

Vergaderjaar 2023–2024

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 430**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 oktober 2023

In het tweeminutendebat Auto van 28 september jl. (Handelingen II 2023/24, nr. 6) heeft de Kamer aandacht gevraagd voor een vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor het besturen van zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg tot en met 4.250 kg. Deze gedoogconstructie eindigt op 31 december 2023. Daarbij is gevraagd om duidelijkheid te scheppen voor ondernemers, wat er gebeurt als de gedoogconstructie verloopt. Ook is verzocht of het mogelijk is om de tijdelijke gedoogsituatie te verankeren in permanente wetgeving.

Het is belangrijk om duidelijkheid te schetsen aan ondernemers die met deze bedrijfsvoertuigen rijden of hierin willen investeren. Ik begrijp de vragen die ondernemers hebben. In deze brief informeer ik daarom de Kamer, mede namens de Staatssecretaris, over de huidige situatie, de elementen die een rol spelen bij het bieden van een oplossing en het vervolgproces.

Op dit moment is de situatie dat handhavingsinstanties tot en met 31 december 2023 gedogen dat je volledig elektrische bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 tot en met 4.250 kg met een B-rijbewijs kunt besturen en dat hiervoor geen tachograafplicht geldt. Dit voor zover het extra gewicht boven de 3.500 kg is toe te wijzen aan het (zwaardere) batterijpakket. Het gaat daarbij om bedrijfsvoertuigen die vóór 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld. De volledige voorwaarden van deze constructie treft u in de bijlage.<sup>1</sup>

De tijdelijke constructie is ingesteld om tijd te creëren voor een wettelijke verankering dat deze voertuigen met een B-rijbewijs kon worden bestuurd. Dat zou wenselijk zijn om de overstap naar elektrisch vervoer voor ondernemers te vergemakkelijken.

<sup>1</sup> Deze voorwaarden zijn conform de vrijstelling die de Derde Rijbewijsrichtlijn en Verordening 165/2014 biedt.

Nu is echter gebleken dat het op dit moment, onder de huidige (Europese) regels, helaas niet uitvoerbaar en handhaafbaar is om de tijdelijke constructie te verankeren in permanente wetgeving. Dat komt onder andere doordat het voor handhavers niet te controleren is dat het extra gewicht van een voertuig daadwerkelijk is toe te schrijven aan het batterijpakket. Dit is immers niet altijd in het kentekenregister opgenomen. Dat betekent ook dat er kans is op onjuist gebruik van de regeling. Deze problematiek speelt ook in andere Eu-lidstaten. Het ministerie is op dit moment in gesprek met andere landen om te bezien hoe zij omgaan met deze situatie.

Mede vanwege de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid heeft de Europese Commissie in maart 2023<sup>2</sup> een voorstel gepubliceerd waarin de eis van het extra batterijgewicht niet meer meegenomen wordt. Daarmee zal de vrijstelling gemakkelijker te implementeren worden. Ook pleit ik er in dit verband voor dat alleen zero-emissievoertuigen en geen andere vormen van alternatieve aandrijving hieronder vallen. Of dit voorstel daadwerkelijk op deze manier wordt vastgesteld is afhankelijk van de verdere onderhandelingen in de Raad en de zienswijze van het Europees Parlement. Dit biedt mogelijk een uitkomst, maar de onderhandelingen hierover lopen op dit moment. De nieuwe richtlijn wordt enkele jaren na vaststelling van kracht. Het is nog niet bekend wat de definitieve inhoud wordt en wanneer deze precies zal worden vastgesteld. Dit hangt af van de lopende onderhandelingen en de complexiteit van de implementatie-opgave.

Het is dan ook van groot belang dat er duidelijkheid komt voor ondernemers, die geïnvesteerd hebben in deze voertuigen en daarmee de bereidheid laten zien om te verduurzamen. Het ministerie is dan ook al geruime tijd in gesprek met deze ondernemers. Deze contacten zijn geïntensiveerd om te bezien welke oplossing er mogelijk is.

Het ontbreken van een solide juridisch kader is echter een serieus aandachtspunt. Daarnaast dient ook gekeken te worden naar de verkeersveiligheid. Zowel van de chauffeurs – die een zwaarder bedrijfsvoertuig besturen – maar ook van de medeweggebruikers 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.

Vanwege bovenstaande complexiteit is het op dit moment te vroeg om met een oplossing te komen. U kunt er echter van op aan dat ik mij tot het uiterste inspan om zo snel mogelijk met een perspectief te komen. Ook zal ik dan de Kamer de beantwoording sturen van de vragen van het lid Van Ginneken over de vrijstelling van het C-rijbewijs voor zero emissie (ZE) bestelvoertuigen tot 4.250 kilogram.

Ik zal naar verwachting uiterlijk begin november komen met een antwoord op de vraag van de Kamer.

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

---

<sup>2</sup> Vierde Rijbewijsrichtlijn.

*Vrijstelling waarvan?*

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

*Wanneer geldt de vrijstelling?*

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

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

Vrijstelling voor de tachograaf geldt indien:

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

De basis van bovenstaande gedoogconstructie is een gedoogbrief aan de ILT, die is verstuurd op 22 december 2022.