

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

778

Vragen van het lid **Heutink** (PVV) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het besluit om Elektrische bestelbussen onder een B-rijbewijs niet langer te gedogen per 1 juli 2024* (ingezonden 13 december 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 15 januari 2024).

Vraag 1

Heeft u kennis genomen van het artikel in de Telegraaf¹ en de site fleet-mobility.nl² waarin verschillende belanghebbenden ontstemd reageren zoals TLN, ABN Amro, DHL, BOVAG, de RAI vereniging en de VNA? Zo ja, wat vindt u van deze reacties?

Antwoord 1

Ja. Ik betreur de ontstane situatie, maar ik zie op dit moment helaas geen mogelijkheden voor een wettelijke verankering van de vrijstelling. Om ondernemers duidelijkheid te geven en tijd te geven om eventueel chauffeurs op te leiden voor rijbewijs C/C1 en code 95 en om aan de tachograafplicht te voldoen, verleng ik de gedoogsituatie tot 1 juli 2024.

Vraag 2

Waarom laat u zichzelf in deze bestuurlijke spaghetti klem zetten en waarom is er niet gekozen om de wet permanent aan te passen zodat Nederland, net als in Duitsland, gebruik kan maken van de permanente vrijstelling zoals deze wordt voorgeschreven uit de derde rijbewijsrichtlijn?

¹ Fleet&Mobility, 7 december 2023, «Toch C-rijbewijs nodig voor zware e-bestellers, branche verwacht groei bestelwagenverkoop,» <https://www.fleet-mobility.nl/fleet/2023/12/vanaf-juli-toch-c-rijbewijs-nodig-voor-zware-e-bestellers-branche-verwacht-wel-bestelwagenverkoop/?gpr=accept>

² De Telegraaf, 8 december 2023, «Groot rijbewijs voor stekkerbus maakt pakketje loodgieter en klusser duurder?», https://www.telegraaf.nl/financieel/756332745/groot-rijbewijs-voor-stekkerbus-maakt-pakketje-loodgieter-en-klusser-duurder?utm_source=whatsapp&utm_medium=referral&utm_campaign=whatsapp.

Antwoord 2

Zoals in de Kamerbrief van 6 december 2023³ aangegeven, acht ik momenteel een wettelijke verankering van een permanente vrijstelling in Nederland onhaalbaar. Deze brief stelt hierover het volgende:

Om een blijvend juridisch kader voor deze vrijstelling in Nederlandse wetgeving 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 eenzijdig 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.

De AMvB moet onder andere voor advies worden voorgelegd aan de RDW en Raad van State. De RDW en het OM hebben ten aanzien van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid een negatief advies uitgebracht. De strekking van dit advies zal naar verwachting doorwerken in het advies van de Raad van State. Daarom acht ik momenteel een wettelijke verankering van een vrijstelling in Nederland onhaalbaar.

Vraag 3

Snapt u dat een elektrische bestelbus nog steeds een bestelbus is en geen vrachtwagen? Zo ja, waarom komt u niet op korte termijn naar de Kamer met een wetswijziging om een nieuwe voertuigcategorie te introduceren die het besturen van een elektrische bestelbus mogelijk maakt met een B-rijbewijs?

Antwoord 3

Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven, zijn de betreffende elektrische bedrijfsauto's door hun verhoogde toegestane maximum massa volgens de huidige Europese en Nederlandse wetgeving vrachtwagens. De vergelijking met een bestelbus gaat daarom niet op. Immers, de toegestane maximum massa van een voertuig bepaalt welke regelgeving van toepassing is. Deze regels zijn Europeesrechtelijk vastgesteld en kunnen daarom niet eenzijdig in nationale regelgeving gewijzigd worden zonder dat dat eerst in Europese regelgeving wordt gewijzigd.

De betrokken chauffeurs hebben juist vanwege van het rijbewijs B 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,

³ Kamerstuk 31 305, nr. 437

verkeerstekens voor inhaalverboden, toegankelijkheid tot bepaalde gebieden, decentrale regelgeving specifiek voor vrachtwagens en de APK-regels.

Vraag 4

Waarom kan Duitsland wel gebruik maken van de permanente vrijstelling en lukt dat in Nederland niet? Heeft u gesproken met zijn collega's in Duitsland om op korte termijn ook een fatsoenlijke oplossing in Nederland te realiseren?

Antwoord 4

Zoals in de antwoorden op eerdere Kamervragen van D66⁴ aangegeven, is eerder via de Nederlandse ambassade in Berlijn verder uitgezocht hoe Duitsland met deze voertuigen omgaat. Duitsland heeft de mogelijkheid voor een vrijstelling onder de derde rijbewijsrichtlijn een-op-een geïmplementeerd in Duitse regelgeving.⁵ Maar ook zij hebben in de praktijk te maken met de problemen met handhaving en uitvoerbaarheid. Duitsland heeft daarom hierover in 2022 ook een vraag gesteld aan de Europese Commissie hoe zij, ondanks hun implementatie, met het bepalen van het niet mogen toenemen van het laadvermogen moeten omgaan. Tot op heden heeft Duitsland (naar ons weten) geen antwoord van de Europese Commissie ontvangen hoe zij hier mee moeten omgaan.

Indien Nederland de vrijstelling net als Duitsland formeel in regelgeving wil regelen, dan moet daarvoor een algemene maatregel van bestuur (AmvB) worden gewijzigd. Deze moet onder andere voor advies worden voorgelegd aan RDW en Raad van State. De Dienst Wegverkeer (RDW) en het OM hebben ten aanzien van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid negatief geoordeeld. De strekking van advies zal naar verwachting doorwerken in het advies van de Raad van State. Daarom acht ik, zoals reeds in het antwoord op vraag 2 aangegeven, een wettelijke verankering van een vrijstelling in Nederland op dit moment onhaalbaar.

De uitvoerings- en handhavingsvraagstukken van de vrijstellingsregeling van de derde rijbewijsrichtlijn spelen dus in meerdere lidstaten die een permanente vrijstelling willen invoeren of reeds hebben ingevoerd (o.a. Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Hongarije, Ierland, Polen, Zweden, Verenigd Koninkrijk en Portugal). Op 6 december 2022 en op 5 december 2023 heeft daarom een overleg plaatsgevonden met de Europese Commissie over de handhaafbaarheid van de voorwaarde van het extra gewicht. Daaruit blijkt dat er nu geen ruimte is voor een definitieve oplossing. De Europese Commissie heeft naar aanleiding van mijn gesprek op 5 december 2023 wel bereidwilligheid getoond om samen met Nederland en eventuele andere lidstaten nogmaals onder de derde rijbewijsrichtlijn naar dit probleem te gaan kijken. Of dit tot een oplossing leidt, is geenszins zeker.

Vraag 5

Het lijkt er op dat u zichzelf klem zet doordat er wordt vastgehouden aan allerlei principes, zoals het niet willen vrijstellen van voertuigen op basis van LPG of plug-in hybrides. Bent u bereid om deze principes los te laten zodat er een oplossing kan worden gevonden?

Antwoord 5

Het vrijstellen van LPG-voertuigen of plug-in hybrides is niet het (grootste) probleem waarom een oplossing momenteel niet haalbaar is. Dat zijn de eisen dat het extra gewicht als gevolg van de alternatieve aandrijflijn zich niet goed laat bepalen en dat dit niet mag leiden tot extra laadvermogen. Daar moet eerst een oplossing voor gevonden worden. Daarnaast blijven er nog uitzoekpunten over, aangezien deze voertuigen nog steeds voor andere bepalingen (zoals verkeersregels, -tekens, rij- en rusttijden en decentrale regelgeving) blijven gelden als vrachtwagens in plaats van bestelauto's. Zoals in de Kamerbrief van 6 december 2023⁶ aangegeven, weegt hierbij ook het belang van verkeersveiligheid mee: met name dat van andere verkeersdeelnemers.

⁴ Kamerstuk 2023Z17839 en Kamerstuk 2023Z13991

⁵ https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/BJNR198000010.html

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 437

mers die bij een botsing met een zwaarder bedrijfsvoertuig vanwege massa-ongelijkheid een grotere kans op ernstig letsel of overlijden hebben.

Vraag 6

Hoe consistent vindt u uw eigen beleid als er vanaf 1 januari 2025 allerlei zero-emissiezones worden ingevoerd en tegelijkertijd de aanschaf van een elektrisch voertuig nog veel onaantrekkelijker wordt gemaakt?

Antwoord 6

Het kabinet staat achter het beleid voor de versnelde verduurzaming van de mobiliteit. Dit beleid is hard nodig om de afgesproken klimaatdoelen te bereiken. Mobiliteit betreft op dit moment zo'n 20% van alle CO₂-uitstoot in Nederland. Om in 2050 een volledig klimaatneutraal wagenpark te bereiken, zijn beleidsmaatregelen hard nodig. Op 1 oktober 2023 bedroeg het aandeel zero-emissievoertuigen in het bedrijfswagenpark iets meer dan 2%.

Het is niet zo dat per 1 januari 2025 alle bezitters van een bedrijfswagen geen toegang hebben tot een zero-emissiezone. Zo behouden relatief schone bedrijfswagens toegang tot de zero-emissiezone op basis van de overgangsregelingen:

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

Ook kunnen ondernemers onder in verschillende gevallen (incidentele) ontheffingen aanvragen (zie voor meer informatie: www.opwegnaarzes.nl). Verder komen lang niet alle bedrijfswagens (frequent) in deze zones.

Voor een beperkt deel van ondernemers die de overstap naar een zero-emissievoertuig maakt, zullen de eisen rond rijbewijs en gewicht een rol gaan spelen. Eigenaren van de huidige groep rondrijdende voertuigen kunnen er op dit moment echter ook nog voor kiezen om de toegestane maximum massa (TMM) van het voertuig in het kentekenregister te verlagen naar 3.500 kg en het voertuig met minder laadvermogen te laten besturen door chauffeurs met rijbewijs B.

Op basis van de verdeling van de Toegestane Maximale Massa (TMM) van het huidige lichte bedrijfswagenpark op fossiele brandstoffen is de verwachting dat ongeveer driekwart voor het rijbewijs geen last zal hebben van de gewichtstoename bij elektrificering van het voertuig. Ook als het gangbare extra gewicht van een elektrische uitvoering wordt meegerekend (ca. 300 kg), blijft de TMM onder of op de 3.500 kg (de grens voor het rijden met een rijbewijs B). Voor het andere kwart van de voertuigen kan er bij een een-op-een omzetting van het huidige voertuig potentieel de grens van 3.500 kg voor rijbewijs B worden overschreden. Dit hangt af van de feitelijke belading in de praktijk. Echter, niet iedere voertuigbezitter gebruikt in de praktijk ook daadwerkelijk dit volledige laadvermogen. Wel kunnen er gevallen zijn waarin een opdeling van de hoeveelheid belading per rit niet goed mogelijk is. Denk hier bijvoorbeeld aan een tuinder die een grote zware boom met kluit in één stuk dient te vervoeren.

Voor ondernemers die veel zware goederen of een mobiele werkplaats vervoeren kan afname van het laadvermogen een probleem zijn. Die groep ondernemers zal hun chauffeurs tijdig moeten voorbereiden op het behalen van rijbewijs C1 of C, beiden met code 95 en het gebruik van de tachograaf. Een andere mogelijkheid is om over te stappen op kleinere en lichtere elektrische bedrijfswagens en het aanpassen van de logistiek om met rijbewijs B te kunnen blijven rijden.

Vraag 7

Bent u het eens met de stelling dat niemand in Nederland deze bestuurlijke chaos nog snapt en dat het er op lijkt dat u niet eens echt geprobeerd heeft om de permanente vrijstelling wettelijk te verankeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Ik heb mij, samen met handhavende en uitvoerende organisaties, tot het uiterste ingespannen om een permanente vrijstelling te verankeren en de Kamer daar regelmatig over geïnformeerd. Het ministerie heeft het afgelopen jaar intensief gewerkt aan de voorbereiding van een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Gaandeweg deze zorgvuldige uitwerking zijn de in het

antwoord op vraag 2 genoemde uitvoerings- en handhaafbaarheidsproblemen naar voren gekomen.

Daarnaast heeft zowel op 6 december 2022 en op 5 december 2023 overleg plaatsgevonden met de Europese Commissie over de handhaafbaarheid van de voorwaarde in de richtlijn over de massa boven 3.500 kg. Daaruit blijkt dat er nu geen ruimte is voor een definitieve oplossing. De Europese Commissie heeft naar aanleiding van mijn gesprek op 5 december 2023 wel bereidwilligheid getoond om samen met Nederland en eventuele andere lidstaten nogmaals onder de derde rijbewijsrichtlijn naar dit probleem te gaan kijken. Of dit tot een oplossing leidt, is geenszins zeker.

Vraag 8

Kunt u toezeggen om nog voor het meireces een wetswijziging naar de Kamer te sturen waarin de permanente vrijstelling wettelijk mogelijk gemaakt wordt?

Antwoord 8

Nee, het sturen van een wetswijziging heeft zin wanneer de Europese Commissie aanvullende handelingsruimte op de vrijstellingsmogelijkheid onder derde rijbewijsrichtlijn biedt. Daarover ben ik momenteel met de Commissie in gesprek. Of dit tot een oplossing leidt, is niet zeker. Zodra hierover meer duidelijkheid is, kom ik hier bij de Kamer graag op terug.