



> Retouradres

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Mobiliteit
T.a.v. **Bevat persoonsgegevens**
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT

Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Contactpersoon

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

T **Bevat persoonsgegevens**

M **Bevat persoonsgegevens**

F **Bevat persoonsgegevens**

Bevat persoonsgegevens

Bijlage(n)

Verzoek aanvullende toets

Kenmerk

ILT=2022/27557

Datum 19 mei 2022
Betreft Aanvullende HUF-toets MP verlaging vergunninggrens

Geachte **Bevat persoonsgegevens**

Op 6 april jl. heeft u de ILT gevraagd om een aanvullende HUF-toets uit te voeren op de aanstaande verlaging van de vergunninggrens voor internationaal goederenvervoer over de weg van 3500 naar 2500 kg, welke deel uitmaakt van de maatregelen van het Europese mobiliteitspakket.

Specifiek heeft u gevraagd in kaart te brengen hoeveel voertuigen in Nederland een toegestane maximummassa (TMM) van meer dan 2,5 ton hebben, een laadvermogen van minder dan 500 kg en gebruikt worden voor goederenvervoer, omdat vervoerders die met deze voertuigen beroepsmatig, internationaal vervoer verrichten op grond van de Nederlandse wetgeving geen vergunning nodig hebben, maar op grond van de Europese regels binnenkort wél.

U heeft gevraagd hierbij aan te geven om welke voertuigen het gaat; hoeveel het er zijn; in hoeverre deze worden of kunnen worden ingezet voor goederenvervoer voor rekening van derden; en wat daarvan de gevolgen zijn voor de handhaving. Hieronder beantwoord ik deze vragen.

Aard en aantal voertuigen

Om antwoord te kunnen geven op deze vragen, heeft de ILT gegevens van de RDW en het Handelsregister van de Kamer van Koophandel geraadpleegd. De totale vloot voertuigen met een TMM >2500 kg en een laadvermogen tussen 1-500 kg bestaat uit ruim 29.000 voertuigen. Daarvan hebben ongeveer 3600 voertuigen een toegestane maximummassa van meer dan 3500 kg; het aantal voertuigen met een TMM tussen de 2500 en 3500 kg is ongeveer 25.500.

De top vijf (ruim 80% van het totaal):

1. Kampeerwagen
2. Gesloten opbouw
3. Open wagen

4. Mobiele kraan

5. Hoogwerker

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Lang niet alle vervoerders die deze voertuigen gebruiken hoeven op grond van de Europese regels een vergunning te hebben. De vergunningplicht geldt slechts voor ondernemingen die (beroepsmatig) goederenvervoer voor rekening van derden verrichten.

Datum
19 mei 2022

De meest relevante groep is 'gesloten opbouw', ruim een derde van het totale aantal voertuigen met laadvermogen van <500 kg en een toegestane maximummassa tussen 2,5 en 3,5 ton. Deze voertuigen zijn bestemd en kunnen worden gebruikt voor goederenvervoer over de weg. Open wagens zijn voornamelijk voertuigen die bijvoorbeeld wegwerkers gebruiken. Kampeerwagens, mobiele kranen en hoogwerkers zijn niet bedoeld voor het vervoer van goederen. Overige categorieën zijn voertuigen als vuilniswagens, brandweerwagens en straatvegers. Met deze voertuigen wordt evenmin vergunningplichtig goederenvervoer voor rekening van derden verricht.

Uit het handelsregister van de kamer van koophandel blijkt dat ongeveer 1400 van de voertuigen op naam staan van een bedrijf dat een Standaard Bedrijfsindeling (SBI)-code heeft die erop wijst dat goederenvervoer over de weg de hoofdactiviteit van dit bedrijf is. De overige voertuigen staan op naam van ondernemingen die blijkens de SBI-code met een andere hoofdactiviteit.

Met welk deel van deze voertuigen internationaal vervoer wordt verricht, heeft de ILT niet kunnen vaststellen. Aannemelijk is echter dat een groot deel van deze voertuigen uitsluitend voor nationaal vervoer worden gebruikt; voor dit vervoer blijft de grens in de Europese regels ongewijzigd op 3,5 ton.

De groep voertuigen met een laadvermogen van minder dan 500 kg en een TMM tussen de 2,5 en 3,5 ton, die worden gebruikt voor beroepsmatig, internationaal goederenvervoer over de weg is dus relatief klein. (Ter vergelijking: In Nederland zijn ruim een miljoen bedrijfswagens en ongeveer 800.000 opleggers met een laadvermogen van meer dan 500 kg geregistreerd.)

Gevolgen voor handhaving

Het effect van Europese verlaging van de vergunninggrens op de omvang van de groep Nederlandse voertuigen waarop de ILT toezicht moet houden is gering. De gevolgen daarvan voor de handhaving door de ILT zijn daardoor beperkt. De ILT heeft in de HUF-toets/imactanalyse d.d. 3 augustus 2021 aangegeven naar verwachting 4 extra FTE nodig te hebben voor het toezicht op het vervoer met (met name buitenlandse) voertuigen die door de verlaging van de vergunninggrens vergunningplichtig worden. Voor de groep Nederlandse voertuigen waarover deze toets gaat, verwacht de ILT daarbovenop geen extra mensen of middelen nodig te hebben.

Dit alles laat onverlet dat de ILT op grond van de geldende nationale regels niet handhavend kan optreden tegen Nederlandse vervoerders die zonder vergunning internationaal goederenvervoer over de weg verrichten met voertuigen met een laadvermogen van minder dan 500 kg en een TMM van meer dan 2500 kg. Dat is onwenselijk. Die vervoerders overtreden immers een Europees voorschrift, maar

de Nederlandse regelgeving voorziet nu niet in de mogelijkheid om hiervoor een sanctie op te leggen. De oorzaak van dit probleem is het gebruik van verschillende grootheden (laadvermogen versus totale maximummassa) als criterium voor vergunningplicht. De ILT dringt er daarom op aan dit gebrek in de Nederlandse regelgeving te verhelpen, bijvoorbeeld door in de Wet wegvervoer goederen voor vergunningplicht (ook) het criterium toegestane maximummassa op te nemen.

ILT
Informatie, netwerken en
programmering
Netwerken transport

Datum
19 mei 2022

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Desgewenst zijn medewerkers van de ILT uiteraard bereid deze toets nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

Bevat persoonsgegevens