

160

Besluit van 6 juni 2025 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer vanwege een vrijstelling van het bezit van rijbewijs C voor alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg en van de tachograaf bij het besturen van elektrische voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg (Vrijstelling rijbewijs C en tachograaf)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 24 februari 2025, nr. IenW/BSK-2025/38663, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

Gelet op artikel 6, vierde lid, aanhef en onderdeel c, van Richtlijn 2006/126/EG, artikel 111, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994, en de artikelen 4:3, tweede tot en met vierde lid, en 5:12, van de Arbeidstijdenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 2 april 2025, nr. W17.25.00049/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 3 juni 2025, nr. IenW/BSK-2025/131142 Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

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

In het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt aan artikel 2.3:2 een lid toegevoegd, luidende:

5. Indien een voertuig en de bestuurder voldoen aan het gestelde in artikel 15, achtste lid, onderdelen a tot en met c, van het Reglement rijbewijzen, en dit voertuig elektrisch aangedreven is, zijn de artikelen 2.4:1, derde lid, 2.4:13, tweede tot en met vierde lid, 2.5:1, 2.5:3 en 2.5:6 niet van toepassing op vervoer als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder f, van verordening (EG) nr. 561/2006.

ARTIKEL III

1. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van het besluit aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van het besluit in de praktijk.

2. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt binnen 18 maanden na de inwerkingtreding van het besluit aan de Staten-Generaal een verslag over de effecten van het besluit omtrent de tachograafvrijstelling, bedoeld in artikel II, in de praktijk.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

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

's-Gravenhage, 6 juni 2025

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat a.i.,
S.Th.M. Hermans

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J.N.J. Nobel

Uitgegeven de *achttiende* juni 2025

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

NOTA VAN TOELICHTING

A. Algemeen deel

1. Inleiding

Het gebruik van voertuigen met een verbrandingsmotor in de transportsector brengt broeikasgasemissies en 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 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 rijbewijsrichtlijn¹ 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 bevorderen². Hiertoe kregen lidstaten de mogelijkheid op hun grondgebied houders van een rijbewijs categorie B (hierna: 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 met een toegestane maximummassa (TMM) van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg. Door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, zeker op batterijen, zijn in de regel zwaarder. Normaliter zou voor het besturen van deze zwaardere voertuigen 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.

¹ Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs (PB L 112).

² De Derde rijbewijsrichtlijn verwijst voor de omschrijving van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen naar artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG van de Raad. In dit artikel wordt bepaald welke voertuigen door alternatieve brandstoffen aangedreven zijn in de zin van de richtlijn.

«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 wegvervoersector 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;

Bovendien gelden boven de 3.500 kg normaliter ook een tachograafplicht³ voor bedrijfsvoertuigen en de regels betreffende rij- en rusttijden van chauffeurs⁴. In de experimenteerperiode heeft Nederland ook gebruik gemaakt van een vrijstellingsbepaling voor de tachograaf en een aantal artikelen betreffende rij- en rusttijden.

Dit wijzigingsbesluit regelt twee zaken:

Ten eerste wordt hierin een vrijstelling van rijbewijs C geregeld en als gevolg daarvan ook de vrijstelling van de beroepskwalificatie voor beroepschauffeurs (code 95)⁵ voor het besturen van voertuigen die door alternatieve brandstoffen zijn aangedreven met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg.

Ten tweede bevat het besluit een vrijstelling van de tachograafplicht voor elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen en een uitzondering van een aantal regels omtrent rij- en rusttijden uit Verordening nr. (EG) 561/2006. Deze voertuigen zijn als gevolg van die elektrische aandrijving zwaarder en komen daardoor boven de toegestane maximummassa van 3.500 kg, waardoor naast de verplichting van een rijbewijs C voor het besturen van deze voertuigen, ook de tachograafplicht en de regels omtrent rij- en rusttijden van toepassing zijn. Om voor de in dit besluit geregelde vrijstelling van de tachograafplicht en de uitzondering op enkele regels omtrent de rij- en rusttijden in aanmerking te komen, dienen zij wel een toegestane maximummassa van 4.250 kg of minder te hebben.

Verder is met de branchepartijen in het logistieke en voertuigdomein een convenant gesloten ten aanzien van verkeersveiligheid. Het convenant moet ervoor zorgen dat een grote groep bestuurders zich bewust is van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van het rijden met een zwaarder voertuig. Ook moet het ervoor zorgen dat deze groep de verkeersregels naleeft die gelden voor voertuigen boven de 3.500 kg op basis van de bestaande wet- en regelgeving, die relevant is voor deze voertuigen tot en met 4.250 kg. Daarnaast moet het convenant bijdragen aan het naleven van de arbeidstijden.

2. Aanleiding

In het Klimaatakkoord is afgesproken om te streven naar emissievrij transport in 2050. Ook in het regeerprogramma 2024⁶ is de wens uitgesproken in te zetten op eigen productie en toepassing van duurzame brandstoffen in de nationale en internationale mobiliteit- en transportsectoren. Als gevolg van verduurzaming en met name elektrificatie worden voertuigen vaak zwaarder. Met name de aller zwaarste voertuigen, vaak bestelwagens, lopen bij verduurzaming het risico dat zij boven de toegestane maximummassa van 3.500 kg komen. Binnen het Nederlandse wagenpark zijn er ruim één miljoen bestelwagens. Daarvan komen

³ Een tachograaf registreert de rij- en rusttijden, de snelheid en de afgelegde afstand van een voertuig. Zware vrachtwagens, bussen en lichte bedrijfsvoertuigen in het beroepsgoederenvervoer moeten een digitale tachograaf hebben. Bron: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/vraag-en-antwoord/wat-is-een-digitale-tachograaf-en-voor-welke-voertuigen-is-deze-tachograaf-verplicht>

⁴ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PbEU 2006, L 102).

⁵ Code 95 is een aanduiding op het rijbewijs, die achter een voertuigcategorie is geplaatst. Deze code is verplicht voor het beroepsmatig besturen van een voertuig waarvoor rijbewijs C1(E), C(E), D1(E) of D(E) noodzakelijk is.

⁶ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f525d4046079b0beabc6f897f79045ccf2246e08/pdf>

potentieel 193.000 bestelwagens boven een toegestane maximummassa van 3.500 kg wanneer deze vervangen worden door een vergelijkbare elektrische versie met hetzelfde laadvermogen.⁷ Als gevolg hiervan ontstaan er drempels in de verduurzaming doordat er een zwaarder rijbewijs (rijbewijs C) of tachograafplicht geldt boven de 3.500 kg. Deze AMvB beoogt deze drempels in de verduurzamingsopgave van de zwaarste voertuigen weg te nemen en tegelijkertijd handvatten te bieden waarmee chauffeurs met de juiste kennis en opleiding deze zwaardere voertuigen besturen.

Uit de Derde rijbewijsrichtlijn⁸ volgt dat met een rijbewijs B gereden kan worden met motorvoertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kg en ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste 8 personen (de bestuurder niet meegerekend⁹). Aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld mits de toegestane maximummassa daarvan niet meer bedraagt dan 750 kg. Met een rijbewijs categorie C1 (hierna: rijbewijs C1) kunnen vrachtwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 7.500 kg bestuurd worden. Daarnaast kunnen met een rijbewijs C vrachtwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg bestuurd worden.

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 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 met een verbrandingsmotor¹⁰. In samenhang hiermee is bepaald dat het laadvermogen (de hoeveelheid lading die kan worden meegenomen binnen de toegestane maximummassa) niet wordt verhoogd ten opzichte van een equivalent voertuig zoals hierboven omschreven.

Door het verhoogde gewicht vallen deze voertuigen volgens verordening (EU) 2018/858¹¹ onder de categorie N2 (vrachtauto's) en dienen zij bestuurd te worden door een houder van rijbewijs C. Hierop is een uitzondering mogelijk. Onder de voorwaarden genoemd in de Derde rijbewijsrichtlijn wordt een houder van rijbewijs B toch gerechtigd tot het besturen van een voertuig met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg.

⁷ Op peildatum 30 september 2024 waren er 1.005.675 lichte bedrijfsvoertuigen met een gesloten opbouw (oftewel: bestelwagens). De 193.196 bestelwagens die boven de grens van 3.500 kg uitkomen, zijn allemaal dieselvoertuigen met een wettelijk toegestane maximummassa tot maximaal 3.500 kg met gesloten opbouw, alleen uit voertuigcategorie N1. Bron: Berekeningen van RVO op basis van data uit het RDW-kentekenregister.

⁸ Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU 2006, L 403).

⁹ De toegestane maximummassa van het voertuig is de massa van het ledig voertuig plus het laadvermogen.

¹⁰ Zie hiertoe het met de wijziging nieuw ingevoerde artikel 6, vierde lid, onder c, van de Derde rijbewijsrichtlijn.

¹¹ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG.

Daarnaast bieden Verordening 561/2006 en Verordening 165/2014¹² lidstaten de mogelijkheid om ook een vrijstelling door te voeren voor een aantal artikelen uit Verordening 561/2006 en van de tachograaf voor elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum-massa van 3.500 kg tot en met 7.500 kg. Van deze mogelijkheid wordt in dit voorstel gebruik gemaakt voor de categorie bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximummassa tot en met 4.250 kg, zodat dit in lijn is met de vrijstelling voor het rijbewijs.

Door het mogelijk te maken om voertuigen met een elektrische aandrijving met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg met een rijbewijs B te besturen zonder tachograafplicht, wordt het voor de eigenaren van deze voertuigen bedrijfseconomisch haalbaarder om te verduurzamen. Chauffeurs met een rijbewijs C zijn voor de werkgever namelijk duurder en schaarser.

Daarnaast zou een tachograafplicht leiden tot extra kosten voor de werkgever vanwege de inbouw van de tachograaf, administratie en een opleiding voor personeel. Uiteraard spelen bij de overstap naar duurzamere voertuigen meerdere afwegingen een rol, zoals netcongestie, tank- en laadinfrastructuur, de aanschafprijs en de prijs van energie.

3. Experiment 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 maximummassa 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. Aan het experiment deden 28 voertuigen mee. In deze periode waren deze voertuigen ook vrijgesteld van een tachograafplicht indien het voertuig alleen binnen een straal van 100 kilometer rond de vestigingsplaats van de onderneming werd bestuurd.

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 en met 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.¹³

¹² Verordening (EU) Nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEU 2014, L 60).

¹³ 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. Zie <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2024D25726&did=2024D25726>

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 het alternatieve aandrijfsysteem, blijken in de praktijk niet allemaal uitvoerbaar en handhaafbaar. Het gewicht van het alternatieve aandrijfsysteem wordt bij de Europese Type Goedkeuring (ETG) niet geregistreerd. Ook heeft niet iedere fabrikant een equivalent voertuig (met dezelfde afmetingen) met een interne verbrandingsmotor met een elektrische of compressieontsteking, waarmee de gewichtsvergelijking kan worden gemaakt.¹⁴ Het structureel regelen van de vrijstelling onder de Derde rijbewijsrichtlijn bleek om deze redenen lastig. 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. Dit gedogen houdt in dat met het Openbaar Ministerie (OM) en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) is afgesproken dat zij tijdelijk niet handhaven op het niet bezitten van het rijbewijs C en code 95. De gedoogperiode geldt voor een vaststaand aantal zero-emissie aangedreven voertuigen (821 stuks). Dit betekent concreet dat zero-emissie bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 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 eerdergenoemde Kamerbrief zijn alle voorwaarden benoemd.¹⁵ In de gedoogperiode geldt, naast de vrijstelling van het rijbewijs C, de vrijstelling van de tachograafplicht binnen een straal van 100 km rondom de vestigingsplaats.

Bij elke verlenging van het gedogen is gekeken of er perspectief was voor structureel beleid. Een duidelijke wens daartoe is ook expliciet geuit in de politiek. Een motie van de partijen BBB, VVD, SGP en ChristenUnie werd met 142 stemmen voor en 8 stemmen tegen aangenomen. Deze motie verzocht de minister zich in te spannen om op Europees niveau mogelijkheden te verkrijgen om de huidige Nederlandse gedoogsituatie voort te zetten in aanloop naar de Vierde rijbewijsrichtlijn. Het voorstel van de Commissie voor de Vierde rijbewijsrichtlijn lost de hiervoor genoemde problemen rondom uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid op.

Deze AMvB verankert het gevraagde structurele beleid omtrent de vrijstelling van rijbewijs C-plicht en de tachograafplicht.

Deze AMvB sluit aan op de Vierde rijbewijsrichtlijn die nu voorligt in de triloof fase. Op basis van de huidige tekst van de Vierde rijbewijsrichtlijn is het hoogstwaarschijnlijk dat de vrijstelling van het rijbewijs C verplicht wordt in alle lidstaten voor alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg. Met dit besluit wordt voorkomen dat er een overbruggingsperiode ontstaat tussen het aflopen van de gedoogsituatie en de implementatie van de Vierde rijbewijsrichtlijn.

4. 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 door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen tot en met een toegestane maximummassa van 4.250 kg bestuurd mogen worden door chauffeurs met een rijbewijs B. De Vierde rijbewijsrichtlijn

¹⁴ Kamerstukken II 2023/24, 31 305, nr. 437. Dat is ook aangegeven door het OM en de RDW.

¹⁵ Kamerstukken II 2023/24, 31 305, nr. 469.

ondervangt de moeilijkheden die zich voordoen 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 rijbewijsrichtlijn¹⁶ beperkt zich in tegenstelling tot de Derde rijbewijsrichtlijn niet alleen tot door alternatieve brandstoffen aangedreven 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 alle door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen zonder aanhangwagen.

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).

Dit is breder dan de aanpak van Nederland tot en met de gedoogperiodes die zich richt op zero-emissie bedrijfsvoertuigen. Dit betreft een verruiming van de vrijstelling, zowel wat het type voertuigen betreft (niet meer alleen bedrijfsvoertuigen) als van de soort alternatieve aandrijving (niet meer alleen zero-emissie). De omvang van de groep van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, niet zijnde elektrische voertuigen, is naar verwachting echter klein nu het overige nationale beleid voertuigeigenaren eerder zal stimuleren een zero-emissievoertuig aan te schaffen.

Besloten is om als overbruggingstermijn tot aan de implementatie van de Vierde rijbewijsrichtlijn in dit besluit zo veel mogelijk aan te sluiten bij de tekst van het voorstel van de Commissie voor de Vierde rijbewijsrichtlijn. Dit is gedaan gezien de hierboven genoemde moeilijkheden bij uitvoering en handhaving van de vrijstellingsvoorwaarden onder de Derde rijbewijsrichtlijn, hetgeen de Europese Commissie heeft erkend. Ook de wijzigingen in de Vierde rijbewijsrichtlijn ten opzichte van de Derde rijbewijsrichtlijn, alsmede de gesprekken van vertegenwoordigers van het ministerie van IenW met de Europese Commissie, ondersteunen deze keuze. Daarmee wordt ook tegemoetgekomen aan de wensen en behoeften van de sector.

Kort voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit is een voorlopig akkoord bereikt voor wat betreft de tekst van de vierde Rijbewijsrichtlijn. Definitieve teksten zijn op dit moment niet beschikbaar. De mogelijk aanvullende wijzigingen zullen na de inwerkingtreding van de vierde Rijbewijsrichtlijn worden geïmplementeerd.

5. Tachograafvrijstelling en uitzondering rij- en rusttijden

Naast een vrijstelling voor het rijbewijs C is ook een vrijstelling van de tachograaf en een uitzondering op enkele regels omtrent rij- en rusttijden relevant bij het verlagen van de drempels om de logistieke sector te verduurzamen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan de Kamer gecommuniceerd¹⁷ dat:

¹⁶ Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie (COM (2023) 127).

¹⁷ Kamerstukken II 2023/24, 31 305, nr. 469.

«Bij het aflopen van de verlengde gedoogperiode op 1 juli 2025 geldt opnieuw een tachograafplicht, tenzij de sector het komende jaar een duidelijk handhaafbaar en uitvoerbaar plan ontwikkelt dat zowel de naleving van de Arbeidstijdenwetgeving en daarmee de gezondheid en veiligheid van werkenden waarborgt, als daarmee ook de risico's voor verkeersveiligheid afvangt volgens het oordeel van zowel het ministerie van IenW als SZW.»

De sector heeft een plan opgesteld en op basis van dit sectorplan is besloten dat er voldoende aanleiding is om de tachograafplicht vrij te stellen voor elektrisch aangedreven voertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 4.250 kg wanneer zij ritten uitvoeren binnen 100 km van de vestigingsplaats in Nederland. In het sectorplan geeft de sector aan vóór de tachograaf te zijn, maar niet in deze context. De sector beargumenteert dat zij middels een boordcomputer, in combinatie met de urenregistratie voor deze specifieke voertuigen, een goed beeld kan schetsen van de naleving van de arbeidstijden. Dit moet zij al doen voor alle bedrijfsvoertuigen met een laadvermogen van 500 kg of meer en een toegestane maximummassa tot 3.500 kg. De sector geeft daarnaast aan dat de inzet van de elektrische bedrijfsvoertuigen binnen een straal van 100 km zal plaatsvinden. Het gaat om veelal korte ritten in bedrijfsvoertuigen die regelmatig wisselen van – vaak parttime – chauffeurs. Deze chauffeurs zouden zonder tachograafvrijstelling ook afwisselend in bedrijfsvoertuigen op diesel (zonder tachograaf) en op elektrisch aangedreven varianten (met tachograaf) moeten rijden. De tachograaf geeft daardoor alleen het beeld van de ritten die gemaakt zijn met de betreffende voertuigen waar de plicht geldt, terwijl het aanneemelijk is dat de chauffeur ook in andere voertuigen heeft gereden waar geen tachograafplicht geldt. Ook moeten zij de chauffeurs in dat geval voorzien van een tachograafkaart en opleiding, wat extra administratieve lasten oplevert. Op basis van deze argumentatie hebben de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid besloten de Europese mogelijkheid voor een tachograafvrijstelling voor ritten binnen 100 km van de vestigingsplaats te benutten. Ook bij een vrijstelling van de tachograafplicht blijven de regels rond arbeidstijden van kracht en wordt toegezien op de naleving. Na één jaar zal er een evaluatie plaatsvinden (zie paragraaf 10).

De vrijstelling van rijbewijs C geldt voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, terwijl de vrijstelling voor de tachograaf alleen geldt voor volledig elektrisch aangedreven voertuigen. Er is specifiek gekozen voor een vrijstelling van de tachograaf voor alleen elektrische voertuigen, omdat elektrische voertuigen uitgerust zijn met een zware accu waardoor zij eerder boven de toegestane maximummassa van 3.500 kg uitkomen dan voertuigen op LPG en aardgas. De rij- en rusttijdenregeling is specifiek opgesteld voor (internationaal) transport over langere afstanden. Vanwege de korte afstanden zijn specifieke regels, bijvoorbeeld dat een chauffeur na 4,5 uur achtereenvolgens te rijden de rijtijd moet onderbreken, niet noodzakelijk¹⁸. Wel blijft het reguliere regime van de Arbeidstijdenwet van kracht. Deze AMvB neemt zo een drempel weg voor de overstap naar duurzaam vervoer, in dit geval elektrificatie. Daarmee is deze keuze in lijn met het Nederlandse beleid om emissieloos rijden te stimuleren en het convenant zal door de daarin afgesproken inspanningen van de sector naar verwachting een goede naleving van de arbeidstijden bevorderen.

¹⁸ Specifiek worden deze voertuigen uitgezonderd van de artikelen 6 tot en met 9 van Verordening (EG) nr. 561/2006 omtrent de rij- en rusttijden. Andere bepalingen uit deze verordening, waaronder de minimumleeftijd en het Jaagpremievverbod, blijven gelden.

6. Verkeersveiligheid en veiligheid bestuurders

SWOV heeft in 2024 onderzoek gedaan naar ongevallen met zwaardere voertuigen tot 3.500 kg.¹⁹ SWOV concludeert dat bij ongevallen tussen personen- en bestelwagens onderling een hoger gewicht gunstiger is voor inzittenden van het zwaardere voertuig, maar juist gevaarlijker voor de tegenpartij. Dit onderzoek geeft echter geen aanwijzingen dat zwaardere personen- en bestelvoertuigen vaker betrokken zijn bij ongevallen dan lichtere voertuigen. Tevens blijkt dat elektrisch aangedreven voertuigen per afgelegde afstand minder vaak betrokken waren bij ongevallen dan voertuigen met een fossiele/overige aandrijflijn. SWOV noemt als mogelijke verklaring voor de lagere ongevalsfrequentie van elektrisch aangedreven voertuigen dat elektrisch aangedreven voertuigen over het algemeen ook nieuwere voertuigen zijn, die vaker geavanceerde rijhulpsystemen bevatten die ongelukken kunnen helpen voorkomen.²⁰

Bedacht moet worden dat een voertuig met een toegestane maximum-massa (TMM) van 3.500 tot en met 4.250 kg na in werking treden van de vrijstelling bestuurd mag worden met een rijbewijs B, maar dat het voertuig wel onder de categorie vrachtwagen (N2) valt en dus ook valt onder de (verkeers)regels van een vrachtwagen.²¹ Deze voertuigregels blijven onverkort van kracht. Dat geldt voor de algemene periodieke keuring en voor de andere verkeersregels voor bijvoorbeeld maximum-snelheid (maximaal 80 km/u) en de plaats op de weg (niet op de meest linkerbaan bij meer dan twee rijstroken). Verder zijn er andere verkeers-tekens 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 regels 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 en het besef dat er groter risico is op ernstige afloop bij een botsing.

Omdat deze voertuigen zwaarder zijn, vergt de besturing ervan extra vaardigheden. De bestuurder zal bijvoorbeeld defensiever moeten rijden. Daarnaast is het, door het hogere gewicht, van groter belang dat de bestuurder de in het voertuig aanwezige rijhulpsystemen goed kan bedienen.

Het Nederlandse wagenpark bevat ruim één miljoen bestelwagens. Daarvan komen potentieel 193.000 bestelwagens boven een toegestane maximummassa van 3.500 kg wanneer deze vervangen worden door een vergelijkbare elektrische versie met hetzelfde laadvermogen.²² In welk tempo het huidige wagenpark geëlektrificeerd wordt en of de ondernemer

¹⁹ De Winkel, K.N., Bos, N.M., Decae, R.J. & Aarts, L.T. (2024). *Ongevallen met zwaardere voertuigen. Empirische relatie tussen voertuiggewicht, aandrijflijn en de frequentie en ernst van ongevallen*. R-2024-5. SWOV, Den Haag.

²⁰ SWOV (2019). *Intelligente transport- en rijhulpsystemen (ITS en ADAS)*. SWOV-factsheet, april 2019. SWOV, Den Haag

²¹ Zie hiertoe de bepalingen van verordening (EU) 2018/858 waaruit blijkt dat deze vrachtauto's onder de categorie N2 vallen.

²² Op peildatum 30 september 2024 waren er 1.005.675 lichte bedrijfsvoertuigen met een gesloten opbouw (oftewel: bestelwagens). De 193.196 bestelwagens die boven de grens van 3.500 kg uitkomen, zijn allemaal dieselveertuigen met een wettelijk toegestane maximum-massa tot maximaal 3.500 kg met gesloten opbouw, alleen uit voertuigcategorie N1. Bron: Berekeningen van RVO op basis van data uit het RDW-kentekenregister.

bij vervanging kiest voor een gelijk laadvermogen is onzeker. Daarom is op voorhand niet goed te bepalen hoeveel voertuigen te maken krijgen met deze regelgeving.

Om de grotere verkeersveiligheidsrisico's bij het besturen van zwaardere bedrijfsauto's die vallen onder de vrijstelling te mitigeren, heeft het ministerie van IenW een convenant gesloten met ANWB, Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, FAM Opleiders, MKB-Nederland, RAI Vereniging, Techniek Nederland, Transport & Logistiek Nederland en Verkeersveiligheid Groep Nederland.

In dit convenant is afgesproken dat bestuurders van deze categorie voertuigen die niet in het bezit zijn van rijbewijs C of C1 een verkeersveiligheidskursus volgen. Er is vastgelegd welke kennis en vaardigheden onderdeel zijn van deze cursus om de verkeersveiligheid beter te borgen. In de cursus wordt aandacht besteed aan de verkeersregels en verkeers-tekens waar voertuigen met een TMM van 3.500 tot en met 4.250 kg mee te maken krijgen. Partijen die het convenant hebben getekend spreken af dat bestuurders die deze zwaardere voertuigen al regelmatig besturen de aanvullende cursus binnen drie maanden nadat zij van deze vrijstelling gebruik maken gevolgd hebben. Toekomstige bestuurders moeten deze cursus afgerond hebben voordat zij zo'n voertuig gaan besturen (en gebruikmaken van de vrijstelling). De cursus wordt ook bij de particuliere doelgroep onder de aandacht gebracht. Denk hierbij aan bezitters van een alternatief aangedreven camper. Dat gebeurt via camperverkopers/ autodealers die dergelijke voertuigen aanbieden.

RVO gaat monitoren of de doelgroepen voldoende gebruik maken van de cursus. Daarnaast zijn in het convenant afspraken gemaakt over het registreren van de arbeidstijden. Dit bevordert de naleving en daarmee de verkeersveiligheid.

7. Uitvoering en handhaving

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

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

- De voorwaarde dat de bestuurder minimaal twee jaar in het bezit moet zijn van rijbewijs B is eenvoudig te handhaven. De eerste afgiftedatum van het categorie B-rijbewijs staat vermeld op het rijbewijs en is bekend in het rijbewijsregister van de RDW.
- De toegestane maximummassa 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 aandrijving door alternatieve brandstoffen.

Voor de handhaving door de ILT en de politie hoeft dus slechts het register geraadpleegd te worden. Dit is een standaard handeling en vraagt geen extra inzet van de handhaver.

Ook de handhaving van de arbeidstijden met de tachograafvrijstelling wordt door de ILT als werkbaar gezien. In de experiment- en gedoogperiodes is het uitvoerbaar geacht om te beoordelen of ritten plaatsvinden

binnen 100 km van de vestigingsplaats. Daarnaast is de werkwijze voor het controleren van de urenadministratie nu ook al gebruikelijk bij de groep conventionele bedrijfsvoertuigen die de technisch toegestane maximummassa van 3.500 kg niet overschrijden.

Bij vrijstelling van de rij- en rusttijdbepalingen uit Verordening (EG) nr. 561/2006, evenals 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). Artikel 4:3 Atw schrijft voor dat een werkgever en een persoon als bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, een deugdelijke registratie voert ter zake van de arbeids- en rusttijden, die het toezicht op de naleving van dit besluit en de daarop berustende bepalingen mogelijk maakt. De ILT controleert of wordt voldaan aan een «deugdelijke registratie arbeidstijden». Daarnaast is met de sector in het convenant afgesproken dat de arbeidstijden ook in het voertuig worden geregistreerd. Daarmee krijgt de ILT aanvullende mogelijkheden om de naleving van de arbeidstijden te handhaven.

De situatie waarin (conventionele) bedrijfsvoertuigen met een technisch toegestane maximummassa van minder dan 3.500 kg zonder tachograaf worden gecontroleerd verschilt dan ook niet van de controle van elektrisch aangedreven voertuigen met een technisch toegestane maximummassa tot en met 4.250 kg, waarbij er als gevolg van deze wijziging ook geen tachograafplicht geldt. In het convenant dat is afgesloten met de sector zijn verdere afspraken gemaakt over het bijhouden van de arbeidstijden voor dit type voertuigen. Zo is afgesproken dat de arbeidstijden digitaal bijgehouden worden in het voertuig op zodanige wijze dat deze up-to-date zijn en tijdens een rit door handhavingsdiensten goed gecontroleerd kunnen worden. Dit is aanvullend op de eis uit de Arbeidstijdenwet dat een bedrijf een deugdelijke administratie op kantoor moet bijhouden.

8. Effecten bedrijfsleven en overheid c.q. regeldruk

Het instellen van de vrijstelling van rijbewijs C en een vrijstelling van de tachograafplicht voor ritten binnen 100 km van de vestigingsplaats voorkomt een toename van de regeldruk voor het bedrijfsleven. Voor de zwaarste type voertuigen binnen de categorie tot 3.500 kg voorkomt deze regelgeving dat zij in een ander regime komen ten aanzien van de tachograaf en het rijbewijs wanneer de alternatieve aandrijving van voornamelijk bestelbussen, leidt tot een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 maar niet meer dan 4.250 kg. Bedrijven kunnen, wanneer zij ervoor kiezen om van deze regelgeving gebruik te maken, dus de bedrijfsvoering voortzetten zoals zij dat nu ook doen: het besturen van een alternatief aangedreven voertuig met een rijbewijs B en een tachograaf-vrijstelling voor ritten binnen 100 km van de vestigingsplaats.²³

Het voorstel leidt tot de legalisatie van de gedoogsituatie voor de huidige groep van 821 voertuigen en tot de mogelijkheid om alle door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen in de gewichtscategorie van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg, met een rijbewijs B te besturen. Voor deze groep voertuigen (zowel de groep onder

²³ Door de vrijstellingen worden de volgende kosten voor ondernemers voorkomen bij de overstap naar een duurzaam bedrijfsvoertuig van meer dan 3.500 maar niet meer dan 4.250 kg. Het behalen en behouden van een rijbewijs C1 inclusief code 95 kost eenmalig circa € 2.000 per chauffeur en daarna circa € 1.000 euro per chauffeur iedere 5 jaar. Het gebruik van de tachograaf kost eenmalig circa € 1.500 per voertuig en circa € 250 euro per bedrijf. Daarbij komen terugkerende kosten van € 190 per voertuig iedere twee jaar, € 135 per bedrijf iedere 5 jaar, en € 135 per chauffeur iedere 5 jaar.

de gedoogsituatie als de groep daarbuiten) betekent dat dat chauffeurs niet in bezit hoeven te zijn van een rijbewijs C en de beroepskwalificatie (code 95) en geen tachograaf hoeven te gebruiken. Bedrijven kunnen gebruik maken van deze regelgeving in hun afweging om te verduurzamen. Er valt geen inschatting te maken hoeveel voertuigen gebruik gaan maken van deze regelgeving, omdat er meerdere overwegingen meespelen bij bedrijven om de overstap te maken naar een alternatief aangedreven voertuig in deze gewichtsklasse.

In het convenant is vastgelegd dat chauffeurs van deze voertuigen wel eenmalig een aanvullende veiligheidscursus volgen. Het tijdsbeslag van deze cursus is circa vijf uur. Het is een afspraak met de branchepartijen om de verkeersveiligheid te borgen.

9. Consultatie en advisering

Toets ATR

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft een advies uitgebracht over de gevolgen voor de regeldruk van het voorstel. ATR heeft daarbij gekeken naar nut en noodzaak, het bestaan van minder belastende alternatieven, een werkbare uitvoeringswijze en de volledigheid en juistheid van de in beeld gebrachte gevolgen voor de regeldruk.

Het college heeft de internetconsultatieversie van deze AMvB beoordeeld met een dictum 3. In deze versie was de tachograafvrijstelling nog niet opgenomen. Het college heeft vier adviespunten gegeven die in dit voorstel zijn verwerkt.

Ten eerste adviseert het college om – indien nut en noodzaak ontbreken – af te zien van de hernieuwde tachograafverplichting en de huidige vrijstelling structureel te verankeren in de regelgeving.

In lijn met deze aanbeveling is de vrijstelling van de tachograafverplichting opgenomen in artikel II van dit besluit. In het algemeen deel van de toelichting is opgenomen dat op basis van het sectorplan dat is opgesteld, is besloten dat er voldoende aanleiding is om een vrijstelling te verlenen van de tachograafplicht voor ZE-voertuigen met een toegestane maximummassa tot 4.250 kg, wanneer zij ritten uitvoeren binnen 100 km van de vestigingsplaats in Nederland. Tevens is in het besluit een evaluatieverplichting opgenomen. Met de tachograafvrijstelling wordt ook tegemoetgekomen aan de sector die duidelijk de wens voor een vrijstelling heeft uitgesproken. De gevolgen voor de regeldruk van de tachograafverplichting worden daarom niet verder uitgewerkt.

Ten tweede adviseert het college om in externe communicatie over de vrijstelling expliciet duidelijk te maken dat de extra cursus vrijwillig is. Dit is in paragraaf 8 van deze nota van toelichting verduidelijkt.

Ten derde adviseert het college om in de monitoring en evaluatie van het besluit de effecten van de cursus te analyseren. Dit advies is gedeeltelijk overgenomen.

De cursus wordt geregeld in het convenant dat door de sector is afgesloten met de Rijksoverheid. Deze cursus maakt in zoverre geen deel uit van dit besluit en kan daarom niet in het licht van dit besluit worden geëvalueerd. In het convenant zijn afspraken gemaakt over het monitoren en evalueren van de daarin gemaakte afspraken. Daarnaast is er in artikel II een algehele evaluatie van dit besluit opgenomen. Hierbij zal vanzelfsprekend ook aandacht worden besteed aan de verkeersveiligheid en de cursus zoals opgenomen in het convenant.

Tot slot adviseert het college om de regeldrukvermindering door de vrijstelling van rijbewijs-C kwalitatief en kwantitatief te beschrijven conform de rijksbrede methodiek.

In paragraaf 8 is verduidelijkt dat het aantal voertuigen en bestuurders dat met deze regelgeving te maken krijgt onzeker is. Daarnaast is in paragraaf 8 verduidelijkt welke tijdsinvestering van de deelnemers van de (vrijwillige) aanvullende veiligheidskursus wordt gevraagd. Tot slot wordt in paragraaf 8 verduidelijkt dat deze regelgeving géén of nauwelijks regeldrukgevolgen heeft.

Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)

De RDW is gevraagd om een uitvoeringstoets op dit beleid uit te voeren. De RDW concludeert dat de voorgenomen regelgeving uitvoerbaar is. De uitvoering kan met de huidige vastlegging van gegevens in het kentekenregister en het rijbewijsregister plaatsvinden. Voor het vaststellen van de vrijstelling zijn brandstofsoort, toegestane maximummassa en aantal jaar in bezit van rijbewijs B van belang. Deze gegevens zijn momenteel voor zowel voertuigeigenaar en bestuurder als voor de handhavers al inzichtelijk. De benodigde gegevens worden nu al vastgelegd en zijn al inzichtelijk.

Verder wijst de RDW op het risico dat deze vrijstelling gebruikt zal worden door voertuigen op LPG. Hier is echter door de RDW geen nader onderzoek naar gedaan. Tot slot acht de RDW het noodzakelijk dat de regelgeving in werking treedt bij het aflopen van de gedoogperiode op 1 juli 2025.

Inspectie Leefomgeving en Transport

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd met betrekking tot het ontwerpbesluit. De ILT handhaaft op dit moment niet op overtredingen van de rijbewijs C-plicht en tachograafplicht vanwege de aanwijzing hieromtrent. De ILT geeft daarom aan dat verankering van deze regels in de AMvB weinig verandert aan de handhaving en uitvoering door de ILT en evenmin aan de fraudebestendigheid. De ILT concludeert dat de wijziging van de Regeling rijbewijzen helder en handhaafbaar is geformuleerd en dat de normen duidelijk zijn. Voor wat betreft de tachograafvrijstelling verduidelijkt de ILT zich te baseren op de bepalingen van de Atw. Dat betekent dat een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden, die het toezicht op de naleving van de Atw mogelijk maakt, gevoerd moet worden. De ILT benadrukt dat het vervoer met alternatief aangedreven voertuigen veilig moet zijn en dat het daarom noodzakelijk is de regels voor arbeid van chauffeurs na te leven.

OM en Politie

Dit besluit is de bestendiging van de huidige gedoogsituatie in regelgeving. De geldende werkwijze en regels van de gedoogsituatie zijn afgestemd met het OM en de politie. Dit besluit wijkt niet wezenlijk af van de huidige praktijk. Het OM en de politie zijn daarnaast geïnformeerd over de voortgang van dit besluit.

Internetconsultatie

In de periode van 14 oktober 2024 tot en met 11 november 2024 heeft de internetconsultatie op het ontwerpbesluit plaatsgevonden. In totaal hebben 866 organisaties en individuen gebruik gemaakt van de consulta-

tiemogelijkheid, waaronder diverse gemeenten, vervoerders en belangenverenigingen zoals evofenedex, Transport en Logistiek Nederland, Nederlandse Kampeerauto Club (NKC) en de Koninklijke NVRD. De reacties variëren: van positief met een aantal vragen over met name de verkeersveiligheid en de tachograafplicht, tot negatief. Veel reacties spreken van een goed initiatief omdat het de sector helpt om verder te verduurzamen en perspectief en flexibiliteit te bieden aan de sector.

In een groot deel van de reacties wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid. De Vereniging Verkeersslachtoffers en enkele burgers vragen uitdrukkelijk aandacht voor de verkeersveiligheid en wijzen erop dat het gewicht van het voertuig bij een aanrijding van groot belang is. Ook is een zwaarder voertuig lastiger om onder controle te houden. Daarbij is de impact van een aanrijding ook groter.

Zoals ook in de toelichting is aangegeven, is de verkeersveiligheid een groot aandachtspunt. Mede daarom is besloten om een convenant te sluiten waardoor cursussen beschikbaar komen die ontbrekende kennis en vaardigheden van bestuurders met een rijbewijs B ondervangen.

Het merendeel van de reacties spreekt van een goed initiatief. De inzetmogelijkheden van elektrische voertuigen worden veel breder nu deze niet meer bestuurd hoeven te worden met een rijbewijs C. Dit rijbewijs is – aldus meerdere reacties – te kostbaar in de praktijk. Deze zienswijze wordt onderschreven. Zoals in de inleiding van deze nota van toelichting is beschreven, heeft Nederland een grote opgave om de uitstoot van broeikasgassen zo snel mogelijk te reduceren. De transitie naar zero-emissie voertuigen levert een positieve bijdrage aan de Klimaatdoelstellingen, maar deze voertuigen zijn veelal zwaarder dan vergelijkbare bedrijfsvoertuigen met fossiele aandrijving. Indien enkel bestuurders met een rijbewijs C deze voertuigen zouden mogen besturen, zou dit het huidige tekort aan bestuurders met een rijbewijs C vergroten. Bovendien brengt het behalen van een rijbewijs C met beroepskwalificatie extra kosten met zich mee.

Er zijn in de reacties vragen gesteld over de eis om minimaal twee jaar in het bezit te zijn van rijbewijs B, aangezien dit beperkend is op de arbeidskansen en bijbehorende inzet van jonge medewerkers. Ook wordt in enkele reacties de wens uitgesproken om het rijden met aanhangwagen of oplegger voor deze gebruikersgroep mogelijk te maken. Dit zou de verduurzaming van dit deel van het wagenpark bevorderen, omdat deze voertuigen met een rijbewijs B of BE dan flexibeler en optimaal inzetbaar zijn.

In zowel de Derde als de Vierde rijbewijsrichtlijn (concept) wordt de eis gesteld dat een bestuurder minimaal twee jaar in het bezit is van het rijbewijs B. Ook is in beide richtlijnen aangegeven dat de vrijstelling enkel geldt als er gereden wordt zonder aanhanger. Het is niet mogelijk om van deze eisen af te wijken.

Verder worden er vragen gesteld over het doelgroepenvervoer. De respondent geeft aan dat het naar voren halen van de implementatie van de Vierde rijbewijsrichtlijn een significant positief effect zal hebben voor de transitie naar zero emissie voertuigen voor rolstoelvervoer. Met de inwerkingtreding van dit besluit is de vrijstelling van rijbewijs C en de tachograafplicht ook van toepassing op het doelgroepenvervoer. Doordat met dit besluit vooruitgelopen wordt op de inwerkingtreding van de Vierde rijbewijsrichtlijn wordt dit positieve effect al bewerkstelligd.

Door de sector is een aantal vragen gesteld over de aanvullende veiligheids cursus. Door de BOVAG wordt gevraagd om een uitzondering op de rijtraining voor particulieren bij het incidenteel huren van een zware

elektrische bestelwagen. In het convenant hebben zijn hierover afspraken gemaakt.

Een terugkerend thema in de reacties is de verplichting om een tachograaf in te bouwen in het voertuig. Het merendeel van de reacties spreekt de sterke voorkeur uit de tachograafvrijstelling te behouden in de huidige vorm. Benadrukt wordt dat de voertuigen die binnen een straal van 100 km worden ingezet voor de thuislevering van goederen, vaak worden bemand door parttime chauffeurs die dit beroep uitoefenen naast bijvoorbeeld hun studie. Daardoor vinden er veel wisselingen plaats in het chauffeursbestand. Een tachograaf wordt als niet betrouwbaarder gezien en zorgt volgens de sector alleen voor extra kosten en administratieve lasten die noch op het vlak van compliance, noch op het vlak van veiligheid iets toevoegen.

Aangegeven wordt dat het doel van de tachograafverplichting, het bevorderen van de verkeersveiligheid en controle op de arbeidstijden al op verschillende andere manieren wordt geborgd zodat een verplichte tachograaf daar niets aan zal toevoegen. Daarnaast zou deze verplichting alleen maar meer financiële en administratieve lasten met zich meebrengen, wat een negatief effect zou hebben op de verduurzamings-transitie.

De sector heeft in deze internetconsultatie formeel een tachograafplan ingediend. De punten die de sector hierin maakt worden erkend. In het besluit wordt daarom een tachograafvrijstelling opgenomen, uitgaande van de in dit convenant uitgewerkte afspraken over een deugdelijke, handhaafbare en fraudebestendige registratie van de arbeidstijden en over medewerking van de sector aan de evaluatie van deze vrijstelling. In paragraaf 5 is hier nader op ingegaan.

Tevens wordt in een reactie gevraagd naar de werking van dit besluit in Caribisch Nederland. Het voorliggende besluit heeft geen gevolgen voor Caribisch Nederland, omdat de Derde noch de Vierde rijbewijsrichtlijn daar van toepassing zijn.

De Europese Commissie is genotificeerd dat gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om nationaal voor elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximummassa tot en met 4.250 kg een vrijstelling te verlenen voor het gebruik van de tachograaf en de daarbij horende rij- en rustregels op grond van artikel 13, eerste lid, onderdeel f van verordening (EG) 561/2006.

10. Monitoring/evaluatie

In het besluit zijn twee evaluaties opgenomen. In de eerste plaats zal dit besluit conform artikel III, eerste lid, na vijf jaar worden geëvalueerd. Dit is de gebruikelijke termijn voor de evaluatie van regelgeving.

In de tweede plaats is in het tweede lid van artikel III bepaald dat er na een jaar een evaluatie zal volgen van de vrijstelling van de tachograafplicht. De resultaten zullen binnen 18 maanden na inwerkingtreding van dit besluit naar de Staten-Generaal gestuurd worden.

Deze evaluatie is van belang om reeds op korte termijn de effecten op de verkeersveiligheid te kunnen bepalen van het ontbreken van een tachograaf. Daarbij zal ook gekeken worden naar de effecten voor de arbeidsomstandigheden en veiligheid van de bestuurders.

Beide evaluaties zullen door een onafhankelijke instelling, bijvoorbeeld een onderzoeksbureau, worden uitgevoerd. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van bruikbare gegevens van relevante publieke en private partijen. Bij de evaluatie zal specifiek aandacht worden gegeven aan de gevolgen voor de verkeersveiligheid op de weg en de naleving van de arbeids- en rusttijden van de bestuurders tijdens de vrijstelling van de tachograafverplichting. Op basis van deze evaluatie kan bepaald worden of de gevolgen zodanig zijn dat er andere maatregelen genomen dienen te worden.

11. 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 Tweede Kamer heeft via een schriftelijk overleg vragen gesteld²⁴. Het betrof vragen van de VVD-fractie en de BBB-fractie. Deze waren gericht op het in de toekomst toestaan van een aanhanger, het convenant en de veiligheidscursus, de registratie van arbeidstijden en de keuze om alleen elektrische voertuigen vrij te stellen van de tachograafplicht. De beantwoording van deze vragen is op 11 februari aan de Kamer verzonden²⁵. Tijdens de procedurevergadering lenW van 19 februari 2025 heeft de Tweede Kamer aangegeven geen nadere vragen of opmerkingen te hebben waarmee de voorhangperiode is afgerond. De Eerste Kamer heeft tijdens de periode van voorhang geen opmerkingen gemaakt of vragen gesteld ten aanzien van het ontwerpbesluit.

12. Inwerkingtreding, vaste verandermomenten en overgangsrecht

Het besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025. Hiermee wordt niet afgeweken van de vaste verandermomenten. Wel wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden, opgenomen in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Hiervoor wordt 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 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 vrijstelling geregeld van rijbewijs C voor het besturen van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen van de voertuigcategorie N2 met een toegestane maximummassa van maximaal 4.250 kg. 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 geldt de mogelijkheid om met een zwaarder voertuig te rijden ook voor andere voertuigen dan alleen bedrijfsvoertuigen. Ook voertuigen die vallen onder de categorie M1 (een auto, minibus of camper) kunnen onder de vrijstelling rijbewijs C vallen als de toegestane maximummassa hoger

²⁴ Kamerstukken II 2024/25, 29 398, nr. 1159.

²⁵ Bijlage bij Kamerstukken II 2024/25, 29 398, nr. 1144.

is dan 3.500 kg maar niet meer dan 4.250 kg. Er geldt geen vrijstelling van rijbewijs D1 of D (dat nodig is voor het besturen van een M2 voertuig zoals een bus met meer dan acht 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

Zoals in het algemeen deel al uitgebreid is toegelicht zijn voertuigen die onder de tachograafplicht vallen, verplicht de tachograaf te installeren, te gebruiken en te onderhouden. Door de sector is aangegeven dat de een tachograafplicht in deze bedrijfsvoertuigen niet gewenst is. Verzocht is om deze voertuigen uit te zonderen van de tachograafplicht.

In artikel 3, lid 2, van Verordening (EU) 165/2014 wordt bepaald dat de lidstaten bepaalde voertuigen mogen uitsluiten van de toepassing van de Verordening. Lidstaten mogen dus bepaalde voertuigen vrijstellen van de tachograafplicht voor de controle op de rij- en rusttijden. Die uitzondering wordt door middel van dit artikel geregeld. Daarnaast kunnen dezelfde voertuigen ook worden uitgezonderd van de artikelen 5 tot en met 9 van Verordening (EG) nr. 561/2006 omtrent de rij- en rusttijden. Door middel van dit besluit wordt een uitzondering van deze artikelen gerealiseerd, met uitzondering van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 561/2006 (minimumleeftijd van 18 jaar voor de bestuurder). Echter, het regime van de Arbeidstijdenwet blijft wel van kracht bij deze voertuigen.

Uit artikel 13 van Verordening (EG) nr. 561/2006 volgt vervolgens dat een uitzondering van de tachograafplicht en de hierboven genoemde artikelen uit Verordening (EG) nr. 561/2006 mogelijk is voor voertuigen die worden gebruikt voor goederenvervoer, binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf, die worden aangedreven met aardgas of LPG of elektriciteit, met een toegestane maximummassa, met inbegrip van de massa van de aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 7,5 ton. In dit besluit wordt gebruik gemaakt van een vrijstelling voor enkel elektrische voertuigen met een TMM van niet meer dan 4.250 kg.

Artikel III

In het algemeen deel van de toelichting is al ingegaan op de evaluatie.

Artikel IV

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

De voordracht van dit besluit is gedaan mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener