

Vergaderjaar 2023-2024

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

L **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**
Vastgesteld 13 februari 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving¹ hadden kennisgenomen van de brief van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 4 december 2023² waarbij deze bewindslieden de Kamer een afschrift aanboden van het verslag van een schriftelijk overleg van de Tweede Kamer over de Transportraad van 4 december 2023. De leden van de fractie van de **BBB** wensten de regering naar aanleiding hiervan een aantal vragen te stellen.

Naar aanleiding hiervan is op 9 januari 2024 een brief gestuurd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Een gelijklopende brief is verzonden aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De minister heeft op 9 februari 2024 gereageerd, mede namens de staatssecretaris.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen (BBB), Jaspers (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerds (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Janssen (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

² Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, K.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 9 januari 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en van uzelf van 4 december 2023³ waarbij u de Kamer een afschrift aanbiedt van het verslag van een schriftelijk overleg van de Tweede Kamer over de Transportraad van 4 december 2023. De leden van de fractie van de **BBB** wensen de regering naar aanleiding hiervan enkele vragen te stellen.

De leden van de fractie van de BBB lezen in het aan de orde zijnde verslag van een schriftelijk overleg dat er in de Tweede Kamer vragen zijn gesteld over een rijbewijs C-plicht voor elektrisch aangedreven busjes boven 3.500 kilogram. Deze leden wijzen erop dat het niet verlengen van de huidige gedoogsituatie ertoe kan leiden dat elektrische busjes zwaarder dan 3.500 kilogram alleen kunnen worden bestuurd met een daarvoor bedoeld rijbewijs van categorie C1 of C met bijbehorende beroepskwalificatie code 95. Deze leden merken op dat chauffeurs hiervoor examens moeten afleggen, een medische keuring moeten ondergaan en een rijbewijs dienen aan te vragen. Afhankelijk van de rijervaring en het verloop van de opleiding kost dit naar verwachting circa 3.500 euro per persoon.

De voertuigen zijn daarnaast tachograaf-plichtig, hetgeen betekent dat er volgens de huidige regels een tachograaf ingebouwd moet worden in de voertuigen. De kosten die hiermee verband houden bedragen rond de 1.000 tot 1.200 euro per busje met mogelijk bijkomende kosten voor een elektrisch voertuig. De leden van de fractie van de BBB nemen in aanmerking dat de Europese Commissie op 11 juli 2023 heeft voorgesteld dat alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kilogram in de toekomst met een rijbewijs B kunnen worden bestuurd.⁴ In het aan de orde zijnde verslag van een schriftelijk overleg van de Tweede Kamer stelt de regering echter dat dit op korte termijn niet leidt tot uitstel van de invoering van deze regel per 1 januari 2024 in Nederland, waarop de Europese Commissie blijkbaar inmiddels terugkomt.⁵ In het kader van de handhaafbaarheid van deze nieuwe regel, de gevolgen voor de uitvoerbaarheid voor ondernemers en de mogelijke consequenties voor de consument hebben de leden van de fractie van de BBB de volgende vragen:

1. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering waarom zij de huidige gedoogsituatie niet voortzet tot de Europese regels zijn opgerekt. Kan de regering aangeven op welke wijze onze buurlanden hiermee omgaan?
2. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of deze elektrische voertuigen alleen op basis van hun gewicht worden beschouwd als vrachtwagens. Zo ja, waarom is hiervoor gekozen? Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop.

³ *Kamerstukken I 2023/24*, 21 501-33, K.

⁴ Europees voorstel COM(2023)445.

⁵ *Kamerstukken I 2023/24*, 21 501-33, K, p. 4.

3. Wat betekent het voor de verduurzaming wanneer elektrische bussen halfleeg rondrijden omdat er geen chauffeur beschikbaar is met groot rijbewijs of de aanschaf van een elektrische bus om die reden wordt uitgesteld?
4. De leden van de fractie van de BBB constateren dat kleine zelfstandigen met ingang van 1 januari 2024 hun dieselbus moeten vervangen om in sommige steden aan het werk te kunnen blijven. Echter, dan lopen deze zelfstandigen weer aan tegen de gewichtsgrens van 3.500 kilogram waardoor zij nu dus ook een groot rijbewijs moeten halen. Dit terwijl de huidige richtlijn mogelijk verruimd gaat worden. Wat adviseert de regering deze ondernemers?
5. Wat betekent het eindigen van de gedoogsituatie voor de handhaving op het rijden met zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kilogram tot en met 4.250 kilogram zonder rijbewijs C en tachograaf per 1 januari 2024 voor de prijzen voor de consumenten?
6. Waarom wil Nederland niet dat deze regel wordt teruggedraaid voor hybride voertuigen? De leden van de fractie van de BBB wijzen er in dit kader op dat hybride voertuigen veel betaalbaarder en zuiniger zijn dan de huidige dieselveertuigen waarmee wordt gereden.
7. Is de regering het met de leden van de fractie van de BBB eens dat het in het kader van het verminderen van de regelgeving en het zijn van een betrouwbare overheid beter is om deze regel nu niet in te voeren? Zo nee, waarom niet?
8. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of ondernemers met een elektrische bestelbus straks ook verplicht zijn om de tachograafschijf te gebruiken. Zo ja, welke afspraken zijn daarover gemaakt met de ondernemers?
9. Op welke wijze gaat de regering deze regels handhaven? Is hiervoor voldoende capaciteit beschikbaar? Zo nee, waarom wordt dan een regel ingevoerd die problemen gaat veroorzaken bij de handhaving?
10. De leden van de fractie van de BBB lezen dat de regering in overleg is over een oplossing voor de aan de orde zijnde problematiek en dat gestreefd wordt naar meer duidelijkheid in november 2023.⁶ Deze leden merken op dat het inmiddels begin januari 2024 is en vragen de regering wanneer de oplossing wordt verwacht. Deze leden vragen de regering toe te zeggen om – in afwachting van die oplossing – de huidige gedoogsituatie te continueren.
11. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of het wellicht een optie voor de zwaardere bussen is om een ander rijbewijs vergelijkbaar met een BE rijbewijs (nodig om met een zware aanhanger te rijden) verplicht te stellen in plaats van het nu vereiste C rijbewijs.
12. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering om de Kamer de beantwoording van de schriftelijke vragen⁷ die door het Tweede Kamerlid Van Ginneken op 19 oktober 2023 zijn gesteld over zero-emissie bedrijfsvoertuigen tot en met 4.250 kg te doen toekomen.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **uiterlijk dinsdag 6 februari 2024**. Een gelijklopende brief is heden verzonden aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

E. Kemperman

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

⁶ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, K, p. 5.

⁷ Zie hiervoor:

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2023Z17839&did=2023D43207>.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 februari 2024

Op 9 januari 2024 zijn vragen ontvangen van de Eerste Kamerfractie van de BBB n.a.v. een schriftelijk overleg van de Tweede Kamer over de Transportraad van 4 december 2023. Hierbij bied ik de Eerste Kamer, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de beantwoording van deze vragen aan.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Mark Harbers

Vraag 1

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering waarom zij de huidige gedoogsituatie niet voortzet tot de Europese regels zijn opgerekt. Kan de regering aangeven op welke wijze onze buurlanden hiermee omgaan?

Antwoord 1

In mijn brief van 6 december 2023 aan de Tweede Kamer heb ik toegelicht dat dit geen gemakkelijk besluit is geweest.⁸ Hieronder treft u mijn overwegingen zoals in deze brief gemeld:

“Bij de keuze voor mijn besluit heb ik een belangenafweging gemaakt tussen duurzaamheid, verkeersveiligheid en duidelijkheid voor de ondernemers. Zowel van de verkeersveiligheid van chauffeurs – die een weliswaar duurzamer maar zwaarder bedrijfsvoertuig besturen – maar ook van de andere verkeersdeelnemers wanneer er sprake is van een eventueel ongeval. De stap naar duurzaamheid moet immers zo veel mogelijk samengaan met veilig gebruik van de weg en moet passen binnen de regelgeving. Zonder concreet zicht op legalisatie vinden het Openbaar Ministerie (OM), de handhavinginstanties en ik het – onder de huidige lezing van de Europese Commissie van de derde rijbewijsrichtlijn – onverantwoord om de huidige gedoogsituatie nog langer te verlengen dan een half jaar. Dit mede gekoppeld aan de verkeersveiligheidsproblematiek in de post- en pakketsector waar de Kamer ook aandacht voor vraagt. De sector dient overigens zelf zorg te dragen voor de verzekering van dit soort voertuigen gedurende het gebruik van de tijdelijk verlengde gedoogsituatie.”

Zoals hierboven aangegeven was de tijdelijke situatie van niet-handhaven dit jaar al ingesteld vooruitlopend op de wettelijke verankering dat deze voertuigen met een rijbewijs B mogen worden bestuurd. Die wettelijke verankering blijkt na zorgvuldig onderzoek en weging van de belangen op dit moment niet haalbaar. Dit heeft onder andere te maken met de tegenstrijdigheid in de huidige Europese regelgeving die de gedoogconstructie nu niet handhaafbaar en uitvoerbaar maakt, ook naar oordeel van de relevante instituties.

De Europese regels staan bijvoorbeeld toe dat kleine elektrische vrachtwagens tot en met 4.250 kg bestuurd mogen worden met een autorijbewijs, zolang te bewijzen is dat het extra gewicht uitsluitend komt door de alternatieve aandrijflijn. Het is dus niet toegestaan dat door deze vrijstelling het laadvermogen toeneemt. Het is echter onmogelijk om dit goed te bewijzen, aangezien zowel zware onderdelen worden verwijderd als toegevoegd aan de elektrische vrachtwagen. Gedacht kan worden aan een brandstofmotor en dieseltank die verdwijnen en een accu die ervoor terug komt. Daarnaast is er ook niet altijd een dieselvariant beschikbaar om een vergelijking mee te maken.

Tot slot sluit ook andere Europese en internationale regelgeving niet altijd goed aan op de regelgeving van de Rijbewijsrichtlijn. Een voertuig boven de 3.500 kg Toegestane Maximum Massa (TMM) blijft voor de overige Europese en internationale regelgeving namelijk een kleine vrachtwagen en dient aan de daarvoor geldende regelgeving te voldoen. Gedacht kan worden aan verkeersborden en -tekens, maximumsnelheden en de rij- en rusttijden.

De Europese Commissie heeft zich naar aanleiding van mijn gesprek op 5 december 2023 bereidwillig getoond om samen met Nederland en eventueel andere lidstaten nogmaals naar dit probleem te kijken met inachtneming van de derde rijbewijsrichtlijn. Het is noodzakelijk om op Europees niveau aandacht te blijven vragen voor dit dossier en samen te werken met andere lidstaten waar mogelijk. Conform de aangenomen motie van het lid Van Zanten c.s.⁹, blijf ik mij

⁸ Tweede Kamerstuk: 2023D48249

⁹ Tweede Kamerstuk: 36410-XII-47

daarom op Europees niveau inspannen om tot een oplossing te komen. Of dit tot een oplossing leidt, is niet zeker.

Ten aanzien van de buurlanden wil ik de Kamer wijzen op mijn beantwoording van de vragen van het lid Van Ginneken (D66)¹⁰ en de vragen van het lid Heutink (PVV)¹¹. Daarin staat dat de uitvoerings- en handhavingsvraagstukken van de vrijstellingsregeling van de derde rijbewijsrichtlijn spelen in meerdere lidstaten die een permanente vrijstelling willen invoeren of al hebben ingevoerd (o.a. Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Hongarije, Ierland, Polen, Zweden, Verenigd Koninkrijk en Portugal). Op 6 december 2022 en op 5 december 2023 heeft daarom een overleg plaatsgevonden met de Europese Commissie over de handhaafbaarheid van de voorwaarde van het extra gewicht. Daaruit blijkt dat er nu geen ruimte is voor een definitieve oplossing.

Op basis van de opgevraagde en verkregen informatie lijkt Frankrijk geen gebruik te maken van een vrijstelling voor rijbewijs C voor elektrische voertuigen met een toegestane maximum massa (TMM) boven de 3.500 tot en met 4.250 kg. Om deze voertuigen beroepsmatig te besturen is dus een rijbewijs in de categorie C en bijbehorende beroepskwalificatie code 95 nodig. Duitsland daarentegen maakt wel gebruik van een vrijstelling voor rijbewijs C voor elektrische voertuigen met een TMM boven de 3.500 tot en met 4.250 kg. Zij hebben de mogelijkheid voor een vrijstelling onder de derde rijbewijsrichtlijn een-op-een geïmplementeerd.¹² Maar ook zij hebben in de praktijk te maken met problemen betreffende handhaving en uitvoerbaarheid.

Indien Nederland de vrijstelling net als Duitsland formeel in regelgeving wil omzetten, dan moet daarvoor een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) worden gewijzigd. Deze moet onder andere voor advies worden voorgelegd aan de Dienst Wegvervoer (RDW) en de Raad van State. De RDW en het OM hebben eerder ten aanzien van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid negatief geoordeeld. Ook de Raad van State zal mogelijk dergelijke bezwaren hebben bij de AMvB, vanwege bovengenoemde redenen. Daarom acht ik een wettelijke verankering van een vrijstelling in Nederland op dit moment onhaalbaar.

Vraag 2

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of deze elektrische voertuigen alleen op basis van hun gewicht worden beschouwd als vrachtwagens. Zo ja, waarom is hiervoor gekozen? Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop.

Antwoord 2

Ja, volgens de huidige Europese en internationale wetgeving¹³ wordt de voertuigsoort bepaald op basis van het gewicht. Aangezien deze regels en definities Europeesrechtelijk zijn vastgesteld, kunnen ze niet eenzijdig in nationale regelgeving gewijzigd worden zonder dat eerst de Europese regelgeving wordt gewijzigd. De desbetreffende elektrische bedrijfsauto's zijn op basis van hun toegestane maximum massa volgens de huidige Europese (en dus ook Nederlandse) wetgeving vrachtwagens. Het is op dit moment daarom niet mogelijk om voor lidstaten verschillende definities te hanteren. Daarnaast vindt het kabinet het vanuit harmonisatie en gelijkheid van regelgeving en het speelveld binnen de EU ook niet wenselijk. Tot slot werken deze definities ook door in andere Europese regelgeving die bijvoorbeeld gaat over ontheffingen of rij- en rusttijden. Ook heeft eerder onderzoek van het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV)¹⁴ aangetoond dat het gewicht een bepalende factor is in de mate van ernstig letsel bij een ongeval. De verkeersveiligheid is daarom ook een zwaarwegende factor bij deze overweging.

Vraag 3

¹⁰ Tweede Kamerstuk: 2023Z17839

¹¹ Tweede Kamerstuk: 2023Z20078

¹² https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/BJNR198000010.html

¹³ Het criterium van maximum toegestane massa van 3.500 kg komt ook voor in het (Weense) Verdrag inzake het wegverkeer en het Verdrag inzake verkeerstekens.

¹⁴ <https://swov.nl/nl/fact/snelheid-te-hard-rijden-voor-alle-verkeersdeelnemers-even-onveilig>

Wat betekent het voor de verduurzaming wanneer elektrische bussen halfleeg rondrijden omdat er geen chauffeur beschikbaar is met groot rijbewijs of de aanschaf van een elektrische bus om die reden wordt uitgesteld?

Antwoord 3

Het kabinet staat achter het beleid voor de versnelde verduurzaming van de mobiliteit. Dit beleid is hard nodig om de afgesproken klimaatdoelen te bereiken. Het kabinet heeft daarnaast beleid ingesteld en subsidies ter beschikking om burgers en bedrijven te helpen over te stappen op emissieloze alternatieven.

Ondernemers kunnen blijven verduurzamen binnen de geldende regelgeving voor gewichten en rijbewijzen. Zij kunnen per 1 juli 2024 geen gebruik meer maken van de gedoogconstructie ten aanzien van het rijbewijs C. Op basis van de verdeling van de Toegestane Maximale Massa (TMM) van het huidige lichte bedrijfswagenpark op fossiele brandstoffen is de verwachting dat ongeveer driekwart geen last zal hebben van de gewichtstoename bij elektrificatie van het voertuig, omdat nog steeds rijbewijs B voor het besturen van deze voertuigen gebruikt kan worden. Ook als het extra gewicht van een elektrisch aangedreven uitvoering wordt meegerekend (ca. 300 kg), blijft de TMM onder of op de 3.500 kg (de grens voor het kunnen besturen van het voertuig met een rijbewijs B). Voor het andere kwart van de voertuigen kan, in de huidige situatie met behoud van laadvermogen, de grens van 3.500 kg voor rijbewijs B worden overschreden. Daarnaast zijn er ook ontwikkelingen naar lichtere batterijen en blijft het kabinet Europees aandacht vragen om tot een goede balans te komen op dit dossier.

Vraag 4

De leden van de fractie van de BBB constateren dat kleine zelfstandigen met ingang van 1 januari 2024 hun dieselbus moeten vervangen om in sommige steden aan het werk te kunnen blijven. Echter, dan lopen deze zelfstandigen weer aan tegen de gewichtsgrens van 3.500 kilogram waardoor zij nu dus ook een groot rijbewijs moeten halen. Dit terwijl de huidige richtlijn mogelijk verruimd gaat worden. Wat adviseert de regering deze ondernemers?

Antwoord 4

Als de leden van de BBB-fractie refereren naar de invoering van de zero-emissie zones; deze treden in sommige gemeenten op zijn vroegst per 1 januari 2025 in werking. Het is niet zo dat per 1 januari 2025 alle bezitters van een bedrijfswagen geen toegang meer hebben tot een zero-emissiezone. Zo behouden relatief schone bedrijfswagens toegang tot de zero-emissiezone op basis van de volgende overgangsregelingen:

- Overgangsregeling voor bestelwagens: Euro 5 tot 1 januari 2027, Euro 6 tot 1 januari 2028 (momenteel is 76% van de bestelwagens Euro 5 of 6).
- Overgangsregeling voor vrachtwagens: Euro 6 tot 1 januari 2030 mits maximaal 5 jaar (bakwagens) of 8 jaar (trekker-oplegger) oud.

Naast het gebruik van de overgangsregelingen kunnen ondernemers in verschillende gevallen (incidentele) ontheffingen aanvragen.¹⁵ Verder komen lang niet alle bedrijfswagens (frequent) in deze zones en raakt de situatie rondom de rijbewijs- en tachograafplicht, een relatief beperkt deel van de totale vloot aan bedrijfsvoertuigen. Ondernemers worden geadviseerd om mee te blijven gaan in de verduurzamingsopgave. We hebben elkaar nodig om de klimaatdoelen te bereiken.

Vraag 5

Wat betekent het eindigen van de gedoogsituatie voor de handhaving op het rijden met zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kilogram tot en met 4.250 kilogram zonder rijbewijs C en tachograaf per 1 januari 2024 voor de prijzen voor de consumenten?

¹⁵ Zie voor meer informatie: www.opwegnaarzes.nl

Antwoord 5

Zoals eerder aangegeven eindigt de gedoogconstructie per 1 juli 2024. De prijs voor de consument is afhankelijk van vele factoren. Deze regelgeving kan doorwerken in de prijs, maar dat hoeft niet noodzakelijk het geval te zijn.

Vraag 6

Waarom wil Nederland niet dat deze regel wordt teruggedraaid voor hybride voertuigen? De leden van de fractie van de BBB wijzen er in dit kader op dat hybride voertuigen veel betaalbaarder en zuiniger zijn dan de huidige dieservoertuigen waarmee wordt gereden.

Antwoord 6

De huidige gedoogsituatie voor het besturen van deze voertuigen met rijbewijs B en het onder voorwaarden niet hoeven gebruiken van een tachograaf geldt alleen voor volledig emissieloze bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa (TMM) tussen de 3.501 tot en met 4.250 kg. Het hogere gewicht als gevolg van de alternatieve aandrijflijn speelt bij hybride voertuigen in mindere mate een rol dan bij volledig elektrische voertuigen. Die hebben immers grotere en zwaardere batterijen aan boord dan hybrides. Deze discussie wordt momenteel in Brussel gevoerd in het kader van de onderhandelingen over de vierde rijbewijsrichtlijn.

Vraag 7

Is de regering het met de leden van de fractie van de BBB eens dat het in het kader van het verminderen van de regelgeving en het zijn van een betrouwbare overheid beter is om deze regel nu niet in te voeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Momenteel is er nog geen zicht op snelle afronding van de onderhandelingen over de vierde rijbewijsrichtlijn op Europees niveau en gelden vanaf 1 juli 2024 de bestaande regels voor het besturen van deze groep voertuigen. Alle bestuurders van voertuigen met een grotere massa dan 3.500 kg, niet bedoeld voor personenvervoer, moeten dan in het bezit zijn van een Rijbewijs C of C1 met bijbehorende beroepskwalificatie code 95 en gebruik maken van een tachograaf. Met het stoppen van de gedoogsituatie bieden we ondernemers duidelijkheid binnen de huidige juridische (Europese) kaders, waar we aan moeten voldoen en gelden de bestaande regels. Bovendien hebben ondernemers nu ook een overgangperiode wanneer zij hun chauffeurs met een rijbewijs C of C1 willen laten rijden.

Vraag 8

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of ondernemers met een elektrische bestelbus straks ook verplicht zijn om de tachograafschijf te gebruiken. Zo ja, welke afspraken zijn daarover gemaakt met de ondernemers?

Antwoord 8

Met het stopzetten van de gedoogsituatie gelden de van kracht zijnde regels voor het besturen van vrachtwagens voor deze groep voertuigen. Daarom hebben chauffeurs een rijbewijs C of C1 met bijbehorende beroepskwalificatie code 95 nodig en zijn deze voertuigen dan ook tachograafplichtig. De bedrijfsvoertuigen waarover het hier gaat, hebben een toegestane maximum massa (TMM) van meer dan 3500 kg en zijn daarmee vrachtauto's. Bij beroepsmatig goederenvervoer geldt op grond van de Verordening (EU) 561/2006 over de rij- en rusttijden voor wegvervoer voor deze voertuigen een tachograafplicht. In de huidige vrijstelling die tot 1 juli 2024 geldt, is gebruik gemaakt van een uitzondering op de tachograafplicht (art 13f) uit Verordening (EU) 561/2006¹⁶. Echter lijkt een verdere vrijstelling van deze tachograafplicht momenteel niet mogelijk. Zoals eerder aangegeven; indien Nederland de vrijstelling formeel in regelgeving wil omzetten, dan moet daarvoor een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) worden opgesteld. Gezien het negatieve

¹⁶ Er is een vrijstelling van de tachograafplicht voor een lichte vrachtwagen binnen een straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats. De vestigingsplaats kan ook een opslagpunt, distributiecentrum of nevenvestiging zijn.

oordeel van OM en RDW ten aanzien van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid lijkt deze formele regelgeving niet waarschijnlijk. Daardoor geldt de algemene tachograafplicht voor deze voertuigen weer vanaf 1 juli 2024.

Vraag 9

Op welke wijze gaat de regering deze regels handhaven? Is hiervoor voldoende capaciteit beschikbaar? Zo nee, waarom wordt dan een regel ingevoerd die problemen gaat veroorzaken bij de handhaving?

Antwoord 9

De regels over het besturen van deze voertuigen zijn Europeesrechtelijk vastgesteld. Elk voertuig met een TMM van meer dan 3.500 kg wordt geclassificeerd als een vrachtauto en daardoor gelden alle regels die voor deze voertuigcategorie van toepassing zijn. Andere of aanvullende regels worden niet opgesteld, dus de rol van de handhavingsinstanties wijzigt niet. Handhavingsinstanties hebben hun zorgen geuit over het verder gedogen van deze situatie. Hun voorkeur kent het hanteren van de bestaande regelgeving, aangezien geen duidelijkheid bestaat over de precieze invulling van de huidige uitzonderingsmaatregel. Voor verdere informatie over de zorgen over juist die handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid van de uitzonderingsmaatregel, verwijs ik u naar de Kamerbrief van 6 december.¹⁷

Vraag 10

De leden van de fractie van de BBB lezen dat de regering in overleg is over een oplossing voor de aan de orde zijnde problematiek en dat gestreefd wordt naar meer duidelijkheid in november 2023.¹⁸ Deze leden merken op dat het inmiddels begin januari 2024 is en vragen de regering wanneer de oplossing wordt verwacht. Deze leden vragen de regering toe te zeggen om – in afwachting van die oplossing – de huidige gedoogsituatie te continueren.

Antwoord 10

Zoals in antwoord op vraag 1 aangeven, is op 6 december 2023 duidelijkheid gegeven aan de Tweede Kamer en de sector. De gedoogperiode loopt nu tot 1 juli 2024. In die Kamerbrief is aangegeven dat er momenteel geen zicht op legalisatie en daarmee een mogelijkheid tot voortzetten van de gedoogsituatie is. Ik blijf Europees aandacht vragen voor dit dossier en trek op met andere lidstaten waar mogelijk. Of dit tot een oplossing leidt, is niet zeker.

Vraag 11

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of het wellicht een optie voor de zwaardere bussen is om een ander rijbewijs vergelijkbaar met een BE rijbewijs (nodig om met een zware aanhanger te rijden) verplicht te stellen in plaats van het nu vereiste C rijbewijs.

Antwoord 11

Zoals onder vraag 2 genoemd, is Europees vastgesteld welke voertuigen met welke categorie rijbewijs bestuurd kunnen worden. Hiervan afwijken is dan ook niet zomaar mogelijk. We vinden het een belangrijk uitgangspunt dat rijbewijsregels Europees zijn vastgesteld om vrij verkeer van personen en goederen te kunnen faciliteren.

Vraag 12

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering om de Kamer de beantwoording van de schriftelijke vragen¹⁹ die door het Tweede Kamerlid Van Ginneken op 19 oktober 2023 zijn gesteld over zero-emissie bedrijfsvoertuigen tot en met 4.250 kg te doen toekomen.

Antwoord 12

¹⁷ Tweede Kamerstuk: 2023D48249

¹⁸ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, K, p. 5.

¹⁹ Kamerstuk 2023Z17839

De beantwoording van deze vragen zijn aan de Tweede Kamer verstuurd²⁰.

²⁰ Kamerstuk 2023Z17839