



Aan minister van IenW
CC staatssecretaris van IenW

nota

Besluiten gedoogsituatie rijbewijs B voor ZE
bedrijfsvoertuigen van 3.501 tot en met 4.250 kg

TER BESLISSING

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobilite t

Beslistermijn

4 december 2023

Bijlage(n)

6

Aanleiding

- In het tweeminutendebat Auto (van 28 september jl.) heeft u aan de Kamer toegezegd om op de kortst mogelijke termijn duidelijkheid te verschaffen over een oplossing voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen tot en met 4.250 kg.
- Tot eind dit jaar is onder de huidige gedoogconstructie een rijbewijs B in plaats van rijbewijs C (categorie C1 of C met bijbehorende beroepskwalificatie code 95) voldoende voor het besturen van een ZE bedrijfsvoertuig met een Toegestane Maximale Massa (TMM) tot en met 4250 kg en hoeft onder voorwaarden de tachograaf niet te worden gebruikt.
- Op 3 augustus 2023 en 19 oktober 2023 heeft u van het lid Van Ginneken Kamervragen¹ over dit onderwerp ontvangen.
- Op 24 oktober jl. heeft de Tweede Kamer een motie van het lid Van Ginneken c.s.² aangenomen over een verlenging van de "tijdelijke vrijstelling" voor rijbewijs C-plicht voor het besturen van zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg tot en met 4.250 kg tot een blijvend Europees juridisch kader is vastgesteld³.
- In de tussentijd heeft u de Kamer op 17 oktober en op 9 november jl. tussenbrieven⁴ verstuurd waarin u hebt toegezegd zo snel als mogelijk de Kamer te informeren over een oplossing voor de problematiek. Het streven heeft u hierbij uitgesproken dit in november 2023 te doen.
- Op 27 oktober 2023 is een voorgestelde oplossingsrichting⁵ aan u voorgelegd.
- Deze gewenste oplossingsrichting is vervolgens uitvoerig met betrokken (sector)partijen en (handhavings)instanties afgestemd en verder uitgewerkt.
- Op 27 november 2023 is formeel akkoord ontvangen van het Openbaar Ministerie om de periode van niet-handhaven (lees: gedogen) te mogen verlengen met maximaal een half jaar onder de voorwaarden, zoals in bijlage 1 van deze nota opgenomen.

¹ Kamerstukken [2023Z13991](#) en [2023Z17839](#)

² Kamerstuk [31 305, nr. 431](#).

³ Deze motie bevat twee onjuistheden:

A) Er is al sinds 1 januari 2023 geen sprake meer van een vrijstellingsperiode maar een situatie van niet-handhaven, oftewel "gedogen".

B) De huidige situatie van niet-handhaven eindigt niet op 1 oktober 2024 maar op 1 januari 2024.

⁴ Kamerstukken 31 305, nr. 430 en 433

⁵ IENW/BSK-2023/344269

- Op dinsdag 5 december 2023 spreekt u met de plv. DG MOVE. Eén van de gesprekspunten is de uitvoeringsproblematiek rondom implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn. De verwachting is dat dit gesprek geen formeel nieuw standpunt van de Europese Commissie oplevert wat betreft zicht op legalisatie onder de mogelijkheden van de derde rijbewijsrichtlijn.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

1. In te stemmen met het eenmalig verlengen van de huidige gedoogsituatie tot 1 juli 2024 onder de voorwaarden zoals opgenomen in bijlage 1. Dit wijkt af van de op 27 oktober 2023 aan u voorgestelde oplossingsrichting omdat het OM niet akkoord is gegaan met uw verzoek om de periode te verlengen met een jaar maar maximaal 6 maanden accepteert.
2. Voertuigeigenaren (indien nodig) toestaan een administratieve verlaging door te voeren van de Toegestane Maximum Massa (TMM) in het kentekenregister van de RDW om hiermee gedurende de verlengde gedoogsituatie zo dicht mogelijk bij de voorwaarden uit de derde rijbewijsrichtlijn te kunnen blijven. Dit betekent een TMM van het emissievrije bedrijfsvoertuig dat niet hoger is dan 3.500 kg vermeerderd met het gewicht van het batterijpakket als voorlopige praktische interpretatie van het criterium om te kwalificeren voor de gedoogsituatie voor het rijbewijs en de tachograafplicht.
3. In te stemmen met het versturen van de bijgevoegde Kamerbrief in lijn met de voorgaande beslispunten waarin u de Kamer informeert over uw beslissing om de huidige gedoogperiode eenmalig te verlengen en onder welke voorwaarden u dit doet.
4. In te stemmen met het versturen van de Kamerbrief waarin u antwoord geeft op de eerder gestelde Kamervragen van het lid Van Ginneken inzake dit onderwerp.
5. In te stemmen met het versturen van de brief aan RDW waarin u de RDW informeert over beslispunt 2 (administratieve verlaging TMM).

Kernpunten

- Er is sinds 1 januari 2023 een feitelijke gedoogsituatie voor het besturen van een zero emissie bedrijfsvoertuig boven de 3.500 kg tot en met 4250 kg zonder rijbewijs C. Deze gedoogsituatie loopt op 31 december 2023 af.
- Zonder aanvullend beleid kunnen deze bedrijfsvoertuigen (in feite vrachtwagens) vanaf 1 januari 2024, alleen worden bestuurd door chauffeurs met een daarvoor bedoeld rijbewijs van categorie C1 of C met bijbehorende beroepskwalificatie code 95.
- Hiervoor moeten chauffeurs examens halen, een medische keuring doen en een rijbewijs aanvragen. Dat kost tijd en geld. Tegelijkertijd biedt dit voor de werknemers een kans om daarna ook als beroepschauffeur zwaarder vervoer te mogen verrichten. Ook biedt rijbewijs C(1) de verkeersveiligheidswaarborgen die horen bij het besturen van zware voertuigen.
- De Kamer heeft een motie aangenomen waarin verzocht wordt om een permanente oplossing voor dit vraagstuk te organiseren. Een permanente wettelijke verankering is echter, vanwege - niet goed handhaafbare en uitvoerbare - EU-regelgeving, op dit moment niet mogelijk.
- De gedoogsituatie van dit jaar was aanvankelijk al ingesteld vooruitlopend op wijziging van de Nederlandse regelgeving, conform een vrijstellingsmogelijkheid die de derde rijbewijsrichtlijn biedt.

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobilite t
DuMo

Aan

De Minister IenW
cc De Staatssecretaris van
IenW

Bijlage(n)

6

zie opm
zie opm

- Het is mogelijk dat ondernemers hebben geïnvesteerd in de aankoop van ZE voertuigen zwaarder dan 3.500 kg in afwachting van permanente regelgeving.
- Inmiddels is echter gebleken dat de huidige vrijstellingsmogelijkheid onder de derde rijbewijsrichtlijn niet handhaafbaar is. Zo geldt de vrijstelling voor alle voertuigen met een alternatieve aandrijflijn (bijv. ook bedrijfsvoertuigen op gas en hybride voertuigen). Nederland wil alleen de *volledig* emissievrije bedrijfsvoertuigen vrijstellen en geen andere categorieën zoals plug-in hybrides en voertuigen op LPG, dat is onder de voorwaarden van de derde rijbewijsrichtlijn echter niet mogelijk. De voorwaarden uit deze richtlijn bepalen daarnaast dat de vrijstellingsmogelijkheid alleen geldt voor de maximaal toegestane massa boven 3.500 kg bedrijfsvoertuig *uitsluitend* toe te schrijven is aan de grotere massa van het alternatieve aandrijfsysteem in vergelijking met de massa van het aandrijfsysteem van een voertuig met dezelfde afmetingen dat is uitgerust met een interne verbrandingsmotor met een elektrische of compressieontsteking, en mits het laadvermogen niet wordt verhoogd ten opzichte van hetzelfde voertuig.
- Deze voorwaarden blijken niet handhaafbaar. Het meergewicht van de alternatieve aandrijflijn wordt bij de Europese Type Goedkeuring (ETG) niet geregistreerd voor dit type voertuigen. Ook heeft niet iedere fabrikant een equivalent voertuig (met dezelfde afmetingen) met een interne verbrandingsmotor waarmee de gewichtsvergelijking kan worden gemaakt. Hiermee ontstaat geen gelijk speelveld voor alle ondernemers. Daarom adviseren wij u in te stemmen met het hanteren van het gewicht van het emissievrije bedrijfsvoertuig dat niet hoger is dan 3.500 kg vermeerderd met het gewicht van het batterijpakket als voorlopige praktische interpretatie. Gebleken is dat het opgegeven accugewicht bij veelverkochte modellen een overschatting geeft van het totale meergewicht boven de 3.500 kg ten opzichte van een equivalent model met een interne verbrandingsmotor. Hiermee wordt dus gedurende de verlengde gedoogsituatie afgeweken van de bepalingen van de derde rijbewijsrichtlijn.
- Ook biedt de vrijstellingsmogelijkheid onder de derde rijbewijsrichtlijn geen oplossing voor het feit dat deze voertuigen voor de wet nog steeds vrachtwagens blijven waarvoor de chauffeurs niet hebben geleerd welke specifieke bepalingen daarvoor gelden en de tachograafverplichting voor deze voertuigen geldt. Ook het voorstel voor de vierde rijbewijsrichtlijn wat in de maak is, lost alleen het rijbewijsdeel van het probleem op voor deze voertuigen.
- Met het ontbreken van concreet zicht op legalisatie heeft het OM aangegeven de huidige niet-handhaven situatie niet langer te willen verlengen dan 1 juli 2024. Voertuigeigenaren kunnen deze periode gebruiken om aan de wettelijke vereisten te voldoen. In bijlage 2 is de volledige reactie van het OM opgenomen met daarin de inhoudelijke argumentatie waarom zij uw verzoek voor verlengen van de gedoogperiode met 1 jaar hebben afgewezen. De overbruggingsperiode naar uitsluitel van de Europese Commissie over de vierde rijbewijsrichtlijn is te lang om op te kunnen gedogen gelet op de verkeersveiligheidsrisico's.
- Op 5 december 2023 probeert u bij de Europese Commissie alsnog een formeel standpunt te krijgen over de praktische invulling van de eisen in de huidige rijbewijsrichtlijn die (a) ziet op *alle* alternatieve brandstoffen en (b) eist dat het laadvermogen bij gebruik van de vrijstellingsregeling niet mag toenemen ten opzichte van een dieselveertuig van dezelfde afmetingen dat met rijbewijs B wordt gereden.

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo

Aan

De Minister IenW
cc De Staatssecretaris van IenW

Bijlage(n)

6

- Aangezien de verwachting is dat een formeel standpunt van de EC uitblijft, zijn de bijgevoegde stukken alvast voorbereid vanuit het perspectief dat er geen duidelijkheid volgt en de situatie van niet-handhaven per 1 juli 2024 stopt.
- Eigenaren van bedrijfsvoertuigen, die geen gebruik willen maken van de gedoogsituatie c.q. het inzetten van chauffeurs met rijbewijs C/C1 code 95 en tachograaf, kunnen de toegestane maximum massa (TMM) van hun voertuigen voor 1 januari 2024 verlagen naar 3.500 kg in het kentekenregister. Dit betekent dat deze voertuigeigenaren weliswaar minder laadvermogen overhouden, maar de voertuigen wel legaal met chauffeurs met een rijbewijs B kunnen laten besturen en ook geen tachograafverplichting hebben. Deze verlaging heeft tot gevolg dat er verandering van kenteken plaatsvindt. Het vrachtvoertuig (TMM > 3.500 kg) krijgt na aanvraag van de gewichtsverlaging en beoordeling door de RDW een nieuw bestelautokenteken (TMM ≤ 3.500 kg) toegekend. Aan zowel de administratieve handeling (€64,95) als de eventuele kentekenverandering (ca. €72,-) zijn kosten verbonden.
- Hangende de verlengde gedoogperiode hanteren we voorlopig de bestaande werkwijze voor *enkel* emissievrije bedrijfsvoertuigen waarbij de bestuurder aan de hand van een verklaring in het voertuig moet kunnen aantonen dat de toegestane massa, inclusief belading boven de 3.500 kg, uitsluitend is toe te wijzen aan het batterijpakket.
- Deze benadering is uit praktische overwegingen gekozen, omdat niet elk voertuig een dieselequivalent heeft (meer dan 95% van de huidige voertuigen heeft dat nu wel, maar dat kan in de toekomst veranderen). Deze methode beperkt het extra laadvermogen bij gebruik van de vrijstelling enigszins, maar bekend is dat bij het op dit moment meest gebruikte voertuigtype dit nog steeds leidt tot een toename van het laadvermogen met meer dan 300kg ten opzichte van een equivalent diesel-voertuig.
- Eigenaren van voertuigen die gebruik willen maken van de gedoogsituatie, op basis van de vrijstellingsmogelijkheid in de richtlijn, moeten de toegestane maximum massa (TMM) van hun voertuigen waar nodig in lijn brengen in het kentekenregister. Dit betekent dat voertuigeigenaren het TMM van een groot deel van de reeds getekende bedrijfsvoertuigen voor 1 januari 2024, middels een administratieve handeling, mogelijk nog dient te verlagen in het kentekenregister bij de RDW. De verklaring met het gewicht van het batterijpakket kan worden opgevraagd bij de producent of importeur van het voertuig die deze verklaring dient in te vullen en ondertekenen.
- Een eventuele verlaging van de TMM betreft een zelfopgave van de voertuigeigenaar. De Dienst Wegverkeer (RDW) heeft geen betrouwbare brondata om die zelfopgave vervolgens te kunnen toetsen omdat dit gegeven niet standaard op het certificaat van oorsprong staat en dus ook niet altijd opgenomen is in het kentekenregister. Om te kunnen toetsen of een chauffeur in een bepaald voertuig in aanmerking komt voor de gedoogsituatie voor het niet hebben van een vrachtautorijbewijs is het voor handhavers dus noodzakelijk dat naast de eventuele verlaging van het TMM tevens de bestaande verklaring met het gewicht van het batterijpakket in het voertuig aanwezig is.
- Naast het rijbewijs is de tachograaf een aandachtspunt. Voor deze bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg geldt een tachograafplicht. De bedrijfsvoertuigen waarover het hier gaat vallen in de voertuigcategorie N2

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo

Aan

De Minister IenW
cc De Staatssecretaris van IenW

Bijlage(n)

6

- (vrachtauto). Bij beroepsmatig goederenvervoer geldt op grond van de Verordening (EU) 561/2006 voor deze voertuigen een tachograafplicht.
- Deze Verordening biedt onder voorwaarden een uitzondering. Zo kan op grond van artikel 13f het elektrische bedrijfsvoertuig vrijgesteld worden van de tachograafplicht, maar alleen als voor zover het binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats van de onderneming rijdt. Wij adviseren u gebruik te blijven maken van deze vrijstelling en explicieter te communiceren over de beperking van de uitzonderingsgrond tot 100km vanaf de vestigingsplaats.
 - De voortzetting van deze gedoogsituatie wordt parallel nog afgestemd met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Zij moet nog akkoord gaan met deze gevraagde tachograafvrijstelling gedurende de verlengde periode van het gedogen voor maximaal een half jaar.

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobilite t
DuMo

Aan

De Minister IenW
cc De Staatssecretaris van
IenW

Bijlage(n)

6

Krachtenveld

- Met uw besluiten in deze nota rondt u uw keuzes voor het verlengen van de huidige gedoogregeling af. Daarnaast informeert u betrokkenen over uw keuzes en is voor de bedrijfsvoertuigen die vóór 1 oktober 2023 zijn tenaam gesteld of besteld een tijdelijke oplossing voorlopig geborgd. Eerder is gecommuniceerd dat het enkel om tenaamgestelde voertuigen gaat. Met de conditie dat ze ook aantoonbaar besteld mogen zijn voor 1 oktober 2023 komt u de sector tegemoet voor voertuigen die niet tijdig op naam gezet zijn. Ook dat expliciteert u in de Kamerbrief.
- De Tweede Kamer vraagt enerzijds aandacht voor de verduurzaming van deze bedrijfsmiddelen via o.a. de aangenomen motie Van Ginneken c.s.. Anderzijds vraagt de Kamer ook aandacht voor de verkeersveiligheid en specifiek die van de post- en koerierssector die onder andere met dit zwaardere type (vracht)voertuig rijdt. Deze doelen kunnen strijdig zijn aan elkaar.
- De sector zal daarom zeer teleurgesteld zijn in uw besluit. Zij hebben aangegeven niet alleen een permanente oplossing te zoeken voor de huidige groep bedrijfsvoertuigen in deze categorie maar ook voor de nieuwe nog te bestellen bedrijfsvoertuigen en mogelijk ook voor doelgroepenvervoer met elektrische voertuigen. Dit mede gelet op de vergroeningsambities die ondernemers voor hun wagenpark hebben en de zero emissie zones die snel op de ondernemers afkomen in diverse gemeenten per 1-1-2025.
- De sector heeft aangegeven dat het behalen van een Rijbewijs-C en het toepassen van een tachograaf geen kansrijke oplossing voor ze is. Dit aangezien personeel na het behalen van een C-rijbewijs daarna ook als beroepschauffeur zwaarder vervoer mag verrichten. Zij achten de kans daardoor klein dat dit personeel behouden blijft om op deze groep voertuigen te rijden. Bovendien is de omloop van het, veelal parttime, personeel wat op deze voertuigen rijdt groot.
- De kans is daardoor groot dat het merendeel van de ondernemers met deze voertuigen het TMM verlaagt naar 3.500 kg, waardoor er juridisch gezien minder laadvermogen resteert. Hiermee is de kans op overbeladen groter. In overleg met de handhavingsinstanties zullen we bespreken of hier aanvullende controleacties op benodigd zijn.

Toelichting*Communicatie*

Met uw brief informeert u de Tweede Kamer over uw oplossingsrichting die inhoudelijk reeds met de sector, handhavingsinstanties en uitvoeringspartijen is

voorgesproken. Gezamenlijk met de sector en DCO werken we een factsheet en QenA's uit die eventueel ook door de sector op hun websites kunnen worden geplaatst zodat hun achterban wordt bereikt.

Internationale/Europese context

Momenteel ligt er een voorstel voor de vierde rijbewijsrichtlijn met nieuwe Europese rijbewijsafspraken. Hier is in maart 2023 een voorstel door de Europese Commissie gepubliceerd waar momenteel over wordt onderhandeld. In het voorstel is de eis van het extra batterijgewicht niet meer meegenomen, waardoor het wat betreft de selectie van voertuigen die wel of niet onder de uitzondering vallen een stuk beter uitvoerbaar en handhaafbaar is. Echter biedt deze formulering nog geen oplossing voor het gegeven dat deze voertuigen voor andere bepalingen dan het rijbewijs vrachtauto's blijven waarvoor specifieke verkeersregels, -tekens en andere bepalingen (tachograafplicht, decentrale regelgeving) gelden waarvoor de chauffeurs door het ontbreken van een vrachtautorijbewijs niet zijn opgeleid, terwijl het voertuig door de hogere massa voor andere verkeersdeelnemers nog wel steeds leidt tot een hogere kans op ernstig letsel bij een botsing.

Of deze tekst zo blijft staan, is afhankelijk van de verdere onderhandelingen en het oordeel van het Europees Parlement. Het voorstel wordt naar verwachting eind 2024 vastgesteld waarna nog enkele jaren implementatie zijn voorzien. Indien de bepaling in de vierde rijbewijsrichtlijn blijft staan, kan daarmee rijbewijs B voor deze groep voertuigen grensoverschrijdend worden gebruikt.

Het huidige handhavingsprobleem onder de derde rijbewijsrichtlijn speelt in meerdere lidstaten die een permanente vrijstelling willen invoeren of reeds hebben ingevoerd (o.a. Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Hongarije, Ierland, Polen en Portugal). Op 6 december 2022 heeft daarom een Europees informeel ambtelijk overleg plaats gevonden met het rijbewijscomité over de handhaafbaarheid van de voorwaarde van het extra gewicht. Dit heeft echter tot op heden nog niet tot een standpunt van de Europese Commissie geleid. De verwachting is dat uw gesprek op 5 december 2023 met de plv. DG MOVE niets in het standpunt van de EC verandert.

Juridische overwegingen

In de nieuwe gedoogsituatie wordt, net als in de oude gedoogsituatie afgeweken van de bepalingen in de derde rijbewijsrichtlijn door het gedogen te beperken tot alleen emissievrije voertuigen. Ook verruimt u de huidige doelgroep van de oude gedoogregeling door ook reeds bestelde emissievrije bedrijfswagens toe te voegen mits deze via het koop- of leasecontract aantoonbaar voor 1 oktober 2023 zijn besteld. Wel is mogelijke onduidelijkheid weggenomen over wat de maatstaf is voor de maximale massa voor voertuigen onder de gedoogconstructie: meer expliciet dan voorheen is duidelijk gemaakt dat dit -net als bij andere bepalingen zoals voor rijbewijzen en verkeersregels dit wordt afgemeten aan de hand van de (in het kentekenregister opgenomen) Toegestane Maximale Massa (TMM) en niet aan de hand van het gewicht van een voertuig op de weegschaal, dat bijvoorbeeld na een ongeval met ernstige schade niet meer is vast te stellen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo

Aan

De Minister IenW
cc De Staatssecretaris van
IenW

Bijlage(n)

6

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Overzicht voorwaarden verlengde gedoogsituatie	Overzicht van de voorwaarden voor de verlengde gedoogconstructie van 1 januari 2024 tot 1 juli 2024 voor zero emissie bedrijfswagens van 3.501 t/m 4.250 kg.
2	Kamerbrief verlengen gedoogsituatie Rijbewijs-C emissievrije bedrijfsvoertuigen van 3.501 t/m 4.250 kg	Brief waarin de minister van IenW de Tweede Kamer informeert over zijn besluit om de huidige regeling voor het niet-handhaven op rijbewijs-C en tachograafplicht voor zero emissie bedrijfswagens van 3.501 t/m 4.250 kg te verlengen tot 1 juli 2024.
3	Kamerbrief antwoorden Kamervragen lid Van Ginneken inzake zero emissie bedrijfswagens van 3.501 t/m 4.250 kg.	Brief waarin de minister van IenW de Tweede Kamer antwoorden geeft op de gestelde Kamervragen van het lid Van Ginneken over zero emissie bedrijfswagens van 3.501 t/m 4.250 kg.
4	Reactie OM op verzoek verlengen huidige gedoogsituatie	Brief van het OM aan de minister van IenW waarin het OM inhoudelijk beargumenteert waarom zij de gedoogsituatie niet langer willen verlengen dan 1 juli 2024.
5	Bijlage met uitleg wettelijke verplichtingen bedrijfsvoertuigen en rekenvoorbeeld.	Extra uitleg n.a.v. gesprek 29 november jl. over de wettelijke verplichtingen van bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa (TMM) van meer dan 3.500 kg en een duidelijk rekenvoorbeeld om de gewichtsdiscussie beter te begrijpen.
6	Brief aan de RDW inzake voertuiggewicht elektrische voertuigen	Met deze brief wordt de RDW op de hoogte gebracht dat voertuigen in het kader van het verlengen van de gedoogsituatie.

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo

Aan

De Minister IenW
cc De Staatssecretaris van IenW

Bijlage(n)

6

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
3 november 2023	Beslisnota Kamerbrief motie Van Ginneken c.s. zero emissie bedrijfsvoertuigen van boven de 3.500 t/m 4.250 kg	Nota inclusief bijlages ter verzending van de Kamerbrief van 9 november 2023 over de aangenomen motie van het lid Van Ginneken c.s. over Zero-emissie bedrijfsvoertuigen tot en met 4.250 kg.
13 oktober 2023	Nota Kamerbrief en aanvullende informatie zero emissie bedrijfsvoertuigen van boven de 3.500 t/m 4.250 kg	Nota inclusief bijlages ter verzending van de Kamerbrief van 17 oktober 2023 over zero-emissie bedrijfsvoertuigen tot en met 4.250 kg inclusief het afstemmen van een oplossingsrichting.
29 september 2023	Beslisnota gedoogsituatie vrijstelling rijbewijs C ZE voertuigen	Nota inclusief bijlages met daarin antwoorden op eerder gestelde vragen van de minister van IenW over de ontheffing op rijbewijs C voor zero emissie voertuigen inclusief een voorgestelde oplossingsrichting en redeneerlijn.
12 september 2023	Beslisnota gedoogconstructie rijbewijs/tachograafplicht ZEvoertuigen tussen 3.501kg en 4.250kg	Nota inclusief bijlages met daarin het advies om de gedoogsituatie per 1-1-2024 te stoppen en na vaststelling van de Vierde rijbewijsrichtlijn de uitzondering, zo spoedig mogelijk in te voeren.
20 december 2022	Beslisnota Niet-handhaven Rijbewijs C-plicht ZE bestelvoertuigen	Nota inclusief bijlages waarin de minister van IenW wordt gevraagd akkoord te gaan met een constructie waarbij vooruitlopend op een wetwijziging niet te handhaven op het bezit van een rijbewijs C bij chauffeurs van ZE-bestelvoertuigen en een brief te versturen waarin hij de ILT verzoekt tot een periode van niet-handhaven.

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobilite t
DuMo

Aan

De Minister IenW
cc De Staatssecretaris van
IenW

Bijlage(n)

6

Bijlage 1 voorwaarden verlengde gedoogconstructie van 1 januari 2024 tot 1 juli 2024 voor zero emissie bedrijfswagens van 3.501 t/m 4.250 kg.

Gedogen waarvan?

- Vrijstelling van het bezit van Rijbewijs C1 of C, inclusief code 95.
- Vrijstelling van de installatie en gebruik van een tachograaf.

Wanneer geldt het gedogen?

Gedogen voor het bezit van Rijbewijs C1 of C geldt indien:

- het voertuig betreft van de categorie N2 met milieuklasse ZE,
- met een maximaal toegestane massa van meer dan 3.500 kg maar ten hoogste 4.250 kg,
- indien het voertuig wordt gebruikt voor het vervoer van goederen zonder aanhanger,
- de massa boven 3.500 kg uitsluitend toe te schrijven is aan de grotere massa van het alternatieve aandrijfsysteem in vergelijking met de massa van het aandrijfsysteem van een voertuig met dezelfde afmetingen dat is uitgerust met een interne verbrandingsmotor met een elektrische of compressieontsteking [NB: wij lezen dit in deze fase als 3.500 kg + het batterijgewicht],
- het laadvermogen niet wordt verhoogd ten opzichte van hetzelfde voertuig [NB: wij lezen dit in deze fase als 3.500 kg + het batterijgewicht],
- het voertuig wordt bestuurd door houders van een rijbewijs van categorie B dat ten minste twee jaar eerder was afgegeven, en
- een document in het voertuig aanwezig is met daarop vermeld het gewicht van het batterijpakket en het voertuig een tenaamstelling heeft of besteld is voor 1 oktober 2023.

Gedogen voor de tachograaf geldt indien:

- het voertuig wordt gebruikt voor goederenvervoer
- binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf
- het voertuig wordt aangedreven met elektriciteit
- het voertuig een toegestane maximummassa heeft, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 7,5 ton.

De basis van bovenstaande wordt tevens een brief aan de ILT verstuurd.

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/355735

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo

Aan

De Minister IenW
cc De Staatssecretaris van
IenW

Bijlage(n)

6



TER BESLISSING

Datum

2 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/326371

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Beslistermijn

3 november 2023

Bijlage(n)

2

Aan

De Minister van IenW
Cc De Staatssecretaris van IenW

nota

Kamerbrief motie Van Ginneken c.s. zero emissie
bedrijfsvoertuigen van boven de 3.500 t/m 4.250 kg

Aanleiding

In bijlage 1 vindt u de concept Kamerbrief (bijlage 1) waar de Kamer bij de stemming over de motie van het lid Van Ginneken c.s. (bijlage 2) op 24 oktober jl. om heeft gevraagd.

Geadviseerd besluit

Akkoord te gaan met verzending van bijgevoegde Kamerbrief.

Kernpunten

Op 24 oktober jl. heeft de Tweede Kamer een motie van het lid Van Ginneken c.s. aangenomen over een verlenging van de tijdelijke vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor het besturen van zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg tot en met 4.250 kg tot een blijvend Europees juridisch kader is vastgesteld. Daarbij is ook verzocht om na een week met een reactie aan uw Kamer te komen.

In deze brief informeert u de Kamer, mede namens de staatssecretaris, kort over de huidige tussenstand en de redenen waarom dit meer tijd kost bij het bieden van een oplossing.

Krachtenveld

De huidige gedoogsituatie eindigt vooralsnog op 1 januari 2024. In verband met de urgentie van deze kwestie is er intensief contact met de sector. Een oplossing dient binnen de juridische mogelijkheden te passen en dient handhaafbaar en uitvoerbaar te zijn. De bevoegdheid voor een oplossing ligt niet alleen bij u maar ook bij toezichhoudende en handhavende partijen als de Inspectie Leefomgeving en Transport, de politie, het Openbaar Ministerie en het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Afstemming vergt tijd en zorgvuldigheid. Hoewel de overleggen in constructieve sfeer plaatsvinden is het nu nog te vroeg voor een definitieve oplossing.

Toelichting**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

N.v.t.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief ZE bedrijfsvoertuigen 3.500 t/m 4.250 kg	In deze brief informeert u de Kamer, mede namens de staatssecretaris, kort over de huidige tussenstand en de redenen waarom het bieden van een oplossing rondom de gedoogsituatie van Rijbewijs-C voor bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 t/m 4.250 kg meer tijd kost.
03	Motie van het lid Van Ginneken c.s. bedrijfsvoertuigen 3.500 t/m 4.250 kg	In deze motie wordt de regering verzocht de tijdelijke vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen te verlengen tot een blijvend Europees juridisch kader is vastgesteld.

Datum

2 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/326371

Opgesteld doorBestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo**Aan**De Minister IenW
De Staatssecretaris van IenW**Bijlage(n)**

2



De Minister van IenW
Cc De Staatssecretaris van IenW

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobilite t
DuMo 1

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

[Redacted contact information]

Datum

13 oktober 2023

Kenmerk

**Fout! Onbekende naam
voor
documenteigenschap.IENW**
/BSK-2023/299545

Bijlage(n)

2

nota ter informatie

Kamerbrief en aanvullende informatie zero emissie
bedrijfsvoertuigen van boven de 3.500 t/m 4.250 kg

Inleiding

In bijlage 1 vindt u een voorzet voor de concept Kamerbrief (bijlage 1) die u in het TMD Auto van 28 sept jl. heeft toegezegd. In bijlage 2 treft u aanvullende informatie aan over dit dossier naar aanleiding van uw vragen in het laatste gesprek met u op 12 oktober jl.

Samenvatting, kern of boodschap

In het tweeminutendebat Auto van 28 september jl. heeft de Kamer aandacht gevraagd voor een vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor het besturen van zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg tot en met 4.250 kg. Deze gedoogconstructie eindigt op 31 december 2023. Daarbij is gevraagd om duidelijkheid te scheppen voor ondernemers, wat er gebeurt als de gedoogconstructie verloopt. Ook is verzocht of het mogelijk is om de tijdelijke gedoogsituatie te verankeren in permanente wetgeving.

Wij vragen om uw reactie op deze concept Kamerbrief en we vernemen graag welke oplossingsrichting uw voorkeur (voorlopig) heeft. Zodat wij parallel uw (voorlopige) voorkeursrichting met de sector en met de betrokken handhavingsinstanties (ILT, OM, Politie, JenV en SZW) kunnen afstemmen.

Toelichting

Krachtenveld

Verschillende brancheorganisaties (oa. TLN, Evo, RAI, BOVAG, VNO-NCW, VNA) en grote bedrijven (oa. DHL, Coolblue) hebben zich in de media negatief uitgelaten over het uitblijven van een oplossing met het oog op het aflopen van de gedoogsituatie per 1 januari 2024.

Juridisch

Deze nota en bijlagen zijn afgestemd met HBJZ.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief ZE bedrijfsvoertuigen 3.500 t/m 4.250 kg	In deze brief informeert de minister, mede namens de staatssecretaris, over de huidige situatie rondom de gedoogsituatie van Rijbewijs-C voor bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 t/m 4.250 kg, de elementen die een rol spelen bij het bieden van een oplossing en het vervolgproces.
03	Stand van zaken gedogen rijbewijs-C	Aanvullende informatie naar aanleiding van uw vragen in het laatste gesprek met u op 12 oktober jl over de gedoogsituatie van Rijbewijs-C voor bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 t/m 4.250 kg



TER BESLISSING

Datum

29 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/285197

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Beslistermijn

2 oktober

Bijlage(n)

3

Aan

De Minister IenW
Cc De Staatssecretaris IenW

nota

Gedoogsituatie vrijstelling rijbewijs C ZE voertuigen

Aanleiding

In bijlage 1 vindt u de antwoorden op de vragen die u heeft gesteld over ontheffing rijbewijs C voor ZE-voertuigen naar aanleiding van de nota¹ die u hierover heeft ontvangen. Daarbij wordt een oplossingsrichting en redeneerlijn voorgesteld. Deze elementen kunnen worden gebruikt voor de Kamerbrief die u in het TMD Auto van 28 sept jl. heeft toegezegd en de beantwoording van Kamervragen van het lid van Ginneken (D66) van 3 augustus jongstleden (bijlage 2).

Geadviseerd besluit

1. Akkoord te gaan met de voorgestelde oplossingsrichting en deze nader af te stemmen met ILT, SzW, JenV, OM, Politie en RDW
2. Akkoord te gaan met de voorgestelde redeneerlijn.
3. Uw eerste voorkeur uit te spreken voor het al dan niet uitwerken van een tegemoetkoming en uw eerste voorkeur uit te spreken voor een van de geschetste opties.
4. De redeneerlijn te gebruiken als basis voor:
 - a. Kamerbrief vervolg rijbewijs C na 1 januari 2024
 - b. Antwoord op de Kamervragen van Kamerlid van Ginneken (D66)
 - c. Een gesprek met de sector over deze oplossingsrichting direct na uw akkoord

Kernpunten

In bijgesloten stuk kunt u vinden:

- Beschrijving van de huidige gedoogconstructie
- Voorstel voor oplossing.
- Beschrijving van het proces betrekken benodigde partijen
- Antwoord op de vragen die u heeft gesteld naar aanleiding van de eerdere nota over ontheffing rijbewijs C voor ZE voertuigen
- De aangepaste redeneerlijn
- Analyse van betrokken aantal voertuigen

Krachtenveld

¹ IENW/BSK-2023/246758

Verschillende brancheorganisaties (oa. TLN, Evo, RAI, BOVAG, VNO-NCW, VNA) en grote bedrijven (oa. DHL, Coolblue) hebben zich in de media negatief uitgelaten over het uitblijven van een oplossing met het oog op het aflopen van de gedoogsituatie per 1 januari 2024. In bijlage 3 vindt u de tekst die bij aanvang van de gedoogperiode met de sector gecommuniceerd is.

Datum

29 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/285197

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

DuMo 2

Aan

De Minister IenW

Bijlage(n)

Vul hier het aantal bijlagen in



Aan

Minister
cc Staatssecretaris

nota

Gedoogconstructie rijbewijs/tachograafplicht ZE-voertuigen tussen 3.501kg en 4.250kg

TER BESLISSING

Datum

12 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/246758

Opgesteld door

Bestuurskern
De Directeur-Generaal
Mobiliteit
HBJZ

Beslistermijn

22 september 2023

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Momenteel geldt een gedoogconstructie waarbij tot eind 2023 niet wordt gehandhaafd op het niet hebben van een verplicht vrachtautorijbewijs (rijbewijs C) en tachograaf voor vrachtauto's tot 4.250 kg met elektrische aandrijving¹. Deze gedoogconstructie volgt op een eerder opgestelde pilot omtrent deze voertuigen. Het doel van deze pilot was het wegnemen van barrières voor de transitie naar duurzaam transport.

De intentie is tot nu toe geweest dat de gedoogsituatie zou overgaan in een wettelijk geborgde vrijstelling. Echter, door meerdere openstaande vragen die opkwamen bij het wetgevingstraject werd duidelijk dat deze vrijstelling mogelijk tot tegenstrijdige regelgeving leidt. Daarom wordt geadviseerd de gedoogsituatie niet voort te zetten.

Hierover zijn begin augustus door het lid Van Ginneken Kamervragen gesteld². Voor de beantwoording is het nodig om een nader besluit te nemen over de voorgenomen wettelijke vrijstelling en in samenhang daarmee de handhaving en de gedoogsituatie op dit gebied. Daarnaast wordt een besluit gevraagd over of deze uitzondering dan wel wettelijk wordt vastgelegd.

Geadviseerd besluit

1. Stop de gedoogconstructie per 1 januari 2024.
2. Besluit om na vaststelling van de Vierde rijbewijsrichtlijn de uitzondering, zo spoedig mogelijk in te voeren, maar enkel indien de zorgen omtrent verkeersveiligheid gewaarborgd kunnen worden en de wettelijke vereiste uitzonderingen vastgelegd zijn. Naar verwachting kan hier eind 2024 mee worden gestart na vaststelling van de richtlijn. Implementatie hiervan kost vervolgens ca. twee jaar.
3. Indien u hiermee instemt, bij belanghebbenden toetsen of wij alle overwegingen hebben meegewogen.

Indien u de termijn voor gedogen wel wenst te verlengen en inzet op een oplossing in de loop van 2024 onder de Derde Rijbewijsrichtlijn, dan wordt u geadviseerd om de groep die onder het gedogen valt niet uit te breiden.

¹ Nota IENW/BSK-2022/305827

² 2023Z13991, zie bijlage 2

Kernpunten

Achtergrond

- Een elektrisch aangedreven voertuig is voorlopig nog steeds zwaarder dan een dieselvariant, vanwege het batterijpakket. Dit zorgt ervoor dat ondernemers die overstappen naar een zero emissie (ZE) voertuig een vrachtwagenrijbewijs en tachograaf nodig hebben, terwijl ze in eenzelfde type voertuig in dieselvariant het voertuig met een regulier B-rijbewijs voor personen-/bestelauto's mogen besturen.
- Tot eind 2022 heeft een wettelijk geborgd experiment gelopen, goedgekeurd door de Europese Commissie, waar onder voorwaarden een vrijstelling van de vrachtwagenrijbewijsplicht werd gegeven voor ZE-voertuigen bestemd voor goederenvervoer van 3.501 tot 4.250 kg (formeel een lichte vrachtauto). Hier hebben 28 voertuigen aan deelgenomen. De evaluatie van dit experiment wordt binnenkort afgerond.
- Met behulp van een gedoogconstructie is met het oog op realisatie van een permanente oplossing in 2023 in december 2022 besloten dat dit soort voertuigen vanaf 1 januari 2023 tot 1 januari 2024 gedoogd worden en toch de weg op kunnen, zonder rijbewijs C en zonder tachograaf. Aangegeven werd dat enkel voertuigen met een tenaamstelling van voor 1 oktober 2023 gedoogd werden, en dat dit niet meer dan 100 voertuigen zouden omvatten. Echter, nu blijkt dat dit een veel grotere groep voertuigen inhoudt. De groep die nu meedoet omvat momenteel 450 voertuigen en loopt naar verwachting tot 1 oktober op naar rond de 800.
- Normaal gesproken wordt elk voertuig boven de 3.500 kg gedefinieerd als een vrachtwagen – wat betekent dat de chauffeur een rijbewijs C nodig heeft, zich aan de rij- en rusttijden moet houden, en ook aan alle verkeersbependingen waarmee een vrachtwagen wordt geconfronteerd. Het behalen van rijbewijs C of C1 met bijbehorende beroepskwalificatie (code 95) is nodig voor chauffeurs van voertuigen boven de 3.500 kg omdat chauffeurs daarmee leren om te gaan hoe te rijden met zware voertuigen en hoe ze beroepsvervoer moeten verrichten. Deze eisen zijn Europees vastgesteld.
- Voor aanvang van de proeftuin in 2018 heeft toenmalig minister Van Nieuwenhuizen aangegeven dat "het uitgangspunt [is] om gebruik te maken van de mogelijkheden die de Derde Rijbewijsrichtlijn biedt... om het experiment een structureel vervolg te geven". Het daarvoor aangekondigde plan van aanpak is niet opgesteld.
- De verwachting bij de sector is, dat voor het eind van de gedoogtermijn onder de Derde Rijbewijsrichtlijn, de permanente vrijstelling van kracht wordt. Op basis daarvan, met de invoering van Zero Emissiezones vanaf 2025 in zicht, hebben ondernemers geïnvesteerd in honderden ZE-voertuigen.
- Bij de uitwerking van de regelgeving stuiten we echter op praktische en juridische problemen. Daarnaast is ook de gedoogsituatie niet volledig juridisch en uitvoeringstechnisch geborgd.

Problemen met de huidige gedoogconstructie

- Onder de huidige Derde rijbewijsrichtlijn is de uitzondering voor het besturen met rijbewijs B van alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg vanuit Europese regelgeving mogelijk, waar dit normaal maar tot 3.500 kg kan. Het verschil in gewicht moet voortkomen uit de alternatieve

Datum

12 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/246758

Opgesteld door

Bestuurskern
De Directeur-Generaal
Mobiliteit

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

aandrijving en dit moet ook worden aangetoond. In de praktijk blijkt deze eis moeilijk handhaafbaar (o.a. omdat de zwaarte van het accupakket niet als apart onderdeel in het kentekenregister wordt opgenomen).

- Volgens de richtlijn kan deze vrijstelling niet alleen gaan om ZE-voertuigen, maar ook allerlei andere alternatief aangedreven (hybride) voertuigen. Onze huidige gedoogconstructie kijkt ook hier af van de voorstellen uit Europa.
- Bij de uitwerking van de vrijstelling onder de Derde Rijbewijsrichtlijn is niet te voorzien hoe het zit met aansprakelijkheid als een voertuig van boven de 3.500 kg dat zonder wettelijke grondslag door iemand wordt bestuurd met een rijbewijs B een ongeluk veroorzaakt. De verkeersveiligheid van de uitzondering is namelijk niet voldoende onderzocht en aanpalende regels zoals aansprakelijkheid en verzekeringen zijn niet afgedekt. Dit kan vergelijkbare problemen veroorzaken als bij de Stint.
- Op dit moment is nog niet de benodigde beslisinformatie beschikbaar om een gedegen advies te geven over de mogelijkheden en wenselijkheid voor het al dan niet invoeren van deze wettelijke vrijstelling van het vrachtautorijbewijs onder de huidige derde richtlijn en tachograafplicht.
- Het is niet duidelijk of deze problemen kunnen worden opgelost en negatieve effecten voor de verkeersveiligheid, uitvoering en handhaafbaarheid kunnen worden voorkomen. Daarom is het advies de gedoogsituatie niet te verlengen en/of uit te breiden.
- Dit kan slechts anders zijn indien u van mening bent dat de belangen die zijn gediend met het Zero-Emissiebeleid en de beperking van CO₂ als gevolg van de gedoogsituatie zwaarder wegen dan deze juridische risico's.

Datum

12 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/246758

Opgesteld door

Bestuurskern
De Directeur-Generaal
Mobiliteit

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Volgende stappen:

- Momenteel is een voorstel voor een Vierde rijbewijsrichtlijn in procedure met ook een nieuw voorstel voor dit specifieke onderwerp. In deze Vierde rijbewijsrichtlijn is de uitzondering voor het besturen met rijbewijs B van alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg vanuit Europese regelgeving ook opgenomen in het voorstel – niet langer optioneel zoals bij de Derde Rijbewijsrichtlijn. De Vierde rijbewijsrichtlijn kan tijdens de onderhandelingen wijzigingen ondergaan en wordt waarschijnlijk eind 2024 vastgesteld. Daarna kan de overheid de voorgestelde uitzondering indien die tijdens de onderhandelingen overeind blijft, implementeren met behulp van een Algemene maatregel van Bestuur (AMvB), op zijn vroegst ca. twee jaar na vaststelling van de richtlijn.
- Gevolg van het stoppen van de gedoogsituatie is dat de voertuigen tussen de 3.500 en 4.250 kg tachograafplichtig worden en de bestuurder daarnaast rijbewijs C1 of C nodig heeft met de beroepskwalificatie (code 95). Dit blijft de situatie tot er een mogelijke nieuwe uitzondering uit de Vierde rijbewijsrichtlijn volgt.
- Voorstelbaar is dat bedrijven gebruik zullen maken van de huidige mogelijkheid om bij de RDW het gewicht van het voertuig administratief te verlagen (terugkeuren). Het administratief verlagen van het gewicht is eerder in de Tweede Kamer besproken. U heeft de Kamer (het lid Koerhuis) toegezegd de mogelijkheid van het afschaffen van deze procedure te onderzoeken. In een eerdere nota bent u akkoord gegaan met het voorstel van DGMO om de aanpak van de KEP-sector in eerste instantie te richten op het aanpassen van de terugkeurprocedure (in

plaats van het verlagen van de vergunningsgrens) en hierover in gesprek te gaan met het RDW (IENW/BSK-2022/232590). De uitvoeringstoets van de RDW is inmiddels opgeleverd en de brede stakeholderanalyse is vrijwel afgerond. U wordt hierover separaat per nota geïnformeerd.

- Onderzoek moet uitgevoerd worden dat evalueert in hoeverre deze voertuigen, zonder tachograaf, zonder rijbewijs C, kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties. Daar kan verder gebouwd worden op de tot op heden niet afgewerkte evaluatie van de proeftuin.
- Als ministerie kunnen we samen met het CBR bezien hoe we de bestuurders van de voertuigen waarvan besturing met rijbewijs B niet langer gedoogd wordt (nog beter) kunnen faciliteren en stimuleren om een vrachtwagenrijbewijs te behalen.
- Tijdens de lopende onderhandelingen over het voorstel voor de Vierde Richtlijn bestaat er ruimte om de Commissie en het voorzitterschap te vragen rekening te houden met bovenstaande effecten en hiervoor een passende oplossing te vinden. De zero emissiezones worden vanaf 1 januari 2025 ook ingevoerd. Doel moet zijn om de beleidsmatige afweging midden 2024 uitgewerkt te hebben, met bijhorende wettelijke borging ontwikkeld.

Datum

12 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/246758

Opgesteld door

Bestuurskern
De Directeur-Generaal
Mobiliteit

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Reactie Sector:

- Het stoppen met de gedoogsituatie zónder zicht op het snel invoeren van een wettelijk geborgde vrijstelling zal naar verwachting veel ophef bij de grote supermarkten en pakketbezorgers en in de media veroorzaken. Het uitgangspunt is steeds geweest en gecommuniceerd, dat de gedoogstelling zou overgaan in een permanente vrijstelling.
- Het lid Van Ginneken (D66) heeft Kamervragen gesteld naar aanleiding van publiekscommunicatie over de afloop van de gedoogconstructie (bijlage 1). Dit is voorafgegaan door negatieve reacties uit de transportbranche. Eerdere toezeggingen aan de Kamer uit 2018 over het opstellen van een Plan van aanpak voor de permanente implementatie van de vrijstelling (in 2021)³ en het versturen van een evaluatie van de proeftuin⁴ zijn niet ingevuld, dus zullen verder ontwikkeld moeten worden.
- Er is een tekort aan Chauffeurs met een C-rijbewijs. Het laten halen van C1-rijbewijs en code 95 kost meer geld en tijd/administratieve lasten, hoger loon in andere CAO en tachograaf inbouwkosten. Als gevolg hiervan bestaat het risico dat de groei van dit type ZE-voertuigen stil komt te staan. Aan de andere kant worden hiermee de staande wettelijke eisen aan voertuigen en hun bestuurders, met verkeersveiligheid als doel, geborgd.

Krachtenveld

- RDW is gevraagd scenario's te bestuderen hoe de verklaring over het meergewicht van het voertuig onder de huidige richtlijn eruit kan zien. Zij komen binnenkort met een reactie. Op ambtelijk niveau is aangegeven dat RDW de voorkeur heeft om dit nu niet onder de huidige richtlijn in te passen. Dit wordt nog nader besproken met de RDW.
- Handhavende partijen (denk aan de ILT die moet controleren of mensen over de juiste papieren beschikken om te rijden) en JenV zijn nog niet

³ [Kamerstuk 29398, nr. 632](#)

⁴ [Staatsblad 2019, 211](#)

betrokken bij de uitwerking van de vrijstelling onder de Derde Rijbewijsrichtlijn.

- Het ministerie van SZW is eerder niet betrokken bij deze wijzigingen. Dit moet nu wel gebeuren, gelet op de arbeidstijdenwet en de tachograafplicht.

Toelichting

Internationale/Europese context

- De uitzondering uit de huidige Derde Rijbewijsrichtlijn biedt de mogelijkheid voor alternatief aangedreven (bedrijfs)voertuigen tot 4.250 kg met rijbewijs B te kunnen worden bestuurd. Het bijkomende gewicht moet te wijten zijn aan het alternatieve aandrijvingsstelsel.
- 13 lidstaten maken van deze mogelijkheid gebruik.
- Op 13 september 2023 is er een gesprek geweest met de Europese Commissie om mogelijkheden te verkennen. Commissie erkende op informele wijze deze problematiek.
- Het niet goed invoeren van de huidige uitzonderingsmogelijkheid kan leiden tot een infractie.

Politieke context

De huidige gedoogconstructie is destijds niet aan de Tweede Kamer of de Minister van JenV voorgelegd. Bij verlenging van de gedoogsituatie zal de Staten-Generaal moeten worden geïnformeerd. Volgens de aanwijzingen inzake de rijksinspecties wordt een dergelijke aanwijzing door de minister onverwijld aan de Staten-Generaal gezonden.

Financiële overwegingen

De financiële gevolgen zijn nog niet bekend. Als de gedoogsituatie wordt gestopt moeten bedrijven hun chauffeurs van de rond de 800 ZE-voertuigen een C(1) rijbewijs met beroepskwalificatie code 95 laten halen. Daarnaast dient een tachograaf ingebouwd te worden en dienen de chauffeurs geïnstrueerd te worden over het gebruik en administratie daarvan. Opleiding en tachograaf kosten de ondernemers geld.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Er zijn verschillende aandachtspunten die moeten worden opgelost en uitgezocht voordat de uitzondering (wettelijk) kan worden ingevoerd. Deze worden meegenomen in de besprekingen omtrent de Vierde Rijbewijsrichtlijn om zo een goede Europees brede implementatie te kunnen waarborgen, dit is conform BNC-fiche dat eerder aan de Kamer is toegezonden.

Verkeersveiligheid en rijbewijzen

1. Verkeersveiligheid. De voorlopige evaluatie van de pilot maakt onvoldoende duidelijk of bestuurders met rijbewijs B voldoende rijvaardig zijn om deze groep voertuigen te kunnen besturen. Omdat een zwaarder voertuig meer schade oplevert bij een botsing is dit een relevant aspect.
2. Omdat de gedoogsituatie nog niet binnen de huidige Europese kaders past, kan het een infractie opleveren, dit omdat we de uitzondering nu alleen op elektrische voertuigen toepassen en het volgens de richtlijn op alle alternatieve aandrijvingen van toepassing zou moeten zijn.

Datum

12 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/246758

Opgesteld door

Bestuurskern
De Directeur-Generaal
Mobiliteit

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

3. De uitvoerbaarheid van de oplossing voor wie op welke manier bepaalt hoe zwaar het voertuig is, en of dit door de alternatieve aandrijving komt, is nog niet uitgewerkt door RDW. In de huidige gedoogsituatie kunnen burgers met een verklaring aangeven dat ze aan de eisen voldoen. Dit is niet conform de staande praktijk voor wat betreft keuringen van voertuigen en bepaling van voertuiggewicht.
4. Dit heeft ook gevolgen voor de handhaving. Nu kunnen handhavers niet controleren of iemand aan de eisen voldoet en dus legitiem een voertuig bestuurt van zwaarder dan 3.500 kg met rijbewijs B.
5. Aansprakelijkheid en verzekeringen zijn onduidelijk vastgelegd.

Datum

12 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/246758

Opgesteld doorBestuurskern
De Directeur-Generaal
Mobiliteit**Aan**

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Definitie van vrachtwagen

6. Het is niet zeker of betreffende voertuigen ook in andere context moeten worden gezien als vrachtwagen.
7. Ook is niet duidelijk of zij de APK moeten betalen van een vrachtwagen.
8. Of ze zich aan verkeersregels voor vrachtwagens moeten houden is niet duidelijk (en bijvoorbeeld niet mogen rijden op wegen die geen zware voertuigen aankunnen).
9. Of ze verzekerd moeten zijn als vrachtwagen is niet duidelijk.

Chauffeur en bedrijven

10. Bedrijven zijn in de veronderstelling dat de uitzondering wettelijk wordt vastgelegd en niet meer wordt gewijzigd, de mogelijkheden voor een vrijstelling onder de Derde Rijbewijsrichtlijn binnen de juridische kaders moeten nog nader worden uitgezocht. Nu iets wijzigen en daarna weer is daarom niet wenselijk.
11. Het is belangrijk nu volledige duidelijkheid voor de sector te scheppen met een duidelijk plan en alternatieve oplossingen (zoals het behalen van rijbewijs C).
12. Chauffeurs moeten aan rij- en rusttijden voldoen en dit wordt geborgd met een tachograaf in een vrachtwagen. Om goed uitgeruste chauffeurs te hebben in zware voertuigen is dit daarom van belang. Momenteel kan hier geen uitvoerbare uitzondering op worden gemaakt. SZW vindt dit ook een belangrijk argument, omdat daarmee wordt voorkomen dat chauffeurs in een zwaar voertuig veel te veel uren maken.
13. Indien gedogen gestopt wordt en onder de Vierde Richtlijn mogelijk wordt, ontstaat er een periode waarin ondernemers die voorop lopen in de transitie naar ZE mobiliteit tijdelijk extra lasten moeten dragen om de reeds aangeschafte ZE voertuigen te blijven gebruiken.

Communicatie

Er zal een communicatieplan moeten worden opgesteld hoe dit met bedrijven te communiceren. Hierbij moeten we ons realiseren dat het perspectief is dat ze moeten wachten tot wettelijke verankering na vaststelling van de richtlijn niet positief wordt ontvangen.

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

Eind 2022 werd voorgelegd aan de Minister dat deze voertuigen tijdelijk gedoogd moesten worden tot eind 2023, voor alle voertuigen met een tenaamstelling van voor oktober 2023. Toen werd aangegeven dat dit maximaal 100 voertuigen omvatte. Inmiddels wordt ingeschat dat dit rond 800 voertuigen inhoudt.

Duurzaamheid

ZE Zones

Marktpartijen verwachten dat er in 2023 een permanente vrijstelling voor C-rijbewijs voor deze voertuigen komt. Er spelen zoveel vragen over uitwerking daarvan, dat wordt geadviseerd het gedogen niet te verlengen en/of uit te breiden. Als wordt gekozen voor het stoppen met gedogen, kan worden gekeken hoe de eigenaren van de groep van circa 800 ZE-voertuigen gesteund kunnen worden, zodat deze gebruikt kunnen blijven worden (rijopleiding chauffeurs en inbouw tachograaf). De Vierde Richtlijn verplicht ons zoals het voorstel nu is ingestoken om na de vaststelling van de richtlijn dit voorstel in te voeren, onder voorbehoud van de afloop van de onderhandelingen hierover. Dit kan na vaststelling op zijn vroegst ca. twee jaar naar vaststelling van de richtlijn.

Datum

12 september 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/246758

Opgesteld doorBestuurskern
De Directeur-Generaal
Mobiliteit**Aan**

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Beslisnota gedoogsituatie	Beslisnota aan M om voertuigen te gedogen eind 2022
2.	Kamerbrief uitstelbrief	Gestelde kamervragen Kamerlid Van Ginneken, en bevestiging van uitstel



Aan minister
cc: staatssecretaris

nota

Beslisnota Niet-handhaven Rijbewijs C-plicht ZE-
bestelvoertuigen

TER BESLISSING

Datum

20 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/305827

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobilite t
Unit Algemeen Beleid

Beslistermijn

22-12-2022

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Op 31 december dit jaar eindigt de proeftuin vrijstelling rijbewijs C voor chauffeurs voor volledig elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen die door het batterijpakket het maximum toegestane gewicht van 3.500 kg tot maximaal 4.250 kg mogen overschrijden. Het wijzigingstraject om de vrijstelling permanent te verankeren is gestart, maar vertraagd in verband met moeilijk handhaafbare voorwaarde uit de Richtlijn Rijbewijzen.

Na afstemming met de handhavende partijen en de Europese Commissie is gekomen tot een oplossing die inhoudt dat ILT onder voorwaarden niet handhavend optreedt tegen bovengenoemde chauffeurs. Op deze manier hoeven de chauffeurs van deze elektrische voertuigen niet een rijbewijs C te bezitten om deze voertuigen te mogen besturen.

Geadviseerd besluit

- U wordt geadviseerd akkoord te gaan met een constructie waarbij, vooruitlopend op een wijzigingstraject van het Reglement rijbewijzen, de ILT wordt verzocht niet te handhaven op het bezit van een rijbewijs C bij chauffeurs van ZE-bestelvoertuigen met een tenaamstelling van voor 1 oktober 2023. Het gaat naar verwachting om maximaal 100 voertuigen.
- Uiterlijk vrijdag 23 december uw akkoord om de bijgevoegde brief te versturen waarin u de ILT verzoekt tot een periode van niet-handhaven.

Kernpunten

- In de proeftuin mogen chauffeurs met rijbewijs B een volledig elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuig besturen dat door het batterijpakket zwaarder is dan de toegestane 3.500 kg (tot een maximum van 4.250 kg).
- Een van de voorwaarden uit de Derde Rijbewijsrichtlijn¹ is dat het extra gewicht boven 3.500 kg volledig toe te wijzen moet zijn aan het batterijpakket. Dit extra gewicht komt echter niet naar voren bij de Europese Typegoedkeuring van de voertuigen en staat ook niet als zodanig bij de RDW geregistreerd.

¹ Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs.

- Omdat derhalve niet voldaan kon worden aan de handhaving van de voorwaarde leek het proces van de invoering van de permanente vrijstelling vast te lopen. Als gevolg hiervan zouden de chauffeurs van de naar verwachting *maximaal 100* voertuigen die een tenaamstelling hebben van voor 1 oktober 2023 een rijbewijs C moeten bezitten om deze voertuigen te kunnen besturen, ondanks de toezegging van uw voorganger dat de permanente vrijstelling er zou komen.²
- Pas vorige week is in overleg met de Werkgroep Rijbewijzen van de Europese Commissie en daarna met de Politie, ILT en RDW, een pragmatische oplossing gevonden om de proeftuin om te zetten in permanente regelgeving.
- De Europese Commissie en de Nederlandse handhavers zijn akkoord met een document dat vanuit de voertuigproducent en/of batterijleverancier wordt verstrekt waarop het gewicht van het batterijpakket vermeld wordt. Dit document wordt in het voertuig gehouden. Het document heeft weliswaar geen juridische status, maar wordt als zodanig erkend ten behoeve van de handhaving.
- Het wetgevingsproces voor het permanent maken van de vrijstelling kan nu vervolgd worden. Gezien de doorlooptijd van het wetgevingsproces is de inschatting dat de vrijstelling over 9 tot 12 maanden permanent gemaakt zal zijn.
- Om te voorkomen dat de zero emissiebestelvoertuigen met een tenaamstelling van voor 1 oktober 2023 niet kunnen worden ingezet met chauffeurs met rijbewijs B, verzoekt u de ILT voor een overbruggingsperiode niet handhavend op te treden in deze situatie.
- We vragen u uiterlijk vrijdag 23 december een brief te doen laten sturen aan de ILT met daarin een verzoek tot het gedogen, zodat zij op de hoogte zijn vóór 31 december. Het beleid van niet-handhaven houdt in dat, onder de voorwaarden van de Derde Richtlijn, de chauffeurs vrijgesteld zijn van rijbewijs C-plicht en de tachograafplicht voor voertuigen tot maximaal 4.250 kg.
- De collega's van directie WenV, HBJZ, de ILT, de Politie, het OM en het ministerie van JenV hebben aangegeven zich te kunnen vinden in deze oplossing.

Datum

20 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/305827

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Aan

minister van IenW

Bijlage(n)

3

Krachtenveld

In afstemming met de verzekeraars, JenV, RDW, ILT, politie, OM en de Europese Commissie is een oplossing gevonden voor de handhaving van de voorwaarde uit de Richtlijn. Dit betreft de combinatie van tijdelijk niet handhavend optreden en parallel het permanent maken van de vrijstelling. Hierbij blijft het belang van verkeersveiligheid een belangrijke rol spelen.

Toelichting

Op 31 december dit jaar eindigt de proeftuin vrijstelling rijbewijs C. In deze proeftuin zijn chauffeurs vrijgesteld van het rijbewijs C voor volledig elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen die door het batterijpakket het maximum toegestane gewicht van 3.500 kg tot maximaal 4.250 kg mogen overschrijden (voor voertuigen zwaarder dan 3.500 kg heb je een rijbewijs C nodig). Chauffeurs van deze voertuigen hebben voldoende aan een rijbewijs B.

De proeftuin had tot doel de introductie van het elektrisch aangedreven bestelvoertuig te stimuleren met het oog op de verduurzaming van logistiek,

² Kamerstukken II 2018-2019, 29398 nr. 632.

specifiek voor de invoering van de zero-emissiezones in 30 tot 40 grote steden zoals afgesproken in het Klimaatakkoord.

Een periode van niet-handhaving voorkomt dat de voertuigen uit de proeftuin en ook de reeds bestelde voertuigen met het oog op het permanent worden van de vrijstelling tijdelijk niet ingezet kunnen worden als chauffeurs van deze voertuigen niet over rijbewijs C beschikken.

In de bijgevoegde brief verzoekt u de ILT, als handhaver van beroepstransport en daarmee bestelvoertuigen, om niet handhavend op te treden tegen chauffeurs met een rijbewijs B die een ZE-bestelvoertuig besturen tot max. 4.250 kg mits zij, middels een document dat bij de auto gehouden wordt, kunnen aantonen wat het gewicht van het batterijpakket is en dat het voertuig een tenaamstelling heeft van voor 1 oktober 2023.³ Op deze manier hoeven de chauffeurs van de naar verwachting maximaal 100 voertuigen met een tenaamstelling van voor 1 oktober 2023 niet een rijbewijs C te bezitten om deze voertuigen te kunnen besturen.

Politieke context

De vorige minister heeft op 16 november 2018 richting de Kamer aangekondigd het uitgangspunt te hebben om deze vrijstelling permanent te willen maken op basis van de Derde Rijbewijsrichtlijn.⁴ Daarvoor is een wijzigingstraject gestart van het Reglement rijbewijzen, om de vrijstelling van rijbewijs C op permanente wijze in de regelgeving te kunnen verankeren.

Juridische overwegingen

Het wetgevingstraject om de vrijstelling permanent te regelen heeft flinke vertraging opgelopen door de moeilijk handhaafbare voorwaarde uit de Richtlijn dat het extra gewicht boven de 3.500 kg volledig moet toe te wijzen zijn aan het batterijpakket. Het gewicht van het batterijpakket wordt bij de Europese Type Goedkeuring (ETG) niet geregistreerd, waardoor het moeilijk is vast te stellen of het extra gewicht boven de 3.500 kg inderdaad is toe te schrijven aan het batterijpakket. In de data van de RDW wordt het gewicht van het batterijpakket evenmin specifiek vermeld. De inschatting van de doorlooptijd van het wetgevingsproces is 9 tot 12 maanden.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Brief ILT – Niet-handhaven rijbewijs C-plicht ZE-bedrijfsvoertuigen	

³ Datum op basis van geschatte maximale levertijd van reeds bestelde voertuigen in 2022 waarbij naar verwachting het om niet meer dan 100 voertuigen in totaal zal gaan.

⁴ Kamerstukken II 2018-2019, 29398 nr. 632 en Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs

Datum

20 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/305827

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Aan

minister van IenW

Bijlage(n)

3

2	Derde Rijbewijs Richtlijn	Zie artikel 6 lid 4 aanhef en sub c voor de voorwaarden om de vrijstelling permanent te maken.
3	Verslag van het schriftelijk overleg op 16 november 2018	Zie bovenaan twee pagina voor de toezegging van uw voorganger als uitgangspunt te hebben om deze vrijstelling permanent te willen maken via wetgeving gebaseerd op de Derde Rijbewijsrichtlijn.

Datum

20 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/305827

Opgesteld doorBestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid**Aan**

minister van IenW

Bijlage(n)

3