

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

549

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de vrijstelling C-rijbewijs voor zero emissie (ZE) bestelvoertuigen tot 4.250 kg* (ingezonden 3 augustus 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 6 december 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 3549.

Vraag 1

Kunt u bevestigen dat de tijdelijke vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg tot 4.250 kg op 1 januari 2024 verloopt?

Antwoord 1

Er gelden geen vrijstellingen op dit moment meer. De vrijstellingen zijn van rechtswege vervallen per 31 december 2022 met het aflopen van het Tijdelijk besluit¹ voor het experiment voor zware elektrische bedrijfsauto's.

Er is momenteel sprake van een gedoogsituatie om voertuigen met een maximaal toegestane massa tot 4.250 kg met rijbewijs B te mogen besturen voor zover het extra gewicht boven de 3.500 kg volledig toe te wijzen is aan het gewicht van het batterijpakket.

Zonder verdere aanpassingen verloopt het gedogen van bestuurders zonder rijbewijs C met bijbehorende beroepskwalificatie code 95 en een tachograaf van alternatief aangedreven voertuigen boven de 3.500 kg tot en met 4.250 kg bestemd voor goederenvervoer op 1 januari 2024. Daarom moet ik nu aan deze ondernemers duidelijkheid geven. Om ondernemers tegemoet te komen, verleng ik de huidige gedoogperiode tot 1 juli 2024.

Vraag 2

Kunt u aangeven hoeveel van deze vrijstellingen op dit moment zijn vergeven?

Antwoord 2

Zoals aangegeven in antwoord op vraag 1, is er momenteel geen vrijstelling ingeregeld. Er is een gedoogsituatie voor voertuigen die vóór 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld. Uit actuele gegevens van de RDW blijkt dat op

¹ Staatsblad 2019, nr. 211

1 oktober 2023 ca. 800 elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een maximaal toegestane massa boven de 3.500 kg tot en met 4.250 kg te naam zijn gesteld die potentieel met een rijbewijs B en binnen de EU-regelgeving rondom rij- en rusttijden zonder tachograaf kunnen worden bestuurd volgens de gedoogsituatie. Naar verwachting komen hier de komende maanden nog rond de 200 voertuigen bij die vóór 1 oktober 2023 zijn besteld. Deze aantoonbaar vóór 1 oktober 2023 bestelde voertuigen neem ik mee bij het verlengen van de gedoogregeling.

Dit betekent overigens niet dat al deze voertuigen ook daadwerkelijk voldoen aan alle voorwaarden van de huidige gedoogconstructie. Zo moet het gewicht boven de 3.500 kg volledig toe te schrijven zijn aan het extra gewicht van de elektrische aandrijving, mag het laadvermogen niet zijn verhoogd en dient een chauffeur die het voertuig bestuurd minstens twee jaar in het bezit te zijn van rijbewijs B. Het is niet exact bekend hoeveel voertuigen aan deze voorwaarden voldoen en in hoeverre chauffeurs gebruik maken van deze mogelijkheden.

Kunt u aangeven welke wet- en regelgeving moet worden gewijzigd ten behoeve van een blijvend juridisch kader voor deze vrijstelling?

Vraag 3

Kunt u aangeven welke wet- en regelgeving moet worden gewijzigd ten behoeve van een blijvend juridisch kader voor deze vrijstelling?

Antwoord 3

Om een blijvend juridisch kader voor deze vrijstelling te regelen, moet het kabinet een algemene maatregel van bestuur (AMvB) vaststellen, waarmee het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer worden gewijzigd.

Bij de uitwerking van de AMvB is helaas gebleken dat het op dit moment niet uitvoerbaar en handhaafbaar is om de gedoogconstructie te verankeren in een permanente regeling en het daarmee ook duurzaamheid en de verkeersveiligheid niet ten goede kan komen. Dat komt onder meer doordat:

- Het voor handhavers niet te controleren is of het extra gewicht van een voertuig volledig is toe te schrijven aan het batterijpakket, omdat dit niet altijd in het kentekenregister is opgenomen. Dit maakt dat de regeling gevoelig is voor fraude.
- De genoemde voertuigen door hun verhoogde gewicht volgens de huidige Nederlandse wetgeving vrachtwagens zijn. De gewichten van de voertuigen die bepalen welke regelgeving van toepassing is, zijn Europeesrechtelijk vastgesteld en kunnen daarom niet gewijzigd worden. Vanwege het gewicht van deze voertuigen spelen er ook andere regels en afwegingen waardoor wettelijke verankering moeilijk blijkt en mogelijk tot tegenstrijdigheden kan leiden. De betrokken chauffeurs hebben juist door de vrijstelling van het rijbewijs C geen kennis van de geldende regels voor vrachtwagens of hoe het is om een zwaarder voertuig te besturen. Denk hierbij aan de geldende verkeersregels voor vrachtwagens rondom maximumsnelheden, de plaats op de weg, verkeerstekens voor inhaalverboden, toegankelijkheid tot bepaalde gebieden, decentrale regelgeving specifiek voor vrachtwagens en de APK-regels.
- Vrachtwagenchauffeurs moeten aan rij- en rusttijden voldoen. Ook dit is Europeesrechtelijk geregeld. Er is een vrijstelling van de tachograafplicht mogelijk voor een lichte vrachtwagen binnen een straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats. De vestigingsplaats kan ook een opslagpunt, distributiecentrum of nevenvestiging zijn. De tachograaf is nodig voor een goede controle op de rij- en rusttijden om daarmee zorg te dragen voor goede arbeidsomstandigheden en uitgeruste chauffeurs op de weg.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat deze wijziging(en) pas medio 2024 van kracht worden, zoals vermeld op de website van zero stads logistiek?²

² OpwegnaarZES.nl, 14 juli 2023 (<https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/voorbedrijven/vrijstellingc>).

Antwoord 4

Om ondernemers tegemoet te komen, verleng ik de gedoogperiode tot 1 juli 2024 zoals bij vraag 1 is aangegeven. Zero-emissie bedrijfsvoertuigen die aan regels van de verlengde gedoogperiode voldoen en vóór 1 oktober 2023 besteld of op naam gesteld zijn, kunnen hiervan gebruik maken. Deze voertuigen dienen zich voor het overige te houden aan de huidige Nederlandse wetgeving voor vrachtwagens.

Deze zero-emissie bedrijfsvoertuigen kunnen worden vrijgesteld van tachograafgebruik mits deze zich bewegen binnen straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats. De vestigingsplaats kan ook een opslagpunt, distributiecentrum of nevenvestiging zijn. Leidend is de plek waarvandaan het voertuig op een dag zijn rit is gestart. Voor de duidelijkheid, in deze constructie stellen we het voertuig vrij van de tachograafplicht, maar niet van de rij- en rusttijden. Ook als er geen tachograaf aan boord is, moeten bedrijven aan arbeidstijdenregistratie van hun chauffeurs doen. De vervoerder van dit voertuig moet te allen tijde informatie verlenen aan de handhaver over de route van die dag. Dat kan met behulp van een vrachtbrief, kilometerlijst, rittenlijst, opdracht, et cetera. Als geen van deze mogelijkheden ter beschikking zijn (bijvoorbeeld bij een lege rit), dan moet de vervoerder een ander bewijs aan kunnen leveren dat bevestigt vanuit welke vestigingsplaats wordt geopereerd.

Vraag 5

Deelt u de mening dat hierdoor de onwenselijke situatie ontstaat dat het verduurzamen van (stads)logistiek mogelijk vertraging oploopt en dat ondernemers die recentelijk een zero-emissie voertuig hebben aangeschaft oneigenlijk benadeeld worden?

Antwoord 5

Ondernemers die geïnvesteerd hebben in deze voertuigen dragen bij aan de verduurzaming van de transportsector. De groep die dit raakt betreft ca 3% van het totale aantal geregistreerde elektrische bedrijfsvoertuigen. Hoewel wij altijd transparant zijn geweest over het feit dat er nog geen permanente oplossing was (en dus van oneigenlijke benadeling geen sprake is), betreur ik vanzelfsprekend dat een permanente oplossing nu niet mogelijk is. Zoals ook in het antwoord op vraag 4 van de set Kamervragen van 19 oktober 2023 aangegeven, komen er mogelijk ook nog technische innovaties op gebied van gewichtsbesparing waardoor er op termijn voertuigen met meer laadvermogen worden aangeboden. Autofabrikanten en toeleveranciers innoveren en proberen steeds lichtere emissieloze aandrijflijnen en opbouwconstructies te ontwikkelen. Ook zijn er andere logistieke oplossingen denkbaar om bijvoorbeeld met andere lichtere voertuigen de huidige bedrijfsvoering verder te gaan voeren. Dat voertuigen zwaarder worden is een al langer bestaande trend. Het Nederlandse bedrijfsleven is innovatief en veerkrachtig dus mogen we hopen dat de vertraging op de verduurzaming relatief beperkt blijft. Ik blijf graag met het bedrijfsleven in de transportsector in gesprek over hoe we de verduurzaming in deze sector verder vorm kunnen geven.

Vraag 6

Vindt u het billijk het tijdelijk kader voor vrijstellingen voor ondernemers met een ZE-bedrijfsvoertuig dat op naam is gesteld voor 1 oktober 2023 minstens met een half jaar te verlengen vanwege deze vertraging? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Zoals aangegeven bij antwoord 1, wil ik de gedoogsituatie tot 1 juli 2024 verlengen. Daarmee geef ik ondernemers nu duidelijkheid en borg ik dat ondernemers de tijd krijgen om eventueel chauffeurs op te leiden voor rijbewijs C/C1 en code 95 en aan de tachograafplicht te voldoen.

Vraag 7

Vindt u het billijk het tijdelijk kader voor vrijstellingen voor nieuwe ZE-bedrijfsvoertuigen die vanaf 1 oktober 2023 op naam worden gesteld minstens met een half jaar te verlengen vanwege deze vertraging? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Alleen chauffeurs van voertuigen die aantoonbaar op basis van het koop- of leasecontract voor 1 oktober 2023 zijn besteld, kunnen van de verlengde gedoogconstructie gebruik maken, ook als de voertuigen na deze datum op naam zijn gesteld. Dat is een verruiming van de oorspronkelijke gedoogvoorwaarden. Daarmee kom ik ondernemers tegemoet die hun bedrijfsvoertuig wel op tijd hebben gesteld, maar niet op tijd op naam hebben gekregen. Daarmee komt het totaal aantal voertuigen dat hieronder valt naar schatting op rond de 1.000. Daarna wil ik eerst duidelijkheid krijgen over uiteindelijke versie van de vierde rijbewijsrichtlijn. Zonder concreet zicht op legalisatie vinden het OM, de handhavingsinstanties en ik het – onder de huidige lezing van de Europese Commissie van de derde rijbewijsrichtlijn – echter onverantwoord om de huidige gedoogsituatie nog langer te verlengen dan een half jaar.

Vraag 8

Hebben er zich, op basis van het tijdelijk kader vrijstellingen, handhavingsproblemen voorgedaan voor de politie of Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)? Zo nee, deelt u dan de mening dat in afwachting van het permanente kader een verlenging gepast is?

Antwoord 8

Zoals in antwoord 3 is aangegeven, is bij de uitwerking van de AMvB helaas gebleken dat het op dit moment niet uitvoerbaar en handhaafbaar is om de gedoogconstructie te verankeren in een permanente regeling.

Vraag 9

Zijn er Europese regels die dergelijke vrijstellingen onmogelijk maken? Zo ja, welke en bent u bereid in Brussel te pleiten voor bijvoorbeeld een (tijdelijke) hardheidsclausule?

Antwoord 9

De derde rijbewijsrichtlijn zoals deze nu in werking is, biedt een vrijstellingsmogelijkheid voor alle bedrijfsvoertuigen met een alternatieve aandrijflijn, dus bijvoorbeeld ook hybride voertuigen. Nederland wil alleen een uitzondering creëren voor volledig zero-emissie bedrijfsvoertuigen maar mag die inperking op grond van de huidige bepaling in de richtlijn niet maken. Daarnaast heeft Nederland ervoor gepleit dat bij de vierde rijbewijsrichtlijn alleen zero-emissie voertuigen hieronder te laten vallen. Dit is helaas niet overgenomen in het eindcompromis van de Europese Commissie. Mogelijk dat behandeling in het Europees Parlement hier nog verandering in brengt. Verder bepalen de voorwaarden uit deze richtlijn dat het extra gewicht van het bedrijfsvoertuig uitsluitend toe te schrijven is aan de grotere massa van het alternatieve aandrijfsysteem in vergelijking met de massa van het aandrijfsysteem van een voertuig met dezelfde afmetingen dat is uitgerust met een interne verbrandingsmotor met een elektrische of compressieontsteking, en mits het laadvermogen niet wordt verhoogd ten opzichte van hetzelfde voertuig. Deze voorwaarden blijken niet handhaafbaar. Het gewicht van de alternatieve aandrijflijn wordt bij de Europese Type Goedkeuring (ETG) niet geregistreerd. Ook heeft niet iedere fabrikant een equivalent voertuig (met dezelfde afmetingen) met een interne verbrandingsmotor waarmee de gewichtsvergelijking kan worden gemaakt. Hiermee ontstaat geen gelijk speelveld voor alle ondernemers. Op zowel 6 december 2022 als op 5 december 2023 heeft er overleg met de Europese Commissie plaatsgevonden. Daaruit bleek ook dat er op dit moment niet meer mogelijk is dan te werken met een gedoogperiode die snel eindigt. Onder de huidige (Europese) regels blijkt het helaas niet uitvoerbaar en handhaafbaar om de tijdelijke constructie te verankeren in permanente wetgeving. Wel heeft de Europese Commissie naar aanleiding van mijn gesprek op 5 december 2023, bereidwilligheid getoond om samen met Nederland en eventuele andere lidstaten nogmaals naar dit probleem te gaan kijken. Of dit vervolproces tot een oplossing leidt, is geenszins zeker.