



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directeur Duurzame Mobiliteit
[Persoonsgegevens](#)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	Ons kenmerk	Uw kenmerk	Bijlage(n)
18 november 2024	24.0064642	-	1

Contactpersoon	E-mail
Persoonsgegevens	

Onderwerp
Uitvoeringstoets vrijstelling rijbewijs C alternatieve brandstoffen

Geachte mevrouw [Persoonsgegevens](#)

In reactie op uw verzoek van 11 oktober 2024 aan de RDW, zend ik u hierbij de gevraagde uitvoeringstoets. Het betreft een uitvoeringstoets op voorgenomen regelgeving. Het voorstel verankert de vrijstelling voor het rijbewijs C voor alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg in de wetgeving.

Deze uitvoeringstoets is een vervolg op uw adviesvraag aan de RDW van 23 oktober 2023. Kern van ons toenmalig advies was dat wetgeving passend binnen de derde rijbewijsrichtlijn¹ niet uitvoerbaar en handhaafbaar zou zijn. Op basis van onder andere het RDW-advies heeft uw ministerie het onderhavige voorstel tot wijziging van het Reglement rijbewijzen gemaakt.

Met dit voorstel wordt een bestuurder van een voertuig met een toegestane maximum massa tussen de 3.501 kg en de 4.250 kg met een alternatieve brandstof vrijgesteld van het in bezit zijn van een rijbewijscategorie C of C1. De bestuurder moet wel minimaal twee jaar rijbewijscategorie B hebben. Deze wijziging is gebaseerd op de voorstellen voor de vierde rijbewijsrichtlijn.

Deze voorgenomen regelgeving is voor ons uitvoerbaar en kan met de huidige vastlegging van gegevens in het kentekenregister en het rijbewijsregister plaatsvinden. Voor het vaststellen van de vrijstelling zijn brandstofsoort, toegestane maximum massa en aantal jaar in bezit van rijbewijs B van belang. Deze gegevens zijn momenteel voor zowel voertuigeigenaar, bestuurder als voor de handhavers al inzichtelijk. Nu de benodigde gegevens al vastgelegd worden en ook al inzichtelijk zijn, heeft de uitvoering van de voorgestelde wetgeving geen verdere gevolgen voor de RDW.

¹ [Richtlijn 2006/126/EG](#)



RDW

Ons kenmerk

JBZ.24.0060305

Bladnummer

2

De RDW onderkent wel het risico bij dit wetsvoorstel dat de vrijstelling gebruikt zou kunnen worden voor voertuigen met een 'deels alternatieve brandstof' en dus niet enkel voor 'volledig elektrische voertuigen'. De branche kan als gevolg van deze vrijstelling met innovatieve ideeën komen om hiervan gebruik te maken. Gezien het geringe tijdsbestek hebben we hier geen nader onderzoek naar gedaan.

Tot slot acht de RDW het noodzakelijk, gezien het aflopen van de gedoogperiode van de voertuigen die nu onder deze vrijstelling vallen, om per 01-07-2025 de gewijzigde wetgeving in te laten gaan.

Voor wat betreft alle relevante juridische, organisatorische en financiële aspecten, verwijzen wij naar de inhoud van de uitvoeringstoets.

De diverse stukken zijn inmiddels ook via e-mail aangeboden aan uw medewerker meneer [Persoonsgegevens](#)

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
De directie van de RDW,

[Persoonsgegevens](#)





RDW

R/02121-01

Uitvoeringstoets vrijstelling rijbewijs C alternatieve brandstoffen

Voorstel tot wijziging van het Reglement rijbewijzen vanwege een vrijstelling van bezit van rijbewijs C bij het besturen van alternatief aangedreven voertuigen met toegestane maximum massa tussen 3.501 en 4.250 kg.

Opdrachtformulering:

Er is een voorstel opgesteld tot wijziging van het Reglement rijbewijzen vanwege een vrijstelling van bezit van rijbewijs C bij het besturen van alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximum massa tussen 3.501 kg en 4.250 kg. RDW wordt verzocht een uitvoeringstoets op bijgevoegd voorstel uit te voeren, inclusief de eventuele juridische, personele, organisatorische en financiële consequenties (inclusief financieringsopties indien van toepassing).

Opdracht voor een	<input type="checkbox"/> Uitvoeringstoets
Categorie	<input type="checkbox"/> Wettelijk (Nieuwe taak)
Projectfinanciering	<input type="checkbox"/> Door RDW
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Opdrachtnemer	Dienst Wegverkeer
Begindatum	22 oktober 2024
Einddatum	15 november 2024
Versie	1.0
Versiedatum	5 november 2024

Versie informatie

Versie	Datum	Bijzonderheden	Auteur
0.1	22-10-2024	Concept	
0.2	24-10-2024	Aanvullen concept	
0.3	31-10-2024	Aangevuld n.a.v. review	
1.0	5-11-2024	Aangevuld na overleg reviewteam	
		Ter bespreking MT's	
		Definitief - voor oplevering	

Verzendlijst

Rol/ Functie	Naam	Versie (vanaf)
Interne Opdrachtgever		1.0
Gedeleg. Opdrachtgever		1.0
Opdrachtnemer		
Auteur(s)		0.1
Projectgroep:		
Juridisch adviseur JBZ		0.2
Reviewteam:		
Manager Unit VRD		0.1
Manager Unit RBW		0.2
Adviseur R&I		0.2
Adviseur T&B		0.2
Adviseur OVR		0.2
Adviseur VRT		0.2
Adviseur JBZ		0.2
Adviseur VRD		0.2
Adviseur RBW		0.2
Relatiemanager		0.2
Relatiemanager		0.2
MT- R&I		1.0
MT-RDW		1.0

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4
1 Inleiding	6
1.1 Achtergrond	6
1.2 Vraagstelling.....	6
1.3 Kritische succesfactoren.....	6
2 Scope Uitvoeringstoets	7
2.1 Binnen scope	7
2.2 Buiten scope.....	7
3 Uitgangspunten en randvoorwaarden	7
3.1 Uitgangspunten.....	7
3.2 Randvoorwaarden.....	7
4 Uitgangsdokumentatie	8
5 Stakeholders	9
6 Wet- en regelgeving	10
6.1 Huidige situatie	10
6.2 Gevolgen van wijziging van Reglement rijbewijzen	10
6.3 Gevolgen voor overige wetgeving.....	11
7 Uitvoering	12
8 Gevolgen voor RDW	13
9 Gevolgen voor de omgeving	13
10 Kosten en financiering	14
10.1 Kosten	14
10.1.1 Kosten uitvoeringstoets	14
10.1.2 Realisatiekosten	14
10.1.3 Exploitatiekosten	14
10.1.4 Fiscale gevolgen	14
10.2 Financiering.....	14
11 Risico's	14
12 Planning	14
13 Conclusies en Advies	14
14 Bijlage Verzoek uitvoeringstoets	16
15 Bijlage AmvB vrijstelling rijbewijs C alternatieve brandstoffen	18
16 Bijlage Alternatieve brandstoffen	27

Managementsamenvatting

Aanleiding

Door het voorstel tot wijziging van het 'Reglement rijbewijzen' is een bestuurder van een voertuig met een toegestane maximum massa tussen de 3.501 kg en de 4.250 kg met een alternatieve brandstof vrijgesteld van het in het bezit zijn van een rijbewijscategorie C of C1. De bestuurder moet wel minimaal 2 jaar in het bezit zijn van een rijbewijscategorie B. Met dit voorstel wordt een definitieve grondslag gecreëerd voor de huidige praktijk en wordt de gedoogsituatie beëindigd. Meer informatie hierover is te vinden in hoofdstuk 6.

Opdracht/verzoek

RDW wordt gevraagd om aan te geven of de voorgenomen wijziging van het Reglement rijbewijzen uitvoerbaar is en wat de uitvoeringsconsequenties zijn voor de SCOPAFIJTH-aspecten. Dit is gevraagd door IenW in de opdrachtbrief welke is toegevoegd als bijlage (hoofdstuk 15 'Verzoek uitvoeringstoets').

Uitvoerbaarheid en risico's

De algemene conclusie is dat de voorgestelde wijziging uitvoerbaar is voor de RDW. Gezien het aflopen van de gedoogperiode van de voertuigen die nu onder deze vrijstelling vallen, per 1-7-2025, is het noodzakelijk om de gewijzigde wetgeving dan in te laten gaan.

Voorts onderkent de RDW een risico dat de vrijstelling gebruikt zal worden voor voertuigen met 'deels alternatieve brandstof', dus niet de bedoelde 'volledig elektrische voertuigen'. Na inbouw van een LPG-installatie voldoen ook benzine- en dieselveertuigen aan de vrijstellingseis m.b.t. de brandstof. Dit risico wordt beperkt doordat het overige nationale beleid de voertuigeigenaren zal stimuleren een zero emissie alternatief aan te schaffen. Tot slot signaleren we, evenals genoemd in het verzoek voor de uitvoeringstoets, dat het voorstel niet valt binnen de kaders van de huidige derde rijbewijsrichtlijn, maar wel past binnen het nieuwe voorstel voor de vierde rijbewijsrichtlijn. De tekst voor de vierde rijbewijsrichtlijn is nog niet definitief, waardoor er een risico bestaat dat deze tekst nog wijzigt en dit voorstel ook gewijzigd moet worden.

Gevolgen eigen bedrijfsvoering

Aangezien de benodigde gegevens al vastgelegd worden door RDW en ook al inzichtelijk zijn voor de voertuigeigenaar en/of bestuurder en voor de handhaving, zijn er geen nieuwe gevolgen voor de uitvoering. Wel moeten medewerkers, de gemeentes en de handhaving geïnformeerd worden over de nieuwe situatie. Ook moet de informatie op de website aangepast worden.

De branche kan als gevolg van deze vrijstelling met innovatieve ideeën komen om gebruik te kunnen maken van deze vrijstelling, maar daar is gezien het geringe tijdsbestek geen onderzoek naar gedaan.

Kosten en financiering

Het aantal uren voor deze uitvoeringstoets blijft onder de 250 uur. De kosten voor het opstellen van de uitvoeringstoets worden daarom, conform de standaard afspraken met IenW, door RDW zelf gefinancierd. Er zijn geen kosten voor de realisatie omdat de benodigde gegevens al vastgelegd worden

door RDW en ook al inzichtelijk zijn voor de voertuigeigenaar en/of bestuurder en voor de handhaving. Financiering van de exploitatie van informatieverstrekking door RDW als houder van de basisregistratie voertuigen en het rijbewijsregister vindt al plaats uit de structurele belastingkop en de rijkskostencomponent.

Conclusie en Advies

De voorgestelde wijziging van het Reglement rijbewijzen kan met de huidige vastlegging in het kentekenregister en het rijbewijsregister plaatsvinden en is uitvoerbaar. De vrijstelling is gebaseerd op: brandstofsoort, toegestane maximum massa en aantal jaar in bezit van rijbewijs B. Deze kenmerken zijn voor de voertuigeigenaar en/of voor de bestuurder en voor de handhaving al inzichtelijk.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Op 23 oktober 2023 heeft de RDW een advies gegeven aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) op het dossier vrijstelling rijbewijs C voor alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximum massa (hierna: TMM) van 3.501 kg tot 4.250 kg. Dit naar aanleiding van een uitvraag van IenW om verschillende beleidsopties te beoordelen ten einde in aanloop naar de 4e rijbewijsrichtlijn uitvoerbaar beleid te realiseren. Kern van dit advies was dat wetgeving passend binnen de derde rijbewijsrichtlijn¹, niet uitvoerbaar en handhaafbaar zou zijn. En dat uitvoerbare wetgeving onvoldoende paste binnen de derde rijbewijsrichtlijn. Daarom adviseerde de RDW om nieuwe experimenteerwetgeving te maken of langer te gedogen. Op basis van onder andere het RDW-advies heeft het ministerie van IenW nu een voorstel tot wijziging van de regelgeving gemaakt.

Door het voorstel tot wijziging van het Reglement rijbewijzen is een bestuurder van een voertuig met een toegestane maximum massa tussen de 3.501 kg en de 4.250 kg met een alternatieve brandstof vrijgesteld van het in het bezit zijn van een rijbewijscategorie C of C1². De bestuurder moet wel minimaal 2 jaar in het bezit zijn van een rijbewijscategorie B.

1.2 Vraagstelling

RDW wordt gevraagd om aan te geven of de voorgenomen wijziging van het Reglement rijbewijzen uitvoerbaar is en wat de uitvoeringsconsequenties zijn voor de SCOPAFIJTH-aspecten. Dit is gevraagd door IenW in de opdrachtbrief welke is toegevoegd als bijlage (hoofdstuk 14 'Verzoek uitvoeringstoets').

1.3 Kritische succesfactoren

De handhavers moeten beschikken over de informatie om te controleren of de bestuurder aan de eisen voldoet voor de vrijstelling van een rijbewijs met categorie C of C1. Daarnaast hebben de handhavers de beschikking over de TMM van het voertuig, de brandstof gegevens van het voertuig en hoelang iemand in het bezit is van een rijbewijscategorie B.

¹ Richtlijn 2006/126/EC

² [Artikel 6 lid 4 sub c Richtlijn 2006/126/EG](#)

2 Scope Uitvoeringstoets

2.1 Binnen scope

- De impact op RDW van het voorstel tot wijziging van de regelgeving.
- Nagaan of met de reeds geregistreerde gegevens de wijziging van het Reglement rijbewijzen kan worden uitgevoerd.

2.2 Buiten scope

- Het effect dat voertuigeigenaren gebruik maken van deze wijziging door een LPG-installatie of andere alternatieve brandstofinstallatie in te laten bouwen.
- Eventuele wijzigingen op het huidige voorstel Reglement rijbewijzen.

3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

3.1 Uitgangspunten

De uitvoering van de voorgestelde wijziging van het Reglement rijbewijzen kan met de huidige vastlegging in het kentekenregister en het rijbewijsregister plaatsvinden. De vrijstelling is gebaseerd op: brandstofsoort, toegestane maximum massa en aantal jaar in bezit van rijbewijs B. Deze kenmerken zijn voor de voertuigeigenaar en/of voor de bestuurder en voor de handhaving al inzichtelijk.

Voor de betreffende voertuigen (toegestane maximum massa tussen 3.500 kg en 4.250 kg) met een alternatieve aandrijving geldt:

- dat de vrijstelling geen invloed heeft op de Europese voertuigcategorie waartoe ze behoort (de voertuigen gaan dus niet tot de N1 categorie behoren);
- dat de vrijstelling geen invloed heeft op de rijbewijscategorie waartoe het voertuig behoort zoals benoemd in het besluit voertuigen omdat het hier gaat om een vrijstelling van de rijbewijscategorie C of C1 in specifieke situaties;
- dat de vrijstelling geen invloed heeft op de mogelijke tachograafplicht van de voertuigen;
- dat de vrijstelling geen invloed heeft op de APK-plicht van de voertuigen;
- dat de vrijstelling geen invloed heeft op de verplichting van tellerstand registratie;
- dat de alternatieve brandstoffen zijn zoals in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG.

lenW draagt zorg voor de communicatie richting voertuigeigenaren (in het algemeen) en richting handhaving.

RDW draagt zorg voor communicatie richting voertuigeigenaren bij specifieke vragen m.b.t. hun voertuigen, via de reguliere klantcontactkanalen.

Met uitzondering van de brandstofsoort 'mechanische energie uit een opslagsysteem aan boord/bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte', legt de RDW alle alternatieve brandstofsoorten vast.

3.2 Randvoorwaarden

Gezien het aflopen van de gedoogperiode van de voertuigen die nu onder deze vrijstelling vallen, per 1-7-2025, is het noodzakelijk om de gewijzigde wetgeving dan in te laten gaan.

4 Uitgangsdokumentatie

- *Verzoek tot een uitvoeringstoets 'Dossier vrijstelling rijbewijs C 4.250 kg: reactie op RDW-advies en verzoek voor UT van 11 oktober 2024 (zie bijlage hoofdstuk 15 'Verzoek uitvoeringstoets'.*
- *Nota AMvB vrijstelling rijbewijs C alternatieve brandstoffen.*
- *Adviesnota rbw B bij TMM meer dan 3.500 kg met alternatieve aandrijving.*

5 Stakeholders

Deze uitvoeringstoets ziet in op de implementatie van de wijziging van het Reglement rijbewijzen.

Stakeholders zijn:

Intern/ Extern	Partij	Rol	Belang*)
Extern RDW	Ministerie IenW	Verantwoordelijk voor taken RDW en regelgeving die de RDW uitvoert.	Hoog
Extern RDW	Branche	Vertegenwoordigers branche, zoals o.a. BOVAG, RAI, VNA etc.	Midden
Extern RDW	Voertuigeigenaren	Hebben voertuigen die onder de vrijstelling kunnen vallen en kunnen voordeel hebben door bestuurder met rijbewijs B in te zetten.	Hoog
Extern RDW	Voertuigbestuurders	Kunnen onder de vrijstelling voertuigen met hogere toegestane maximum massa besturen (tussen 3.500 en 4.250 kg).	Midden
Extern RDW	Handhaving	De handhaving (politie) is verantwoordelijk voor de handhaving van deze vrijstelling.	Hoog
Intern RDW	Divisie T&B	Uitvoering van individueel testen, individueel goedkeuren en (her)registreren van voertuigen.	laag
Intern RDW	Divisie R&I	Beheren van het voertuigregister en rijbewijsregister en verstrekken van informatie.	Laag
Intern RDW	Divisie VRT	Individueel beoordelen van (gewijzigde) voertuigen, typegoedkeuren, nationaal goedkeuren en vastleggen van de goedkeuring wijziging constructie (GWC).	laag
Intern RDW	Afdeling JBZ	Participeren ontwerpen regelgeving, juridische toets overige documenten, coördinator UT(s). JBZ behandelt daarnaast bezwaar en beroep.	Laag

6 Wet- en regelgeving

6.1 Huidige situatie

Door Nederland is in 2017 aan de Europese Commissie op grond van artikel 4, vijfde lid, van de rijbewijsrichtlijn om instemming verzocht om zero-emissievoertuigen die gebruikt worden voor het goederenvervoer, uit te sluiten van de toepassing van artikel 4, vierde lid, onderdelen d en f, van de richtlijn. De Europese Commissie heeft Nederland hiervoor toestemming verleend voor een periode tot en met 31 december 2022. Hierdoor was het mogelijk om voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg maar niet meer dan 4.250 kg te besturen met een rijbewijs B in plaats van met een rijbewijs C of C1. De proef liep van 14 juni 2019 tot en met 31 december 2022, waarna het van rechtswege per die datum vervallen is.

Sinds het van rechtswege vervallen van de tijdelijke vrijstelling per 1 januari 2023 is gepoogd structureel beleid te maken op basis van de rijbewijsrichtlijn. Met name de eisen van de rijbewijsrichtlijn dat het laadvermogen niet mag toenemen en dat het toegenomen gewicht uitsluitend moet zijn toe te schrijven aan de alternatieve aandrijving blijken in de praktijk niet uitvoerbaar en handhaafbaar. Om de ondernemers die al geïnvesteerd hadden in een zero-emissievoertuig tegemoet te komen, is er een gedoogperiode afgesproken die vervolgens twee keer is verlengd. Bij elke verlenging is gekeken of er perspectief was voor structureel beleid. Dat structurele beleid wordt met dit wetsvoorstel vormgegeven.

6.2 Gevolgen van wijziging van Reglement rijbewijzen

De gedoogconstructie loopt af per 1 juli 2025. Om een wettelijke basis voor het beleid te creëren wordt voorgesteld om het Reglement rijbewijzen te wijzigen. Het voorstel voor de nationale regelgeving vindt zijn basis voornamelijk in de vierde rijbewijsrichtlijn die momenteel in de maak is.

Allereerst merken we op dat de eerste reacties op de wijzigingen van het Reglement rijbewijzen positief zijn. We hebben echter nog een aantal aanvullende opmerkingen.

Naar onze mening gaat de situatie over een vrijstelling om te rijden met een rijbewijscategorie C of C1. Daarbij zou het passender zijn om een uitzondering te maken op artikel 15 lid 1 sub f en g Reglement rijbewijzen (categorie C1/C) in plaats van een uitzondering naar artikel 15 lid 1 sub e Reglement rijbewijzen (categorie B). Zoals het artikel nu geformuleerd is, met verwijzing naar een uitzondering op rijbewijscategorie B, lijkt het te gaan om een uitbreiding van categorie B in plaats van een vrijstelling op categorie C.

Daarnaast signaleren we, evenals genoemd in het verzoek voor de uitvoeringstoets, dat artikel I niet valt binnen de kaders van de huidige derde rijbewijsrichtlijn, maar wel past binnen het nieuwe voorstel voor de vierde rijbewijsrichtlijn. De tekst voor de vierde rijbewijsrichtlijn is nog niet definitief, waardoor er een risico bestaat dat deze tekst nog wijzigt en dit voorstel ook gewijzigd moet worden.

Voorts heeft RDW een aantal aanvullende opmerkingen bij de Nota van Toelichting:

- A1, 3^e alinea: "...voor het besturen van voertuigen die door alternatieve brandstoffen zijn aangedreven". Dit moet zijn conform 96/53/EG: "...voor het besturen van voertuigen die (deels) door alternatieve brandstoffen zijn aangedreven".
- A1, 3^e alinea: "Deze voertuigen zijn als gevolg van die alternatieve aandrijving zwaarder en komen daardoor boven de toegestane maximum massa van 3.500 kg", dat hoeft niet persé zo te zijn. In geval van een voertuig met TMM van 3.700 kg, heeft de inbouw van een LPG-installatie enkele tientallen kilo's effect. Voorstel "Deze voertuigen kunnen als gevolg van die alternatieve aandrijving zwaarder zijn en daardoor boven de toegestane maximum massa van 3.500 kg komen".
- A4, blz. 7, 2^e alinea: "Hierbij dient gedacht te worden aan (een relatief klein aandeel) doelgroepenvervoer....", dit gaat om doelgroepenvervoer < 8 personen, en dus niet voor M2 en M3 voertuigen. Die hebben wel een TMM boven 3.500 kg en kunnen ook alternatief aangedreven zijn, maar daarvoor is een D(1) rijbewijs nodig. Dit staat bij B, art. 1 wel duidelijk vermeld, dus hoeft daarom wellicht niet bij A.
- A6, blz.9, 1^e alinea: Wellicht nog goed om te vermelden dat een formulier met een verklaring van de dealer/importeur/fabrikant m.b.t. het gewicht van het accupakket ook niet meer nodig is.
- A6, blz. 9, 2^e alinea: "De toegestane maximum massa is terug te vinden in het kentekenregister van RDW.". Dat kan worden: "De toegestane maximum massa staat vermeld op het kentekenbewijs en is terug te vinden in het kentekenregister van RDW.".
- A6, blz. 9, 2^e alinea: "Daarnaast is aan de hand van de kentekenregistratie eenvoudig vast te stellen of een voertuig voldoet aan de eis van een alternatieve aandrijving.". Hierbij kan een verwijzing gemaakt worden naar de brandstofsoort(en) van het voertuig die op het kentekenbewijs staan en in het kentekenregister.
- A6, blz. 9, 3^e alinea: "In het kentekenregister staat de toegestane maximum massa vermeld wanneer het voertuig een alternatief aangedreven voertuig is.". Dat moet zijn "In het kentekenregister staat de toegestane maximum massa vermeld en de brandstofsoort, dus of het een (deels) alternatief aangedreven voertuig is.".
- B, art.1, blz.11: "Het is belangrijk te vermelden dat een M1 voertuig door het hogere gewicht wel in de categorie N2 kan vallen, maar niet in de categorie M2". Dat is niet correct en ook niet belangrijk om te vermelden. Dat er met een hoger gewicht geen zitplaatsen bijkomen, maakt het nog geen N2 voertuig.

6.3 Gevolgen voor overige wetgeving

RDW voorziet geen concrete gevolgen voor overige wetgeving. Er is echter wel een raakvlak met de tellerstandwetgeving³. De verplichting om tellerstanden te registreren is gekoppeld aan de rijbewijscategorie⁴ die benodigd is voor het besturen van het voertuig. Door de vrijstelling voor rijbewijscategorie C of C1 te introduceren zou geconcludeerd kunnen worden dat voor deze voertuigen ook tellerstanden geregistreerd moeten worden⁵. Echter, in de basis blijft het een voertuig waarin je met een C-rijbewijs moet rijden, ondanks dat er een vrijstelling kan zijn. Daarmee is onze conclusie dat er voor voertuigen die onder de vrijstelling vallen géén sprake is van verplichte tellerstandregistratie.

³ [Artikel 70m Wegenverkeerswet 1994 jo. artikel 23j Besluit voertuigen](#)

⁴ Dit betreft de rijbewijscategorieën A, A1, A2 en B. Zie [artikel 23j Besluit voertuigen](#).

⁵ [Artikel 70m Wegenverkeerswet 1994 jo. artikel 23j Besluit voertuigen](#)

7 Uitvoering

De voorgestelde wijziging van het Reglement rijbewijzen kan met de huidige vastlegging in het kentekenregister en het rijbewijsregister plaatsvinden. De vrijstelling is gebaseerd op: brandstofsoort, toegestane maximum massa en aantal jaar in bezit van rijbewijs B. Deze kenmerken zijn voor de voertuigeigenaar en/of voor de bestuurder en voor de handhaving inzichtelijk.

Artikel I verwijst naar artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG, daarin worden de alternatieve brandstoffen beschreven. Zie H16 Bijlage 2. Hierin staat dat het ook gaat om 'deels aangedreven'. Dus, wanneer een voertuig (met TMM tussen 3.500 en 4.250kg) een benzinemotor heeft, met een LPG-installatie, valt deze onder de vrijstelling rijbewijs C. In het kentekenregister staan 2 brandstoffen geregistreerd indien van toepassing, dus is het mogelijk om ook op 'deels aangedreven door alternatieve brandstof' te handhaven. In het kentekenregister staat niet de alternatieve brandstof 'e) mechanische energie uit een opslagsysteem aan boord/bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte'. Deze komt echter in de praktijk ook nagenoeg niet voor en zal naar verwachting niet voor deze vrijstelling relevant zijn.

Er zijn voor RDW geen gevolgen voor en geen impact op: Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Techniek of Huisvesting.

8 Gevolgen voor RDW

Aangezien de benodigde gegevens al vastgelegd worden door RDW en ook al inzichtelijk zijn voor de voertuigeigenaar en/of bestuurder en voor de handhaving, heeft de uitvoering daarvan geen verdere gevolgen voor de registratie in het kentekenregister en het verstrekken van informatie uit het kentekenregister. Wel moeten medewerkers, de gemeentes en de handhaving geïnformeerd worden over de nieuwe situatie. Ook moet de informatie op de website aangepast worden.

De branche kan als gevolg van deze vrijstelling met innovatieve ideeën komen om gebruik te kunnen maken van deze vrijstelling, maar daar is gezien het geringe tijdsbestek geen onderzoek naar gedaan.

9 Gevolgen voor de omgeving

Afhankelijk van het optreden van het beschreven risico, zou er meer vraag kunnen komen naar de inbouw van LPG-installaties bij erkende bedrijven die dit uitvoeren.

10 Kosten en financiering

10.1 Kosten

10.1.1 Kosten uitvoeringstoets

Conform afspraken tussen RDW en IenW draagt RDW deze kosten.

10.1.2 Realisatiekosten

Er zijn nagenoeg geen realisatiekosten. Dit zal alleen aanpassen van informatie op de website en interne documentatie zijn en bedraagt minder dan 10 uur.

10.1.3 Exploitatiekosten

Er zijn geen exploitatiekosten.

10.1.4 Fiscale gevolgen

Niet van toepassing.

10.2 Financiering

Financiering van exploitatie van informatieverstrekking door RDW als houder van de basisregistratie voertuigen en het rijbewijsregister vindt plaats uit de structurele belastingkop en de rijkskosten-component.

11 Risico's

De RDW onderkent een risico dat de vrijstelling gebruikt zal worden voor voertuigen met 'deels alternatieve brandstof', dus niet de bedoelde 'volledig elektrische voertuigen'. Na inbouw van een LPG-installatie voldoen ook benzine en dieselveertuigen aan de vrijstellingseis m.b.t. de brandstof. Dit risico wordt beperkt doordat het overige nationale beleid die voertuigeigenaren zal stimuleren een zero emissie alternatief aan te schaffen.

Daarnaast kan de branche kan als gevolg van deze vrijstelling met andere innovatieve ideeën komen om gebruik te kunnen maken van deze vrijstelling, maar daar is gezien het geringe tijdsbestek geen onderzoek naar gedaan.

12 Planning

Gezien het aflopen van de gedoogperiode van de voertuigen die nu onder deze vrijstelling vallen, per 1-7-2025, is het noodzakelijk om de gewijzigde wetgeving dan in te laten gaan.

13 Conclusies en Advies

De voorgestelde wijziging van het Reglement rijbewijs kan met de huidige vastlegging in het kentekenregister en het rijbewijsregister plaatsvinden. De vrijstelling is gebaseerd op: brandstofsoort, toegestane maximum massa en aantal jaar in bezit van rijbewijs B. Deze kenmerken zijn voor de voertuigeigenaar en/of voor de bestuurder en voor de handhaving inzichtelijk.

14 Bijlage Verzoek uitvoeringstoets



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres

RDW
T.a.v. [Persoonsgegevens](#)
Europaweg 205
2711 ER Zoetermeer
Nederland

[Persoonsgegevens](#)

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Rijnstraat 8

Contactpersoon

[Persoonsgegevens](#)

Datum 11 oktober 2024
Betreft Dossier vrijstelling rijbewijs C 4.250 kg: reactie op RDW-advies en verzoek voor UT

Geachte mevrouw [Persoonsgegevens](#)

Op 23 oktober 2023 (RDW-kenmerk: 23.0022165) heeft de RDW een advies gegeven aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: I&W) op het dossier vrijstelling rijbewijs C voor alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg. Dit naar aanleiding van een uitvraag van I&W om verschillende beleidsopties te beoordelen ten einde in aanloop naar de vierde rijbewijsrichtlijn uitvoerbaar beleid te realiseren.

Reactie op het advies

Op basis van onder andere het RDW-advies heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het vervolg van dit traject kenbaar gemaakt¹. Bijgaand treft u een concept van het *Besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen vanwege een vrijstelling van het bezit van rijbewijs C bij het besturen van alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg (hierna: AMvB)*. Deze ligt inmiddels voor ter internetconsultatie².

De nieuw gekozen weg, in de vorm van de AMvB, hanteert andere voorwaarden. In deze AMvB worden de voorwaarden uit de derde rijbewijsrichtlijn, die ook door RDW beoordeeld zijn als niet handhaafbaar en uitvoerbaar, losgelaten. De AMvB handelt zo in de geest van de vierde rijbewijsrichtlijn, die momenteel nog Europees in onderhandeling is. Zo hoeft er niet meer aangetoond te worden hoe het meergewicht tot stand komt van bijvoorbeeld de elektrische aandrijflijn en of dit niet leidt tot extra beladingsvermogen.

Deze AMvB stelt chauffeurs vrij van de rijbewijs C-plicht wanneer zij een alternatief aangedreven voertuig besturen met een toegestane maximum massa (TMM) van 3.501 kg t/m 4.250 kg. Daarnaast dient het rijbewijs categorie B minimaal 2 jaar afgegeven te zijn en mag het voertuig niet worden gebruikt in combinatie met een aanhangwagen. De regelgeving is gebaseerd op de Europese Rijbewijsrichtlijn (Richtlijn 2006/126/EG).

De gekozen route vereist informatie die al reeds bekend is in het kentekenregister van de RDW:

1. brandstofsoorten,
2. de TMM,

¹ [Mobiliteitsbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

² [Overheid.nl | Consultatie Besluit Vrijstelling rijbewijs C \(internetconsultatie.nl\)](#)

En in het rijbewijsregister van de RDW:

3. afgifte datum van het rijbewijs categorie B.

Naar inschatting van het ministerie is er geen aanvullende handeling van RDW vereist.

Verzoek om een uitvoeringstoets

Gelet op het recente advies van de RDW op dit dossier en de nu voorliggende vervolgroute in de vorm van een AMvB verzoek ik u, op basis van Artikel 11 van de Regeling Sturing van en Toezicht op de Dienst Wegverkeer, om middels een uitvoeringstoets te toetsen of de eerder genoemde bezwaren van uw organisatie nu voldoende verwerkt zijn en het wetsvoorstel uitvoerbaar is.

Ik verzoek u uiterlijk 3 december 2024 een reactie te sturen gelet op de te nemen processtappen op dit traject. Daarnaast zou I&W het zeer op prijs stellen als eerder een concept gedeeld kan worden ter voorbereiding op de processtappen.

Financiën en oplevering

De RDW schat in dat voor deze reactie 50 uur is gemoeid. Daarbij hoort een totaalbedrag van ongeveer 5.600 EUR op basis van de huidig geldende tarieven. Gelet op vastgestelde procesafspraken (DO RDW/IenW 10/09/2024) worden de kosten voor dit onderzoek gefinancierd door de RDW zelf, nu het aantal uren onder de 250 blijft.

Contactpersonen

Aan RDW kant is [Persoonsgegevens](#) de contactpersoon, aan de kant van I&W is dit [Persoonsgegevens](#)

Met vriendelijke groet,
DE DIRECTEUR DUURZAME MOBILITEIT,

[Persoonsgegevens](#)

15 Bijlage AmvB vrijstelling rijbewijs C alternatieve brandstoffen

WIJ WILLEM-ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Reglement rijbewijzen vanwege een vrijstelling van het bezit van rijbewijs C bij het besturen van alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-2024/..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 6, vierde lid, aanhef en onderdeel c, van Richtlijn 2006/126/EG en de Wegenverkeerswet 1994,

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van ..., nr. ...);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van ..., nr. IenW/BSK-2022/..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

In het Reglement rijbewijzen wordt aan artikel 15 een lid toegevoegd, luidende:

8. In afwijking van het eerste lid, onderdeel e, kan in Nederland met het in dit onderdeel bedoelde rijbewijs een motorrijtuig worden bestuurd indien dit voertuig aangedreven wordt door alternatieve brandstoffen als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG van de Raad en:

- a. een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg heeft;
- b. niet wordt gebruikt in combinatie met een aanhangwagen; en
- c. wordt bestuurd door een bestuurder die in het bezit is van een rijbewijs voor de categorie B dat ten minste twee jaar daarvoor voor de eerste keer is afgegeven.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

A. Algemeen deel

1. Inleiding

Het gebruik van voertuigen met een verbrandingsmotor in de transportsector brengt broeikasgasemissies, alsook emissies die schadelijk zijn voor de gezondheid met zich mee. Dit heeft een impact op het klimaat en de leefomgevingskwaliteit. Het laatstgenoemde gevolg geldt nadrukkelijk voor stadsdistributie. Reductie van bovengenoemde emissies vormt onderdeel van de mondiale en Europese klimaatagenda en tevens van nationaal beleid om klimaatverandering tegen te gaan en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Emissiereductie is dus op diverse schaalniveaus van belang.

Bij de wijziging in 2018 van de Derde rijbewijsrichtlijn is gekeken hoe de richtlijn kan bijdragen aan de reductie van broeikasgasemissies en de verbetering van de luchtkwaliteit. Bijvoorbeeld door het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen te bevorderen. Hiertoe kregen lidstaten de mogelijkheid op hun grondgebied houders van een rijbewijs B, dat ten minste twee jaar eerder was afgegeven, toe te staan door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen voor het vervoer van goederen te besturen waarvan de maximaal toegestane massa meer dan 3.500 kg is maar ten hoogste 4.250 kg bedraagt. Normaliter zou voor het besturen van deze zwaardere voertuigen het beschikken over een rijbewijs C noodzakelijk zijn. Het is aan de lidstaten gelaten om van de mogelijkheid tot vrijstelling van rijbewijs C al dan niet gebruik te maken. In Nederland is hiervan gebruik gemaakt met een tijdelijke vrijstelling gedurende een experimenteerperiode van 2019 tot en met 2022.

Dit besluit richt zich op het invoeren van een permanente vrijstelling van rijbewijs C en als gevolg daarvan ook de vrijstelling van de beroepskwalificatie voor beroepschauffeurs (code 95) voor het besturen van voertuigen die door alternatieve brandstoffen zijn aangedreven. Deze voertuigen zijn als gevolg van die alternatieve aandrijving zwaarder en komen daardoor boven de toegestane maximum massa van 3.500 kg, waardoor ze alleen bestuurd zouden mogen worden door houders van een rijbewijs C. Om voor de vrijstelling in aanmerking te komen, dienen zij wel onder de 4.250 kg te blijven. In dat geval kan volstaan worden met een rijbewijs B.

2. Aanleiding

Uit de Derde rijbewijsrichtlijn volgt dat met een rijbewijscategorie B (hierna: rijbewijs B) gereden kan worden met motorvoertuigen met een toegestane maximum massa van betreffende het rijbewijs ten hoogste 3.500 kg en ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder niet meegerekend; aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld mits de toegestane maximum massa daarvan niet meer bedraagt dan 750 kg. Met een rijbewijscategorie C (hierna: rijbewijs C) kunnen motorvoertuigen die niet behoren tot de categorieën D1 of D met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg worden bestuurd.

De mogelijkheid tot overschrijding van 3.500 kg die met de hiervoor aangehaalde wijziging van de Derde rijbewijsrichtlijn wordt geboden, geldt slechts op voorwaarde dat de bijkomend toegestane massa 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 met een verbrandingsmotor⁵. In samenhang hiermee is bepaald dat het laadvermogen (de hoeveelheid lading die kan worden meegenomen binnen de maximaal toegestane massa) niet wordt verhoogd ten opzichte

van een equivalent voertuig zoals hierboven omschreven.

Door het verhoogde gewicht vallen deze voertuigen volgens verordening (EU) 2018/8586 onder de categorie N2 en dienen zij bestuurd te worden door een houder van rijbewijs C. Onder de voorwaarden genoemd in de Derde rijbewijsrichtlijn wordt een houder van rijbewijs B toch gerechtigd tot het besturen van een voertuig met een maximum massa van meer dan 3.500 kg.

De Derde rijbewijsrichtlijn verwijst voor de omschrijving van voertuigen met een alternatieve aandrijving naar artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG van de Raad. In dit artikel wordt bepaald welke voertuigen alternatief aangedreven zijn in de zin van de richtlijn. Door het mogelijk te maken om voertuigen met een alternatieve aandrijving tot 4.250 kg met een rijbewijs B te besturen, wordt het voor de eigenaren van deze voertuigen bedrijfseconomisch haalbaarder om te verduurzamen. Chauffeurs met een rijbewijs C zijn namelijk duurder en schaarser. Daarnaast is het bedrijfseconomisch minder rendabel om het meergewicht van de alternatieve aandrijving ten koste te laten gaan van het laadvermogen. Uiteraard spelen bij de overstap naar duurzamere voertuigen meerdere afwegingen een rol, zoals netcongestie, tank- en laadinfrastructuur, de aanschafprijs en de prijs van energie.

Het is op voorhand niet goed te bepalen hoeveel voertuigeigenaren te maken krijgen met de huidige eisen voor rijbewijs C bij de overstap naar een alternatief aangedreven voertuig. Binnen de groep voertuigen tot en met een Toegestane Maximum Massa (TMM) van 3500 kg zal het veelal gaan om een beperkte subgroep met relatief zware voertuigen. De keuze voor een alternatief aangedreven voertuig met een TMM van 3.501 kg t/m 4.250 kg is afhankelijk van veel verschillende factoren. Bijvoorbeeld: de behoefte/noodzaak bij een ondernemer om een bepaald minimum beladingsvermogen tot zijn/haar beschikking te hebben en de vraag of een alternatief aangedreven voertuig voldoende beladingsvermogen heeft, aangezien het beladingsvermogen lager zal zijn

De stap om alternatief aangedreven voertuigen te faciliteren past binnen de afspraak uit het Klimaatakkoord om te streven naar emissievrij transport in 2050. Gezien de omvang van de doelgroep bevordert het met name de verduurzaming van de logistieke sector met haar (vracht)voertuigen en bestelbussen. De vrijstellingsmogelijkheid in Europese regelgeving van rijbewijs C richt zich op alternatieve brandstoffen, hetgeen breder is dan emissieloos. Echter, gelet op het Nederlandse beleid om emissieloos rijden te stimuleren betreft het in Nederland naar verwachting voornamelijk eigenaren die de overstap maken van een diesel-voertuig naar een batterij-elektrisch- of waterstofaangedreven voertuig. Zo is in het Nederlandse beleid inzake de energietransitie in het Hoofdpijnenakkoord aangegeven dat de aanschaf van elektrische voertuigen ondersteund blijft worden.

Ook in het regeerprogramma 2024 is de wens uitgesproken in te zetten op eigen productie en toepassing van duurzame brandstoffen in de nationale en internationale mobiliteit- en transportsectoren. Het kabinet stimuleert de groei van laadinfrastructuur bij bedrijfsterreinen en voor vrachtauto's. Ook op verzorgingsplaatsen wordt ingezet op opschaling, zodat aan de Europese verordening wordt voldaan. Het kabinet beziet de verdere ombouw en elektrificatie van de verzorgingsplaatsen.

Met het besluit tot vrijstelling van rijbewijs C wordt de drempel verlaagd om gebruik te maken van voertuigen met een alternatieve aandrijving, waardoor ook de zwaardere en grootste (voornamelijk) bestelvoertuigen de stap naar emissieloos kunnen voortzetten en versnellen.

Dit wijzigingsbesluit heeft betrekking op het Reglement rijbewijzen. Er worden geen extra technische eisen gesteld aan de voertuigen waarvan de bestuurders een beroep

kunnen doen op de in dit besluit bedoelde vrijstelling. De voertuigen moeten voldoen aan de eisen die uit de bestaande wet- en regelgeving voortvloeien voor de desbetreffende voertuigcategorie.

Door met de branchepartijen in het logistieke en voertuigdomein daarnaast een convenant te sluiten ten aanzien van verkeersveiligheid wordt beoogd te borgen dat een grote groep bestuurders zich bewust is van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van het rijden met een zwaarder voertuig en van de verkeersregels die gelden voor voertuigen boven de 3.500 kg op basis van de bestaande wet- en regelgeving, die relevant zijn voor deze voertuigen tot 4.250 kg.

3. Experiment, evaluatie en gedoogsituatie

Door Nederland is in 2017 aan de Europese Commissie op grond van artikel 4, vijfde lid, van de Derde rijbewijsrichtlijn om instemming verzocht om zero-emissievoertuigen die gebruikt worden voor het goederenvervoer, uit te sluiten van de toepassing van artikel 4, vierde lid, onderdelen d en f, van de richtlijn. Hierdoor was het mogelijk om voertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg maar niet meer dan 4.250 kg te besturen met een rijbewijs B in plaats van met een rijbewijs C of C1. De Europese Commissie heeft Nederland hiervoor toestemming verleend voor een periode tot en met 31 december 2022. De proef liep van 14 juni 2019 tot en met 31 december 2022, waarna het van rechtswege per die datum vervallen is. Aan het experiment deden 28 voertuigen mee.

Bij de start van het experiment heeft de Europese Commissie als voorwaarde meegegeven dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang mocht komen. Om aan deze voorwaarde tegemoet te komen is voor het experiment de eis opgenomen dat chauffeurs een extra rijopleiding van 5 uur moesten volbrengen alvorens zij een voertuig tot 4.250 kg mochten besturen met rijbewijs B en dienden de deelnemende partijen te rapporteren over eventuele incidenten of ongevallen met een analyse over de oorzaak.

Na afloop van het experiment is deze geëvalueerd. Deze evaluatie is op 19 juni 2024 aan de Tweede Kamer aangeboden. In de evaluatie is ingegaan op de verkeersveiligheid tijdens het experiment. Daarbij is onder andere de vraag gesteld hoe de inzet van voertuigen met ontheffing is verlopen en in welke mate dit extra of onvoorziene problemen heeft opgeleverd voor de verkeersveiligheid. Geconcludeerd is dat het experiment zo kleinschalig was dat op basis van de data geen statistisch zinvolle uitspraken te doen zijn over de rol van de zwaarte van het voertuig bij ongevallen met letsel.

De inzet van de voertuigen binnen de in Nederland geboden ruimte heeft geleid tot de duidelijke wens bij de deelnemende partijen, andere mobiliteitspartijen en de politiek om een permanente vrijstelling van rijbewijs C te krijgen voor zero-emissievoertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg maar ten hoogste 4.250 kg. Een motie van de partijen BBB, VVD, SGP en ChristenUnie werd met 142 stemmen voor en slechts 8 stemmen tegen aangenomen. Deze motie verzocht de minister zich in te spannen om op Europees niveau mogelijkheden te verkrijgen waarmee de huidige Nederlandse gedoogsituatie voortgezet kan worden in aanloop naar de 4e Rijbewijsrichtlijn.

Door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat is voorafgaande aan de start van bovengenoemde tijdelijke experimenteerperiode op 15 november 2018 op vragen van de leden van de VVD-fractie over de overgang van het experiment in een structurele regeling geantwoord:

“Ik neem die onzekerheid graag weg. Het is namelijk inderdaad het uitgangspunt om gebruik te maken van de mogelijkheden die de Derde Rijbewijsrichtlijn mij biedt om het experiment een structureel vervolg te geven. Daarbij zal ik de kennis uit het experiment betrekken.”

Op verdere vragen heeft de Minister aangegeven:

“Ik kan u toezeggen dat ik te zijner tijd een plan van aanpak zal opstellen, zodat het experiment vanaf 1 januari 2023 kan overgaan in een structurele regeling. Naar huidig inzicht zal ik dat plan van aanpak begin 2021 opstellen, zodat ik daarin de kennis die is opgedaan uit het experiment kan meenemen.”

Sinds het van rechtswege vervallen van de tijdelijke vrijstelling per 1 januari 2023 is gepoogd structureel beleid te maken op basis van de Derde rijbewijsrichtlijn. Met name de eisen van de Derde rijbewijsrichtlijn dat het laadvermogen niet mag toenemen en dat het toegenomen gewicht uitsluitend moet zijn toe te schrijven aan de alternatieve aandrijving blijken in de praktijk niet allemaal uitvoerbaar en handhaafbaar. Om de ondernemers die al geïnvesteerd hadden in een zero-emissievoertuig tegemoet te komen, is er een gedoogperiode afgesproken die vervolgens twee keer is verlengd. Bij elke verlenging is gekeken of er perspectief was voor structureel beleid. Dat structurele beleid wordt met deze AMvB vorm gegeven.

De gedoogperiode geldt voor een vaststaand aantal voertuigen met een alternatieve aandrijving die door die aandrijving boven de toegestane maximum massa van 3.500 kg uitkomen. Dit betekent concreet dat zero-emissie bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa 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 onder de huidige voorwaarden door kunnen blijven rijden. In de brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer zijn alle voorwaarden benoemd.

4. Wat verandert er met het Commissievoorstel voor de Vierde rijbewijsrichtlijn?

Inmiddels is er een concreet zicht op de opvolger van de (gewijzigde) Derde rijbewijsrichtlijn. De Raad ondersteunt het principe van de Commissie dat alternatief aangedreven voertuigen bestuurd mogen worden door chauffeurs met een rijbewijs B. De Vierde rijbewijsrichtlijn ondervangt de moeilijkheden die zich voor doen bij de uitvoering van artikel 6, vierde lid, onder c van de Derde rijbewijsrichtlijn. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Het voorstel van de Commissie voor de Vierde rijbewijsrichtlijn beperkt zich in tegenstelling tot de Derde rijbewijsrichtlijn niet alleen tot bedrijfsvoertuigen. Het voorstel voor de Vierde rijbewijsrichtlijn bepaalt dat twee jaar nadat een rijbewijs voor categorie B voor de eerste keer is afgegeven, het geldig is voor het besturen van voertuigen op alternatieve brandstoffen.

Dit betekent dat een grotere groep voertuigen gebruik zal kunnen maken van de vrijstelling van rijbewijs C. Hierbij dient gedacht te worden aan (een relatief klein aandeel) doelgroepenvervoer, campers en grotere personenvoertuigen (M1 voertuigen). De Europese vrijstelling richt zich op voertuigen met een alternatieve aandrijving. Dit is breder dan de aanpak van Nederland tot en met de gedoogperiode die zich richt op emissieloos. Ondanks dat dit een verruiming van de vrijstelling inhoudt is de omvang van deze groep naar verwachting klein nu het overige nationale beleid de voertuigeigenaren eerder zal stimuleren een zero emissie alternatief aan te schaffen.

In het huidige voorstel van de Commissie voor de Vierde rijbewijsrichtlijn is opgenomen dat het aan de landen zelf is om te bepalen of het toegestaan is dat een bestuurder die

twee jaar nadat een rijbewijs voor categorie B voor de eerste keer is afgegeven, een voertuig mag besturen als dat een voertuig is dat wordt aangedreven door alternatieve brandstoffen als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG met een maximaal toegestane massa van meer dan 3.500 kg maar niet meer dan 4.250 kg, zonder aanhangwagen. De eisen uit de Derde rijbewijsrichtlijn dat het laadvermogen niet mag toenemen en dat het toegenomen gewicht uitsluitend moet zijn toe te schrijven aan de alternatieve aandrijving zijn in het Commissievoorstel van de Vierde rijbewijsrichtlijn losgelaten. Dit voorstel is nog in onderhandeling.

Gelet op de handhavingsmoeilijkheden die in de periode van het gedogen zijn geconstateerd, de erkenning van deze problemen door de Europese Commissie en de wijzigingen in de Vierde rijbewijsrichtlijn ten opzichte van de Derde rijbewijsrichtlijn als gevolg van deze erkenning alsmede de gesprekken van vertegenwoordigers van het ministerie van IenW met de Europese Commissie is besloten als overbruggingstermijn tot aan de implementatie van de Vierde rijbewijsrichtlijn aan te sluiten bij de tekst van de Vierde rijbewijsrichtlijn.

Dit komt ook tegemoet aan de wensen en behoeften van de sector. Zoals hiervoor is aangegeven zijn de voorwaarden van de Derde rijbewijsrichtlijn niet uitvoerbaar en handhaafbaar. De sector heeft inmiddels geïnvesteerd in voertuigen die niet in te zetten zijn als de implementatie geschiedt volgens de voorwaarden van de Derde rijbewijsrichtlijn.

5. Verkeersveiligheid

Een belangrijk aspect waar bij een permante vrijstelling rekening mee moet worden gehouden is het feit dat door de toegestane technische maximum massa boven de 3.500 kg de voertuigen waarvoor de vrijstelling van rijbewijs C gaat gelden, volgens andere regelingen nog steeds vrachtauto's zijn en geen bestelauto's. Daarmee vallen deze vrachtauto's in bepalingen van verordening (EU) 2018/858 onder de categorie N2. De vrijstelling van rijbewijs C die in dit besluit wordt geregeld maakt dit niet anders. De voertuigregels waaraan dit voertuig moet voldoen, blijven onverkort van kracht. Dit betekent concreet dat deze voertuigen zich moeten houden aan de regels die gelden voor vrachtwagens. Dat is niet alleen zo voor bijvoorbeeld de algemene periodieke keuring, maar ook voor de verkeersregels die gelden voor maximumsnelheid en de plaats op de weg en verkeerstekens die bijvoorbeeld inhaalverboden of inrijdverboden voor vrachtauto's aangeven of andere ge- of verboden die specifiek gelden voor vrachtauto's middels een uitzondering op een onderbord. Deze eisen zijn internationaal zo vastgelegd en kunnen niet eenzijdig in Nederland worden aangepast.

Daarom is het van belang dat ondernemers en de bij hen in dienst zijnde chauffeurs, maar ook particuliere eigenaren van zwaardere voertuigen die gebruik maken van de vrijstelling, op de hoogte zijn van de voor zwaardere voertuigen geldende verkeersregels, de toegenomen complexiteit voor wat betreft de besturing en het besef dat er een grotere kans op ernstig letsel bestaat bij een botsing met andere weggebruikers of objecten.

Om de grotere verkeersveiligheidsrisico's bij het besturen van een zwaarder bedrijfsvoertuig die valt onder de vrijstelling te mitigeren, zal het ministerie van IenW na overleg met het Openbaar Ministerie een additioneel convenant sluiten met de sector. Op 27 juni 2024 is daartoe een intentieverklaring ondertekend. Dit convenant zal dienen als randvoorwaarde om deze AMvB in werking te laten treden.

In dit convenant zullen het ministerie van IenW en de (vertegenwoordigers van de) partijen die deze voertuigen (bedrijfsmatig) alsmede vertegenwoordigers van

particuliere bezitters, vastleggen welke eisen nodig zijn voor bij de additionele cursus bij rijbewijs B om de verkeersveiligheid beter te borgen bij de besturing van deze voertuigen. In de cursus zal ook aandacht worden besteed aan de verkeersregels en verkeerstekens waar voertuigen boven de 3.500 kg mee te maken krijgen. Partijen die het convenant hebben getekend spreken af dat diegenen die deze zwaardere voertuigen besturen de aanvullende cursus succesvol zullen afronden. Met het convenant wordt een zo breed mogelijk bereik nagestreefd om veiligheidsaspecten en de impact van het besturen van een zwaarder voertuig onder de aandacht te brengen. Hoewel juridisch afdwingbare afspraken met particulieren op basis van een convenant niet mogelijk zijn, wordt de cursus ook bij de particuliere doelgroep, zoals campers en personenvervoer, onder de aandacht te brengen. Dat zal gebeuren via camperverkoper/autodealers die dergelijke voertuigen aanbieden. Er zal gemonitord worden of deze doelgroep ook voldoende gebruik maakt van de cursus zodat eventueel aanvullende maatregelen genomen kunnen worden.

6. Uitvoering en handhaving

Doordat deze regeling zich mede baseert op het voorstel voor de Vierde rijbewijsrichtlijn vervallen de eerder genoemde problemen rond het bepalen van de toegestane extra massa van een voertuig met alternatieve aandrijving.

Samen met politie, de Inspectie Leefomgeving en Transport en RDW is gekeken hoe kan worden gehandhaafd op de voorwaarden uit het huidige commissievoorstel voor de Vierde rijbewijsrichtlijn.

- De handhaving van de voorwaarde dat bestuurder minimaal twee jaar in bezit moet zijn van rijbewijs B is eenvoudig te handhaven. De eerste afgifte datum van het
- categorie B-rijbewijs staat vermeld op het rijbewijs en is bekend in het rijbewijsregister van de RDW.
- De Toegestane Maximale Massa is terug te vinden in het kentekenregister van de RDW.
- Daarnaast is aan de hand van de kentekenregistratie eenvoudig vast te stellen of een voertuig voldoet aan de eis van een alternatieve aandrijving

In het kentekenregister staat de toegestane maximum massa vermeld wanneer het voertuig een alternatief aangedreven voertuig is. Voor de handhaving hoeft dus slechts het register geraadpleegd te worden. Dit is een standaard handeling en vraagt dus geen extra inzet van de handhaver.

7. Effecten bedrijfsleven en overheid c.q. regeldruk

Het instellen van de vrijstelling rijbewijs C leidt niet tot een significante lastenverzwaring. Behalve additionele kosten (PM) voor het volgen van de in het convenant genoemde cursus, treedt er geen lastenverzwaring op.

Wel worden er kosten bespaard door met name ondernemers:

- Kosten rijbewijs C die niet worden gemaakt;
- Kosten beroepskwalificatie voor chauffeurs (code 95);
- Kosten alternatieve brandstof;
- Kosten aanschaf nieuw voertuig

Het besturen van deze voertuigen met een B-rijbewijs in plaats van een C-rijbewijs komt de sector tegemoet in de businesscase voor het vergroten van het laadvermogen. Zoals eerder genoemd vraagt een rijbewijs C aanvullende kosten, daarnaast is het personeel duurder en schaarser doordat andere transportsectoren ook naar dit personeel vragen.

8. Consultatie en advisering

[PM uitvoeringstoetsen en Adviescollege Toetsing Regeldruk]

Autoriteit Persoonsgegevens

PM

Internetconsultatie

PM

NOTIFICATIE

PM

9. Monitoring/ Evaluatie

PM

10. Voorhang

Dit ontwerpbesluit is in het kader van de verplichte voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de WVV 1994 voorgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft het ontwerpbesluit op voor PM.

11. Communicatie

PM

12. Inwerkingtreding, vaste verandermomenten en overgangsrecht

Er wordt voor de inwerkingtreding afgeweken van het kabinetsbeleid inzake de vaste verandermomenten, opgenomen in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Er wordt voor de afwijking hiervan een beroep gedaan op de uitzondering, genoemd in het vijfde lid, onderdeel a, van aanwijzing 4.17. Dit onderdeel betreft dat dit, gelet op de doelgroep of de jaarindeling, aanmerkelijke ongewenste private of publieke nadelen voorkomt. Daarmee sluit deze AMvB zo veel mogelijk aan bij het aflopen van de gedoogperiode.

In dit ontwerpbesluit wordt geen overgangsrecht opgenomen.

B. Artikelsgewijs deel

Artikel I

Met het voorgestelde achtste lid van artikel 15 wordt een permanente vrijstelling geregeld van rijbewijs C voor het besturen van alternatief aangedreven voertuigen van de voertuigcategorie N1 of M1 die als gevolg van de alternatieve aandrijving boven het toegestane gewicht van 3.500 kg komen en daardoor in de categorie N2 vallen. Dit betekent dat voortaan het hebben van een rijbewijs B volstaat voor het besturen van deze N2 voertuigen, mits aan de in dit lid opgenomen vereisten is voldaan. Gelet op de bepalingen van de voorgestelde Vierde rijbewijsrichtlijn ziet de mogelijkheid om met een zwaarder voertuig te rijden ook op andere voertuigen dan alleen bedrijfsvoertuigen.

Ook voertuigen die vallen onder de categorie M1 (een auto, minibus of camper) kunnen dus onder de vrijstelling vallen. Het is belangrijk om te vermelden dat een M1 voertuig door het hogere gewicht wel in de categorie N2 kan vallen, maar niet in de categorie M2. Er komen immers geen zitplaatsen bij in het voertuig. Er geldt dan ook uitdrukkelijk geen vrijstelling van rijbewijs D1 of D (besturen van een bus met meer dan 8 zitplaatsen exclusief de chauffeur).

De vereisten voor de vrijstelling zijn in de eerste plaats dat het voertuig wordt aangedreven door brandstoffen of energiebronnen die, op zijn minst gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de wegvervoersector beter worden. Deze omvatten volgens artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG van de Raad:

- a) elektriciteit die wordt verbruikt in alle soorten elektrische voertuigen;
- b) waterstof;
- c) aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (Compressed Natural Gas — CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied Natural Gas — LNG);
- d) vloeibaar petroleumgas (Liquefied Petroleum Gas — LPG);
- e) mechanische energie uit een opslagsysteem aan boord/bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte;

Zowel uit de Derde rijbewijsrichtlijn als uit het voorstel van de Europese Commissie voor de Vierde rijbewijsrichtlijn volgt dat er geen aanhanger achter het voertuig mag worden geplaatst.

Het voorstel voor de Vierde rijbewijsrichtlijn bepaalt dat twee jaar nadat een rijbewijs voor categorie B voor de eerste keer is afgegeven, het geldig is voor het besturen van voertuigen op alternatieve brandstoffen als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG. Deze voorwaarde is overgenomen.

Artikel II

Voor de inwerkingtredebepaling wordt verwezen naar paragraaf 12 van het algemeen deel van de toelichting.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

16 Bijlage Alternatieve brandstoffen

Richtlijn 2006/126/EG, betreffende het rijbewijs, Artikel 6, lid 4 sub c;

Door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG van de Raad (1) met een maximaal toegestane massa van meer dan 3 500 kg maar ten hoogste 4 250 kg voor het vervoer van goederen zonder aanhanger door houders van een rijbewijs van categorie B dat ten minste twee jaar eerder was afgegeven, mits 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, en mits het laadvermogen niet wordt verhoogd ten opzichte van hetzelfde voertuig.

Richtlijn 96/53/EG, betreffende maximale afmetingen en gewichten voor internationaal transport, Artikel 2;

- „alternatieve brandstoffen”: brandstoffen of energiebronnen die, op zijn minst gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de wegvervoerssector beter worden. Deze omvatten:
 - a) elektriciteit die wordt verbruikt in alle soorten elektrische voertuigen;
 - b) waterstof;
 - c) aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm (Compressed Natural Gas — CNG) en in vloeibare vorm (Liquefied Natural Gas — LNG);
 - d) vloeibaar petroleumgas (Liquefied Petroleum Gas — LPG);
 - e) mechanische energie uit een opslagsysteem aan boord/bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte;
- „door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig”: een motorvoertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven op basis van een alternatieve brandstof en dat is goedgekeurd in het kader van Richtlijn 2007/46/EG;

De brandstofcodes die RDW vastlegt zijn als volgt:

Brandstofcodes

Waarde ▼	Omschrijving ▼
A	Alcohol
B	Benzine
C	LNG
D	Diesel
E	Elektriciteit
G	LPG
H	CNG
W	Waterstof

De brandstofsoort e) mechanische energie uit een opslagsysteem aan boord/bronnen aan boord, met inbegrip van afvalwarmte, legt RDW niet vast.



> Retouradres

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Duurzame Mobiliteit
T.a.v. [Persoonsgegevens](#)

Kopie aan: [Persoonsgegevens](#)

ILT

Omgeving, Dienstverlening en
Vergunn.
Netwerken transport

Contactpersoon

[Persoonsgegevens](#)

senior adviseur

M +31(0)6-15359410

[Persoonsgegevens](#)

Kenmerk

ILT-2024/47470

Bijlage(n)

Checklist HUF-toets

Datum 14 november 2024
Betreft Verzoek HUF-toets AMvB vrijstelling rijbewijs C &
Tachograaf

Geachte mevrouw [Persoonsgegevens](#)

Op 24 oktober jl. ontving ik uw verzoek een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uit te voeren met betrekking tot het voorstel voor een Besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen vanwege een vrijstelling van het bezit van rijbewijs C bij het besturen van alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg. U heeft gevraagd om hierbij ook al in te gaan op het voornemen om in deze Algemene Maatregel van Bestuur een vrijstelling van de tachograafplicht voor vervoer met deze voertuigen op te nemen, vooruitlopend op een formeel voorstel voor de tekst van deze vrijstelling en akkoord daarvoor van de betrokken bewindslieden van IenW en SZW. Met deze brief en de bijgevoegde checklist voldoe ik aan dit verzoek.

Algemeen

In essentie beoogt het onderhavige besluit de materiële normen die de afgelopen jaren al golden voor het vervoer met alternatief aangedreven bestelbussen met toegestane maximummassa tussen 3.500 en 4.250 kg nu goed in de regelgeving te verankeren. Op grond van een aanwijzing van de minister van IenW handhaaft de ILT momenteel al niet op overtredingen van de rijbewijs C-plicht en de tachograafplicht voor deze specifieke groep bedrijfsvoertuigen. In die zin verandert het voorgenomen besluit weinig aan de handhaving of uitvoering ervan door de ILT, en evenmin aan de fraudebestendigheid.

Rijbewijs C

Over het algemeen is de wijziging van de Regeling rijbewijzen helder en handhaafbaar geformuleerd; de normen zijn duidelijk. De wijziging is uitvoerbaar en vergt geen extra mensen of middelen. De wijziging heeft geen wezenlijke effect op de fraudebestendigheid van de toepasselijke regels.

Overigens merk ik wel op dat het voor inspecteurs moeilijk is om visueel vast te stellen wanneer een voertuig onder de vrijstelling valt. Dit kan handhaving enigszins compliceren, omdat voor wat betreft het rijbewijs de regels voor lichte(re) voertuigen gelden, maar voor wat betreft de (andere) verkeers- en gedragsregels de regels voor vrachtauto's.

Tachograaf

Over het voornemen de doelgroep vrij te stellen van de tachograafplicht merk ik het volgende op. Bij vrijstelling van de wettelijke bepalingen ten aanzien van werking en het gebruik van de tachograaf zoals genoemd in Verordening (EU) nr. 165/2014 gelden de bepalingen uit de Arbeidstijdenwet (hierna: ATW). De ILT dient zich bij een vrijstelling van de tachograafplicht in haar toezicht op de ATW-bepalingen te baseren. Artikel 4:3 ATW schrijft voor dat een werkgever en een persoon als bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, een deugdelijke registratie voeren terzake van de arbeids- en rusttijden welke het toezicht op de naleving van deze wet en de daarop berustende bepalingen mogelijk maakt. Er is geen wettelijke verplichting om deze registratie aan boord van het voertuig te hebben. Controle op de naleving kan derhalve langs de weg slechts plaatsvinden indien een bestuurder de registratie aan boord heeft. Dit is echter niet wettelijk verplicht.

Indien afwisselend vervoer wordt verricht met enerzijds tachograafplichtige, en anderzijds tachograaf-vrijgestelde voertuigen, dan dienen bestuurders zich ervan te vergewissen en ervoor zorg te dragen dat alle activiteiten verricht met vrijgestelde voertuigen handmatig als overige werkzaamheden worden geregistreerd op de bestuurderskaart van de bestuurder. Controle op naleving hiervan vindt zowel bij wegcontroles plaats als tijdens bedrijfsinspecties.

Veilig vervoer

De ILT benadrukt dat ook het vervoer met de alternatief aangedreven voertuigen veilig moet zijn, voor de chauffeurs zelf en voor medeweggebruikers. Daarom is nodig is dat vervoerders de regels voor arbeid van chauffeurs naleven, met name ook gezien de risico's die inherent zijn aan het gewicht van de vrij te stellen voertuigen. Ook als de vervoerder niet verplicht is een tachograaf te gebruiken, is een deugdelijke registratie van de arbeid nodig voor toezicht op de naleving. Het is daarom raadzaam met (vertegenwoordigers van) deze vervoerders duidelijke afspraken te maken over de inhoud, actualiteit en beschikbaarheid van die registratie.

Rol SZW en NLA

Ik stel vast dat de ATW wetgeving van SZW is en dat ook de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) bevoegd is tot handhaving ervan, in het bijzonder het voorschrift in de Arbeidstijdenwet (art. 4:3) een deugdelijke registratie van de arbeid bij te houden. Het ligt daarom in de rede dat ook de NLA haar visie op het gebruik van haar bevoegdheid na de vrijstelling geeft. Over de taakverdeling bij de handhaving van (art. 4:3 van) de ATW in het wegvervoer voert de ILT graag het gesprek met SZW en NLA.

Mocht de ILT na vaststelling van de formele tekst van het voorstel voor de vrijstelling van de tachograafplicht komen tot aanvullende overwegingen over de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid of fraudebestendigheid daarvan, dan zullen deze met u gedeeld worden.

Met vriendelijke groet,

Persoonsgegevens

ILT

Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum

14 november 2024

CHECKLIST HUF-TOETS

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunn.
Netwerken transport

Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets. Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Datum
14 november 2024

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	Besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen (en het Arbeidstijdenbesluit vervoer) in verband met vrijstelling van het bezit van rijbewijs C (en tachograaf) voor alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg
Beoordelaar(s)	vakgroepcoördinatoren Atb-v, Wwg, PV van de afdeling TMO, JZ-ILT.
Deadline	18 november 2024
Extra info	Deze HUF-toets is uitgevoerd op de wijziging van de AMvB Reglement Rijbewijzen voor wat betreft de permanente vrijstelling van rijbewijs C en als gevolg hiervan de vrijstelling van de beroepskwalificatie (code 95) voor voertuigen die worden aangedreven met alternatieve brandstoffen. Daarnaast is op verzoek van DGMO gereflecteerd op het voornemen een soortgelijke vrijstelling van de tachograafplicht te regelen, reeds voordat hiervoor een formeel tekstvoorstel beschikbaar is. Het resultaat van die reflectie staat in de brief aan DGMO, en in deze checklist tussen haakjes.
Korte samenvatting regelgeving	Deze wijziging van de Algemene Maatregel van Bestuur Reglement Rijbewijzen regelt een permanente vrijstelling van het bezit van rijbewijs C (en als gevolg daarvan ook de vrijstelling van de beroepskwalificatie voor beroepschauffeurs: code 95) (en van de tachograafplicht) voor het besturen van voertuigen die door alternatieve brandstoffen zijn aangedreven en een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg, maar minder dan 4.250 kg hebben. In dat geval kan volstaan worden met een rijbewijs B (en geldt dat de arbeid van de chauffeur vormvrij ("deugdelijk") mag worden geregistreerd).
Verantwoordelijk afdelingshoofd	TMO

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Ja.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met	Ja

begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
14 november 2024

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Ja
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Ja
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja
6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Nee

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Ja
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	<p>Ja, door middel van rijbewijs chauffeur en kentekenbewijs voertuig zijn de gestelde normen te controleren. Op het kentekenbewijs staat onder P3 de brandstof (of energiebron) vermeldt.</p> <p>Maar specifieke selectie van voertuigen bij wegcontroles is moeilijk. De voertuigen waarom het gaat hebben geen duidelijke visuele kenmerken.</p> <p>Verkeersregels., zoals maximum rijsnelheid en inhaal-/inrijverboden voor vrachtwagens, dus meer dan 3.5 ton tmm: de in de AMvB bedoelde voertuigen zijn niet als zodanig herkenbaar, er verandert in vergelijking met lichtere, conventioneel aangedreven voertuigen niets aan het uiterlijk van het voertuig;, laadvermogen en inrichting blijven gelijk. Slechts de aandrijving wijzigt en i.p.v. een brandstoftank wordt een accupakket gemonteerd.</p>

	Uiterlijk lijken de uitgezonderde voertuigen dus 'normale' bedrijfswagens (bestelauto's), maar verkeersregels voor vrachtwagens zijn van toepassing, zoals maximum rijsnelheid van 80 km/u en inhaal-/inrijverboden voor de categorie ≥ 3.5 ton tmm zijn wel degelijk van toepassing. Een verplichte snelheidsbegrenzer (tot max. 90 km/u, idem aan de tachograaf) is een vereiste.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	Omdat (vervoer met/besturen van) de vrijgestelde voertuigen visueel als zodanig herkenbaar zijn is het niet goed mogelijk voor deze categorie risico gestuurd te handhaven bij wegcontroles.
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Persoonsgegevens chauffeur. Zelfde als nu. Geen wijzigingen. Betreft WPG.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ja, eerste dag na uitgifte van Staatsblad.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
14 november 2024

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	Over het algemeen is de wijziging van de Regeling rijbewijzen helder en handhaafbaar geformuleerd. Regeling beschrijft voor normadressaat en ILT duidelijk normen. Voor de ILT en andere handhavers is wel lastig om visueel vast te stellen wanneer een voertuig onder de vrijstelling valt. Dit kan handhaving enigszins compliceren, omdat voor wat betreft het rijbewijs (en de tachograaf) de regels voor lichte voertuigen van toepassing zijn, maar voor wat de (andere) verkeers- en gedragsregels de (andere) regels voor vrachtauto's gelden.
--	--

2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of

gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet bedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunn.
Netwerken transport

Datum
14 november 2024

1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving?	Ja, de markt moet worden geïnformeerd. Het betreft een verruiming van regels ten bate van de vervoerders. Geen extra verbodsbepaling.
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen en programma's.	Nee, de taken en bevoegdheden blijven hetzelfde. De toezichhouders dienen alleen rekening te houden met deze nieuwe regel(s) in het reguliere werkproces.
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen?	Nee, idem. ILT-inspecteurs, Politie en Koninklijke Marechaussee dienen wel te worden ingelicht over de wijzigingen.
4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast?	Nee. Ja, werkinstructies dienen te worden aangepast. Ook in relatie tot handhaving rij-en rusttijden en vakbekwaamheid (code 95).
5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in beeld zijn gebracht. Daarbij moet met name worden gedacht aan:	Nee. N.v.t.
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)

5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))	
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	
6.	Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:	Nee. Huidige informatiebronnen zijn toereikend.
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen?	
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen?	
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	
ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
vi	Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	
7.	Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur	Nee

ILT
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
 Netwerken transport

Datum
 14 november 2024

voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?	
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.	Nee
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	Nee
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?	Nee
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	Nee
12. Kan het toezicht effectiever worden met a) een andere interventiestrategie? b) of als vergunningverlening sterker kan worden ingezet als instrument voor gedragsverandering?	Nee
13. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk ook aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
Netwerken transport

Datum
14 november 2024

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	De ILT heeft geen extra mensen en middelen nodig om op deze wijziging toezicht te houden. Wel heeft de ILT in 2025 thematische actie gepland met betrekking tot deze vrijstelling. Het doel is om inzicht te krijgen in het gebruik van ZE-voertuigen met een TMM tot 4250 kg. De thema-actie wordt in het reguliere
---	---

	inspectiewerk uitgevoerd en vergt geen extra capaciteit.
--	--

ILT
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.
 Netwerken transport

3. Fraudebestendigheid

Datum
 14 november 2024

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	Niet anders dan voorheen
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	Nee, idem.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	Sancties zijn ongewijzigd.
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	N.v.t.
Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	De wijziging is dermate klein dat de fraudebestendigheid vergelijkbaar is als voor de wijziging.