

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 rijbewijsrichtlijn¹ is gekeken hoe de richtlijn kan bijdragen aan de reductie van broeikasgasemissies en de verbetering van de luchtkwaliteit. Bijvoorbeeld door het gebruik van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen te 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)² 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.³ In dat geval kan volstaan worden met een rijbewijs B.

2. Aanleiding

Uit de Derde rijbewijsrichtlijn⁴ volgt dat met een rijbewijs categorie B (hierna: rijbewijs B) gereden kan worden met motorvoertuigen met een toegestane maximum massa van

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

² 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.

³ Zie hiertoe artikel 6, lid 4, onder c. van de derde rijbewijsrichtlijn en in het voorstel van de commissie voor de vierde rijbewijsrichtlijn artikel 9, lid 1, onder h.

⁴ Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU 2006, L 403).

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 rijbewijs categorie 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 verbrandingsmotor⁵. 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 Raad⁷. 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

⁵ Zie hiertoe het met de wijziging nieuw ingevoerde artikel 6, vierde lid, onder c, van de Derde rijbewijsrichtlijn.

⁶ 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.

⁷ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PbEU 1996, L 235).

door een hoger leeggewicht (a.g.v. de zwaardere aandrijflijn). Zelfs in de gevallen waarbij een elektrisch aangedreven alternatief in principe voldoende beladingsvermogen heeft zal de ondernemer meewegen wat de impact van een zware belading is op de actieradius.

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 Hoofdlijnenakkoord⁸ aangegeven dat de *aanschaf van elektrische voertuigen ondersteund blijft worden*.

Ook in het regeerprogramma 2024⁹ 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

⁸ Hoofdlijnenakkoord tussen de fracties van PVV, VVD, NSC en BBB | Publicatie | Kabinetsformatie (kabinetsformatie2023.nl)

⁹ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-f525d4046079b0beabc6f897f79045ccf2246e08/pdf>

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 aangeboden¹⁰. 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 experimenteelperiode op 15 november 2018¹¹ 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

¹⁰ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2024D25726&did=2024D25726>.

¹¹ Kamerstukken II 2018/2019, 29398, nr. 632.

aandrijving blijken in de praktijk niet allemaal uitvoerbaar en handhaafbaar.¹² 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.¹³

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 rijbewijsrichtlijn¹⁴ 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 aanhangwagen. 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

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

¹³ Kamerstukken II 2023/24, 31305, nr. 469.

¹⁴ 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).

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 afgiftedatum 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,