

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2473

Vragen van de leden **Van der Molen, Boswijk** en **Inge van Dijk** (allen CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *het T-rijbewijs in de grensregio* (ingezonden 9 februari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 20 april 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1900.

Vraag 1

Kunt u aangeven waarom in de Europese Unie de rijbewijzen van de categorie A, B, C, D en E zijn geharmoniseerd, maar de eisen aan het rijexamen voor landbouwvoertuigen verschillen per land en daardoor deze rijbewijzen niet overal in de EU worden erkend? Hoe is dit verschil ooit ontstaan en wat vindt u hiervan?

Antwoord 1

T-rijbewijzen vormen een nationale rijbewijscategorie die niet onder de harmonisatieregels van de derde Europese rijbewijsrichtlijn valt. Lidstaten hebben hierdoor de vrijheid om eigen rijbewijzeisen te hanteren voor land- en bosbouwvoertuigen, bijvoorbeeld voor zaken als de minimumleeftijd van de houder of het maximale gewicht van het te besturen voertuig. Een lidstaat kan deze rijbewijzen alleen afgeven voor het eigen grondgebied, maar heeft wel de ruimte om andere buitenlandse T-rijbewijzen te erkennen. Het gebrek aan harmonisatie houdt verband met de keuzes die op Europees niveau zijn gemaakt bij de totstandkoming van de derde rijbewijsrichtlijn in 2006, waarbij geen Europese T-categorie is ingevoerd. In het algemeen ben ik van mening dat in Europees verband zou moeten worden gestreefd naar een verdere harmonisatie van deze rijbewijzen. Dit standpunt is al kenbaar gemaakt aan de Europese Commissie in het kader van de komende herziening van de rijbewijsrichtlijn.

Vraag 2

Kunt u aangeven waarom het G-rijbewijs (de Belgische versie van T-rijbewijs) niet geldig is in Nederland en hoe u hiertegen aankijkt?

Antwoord 2

Zie ook het antwoord op vraag 1. Het Nederlandse T-rijbewijs is ingevoerd in juli 2015, na een uitgebreid wetgevingstraject in samenspraak met de betrokken sectorpartijen. Er is toen voor gekozen om geen erkenningen in te voeren van Belgische of Duitse T-rijbewijzen. Wel is er bepaald dat T-voertuigen mogen worden bestuurd met een buitenlands C-rijbewijs, naast een overgangsrecht tot 2025 voor B-rijbewijzen die door een EU-lidstaat zijn afgegeven. Daarnaast is geregeld dat T-rijbewijzen van andere EU-lidstaten via lagere regelgeving in ons land kunnen worden erkend. De wetgeving rond het T-rijbewijs is in 2018 geëvalueerd; de evaluatie is in april 2018 aan de Kamer aangeboden. Hierin zijn geen grote knelpunten naar voren gekomen voor wat betreft de positie van buitenlandse rijbewijshouders, maar dit aspect wordt wel genoemd als een mogelijk aandachtspunt voor de toekomst. Sectororganisaties uit de bouwsector en de landbouwsector, het CBR en de RDW hebben inmiddels richting het Ministerie van IenW aangegeven dat een wederzijdse erkenning van Duitse en Belgische T-rijbewijzen voor bepaalde groepen gebruikers tot lastenverlichting kan leiden. Hierover is overleg met deze partijen, evenals met de ministeries in België en Duitsland. Hoewel de exacte omvang van het probleem nog niet goed duidelijk is, sta ik in beginsel positief tegenover deze erkenningen, mits er geen negatieve effecten zijn voor de verkeersveiligheid. Aan het CBR is gevraagd om een vergelijkend overzicht te maken van de nationale exameneisen in Nederland, België en Duitsland. Op basis hiervan kan in overleg met de betrokken partijen worden gezien of het invoeren van wederzijdse erkenningen vanuit de verkeersveiligheid en vanuit de te reduceren lasten haalbaar is.

Vraag 3

Wat zijn op dit moment precies de mogelijkheden van mensen die in de grensregio wonen om zowel in Nederland als in Duitsland of België een landbouwvoertuig te mogen besturen op de openbare weg?

Antwoord 3

In Nederland geldt dat elk buitenlands C-rijbewijs het recht geeft om een T-voertuig te besturen op de openbare weg. Dit is in 2015 in het wetsvoorstel tot invoering van het T-rijbewijs vastgelegd. Daarnaast is in 2015 als overgangsmaatregel bepaald dat een B-rijbewijs dat voor 1 juli 2015 is afgegeven door een andere EU-lidstaat het recht geeft om in Nederland een T-voertuig te besturen. Deze overgangsmaatregel komt overeen met de overgangsregel voor Nederlandse B-rijbewijzen en loopt af in 2025. Hierbij kan nog worden benadrukt dat er geen rijbewijs nodig is als T-voertuigen worden gebruikt buiten de openbare weg, wat op akkers of weilanden meestal het geval zal zijn.

In België geldt dat personen die niet in België woonachtig zijn, zijn vrijgesteld van de rijbewijsplicht voor G-voertuigen, zoals de Belgische categorie T wordt aangeduid. Daarnaast mag een G-voertuig in België worden bestuurd met een rijbewijs B, BE, C1, C, CE of C1E, mits de voertuigmassa binnen de grenzen van deze categorieën blijft.

Duitsland heeft in 2016 in een briefwisseling met de RDW aangegeven het Nederlandse T-rijbewijs als gelijkwaardig te beschouwen aan het Duitse T-rijbewijs, maar het is niet duidelijk welke rechten dit concreet met zich meebrengt voor houders van een Nederlands T-rijbewijs. Bij het Duitse verkeersministerie is navraag gedaan naar de betrokken regels en de publicatie daarvan, maar er is hierop nog geen antwoord ontvangen. Wanneer deze informatie beschikbaar is, zal de Kamer worden geïnformeerd en zal de informatie worden gedeeld met de relevante sectororganisaties rond het T-rijbewijs.

Vraag 4

Kunt u aangeven of het klopt dat wanneer je woonachtig in België of Duitsland bent het niet mogelijk is om in Nederland een T-rijbewijs te halen, omdat je minimaal 185 dagen in Nederland moet wonen om hier een rijbewijs te kunnen halen? Zo ja, vindt u het proportioneel dat je alleen het Nederlandse T-rijbewijs kan halen als je in Nederland woont en niet als je iets over de grens woont?

Antwoord 4

Ja. Lidstaten mogen volgens de richtlijn alleen rijbewijzen afgeven aan personen die zich duurzaam in de lidstaat gevestigd hebben, wat wordt geconcretiseerd met de eis dat iemand minimaal 185 dagen in Nederland woonachtig moet zijn. Bovendien kan volgens de richtlijn iemand maar houder zijn van één rijbewijs. De achtergrond van deze regels is onder meer het voorkomen van fraude en rijbewijstoerisme, en het goed kunnen uitvoeren van nationale bestuursrechtelijke sanctiemaatregelen rond het rijbewijs, bijvoorbeeld bij rijden onder invloed.

Vraag 5

Kunt u aangeven of Nederland wederzijdse afspraken heeft gemaakt met bepaalde EU-lidstaten over erkenning van elkaars rijbewijzen voor landbouwvoertuigen? Zo ja, met welke landen heeft Nederland een overeenkomst? Zo nee, waarom heeft Nederland geen overeenkomsten gesloten met landen die minimaal dezelfde eisen hanteren als in Nederland?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Kunt u aangeven of de eisen aan het rijexamen voor landbouwvoertuigen verschillen tussen Nederland, België en Duitsland? Zo ja, waar zitten de verschillen? Heeft Nederland strengere of minder strenge eisen dan onze buurlanden?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 2. Op hoofdlijnen komt de examenstructuur overeen, maar er zijn ook de nodige verschillen. Nadat het CBR het vergelijkend overzicht heeft gemaakt, zal hierover meer duidelijkheid zijn en zal er met de betrokken partijen verder in overleg worden gegaan.

Vraag 7

Ziet u mogelijkheden om met Duitsland en België afspraken te maken over het erkennen van elkaars rijbewijs voor landbouwvoertuigen, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid in Nederland?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 2 en vraag 6.

Vraag 8

Kunt u aangeven of de leidraad Grenseffecten gebruikt is bij de totstandkoming van de wetgeving voor de invoering van het T-rijbewijs? Zo ja, wat kwam hieruit? Zo nee, waarom niet? Hoe bevordert u het hanteren van de leidraad Grenseffecten?

Antwoord 8

De Leidraad Grenseffecten is in 2019 opgesteld, terwijl de wetgeving voor het T-rijbewijs in 2015 in werking is getreden. Bij de totstandkoming van deze wetgeving is de gebruikelijke voorbereidingsprocedure gevolgd, inclusief een consultatie van betrokken partijen. Zoals blijkt uit de memorie van toelichting zijn de grenseffecten hierbij ook betrokken en waren deze mede aanleiding tot het invoeren van een vrijstelling voor het buitenlands C-rijbewijs en de mogelijkheid om bij ministeriële regeling T-rijbewijzen uit de EU te erkennen. De Leidraad Grenseffecten is naar aanleiding van de motie-Van der Molen c.s. inmiddels als verplichte kwaliteitseis toegevoegd aan het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK), waardoor bij nieuw beleid en regelgeving de grenseffecten, als deze aan de orde zijn, in de totale belangenafweging moeten worden meegenomen. Op 30 april 2021 is uw Kamer door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties hierover geïnformeerd (*Kamerstukken II 2020/21, 32 851, 72*).