

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

1673

Vragen van het lid **Van der Plas** (BBB) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat groente- en fruittelers in de knel komen door aangescherpte regels rond het T-rijbewijs voor buitenlandse werknemers* (ingezonden 27 maart 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 april 2026).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat groente- en fruittelers in de knel komen door aangescherpte regels rond het T-rijbewijs voor buitenlandse werknemers?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat buitenlandse werknemers met een geldig T-rijbewijs uit bijvoorbeeld Polen of Roemenië niet langer met landbouwvoertuigen de openbare weg op mogen in Nederland?

Antwoord 2

T-rijbewijzen uit Polen of Roemenië zijn nooit geldig geweest in Nederland. Waarschijnlijk doelt het artikel op het aflopen van de tienjarige overgangperiode die in 2015 was ingegaan bij de invoering van het T-rijbewijs in Nederland. In deze overgangperiode was het nog tijdelijk toegestaan om met een ouder B-rijbewijs uit de EU – afgegeven voor 1 juli 2015 – landbouwvoertuigen te besturen. Voor 1 juli 2015 was er geen rijbewijs vereist voor het besturen van een landbouwvoertuig.

Vraag 3

Deelt u de zorg dat deze regels leiden tot personeelstekorten tijdens cruciale zaai- en oogstperiodes, met directe gevolgen voor de voedselproductie?

¹ Nieuwe Oogst, 6 maart 2026, Telers in de knel door rigide regels rond T-rijbewijs – Nieuwe Oogst

Antwoord 3

Er loopt overleg met landbouworganisaties waarin gezamenlijk wordt gekeken naar de omvang van dit probleem. Het is in de eerste plaats aan de landbouwsector om binnen de kaders van de regelgeving te zorgen voor voldoende gekwalificeerd personeel. De tienjarige invoeringsperiode die hierboven is genoemd was juist bedoeld om de effecten van de invoering van het T-rijbewijs voor bedrijven en burgers te verzachten, zodat die zich goed konden voorbereiden op de nieuwe situatie. Vanuit het belang voor de verkeersveiligheid is er in 2015 voor gekozen dat na deze overgangsperiode, dus vanaf 1 juli 2025, het niet meer toegestaan is om met een Nederlands of buitenlands B-rijbewijs in Nederland een landbouwvoertuig te besturen. Een landbouwvoertuig dat met rijbewijscategorie T kan worden bestuurd kan namelijk een heel zwaar voertuig zijn met een of meerdere zwaarbeladen aanhangers.

Vraag 4

Wetende dat door Europese regelgeving buitenlandse werknemers pas een Nederlands T-rijbewijs kunnen halen na minimaal 185 dagen verblijf in Nederland, acht u dit een realistische oplossing voor seizoensarbeid?

Antwoord 4

Het is correct dat het T-rijbewijs pas na 185 dagen verblijf in Nederland kan worden bijgeschreven. Dit heeft te maken met de aansluiting bij de EU-rijbewijsregels die bepalen dat een rijbewijs pas mag worden afgegeven als iemand een duurzame binding met Nederland heeft. De rijopleiding en het examentraject bij het CBR kunnen al eerder worden gestart. Daarnaast kan er vermeld worden dat er bij de invoering van het T-rijbewijs in 2015 is bepaald dat het C-rijbewijs (voor vrachtwagens) gelijkwaardig is aan het T-rijbewijs. Dit kan ook een buitenlands C-rijbewijs zijn, dat de betrokken seizoenarbeiders in het land waar ze woonachtig zijn kunnen behalen. Ook is hier nog relevant dat de rijbewijsplicht niet geldt buiten de openbare weg, zoals op akkers, in boomgaarden en in kassen.

Vraag 5

Hoe weegt u het argument van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de RDW dat erkenning te complex en kostbaar zou zijn, tegen de praktische problemen en economische schade voor de landbouwsector.

Antwoord 5

Het CBR en de RDW hebben als betrokken uitvoeringsorganisaties een goed zicht op de (on)mogelijkheden en de risico's van het erkennen van T-rijbewijzen uit andere EU-landen. Er is inmiddels ervaring opgedaan met de erkenning van Duitse en Belgische T-rijbewijzen, die per 1 juli 2025 van kracht is geworden. Deze ervaring heeft geleerd dat dit kostbare en langdurige trajecten zijn. Daar komt bij dat in het geval van België en Duitsland de exameneisen dicht bij de Nederlandse eisen lagen, de informatie hierover goed te vinden was en de taalverschillen overkomelijk waren. Voor landen als Polen, Bulgarije en Roemenië is dit mogelijk anders. Bovendien was voor België en Duitsland het frequente grensverkeer van landbouwvoertuigen een belangrijke economische onderbouwing om dit instrument in te zetten. Bij de andere EU-landen speelt dit niet.

Vraag 6

Hoe verhoudt de keuze om buitenlandse werknemers met een T-rijbewijs te weren van Nederlandse wegen zich met de realiteit van een Europese interne markt?

Antwoord 6

Er is geen sprake van het «weren» van buitenlandse werknemers. Er is in Europa bewust voor gekozen om geen Europees T-rijbewijs in te voeren en het aan lidstaten zelf te laten om een nationaal T-rijbewijs in te voeren. Dat is de achtergrond van de vele verschillen tussen de EU-landen op dit vlak. Het uitgangspunt bij de invoering van het T-rijbewijs in 2015 in Nederland was dat iedere bestuurder van een landbouwvoertuig heeft aangetoond aan een minimale set rijvaardigheidseisen en theoriekennis te voldoen. Dit zijn nationale eisen die Nederland vanuit de verkeersveiligheid stelt. Het

versoepelen van de rijbewijsplicht voor buitenlandse werknemers zou juist in Nederland woonachtige werknemers, die wel een T-rijbewijs moeten halen, benadelen als zij actief willen zijn op deze arbeidsmarkt.

Vraag 7

Kan u uitleggen waarom deze beslissing hier wel noodzakelijk wordt geacht en in buurlanden niet?

Antwoord 7

Het is onduidelijk welke regels er precies voor buitenlandse werknemers gelden in de buurlanden, maar in ieder geval is tijdens het erkenningstraject met België duidelijk geworden dat België helemaal geen rijbewijs eist voor niet-ingezetenen die een landbouwvoertuig besturen. In Nederland is daar in onze wetgeving rond het T-rijbewijs – die aansluit bij de algemene regels voor de rijbewijsplicht – niet voor gekozen. Een dergelijke vrijstelling staat ook op gespannen voet met het Nederlandse beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid. Het instrument van de erkenning, waarbij de buitenlandse eisen voor het T-rijbewijs worden onderzocht aan de hand van de exameneisen, is de enige weg die volgens de wetgeving openstaat.

Vraag 8

Bent u bereid om op korte termijn te komen met een tijdelijke ontheffing of overgangsregeling voor arbeidsmigranten, bijvoorbeeld gekoppeld aan seizoenswerk of een aanvullende cursus, zoals voorgesteld in het artikel?

Antwoord 8

Zie het antwoord op vraag 7. Zoals in antwoord 3 gemeld vindt er overleg plaats met de landbouworganisaties over de omvang van het probleem. Eventuele aanvullende maatregelen worden daarbij beoordeeld aan de hand van de mogelijkheden in de wetgeving rond het T-rijbewijs, een verantwoorde en proportionele besteding van middelen, een gelijk speelveld voor alle bedrijven en bestuurders van landbouwvoertuigen in Nederland en het bestaan van geschikte alternatieven voor buitenlandse werknemers, zoals genoemd bij vraag 4. Deze afweging vindt uiteraard plaats tegen het hoofddoel van de rijbewijsregels: het waarborgen van de verkeersveiligheid. Er vielen in de periode 2014–2023 in Nederland gemiddeld 13 doden per jaar bij ongevallen waarbij landbouwvoertuigen waren betrokken. In bijna 90% van de gevallen betrof dit de tegenpartij van het landbouwvoertuig (bron: SWOV-factsheet landbouwverkeer).

Vraag 9

Erkent u dat dit wederom een voorbeeld is van nationale koppen op Europese regels die de Nederlandse landbouw onnodig op achterstand zetten, en bent u bereid deze praktijk te beëindigen?

Antwoord 9

Er bestaan geen Europese regels voor T-rijbewijzen. De bevoegdheid op dit gebied ligt geheel bij de lidstaten. Er is dus geen sprake van een nationale kop.