

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1063

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2023

Op 1 juli 2015 werd het T-rijbewijs geïntroduceerd voor bestuurders van landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). Uit de evaluatie in 2018¹ is gebleken dat het T-rijbewijs een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid doordat speciale vaardigheden en kennis voor het besturen van een T-voertuig worden getoetst. Zoals toegezegd in de Kamerbrief over stand van zaken verkeersveiligheid najaar 2022² sturen we u nu dit rapport toe.

Enkele belangenorganisaties hebben aangegeven dat het examen voor het T-rijbewijs met trekker en aanhangwagen niet proportioneel is voor de kleinere voertuigen binnen deze diverse voertuiggroep. Agrarische oldtimers en kleine MMBS-voertuigen zoals grasmaaiers zijn voorbeelden van voertuigen die vallen in deze groep. In 2020 volgde een haalbaarheidsstudie³ naar de mogelijkheid lichtere eisen te stellen voor het besturen van lichte T-voertuigen. In deze studie werd het advies gegeven de verkeersveiligheidsrisico's van het besturen van lichte T-voertuigen met een B-rijbewijs te onderzoeken. Dit onderzoek «verkeersveiligheid besturen lichte T-voertuigen met B-rijbewijs» is afgerond en is als bijlage bij deze brief toegevoegd.

Uit het rapport blijkt dat het slechts een minimaal negatief effect op de verkeersveiligheid heeft wanneer lichte voertuigen uit de T-rijbewijscategorie door bestuurders met een B-rijbewijs mogen worden bestuurd. De geïdentificeerde risico's hebben voornamelijk betrekking op beperkt zicht, manoeuvres met uitrustingsstukken en kantelgevaar voor een deel van de lichte T-voertuigen. Het onderzoek benadrukt dat deze voertuigen voornamelijk in een werkomgeving worden gebruikt.

¹ Evaluatie invoering T-rijbewijs: Bijlage bij Kamerstukken 29 398 en 34 775 A, nr. 606.

² Kamerstuk 29 398, nr. 1028.

³ Eindrapport haalbaarheidsstudie T-rijbewijs lichte voertuigen, Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 825.

Aangezien de meeste vereiste kennis en vaardigheden zijn geborgd via de Arbowet, zijn de veiligheidsrisico's in veel situaties afgedekt. Echter, voor bestuurders die deze voertuigen voor privégebruik aanschaffen of huren en niet onder deze wet vallen, blijven risico's bestaan. Er wordt aanbevolen om te onderzoeken of het mogelijk is om voertuigspecifieke kennis en vaardigheden verplicht over te dragen via instructie of training bij de aanschaf of huur van een voertuig. Dit wordt door het ministerie verder bestudeerd.

Gezien de resultaten van het rapport op verkeersveiligheidsrisico's en de verwachte vermindering van administratieve lasten voor burgers, verkent het ministerie hoe deze maatregel kan worden ingevoerd. Op dit moment wordt er in samenwerking met het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de Dienst Wegverkeer (RDW), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en brancheorganisaties gestart met een verkenning naar de aanpassing van het Reglement Rijbewijzen zodat de gestelde rijbewijzeisen in verhouding staan tot het gebruik van lichte T-voertuigen. Hierbij zal met name aandacht worden besteed aan de afbakening van de lichte groep voertuigen en welke aanpassingen er nodig zijn in de bestaande wetgeving voor het B-rijbewijs. Dit omvat onder andere de maximale massa, afmetingen, snelheid van de T-voertuigen om tot de lichte groep te behoren, evenals de leeftijd van de bestuurders. Hiermee wordt beoogd om de risico's voor de verkeersveiligheid als geïdentificeerd in het onderzoek te mitigeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers