

8

T-rijbewijs

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de invoering van de rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs) (33781).**

De **voorzitter**:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Schaap** (VVD):

Mevrouw de voorzitter. Laat ik beginnen met me richting de minister een beetje te verontschuldigen voor de taai procedure waaraan de VVD-fractie een ogenschijnlijk zo eenvoudige en eigenlijk vooral technische wet heeft onderworpen; en dan een procedure die ook nog in eindigt in een plenaire afronding. Op dat laatste, dus een afronding in tevredenheid, hoop ik uiteraard wel. De punten die zijn blijven liggen, moeten met enige verhelderingen en toezeggingen opgelost kunnen worden. Wat aan kwesties is blijven liggen en waarop ik vandaag wil ingaan, ontleen ik vooral aan overleg dat door de departementen I en M en EZ met de AOC Raad is gevoerd. Ik verwijs hierbij met name naar de brief van de AOC Raad van 17 november jl., maar eerst maak ik enkele opmerkingen van meer algemene aard.

De nu voorliggende wet oogt eenvoudig en is met een wervend principe onderbouwd. Nu wordt de eenvoud gehinderd door een complicatie. De wet loopt namelijk over twee ministeries. I en M is zogezegd portefeuillehouder, maar voor de uitvoering van de rijlessen zijn de AOC's een belangrijke partij en dus verschuift het sluitend regelen van de uitvoering naar Economische Zaken. De VVD-fractie heeft de indruk dat het onderlinge overleg, dus tussen beide ministeries en ook met de AOC Raad, te wensen overlaat: te weinig en laat. Dus dreigde hier een wet te worden aangenomen die onvoldoende zou zijn voorbereid op uitvoering. Dit geldt met name voor de vraag hoe de rijlessen zonder fricties zijn in te passen in het groene onderwijs. De kwestie van uitvoerbaarheid van wetten ligt zwaar in dit huis; vandaar de vragen die door de VVD-fractie zijn ingebracht.

Een ander punt is het motief voor het wettelijk regelen van het T-rijbewijs en de onderbouwing daarvan. Het motief, om omwille van de verkeersveiligheid de rijvaardigheid van tractorchauffeurs aan strengere eisen te onderwerpen dan thans het geval is, zal door eenieder onderschreven worden. Over principes is het vaak gemakkelijk praten. De vraag is echter wel of de hiertoe in te voeren regeldruk en de te maken kosten opwegen tegen het gewenste resultaat, te weten een geringer aantal verkeersslachtoffers. Is dit voldoende onderzocht? Is de oorzaak van ongelukken waarbij tractoren betrokken zijn aantoonbaar gelegen in de rijvaardigheid van de tractorchauffeur? Onmiskenbaar zijn tractoren en andere onder deze definitie vallende werktui-

gen groter geworden, rijden ze sneller, veroorzaken ze meer overlast op de toch al steeds drukker weg en provoceren deze gevaarten riskant gedrag bij andere weggebruikers. Maar hoe pakt dit alles uit, als dit veiligheidsprobleem in een risicoanalyse wordt opgenomen? Welke oorzaak is verbonden met welk gevolg? Hoe vaak is de rijvaardigheid van de tractorchauffeur de aantoonbare oorzaak van ongevallen en hoe sterk zal de kans hierop afnemen na het behalen van een specifiek rijbewijs? Weegt de eventuele reductie van het aantal ongevallen op tegen de regeldruk en kostenveroorzaking door het T-rijbewijs? Naar mijn mening gaat de memorie van toelichting hieraan te veel voorbij, maar wellicht is mij het nodige ontgaan. Ik hoor hierover dan ook graag een nadere beschouwing van de minister.

Ik kom bij de uitvoering van deze wet en de positie van de AOC's hierin en heb een paar vragen. Is het intussen duidelijk aan welke eisen letractoren moeten voldoen? Ik doel hierbij met name op de kwestie van de dubbele bediening. Is de inzet van deze letractoren afdoende geregeld? Anders gezegd, mag er verwacht worden dat er voldoende marktpartijen zullen zijn, al dan niet de AOC's, om leerlingen te bedienen? Of moet er nog worden afgewacht hoe de markt hierop zal reageren? Worden er al letractoren ontwikkeld en staan er voldoende partijen klaar om ze voor lessen aan te bieden? Is er enig inzicht in de kosten van het ontwikkelen van dergelijke tractoren? Is het geregeld dat de letractoren op de juiste locaties kunnen worden ingezet, en ook dat de leerlingen van de AOC's hiervan op een in hun lesroosters ingepaste wijze gebruik van kunnen maken? Is het ook helder aan welke exameneisen en eisen aan de instructeurs voldaan moet worden? En is het duidelijk op welke locaties examens kunnen worden afgelegd? Het gaat mij er bij dit laatste vooral om dat bij lessen en examens geen hinderlijke afstanden afgelegd moeten worden.

Een ander punt is de verzekeraarbaarheid. Is de problematiek van verzekeraarbaarheid van tractorrijders afdoende geregeld? Ik doel hierbij tevens op de kwestie van het rijden op het land en/of op de weg door chauffeurs met een tractorcertificaat. Zullen ook leerlingen die nog in opleiding zijn, inbegrepen binnen- en buitenlandse stagiairs, voldoende verzekerd zijn? Werkt de verzekeraarbaarheid ook door op andere betrokkenen, zoals agrarische en niet-agrarische ondernemers? De AOC Raad meldt in genoemde brief dat verschillende maatschappijen ongelijke regels hanteren. Is hierover overleg gevoerd met de Bond van Verzekeraars? Zo ja, wie heeft hierin de leiding? Is het verantwoord, deze wet in werking te laten treden als er op dit punt nog vragen leven en de kwestie niet eenduidig is geregeld?

In dit verband wil ik ook wijzen op het door de wetgever veelvuldig ingebrachte onderscheid tussen het rijden op het land dan wel andere locaties, zoals bij aannemingswerkzaamheden, en het rijden op de weg. Dit onderscheid lijkt me zinloos. Ik kan me nauwelijks situaties voorstellen waarbij het rijden buiten de weg, zoals op het agrarische land, niet aan de lopende band vergezeld gaat van het kruisen of gebruikmaken van wegen. Dit onderscheid tussen weg en land lijkt me theoretisch en in de praktijk zonder betekenis. Deze problematiek loopt dus als vanzelf door in de verzekeringskwestie. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister. Het lijkt me in ieder geval riskant, de wet na aanneming alhier in het Staatsblad te plaatsen zonder dat deze problematiek sluitend geregeld is.

De kwestie van land en weg doet zich ook voor tijdens de reguliere opleiding van de AOC-leerlingen. Bij het lopen van stages of het anderszins meedraaien in het onderwijs lijkt me het onderscheid van rijden met een certificaat of een T-rijbewijs weinig zinvol. Leerlingen die geen T-bewijs hebben gehaald, staan dus op achterstand waar het om stages gaat. Het is zeer wel denkbaar dat onderwijsinstellingen het tractorrijbewijs verplicht zullen moeten stellen voor al diegenen die stage met tractor willen lopen. De vraag is dan welke impact dit zal hebben op de aanmelding voor dit onderwijs. Zullen de kosten voor het T-rijbewijs een remmende werking hebben op de aanmelding bij dit onderwijs? Kan dit gevolgen hebben voor het aanbod van geschoold personeel op de arbeidsmarkt? De beantwoording van de door de VVD-fractie gestelde schriftelijke vragen hieromtrent is te kort door de bocht. Dit geldt overigens ook voor de sussende bewoordingen dat het met de kosten van het T-rijbewijs wel zal meevallen. Het lijkt me zeer aannemelijk dat de door de AOC Raad gemelde raming realistischer is dan de in de memorie van toelichting en in de memorie van antwoord geboden berekeningen dan wel verwoorde verwachtingen. Hoe denkt de minister dat een negatieve impact op de deelname aan de opleiding en dus op de beschikbaarheid van voldoende geschoold personeel kan worden voorkomen?

Dan kom ik bij de kwestie van de plaats van de tractor en het T-rijbewijs in de opleidingen die door het groene onderwijs worden verzorgd. Wil de minister nog eens bevestigen dat het tractorrijbewijs geen opleidingsvereiste is voor het behalen van een diploma? Dat zou dan inhouden dat de AOC's niet kunnen worden aangesproken voor het financieren van lessen en examens voor het behalen van het T-rijbewijs, dus dat de kosten op de leerlingen moeten worden verhaald, al dan niet met bijdragen van anderen, zoals brancheorganisaties. Wat betekent in dit verband de zinsnede in de memorie van toelichting dat de opleiding voor het T-rijbewijs wordt geïntegreerd in het agrarisch onderwijs?

De VVD-fractie vraagt zich af of te allen tijde aan het onderscheid tussen branchevereisten en wettelijke beroepsvereisten kan worden vastgehouden, dit gezien de cruciale plaats van het gebruik van tractoren in verschillende opleidingsrichtingen in het groene onderwijs. Er zijn toch veel beroepsgroepen waar de kansen van gediplomeerde leerlingen nihil zijn zonder rijbewijs? Neem maar het loonwerk. Hoe kan dan worden volgehouden dat hier geen sprake is van een beroepsvereiste en dus diplomavoordwaarde?

Daarbij speelt ook de vraag naar de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de ministeries van I en M, EZ en OCW. Heeft OCW niet ook een verantwoordelijkheid inzake het vastleggen en bekostigen van wettelijke beroepsvereisten? Klopt het dat OCW heeft bepaald dat alles wat in de kwalificatiedossiers is opgenomen door de onderwijsinstellingen, bekostigd moet worden? Klopt het vervolgens dat roc's nu opleidingen voor het groot rijbewijs voor de vrachtwagen aan het sluiten zijn? Is er in dezen een verband met het T-rijbewijs?

En nog eens ten overvloede, de uitweg van het rijden op het land met de beschikking over een T-certificaat lijkt ons onbegaanbaar.

Dan nog een verwijzing naar de slotopmerking in de brief van de AOC Raad van 17 november. Gesteld wordt daar dat de AOC's hun medewerking zullen verlenen aan de invoering van het T-rijbewijs als aan de oplossing van een aantal in de brief genoemde kwesties zal zijn voldaan. Contrair geredeneerd houdt dit in dat er nog nader overleg nodig is en dat zekerheid moet worden geboden dat de genoemde kwesties tot een oplossing zijn gekomen, alvorens medewerking verzekerd is. Is het niet verstandig, voorliggende wet niet in werking te laten treden alvorens deze kwesties sluitend geregeld zijn? Wil de minister deze Kamer over het verloop hiervan op de hoogte houden?

De voorzitter:

Dank u wel, mijnheer Schaap. Er zijn geen andere leden die het woord willen voeren in eerste termijn. Dan schors ik de vergadering enkele minuten.

De vergadering wordt van 14.15 uur tot 14.21 uur geschorst.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Voorzitter. Ik wil eerst de heer Schaap bedanken voor zijn inzet voor het voorliggende wetsvoorstel. Ik weet niet of hij het enige Eerste Kamerlid is dat ook zelf een trekker kan besturen, maar het is altijd goed om vragen uit de praktijk te krijgen. In ieder geval heeft de heer Schaap in zijn bijdrage een groot aantal vragen aan de orde gesteld. Ik zal die graag beantwoorden. Ik begin met een paar algemene vragen. Daarna ga ik op wat specifiekere vragen in.

Allereerst, waarom voer je een T-rijbewijs in? Wat is daar de reden voor? Het gaat hier om vragen als hoe vaak de rijvaardigheid van een bestuurder van een trekker ook echt aantoonbaar oorzaak is van ongevallen en of de kosten van de invoering van een T-rijbewijs wel opwegen tegen de administratieve lasten. Weegt de eventuele reductie in het aantal ongevallen ook op tegen de regeldruk en de kostenveroorzaking van het rijbewijs? Is hier wel voldoende onderzoek naar gedaan? Dat zijn terechte vragen, zeker van de Eerste Kamer, die altijd nut en noodzaak van wetten moet beoordelen.

Deze vragen zijn sinds 2009, naar aanleiding van de adviezen van de commissie-Peijts en de Onderzoeksraad Voor Veiligheid van 2010, met de Tweede Kamer gewisseld. De conclusie was toen dat er een serieus probleem is met de verkeersveiligheid rond landbouwvoertuigen op de openbare weg. Een van de redenen is dat door schaalvergroting het aantal tractorkilometers op de openbare weg toeneemt. Er werd net al gezegd dat er met steeds grotere, zwaardere en complexere voertuigen op de weg wordt gereden. Het is ook bekend dat jonge beginnende bestuurders een ruim vijf keer zo groot ongevalsrisico hebben als ervaren bestuurders, door gebrek aan rijervaring en door risicodrag. Dat blijkt uit een onderzoek van de SWOV uit 2012. Dat is extra reden om deze groep goed op te leiden.

Maar hoe vaak is dat nu aantoonbaar de oorzaak? Uit analyse van de universiteit van Wageningen blijkt dat bij gemiddeld 60% van alle ongevallen waarbij een landbouwvoertuig is betrokken, de tractorbestuurder de veroorzaker is. In 40% van alle ongevallen met dodelijke afloop gaat het om bestuurders van fietsen, motoren of scooters waar een botsing mee plaatsvindt. Dat is voor ons in ieder geval al

een reden om te zeggen dat het noodzakelijk is om daar ook echt wetgeving op toe te passen, nog even los van het feit dat in alle landen om ons heen een trekkerrijbewijs verplicht is.

Wegen de kosten van de invoering van een trekkerrijbewijs dan ook op tegen de eventuele reductie in het aantal ongevallen? Wegen ze ook op tegen de regeldruk en de kostenveroorzaking van het rijbewijs? Jaarlijks vallen er vijftien doden op de weg waarbij landbouwvoertuigen betrokken zijn. Als je het aantal slachtoffers afzet tegen het gemiddeld aantal kilometers is de kans op een ongeluk met een tractor anderhalf keer zo hoog als met een vrachtwagen, en daar hebben we natuurlijk ook een rijbewijs voor. Naast de dodelijke ongelukken op de weg gebeuren er evenzoveel dodelijke ongelukken op het eigen land, begrijp ik van de verzekeringsmaatschappijen. De SWOV heeft doorgerkend wat de kosten per dode zijn. Dat is 2,6 miljoen. De kosten per ernstige verkeersgewonde zijn €280.000. Om die kosten nu plompverloren af te zetten tegen de kosten van het behalen van een T-rijbewijs door de verwachte 3.000 examenkandidaten van de AOC's, gaat me te ver. Dan krijg je de vraag hoeveel een dode waard is. Maar het is duidelijk dat de hoge kosten een maatschappelijk probleem zijn.

De heer Schaap geeft voorts aan dat hij de indruk heeft dat het overleg tussen de beide ministeries die hierbij betrokken zijn, EZ en I en M, en de AOC Raad te wensen overlaat; te weinig, te laat. Laat ik vooropstellen dat vertegenwoordigers van zowel het ministerie van EZ als van de AOC Raad vanaf het begin, vanaf 2011, bij de voorbereidingen van het wetsvoorstel zijn betrokken. De AOC Raad heeft ook in 2013 advies uitgebracht over het wetsvoorstel. Zijn punten zijn vervolgens ook in het vervolgtraject meegenomen, inclusief bijvoorbeeld een overgangsregeling voor de instructeurs.

Daarnaast is de AOC Raad intensief betrokken bij de uitwerking van de theorie- en de praktijkexamens, de voertuigeisen en de examenlocaties. Speciaal voor AOC-docenten is een overgangsregeling gemaakt, omdat zij hierom nadrukkelijk gevraagd hebben in hun advies op het wetsvoorstel. Ik constateer dat de Eerste Kamer nu vragen stelt die ofwel beantwoord zijn in de schriftelijke voorbereiding van het wetsvoorstel en in overleg met de AOC Raad zijn besproken ofwel in de verdere uitwerking nog naar voren zullen komen. Die verdere uitwerking zal ook weer in overleg met de AOC Raad gebeuren. In de tussentijd zijn er wel marktpartijen die moeten afwachten, die hun tractoren moeten gaan ombouwen en die investeringen moeten gaan doen. Er is een halfjaar vertraging opgetreden, waarover de heer Schaap al iets zei. De Kamer heeft het recht vragen te stellen, maar het is voor mij van belang duidelijkheid te geven aan de markt over wat er gaat gebeuren. De markt is enigszins in afwachting van de besluitvorming in deze Kamer. Ook zijn er gesprekken met andere lidstaten over de wederzijdse erkenning van het T-rijbewijs. Die kan ik pas starten nadat het wetsvoorstel is aangenomen.

Sommige vragen die de heer Schaap heeft gesteld, zijn fundamenteel. De meeste betreffen uitwerkingsvragen. Ik begin met de fundamentele vragen. Het T-rijbewijs is geen verplicht onderdeel van een AOC-opleiding. De kosten van het T-rijbewijs zullen dan ook niet door scholen opgebracht hoeven te worden, maar wel geef ik de scholen de mogelijkheid om onderdelen van de opleiding zelf te verzorgen. Maar die worden dan marktconform aangeboden. De kosten voor leerlingen kunnen beperkt blijven, zeker nu de

belangrijkste werkgever in de branche bereid is, bij te dragen in de vorm van een studiefonds. De scholen zullen hun leerlingen wel moeten wijzen op het feit dat voor sommige agrarische beroepen het rijden over de openbare weg essentieel is. Dat geldt bijvoorbeeld voor loonwerkers. Maar voor andere beroepen is dat minder noodzakelijk, of in het geheel niet noodzakelijk. Daarmee is het T-rijbewijs nog geen verplicht onderdeel geworden van de AOC-opleiding.

Het T-rijbewijs is niet gratis, net zoals andere rijbewijzen dat niet zijn, want kwaliteitsverbetering heeft een prijs.

De heer Schaap (VVD):

Hier ben ik zelf al een beetje op ingegaan. Hoewel dat geen maatstaf is, heb ik wel enige ervaring met trekkerrijden. Als je de hele dag zit te ploegen, blijf je op het land. Als je ermee stopt, ga je bijna altijd de weg op, of kruis je een weg. Ook voor stagiairs en mensen die een beroep uitoefenen, is het te gek dat, wanneer ze de weg moeten kruisen, een ander langs moet komen om ze te helpen. Het is in het gewone agrarische werk geïntegreerd dat je met de weg wordt geconfronteerd. Kortom, het certificaat is weg, het wordt allemaal een kwestie van een rijbewijs. En dat zit juist verkeerd in de opleiding. Wat gebeurt er wanneer een leerling of ouders naar de rechter gaan om dit aan te vechten? Betrokkene wil iets worden, maar dat lukt hem dan straks niet meer.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voor heel veel werkzaamheden heb je een rijbewijs nodig. Dat krijg je ook niet bij een opleiding, maar uiteindelijk zal een werkgever vaak van je verlangen dat je van A naar B kunt gaan. Maar misschien moet ik het andersom zeggen. In een aanzienlijk deel van de beroepen waarvoor het AOC opleidingen verzorgt, is het werken met tractoren niet aan de orde. Denk aan beroepen in de sfeer van dierv verzorging, groene detailhandel en de voedingsmiddelenindustrie. In andere sectoren kan het werken met een tractor aan de orde zijn, maar lang niet overal: de groenvoorziening en de paardenhouderij. Er zijn veel meer opleidingen die heel dicht liggen bij de opleidingen in de akkerbouw, de tuinbouw en de veeteelt, waar je vaak wel met een tractor te maken hebt, maar toch ook niet altijd. Er zijn ook ondernemers die alleen op het land werken met tractoren en die niet op de openbare weg komen. Anderen besteden het meeste werk uit aan loonbedrijven. Maar natuurlijk zal het veel voorkomen dat je op het land bent en ergens de weg over moet steken.

Dan nog: het is geen verplichting. Je kunt in staat worden gesteld om dit werk te doen zonder het T-rijbewijs te bezitten. Dat doen we omdat er heel veel verschillende categorieën zijn. Misschien vragen sommigen zich af waar we het over hebben, maar achter deze discussie zit ook het kostenaspect. Wie betaalt het nou eigenlijk? Als je het een verplichting maakt, gaat het onderdeel uitmaken van het onderwijscurriculum. Als wij zouden denken dat het overal noodzakelijk is, zouden we dat zeker doen. Maar wij denken dat dat niet het geval is en dat er diverse categorieën zijn die je niet onder de verplichting moet laten vallen. Wij vinden het niet zo'n gekke eis om dat eraan te doen, zoals je voor heel veel beroepen daarnaast je rijbewijs haalt en zoals veel mensen ook moeten betalen voor het behalen van hun vrachtwagenrijbewijs.

Dat brengt mij op het punt van de verzekeraarbaarheid, een van de fundamentele vragen die de heer Schaap heeft gesteld. Het idee bestaat blijkbaar dat leerlingen tijdens hun stages op basis van het T-certificaat verzekerd zouden zijn tegen schade. Maar dat is een misverstand. Want ongelukken op eigen terrein of op de openbare weg zijn gedekt op basis van een aansprakelijkheidsverzekering van het stagebedrijf of de opleiding. Het T-certificaat speelt daarbij geen rol. Binnenkort zal het Verbond van Verkeeraars met de AOC-scholen gaan overleggen, omdat er blijkbaar veel misverstanden bestaan over deze aansprakelijkheidskwesties. Misschien is het goed dat dat met deze wet bovenkomt. Het verschil tussen rijden op eigen terrein en rijden op de openbare weg is nu wel relevant voor het buitenland, omdat je daar niet zonder rijbewijs op de openbare weg mag rijden en in Nederland mag dat nog wel.

De andere vragen van de heer Schaap gaan voornamelijk over de uitwerking. Ik heb geen signalen dat er problemen zullen optreden. Ik denk namelijk dat de markt voldoende is voorbereid. Maar ik ga graag dieper in op de verschillende onderdelen. De heer Schaap heeft een aantal vragen gesteld over de beschikbaarheid van de lessen en de examenvoertuigen, de kosten daarvan en de beschikbaarheid van de examenlocaties. Zullen er extra eisen worden gesteld aan het examenvoertuig? Denk daarbij aan de eis van de dubbele bediening. Die eisen aan de examenvoertuigen zijn in meerdere fasen besproken met de leveranciers, in de aanwezigheid van de AOC-raad. Zij voerden overleg op 9 mei en 21 augustus. De concepteisen voor de voertuigen zijn in september gepubliceerd op de website van het CBR. Ze worden, zodra het wetsvoorstel aanvaard is, vastgelegd in lagere regelgeving.

Maar worden er dan al letractoren ontwikkeld die aan die nieuwe eisen voldoen? Het gaat niet zozeer om het ontwikkelen van nieuwe lesvoertuigen, het gaat vooral om het aanpassen van bestaande voertuigen. Er zijn verschillende dealers en opleiders die al gekeken hebben naar de mogelijkheden voor het aanpassen van die voertuigen, zodat ze ook als les- en examenvoertuigen inzetbaar zijn. Er zijn inmiddels zes merken die de noodzakelijke aanpassingen geheel of bijna geheel hebben doorgevoerd en twee merken die aangeven dat ze geen problemen voorzien. Mij hebben in ieder geval geen geluiden bereikt dat daar een probleem is. Wel heb ik begrepen dat ze even hun activiteiten stilleggen, in afwachting van besluitvorming. Maar ik betwijfel niet dat die activiteiten worden voortgezet zodra de Eerste Kamer het wetsvoorstel heeft aanvaard, zodat er tijdig, dus per 1 juli 2015, voldoende les- en examenvoertuigen beschikbaar zijn.

Wat kost de ontwikkeling of aanpassing van de lesvoertuigen? Dat is in eerste instantie een zaak van de markt, maar ik begrijp uit een eerste inventarisatie bij de leveranciers dat het kan gaan om een bedrag tussen de nul en €10.000 per voertuig. Maar in feite houden de partijen hun kaarten voor de borst. Ik beschik niet over alle concrete gegevens — er is natuurlijk sprake van concurrentie — maar dit is wel de inschatting die ik maak op basis van de geluiden uit de markt.

Kunnen de lesvoertuigen wel op de juiste locatie worden ingezet? Ook hier is het aan de opleiders om daarvoor te zorgen. Dat kan inhouden dat opleiders een of meer van

die voertuigen zelf of gezamenlijk aanschaffen. Maar ze kunnen zo'n voertuig ook huren of reeds in gebruik zijnde voertuigen laten aanpassen.

Is afdoende geregeld dat leerlingen hiervan gebruik kunnen maken op een in hun lesroosters ingepaste wijze? Voor de lessen op het land is het gebruik van aangepaste voertuigen niet nodig. Voor zover de AOC's zelf lessen op de openbare weg willen aanbieden als marktactiviteit waarvoor leerlingen extra moeten betalen — dat zou ook nog kunnen — moeten de AOC's dit zelf regelen. Anders doe je het zoals bij de andere examens: gewoon daarbuiten in je vrije tijd.

Zijn er voldoende examenlocaties? Het voortouw bij het zoeken naar locaties ligt bij het CBR. Op dit moment heeft het CBR een inventarisatie uitgevoerd naar examenlocaties die geschikt zijn voor de praktijkexamens voor het T-rijbewijs. Van de eigen CBR-locaties zullen naar verwachting minimaal vijftien tot twintig locaties geschikt zijn. Daarnaast zal er de mogelijkheid zijn om het examen op locatie door opleiders af te laten nemen. Dit wordt nu al in grote mate gedaan voor de vrachtwagenexamens. Naar verwachting zijn dit ook de opleiders waarvan een deel de opleiding voor het T-rijbewijs zal gaan aanbieden. Natuurlijk zijn daar bepaalde voorwaarden aan gekoppeld om enerzijds een betrouwbaar examen te kunnen afnemen en anderzijds het examen kostendekkend te houden.

Van vijf opleiders heeft het CBR inmiddels een verzoek ontvangen om een locatie te beoordelen en de verwachting is dat meer opleiders zullen volgen. Het CBR heeft een eerste opgave van de AOC's ontvangen en een eerste beoordeling gemaakt van geschikte examenroutes: zeventien locaties bij de AOC's blijken geschikt te zijn. Van de overige locaties is de uitkomst nog niet bekend. Ook hier heb ik de indruk dat de opleiders en de AOC's in afwachting van de besluitvorming verdere activiteiten op dit punt aanhouden.

Er is ook gevraagd naar de kosten en of de kostenraming van het AOC niet realistischer is dan die van I en M. Om dat te zien, moet je in een glazen bol kijken. Van de AOC's heb ik tot op heden geen echte onderbouwing ontvangen van de kosten van invoering van het T-rijbewijs voor leerlingen. De enige toelichting die de AOC's het ministerie hebben doen toekomen, gaat uit van €2.500 per leerling. Zeer recent heeft een van de AOC's een aanbieding van een rijkschool ontvangen van €1.200 tot €1.500 om de opleiding privaats te verzorgen. Dat is inclusief het examen. Dat ligt al een flink stuk lager. Ik ben voor de beantwoording van de vragen uitgegaan van de werkelijke kosten van het examen. Daarnaast heb ik de branche, dat wil zeggen de huidige opleiders voor het trekkerscertificaat niet zijnde de AOC's, gevraagd hoe hoog zij het aantal lessen inschatten. Deze marktpartijen zeggen dat het aantal lessen afhankelijk van de ervaring met de trekker tussen twee en twintig kan liggen. Als je daartussen een vergelijking maakt voor een commerciële vraagprijs voor de rijlessen kom je uit op ongeveer €900. Ik kan de hoge raming van de AOC-tarieven — ik probeer ze wel te verklaren — alleen maar in verband brengen met het hoge uurtarief van de docenten en de mogelijke afschrijving van de tractor over een beperkt aantal leerlingen per school. Het is echter niet voor niets een marktaangelegenheid. Ik wil de AOC-leerling niet op onnodig hoge kosten jagen en daarom mogen verschillende

partijen van mij aanbieden. Dat zorgt ook voor een goede marktprijs.

Hoe zit het met de verplichting van een T-bewijs voor de stage en de eventuele gevolgen van de invoering van het T-rijbewijs op aanmelding en beschikbaarheid van geschoold personeel? Het huidige trekkercertificaat wordt niet erkend in de ons omringende landen en je mag er niet mee op de openbare weg rijden. Ook in Nederland mag je zonder T-rijbewijs straks niet meer op de openbare weg rijden. De stageplekken waarvoor het T-rijbewijs gewenst is, kunnen dan een punt van discussie worden. Bij veruit de meeste opleidingen van de AOC's zal daar echter geen sprake van zijn. Het is uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de scholen om de leerling daarop te wijzen en het lesprogramma zo in te richten dat leerlingen naast het lesprogramma ook voldoende tijd hebben om het T-rijbewijs te behalen. Na aanvaarding van het wetsvoorstel zal ik met de ons omringende landen in overleg treden over de buitenlandse stages, zodat wij het trekkert-rijbewijs wederzijds kunnen erkennen, zodat ook met het T-rijbewijs tijdens een buitenlandse stage op de openbare weg kan worden gereden. In die zin zal de invoering van het T-rijbewijs juist een voordeel zijn ten opzichte van de huidige situatie met alleen het trekkercertificaat. Degenen die in het buitenland opgeleid zijn, hebben dus al een vorm van een T-rijbewijs. Als dat over en weer wordt erkend, zou er geen probleem moeten zijn.

Gevraagd is of scholen het T-rijbewijs niet verplicht moeten stellen voor het volgen van een stage. Ik heb al eerder aangegeven dat het T-rijbewijs geen beroepsvereiste is en dat ook niet zal worden. Conform de wet bepaalt EZ wat de beroepsvereisten zijn en bepaalt het vakdepartement — in dit geval I en M — of er aanvullende wettelijke eisen zijn. Het T-rijbewijs is wel verplicht voor het rijden op de openbare weg, maar is en wordt geen beroepsvereiste zoals wij dat kennen bij bijvoorbeeld medische beroepen.

Heeft de invoering van een T-rijbewijs dan geen negatieve gevolgen op de aanmelding van de leerlingen en het aanbod van voldoende geschoold personeel? Met de AOC Raad is afgesproken om de aanmelding van leerlingen te monitoren. Op dit moment is geen enkele inschatting te maken, ook niet door de AOC Raad, of en, zo ja, hoe de invoering van het T-rijbewijs gevolgen heeft voor de aanmelding. Op dit moment zijn er geen acties aan de orde, maar wij houden het in de gaten en zullen er ook actie op ondernemen als dat nodig is.

In het volgende blokje ga ik in op de vragen van de heer Schaap over de positionering van het T-rijbewijs in het onderwijs en de rol van andere ministeries daarin. Zoals gezegd, is het geen opleidingsvereiste. Het gaat om eisen die de branches stellen aan het bezit van een bewijs dat niet op de Wet educatie en beroepsonderwijs is gebaseerd. Het bezitten van het T-rijbewijs is ook geen voorwaarde voor het in wet uitoefenen van bepaalde beroepen of beroepshandelingen. Het is dus geen beroepsvereiste zoals in de Wet educatie en beroepsonderwijs en het is geen diplomavooraarde.

De heer Schaap vraagt wat er dan precies in de memorie van toelichting staat, omdat dat daar wel op zou kunnen lijken. De desbetreffende zin had en heeft uitsluitend tot doel om aan te geven dat de AOC's desgewenst ook het

onderricht betreffende het rijden op de weg voor hun rekening kunnen nemen. Omdat het hier een marktactiviteit betreft, moeten ze deze lessen wel als contractactiviteit — dus niet door de overheid bekostigd — uitvoeren en de kosten hiervan bij de deelnemer in rekening brengen. Dat is niet anders dan de huidige praktijk, want ook het examen voor het T-certificaat en het certificaat zelf zijn nu voor rekening van de deelnemer. De AOC's kunnen dit deel van het opleidingstraject ook uitbesteden aan een rijsschool. Daar hoeft het AOC de eigen mensen dus niet voor op te leiden als het daar geen behoefte aan heeft.

De heer **Schaap** (VVD):

Ik vraag het toch nog even om het zeker te weten. Bij de AOC Raad was twijfel over de betekenis van het begrip "integratie". Zoals de minister het nu uitlegt, is het dat dit zo gemakkelijk mogelijk in de lessen moet worden aangeboden. De gedachte heerst dat hiermee wordt gezegd dat het er helemaal bij hoort en dat het daardoor bijna een beroeps- en dus een diplomaveerste wordt. Dat wordt gesuggereerd met het begrip "integratie". Dat is het dus beslist niet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is het beslist niet. Voor de helderheid en de duidelijkheid bevestig ik mijn uitspraak dat het geen opleidingsvereiste is, maar een branchevereiste, zodat de verantwoordelijkheid ook niet straks bij de AOC's komt te liggen omdat het wetsvoorstel daarover niet duidelijk zou zijn. Wij zullen geen scholen aanspreken op het behalen van het rijbewijs, omdat het een wettelijke beroepsvereiste is.

De verantwoordelijkheid van OCW voor het vastleggen en het bekostigen van wettelijke beroepsvereisten is ook een interessante vraag. OCW is weliswaar het eerstverantwoordelijke departement voor de Wet educatie en beroepsonderwijs, maar heeft op het landbouwdossier verder geen verantwoordelijkheid. Daar is een aparte groene educatiestroom voor, zo heb ik geleerd. In de ministerraad hebben we veelvuldig discussies over de vraag of het agrarisch onderwijs nu wel of niet bij OCW dan wel bij EZ thuishoort. Tot nu toe zit het nog steeds bij EZ en dat is ook de reden waarom OCW hier op dit moment niet inhoudelijk bij is betrokken.

De heer Schaap heeft mij aan het einde van zijn betoog gevraagd of de AOC's niet eerst wachten tot ik er helemaal uit ben. Inhoudelijk heb ik laten zien dat heel veel overleg is gevoerd en dat wij hen op veel punten tegemoet zijn gekomen. In onze contacten lijkt het allemaal niet heel zwaar te liggen, maar dat kan natuurlijk door anderen anders gevoeld worden. Naar mijn mening zijn er echter geen belemmeringen meer voor een vlotte medewerking van de AOC's. De punten ter nadere uitwerking zijn gewoon genoemd en zij zullen daar ook bij betrokken zijn.

Zou de wet niet in werking moeten treden nadat deze punten met de AOC Raad afdoende zijn geregeld? In het algemeen geldt dat bij de vaststelling van de datum van inwerkingtreding ook rekening wordt gehouden met het tijdstip waarop betrokkenen klaar zijn met de voorbereidingen. In verband met de opgelopen vertraging heb ik de streefdatum uitgesteld van 1 januari tot 1 juli 2015. Er is dus ook nog tijd en ruimte om de laatste uitwerkingspunten

met elkaar te bespreken. Ik ga er echter wel van uit dat er nu geen belemmeringen meer zijn om de wet na vaststelling in het Staatsblad te publiceren. Als ik wel toestemming heb van deze Kamer, maar moet afwachten tot zij het overleg goed genoeg vindt om de vervolgstap te maken, zou het allemaal wel erg aan het draadje van het AOC komen te hangen.

Ik kan me voorstellen dat de heer Schaap nieuwsgierig is naar de afloop van het uitwerkingsoverleg. Nu zijn aan de orde de aanpassing van de kwalificatiedossiers en de nieuwe regelgeving, het overleg met het Verbond van Verzekeraars en het overleg met het buitenland over de wederzijdse erkenning. Ik zal de Kamer te zijner tijd, ook na aanvaarding van het wetsvoorstel door de Eerste Kamer, informeren over de afloop.

Daarmee heb ik de vragen van de heer Schaap uitgebreid beantwoord.

De voorzitter:

We gaan meteen verder met de tweede termijn.

□

De heer Schaap (VVD):

Voorzitter. We voeren vandaag een dialoog in de zuiverste zin van het woord. Ik dank de minister voor de uitvoerige beantwoording. Wat dat betreft is de communicatie perfect geweest, ook in de dialoogsfeer. Veel nadere vragen heb ik niet. Ik begrijp dat we moeten voorkomen dat hier de kip en het ei gaan spelen, om maar eens in hedendaagse termen te blijven. De minister heeft de wet nodig om vervolgstappen te kunnen zetten. Daar is weer heel veel overleg voor nodig. Als ik dan zeg dat ik eerst dat overleg wil afwachten om pas daarna de wet te bekrachtigen, draven we achter elkaar aan. Dat lijkt mij een cyclus die niet direct vruchtbaar is.

Ik heb de laatste maanden aardig wat geluistervinkt in AOC-kringen en bij de AOC Raad om te horen hoe de zaken ervoor staan. Ik heb geconstateerd dat er veel onduidelijkheid, onzekerheid en verwarring is over de vraag waar de wetgever nu precies staat en waar zij staan als een groot deel van de uitvoering hen passeert. Dat is me de afgelopen dagen ook weer gebleken. De brief van 17 november die ik heb aangehaald, maakt daar ook gewag van. Ik heb gezegd dat we misschien een zekerheid moeten inbouwen en dat we misschien even moeten wachten met het publiceren van de wet totdat er meer duidelijkheid is. Ik snap ook wel dat dit een niet al te acceptabele situatie is voor de minister. Ik begrijp dat zij niet heel graag verdergaat met een partij waardoor zij misschien in een knevelgreep terecht kan komen.

Gezien de verwarring, die ik ook zelf bemerkte heb, vraag ik de minister om toe te zeggen het bestuur van de AOC Raad nog eens uit te nodigen en om, alvorens de wet te publiceren, nog eens op bestuurlijk niveau contact met hen te hebben. Op die manier kunnen de laatste belemmeringen, hindernissen of onduidelijkheden met hen worden weggevoerd. Er is heel veel overleg gevoerd op ambtelijk niveau, ook met AOC-bestuurders. Uiteraard kan dat niet anders. Dat hoort ook zo bij een goede voorbereiding. Maar zou het in dit geval, ter voorkoming van commotie en gemopper

achteraf, niet goed zijn om als minister op bestuurlijk niveau met hen in contact te treden? Dan kan even op een rijtje worden gezet wat de wederzijdse verwachtingen zijn. Zo kan te veel herrie op de achterbank worden weggenomen.

□

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik maak onderscheid tussen de wet en de verdere uitwerking. De wet zit stevig en gedegen in elkaar, en we hebben met van alles en nog wat rekening gehouden. In de uitwerking komen elementen aan de orde als verzekeraarbaarheid en wederzijdse erkenning van rijbewijzen door andere landen. Die elementen horen bij een traject dat volgt nadat een wet is vastgesteld. Ik daag de heer Schaap dus andersom uit. Ik zou graag willen dat de Kamer deze wet vaststelt en dat we hem ook kunnen publiceren. Ik zal echter ook de AOC Raad uitnodigen. Dat doe ik met liefde, al denk ik dat het ambtelijk overleg ook heel goed is geweest. Ik doe dat echter met liefde omdat ik het prima vind om over die nadere uitwerking te spreken. Ik zie echter geen reden om het niet te publiceren in de Staatscourant. Ik denk ook dat er verder brede steun is in deze Kamer. Dat is ook van belang. Maar ik zal zeker het bestuur uitnodigen om te bekijken hoe we die onduidelijkheden en onzekerheden voor de verdere uitwerking kunnen wegnemen.

De heer Schaap (VVD):

Mijn opmerking was ook geen harde voorwaarde. Het is niet zo dat wij anders niet tot stemming willen overgaan of dat ik pas voor wil stemmen als ik gemerkt heb dat alles netjes wordt nagekomen. Dat bedoel ik dus niet. Ik heb de minister gevraagd om even direct in het natraject met hen in overleg te treden. Dat hoeft van mij niet binnen twee dagen, maar wel op zeer korte termijn, zodat er niet allerlei geluid blijft circuleren waarvan je denkt: dit helpt ook niet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat doe ik graag. Ik neem graag die ruis weg als het trekkerrijbewijs daarmee geruisloos kan worden ingevoerd.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel?

De heer Schaap (VVD):

Er zijn op dit moment maar drie of vier fracties aanwezig. Is het zinnig om nu te gaan zeggen dat we gaan stemmen?

De voorzitter:

Mijn vraag was of iemand stemming wil. Aangezien u de enige woordvoerder bent, bent u degene die kan aangeven of u graag stemming wilt.

De heer Schaap (VVD):

Oh, wacht even. Nee, dat hoeft niet. Het is mij goed zo.

De voorzitter:

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.