

# Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

## Regeling erkenning T-rijbewijzen België en Duitsland

### ∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

#### Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?  
Direct belanghebbenden: de houders van een Duits T-rijbewijs of een Belgisch G-rijbewijs. De politie als handhavingsinstantie (en in het verlengde het ministerie van JenV, het OM en lokale bestuurders die verantwoordelijk zijn voor de handhaving).  
Indirect belanghebbenden: afnemers van diensten van houders van een T-rijbewijs, vertegenwoordigende organisaties zoals LTO (Land- en Tuinbouworganisatie), brancheorganisaties van gebruikers, zoals Cumula, Bouwend Nederland, TLN, EVO en verenigingen rond historische T-voertuigen. Brancheorganisaties en overheidsinstanties in België en Duitsland.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?  
Bovengenoemde partijen, daarnaast nog het CBR, de RDW, SWOV en Royal HaskoningDHV.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?  
Het CBR heeft een vergelijkend onderzoek gedaan naar de verschillen in exameneisen tussen Nederland, België en Duitsland. Er heeft incidenteel afstemming plaatsgevonden met de bovengenoemde Nederlandse gebruikersorganisaties. Belanghebbende houders van een T-rijbewijs in Duitsland en België worden geïnformeerd via hun brancheorganisaties. Daarnaast is er overleg geweest met Duitse en Belgische overheidsinstanties over de erkenning en de omwisseling van elkaars T-rijbewijzen.

### 1. Wat is het probleem?

#### Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?  
Het is houders van een Belgisch G- of een Duits T-rijbewijs (rijbewijs voor land- en bosbouwvoertuigen (LBT) of voertuigen met een beperkte snelheid (MMBS)) op dit moment niet toegestaan hiervan op Nederlands grondgebied gebruik te maken. Er is weliswaar een mogelijkheid om bij ministeriële regeling het gebruik van buitenlandse

rijbewijzen voor LBT of MMBS-voertuigen toe te staan, maar van die mogelijkheid is op dit moment nog geen gebruik gemaakt. Andersom is dit grensoverschrijdend gebruik voor houders van een Nederlands T rijbewijs wel toegestaan op Belgisch en Duits grondgebied. Dit levert praktische problemen op voor de buitenlandse T-categorie houders bij het uitoefenen van hun werk, bijvoorbeeld indien zij van een deel van hun land naar een ander deel van hun land een stukje over het Nederlands grondgebied moeten rijden. Ook voor stagiair(e)s of andere werknemers die tijdelijk over de grens in Nederland willen werken levert dit problemen op. Het ministerie van IenW heeft hier in het verleden regelmatig vragen over binnengekrepen.

Daarnaast is het voor houders die in Nederland wonen op dit moment niet mogelijk om het Belgische G- of het Duitse T-rijbewijs om te wisselen voor een Nederlands T-rijbewijs. Als gevolg daarvan zijn zij genoodzaakt om opnieuw hun T-rijbewijs te behalen, maar dan in Nederland. Wel kunnen zij, indien zij hierover beschikken, hun C-rijbewijs gebruiken om de betreffende voertuigen in Nederland te besturen. Daarnaast kunnen op basis van overgangsrecht Belgen en Duitsers die hun B-rijbewijs voor 1 juli 2015 hebben behaald de categorie T wel op het rijbewijs bijgeschreven krijgen bij omwisseling van de categorie B. Dit overgangsrecht vervalt echter op 1 juli 2025. Andersom is omwisseling van het Nederlandse T-rijbewijs voor een Belgisch G- of Duits T-rijbewijs op dit moment ook nog niet mogelijk voor Nederlanders woonachtig in België en Duitsland.

Voor alle duidelijkheid wordt nog benadrukt dat dit voorstel niets regelt over de geldigheid van het Nederlandse T-rijbewijs in België en Duitsland. Dit valt onder de bevoegdheid van deze landen. Wel is het zo dat in België al sinds lange tijd een vrijstelling van het G-rijbewijs geldt voor personen woonachtig in het buitenland. Het Duitse ministerie heeft bevestigd dat het Nederlandse T-rijbewijs in Duitsland mag worden gebruikt, maar dan alleen voor eigenlijke land- en bosbouwdoeleinden. Het Ministerie van IenW is daarnaast nog in overleg met België en Duitsland over het omwisselen van een Nederlands T-rijbewijs in die landen na een verhuizing.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De rijbewijscategorie T betreft een nationale categorie, die niet Europees geharmoniseerd is. Lidstaten kunnen daarom eigen eisen stellen aan deze categorie rijbewijzen die in Nederland gebruikt wordt voor land- en bosbouwtrekkers (LBT) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). De Europese Commissie ziet op dit moment ook geen aanleiding om op Europees niveau regels te stellen over rijbewijzen voor LBT- en MMBS-voertuigen. In Nederland zijn de Belgische G- en Duitse T(L)-rijbewijzen vooralsnog niet aangewezen als gelijkwaardig aan het Nederlandse T-rijbewijs. Om een goed beeld te krijgen van het niveau van het T-examen in een ander land moet dit per land bekeken worden, zoals het CBR in deze twee gevallen heeft gedaan. De conclusie van het CBR is dat de eisen voor het Belgische G- en het Duitse T-rijbewijs van een gelijkwaardig niveau zijn in vergelijking met het Nederlandse T-rijbewijs. De risico's voor de verkeersveiligheid

zijn dus klein.

c) Wat is de omvang van het probleem?

De exacte omvang van het probleem is niet bekend. Het niet mogen gebruiken en/of omwisselen van een Duits of Belgisch T-rijbewijs in Nederland levert voor betrokkenen in de praktijk een groot probleem op. Het probleem komt vooral voor in het grensgebied met België en Duitsland. Daarnaast zijn er signalen bij het Ministerie van IenW binnengekomen dat buitenlandse studenten aan agrarische opleidingen getroffen worden door het ontbreken van een erkenning van de Duitse en Belgische rijbewijzen.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

- Een houder van een buitenlands T-rijbewijs beschikt niet over een geldig rijbewijs voor het besturen van een land- en bosbouw motorvoertuig, of een motorvoertuig met beperkte snelheid in Nederland. Omwisselen van een buitenlands rijbewijs voor een Nederlands rijbewijs is alleen mogelijk indien men in Nederland duurzaam woonachtig is en het rijbewijs in Nederland als gelijkwaardig aangewezen is. Dit laatste is niet het geval voor het Belgische G- en het Duitse T-rijbewijs. Ook het doen van examen voor een Nederlands T-rijbewijs is enkel mogelijk indien men in Nederland een vaste woon- of verblijfplaats heeft. Als laatste optie kan de houder van een buitenlands T-rijbewijs de categorie C (vrachtwagens) als extra categorie halen, aangezien deze wel Europees geharmoniseerd is en daarmee geldig in de gehele Europese Unie. Met een C-rijbewijs is het ook toegestaan om in Nederland LBT- en MMBS-voertuigen te besturen. Alle drie de oplossingen zijn echter ingrijpend, kostenintensief en vaak niet praktisch uitvoerbaar. België en Duitsland staan het gebruik van het Nederlandse T-rijbewijs op hun grondgebied al wel toe (Duitsland met beperking tot eigenlijke land- en bosbouwdoeleinden). Signalen die het Ministerie van IenW bereiken lijken erop te wijzen dat de naleving hiervan in de praktijk door de Duitse autoriteiten nog wel aandacht behoeft.
- Omwisseling van elkaars rijbewijs voor de voertuigcategorie T is in nog geen van drie landen mogelijk.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Met niets doen wordt een onevenwichtige situatie in stand gehouden waarbij Nederlandse T-rijbewijshouders de T-rijbewijzen wel kunnen gebruiken in Duitsland en België maar andersom niet. Dit terwijl er geen risico voor de verkeersveiligheid bestaat en de oplossing voor een groep mensen direct tot resultaat leidt. Daarnaast leidt het ontbreken van een omwisselmogelijkheid van een Belgisch G- of Duits T-rijbewijs voor een Nederlands T-rijbewijs tot ongunstige situaties voor zowel burgers als bedrijven. Vanuit de Tweede Kamer zijn in het verleden Kamervragen hierover gesteld (CDA). Ook vanuit het Europees parlement en brancheorganisaties in Nederland is gevraagd deze situatie gelijk te trekken.

## 2. Wat is het beoogde doel?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het op een verantwoorde en verkeersveilige manier faciliteren van het gebruik van land- en bosbouwtrekkers en MMBS door houders van een Belgisch G- of Duits T-rijbewijs. Daarnaast willen we ook omwisseling van bovengenoemde rijbewijzen voor een Nederlands T-rijbewijs mogelijk maken, wat aansluit bij het uitgangspunt van de Europese rijbewijsrichtlijn dat de EU een gemeenschappelijke rijbewijsruimte vormt. Hiermee wordt het grensoverschrijdend verkeer met dit soort voertuigen gefaciliteerd en een "level playing field" gecreëerd voor agrarische bedrijven aan weerszijden van onze landsgrenzen, zonder dat burgers en bedrijven met onnodige lasten worden geconfronteerd.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

8 eerlijk werk en economische groei – via het terugdringen van onnodige procedures en lasten.

11 duurzame steden en gemeenschappen – via het terugdringen van grensbarrières in de grensregio's.

12 kwaliteitsonderwijs – via betere toegang van buitenlandse studenten tot agrarische opleidingen.

## 3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

In de Royal HaskoningDHV analyse (2017) van de invoering van het T-rijbewijs in Nederland in 2015 is door de RDW voorgesteld om, met het oog op de toekomst, bij ministeriële regeling buitenlandse rijbewijzen aan te wijzen waarvan het gebruik op Nederlands grondgebied is toegestaan. Daarnaast heeft de RDW voorgesteld om aan te geven welke buitenlandse rijbewijzen voor een Nederlands rijbewijs omgewisseld kunnen worden.

Vervolgens heeft het CBR in 2022 een vergelijkend onderzoek uitgevoerd naar de exameneisen in de drie landen, waaruit bleek dat er hierin geen grote verschillen bestaan.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

0. De nuloptie betreft het laten voortbestaan van de huidige situatie.

1. Bij ministeriële regeling het gebruik van buitenlandse T-rijbewijzen toestaan. Het beleidsvoornemen om het gebruik van het Belgische G- en Duitse T-rijbewijs op Nederlands grondgebied toe te staan kan relatief gemakkelijk via een ministeriële regeling

worden uitgevoerd. De Wegenverkeerswet 1994, artikel 108, tweede lid, aanhef en onder b, biedt hier een mogelijkheid toe. De evaluatie van de exameneisen door het CBR heeft als conclusie opgeleverd dat de exameneisen zeer vergelijkbaar zijn en dat er wat de verkeersveiligheid betreft geen redenen bestaan om gebruik van T(G) rijbewijzen niet toe te staan.

Een belemmerende factor hierbij is dat in Duitsland onderscheid wordt gemaakt tussen het T-rijbewijs en het L-rijbewijs (voor lichte voertuigen). Laatstgenoemde krijgt men bij het behalen van het B rijbewijs; voor het T rijbewijs dient men wel een examen af te leggen. Aangezien het Nederlandse T-rijbewijs niet de onderverdeling in gewicht kent kan om deze reden het gebruik van het Duitse L-rijbewijs niet in Nederland worden toegestaan.

Deze optie is een eenzijdige maatregel. Optie 1 gaat ervan uit dat Duitsland en België ook het gebruik Nederlandse T-rijbewijs toestaan, dat deze landen dit blijven toestaan, en dat er geen uitvoeringsafspraken nodig zijn. Uit overleg is echter al gebleken dat het Nederlandse T-rijbewijs geldig is in Duitsland en dat er in België een vrijstelling geldt voor het gebruik van het G-rijbewijs door buitenlanders.

2. Het bij ministeriële regeling toestaan van de omwisseling van buitenlandse T-rijbewijzen.

Het beleidsvoornemen om omwisseling van het Belgische G- en het Duitse T-rijbewijs mogelijk te maken kan relatief gemakkelijk via een ministeriële regeling worden uitgevoerd. Artikel 45, eerste lid, aanhef en onder c, van het Reglement rijbewijzen biedt hier een mogelijkheid toe. Hiervoor gelden dezelfde argumenten als benoemd onder optie 1. Wel is het zo dat Duitsland en België – voor zover bekend – op dit moment nog geen Nederlandse T-rijbewijzen omwisselen, maar hierover is het Ministerie van IenW nog in overleg met de ministeries in die landen.

3. In plaats van de vastlegging in een ministeriële regeling zoals genoemd bij 1. en 2. kunnen er ook tweezijdige afspraken gemaakt worden met België en Duitsland over het gebruik van elkaars T-rijbewijzen en de omwisseling hiervan. Dit is dan gekoppeld aan gedoogafspraken met handhavingsorganisaties. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een Memorandum of Understanding (MoU). Een MoU geeft enerzijds meer zekerheid over de erkenning van het Nederlandse T-rijbewijs in België en Duitsland en geeft anderzijds de mogelijkheid om uitvoeringsafspraken te maken met deze landen. Het voordeel van deze optie is dat een regelgevingstraject kan worden vermeden en de inzet door de overheid het meest beperkt is. Het nadeel van deze optie is dat het opstellen van een MoU onnodig veel tijd in beslag neemt. Bovendien is het vanuit rechtszekerheid en regelgevingstechniek beter om gedoogsituaties te vermijden als er alternatieven zijn.

c) Wat is de beleidstheorie (doelenboom) per kansrijke beleidsoptie?

Gezien de relatief eenvoudige opties zoals hierboven geschetst is een doelenboom een te uitgebreid analyse-instrument voor deze afwegingen. De verschillende beleidsopties moeten worden getoetst op de (economische) effecten die zij hebben voor actoren, de

rechtszekerheid, het voldoen aan de regelgevingskaders voor overheidsinterventie en de vraag of een optie efficiënt kan worden doorgevoerd. Dat wil zeggen dat tijdig een oplossing kan worden bereikt met een beperkte overheidsinzet.

## 4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Nuloptie: continueren belemmering grensoverschrijdende uitoefening agrarisch beroep in grensstreken in Nederland, vanuit België en Duitsland. In dit geval blijven de drempels voor een grensoverschrijdende inzet van deze rijbewijzen bestaan. Er blijft een suboptimale situatie door lasten voor burgers en bedrijven die kunnen worden voorkomen.

Optie 1 en 2. Toestaan gebruik en/of omwisseling van T-rijbewijzen met buurlanden via een ministeriële regeling: faciliteren grensoverschrijdend gebruik T-rijbewijs en creëren level playing field voor agrarische beroepen en bedrijven in de grensstreken. Door de vastlegging in regelgeving ontstaat er rechtszekerheid voor betrokken partijen. Er vindt een lastenvermindering plaats doordat drempels voor de grensoverschrijdende inzet worden weggenomen en er geen overbodige examens hoeven worden afgelegd. Deze optie is regelgevingstechnisch relatief snel te realiseren via de bestaande mogelijkheid om dit bij lagere regelgeving te regelen.

Optie 3: minimale overheidsinzet: geen ministeriële regeling maken maar het afsluiten van een MoU in combinatie met gedogen.

Het afsluiten van een MoU betekent in de regel een lange procedure die met veel onzekerheid is omgegeven. Het vastleggen van de uitkomsten hiervan in regelgeving geeft meer rechtszekerheid voor betrokkenen.

Het regelen van het gebruik van de buitenlandse rijbewijzen in Nederland via een gedoogconstructie betekent op zichzelf weinig inzet van de overheid, maar anderzijds scheidt het niet de rechtszekerheid die de vastlegging in een regeling kan bieden. Voor wat betreft het omwisselen is het de gebruikelijk lijn voor de werkzaamheden van de RDW om dit in regelgeving vast te leggen, ook vanwege de rechtszekerheid voor burgers.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Uitvoeringstoets RDW als procesbeheerder van de omwisseling van rijbewijzen; grenseffectenanalyse in samenwerking met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

## 5. Wat is de voorkeursoptie?

### Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

De voorkeursoptie is het gebruik en de omwisseling van het Belgische G- en Duitse T-rijbewijs op Nederlands grondgebied toestaan bij ministeriële regeling. De CBR-analyse van de exameneisen in België en Duitsland heeft qua verkeersveiligheid geen bezwaren opgeleverd. Deze optie is ook in overeenstemming met de wens van de branche en de Tweede Kamer om zo snel mogelijk tot een regeling te komen. Aangezien de Wegenverkeerswet 1994, artikel 108, tweede lid, aanhef en onder b, b al de mogelijkheid biedt om bepaalde categorieën te ontheffen van de plicht een door een Nederlandse autoriteit afgegeven rijbewijs (in dit geval categorie T) te hebben. Dit kan dan gebeuren onder de conditie dat men in het bezit is van een geldig Duits of Belgisch T-rijbewijs.

De optie om over te gaan tot omwisseling van de Duitse en Belgische T-rijbewijzen kan gemakkelijk in dezelfde ministeriële regeling worden opgenomen als de optie hierboven vermeld. Artikel 45, eerste lid, aanhef en onderdeel c, van het Reglement rijbewijzen biedt de mogelijkheid om bij ministeriële regeling omwisseling van buitenlandse rijbewijzen voor de voertuigcategorie T te regelen. Daarnaast is het op dit moment nog onzeker of zowel België als Duitsland uiteindelijk ook bereid zijn omwisseling van het Nederlandse T-rijbewijs voor een nationaal rijbewijs van de voertuigcategorie T mogelijk te maken. Het overleg hierover is gaande, maar kent veel afhankelijkheden en besluitvormingsstappen. Daarom is het de voorkeursoptie om het omwisselen gelijktijdig met de hierboven genoemde optie voor het gebruik te regelen, ook om te voorkomen dat voor deze relatief kleine wijziging opnieuw een regelgevingstraject in gang moet worden gezet.

Wanneer de regels rondom het T-rijbewijs gaan veranderen, moeten grenswerkers en land- en tuinbouwbedrijven in de grensstreek worden geïnformeerd. Hiervoor kunnen communicatiekanalen van het CBR en de brancheorganisaties worden benut, evenals de contacten met de betrokken ministeries in Duitsland en België en bijvoorbeeld de euregio.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Zie hierboven. Met het voorstel wordt het grensoverschrijdend verkeer van T-voertuigen gefaciliteerd en een 'level playing field' gecreëerd voor agrarische bedrijven. Het hoofddoel is het terugbrengen van regeldruk, onder meer doordat betrokkenen niet langer een extra examen hoeven af te leggen. Bij het voorstel is een afweging gemaakt tussen de effecten

voor de betrokken gebruikersgroepen door het wegnemen van administratieve lasten, de tijdigheid van een oplossing en de inzet van overheids capaciteit om de betrokken oplossing te realiseren (één voorstel in procedure in plaats van twee).

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Zie boven – uit rapport van het CBR blijkt een verwaarloosbaar effect op de verkeersveiligheid in Nederland.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Het Ministerie van IenW heeft routine-overleggen met het CBR en de RDW waarbij het T-rijbewijs en het omwisselingsproces aan de orde komen. Het CBR heeft daarnaast regelmatig overleg met een gebruikersgroep rond het T-rijbewijs, waarin een aantal belangenorganisaties is vertegenwoordigd, zoals de opleiders en landbouworganisaties. Daarnaast staat IenW rechtstreeks in contact met een aantal brancheorganisaties rond gebruikers van het T-rijbewijs. Hieruit komen ook signalen naar boven over de grensoverschrijdende inzet van T-rijbewijzen.