



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2024/370136

**Bijlage(n)**  
5

Datum 10 januari 2025  
Betreft Aanbiedingsbrief ontwerpbesluit tot wijziging van het  
Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit  
vervoer m.b.t. rijbewijs C en de tachograafplicht

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u mede namens de staatssecretaris van SZW het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer aan vanwege een vrijstelling van het bezit van rijbewijs C bij het besturen van alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximummassa tot en met 4.250 kg en een vrijstelling van de tachograaf voor elektrisch aangedreven voertuigen met een toegestane maximummassa tot en met 4.250 kg. De gedoogperiode voor deze voertuigen loopt tot 1 juli aanstaande. Voor de inhoud van het ontwerp besluit verwijs ik u naar de ontwerpnota van toelichting.

De voorlegging geschiedt in het kader van de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet en biedt uw Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over het ontwerpbesluit voordat het aan de Afdeling advisering van de Raad van State zal worden voorgelegd en vervolgens zal worden vastgesteld.

Op grond van de aangehaalde bepalingen geschiedt de voordracht aan de Koning ter verkrijging van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het ontwerpbesluit niet eerder dan vier weken nadat het ontwerpbesluit aan beide Kamers der Staten-Generaal is overgelegd.

Een gelijklopende brief heb ik gezonden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener



**TER BESLISSING**

**Datum**

5 december 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/348816

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit

Dir. Duurzame Mobiliteit

DuMo 2

**Beslistermijn**

20 januari 2025

**Bijlage(n)**

10

Aan

Minister  
CC Staatssecretaris

# nota

Beslisnota voorleggen AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf aan het Parlement en akkoord op verkeersveiligheidsconvenant

## Aanleiding

- Tot 1 juli 2025 wordt gedoogd dat elektrisch aangedreven bedrijfsauto's tot en met 4.250 kg met rijbewijs B in plaats van rijbewijs C worden bestuurd. Om deze vrijstelling van het rijbewijs C definitief in wetgeving (Algemene Maatregel van bestuur, AMvB) vast te leggen, zijn nu drie besluiten nodig. Deze besluiten leggen we met deze nota aan u voor.
- Het eerste besluit heeft betrekking op deze AMvB, waarvoor op 11 oktober de internetconsultatie is gestart. Parallel zijn de noodzakelijke uitvoeringstoetsen uitgevraagd. U bent hier begin oktober over geïnformeerd. De belangrijkste afwegingen uit dit advies zijn in de toelichting van deze nota nogmaals opgenomen. De resultaten van deze consultaties en uitvoeringstoetsen zijn in de AMvB verwerkt. De AMvB dient in de Tweede en Eerste Kamer te worden 'voorgehangen.'
- Het tweede besluit gaat over de tachograafplicht. U heeft met de staatssecretaris van SZW afspraken gemaakt over een vrijstelling van de tachograafplicht voor bestuurders van elektrische voertuigen (IENW/BSK-2024/295588). Deze vrijstelling is in de AMvB verwerkt.
- Het derde besluit gaat over het convenant, welke in goede samenwerking met de sector is opgesteld. Hierin zijn afspraken vastgelegd over een aanvullende veiligheidscursus voor bestuurders van deze voertuigen en zijn afspraken gemaakt om de arbeidstijden in het voertuig te registreren als alternatief voor de tachograaf.

## Geadviseerd besluit

- Akkoord te gaan met het aan beide Kamers voorleggen van de bijgevoegde AMvB na bespreking in de onderraad en ministerraad en onder voorbehoud van een positief advies van JenV. JenV voert op dit moment de wetgevingstoets uit. In deze AMvB wordt de vrijstelling rijbewijs C en tachograafplicht voor voertuigen met een toegestane maximummassa van 3.501 tot en met 4.250 kg geregeld.
- Akkoord met de tachograafvrijstelling zoals opgenomen in de AMvB, waarbij de tachograafvrijstelling alleen geldt voor elektrische voertuigen tot en met 4.250 kg en de rij- en rusttijden tegelijk met de tachograaf zelf worden vrijgesteld. Een akkoord van SZW op dit punt is nodig voordat de AMvB kan worden voorgelegd aan de CFL, RFL en de Kamers.

- Akkoord met de afspraken zoals gemaakt met de sector in het convenant verkeersveiligheidswaarborgen ter besturing van voertuigen van 3.500 tot en met 4.250 kg met rijbewijs B.

**Datum**

5 december 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/348816

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

**Aan**

De minister en  
staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

**Bijlage(n)**

10

**Kernpunten**

1. *Uitkomsten consultaties en uitvoeringstoetsen*

- a. De AMvB heeft betrekking op een wijziging van het Reglement rijbewijzen en richt zich op het invoeren van een permanente vrijstelling van rijbewijs C en als gevolg daarvan ook de vrijstelling van de beroepskwalificatie voor beroepschauffeurs (code 95) voor het besturen van voertuigen die door alternatieve brandstoffen zijn aangedreven.
- b. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) hebben toetsen uitgevoerd en respectievelijk gekeken naar de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (ILT) en de uitvoerbaarheid (RDW) van deze regelgeving. Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft daarnaast een advies uitgebracht over de gevolgen voor de regeldruk van het voorstel. De resultaten hiervan zijn opgenomen en verwerkt in de AMvB.
- c. In de periode van 14 oktober 2024 tot en met 11 november 2024 heeft de internetconsultatie op de AMvB plaatsgevonden. Het merendeel van de reacties op het ontwerpbesluit is positief vanwege de wens te verduurzamen en de flexibiliteit voor de bedrijfsvoering.

2. *Tachograafvrijstelling*

- a. Deze AMvB bevat ook een vrijstelling van de tachograafplicht voor elektrisch aangedreven voertuigen tot en met 4.250 kg voor ritten binnen 100 km van de vestigingsplaats. De Europese Verordening (EG) 561/2006 biedt de mogelijkheid om voertuigen die worden aangedreven met aardgas, LPG of elektriciteit, vrij te stellen. Door uw ambtsvoorganger is gekozen voor een vrijstelling van enkel elektrische voertuigen.
- b. De vrijstelling van de tachograafplicht vermindert administratieve lasten voor de sector. De keuze voor elektrische voertuigen specifiek, is in lijn met het Nederlandse beleid om emissieloos rijden te stimuleren, en werd gemaakt omdat een zwaardere accu inderdaad zorgt voor zwaardere voertuigen. Bij voertuigen aangedreven door aardgas of LPG is dit niet het geval.
- c. De verordening staat ook toe om voertuigen met een toegestane maximummassa tot en met 7.500 kg vrij te stellen. In de AMvB is de vrijstelling gelijk getrokken met de bovengrens van de vrijstelling van rijbewijs C, namelijk tot en met 4.250 kg.
- d. De Verordening staat eveneens toe om de rij- en rusttijden vrij te stellen, waardoor alleen het reguliere regime van de Arbeidstijdenwet geldt. De wettelijke (Europese) rij- en rusttijden zijn strenger dan de arbeidstijden. In de AMvB is voor de vrijstelling van rij- en rusttijden gekozen omdat de rij- en rusttijden bedoeld zijn voor transport over lange afstanden, terwijl de tachograafvrijstelling alleen geldt binnen 100 km van de vestigingsplaats. In eerdere nota's over dit onderwerp zijn de termen rij- en rusttijden en arbeidstijden door elkaar gebruikt (IENW/BSK-2024/295588). Uit nadere analyse blijkt dat op dit punt toch een beleidskeuze gemaakt moet worden. Dit onderwerp valt

- mede onder de verantwoordelijkheid van SZW. SZW heeft nog geen definitieve keuze gemaakt over de vrijstelling van rij- en rusttijden.
- e. Na een jaar zal een evaluatie van deze vrijstelling plaatsvinden, waarbij onder meer gekeken wordt of met het alternatief voor de tachograaf de arbeidstijden deugdelijk kunnen worden geregistreerd en nageleefd (wat belangrijk is voor arbeidsomstandigheden en verkeersveiligheid).

### 3. *Convenant verkeersveiligheidswaarborgen*

- a. Met de sector is een convenant opgesteld met als doel het borgen van de verkeersveiligheid door bestuurders die gebruik maken van de vrijstelling. Zij dienen een aanvullende cursus te volgen. Het OM heeft deze afspraken als randvoorwaarde gesteld voor het voor de laatste maal verlengen van de gedoogperiode tot 1/7/2025.
- b. De cursussen zijn gericht op kennis en vaardigheden die horen bij het besturen van zero emissie bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg tot en met 4.250 kg.
- c. Met de sector is afgesproken dat zij, om de cao-afspraken na te komen en om ongevallen door vermoeidheid te voorkomen de registratie van de arbeidstijden ook in het voertuig ter beschikking zullen stellen voor de handhaver, wanneer hierover bevestigd.
- d. Zowel deelname aan de cursus, ongevalsbetrokkenheid als naleving van de arbeidstijden worden gemonitord en geëvalueerd.

### **Krachtenveld**

- Momenteel geldt voor een groep van 821 elektrische bedrijfsvoertuigen een gedoogsituatie waarin deze voertuigen met alleen rijbewijs B bestuurd mogen worden. Deze gedoogperiode loopt op 1 juli 2025 af. Zowel de Kamer als de sector hebben aangedrongen op een oplossing voor de periode hierna. Deze AMvB voorziet daarin. De steun hiervoor was bijna kamerbreed<sup>1</sup>.
- Er is brede steun van de sector voor deze AMvB. Dit komt ook duidelijk naar voren in het merendeel van de reacties op de internetconsultatie. In totaal hebben 86 organisaties en individuen gebruik gemaakt van de consultatiemogelijkheid, waaronder diverse gemeenten, vervoerders, belangenverenigingen waaronder evofenedex en Transport en Logistiek Nederland. De sector onderkent daarnaast de noodzaak om aanvullende afspraken te maken om de verkeersveiligheid te borgen en heeft daarom in goede samenwerking meegewerkt aan het opstellen van het convenant.
- De staatssecretaris van SZW is mede-bevoegde voor de aanpassingen ten aanzien van de tachograafvrijstelling. Dit besluit wordt parallel aan hem voorgelegd.

#### **Datum**

5 december 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/348816

#### **Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

#### **Aan**

De minister en  
staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

#### **Bijlage(n)**

10

---

<sup>1</sup> Motie-Van Zanten c.s. (36410-XII, nr. 47)

## Toelichting

U bent bij de start van de internetconsultatie geïnformeerd over de AMvB. De belangrijkste punten uit dit advies zijn nog steeds relevant en daarom in deze toelichting opnieuw opgenomen (IENW/BSK-2024/251033)

### *Overwegingen bij het starten van de AMvB:*

- Vrijstelling van het rijbewijs C geeft de sector handelingsperspectief om de zwaarste bestelauto's (categorie N1) te verduurzamen.
- Deze vrijstelling wordt mogelijk gemaakt door de derde rijbewijsrichtlijn. De voorwaarden die de derde rijbewijsrichtlijn hieraan stelt zijn echter niet allemaal handhaafbaar en uitvoerbaar.<sup>2</sup>
- Het voorstel van de Europese Commissie ter herziening van de derde rijbewijsrichtlijn (vierde rijbewijsrichtlijn) stelt voor deze voorwaarden aan te passen. De voorwaarden in de concept-vierde rijbewijsrichtlijn resulteren in een vrijstelling die wél uitvoerbaar en handhaafbaar is. Daarom wordt in dit voorstel van amvb aangesloten bij de conceptteksten van de vierde rijbewijsrichtlijn. Er is een risico dat de richtlijn inhoudelijk nog wijzigt.
- Omdat de vierde rijbewijsrichtlijn er nog niet is, is de vrijstelling gebaseerd op de bestaande juridische grondslag die te vinden is in de derde rijbewijsrichtlijn. De inhoudelijke vrijstellingsvoorwaarden komen wel uit het Commissievoorstel van de vierde rijbewijsrichtlijn (uit juli 2024). Inhoudelijk wordt aangesloten bij toekomstig recht.
- Uw voorganger heeft besloten tot deze ongebruikelijke werkwijze om vóór het einde van de gedoogperiode (1/7/2025) wettelijk verankerd beleid te hebben. Dit in overeenstemming met de afspraak met het Openbaar Ministerie (OM) en in lijn met het verzoek van de Kamer. Het voorkomt dat er tussen 1/7/2025 en de implementatie van de uiteindelijke vierde rijbewijsrichtlijn een periode van onzekere duur ontstaat waarin partijen niet meer vrijgesteld zijn van het C rijbewijs.
- DG MOVE toonde begrip voor de Nederlandse wens om vooruit te lopen op de afronding en implementatie van de vierde rijbewijsrichtlijn en gaf daartoe ruimte.
- De implementatie van de vierde rijbewijsrichtlijn is voorzien begin 2029, maar mogelijk wordt de implementatie van het specifieke artikel over de vrijstellingsvoorwaarden voor rijbewijs C al in het najaar van 2025 afgerond.

### Datum

5 december 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/348816

### Opgesteld door

DG Mobiliteit  
Dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

### Aan

De minister en  
staatssecretaris van  
Infrastructuur en Waterstaat

### Bijlage(n)

10

### Procesbelang Staat

Procesbelang van de staat



<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2023–24, 31 305, nr. 437

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Procesbelang Staat

**Bijlagen**

| <b>Volgnummer</b> | <b>Naam</b>  | <b>Informatie</b>   |
|-------------------|--|---|
| 02.               | Kamerbrief TK voorhang AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf       | De Kamerbrief ter aanbieding van de AMvB aan de Tweede Kamer.   |
| 03.               | Kamerbrief EK voorhang AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf       | De Kamerbrief ter aanbieding van de AMvB aan de Eerste Kamer.   |
| 04.               | AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf                              | De AMvB die aan deze nota ten grondslag ligt.   |
| 05.               | Convenant verkeersveiligheidswaarborgen rijbewijs B inclusief tachograaf | Het convenant waarmee de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd.  |
| 06.               | Bijlage bij convenant: Leerplan en certificaat                           | Bevat inhoudelijke eisen aan veiligheidscursus en voorbeeld van certificaat bij voltooien cursus          |
| 07.               | Uitvoeringstoets RDW   | Uitvoeringstoets gericht op de handhaafbaarheid van de AMvB.  |
| 08.               | ILT Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets   | De handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) uitgevoerd door de ILT. |
| 09.               | Advies Adviescollege Toetsing Regeldruk                                  | Een advies over de gevolgen voor de regeldruk van het voorstel  |
| 10.               | Tachograafplan TLN en evofenedex   | Het plan waarmee de sector een aanpak voorstelt om de arbeidstijden bij te houden.                        |
| 11.               | Reacties op internetconsultatie AMvB                                     | Bevat een verslag van de reacties op de internetconsultatie   |



Aan Minister

**nota**

Agendering AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf in ministerraad

**TER BESLISSING**

**Datum**

19 december 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/370131

**Opgesteld door**

DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Beslistermijn**

19-12-2024

**Bijlage(n)**

6

**Aanleiding**

- U bent akkoord met het aan beide Kamers voorleggen van de AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf na bespreking in de onderraad en ministerraad en onder voorbehoud van een afgeronde wetgevingstoets door JenV (IENW/BSK-2024/348816)
- In de CFL is geconcludeerd dat de AMvB als hamerstuk op de agenda van de ministerraad kan worden geplaatst. Het benodigde aanbiedingsformulier voor de ministerraad hebben wij daarom opgesteld en aan de stukken toegevoegd (bijlage 1).
- Aan de AMvB zijn een aantal (beperkte) aanpassingen gedaan naar aanleiding van de wetgevingstoets van JenV en na het ontvangen van de zienswijze van het Adviescollege Toetsing Regeldruk.

**Geadviseerd besluit**

- Akkoord gaan met het agenderen van de AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf in de ministerraad door het ondertekenen van bijgevoegd aanbiedingsformulier.

**Kernpunten**

- Het aanbiedingsformulier voor de ministerraad is het enige nieuwe stuk. In de rondzendmap zijn alle stukken opgenomen die aan de ministerraad zullen worden verzonden.
- Met agendering van de AMvB in de ministerraad begin januari 2025 liggen we op koers om de huidige gedoogperiode op 1 juli 2025 naadloos over te laten gaan in wettelijke vrijstellingen voor het rijbewijs C en de tachograaf.

**Krachtenveld**

- U heeft op 18 december met de sectorpartijen het convenant verkeersveiligheidswaarborgen ter besturing van voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg met rijbewijs B getekend. Dit convenant zal met de AMvB aan de Kamer meegezonden worden.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing

## Bijlagen

| Volgnummer | Naam   | Informatie   |
|------------|--|--|
| 02.        | Aanbiedingsformulier ministerraad  |  |
| 03.        | Kamerbrief TK voorhang AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf       | De Kamerbrief ter aanbieding van de AMvB aan de Tweede Kamer.  |
| 04.        | Kamerbrief EK voorhang AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf       | De Kamerbrief ter aanbieding van de AMvB aan de Eerste Kamer.  |
| 05.        | AMvB vrijstelling rijbewijs C en tachograaf                              | De AMvB die aan deze nota ten grondslag ligt.                  |
| 06.        | Convenant verkeersveiligheidswaarborgen rijbewijs B inclusief tachograaf | Het convenant waarmee de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd. |
| 07.        | Bijlage bij convenant: Leerplan  | Bevat inhoudelijke eisen aan veiligheids cursus                |

**Datum**

19 december 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/370131

**Opgesteld door**DG Mobiliteit  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

6



Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat  
De heer B. Madlener  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

**Onze referentie**

MvH/RvZ/RS/Is/ATR3558/2024-U147

**Uw referentie**

**Datum**

19 december 2024

**Onderwerp**

Aanvullende zienswijze bij voorgenomen vrijstelling Rijbewijs C

Geachte heer Madlener,

Op 11 december 2024 is overeenkomstig ons verzoek een aangepaste versie van de *wijziging van het Reglement rijbewijzen* aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd voor een aanvullende zienswijze. Deze aanvullende zienswijze bevat onze bevindingen met betrekking tot de herziene versie van het voorstel.

Het voorstel regelt dat het mogelijk blijft om zwaardere voertuigen (tot 4.250 kilogram) met een rijbewijs B te besturen. Het gaat om voertuigen met een duurzamere (veelal elektrische) aandrijving. De mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van het rijbewijs C voor deze voertuigen is in Nederland al ingevuld vanaf 2019. Het voorgenomen besluit betekent een legalisatie en juridische verankering van de huidige gedoogconstructie. Naast de legalisatie van de gedoogsituatie regelt het voorstel een verbreding van de groep voertuigen waarvoor de vrijstelling kan worden verleend. Zo gaat de vrijstelling gelden voor alle alternatief aangedreven voertuigen in de gewichtscategorie 3.501 kg tot en met 4.250 kg. Dit betekent dat onder andere elektrische campers en minibussen in deze gewichtsklasse ook onder de vrijstelling vallen.

Op 13 november 2024 heeft ATR over de initiële versie van het wijzigingsvoorstel geadviseerd. Het advies was om het concept-besluit niet in te dienen tenzij met de adviespunten rekening wordt gehouden (dictum 3). Het college adviseerde om het voorstel op een aantal punten aan te vullen en te wijzigen. Daarbij ging het onder andere om het voortzetten van de vrijstelling van de tachograafplicht, duidelijkheid over het vrijwillige karakter van een aanvullende (veiligheids)cursus en aanvulling van de regeldrukeffectenanalyse.

Het concept-besluit is mede naar aanleiding van het ATR-advies op een aantal punten gewijzigd. Deze aanvullende zienswijze zal ingaan op deze wijzigingen en aanvullingen in relatie tot het advies van ATR over het eerdere voorstel.

**Contact:**

Postbus 16228  
2500 BE DEN HAAG

Bezoekadres: Rijnstraat 50  
2515 XP DEN HAAG

info@atr-regeldruk.nl  
www.adviescollegeregeldruk.nl

Tel: 070-310 86 66

## Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

### 1. *Nut en noodzaak*

Het voorstel regelt de juridische verankering van de vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting voor zwaardere, duurzame voertuigen. Daarmee bestendigt het besluit de huidige (gedoog)situatie die voor voertuigeigenaren een lastenbesparing vormt. Het besluit neemt ook de onzekerheid weg over het voortbestaan van de (tijdelijke) vrijstelling. Om deze redenen constateerde ATR in het advies van 13 november dat het voorstel nut en noodzaak van de vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting onderbouwt. Het college ziet bij het gewijzigde voorstel geen aanleiding voor aanvullende aandachtspunten.

### 2. *Minder belastende alternatieven*

Het oorspronkelijke voorstel bevatte het vervallen van de vrijstelling van de tachograafplicht. Dit betrof met name de voertuigen die op dit moment onder de gedoogsituatie vallen, in een straal van 100 km rondom de vestigingsplaats. Het advies was om af te zien van het vervallen van de vrijstelling van de tachograafverplichting en deze vrijstelling structureel te verankeren in de regelgeving. Het gewijzigde voorstel geeft opvolging aan dit adviespunt. Deze aanpassing vindt plaats onder de voorwaarde van een sectorplan gericht op het waarborgen van de verkeersveiligheid. In het bijbehorende convenant zijn afspraken gemaakt over onder andere het volgen van een veiligheidscursus en het registreren van arbeidstijden. Dit laatste zullen bedrijven veelal doen op basis van gegevens van de aanwezige boordcomputer in het voertuig. Het college concludeert dat het structureel maken van de vrijstelling van de tachograafverplichting zorgt voor een substantiële regeldrukverlichting ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel. De (ervaren) regeldrukeffecten die zullen optreden door de aanvullende afspraken over registratie van arbeidstijden en het volgen van een veiligheidscursus, zijn echter nog niet volledig in beeld gebracht. Hierdoor bestaat nog geen beeld van de (netto) lastenbesparing door het gewijzigde voorstel.

### 3. *Werkbaarheid*

De voertuigen waarvoor vrijstelling mogelijk is, vallen in de gewichtsklasse tot 4.250 kg. Besturing van deze voertuigen vergt extra vaardigheden dan besturing van lichtere voertuigen. Om deze reden is in de voorbereiding van het besluit tussen uw ministerie, het Openbaar Ministerie en de sector afgesproken een additioneel convenant te sluiten gericht op een vrijwillige cursus bij rijbewijs B. De cursus zal aandacht besteden aan de verkeersregels en verkeerstekens waar voertuigen boven de 3.500 kg mee te maken krijgen. Het doel is de verkeersveiligheid te waarborgen.

ATR adviseerde om in de externe communicatie over de vrijstelling van rijbewijs C expliciet duidelijk te maken dat de extra veiligheidscursus vrijwillig is. Aanvullend was het advies om in de monitoring en evaluatie van het besluit de effecten van de vrijwillige cursus te analyseren. De toelichting bij het aangepaste voorstel is op deze punten (beperkt) aangevuld. De monitoring

en evaluatie van de cursus zal plaatsvinden op basis van de afspraken die daarover zijn gemaakt in het convenant. Daarnaast is in de toelichting nogmaals benoemd dat de veiligheidscursus niet wettelijk verplicht is. Hoewel dit in lijn is met het advies van ATR, maakt het voorstel niet duidelijk waar in de aanvullende externe communicatie duidelijk zal worden gemaakt dat het om een vrijwillige cursus gaat. Het college geeft in overweging dit te verduidelijken in de toelichting bij het voorstel.

#### 4. *Gevolgen regeldruk*

Het college adviseerde bij het oorspronkelijke voorstel om de regeldrukvermindering als gevolg van de vrijstelling kwalitatief en kwantitatief uit te werken en om de kosten van de tachograafverplichting en de tijdsbesteding als gevolg van de (vrijwillige) veiligheidscursus in beeld te brengen. Met het gewijzigde voorstel komen de kosten van de tachograafverplichting (voor bijna alle voertuigen) te vervallen. Het college constateert verder dat bij het gewijzigde voorstel een kwantitatieve analyse van de tijd en kosten van de wijzigingen nog steeds ontbreekt. Het gaat daarbij onder andere om:

- De tijd en kosten van de registratie van arbeidstijden (die in het convenant met de sector overeen is gekomen op basis waarvan de tachograafvrijstelling wordt verlengd).
- De kosten van de veiligheidscursus (zoals ook in het convenant overeen is gekomen).
- De omvang van de doelgroep waarvoor de verschillende verplichtingen gaan gelden.
- De kosten van de tachograafverplichting (installeren van een tachograaf en het aanschaffen van een tachograafkaart) die worden voorkomen doordat het voorstel de vrijstelling van deze verplichting structureel maakt.

Inzicht in deze gegevens kan een gericht beeld geven van de totale (regeldruk)kosten en besparingen van het voorstel. Daarmee wordt de impact van het voorstel duidelijker. Voor onderbouwde besluitvorming over het (gewijzigde) voorstel acht het college deze analyse van belang.

#### Samenvattend

Het conceptbesluit is op een belangrijk punt gewijzigd. Door de structurele vrijstelling van de tachograafplicht treedt minder regeldruk op. Het besluit is daardoor lastenlauer vormgegeven. Daarnaast zijn andere punten aangevuld waarmee het voorstel aan duidelijkheid en werkbaarheid wint. Het college constateert dat de regeldrukanalyse nog steeds onvolledig is. Daarmee is de impact van het voorstel nog niet volledig duidelijk.

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

# Persoonsgegevens

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat  
De heer B. Madlener  
Postbus 20401  
2500 EK DEN HAAG

**Onze referentie**

MvH/RvZ/RS/bs/ATR3558/2024-U123

**Uw referentie**

**Datum**

13 november 2024

**Onderwerp**

Vrijstelling Rijbewijs C bij (duurzame) voertuigen 3.501 – 4.250 kg

Geachte heer Madlener,

Op 14 oktober 2024 is de *wijziging van het Reglement rijbewijzen* voor toetsing aangeboden aan Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Deze wijziging regelt dat het mogelijk blijft om zwaardere voertuigen (tot 4.250 kilogram) met een rijbewijs B te besturen. Het gaat hierbij uitsluitend om voertuigen met een duurzamere (veelal elektrische) aandrijving. De mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van het rijbewijs C voor deze voertuigen is in Nederland al ingevuld vanaf 2019. Aanvankelijk via een tijdelijk (experiment)besluit en in de afgelopen twee jaar op basis van een gedoogsituatie.<sup>1</sup> De vrijstelling is onder andere ingevoerd om het gebruik van duurzamere voertuigen te stimuleren. Het voorgenomen besluit betekent een legalisatie en juridische verankering van de huidige gedoogconstructie. Het voorstel is in lijn met de voorgenomen (Europese) Vierde Rijbewijsrichtlijn die in ontwikkeling is. Het doel is het besluit inwerking te laten treden uiterlijk 1 juli 2025.

Naast de legalisatie van de gedoogsituatie regelt het voorstel ook een verbreding van de groep voertuigen waarvoor de vrijstelling kan worden verleend. Zo gaat de vrijstelling gelden voor alle alternatief aangedreven voertuigen in de gewichtscategorie 3.501 kg tot en met 4.250 kg. Dit betekent dat onder andere elektrische campers en minibussen (tot 8 zitplaatsen) in deze gewichtsklasse ook onder de vrijstelling vallen.

### Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?

---

<sup>1</sup> Over het tijdelijk besluit heeft ATR-advies uitgebracht in juli 2018:  
<https://www.adviescollegeregeldruk.nl/documenten/adviezen/2018/07/04/atr-advies-besluit-tot-tijdelijke-wijziging-reglement-rijbewijzen-i.v.m.-experiment>

**Contact:**

Postbus 16228  
2500 BE DEN HAAG

Bezoekadres: Rijnstraat 50  
2515 XP DEN HAAG

info@atr-regeldruk.nl  
www.adviescollegeregeldruk.nl

Tel: 070-310 86 66

2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

#### *1. Nut en noodzaak*

Het voorstel regelt de juridische verankering van de vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting voor zwaardere, duurzame voertuigen. Daarmee bestendigt het concept-besluit de huidige (gedoog)situatie die voor voertuigeigenaren een lastenbesparing vormt. Het besluit neemt ook de onzekerheid weg over het voortbestaan van de (tijdelijke) vrijstelling. Het college constateert dat het voorstel nut en noodzaak van de vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting onderbouwt.

Ten opzichte van de experiment- en gedoogfase bevat het voorstel één inhoudelijke wijziging met regeldrukgevolgen. Dit betreft het vervallen van de vrijstelling van de tachograafplicht. De voertuigen die op dit moment onder de gedoogsituatie vallen, zijn vrijgesteld van de tachograafplicht in een straal van 100 km rondom de vestigingsplaats. Met het aflopen van de gedoogperiode (1 juli 2025) moet er voor voertuigen met een gewicht hoger dan 3.500 kg weer aan de tachograafplicht worden voldaan. De toelichting bij het voorstel onderbouwt deze keuze niet en bevat geen nadere informatie over de hernieuwde tachograafplicht. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk of de tachograafverplichting bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De toelichting bij het voorstel gaat niet in op de evaluatie-uitkomsten van de vrijstelling van de tachograafverplichting.

Het college constateert dat het voorstel nut en noodzaak tot herinvoering van de tachograafplicht niet motiveert. Hierdoor treedt een (niet toegelichte) regeldrukverzwaring op voor voertuigeigenaren zonder inhoudelijke onderbouwing.

#### *2. Minder belastende alternatieven*

De structurele vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting voor de genoemde categorie voertuigen betekent een lastenvermindering. Door de verbreding van de doelgroep zullen meer voertuigeigenaren voordeel hebben van deze (structurele) vrijstelling. Voor beroepschauffeurs betekent dit – in het geval zij een voertuig besturen in de genoemde categorie – dat ook de beroepskwalificatie (code 95) niet noodzakelijk is. Ook dit beperkt de lasten en vergroot ook de doelgroep van mogelijke (beroeps)chauffeurs. Het college ziet geen aanleiding voor adviespunten met betrekking tot dit onderwerp.

Het college merkt op dat als nut en noodzaak van de hernieuwde tachograafverplichting niet kan worden onderbouwd, de lasten van deze verplichting disproportioneel zijn. In dat geval kan de huidige vrijstelling van de tachograafverplichting beter worden voortgezet en verankerd in de regelgeving. Voortzetten van de vrijstelling betekent minder regeldruk voor nieuwe voertuigeigenaren die gebruik willen maken van de vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting, én voor voertuigeigenaren die op dit moment al gebruikmaken van de vrijstelling. Deze laatste groep hoeft dan geen aanpassingen door te voeren aan het voertuig om alsnog aan de (hernieuwde tachograaf)verplichtingen te voldoen.

#### **2.1 Het college adviseert – indien nut en noodzaak ontbreken – af te zien van de hernieuwde tachograafverplichting en de huidige vrijstelling structureel te verankeren in de regelgeving.**

### 3. *Werkbaarheid*

Het voorstel maakt een einde aan de huidige gedoogconstructie en draagt daarmee bij aan duidelijkheid over de wettelijke verplichtingen. Zodoende draagt het voorstel ook bij aan de werkbaarheid van de huidige regelgeving.

Zwaardere voertuigen kunnen verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengen. Om deze reden geldt voor reguliere voertuigen in de gewichtsklasse 3.501-4.250 kg de rijbewijs-C-verplichting. In de voorbereiding van het besluit is tussen uw ministerie, het Openbaar Ministerie en de sector afgesproken een additioneel convenant te sluiten gericht op een vrijwillige cursus bij rijbewijs B. De cursus zal aandacht besteden aan de verkeersregels en verkeerstekens waar voertuigen boven de 3.500 kg mee te maken krijgen. Het doel is de verkeersveiligheid te waarborgen. De toelichting bij het voorstel geeft aan dat de cursus vrijwillig zal zijn en dat afdwingbare afspraken met particulieren op basis van een convenant niet mogelijk zijn. Tegelijkertijd geeft de toelichting aan dat "met partijen die het convenant tekenen wordt afgesproken dat diegenen die deze zwaardere voertuigen besturen de aanvullende cursus succesvol zullen afronden." Het voorgaande suggereert dat wordt aangestuurd op cursusdeelname van de voertuigeigenaren als zij gebruik willen maken van de vrijstellingsmogelijkheid. Dat kan voor onduidelijkheid zorgen, bijvoorbeeld omdat onvoldoende helder is dat de cursus vrijwillig is.

#### **3.1 Het college adviseert in externe communicatie over de vrijstelling expliciet duidelijk te maken dat de extra cursus vrijwillig is.**

Daarnaast vraagt het college zich af in welke mate een vrijwillige cursus bijdraagt aan de verkeersveiligheid en in hoeverre de voertuigeigenaren worden bereikt waarvoor deze cursus het meest waardevol kan zijn. De evaluatie en monitoring van het besluit (inclusief de vrijwillige cursus) kunnen hier inzicht in geven. De invulling van de evaluatie en monitoring van dit besluit is echter nog onduidelijk.

#### **3.2 Het college adviseert in de monitoring en evaluatie van het besluit de effecten van de vrijwillige cursus te analyseren.**

Aanvullend merkt het college op dat de aandachtspunten bij toetsvraag 1 en 2 over de hernieuwde tachograafverplichting ook een relatie hebben met de werkbaarheid. Herinvoering van de tachograafverplichting zal met name voor voertuigeigenaren die op dit moment gebruik maken van de vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting gevolgen hebben. Zij moeten mogelijk aanpassingen in het voertuig en hun administratie doorvoeren om te kunnen voldoen aan de (hernieuwde) plicht. Dit draagt niet bij aan de werkbaarheid van vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting.

### 4. *Gevolgen regeldruk*

De toelichting bij het voorstel bevat een korte, kwalitatieve beschrijving van de te verwachten regeldrukeffecten. Zo benoemt het voorstel dat additionele kosten kunnen optreden voor het volgen van de in het convenant genoemde cursus. Een kostenbesparing kan optreden doordat onder andere het rijbewijs C en de beroepskwalificatie voor chauffeurs (code 95) niet hoeven te worden gehaald.

Het college stelt vast dat door de minimale effectbeschrijving onduidelijk is voor hoeveel bedrijven en particulieren de wijziging gevolgen kan hebben en wat (bij benadering) de regeldruk-reductie en kostentoe name is die kan optreden per bedrijf en in totaal. Naast het ontbreken van

een kwantitatieve duiding constateert het college ook dat de kwalitatieve beschrijving van de regeldrukeffecten van het voorstel onvolledig is. De regeldrukkosten die bijvoorbeeld optreden als gevolg van de hernieuwde tachograafverplichting ontbreken in de regeldrukanalyse.

Het voorgaande maakt dat de impact van de wijzigingen in het voorstel niet duidelijk is. Voor onderbouwde besluitvorming over het voorstel is een kwantitatieve analyse van deze regeldrukgevolgen van deze wijzigingen wel van belang.

**4.1 Het college adviseert de regeldrukvermindering door de vrijstelling van rijbewijs-C kwalitatief en kwantitatief te beschrijven conform de Rijksbrede methodiek.**

**4.2 Het college adviseert de regeldrukkosten van de hernieuwde tachograafverplichting en de tijdsbesteding en kosten als gevolg van de vrijwillige cursus kwalitatief en kwantitatief te beschrijven in de toelichting.**

Aanvullend bij 4.1 en 4.2 merkt het college op dat in 2018-2019 bij het tijdelijk besluit (experimentfase) wel een kwantificering is gemaakt van de verwachte regeldrukeffecten. Mogelijk kan voor de regeldrukanalyse bij het onderhavig besluit gebruik worden gemaakt van de analyses uit 2018-2019.

**Dictum**

Gelet op de toetsing is het eindoordeel van ATR bij de voorgenomen wijziging van het Reglement rijbewijzen vanwege de vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting bij voertuigen met een duurzame aandrijving in de gewichtsklasse 3.501-4.250 kg.:

**Het besluit niet indienen tenzij met de adviespunten rekening wordt gehouden.**

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaat er vanuit dat in de toelichting bij het besluit wordt toegelicht op welke wijze u met de voorgenomde adviespunten rekening hebt gehouden.

Indien het voorstel naar aanleiding van de consultatiefase (ingrijpend) wijzigt, verzoekt het college u om het aangepaste voorstel aan ATR toe te sturen, opdat het college kan beoordelen of een aanvullende zienswijze opportuun is.

Hoogachtend,

w.g.

Persoonsgegevens  
Persoonsgegevens



# Convenant verkeersveiligheidswaarborgen

Ter besturing van voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg met rijbewijs B

De ondergetekenden:

- de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Barry Madlener, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden

en

- ANWB (Marga de Jager)
- Bouwend-Nederland (Arno Visser)
- BOVAG (Peter Niesink)
- evofenedex (Bart Jan Koopman)
- FAM Opleiders (Roger Keijbeck)
- RAI Vereniging (Frits van Bruggen)
- Techniek Nederland (Doekle Terpstra)
- Transport & Logistiek Nederland (Elisabeth Post)
- Verkeersveiligheid Groep Nederland (Collin Bell)

hierna te noemen: de brancheorganisaties

gezamenlijk hierna te noemen: partijen

gelet op de intentieverklaring d.d. 9 juli 2024

overwegen het volgende:

- Nederland heeft een grote opgave om – conform internationale klimaatafspraken – de uitstoot van CO<sub>2</sub> zo snel mogelijk te reduceren;
- Daartoe zijn in het Nationale Klimaatakkoord de visie en ambities voor de mobiliteitssector geformuleerd, waar een 'snelle groei van elektrische bestelbusjes' onderdeel van uitmaakt en we toegroeien naar een norm van zero emissie (ZE);
- de transitie naar ZE-voertuigen is goed voor het klimaat, maar deze voertuigen zijn veelal zwaarder dan vergelijkbare bedrijfsvoertuigen met fossiele aandrijving;
- voor voertuigen met een toegestane maximummassa (TMM) van meer dan 3.500 kg gelden afwijkende verkeersregels en toelatingseisen waarvoor in relatie tot de verkeersveiligheid speciale aandacht nodig is;
- ZE-bedrijfsvoertuigen veelal binnen de bebouwde kom worden ingezet, waar zich ook veel kwetsbare verkeersdeelnemers bevinden en rijgedrag daarmee een bepalende factor is voor de verkeersveiligheid waardoor speciale aandacht nodig is;
- de (leden van de) brancheorganisaties afhankelijk zijn van bestuurders met een B-rijbewijs om goederen te bezorgen bij bedrijven en huishoudens en werkzaamheden en diensten uit te voeren;
- verordening (EU) 561/2006 de mogelijkheid biedt dat elektrisch aangedreven voertuigen onder voorwaarden zonder tachograaf de weg op mogen;
- de sector bij de internetconsultatie van de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) een plan heeft ingediend om ook na afloop van de gedoogperiode de arbeidstijden voor elektrische bedrijfsvoertuigen met een TMM tot en met 4.250 kg binnen een straal van 100 km van het vestigingsadres zonder een tachograaf deugdelijk te registreren;
- de Minister van IenW de verantwoordelijkheid voor de regelgeving ten aanzien van rij- en rusttijden en de tachograaf deelt met de staatssecretaris van SZW;
- de huidige gedoogperiode voor rijbewijs C-plicht voor ZE-bedrijfsvoertuigen afloopt op 1 juli 2025, waarna de vrijstelling voor rijbewijs C in de AMvB wordt vastgelegd.



## Ten geleide

Tot 1 juli 2025 geldt de gedoogsituatie voor rijbewijs C-plicht voor ZE-bedrijfsvoertuigen met een maximum toegestane massa van 3.501 kg tot en met 4.250 kg enkel indien deze voor 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld of aantoonbaar voor die datum zijn besteld. Na inwerkingtreding van het besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (hierna: de AMvB) geldt dat alle door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, zonder aanhangwagens, bestuurd mogen worden door bestuurders die in het bezit zijn van een rijbewijs B dat ten minste twee jaar daarvoor voor de eerste keer is afgegeven. De afspraken in dit convenant gelden voor zowel de huidige gedoogperiode als voor de periode vanaf inwerkingtreding van de AMvB.

Indien in de AMvB een vrijstelling voor de tachograaf wordt opgenomen voor elektrische bedrijfsvoertuigen met een TMM tot en met 4.250 kg binnen een straal van 100 km van het vestigingsadres<sup>1</sup> op basis van artikel 13f van Verordening (EG) 561/2006, gelden de afspraken in artikel 2 van dit convenant. Voor ondernemers die op andere gronden al waren uitgezonderd van de tachograaf of die onverminderd onder de tachograafplicht uit Verordening 561/2006 blijven vallen, gelden deze afspraken niet.<sup>2</sup>

## Artikel 1 Afspraken

Partijen spreken af dat, conform de intentieverklaring d.d. 9 juli 2024, bestuurders van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg zonder rijbewijs C een aanvullende veiligheids cursus volgen:

### 1. De inhoud van de veiligheids cursussen

De cursussen ondervangen de ontbrekende kennis en vaardigheden van bestuurders die alleen beschikken over rijbewijs B en daardoor niet bekend zijn met de kenmerken van voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg. Daartoe:

- o bestaat de cursus uit een theoretisch en een praktijkdeel (evt. aangevuld met een e-learning module) met als grondslag het leerplan<sup>3</sup>;
- o behelst de cursus een programma met een gecombineerde duur van minimaal vijf uur;
- o bevat de cursus informatie over (het belang van naleving van) de regels voor arbeidstijden en de deugdelijke registratie ervan. Daarbij komt aan bod wat een deugdelijke administratie is en hoe deze tijden zo goed mogelijk te registreren in het voertuig.

De cursus mag onderdeel uitmaken van een bredere opleiding (zoals bijv. een onboarding<sup>4</sup> programma), mits de cursus herkenbaar terug te zien is in het programma en voldoet aan het leerplan. De cursus dient succesvol te worden afgesloten. Hieronder verstaan de partijen dat werkgever/rijinstructeur en werknemer of de rijinstructeur en zelfstandige beiden een verklaring ondertekenen, voorzien van de datum van afronden.<sup>5</sup> In het geval van een werknemer wordt deze vastgelegd in het personeelsdossier.

### 2. Deelname aan de veiligheids cursus

De cursus wordt gevolgd door alle bestuurders van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg die niet in bezit zijn van rijbewijs C of C1, uitgezonderd:

- o bestuurders die enkel werk verrichten aan het of voor het voertuig voor nieuwbouw, onderhoud, reparatie, keuring, schade, verkoop en haal- en brengservice, waarbij het voertuig inclusief lading niet boven de 3.500 kg uitkomt;
- o bestuurders die het voertuig incidenteel voor een korte tijd<sup>6</sup> huren;

<sup>1</sup> De vestigingsplaats kan ook als plaats van vertrek gehanteerd worden, zolang dit een formele vestiging van de werkgever omvat.

<sup>2</sup> Voertuigen die geen commercieel goederenvervoer of personenvervoer tot en met acht passagiers uitvoeren hebben geen tachograaf nodig. Daarnaast zijn er nationale en internationale vrijstellingen voor de tachograaf. De nationale vrijstellingen zijn op basis van de vrijstellingen die zijn genoemd in artikel 13 van EG verordening 561/2006. Elke lidstaat kan kiezen welke vrijstellingen mogelijk zijn.

<sup>3</sup> Zie bijlage I voor het leerplan

<sup>4</sup> Het proces waarbij een organisatie nieuwe medewerkers kennis laat maken met het bedrijf.

<sup>5</sup> Zie bijlage II voor de modelverklaring

<sup>6</sup> Onder incidenteel wordt verstaan: tot eens per kwartaal. Onder korte tijd wordt verstaan tot 72 uur. In huurvoertuigen dient een instructiekaart aanwezig te zijn waarop de bijzondere regels voor het voertuig uiteen zijn gezet.

- bestuurders in het contractvervoer.

Nieuwe bestuurders die gebruik willen maken van de vrijstelling dienen de cursus af te ronden vóórdat zij gebruik maken van de vrijstelling.

### 3. *Het aanbod veiligheids cursussen*

Ondergenoemde partijen zorgen voor voldoende beschikbaarheid van cursussen voor bestuurders (met rijbewijs B) van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, om aan de vraag te voldoen:

- de leden van Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, MKB-Nederland, Techniek Nederland en Transport & Logistiek Nederland voorzien, voor zover zij daartoe in staat zijn, in een passend cursusaanbod voor de eigen werknemers en ingehuurd personeel;
- ANWB, BOVAG, FAM Opleiders en Verkeersveiligheid Groep Nederland zorgen voor een passend cursusaanbod voor leden van de brancheorganisaties die daar niet zelf in kunnen voorzien;
- ANWB, BOVAG, FAM Opleiders en Verkeersveiligheid Groep Nederland zorgen voor een passend cursusaanbod voor partijen die niet aangesloten zijn bij de brancheorganisaties en meer specifiek voor kleinere ondernemingen met weinig door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen en/of weinig bestuurders die niet in staat zijn om zelfstandig een cursus aan te bieden;
- het aanbod van ANWB, BOVAG, FAM Opleiders en Verkeersveiligheid Groep Nederland is ook beschikbaar voor particulieren die een door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig van 3.501 kg tot en met 4.250 kg willen besturen en slechts in bezit zijn van een rijbewijs B.

Bestuurders die gedurende de gedoogperiode tot 1 juli gebruikmaken van de vrijstelling van het rijbewijs C, maar nog geen cursus hebben gedaan, ronden de cursus uiterlijk drie maanden na inwerkingtreding van het convenant af. Voor bestuurders die, na inwerkingtreding van de AMvB, voor het eerst een dergelijk voertuig gaan besturen geldt dat zij deze cursus afgerond moeten hebben voordat zij deze voertuigen gaan besturen.

Bestuurders die de cursus reeds voor 1 januari 2025 hebben afgerond, hoeven de cursus niet opnieuw te volgen. Partijen spreken af dat werknemers en zelfstandigen waarvoor bovenstaande geldt, wel beschikken over een ondertekende verklaring, voorzien van datum, die is vastgelegd in het personeelsdossier. Alle huidige bestuurders van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, uitgezonderd de onder lid 2 genoemde uitzonderingen, beschikken op uiterlijk 1 juli 2025 over bovengenoemde verklaring.

Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, RAI Vereniging, Techniek Nederland en Transport & Logistiek Nederland stimuleren hun leden om de bestuurders (met rijbewijs B) deze cursus succesvol te laten afsluiten via berichtgeving op hun eigen website.

### 4. *Registratie en monitoring*

De leden van Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, MKB-Nederland, Techniek Nederland en Transport & Logistiek Nederland verzoeken hun leden jaarlijks monitoringgegevens te delen voor wat betreft het aantal succesvol afgeronde cursussen, dat wil zeggen het aantal afgegeven verklaringen.

IenW monitort het aantal voertuigen in de categorie N2 en M1 die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven en met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg via de RDW.

Ondergetekenden spreken af dat monitoring geschiedt door het aantal afgegeven verklaringen af te zetten tegen het aantal voertuigen in de categorie N2 en M1 die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven en met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, met als ijkdatum 1 juli 2025.

Als ijkpunt voor het aantal bestuurders met een succesvol afgeronde opleiding geldt 1 juli 2025. Vanaf dan wordt jaarlijks gemonitord of het aantal afgegeven verklaringen ten

opzichte van het aantal voertuigen toeneemt. Ondergetekenden spreken af zich in te spannen om het aantal afgegeven verklaringen ten opzichte van het aantal voertuigen de komende jaren te laten stijgen. Ondergetekenden committeren zich aan het maken van stringenter afspraken wanneer het relatieve aantal afgegeven verklaringen afneemt ten opzichte van het aantal voertuigen.

Drie jaar na inwerkingtreding worden de afspraken, zoals geformuleerd in onderdelen 1 tot en met 4, geëvalueerd door een onafhankelijke derde partij.

## **Artikel 2 Tachograafvrijstelling<sup>7</sup> en evaluatie**

TLN en evofenedex hebben namens de sector in de internetconsultatie van de AMvB formeel een tachograafplan ingediend. In lijn daarmee wordt in de AMvB een tachograafvrijstelling opgenomen, uitgaande van de in dit convenant uitgewerkte afspraken over een deugdelijke, handhaafbare en fraudebestendige bijhorende registratie van de arbeidstijden en over medewerking van de sector aan de evaluatie van deze vrijstelling.

Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, MKB-Nederland, Techniek Nederland en Transport & Logistiek Nederland spreken daarom ten aanzien van de tachograafvrijstelling het volgende af:

### **a. Registratie van de arbeidstijden**

- De sector committeert zich eraan dat de bestuurders van voertuigen die vrijgesteld zijn van de tachograafplicht de arbeidstijden deugdelijk (digitaal en niet fraudegevoelig) bijhouden in het voertuig op zodanige wijze dat deze up-to-date zijn en tijdens de rit door handhavingdiensten goed gecontroleerd kunnen worden, teneinde zicht te krijgen op de arbeidstijden van die dag, en teneinde te kunnen constateren of een vervolgonderzoek noodzakelijk is.
- Door middel van de urenregistratie leggen bedrijven deze gewerkte arbeidstijden daarmee tegelijk vast in de bedrijfsadministratie zelf.

### **b. Evaluatie tachograafvrijstelling**

- De minister van IenW laat, samen met de staatssecretaris van SZW, de tachograafvrijstelling onafhankelijk evalueren over de periode van het eerste jaar na het aflopen van de verlengde gedooperiode waarbij gestart wordt met een nulmeting. Deze evaluatie dient de werking (zoals de registratie van de arbeidstijden) en de effecten van de tachograafvrijstelling in de praktijk in kaart te brengen en richt zich niet op de vrijstelling van het rijbewijs C. Indien in de evaluatie de vrijstelling als negatief wordt beoordeeld voor de verkeersveiligheid en/of de arbeidsomstandigheden van de bestuurders of vanwege een gebrek aan medewerking door de sector, kan dit leiden tot het beëindigen van de tachograafvrijstelling.
- Bovengenoemde partijen werken actief mee aan de uitvoering van deze evaluatie binnen de grenzen van het redelijke. Partijen houden relevante informatie bij, leveren data en input aan en spannen zich in om ook input uit de praktijk te krijgen en stellen indien nodig daar capaciteit voor beschikbaar. Voorbeelden van dit soort input zijn het aanleveren van data rond belangrijke indicatoren voor de arbeidstijden en arbeidsomstandigheden (zoals voornoemde deugdelijke registratie van de arbeidstijden en gelijkwaardige controle mogelijkheden handhaving) en het aantonen van de mate van gebruik van dit type voertuigen. Andere voorbeelden van informatie die opgevraagd gaat worden, is informatie rondom chauffeurs die de cursus succesvol hebben afgesloten, beschikbaarheid en afname cursussen, ongevalldata en data over verzuim.
- Partijen maken voorafgaand aan de start van de evaluatie nadere afspraken over de benodigde data voor het opstellen van een gedegen evaluatie. In elk geval gaat het daarbij om de wijze van aanlevering/beschikbaar stellen van de data.

---

<sup>7</sup> Alleen voor de partijen wie dit betreft, aldus elektrische voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg die commercieel goederenvervoer uitvoeren, en niet voor ondernemers die op andere gronden al waren uitgezonderd van de tachograaf of die onverminderd onder de tachograafplicht uit Verordening 561/2006 blijven vallen.

### **Artikel 3 Toetreden**

1. Om de sector de mogelijkheid te bieden in zo ruim mogelijke mate te participeren in dit convenant, bestaat de mogelijkheid om gedurende de looptijd van het convenant als partij toe te treden. Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit het convenant voortvloeien, te aanvaarden.
2. Een toetredende partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan het ministerie van IenW. Zodra het ministerie van IenW schriftelijk heeft ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van partij van het convenant en gelden voor die partij de voor haar uit het convenant voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden als bijlage aan het convenant gehecht.

### **Artikel 4 Opzegging**

Elke partij kan de deelname aan dit convenant op elk moment zonder opgave van reden, maar met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden schriftelijk opzeggen.

### **Artikel 5 Inwerkingtreding en looptijd**

Dit convenant treedt in werking op 1 januari 2025 en heeft een looptijd van vijf jaar.

Dit convenant kan worden ondertekend door partijen in verschillende exemplaren, die samengevoegd hetzelfde rechtsgevolg hebben alsof dit convenant is ondertekend door alle partijen in één exemplaar.

Dit convenant zal worden aangehaald als: convenant verkeersveiligheidswaarborgen ter besturing van voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg met rijbewijs B.

### **Artikel 6 Afdwingbaarheid**

Partijen kunnen op tekortkomingen in de nakoming van dit convenant of op afspraken die daarmee samenhangen, bij de bevoegde rechter geen beroep doen.

### **Artikel 7 Toepasselijk recht**

Op dit convenant is uitsluitend Nederlands recht van toepassing. Wettelijke vrijstellingen blijven onverminderd van kracht.

### **Artikel 8 Publicatie in Staatscourant**

1. Binnen vier weken na ondertekening van dit convenant wordt de tekst daarvan gepubliceerd in de Staatscourant.
2. Bij wijzigingen in het convenant vindt het eerste lid overeenkomstige toepassing.
3. Van toetreden, uittreden, opzeggen of ontbinden wordt melding gemaakt in de Staatscourant.

Overeengekomen 18 december 2024 door:

# Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

In dit leerplan staat wat u moet kunnen en kennen. Het leerplan vormt daarom de basis van de cursus.

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>Opgesteld door:</b> | <b>IenW afdeling Verkeersveiligheid</b> |
|------------------------|---|

|                 |   |
|-----------------|---|
| Cesuur:         | De bestuurder moet alle onderdelen doorlopen hebben                       |
| Bijzonderheden: | Betreft elektrische (bedrijfs)voertuigen van de categorie N2 tot 4.250 kg |

| <b>Nr.</b> | <b>Eindtermen</b>       |
|------------|-------------------------|
| 1.         | Rijklaar controle       |
| 2.         | Professioneel rijgedrag |
| 3.         | Elektrische voertuigen  |
| 4.         | Wetgeving               |

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <b>Vastgesteld door:</b> | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat |
| <b>Goedgekeurd door:</b> | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat |
| <b>Ingangsdatum:</b>     | 1 januari 2025                              |

# Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

## Toelichting

- Eindtermen: Dit zijn de hoofdonderwerpen die in de cursus voorkomen, waarbij uitgebreid omschreven staat wat er in de cursus terug moet komen.
- Afbakening: Dit zijn onderdelen van een eindterm.
- Tax: Dit is de taxonomiecode van Romiszowski. Deze code geeft aan op welk niveau de kennis beheerst moet worden.

F = Feitelijke kennis. De bestuurder kan feiten reproduceren (herkennen of herinneren).

B = Begripsmatige kennis. De bestuurder kan begrippen of principes omschrijven.

R = Reproductieve vaardigheden. De bestuurder kan acties uitvoeren die volgens een vastgelegde procedure verlopen.

P = Productieve vaardigheden. De bestuurder kan acties uitvoeren waarbij hij zijn eigen creativiteit en inzicht nodig heeft.

| Eindtermen |                                   | Afbakening (indien van toepassing)  | Tax |
|------------|-----------------------------------|---|-----|
| <b>1.</b>  | <b>Rijklaar controle</b>          |   |     |
| 1.1        | (Voertuig) documenten controleren | De bestuurder is in staat om voor uitvoering van een rit de voertuigdocumenten te controleren op: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kentekenbewijs/-register               <ul style="list-style-type: none"> <li>• aandrijving</li> <li>• massa rijklaar</li> <li>• toegestane maximum massa</li> </ul> </li> <li>- Verklaring bestuurder (verklaring inzake rijvaardigheid elektrische bestelwagens met een TMM van 3.500 tot en met 4.250 kg).</li> </ul>   | R   |
| 1.2        | Voertuig controleren              | - De bestuurder is in staat laaddeuren/laadkleppen te controleren;- De bestuurder is in staat om de juiste stand van de stootbalk te controleren;<br>- De bestuurder is in staat om de staat van de banden, wielbouten en moeren te controleren (bijzondere aandacht voor dubbellucht).<br>De bestuurder is in staat om steekproefsgewijs visueel verschillende controles van het voertuig uit te voeren gericht op een veilig weggebruik bij het rijden met lading:<br>- laadmechanisme (indien aanwezig); | R   |

# Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

|           |                                   |   |   |
|-----------|-----------------------------------|---|---|
|           |                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ladingverdeling;</li> <li>- controle op het vastgezet en/of afgedekt zijn van de lading.</li> </ul> <p>De bestuurder is in staat om de noodzakelijke controles aan de binnenzijde van het voertuig uit te voeren en weet hoe om te gaan met afwijkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- meetinstrumenten;</li> <li>- controleapparaten;</li> <li>- waarschuwingsinrichtingen.</li> </ul>   |   |
| <b>2.</b> | <b>Professioneel rijgedrag</b>    |   |   |
| 2.1       | Professioneel rijgedrag toepassen | <p>De bestuurder is in staat om tijdens de rit de principes van energiebewust rijgedrag toe te passen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- volgafstand bewaren;</li> <li>- anticiperen op verkeersontwikkelingen;</li> <li>- wijze van vertragen (gebruik maken van het rolvermogen van het voertuig);</li> <li>- gebruik van de aanwezige (hulp)remsystemen (regenereren energie).</li> </ul>   | R |
| 2.2       | Veilig verkeersgedrag             | <p>De bestuurder is in staat om tijdens een rit veilig verkeersgedrag te tonen door te beschikken over juist en functioneel kijkgedrag gericht op actief waarnemen van de verkeerssituatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rondom het voertuig kijken;</li> <li>- gebruik maken van aanwezige zichtsystemen (spiegels/camera's/e.d.);</li> <li>- bewustzijn van de dode hoek.</li> </ul> <p>De bestuurder is bekend met de veiligheidssystemen van het voertuig en in staat om deze tijdens een rit te gebruiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cruise control;</li> <li>- lane assist.</li> </ul> <p>Verkeersgedrag bij bijzondere weggedeelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De bestuurder vertoont veilig gedrag bij bijzondere weggedeelten tijdens: <ul style="list-style-type: none"> <li>• het veilig parkeren bij een laadvloer/laadhelling (of iets soortgelijks) voor laden en lossen;</li> <li>• het wegrijden vanuit/inrijden van een in- en uitrit;</li> <li>• het rijden op een erf;</li> <li>• het rijden in de omgeving van winkelcentra;</li> </ul> </li> </ul> | R |

# Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

|           |                               |  |   |
|-----------|-------------------------------|--|---|
|           |                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• het rijden op grote parkeerterreinen.</li> </ul> <p><i>Tijdens bijzondere verrichtingen is de kandidaat te allen tijde in staat rekening te houden met de verkeersveiligheid.</i></p>   |   |
| 2.3       | Algemeen verkeersgedrag       | <p>Tijdens de rit laat de bestuurder zien te beschikken over een defensieve en sociale rijstijl:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rekening houden met de belangen van medeweggebruikers;</li> <li>- anticiperen op verkeersontwikkelingen;- hanteren "<a href="#">ruimtekussen</a>", rekening houdend met een: <ul style="list-style-type: none"> <li>• hoger gewicht;</li> <li>• langere remweg;</li> <li>• sneller optrekken.</li> </ul> </li> </ul>   | R |
| <b>3.</b> | <b>Elektrische voertuigen</b> |  |   |
| 3.1       | Veiligheid en incidenten      | <p>De bestuurder kan de nodige maatregelen benoemen ingeval van incidenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stilvallen;</li> <li>- melding maken (signaleren dat het een volledig elektrisch voertuig is);</li> <li>- gebruik blusmiddelen;</li> <li>- te water raken;</li> <li>- slepen andere voertuigen/gesleept worden;</li> <li>- hoofdschakelaar.</li> </ul> <p>De bestuurder is zich bewust van de aanvullende risico's voor de eigen veiligheid.</p>  | B |
| 3.2       | Verschillen                   | <p>De bestuurder kan de verschillen benoemen van elektrische voertuigen ten opzichte van voertuigen die worden aangedreven met fossiele brandstof:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- geen emissie;</li> <li>- geslotenverklaring bord C22a RVV is niet van toepassing;</li> <li>- geen motorgeluid;</li> <li>- geen brandstoftank;</li> <li>- opladen tijdens uitrollen;</li> <li>- snelle acceleratie.</li> <li>- geen motorgeluid;</li> <li>- groter brandgevaar;</li> <li>- beperkte actieradius;</li> <li>- beperkt aantal laadpunten.</li> </ul> | B |
| 3.3       | Specifieke eigenschappen      | De bestuurder weet welke informatie terug te vinden is in het instructieboekje.  | B |



# Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

|           |   |   |   |
|-----------|---|---|---|
|           |   | <p>De bestuurder kan de invloed van het hogere gewicht benoemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwaartepunt;</li> <li>- rijden en parkeren op zachte ondergrond.</li> </ul> <p>De bestuurder kan de verschillen in acceleratievermogen en vertragingvermogen benoemen t.o.v. voertuigen op fossiele brandstoffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- beschikbaarheid volledige koppel (snelle acceleratie).</li> </ul> <p>De bestuurder kan de aandachtspunten in verband met grotere acceleratievermogen benoemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verhoogd risico in drukke gebieden vooral in combinatie met het stillere voertuig;</li> <li>- bijzondere aandacht voor het zekeren van de lading;</li> <li>- verhoogde bandenslijtage.</li> </ul> <p>De bestuurder kan de aandachtspunten in verband met het grotere brandgevaar benoemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- een brandende elektrische auto is lastiger te blussen dan een 'gewone' auto;</li> <li>- is bekend met de <a href="#">aandachtskaart bestrijding incident e-voertuig (hybride of elektrisch voertuig)</a>.</li> </ul> |   |
| <b>4.</b> | <b>Wetgeving</b>  |   |   |
| 4.1       | Afwijkende regelgeving t.o.v. voertuigen met een TMM van niet meer dan 3.500 kg | <p>De bestuurder kent de regels wat betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rijstrookgebruik (artikel 43 RVV – lid 4);</li> <li>- inrijverbod / gesloten verklaring (bord C7 en C7B ) en uitzondering voor deze voertuigen;</li> <li>- milieuzonebord (bord C22a);</li> <li>- nul-emissiezonebord (bord C22c en C22c1);</li> <li>- aslastverdeling in relatie tot toegestane massa (bord C18, C20, C21, L11 en L12;</li> <li>- aanvullende spiegels (conform 15.1.2, 15.2 en 15.3 van VN/ECE-reglement nr. 46)</li> <li>- doelgroepstroken (bord L10, L11, L12, bord C1 met onderbord op autosnelweg, F19 F20 F21 en F22 en L10);</li> <li>- maximum snelheid <ul style="list-style-type: none"> <li>• verplichting snelheidsbegrenzer (artikel 5.3.15 RV)</li> </ul> </li> <li>- inhaalverbod (bord F3);</li> <li>- plaatsen en gelegenheden waar laden/lossen is toegestaan/is verboden;</li> <li>- parkeerverboden APV.</li> </ul>   | B |
| 4.2       | Voorwaarden   | De bestuurder kent de voorwaarden die van toepassing zijn:  | F |

# Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | <ul style="list-style-type: none"><li>- de bestuurder is ten minste twee jaar in het bezit is van rijbewijs B;</li><li>- geen mogelijkheid tot het trekken van een aanhangwagen;</li><li>- deelname aan aanvullende opleiding;</li><li>- alleen rijden binnen NL;</li><li>- een uitzondering van de tachograafplicht mits binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf.</li></ul> |  |
|--|--|--|--|



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

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

| Contactpersoon                   | E-mail |
|----------------------------------|--------|
| <a href="#">Persoonsgegevens</a> |        |

Onderwerp  
Uitvoeringstoets vrijstelling rijbewijs C alternatieve brandstoffen

Geachte mevrouw [Persoonsgegevens](#)

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

Deze uitvoeringstoets is een vervolg op uw adviesvraag aan de RDW van 23 oktober 2023. Kern van ons toenmalig advies was dat wetgeving passend binnen de derde rijbewijsrichtlijn<sup>1</sup> niet uitvoerbaar en handhaafbaar zou zijn. Op basis van onder andere het RDW-advies heeft uw ministerie het onderhavige voorstel tot wijziging van het Reglement rijbewijzen gemaakt.

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

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

---

<sup>1</sup> [Richtlijn 2006/126/EG](#)



# RDW

Ons kenmerk

JBZ.24.0060305

Bladnummer

2

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

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

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

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

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

Hoogachtend,  
De directie van de RDW,

[Persoonsgegevens](#)





RDW

R/02121-01

## Uitvoeringstoets vrijstelling rijbewijs C alternatieve brandstoffen

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

### Opdrachtformulering:

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

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

**Versie informatie**

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

**Verzendlijst**

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

# Inhoudsopgave

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

## Managementsamenvatting

### Aanleiding

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

### Opdracht/verzoek

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

### Uitvoerbaarheid en risico's

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

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

### Gevolgen eigen bedrijfsvoering

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

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

### Kosten en financiering

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



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

#### **Conclusie en Advies**

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

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Op 23 oktober 2023 heeft de RDW een advies gegeven aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) op het dossier vrijstelling rijbewijs C voor alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximum massa (hierna: TMM) van 3.501 kg tot 4.250 kg. Dit naar aanleiding van een uitvraag van IenW om verschillende beleidsopties te beoordelen ten einde in aanloop naar de 4e rijbewijsrichtlijn uitvoerbaar beleid te realiseren. Kern van dit advies was dat wetgeving passend binnen de derde rijbewijsrichtlijn<sup>1</sup>, niet uitvoerbaar en handhaafbaar zou zijn. En dat uitvoerbare wetgeving onvoldoende paste binnen de derde rijbewijsrichtlijn. Daarom adviseerde de RDW om nieuwe experimenteerwetgeving te maken of langer te gedogen. Op basis van onder andere het RDW-advies heeft het ministerie van IenW nu een voorstel tot wijziging van de regelgeving gemaakt.

Door het voorstel tot wijziging van het Reglement rijbewijzen is een bestuurder van een voertuig met een toegestane maximum massa tussen de 3.501 kg en de 4.250 kg met een alternatieve brandstof vrijgesteld van het in het bezit zijn van een rijbewijscategorie C of C1<sup>2</sup>. De bestuurder moet wel minimaal 2 jaar in het bezit zijn van een rijbewijscategorie B.

## 1.2 Vraagstelling

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

## 1.3 Kritische succesfactoren

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

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2006/126/EC

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

## 2 Scope Uitvoeringstoets

### 2.1 Binnen scope

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

### 2.2 Buiten scope

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

## 3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

### 3.1 Uitgangspunten

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

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

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

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

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

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

### 3.2 Randvoorwaarden

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

## 4 Uitgangsdokumentatie

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

## 5 Stakeholders

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

Stakeholders zijn:

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

## 6 Wet- en regelgeving

### 6.1 Huidige situatie

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

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

### 6.2 Gevolgen van wijziging van Reglement rijbewijzen

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

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

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

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

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

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

### 6.3 Gevolgen voor overige wetgeving

RDW voorziet geen concrete gevolgen voor overige wetgeving. Er is echter wel een raakvlak met de tellerstandwetgeving<sup>3</sup>. De verplichting om tellerstanden te registreren is gekoppeld aan de rijbewijscategorie<sup>4</sup> die benodigd is voor het besturen van het voertuig. Door de vrijstelling voor rijbewijscategorie C of C1 te introduceren zou geconcludeerd kunnen worden dat voor deze voertuigen ook tellerstanden geregistreerd moeten worden<sup>5</sup>. Echter, in de basis blijft het een voertuig waarin je met een C-rijbewijs moet rijden, ondanks dat er een vrijstelling kan zijn. Daarmee is onze conclusie dat er voor voertuigen die onder de vrijstelling vallen géén sprake is van verplichte tellerstandregistratie.

---

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

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

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

## 7 Uitvoering

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

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

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



## **8 Gevolgen voor RDW**

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

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

## **9 Gevolgen voor de omgeving**

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

## 10 Kosten en financiering

### 10.1 Kosten

#### 10.1.1 Kosten uitvoeringstoets

Conform afspraken tussen RDW en IenW draagt RDW deze kosten.

#### 10.1.2 Realisatiekosten

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

#### 10.1.3 Exploitatiekosten

Er zijn geen exploitatiekosten.

#### 10.1.4 Fiscale gevolgen

Niet van toepassing.

### 10.2 Financiering

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

## 11 Risico's

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

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

## 12 Planning

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

## 13 Conclusies en Advies

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



## 14 Bijlage Verzoek uitvoeringstoets



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres

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

[Persoonsgegevens](#)

DG Mobiliteit  
Dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

Rijnstraat 8

Contactpersoon

[Persoonsgegevens](#)

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

Geachte mevrouw [Persoonsgegevens](#)

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

### Reactie op het advies

Op basis van onder andere het RDW-advies heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het vervolg van dit traject kenbaar gemaakt<sup>1</sup>. Bijgaand treft u een concept van het *Besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen vanwege een vrijstelling van het bezit van rijbewijs C bij het besturen van alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg (hierna: AMvB)*. Deze ligt inmiddels voor ter internetconsultatie<sup>2</sup>.

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

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

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

1. brandstofsoorten,
2. de TMM,

<sup>1</sup> [Mobiliteitsbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

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

En in het rijbewijsregister van de RDW:

3. afgifte datum van het rijbewijs categorie B.

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

*Verzoek om een uitvoeringstoets*

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

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

*Financiën en oplevering*

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

*Contactpersonen*

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

Met vriendelijke groet,  
DE DIRECTEUR DUURZAME MOBILITEIT,

[Persoonsgegevens](#)

## 15 Bijlage AmvB vrijstelling rijbewijs C alternatieve brandstoffen

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

### Besluit van

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

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

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

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

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

Hebben goedgevonden en verstaan:

### **Artikel I**

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

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

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

### **Artikel II**

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

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

## NOTA VAN TOELICHTING

### A. Algemeen deel

#### *1. Inleiding*

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

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

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

#### *2. Aanleiding*

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

De mogelijkheid tot overschrijding van 3.500 kg die met de hiervoor aangehaalde wijziging van de Derde rijbewijsrichtlijn wordt geboden, geldt slechts op voorwaarde dat de bijkomend toegestane massa uitsluitend toe te schrijven is aan de grotere massa van het alternatieve aandrijfsysteem in vergelijking met de massa van het aandrijfsysteem van een voertuig met dezelfde afmetingen met een verbrandingsmotor<sup>5</sup>. In samenhang hiermee is bepaald dat het laadvermogen (de hoeveelheid lading die kan worden meegenomen binnen de maximaal toegestane massa) niet wordt verhoogd ten opzichte

van een equivalent voertuig zoals hierboven omschreven.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

### *3. Experiment, evaluatie en gedoogsituatie*

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

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

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

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

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

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

Op verdere vragen heeft de Minister aangegeven:

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

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

De gedoogperiode geldt voor een vaststaand aantal voertuigen met een alternatieve aandrijving die door die aandrijving boven de toegestane maximum massa van 3.500 kg uitkomen. Dit betekent concreet dat zero-emissie bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa van 3.501 kg tot en met 4.250 kg en een tenaamstelling van voor 1 oktober 2023 of die aantoonbaar voor deze datum zijn besteld, tot 1 juli 2025 onder de huidige voorwaarden door kunnen blijven rijden. In de brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer zijn alle voorwaarden benoemd.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *5. Verkeersveiligheid*

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

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

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

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

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

#### *6. Uitvoering en handhaving*

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

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

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

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

#### *7. Effecten bedrijfsleven en overheid c.q. regeldruk*

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

Wel worden er kosten bespaard door met name ondernemers:

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

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

*8. Consultatie en advisering*

[PM uitvoeringstoetsen en Adviescollege Toetsing Regeldruk]

Autoriteit Persoonsgegevens

PM

Internetconsultatie

PM

NOTIFICATIE

PM

*9. Monitoring/ Evaluatie*

PM

*10. Voorhang*

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

*11. Communicatie*

PM

*12. Inwerkingtreding, vaste verandermomenten en overgangsrecht*

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

In dit ontwerpbesluit wordt geen overgangsrecht opgenomen.

**B. Artikelsgewijs deel**

Artikel I

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

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

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

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

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

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

#### Artikel II

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

## 16 Bijlage Alternatieve brandstoffen

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

Door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG van de Raad (1) met een maximaal toegestane massa van meer dan 3 500 kg maar ten hoogste 4 250 kg voor het vervoer van goederen zonder aanhanger door houders van een rijbewijs van categorie B dat ten minste twee jaar eerder was afgegeven, mits de massa boven 3 500 kg uitsluitend toe te schrijven is aan de grotere massa van het alternatieve aandrijfsysteem in vergelijking met de massa van het aandrijfsysteem van een voertuig met dezelfde afmetingen dat is uitgerust met een interne verbrandingsmotor met een elektrische of compressieontsteking, en mits het laadvermogen niet wordt verhoogd ten opzichte van hetzelfde voertuig.

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

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

De brandstofcodes die RDW vastlegt zijn als volgt:

### Brandstofcodes

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

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



> Retouradres

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

Kopie aan: [Persoonsgegevens](#)

**ILT**

Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunn.  
Netwerken transport

**Contactpersoon**

[Persoonsgegevens](#)

senior adviseur

M +31(0)6-15359410

[Persoonsgegevens](#)

**Kenmerk**

ILT-2024/47470

**Bijlage(n)**

Checklist HUF-toets

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

Geachte mevrouw [Persoonsgegevens](#)

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

**Algemeen**

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

**Rijbewijs C**

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

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



## **Tachograaf**

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

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

## **Veilig vervoer**

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

## **Rol SZW en NLA**

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

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

Met vriendelijke groet,

# Persoonsgegevens

## **ILT**

Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

## **Datum**

14 november 2024

## CHECKLIST HUF-TOETS

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunn.  
Netwerken transport

### Toetsonderwerpen HUF-toetsen

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

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

**Datum**  
14 november 2024

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

#### Informatie

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

### 1 Handhaafbaarheid

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

#### 1.1 Wetgeving

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

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

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
14 november 2024

### 1.2 Naleving door Normadressaat

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

### 1.3 Handhaving door de toezichthouder

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

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

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
14 november 2024

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

## 2 Uitvoerbaarheid

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

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

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en  
Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
14 november 2024

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

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

**ILT**  
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
 Netwerken transport

**Datum**  
 14 november 2024

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

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

**Datum**  
14 november 2024

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

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

**ILT**  
Omgeving, Dienstverlening en Vergunn.  
Netwerken transport

### 3. Fraudebestendigheid

**Datum**  
14 november 2024

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



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

**Besluit van**

**tot wijziging van het Reglement rijbewijzen 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)**

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

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

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

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

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Artikel I**

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

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

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

**Artikel II**

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 de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **A. Algemeen deel**

#### *1. Inleiding*

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

Bij de wijziging in 2018 van de Derde rijbewijsrichtlijn<sup>1</sup> is gekeken hoe de richtlijn kan bijdragen aan de reductie van broeikasgasemissies en de verbetering van de luchtkwaliteit, bijvoorbeeld door het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen te bevorderen<sup>2</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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 geldt boven de 3.500 kg normaliter ook een tachograafplicht<sup>3</sup> voor bedrijfsvoertuigen. In de experimenteerperiode heeft Nederland ook gebruik gemaakt van een vrijstellingsbepaling voor de tachograaf.

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)<sup>4</sup> 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. Hiermee wordt beoogd te borgen dat een grote groep bestuurders zich bewust is van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van het rijden met een zwaarder voertuig. Ook wordt beoogd te borgen 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 wordt beoogd te borgen dat de arbeidstijden worden nageleefd.

## *2. Aanleiding*

In het Klimaatakkoord is afgesproken om te streven naar emissievrij transport in 2050. Ook in het regeerprogramma 2024<sup>5</sup> 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 1 miljoen bestelwagens. Daarvan komen potentieel 193.000 bestelwagens boven een toegestane maximummassa van 3.500 kg wanneer deze vervangen worden door een

---

<sup>3</sup> 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>

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f525d4046079b0beabc6f897f79045ccf2246e08/pdf>

vergelijkbare elektrische versie met hetzelfde laadvermogen.<sup>6</sup> 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 rijbewijsrichtlijn<sup>7</sup> 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 meegerekend<sup>8</sup>; aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld mits de toegestane maximum massa daarvan niet meer bedraagt dan 750 kg. Met een rijbewijs categorie C1 (hierna: rijbewijs C1) kunnen vrachtwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg maar maximaal 7500 kg, bestuurd worden en met een rijbewijs C kunnen 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 verbrandingsmotor<sup>9</sup>. 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) 2018/858<sup>10</sup> 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.

Daarnaast biedt Verordening 561/2006 lidstaten de mogelijkheid om ook een tachograafvrijstelling door te voeren voor elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximummassa van 3.500 kg tot en met 7.500 kg. Van deze mogelijkheid wordt in dit voorstel wordt gebruik gemaakt voor de categorie

---

<sup>6</sup> 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 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.

<sup>7</sup> Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU 2006, L 403).

<sup>8</sup> De toegestane maximum massa van het voertuig is de massa van het ledig voertuig plus het laadvermogen.

<sup>9</sup> Zie hiertoe het met de wijziging nieuw ingevoerde artikel 6, vierde lid, onder c, van de Derde rijbewijsrichtlijn.

<sup>10</sup> 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.

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 aanschafprijzen 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.<sup>11</sup>

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

---

<sup>11</sup> 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>

compressieontsteking, waarmee de gewichtsvergelijking kan worden gemaakt.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup> 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, waarmee de huidige Nederlandse gedoogsituatie voortgezet kan worden 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 anticipeert 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 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.

---

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2023/24, 31305, nr. 437. Dat is ook aangegeven door het OM en de RDW.

<sup>13</sup> Kamerstukken II 2023/24, 31305, nr. 469.

Het voorstel van de Commissie voor de Vierde rijbewijsrichtlijn<sup>14</sup> 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 gedoogperiode 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.

##### *5. Tachograafvrijstelling en uitzondering rij- en rusttijden*

Naast een vrijstelling voor het rijbewijs C is ook een vrijstelling van de tachograaf en een uitzonderingen op enkele regels omtrent rij- en rusttijden relevant bij het verlagen dan de drempels om de logistieke sector te verduurzamen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan de Kamer gecommuniceerd<sup>15</sup> dat:

*"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

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> Kamerstukken II 2023/24, 31305, nr. 469.



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 kunnen schetsen van de naleving van de arbeidstijden. Dit moeten zij al doen voor alle bedrijfsvoertuigen met een laadvermogen van 500 kg of meer en een toegestane maximummassa tot 3.500kg. 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 aannemelijk 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 hoofdstuk 7).

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. De Minister heeft 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 noodzakelijk<sup>16</sup>. 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.

## 6. Verkeersveiligheid en veiligheid bestuurders

SWOV heeft in 2024 onderzoek gedaan naar ongevallen met zwaardere voertuigen tot 3.500 kg.<sup>17</sup> 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

---

<sup>16</sup> 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 Jaagpremieverbod, blijven gelden.

<sup>17</sup> 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.

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.<sup>18</sup>

Bedacht moet worden dat een voertuig met een toegestane maximummassa (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.<sup>19</sup> Deze voertuigregels blijven onverkort van kracht. Dat geldt voor de algemene periodieke keuring en voor de andere verkeersregels voor bijvoorbeeld maximumsnelheid (maximaal 80 km/u) en de plaats op de weg (niet op meest linkerbaan bij meer dan 2 rijstroken). Verder zijn er andere verkeerstekens die bijvoorbeeld inhaalverboden of inrijdverboden voor vrachtauto's aangeven of andere ge- of verboden die specifiek gelden voor vrachtauto's middels een uitzondering op een onderbord. Deze 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 door het hogere gewicht het van groter belang dat de bestuurder de in het voertuig aanwezige rijhulpsystemen goed kan bedienen.

Het Nederlandse wagenpark bevat ruim 1 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.<sup>20</sup> In welk tempo het huidige wagenpark geëlektrificeerd wordt en of bij vervanging de ondernemer 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 Nederlander en Verkeersveiligheid Groep Nederland.

---

<sup>18</sup> SWOV (2019). Intelligente transport- en rijhulpsystemen (ITS en ADAS). SWOV-factsheet, april 2019. SWOV, Den Haag

<sup>19</sup> Zie hiertoe de bepalingen van verordening (EU) 2018/858 waaruit blijkt dat deze vrachtauto's onder de categorie N2 vallen.

<sup>20</sup> 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 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.

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 verkeerstekens 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 camperverkoper/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 afgifte datum 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 gedoogperiode 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 welke 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 handhavingdiensten 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 gewicht boven de 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 tachograafvrijstelling voor ritten binnen 100 km van de vestigingsplaats.<sup>21</sup>

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 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 te hoeven 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 veiligheidskursus volgen. Het tijdsbeslag van deze cursus is circa 5 uur.

---

<sup>21</sup> 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.

Deze cursus is geen wettelijke verplichting maar 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 internetconsultatie-versie 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 maximum massa 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 regeldruk vermindering 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 voorgenoemde 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 maximum massa en aantal jaar in bezit van rijbewijs B van belang. Deze gegevens zijn momenteel voor zowel voertuigeigenaar, bestuurder als voor de handhavers al inzichtelijk. De benodigde gegevens worden nu al vastgelegd en zijn al inzichtelijk.

Verder wijst 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 RDW het noodzakelijk dat de regelgeving inwerking 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 welke 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 bestending 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 consultatiemogelijkheid, waaronder diverse gemeenten, vervoerders en belangenverenigingen zoals evofenedex, Transport en Logistiek Nederland, Nederlandse Kampeerauto Club (NKC), 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 CO<sub>2</sub> 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 2 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 aanhangwagens 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 zij 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 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 verduurzamingstransitie.

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 bijhorende 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 maximale toegestane massa 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 lid 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 5 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



vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft het ontwerpbesluit op ..... voor [PM: invullen na afloop van voorhangperiode].

## *12. Inwerkingtreding, vaste verandermomenten en overgangsrecht*

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

In dit ontwerpbesluit wordt geen overgangsrecht opgenomen.

## **B. Artikelsgewijs deel**

### *Artikel I*

Met het voorgestelde achtste lid van artikel 15 wordt een 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 ziet de mogelijkheid om met een zwaarder voertuig te rijden ook op andere voertuigen dan alleen bedrijfsvoertuigen.

Ook voertuigen die vallen onder de categorie M1 (een auto, minibus of camper) kunnen onder de vrijstelling rijbewijs C vallen als de toegestane maximum massa hoger 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 8 zitplaatsen exclusief de chauffeur).

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

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

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

Het voorstel voor de Vierde rijbewijsrichtlijn bepaalt dat twee jaar nadat een rijbewijs voor categorie B voor de eerste keer is afgegeven, het geldig is voor het besturen van

voertuigen op alternatieve brandstoffen als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG. Deze voorwaarde is overgenomen.

#### *Artikel II*

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 MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,