

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 469

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2024

Met deze brief wordt, mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de Kamer op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen in het dossier rijbewijs C-verplichting en tachograafplicht in relatie tot het besturen van zero emissie (ZE) bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa (TMM) van 3.501 tot en met 4.250 kg. Dit in vervolg op de toezegging¹ om de Kamer te informeren over de handelingsruimte op de vrijstellingsmogelijkheid onder de derde rijbewijsrichtlijn en de motie van het lid Van Zanten (BBB) aan de Minister om zich in te spannen om op Europees niveau mogelijkheden te verkrijgen waarmee de gedoogsituatie voortgezet kan worden in aanloop naar de vierde Rijbewijsrichtlijn en om in gesprek te gaan met de mobiliteitssector².

Na overleg met de Europese Commissie (EC), het Openbaar Ministerie (OM) en de sectorpartijen is er een oplossing in beeld voor de bestuurders van deze ZE-bedrijfsvoertuigen die deze met een rijbewijs B in plaats van een rijbewijs C besturen, en waarvan het OM had aangegeven deze situatie tot uiterlijk 1 juli 2024 te gedogen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat een algemene maatregel van bestuur (AMvB) voorbereiden om een permanente vrijstelling van de rijbewijs C-verplichting vast te leggen in nationale wetgeving. Daarnaast wordt er met de sectorpartijen een convenant gesloten waarin wordt afgesproken dat chauffeurs een extra cursus volgen om de grotere verkeersveiligheidsrisico's die verbonden zijn aan het besturen van zwaardere voertuigen te ondervangen. Het OM verlengt de gedoogsituatie tot 1 juli 2025. De verlenging van de gedoogsituatie heeft dezelfde reikwijdte als de huidige gedoogsituatie. Dit betekent dat ZE-bedrijfsvoertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg en een tenaamstelling van voor 1 oktober 2023 of die aantoonbaar voor deze datum zijn besteld, tot 1 juli 2025

¹ Toezegging 15 383, nr. 778, Kamerlid Heutink

² Kamerstukken II, 2023–24, 36 410 XII, nr. 47

onder de huidige voorwaarden door kunnen blijven rijden zoals verder uiteengezet in de bijlage.

Deze uitkomst is het resultaat van de afweging om enerzijds duidelijkheid te willen bieden aan ondernemers die in ZE-bedrijfsvoertuigen hebben geïnvesteerd c.q. willen investeren en anderzijds van het borgen van de verkeersveiligheid van zowel chauffeurs – die een zwaarder bedrijfsvoertuig besturen – en medeweggebruikers. Het bewaken van dit evenwicht tussen deze belangen was een belangrijk onderdeel van de gesprekken die door lenW met de partners op dit dossier zijn gevoerd. Ik ben ervan overtuigd dat de gevonden oplossing, ook vanuit het oogpunt van het zijn van een betrouwbare overheid, voor zowel verduurzaming als verkeersveiligheid een uitkomst zal bieden.

Met de inwerkingtreding van de AMvB en de verlenging van de huidige gedoogperiode wordt voorkomen dat er tussen 1 juli 2024 en de inwerkingtreding van de vierde rijbewijsrichtlijn een situatie ontstaat waarbij chauffeurs van ZE-bedrijfsvoertuigen in bezit moeten zijn van rijbewijs C/C1 en code 95.

Het kabinet verlengt de gedoogperiode met een jaar, maar acht een permanente verankering van een tachograafvrijstelling voor elektrische bedrijfsvoertuigen in een AMvB momenteel niet wenselijk. Bij het aflopen van de verlengde gedoogperiode op 1 juli 2025 geldt opnieuw een tachograafplicht, tenzij de sector het komende jaar een duidelijk handhaafbaar en uitvoerbaar plan ontwikkelt dat zowel de naleving van de Arbeidstijdenwetgeving en daarmee de gezondheid en veiligheid van werkenden waarborgt, als daarmee ook de risico's voor verkeersveiligheid afvangt volgens het oordeel van zowel het Ministerie van lenW als SZW.

Achtergrond

In de brief van 6 december 2023³ is de Kamer geïnformeerd over het aflopen van de huidige gedoogsituatie per 1 juli 2024. In deze brief werd uitgelegd dat de vrijstellingsmogelijkheid onder de derde rijbewijsrichtlijn voor het besturen van ZE-bedrijfsvoertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg met een rijbewijs B niet uitvoerbaar en handhaafbaar is.

De voorwaarden uit de richtlijn bepalen namelijk dat het extra gewicht van het voertuig uitsluitend toe te schrijven mag zijn 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 bleken op dat moment niet handhaafbaar en uitvoerbaar. Het gewicht van de alternatieve aandrijflijn wordt bij de Europese Type Goedkeuring niet geregistreerd. Ook heeft niet iedere fabrikant een equivalent voertuig (met dezelfde afmetingen) met een interne verbrandingsmotor waarmee de gewichtvergelijking kan worden gemaakt.⁴

Zowel de RDW als het OM hebben eerder een negatief advies uitgebracht op basis van bovenstaande problematiek. In hun reactie van 27 november 2023⁵ uitte het OM daarnaast zorgen over de verkeersveiligheid, en concludeerde dat er onvoldoende concreet zicht was op legalisatie. Ondanks de inspanningen en intentie van het Ministerie van lenW om een structurele oplossing te vinden, was een wettelijke verankering van een vrijstelling in Nederland op dat moment onhaalbaar. In de tussentijd is het

³ Kamerstukken II, 2023–24, 31 305, nr. 437

⁴ Kamerstukken II, 2023–24, 31 305, nr. 437

⁵ Brief OM CVOM/Bestuur12

ministerie zich continue blijven inzetten om hier verandering in te brengen.

Europese Commissie

Het Ministerie van IenW heeft gesprekken gevoerd met DG MOVE van de EC over de handhavings- en uitvoeringsproblematiek. Hierbij werd benadrukt dat het nieuwe voorstel van de EC voor de vierde rijbewijsrichtlijn deze problematiek oplost. Hoewel dit voorstel nog niet definitief is, heeft de EC een positieve verwachting over de afronding van dit proces. Ook het Europees parlement (EP) heeft zich positief uitgesproken. DG MOVE toonde begrip voor de Nederlandse wens om al vooruitlopend op de implementatie van de vierde richtlijn nationaal een oplossing in te regelen.

Uiteindelijk hebben deze gesprekken tot de conclusie geleid dat bovenstaande toelichting voldoende houvast geeft om te beginnen aan een traject tot het opstellen van een AMvB om de permanente vrijstelling vast te leggen in nationale wetgeving. Het OM heeft op basis van deze nieuwe inzichten haar positie heroverwogen.

Algemene maatregel van bestuur

De juridische grondslag van de AMvB zal de derde rijbewijsrichtlijn zijn, omdat de vierde rijbewijsrichtlijn nog in onderhandeling is. Wel wordt bij de verdere invulling van de AMvB zoveel mogelijk aangesloten bij het huidige voorstel voor de vierde rijbewijsrichtlijn, om zo aan gebruikers van deze bedrijfsvoertuigen continuïteit te kunnen bieden richting de toekomst. Hoewel het voorstel van de EC en de amendementen van het EP inzetten op een vrijstellingsmogelijkheid zonder de huidige handhaaf- en uitvoerbaarheidsproblematiek, is de eindtekst afhankelijk van de toekomstige onderhandelingen met de Europese Raad en het nieuwe EP. In het traject van de AMvB worden verschillende wettelijk verplichte uitvoeringstoetsen uitgevoerd door onder andere de RDW en Inspectie Leefomgeving en Transport. Er volgt een internetconsultatie en er is een wetgevingstoets door het Ministerie van Justitie en Veiligheid nodig. Tot slot moet de AMvB ook voorgelegd worden aan de Raad van State. Hierna volgt een voorhangprocedure bij zowel de Tweede als de Eerste Kamer. Het gehele proces zal naar verwachting 10–12 maanden duren.

Tachograafplicht

Voor het verlengen van de gedoogsituatie en het opstellen van de AMvB diende ook een besluit te worden genomen over het al dan niet voortzetten van de tachograafvrijstelling, zoals deze tijdens de huidige gedoogperiode geldt. De tachograafplicht borgt de controle op de rij- en rusttijden. Lidstaten mogen op basis van de Europese verordeningen ten aanzien van harmonisatie van regelgeving rondom wegvervoer een keuze maken of zij voor deze doelgroep de tachograafplicht vrijstellen voor ritten binnen 100 km van de vestigingsplaats.

De Minister van SZW is mede met de Minister van IenW bevoegd over de regelgeving Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het kabinet heeft hierover geoordeeld dat de vrijstelling van de tachograafplicht opnieuw binnen een straal van 100 km gehandhaafd zal worden voor de verlenging van de gedoogperiode, maar dat een permanente verankering van een dergelijke vrijstelling voor elektrische bedrijfsvoertuigen in een AMvB momenteel niet als wenselijk wordt geacht tenzij voor 1 juli 2025 een concreet plan ontwikkeld wordt door de sector dat de verkeersveiligheid en bijhorende rij- en rusttijden waarborgt. Ondanks de vrijstelling van de tachograafplicht, blijft de arbeidstijdenwet gewoon gelden.

Voor de gedoogperiode is onder meer afgesproken: «de vervoerder van dit voertuig moet ten alle tijden informatie verlenen aan de handhaver over de route van die dag. Dat kan met behulp van een vrachtbrief, kilometerlijst, rittenlijst, opdracht, etc. Als geen van deze mogelijkheden ter beschikking staan (zoals bijv. bij een éénpitter met een lege rit), dan moet de vervoerder een ander bewijs aan kunnen leveren dat bevestigt vanuit welke nevenvestiging wordt geopereerd.»

Verkeersveiligheid

Bij het uitwerken van de AMvB neemt het Ministerie van IenW ook aanvullende veiligheidsmaatregelen. Zoals in de brief van 6 december 2023 is aangegeven zien het OM, de handhavingsinstanties en het Ministerie van IenW immers grotere verkeersveiligheidsrisico's bij het besturen van een zwaarder bedrijfsvoertuig. Enerzijds vraagt het besturen van zo'n zwaarder voertuig andere kennis en vaardigheden. Anderzijds is de kans op ernstig letsel of overlijden voor andere verkeersdeelnemers groter bij een botsing met een zwaarder bedrijfsvoertuig. Op dit moment wordt met de sector daarom gewerkt aan de invulling van een aanvullende cursus voor Nederlandse chauffeurs van deze zwaardere bedrijfsvoertuigen, zodat bestuurders met de juiste vaardigheden en kennis op pad gaan ook wat betreft rust- en rijtijden. Om dit te borgen zal het Ministerie van IenW met de logistieke sector een convenant sluiten. De sector staat hier positief tegenover. Met het tekenen van dit convenant verbindt de sector zich aan de afspraak om zorg te dragen voor de deelname aan deze cursus door chauffeurs die enkel in het bezit zijn van rijbewijs B en ZE-bedrijfsvoertuigen besturen met een TMM van 3.501 tot en met 4.250 kg. De intentieovereenkomst die ten grondslag ligt aan dit convenant wordt voor 1 juli 2024 getekend. Ook blijft aandacht nodig voor andere regelgeving die van toepassing is en blijft op het besturen van voertuigen met een TMM boven de 3.500 kg, zoals verkeersregels voor maximumsnelheden.

Evaluatie Pilotfase door RVO

Aan de Kamer is toegezegd⁶ om de evaluatie van de pilotfase toe te sturen, deze is te vinden in de bijlage van deze brief. In de evaluatie wordt benadrukt dat de deelnemende groep dusdanig klein was dat er geen betekenisvolle conclusies uit deze evaluatie kunnen worden getrokken. Op basis van de beschikbare data kunnen geen statistisch significante conclusies worden getrokken over de rol van de zwaarte van het voertuig bij ongevallen met letsel. Binnen de beperkte groep van 28 voertuigen zijn gedurende de pilotperiode geen aanrijdingen op hoge snelheid of letselongevallen gerapporteerd. Ook heeft de inzet niet tot extra of onvoorziene problemen geleid. Daarnaast beziet het Ministerie van IenW in hoeverre de overige bevindingen uit de evaluatie kunnen worden meegenomen in het AMvB traject. Dit betreft onder andere de impact van de aanvullende cursus om veiligheid te bevorderen en doelgroepenvervoer die door elektrificatie boven de gewichtsnorm uitkomen. Ondernemers die hebben geïnvesteerd in een zero-emissie bedrijfsvoertuig hebben lang moeten wachten op duidelijkheid voor de periode na 1 jul 2024. Met het verlengen van de huidige gedoogsituatie en de aangekondigde AMvB krijgen zij nu de zekerheid dat zij ook na deze datum door kunnen met hun bedrijfsvoering. De Kamer wordt op de hoogte gehouden van verdere ontwikkelingen op dit dossier.

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

⁶ Toezegging 15 405, nr. 894, Kamerlid Bamenga

verlengde gedoogconstructie van 1 juli 2024 tot inwerkingtreding AMvB voor zero-emissie bedrijfswagens van 3.501 tot en met 4.250 kg

Gedogen waarvan?

- Vrijstelling van het bezit van Rijbewijs C1 of C, inclusief de beroeps-kwalificatie 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 kilometer 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.