



Aan

Minister

nota

Openbaarmaking rapport onderzoek verkeersveiligheid
lichte T-voertuigen

TER BESLISSING

Datum

20 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/157523

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Beslistermijn

4 juli 2023

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Voor het besturen van lichte T-voertuigen tot 3500 kilogram (denk aan bijvoorbeeld kleine trekkers, grasmaaiers of grondverzetmachines) wordt het vereiste T-rijbewijs als zware eis ervaren. Deze eis was in 2015 ingevoerd. Daarom zijn de verkeersveiligheidsrisico's onderzocht om te bepalen of een B-rijbewijs voor deze lichte categorie ook voldoet. Het onderzoek is afgerond en wordt met een duiding naar de Kamer gestuurd. Toegezegd is om dit onderzoek uiterlijk in het tweede kwartaal van 2023 naar de Kamer te verzenden.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- in te stemmen met het versturen van het Onderzoek verkeersveiligheid besturen lichte T-voertuigen met B-rijbewijs met begeleidende brief naar de Tweede Kamer; en
- te besluiten het traject voor het aanpassen van de regelgeving verder te verkennen, zodat voor lichte T-voertuigen een B-rijbewijs volstaat.

Kernpunten

- Uit onderzoek naar de verkeersveiligheid over het mogen besturen met een B-rijbewijs van lichtere voertuigen binnen de T-categorie blijkt dat dit nauwelijks negatieve effecten heeft op de verkeersveiligheid. Voor deze voertuigen volstaat het B-rijbewijs mits de controle op kennis en vaardigheden onder de Arbowet worden nageleefd. Daarnaast vraagt veilig gebruik buiten werkcontext van specifieke voertuigen aandacht.
- Bij een mogelijke invoering met aanpassing van de regelgeving is het belangrijk aandacht te hebben voor de afbakening van de voertuiggroep op basis van de criteria op het gebied van massa, afmetingen en snelheid in combinatie met de handhaving in de praktijk.

Toelichting

Op 1 juli 2015 werd het T-rijbewijs geïntroduceerd voor bestuurders van landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). Uit het eindrapport evaluatie invoering T-rijbewijs¹ is gebleken dat het T-rijbewijs een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid en over het

¹ Evaluatie invoering T-rijbewijs: Kamerstuk 2018D39566.

algemeen goed werd ontvangen bij betrokkenen². Tegelijk gaven belangenorganisaties aan dat het examen voor het T-rijbewijs met trekker en aanhangwagen niet proportioneel is voor de kleinere voertuigen binnen deze diverse voertuiggroep, zoals agrarische oldtimers en kleine motorvoertuigen met beperkte snelheid (MMBS). De verwachting is dat personen met een B-rijbewijs deze voertuigen ook veilig kunnen besturen. In een daaropvolgende haalbaarheidsstudie in 2020³ is geadviseerd de verkeersveiligheidsrisico's verder te onderzoeken van het met een B-rijbewijs kunnen besturen van bepaalde lichte T-voertuigen. Dat onderzoek is afgerond en kan nu met de Kamer worden gedeeld.

Een vergelijking tussen de exameneisen voor het B-rijbewijs en het T-rijbewijs heeft aangetoond dat de theorie- en praktijkexamens op hoofdlijnen overeenkomen voor het besturen van de betreffende voertuigen. Met betrekking tot het praktijkexamen worden dezelfde onderdelen en onderwerpen getoetst. Het belangrijkste verschil in theorie-examen is dat de theorie-examinering voor het T-rijbewijs geen onderdeel gevaarherkenning bevat. Dit examen legt in vergelijking met het B-rijbewijs meer de nadruk legt op voertuigspecifieke kennis. Daarnaast wordt bij een T-rijbewijs meer nadruk gelegd op het besturen van grote zware voertuigen en bij het B-rijbewijs vanzelfsprekend op het rijden op snelwegen.

Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse kan worden geconcludeerd dat het toestaan van het besturen van lichte voertuigen uit de T-rijbewijscategorie aan bestuurders met een B-rijbewijs naar verwachting slechts een minimaal negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. De gesignaleerde risico's hebben betrekking op beperkt zicht, manoeuvres met uitrustingsstukken en kantelgevaar voor vier van de negen voertuigrubrieken. Deze voertuigen worden veelal in een werkomgeving gebruikt en daarom zijn de meeste benodigde kennis en vaardigheden geborgd via de Arboret waarmee de veiligheidsrisico's worden ondervangen. Het naleven van de Arboret blijft echter een aandachtspunt, vooral voor bestuurders die de voertuigen voor privégebruik aanschaffen of huren en niet onder deze wet vallen. Hier is aandacht voor bij de verdere uitwerking.

Ook wordt benoemd dat de groep lichte T-voertuigen duidelijk afgebakend moet worden. Om tot de lichte groep te behoren, moeten de voertuigen voldoen aan bepaalde criteria op het gebied van massa, afmetingen en snelheid. Deze regels moeten worden vastgelegd middels de noodzakelijke aanpassingen in regelgeving die nodig zijn om zogenaamde 'T-light' in te voeren.

Krachtenveld

Bij de totstandkoming van het onderzoek heeft afstemming plaatsgevonden met het Ministerie van IenW, CBR, RDW en SWOV, onder meer via deelname aan de begeleidingsgroep en een praktijkdag tijdens het onderzoek. Daarnaast hebben belangenorganisaties⁴ op verschillende momenten input geleverd. Deze organisaties namen ook deel aan de praktijkdag. De verkeersveiligheidsrisico's

² Betrokken partijen waren o.a. het CBR, land- en tuinbouworganisaties en enkele rijopleiders.

³ Eindrapport haalbaarheidsstudie T-rijbewijs lichte voertuigen, Bijlage bij Kamerstuk 29398-825.

⁴ BMWT (brancheorganisatie van leveranciers van bouwmachines, magazijninrichtingen, wegebouwmachines en transportmateriaal), Bouwend Nederland, Cumela, Evofenedex, FAM Opleiders, Fedecom, Fehac, Fehamec, LTO Noord, RAI Vereniging, TLN en diverse rij scholen.

Datum

20 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/157523

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

zijn tijdens de praktijk gezamenlijk vastgesteld. In de verificatieronde van de rapportage bleek hierover nog steeds consensus.

Vanuit de Brancheverenigingen van voertuigproducenten en opleiders zijn zorgen ontvangen over de wijze van voertuigclassificatie volgens massa, afmetingen en snelheid voor de aanpassing van de wetgeving en de bijbehorende handhaving van het gebruik van de juiste rijbewijs. Ook zijn zorgen uitgesproken over het waarborgen van kennis en vaardigheden via de Arbowet. Hierover wordt verder afgestemd bij de verdere uitwerking.

Financiële/juridische overwegingen

Om het besturen van lichte T-voertuigen met een B-rijbewijs te verankeren is een wijziging van een algemene maatregel van bestuur nodig, namelijk het Reglement Rijbewijzen. Hiervoor is de samenwerking tussen DGMO en HBJZ nodig. In een regulier traject duurt het 1 tot 1,5 jaar om een wijziging zoals deze te realiseren. Met beperkte capaciteit bij HBJZ kan dit proces langer duren.

Politieke context

Voor de invoering van het T-rijbewijs in 2015 is veel aandacht geweest, met name omdat het werd gezien als extra drempel voor mensen die deze voertuigen besturen. Er is toen voor gekozen om rijbewijsbezitters die deze al voor 1 juli 2015 hadden, het T-rijbewijs automatisch bij te schrijven. Daarnaast is er aandacht voor het gebruik van T-rijbewijs in de grensregio. Omdat het T-rijbewijs in tegenstelling tot andere rijbewijscategorieën als B, C en D voor auto, vrachtwagen en bus niet Europees maar nationaal wordt geregeld, stellen alle landen andere eisen aan het T-rijbewijs. Dit betekent dat het momenteel niet grensoverschrijdend gebruikt kan worden. Met name in grensregio's kan dit problemen opleveren. Bijvoorbeeld als een agrariër een stagiair uit het buitenland wil aannemen en deze een Belgisch of Duits T-rijbewijs heeft, kan deze in Nederland geen T-voertuigen besturen op de openbare weg.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief onderzoeksrapport T-rijbewijs lichte voertuigen.	Te verzenden aan de Tweede Kamer
03	Onderzoek verkeersveiligheid lichte T-voertuigen met B-rijbewijs door Royal HaskoningDHV	Het betreffende onderzoek dat naar de Kamer verstuurd dient te worden waarin de verkeersveiligheidsrisico's van besturen lichten T-voertuigen met B-rijbewijs in kaart zijn gebracht.

Datum

20 juni 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/157523

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

3