

Vergaderjaar 2018–2019

**23 987**

**Lidmaatschap van de Europese Unie**

**Nr. 307**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 januari 2019

Zoals door de Minister van Buitenlandse zaken toegezegd tijdens het Algemeen Overleg Brexit op 23 januari 2019 kom ik bij deze schriftelijk terug op de vragen die zijn gesteld door het Kamerlid Omtzigt over de geldigheid van VK-rijbewijzen en de vraag van het Kamerlid Asscher over de betrokkenheid van gemeenten bij de oefeningen en operationele voorbereidingen op een *no deal* Brexit die worden getroffen in onder meer de haven van Rotterdam.

**Geldigheid van rijbewijzen**

*Vraag*

Mag een in Nederland woonachtige houder van een VK-rijbewijs ook in België rijden met dat rijbewijs?

*Antwoord*

Deze houder mag (op grond van de tweede nota van wijziging) nog 15 maanden hier in Nederland met een VK-rijbewijs blijven rijden. Hij mag gedurende die overgangperiode ook gewoon de grens over naar bijv. België, omdat hij zich dan in dat land in het internationaal verkeer bevindt. Het is dan overigens aan België of dan aanvullend nog de eis wordt gesteld van een internationaal rijbewijs.

*Vraag*

Mag een in België woonachtige houder van een VK-rijbewijs in België blijven rijden?

### *Antwoord*

Het is aan België om te bepalen of en hoe lang zij de in België woonachtige houder van dat rijbewijs toestaan in België te mogen blijven rijden met het VK-rijbewijs. Deze houder mag overigens met dat VK-rijbewijs wel in Nederland rijden, omdat hij zich dan in het internationaal verkeer bevindt. Nederland zal overigens niet de aanvullende eis stellen van een internationaal rijbewijs.

### *Vraag*

Hoe is een en ander geregeld voor de in Nederland woonachtige houders van een VK-rijbewijs met een bewijs van vakbekwaamheid, in de vorm van een kwalificatiekaart bestuurders?

### *Antwoord*

De geldigheid van de Britse vakbekwaamheidsdocumenten vervallen met ingang van tijdstip terugtrekking van het VK uit de EU. De in de tweede nota van wijziging opgenomen overgangstermijn voor de omwisseling van rijbewijzen door houders die al voor het tijdstip van terugtrekking al in Nederland wonen, geldt uitdrukkelijk niet voor de omwisseling van de vakbekwaamheidsdocumenten. Op dat terrein is uitsluitend de EU bevoegd. Alleen als het verzoek tot omwisseling van het VK-rijbewijs inclusief de vakbekwaamheidsdocumenten is gedaan voor het tijdstip van terugtrekking worden die vakbekwaamheidscoderingen op het NL-rijbewijs overgenomen.

### *Vraag*

Voor burgers uit het VK wordt nu een ruimere oplossing geboden voor het aanvragen van een Nederlands rijbewijs. Hoe zit het met de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs die lang moeten wachten op hun nieuwe rijbewijs/vergunning, geldt er voor hen ook eenzelfde oplossing?

### *Antwoord*

Als je rijbewijs verloopt moet je dat vernieuwen. En voor vrachtwagenchauffeurs geldt dan het vereiste van een verklaring van geschiktheid. De in de nota van wijziging voorgestelde aanpassing ziet alleen op VK-burgers die een Nederlands rijbewijs aanvragen. Het voordeel van de aanpassing is dat de aanvragen over een langere tijd kunnen worden uitgespreid en dat het mogelijk blijft om gedurende de overgangperiode ook nog een rijbewijs aan te vragen, waarvoor het niet nodig is om de geestelijke of de lichamelijke gezondheid aan te tonen. De nu in de nota van wijziging voorgestelde overgangsregeling draagt er dus, anders dan de aanvankelijk voorgestelde aanpassing van een ministeriële regeling, aan bij dat in minder gevallen de gezondheid behoeft te worden aangetoond en dus de lasten voor de betreffende burgers en de belasting voor het CBR op dit punt worden beperkt zodat zij Nederlandse chauffeurs sneller kunnen helpen.

### **Betrokkenheid gemeenten bij oefeningen in onder meer de haven van Rotterdam**

In geval van een *no deal* Brexit is de verwachting dat er congestie zal optreden op en rondom de ferrylocaties als gevolg van grenscontroles voor vrachtwagens die de oversteek vanuit en naar het Verenigd Koninkrijk willen maken. Er zijn verschillende partijen direct of indirect betrokken bij eventuele congestie op en rondom de ferrylocaties, zoals

Rijksdiensten, provincies, gemeenten, havenbeheerders en ferrymaatschappijen. Op 18 januari 2019 heeft de Minister van Buitenlandse Zaken uw Kamer per brief (Kamerstuk 23 987 nr. 304) geïnformeerd over de geïnitieerde dilemmasessies over het vervoer van en naar de ferrylocaties waarin betrokken partijen verantwoordelijkheden, taken en onderlinge verwachtingen bespreken. Een sessie specifiek gericht op de ferryvervoerketen vindt plaats met brede betrokkenheid vanuit de rijksoverheid (onder meer Douane, Koninklijke Marechaussee, Inspectie Leefomgeving en Transport, Rijkswaterstaat en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit). Daarnaast nemen onder andere deel de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam, de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Rotterdam en Velsen, ferrybedrijven en verschillende brancheorganisaties uit de transportsector. Met behulp van verschillende scenario's wordt in beeld gebracht welke taken en rollen partijen hebben bij de afhandeling van (vracht)verkeer op en rondom de ferryterminals, wat deze organisaties van elkaar nodig denken te hebben na een *no deal* Brexit en welke afspraken of procedures zij in de voorbereiding willen maken.

Tevens werkt Rijkswaterstaat (RWS) als beheerder van het Hoofdwegennet al langer aan routeringsmaatregelen voor het geval het vrachtverkeer na een *no deal* Brexit vastloopt op de Rijkswegen van en naar de ferrylocaties. Havenbeheerders, lokale autoriteiten (gemeenten) en regionale autoriteiten (provincies) werken zelf ook aan routeringsmaatregelen en uitwijkruimte binnen de eigen beheersgebieden. Gelet op het belang van een centrale regie en afstemming heeft RWS op verzoek van mijn departement een «Brexit Transport Tafel» ingericht. Deze tafel heeft als doel om voor de ferrylocaties, in nauwe samenwerking met alle lokaal en regionaal betrokken partijen, verkeerskundige maatregelen voor te bereiden die in geval van een *no deal* Brexit vanaf 29 maart 2019 kunnen worden uitgevoerd. Aan de Brexit Transport Tafel nemen onder meer deel de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de gemeenten Velsen (IJmuiden) en Rotterdam. De tafel is enkele malen bijeengekomen.

Voor wat betreft mainport Schiphol is de burgemeester van Haarlemmermeer betrokken via het platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol waarin publieke en private partijen samenwerken om de effectiviteit en efficiency in de beveiliging en criminaliteitsbeheersing op Schiphol te verbeteren. De voorbereidingen die ten aanzien van de Brexit door de aanwezige partijen worden getroffen, worden geregeld in het platform en onderliggende gremia besproken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga