebben bereikt. Voorheen was de minimumleeftijd twintig jaar. Hiermee wordt aangesloten bij de leeftijdsgrenzen die gelden voor personen die het praktijkexamen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorieën C en E bij C willen afleggen. Het tweede lid van dit artikel regelt dat het gedeelte van het praktijkexamen vakbekwaamheid D en E bij D op de openbare weg afgelegd kan worden afgelegd door personen die de leeftijd van achttien jaren hebben bereikt. Voorheen was de minimumleeftijd eenentwintig jaar. Hiermee wordt aangesloten bij de leeftijdsgrenzen die gelden voor personen die het praktijkexamen vakbekwaamheid voor de rijbewijscategorieën C en E bij C willen afleggen.

Onderdeel C

Dit onderdeel van de wijzigingsregeling bevat een nieuw hoofdstuk met daarin de experimenteerbepalingen op grond van artikel 186 van de wet. In dit hoofdstuk staan naast het doel van het experiment de afwijkingen die gelden ten aanzien van de geldende bepalingen in de wet en het Reglement rijbewijzen.

Artikel 173a

Het experiment biedt aspirant-buschauffeurs de mogelijkheid om op jongere leeftijd dan eenentwintig jaar een opleiding te volgen voor het beroep van buschauffeur en zich aan te melden voor de examens. In de sectoren stads- en streekvervoer en touringcarvervoer zijn geen gegevens beschikbaar die er op wijzen dat een verlaging van de minimumleeftijd voor buschauffeurs tot een groter ongevalrisico leidt dan in de huidige situatie. Vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid zijn er in de beschikbare literatuur van onder meer het SWOV geen aanwijzingen om verlaging van de leeftijdsgrens voor het behalen van het rijbewijs D onwenselijk te achten. In verband met verkeersveilig gedrag worden in artikel 173b, onderdeel e en f, aanvullende maatregelen getroffen.

Artikel 173b

Krachtens artikel 110 van de wet mogen motorrijtuigen die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, slechts worden bestuurd door personen die de leeftijd van eenentwintig jaren hebben bereikt. Hiervan wordt afgeweken in de zin dat deze leeftijd wordt verlaagd naar achttien jaren. Voorts geldt in het kader van het experiment dat bestuurders niet rijden met aanhangwagens omdat het niet waarschijnlijk is dat deze vaardigheid of het halen van rijbewijs E zou bijdragen aan de toename van de instroom van buschauffeurs. Ook wanneer een bestuurder onder de eenentwintig jaar in het bezit is van rijbewijs E kan binnen het kader van het experiment geen vervoer worden verricht met een aanhangwagen.

In dit artikel worden achtereenvolgens de cumulatieve voorwaarden genoemd waaraan voldaan moet zijn om een motorrijtuig van rijbewijscategorie D te besturen onder de eenentwintig jaar. Het eerste lid, onderdeel a of b tot en met onderdeel d, bevat de voorwaarden voor het experiment die ook gesteld zijn in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Onderdelen e en f bevatten aanvullende maatregelen die tevens beogen de professionaliteit van vervoersbedrijven en aspirant buschauffeurs te benadrukken ten aanzien van de deelname

aan dit experiment. Vervoersbedrijven ondersteunen hun buschauffeurs die een bewuste keuze maken voor het beroep van chauffeur in het personenvervoer. Naar verwachting zullen de jonge buschauffeurs zich positief opstellen ten aanzien van de voorwaarden a tot en met f die hieronder worden uitgewerkt.

Onderdeel a regelt dat de minimumleeftijd van achttien jaren geldt voor het verrichten van openbaar vervoer en het besloten geregelde vervoer zonder passagiers. Ook voor geregelde diensten met passagiers waarvan het traject ten hoogste vijftig kilometer bedraagt geldt de minimumleeftijd van achttien jaren.

De voorwaarde met betrekking tot de lengte van het traject vloeit voort uit de richtlijn. In praktijk komen trajecten met een afstand van boven de vijftig kilometer binnen het openbaar busvervoer nauwelijks voor.

Onderdeel b regelt dat chauffeurs van besloten busvervoer bij het bereiken van de twintigjarige leeftijd ook trajecten die langer zijn dan vijftig kilometer mogen afleggen binnen Nederland.

Onderdeel c regelt dat de bestuurder in bezit moet zijn van een getuigschrift van vakbekwaamheid alvorens een motorrijtuig te mogen besturen van rijbewijscategorie D.

Onderdeel e regelt dat begeleiding wordt geborgd wanneer de buschauffeur in dienst is bij een busvervoerder. De duur van de arbeidsrelatie is van belang om te voorkomen dat de jonge buschauffeurs zich kunnen onttrekken aan de gestelde maatregelen binnen het experiment. Daarom is het verplicht dat de arbeidsrelatie niet gebaseerd is op uitzendbasis. Het toezicht van de vervoerder op de bestuurder is gewaarborgd wanneer er een directe binding is met de vervoerder. Bovendien ontbreekt bij een arbeidsrelatie op basis van een uitzendconstructie de formele gezagsverhouding tussen de uitzendkracht en de werkgever. De inschatting is dat zelfstandigen zonder personeel in het busvervoer niet kunnen voorzien in een adequaat begeleidingstraject ten behoeve van het experiment.

Onderdeel f stelt de voorwaarde dat de bestuurder een begeleidingstraject volgt. Een aantal busvervoerders hebben aangegeven op basis van reeds bestaande processen het begeleidingstraject voldoende te kunnen en willen faciliteren. Daarbij wordt in veel gevallen samengewerkt met regionale opleidingcentra die een Beroeps Begeleidende Leerweg voor buschauffeurs aanbieden. De werkgever zal in staat moeten zijn het begeleidingstraject voldoende te kunnen waarborgen.

Bestuurders mogen tot hun eenentwintigste jaar slechts een motorrijtuig van de categorie D besturen indien zij in dienst zijn bij een vervoerder. Het betreft een nadrukkelijke verplichting voor bestuurders onder de eenentwintig jaar. Enerzijds neemt de werkgever de verantwoordelijkheid voor het aanbieden van een begeleidingstraject en anderzijds wordt van de chauffeurs verwacht dat zij het aangeboden begeleidingstraject volgen.

Het begeleidingstraject bestaat uit een inwerkperiode met een mentor die de chauffeur coacht op alle elementen waar een chauffeur mee te maken krijgt variërend van lijnverkenning tot omgang met lastige passagiers.

Hierbij leren ze de specifieke vaardigheden van het vak kennen. Tevens leren bestuurders omgaan met bus respectievelijk touringcar, het verhelpen van storingen en de cultuur van de bedrijfsprocessen.

De totale inwerkperiode is drie maanden, ook in geval de chauffeur van werkgever wisselt. Na drie maanden volgt de begeleiding die de werkgever passend acht voor de chauffeur die aan het experiment deelneemt. Volgens de vervoerders hebben jongere buschauffeurs tot vierentwintig jaar niet meer begeleiding nodig dan hun oudere nieuwe collega's, omdat oudere chauffeurs meer rijervaring hebben en beter participeren in het verkeer maar jongeren bijvoorbeeld veel sneller de lijnverkenning oppakken.

Wanneer een opleidingstraject gevolgd wordt aan een Regionaal opleidingscentrum zijn over de duur van achttien maanden modules opgenomen die zijn gericht op het verwerven van de nodige vaardigheden.

Indien tijdens de begeleiding blijkt dat jongeren sociale vaardigheden en het omgaan met lastige reizigers als verbeterpunt hebben, kunnen deze opleidingsmodules eventueel verschoven worden naar het begin van het opleidingstraject. In het geval dat de opleiding aan een verkeersschool is gevolgd, kan de vervoerder met de aspirant-buschauffeur overeenkomen dat deze een module sociale vaardigheden voor het personenvervoer volgt.

Onervaren buschauffeurs moeten leren omgaan met «lastige» passagiers. De sociale vaardigheden van de aspirant-buschauffeurs kunnen door het vervoersbedrijf worden onderzocht aan de hand van bijvoorbeeld een psychologisch test. Het wordt echter aan het vervoersbedrijf overgelaten of dit instrument in de selectieprocedure wordt toegepast.

In verband met de verkeersveiligheid heeft Veilig Verkeer Nederland aangegeven het experiment kansrijk te vinden als een psychologisch onderzoek onderdeel is van de selectieprocedure. Koninklijk Nederlands Vervoer meent echter dat een apart psychologisch onderzoek niet nodig is, omdat iedere buschauffeur een medische keuring moet ondergaan waar de psychische conditie van de kandidaat deel van uit maakt. Voor chauffeurs in loondienst zijn in de onlangs afgesloten CAO-streekvervoer al afspraken over opleiding en training ter preventie van agressie en geweld opgenomen.

Bij de start van het inwerkproces hoort voor openbaar vervoerbedrijven de lijnverkenning en bij touringcarbedrijven het meerijden op een vaste route. Vervolgens worden onder toezicht van een ervaren collega korte ritten in de directe omgeving binnen een traject van vijftig kilometer gereden. Daarna wordt zonder begeleiding gereden. Bij touringcarvervoer kan het werkpakket van een jonge chauffeur als hij eenmaal twintig jaar is, worden uitgebreid naar langere ritten binnen Nederland.

Het tweede en derde lid regelen de verstrekking en intrekking van het bewijs van deelname voor de bestuurder. Ten aanzien van de handhaving zal de bestuurder op relatief eenvoudige wijze moeten kunnen bewijzen dat hij deelneemt aan het experiment. Het bewijs van deelname moet door de betrokken bestuurder en de werkgever worden ondertekend nadat het is ontvangen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hiermee verklaren beiden dat zij de voorwaarden in het kader van dit experiment zullen nakomen. Een kopie van het ondertekende bewijs van deelname wordt aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat teruggestuurd.

Artikel 173c

Dit artikel betreft een afwijking van artikel 67, zesde lid, van het Reglement rijbewijzen dat enkel ten aanzien van een tot chauffeur goederenvervoer gerichte beroepsopleiding met een rijbewijs B gelijkstelt een in het rijbewijzenregister geregistreerde verklaring van rijvaardigheid voor de rijbewijscategorie B, waarbij de datum van registratie niet langer dan drie jaar vóór het examen mag liggen. Door deze afwijking op te nemen, geldt in de nieuwe situatie dat de verklaring van rijvaardigheid voor rijbewijscategorie B gelijk wordt gesteld met rijbewijs B ten aanzien van aanvrager die een tot een personenvervoer gerichte beroepsopleiding volgt, als bedoeld in de Wet educatie en beroepsopleiding, voor zover de aanvraag betrekking heeft op rijbewijscategorie D.

Koninklijk Nederlands Vervoer meent dat de aspirant-chauffeurs bij de aanvraag van een D-rijbewijs dienen te beschikken over een B-rijbewijs, ook als zij een gerichte beroepsopleiding volgen. Inderdaad moeten

aspirant-chauffeurs bij de aanvraag van een D-rijbewijs over het B-rijbewijs beschikken tijdens het experiment. Zij volgen doorgaans een «gewone opleiding» die in een paar weken bij een rijsschool kan worden doorlopen. Voor aspirant-chauffeurs die een beroepsopleiding volgen in het kader van de Wet educatie en beroep wordt hierop echter een uitzondering gemaakt. Zij mogen een aanvraag van het rijbewijs D indienen indien zij beschikken over een geregistreerde verklaring van rijvaardigheid. Dit betekent dat diegene het theorie examen en het praktijkexamen B met goed gevolg hebben afgerond maar nog geen rijbewijs B hebben aangevraagd. Beide aanvragen kunnen dan gecombineerd worden.

Artikel 173d

In afwijking van artikel 110b, eerste lid, aanhef en onder b regelt artikel 173d, eerste lid, dat diegene aan wie rijonderricht wordt gegeven niet meer de leeftijd van eenentwintig jaren dient te hebben bereikt maar achttien jaren voor zover het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daar onder niet begrepen, betreft. Bij een rijsschool kan een reguliere opleiding voor rijbewijscategorie D doorlopen worden. Onverminderd het bepaalde in artikel 173c moet een bestuurder een rijbewijs B bezitten om rijonderricht te kunnen volgen voor rijbewijs D. In afwijking van artikel 110b, tweede lid, geldt voor zover het rijonderricht betreft voor personenvervoer de leeftijd van zeventien jaar. Het rijonderricht vindt plaats in het kader van een opleiding tot beroepschauffeur via de beroepsopleiding, een zogenaamde ROC opleiding op grond van de Wet educatie en beroepsopleiding. De persoon moet dan ook ten minste beschikken over een geregistreerde verklaring van rijvaardigheid voor de categorie B. Dit betekent dat de bestuurder het theorie-examen en het praktijkexamen voor deze categorie met goed gevolg moet hebben afgerond. De beroepsopleiding is een gestructureerde opleiding, die werken en studeren combineert. Vakopleiding Transport en Logistiek stelt dat deelname aan het experiment zou moeten openstaan voor deelnemers die zijn ingeschreven bij een ROC voor de beroepsopleiding Personenvervoer. Het experiment staat open voor een ieder die aan de voorwaarden voldoet, ook voor leerlingen die de beroepsopleiding Personenvervoer van een ROC-opleiding volgen.

Artikel 173e

In afwijking van artikel 34 dient ten behoeve van de aanvrager in het rijbewijsregister ook te zijn geregistreerd een verklaring van vakbekwaamheid voor rijbewijscategorie D. Het hebben van de code vakbekwaamheid is een voorwaarde voor bestuurders onder de eenentwintig jaar in het kader van het experiment. Voor personen die hun rijbewijs D willen behalen na hun eenentwintigste jaar geldt deze voorwaarde niet.

Artikel 173f

In afwijking van artikel 111 van de wet wordt een rijbewijs voor zover het betreft een rijbewijs voor het besturen van motorrijtuigen, die zijn ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, afgegeven vanaf de leeftijd van achttien jaar in plaats vanaf eenentwintig jaar. Met betrekking tot afgifte voor rijbewijzen ten behoeve van dit experiment is het een voorwaarde dat er pas een rijbewijs verstrekt wordt indien de kandidaat ook in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid. De controle of een persoon terecht een rijbewijs met code vakbekwaamheid aanvraagt vindt plaats bij de afgifte van een rijbewijs.

Artikel 173h

Veilig Verkeer Nederland (VVN) geeft aan een gedegen onderzoek naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de verlaging van de leeftijds-eisen belangrijk te vinden. Ten behoeve van de evaluatie dient volgens VVN onder meer onderzocht te worden of achttien-jarigen kunnen voldoen aan de mentale eisen die het vak van buschauffeur stelt. Voor de evaluatie van het experiment zullen de effecten op de verkeersveiligheid worden onderzocht. Daartoe zullen de jonge chauffeurs na aanmelding voor het experiment worden gevolgd. Ten behoeve van het onderzoek worden met de deelnemende chauffeurs gesprekken gevoerd. Daarbij zullen onderwerpen als «omgaan met lastige passagiers» aan de orde komen. Chauffeurs mogen alleen in dienst van een bedrijf rijden en zij dienen hun rijbewijs D en het getuigschrift van vakbekwaamheid te hebben. De bedrijven bepalen of zij met deze chauffeurs een dienstverband willen aangaan.

ARTIKEL II

Dit artikel voorziet in een bepaling van overgangsrecht. Indien het experiment wordt beëindigd mag de houder van een rijbewijs D of een rijbewijs D met de code vakbekwaamheid een motorrijtuig van de rijbewijscategorie D blijven besturen tot het bereiken van de eenentwintigjarige leeftijd, mits aan de voorwaarden is voldaan die golden op het moment van inwerkingtreding van het besluit. Daarna gelden de voorschriften die golden voor de inwerkingtreding van dit besluit. Voor degene aan wie reeds rijonderricht wordt gegeven en de leeftijd van eenentwintig jaar nog niet heeft bereikt geldt dat rijonderricht gevolgd mag worden tot het bereiken van de eenentwintigjarige leeftijd. Daarna gelden de voorschriften die golden voor de inwerkingtreding van dit besluit.

ARTIKEL III

De inwerkingtreding wordt bepaald bij koninklijk besluit.

Deze regeling vervalt na zes jaar omdat deze periode nodig is voor een goede beoordeling van het experiment.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings