

Zoetermeer, 6 november 2024.

Betreft: Reactie op internetconsultatie AMvB vrijstellingsregeling C-rijbewijs (Keten-ID 26916)

Geacht Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

Geacht Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,

TLN en evofenedex zijn beide medeondertekenaars van het Klimaatakkoord, en werken namens hun beider achterbannen samen met overheden om de verduurzaming vorm te geven, en de overeengekomen klimaatdoelen te behalen. Elektrisch aangedreven voertuigen reduceren de uitstoot van broeikassen van o.a. auto's, bestelauto's en vrachtauto's tot nul, en vormen daarmee een belangrijk middel om de Fit-for-55 klimaatdoelen te behalen. Het behalen van deze doelen vergt een ingrijpende transitie, die langere periode zal duren. Dit zal betekenen dat voertuigen met fossiele aandrijving nog vele jaren in het voertuigpark blijven, maar dat een steeds groter deel van dat park elektrisch wordt.

Bij de zware bestelauto's leidt de inzet van elektrische varianten tot een specifieke uitdaging. Voor dezelfde vorm van transport, met een voertuig met een vergelijkbaar laadvermogen, zou de bestuurder van een elektrisch voertuig ineens moeten beschikken over een C-rijbewijs en daarnaast gehouden zijn aan de tachograafplicht, terwijl dat bij een dieselvariant niet het geval is. Evofenedex en TLN hebben daarom steeds gepleit voor – onder voorwaarden – een vrijstelling voor het C-rijbewijs en de tachograafplicht

Veiligheid

De veiligheid staat overigens nooit ter discussie: niet voor de werknemers, maar ook niet voor medeweggebruikers of leefomgeving. Daarom hebben beide organisaties ingestemd met voorstel voor een convenant voor het besturen van een elektrische bestelauto met een MTM van 3501-max. 4250kg, waarin aanvullende eisen zijn afgesproken.

Rijbewijs

Het behalen van een C-rijbewijs betekent voor werknemers een flinke investering in tijd en geld. Gezien het type werknemer dat in het vervoer met bestelbussen wordt ingezet -vaak parttimers- ligt het niet voor de hand dat deze werknemers deze investeringen in een C-rijbewijs zullen doen. Het resultaat zou zijn dat er nauwelijks tot geen chauffeurs voor deze voertuigen beschikbaar zijn. TLN en evofenedex hebben, samen met de andere brancheverenigingen, de overheid hiervan met succes kunnen overtuigen. Daarmee kunnen de zwaardere elektrische bestelauto's bestuurd gaan worden door bestuurders die enkel het normale B-rijbewijs hebben. Om de veiligheid te garanderen zijn daarbij een aantal eisen gesteld:

1. De bestuurder moet minimaal 2 jaar in bezit zijn van het B-rijbewijs
2. De vervoerssector gaat akkoord met een aanvullende opleidingseis om bestuurders bewust te maken van het zwaardere gewicht van het voertuig, en de regels die specifiek gelden voor deze voertuigcategorie.
3. De voertuigen moeten voldoen aan de N2-voertuigeisen, en aanvullend voorzien zijn van een snelheidsbegrenzer.

Tachograafplicht

Omdat de zwaardere elektrische bestelauto's officieel in de N2 categorie vallen, en een MTM hebben van meer dan 3500 kilogram, geldt er in de basis ook een tachograafplicht. De ontheffing voor het rijbewijs C is tot dusver in de overgangsregeling gekoppeld aan een tachograafvrijstelling:

1. Zowel in de Proeftuinregeling als in de Ontheffingsperiode (gedoogregeling) was/is er voor deze voertuigen de ontheffing voor het C rijbewijs gekoppeld aan de ontheffing van de tachograafplicht.
2. Eigenaren van bestelauto's zijn conform het arbeidstijdenbesluit wel verplicht om een administratie van de gewerkte uren bij te houden.
3. Er bestaan in EU-verband nu al diverse mogelijkheden om voor bepaalde categorieën van vervoer een ontheffing te verlenen voor de tachograafplicht:
 - a. Voor voertuigen tot maximaal 7.500kg,
 - b. Voor vervoer tot een maximale afstand van 100km van de standplaats,
 - c. Enkel voor bepaalde typen van vervoer én,
 - d. Onder vooraf gedefinieerde voorwaarden.
4. Goed te melden is dat in deze periode geen (zware) ongevallen bekend zijn, die mogelijk veroorzaakt werden door overtreding van rij- en rusttijden.

Omdat de vrijstelling voor het C-rijbewijs alleen geldt voor vervoer binnen een straal/afstand van maximaal 100km van de standplaats, zou voor deze specifieke categorie ook een vrijstelling van de *tachograafplicht* moeten gelden:

1. De inzet van de zwaardere elektrische bestelauto is gelijk aan de normale bestelauto met een MTM van 3500kg, waarvoor ook geen tachograaf vereist is.
2. De voertuigen zijn qua laadvermogen identiek aan de 3500kg variant (waarmee dan overigens wél met een aanhangwagen van 750kg mag worden gereden met B-rijbewijs)
3. De ontheffing zou alleen gelden voor korte ritten, tot een afstand van maximaal 100 kilometer van de standplaats.
4. Specifiek voor deze categorie bestelauto's geldt dat chauffeurs dagelijks vaak wisselen van voertuig. Bedrijven moeten dan voor alle chauffeurs een tachograafkaart aanvragen, terwijl het aandeel "zware" elektrische bestelauto's slechts gering is. Dat levert met een tachograaf niet-verklaarbare, en niet-controleerbare hiaten op.
5. Handmatige administratie in de tachograaf is omslachtig, maar ook foutgevoelig en slecht te controleren.
6. Voor alle bestelauto's met een laadvermogen van 500kg of meer geldt volgens het arbeidstijdenbesluit de verplichting voor een gedegen urenregistratie: Het is gebruikelijk dat de urenregistratie plaatsvindt in een zogenoemd registratie-instrument, soms ook kortweg boordcomputer genoemd, waarin de rij- en rusttijden van de chauffeurs op individuele basis wordt geregistreerd. De geregistreerde uren, ook wel de urenregistratie genoemd, geldt als uitgangspunt voor de salarisadministratie.

Om de klimaatdoelen te kunnen realiseren, de veiligheid te kunnen waarborgen, de deelnemers aan de huidige regeling en nieuwe toetreders ondernemersperspectief te kunnen bieden, zijn TLN en evofenedex van mening dat het noodzakelijk is om aan de diverse categorieën bestelauto's die qua aard en inzet vergelijkbaar zijn, en met hetzelfde B-rijbewijs bestuurd mogen worden, dezelfde eisen te stellen voor de registratie van de arbeidstijden:

- Daar waar het zin heeft een tachograaf in te zetten (verder dan 100km van standplaats vanaf MTM 3500kg, danwel internationaal vervoer vanaf MTM 2500kg).
- Daar waar om bovenstaande redenen een urenregistratie beter past, ook urenregistratie toe te passen. Uiteindelijk is de naleving van het arbeidstijdenbesluit daarmee beter controleerbaar. In de tabel hieronder staan de verschillende categorieën vermeld.

Voor alle bestelauto's met een laadvermogen van meer dan 500kg: (Per 1-1-2026)	
Controle gebaseerd op urenadministratie	Controle gebaseerd op tachograaf
Bestelauto's met MTM van minder dan 2500kg	
Bestelauto's met MTM van 2501-3500kg, die alleen binnen Nederland rijden.	Bestelauto's met MTM van 2501-3500kg, die internationaal rijden.
ZE-Bestelauto's met MTM van 3501-4250kg, die alleen binnen een radius van 100km rondom de standplaats en binnen Nederland rijden.	ZE-Bestelauto's met MTM van 3501-4250kg, die verder dan 100km rondom de standplaats rijden, of internationaal
Vrachtauto's met MTM van 3501-7500kg, waarvoor reeds een vrijstelling geldt	Vrachtauto's, waarvoor geen tachograafvrijstelling geldt.

Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat:

1. De aanscherping dat voertuigen met een MTM van 2500kg of meer vanaf 1 januari 2026 bij internationaal vervoer tachograafplichtig zullen zijn, zorgt voor een betere controlemogelijkheid op naleving van het arbeidstijdenbesluit langs de weg bij lange-afstandsvervoer.
2. Elektrische bestelauto's zijn, gezien de actieradius, oplaadtijd en de snelheidsbegrenzer niet in beeld als lange-afstands-voertuig. Overigens daarbij geldt de vrijstelling sowieso alleen tot maximaal 100km vanaf de standplaats.

De grote groep bestelauto's waar nu en in de toekomst alleen de urenadministratie vereist is blijft bestaan. Gezien de vergelijkbaarheid van de voertuigen (laadvermogen, inzet, rijbewijs) is de controleerbaarheid via urenregistratie (veelal via een urenregistratie-instrument, maar altijd gekoppeld aan de salarisadministratie) betrouwbaarder dan via de tachograaf.

TLN en evofenedex geven middels deze notitie de handvatten om middels een goede en controleerbare urenregistratie, en een handhaafbaar arbeidstijdenbesluit, te komen tot een werkbare regeling, waarin een ontheffing verleend wordt voor de tachograafplicht voor zwaardere elektrische bestelauto's voor afstanden tot 100km vanaf de standplaats. Het door ons geschetste alternatief geeft juist meer mogelijkheden voor doelgerichte, integrale controle en handhaving. Aanvullende zekerheden komen van extra opleidings- en ervaringseisen en technische veiligheidsvoorzieningen.

TLN en evofenedex stellen voor om het opnemen van de eis van urenregistratie via een urenregistratie-instrument, waarbij de rij- en rusttijden per individuele chauffeur worden vastgelegd, onderdeel te maken van het convenant.

De nieuwe tachograafverplichting vanaf 2026 biedt volgens ons goede mogelijkheden voor extra controle onderweg, voor zowel Nederlandse als buitenlandse voertuigen vanaf MTM 2500kg, daar waar het nodig is.

TLN en evofenedex zijn mede-ondertekenaars van het Klimaatakkoord en zien de toevoeging van het urenregistratie-instrument aan het convenant, als een belangrijke stap om ondernemers te helpen overstappen op EV-bestelauto's. Het behalen van de daaruit voortvloeiende klimaatdoelen komt op deze manier niet onnodig in gevaar, en de doelstellingen om de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in de steden te verbeteren kunnen hiermee gehaald worden.

Mochten er naar aanleiding van bovenstaande nog aanvullende vragen zijn, dan beantwoorden wij die graag.

Met vriendelijke groeten,

Namens,

evofenedex

Transport en Logistiek Nederland

Geert van Eijk

Paul Poppink

1 Bijlage(n) : Achtergrond

Bijlage 1: Achtergronden

Urenregistratie met tachograaf is bij veel wisselen van voertuigsoort niet betrouwbaar.

Het doel van de tachograafplicht zou zijn om een goede registratie van rij- en rusttijden te waarborgen, en daarmee de veiligheid. De tachograafplicht zorgt echter juist niet voor waarborging van een goede registratie van arbeidstijden: De voertuigen die binnen een straal van 100 km worden ingezet voor de thuislevering van goederen, worden vaak bemand door parttime chauffeurs, die dit beroep uitoefenen naast bijvoorbeeld studie. Daardoor vinden er veel wisselingen plaats in het chauffeursbestand. Tegelijkertijd wisselen chauffeurs ook vaak van voertuig, en rijden zij in deze situatie de ene dag met een zwaardere (4250kg) e-bestelauto, maar de volgende dag in een lichtere bestelauto (3500kg). Als deze chauffeurs overstappen op deze lichtere bestelauto, is er geen tachograafplicht, en dus ook geen tachograaf.

Om te komen tot een goed beeld van de gewerkte uren zouden chauffeurs wettelijk een handmatige registratie moeten doen van gewerkte uren met behulp van de digitale tachograaf op de bestuurderskaart. Het is omslachtig, arbeidsintensief, en foutgevoelig. Bovendien is de ingevoerde informatie voor controlediensten onderweg nooit te controleren. Om alsnog tot een goed en betrouwbaar beeld te komen moet in een dergelijke situatie alsnog altijd gekeken worden naar de urenadministratie bij de werkgever.

Urenregistratie-instrument Ondernemers houden de gewerkte uren van de individuele chauffeur bij in de urenadministratie die veelal gevoed wordt vanuit het urenregistratie-instrument, soms ook wel kortweg boordcomputer genoemd. De gegevens uit het urenregistratie-instrument worden opgeslagen in de urenadministratie en gebruikt voor de salarisadministratie. Een verantwoordelijke/leidinggevende moet te allen tijde de gewerkte uren controleren, waarbij excessen direct opvallen. Ondernemers hebben een verantwoordelijkheid als het gaat om het naleven van de arbeidstijdenwet. De ondernemer houdt de gewerkte uren integraal bij, voor alle chauffeurs, en elke maand opnieuw. De door het urenregistratie-instrument opgeslagen gegevens zijn niet eenvoudig te manipuleren, omdat de werknemer dat direct ziet in zijn (lagere) loon. Daarmee voldoen de bedrijven aan het arbeidstijdenbesluit, en zijn de rij- en rusttijden voor de bestelbussen zonder tachograaf prima controleerbaar.

Voertuig

De elektrische bestelauto leent zich niet om extreem lange werkdagen te maken om daarmee het arbeidsbesluit te ontduiken. De aard en inzet van de elektrische bestelauto laat het technisch niet toe om extreem lange afstanden te rijden: Het voertuig heeft standaard een snelheidsbegrenzer, de batterijpakketten moeten (thans) na maximaal 200km, en vaak veel eerder, opnieuw opgeladen worden). De 100 kilometer radius vanaf de standplaats maakt "veel kilometers maken" ook oninteressant.

De ondernemer die afhankelijk is van lange afstanden en lange dagen zal simpelweg kiezen voor de bestelauto die die beperkingen niet kent: de bestelauto met MTM tot 3500kg. Waarbij opgemerkt dient te worden dat TLN en evofenedex ook hebben ingestemd met de tachograafplicht voor internationaal rijdende bestelauto's vanaf 2500kg vanaf 2026.

Werkbaar alternatief

In aanvulling op ons eerdere schrijven, waarin we beargumenteerden dat de tachograafplicht niet werkbaar is, willen we in deze notitie toelichten dat er voldoende mogelijkheden zijn, om met gebruikmaking van de tachograafvrijstelling binnen een straal van 100 kilometer van de standplaats, het arbeidstijdenbesluit beter te kunnen respecteren, handhaving mogelijk te maken, en daarmee de veiligheid te kunnen waarborgen.

Aard en Inzet ZE bestelauto's

Elektrische bestelauto's worden vooral ingezet om goederen af te kunnen leveren in die steden, die de komende jaren overgaan tot de invoering van Zero-emissiezones. De komende jaren zal de overgangperiode voor toelating tot die zones overgaan in een definitieve fase, waarin fossiele bestelauto's niet meer toegelaten worden. Ondernemers moeten dus overstappen op elektrische bestelauto's, die qua inzetbaarheid overeenkomen, lees: laadvermogen. De ambitie van evofenedex en TLN is om de verduurzaming te realiseren, en dat nu al zo veel mogelijk ondernemers worden gestimuleerd om op ZE-aandrijving over te stappen, zodat op korte termijn al zo veel mogelijk CO₂-emissies worden gereduceerd.

Nieuwe tachograafregels internationaal vervoer

Terug naar de tachograaf. Vanaf 1 januari 2026 gaat een nieuwe fase in. Vanaf dan geldt de nieuwe tachograafplicht voor voertuigen die internationaal rijden, met een MTM van 2500kg. Daarmee wordt de controleerbaarheid en handhaving van internationaal rijdende voertuigen onderweg veel beter: In dit type vervoer is minder sprake van parttimers, en nog veel minder sprake van wisselen van voertuigen gedurende de week.

De hoge kosten waarmee invoering en operatie van de tachograaf gepaard gaan, alsmede de administratieve rompslomp geven uiteindelijk ook niet het gewenste effect: Het grote aantal parttime chauffeurs dat veelvuldig wisselt van voertuig houdt in dat chauffeurs de ene dag op een niet-tachograafplichtige bestelauto rijden en de andere dag op een tachograafplichtige ZE-auto. Dan is er op basis van de tachograaf geen sluitende administratie van gewerkte uren mogelijk. Dat kan wél op basis van de het urenregistratie-instrument geregistreerde gewerkte uren.

In onderstaande tabel staat aangegeven wat de eisen vanaf 1-1-2026 zullen zijn voor rijbewijs en tachograafplicht, en hoe er gecontroleerd kan worden.

Bestelauto's voor het vervoer van goederen vanaf 1-januari 2026	Tot 100km	Nationaal 100+ km	Internationaal	Tot 100km	Nationaal 100+ km	Internationaal	Tot 100km	Nationaal 100+ km	Internationaal
	Benodigd rijbewijs			Arbeidstijdenregistratie			Controle/ handhaving		
met een laadvermogen vanaf 500 kg, tot 2500kg MTM	Rijbewijs B	Rijbewijs B	Rijbewijs B	Registreren arbeidstijden verplicht	Registreren arbeidstijden verplicht	Registreren arbeidstijden verplicht	Urenadministratie	Urenadministratie	Urenadministratie
met een Maximaal toelaatbare massa van 2500kg-3500kg	Rijbewijs B	Rijbewijs B	Rijbewijs B	Registreren arbeidstijden verplicht	Registreren arbeidstijden verplicht	Tachograafplicht	Urenadministratie	Urenadministratie	Onderweg via bestuurderskaart
Elektrische bestelauto's met MTN van 3501kg-4250kg (vrijstellingsregeling)	Rijbewijs B (Cedoog regeling)	Rijbewijs C	Rijbewijs C	Voorstel: Registratie arbeidstijden verplicht	Tachograafplicht	Tachograafplicht	Voorstel: Urenadministratie	Onderweg via bestuurderskaart	Onderweg via bestuurderskaart
met een Maximaal toelaatbare massa van 3501kg-7500kg	Rijbewijs C	Rijbewijs C	Rijbewijs C	Tachograafplicht (met uitzonderingen)	Tachograafplicht	Tachograafplicht	Onderweg (met uitzonderingen)	Onderweg via bestuurderskaart	Onderweg via bestuurderskaart
met een Maximaal toelaatbare massa van 7500kg en meer	Rijbewijs C	Rijbewijs C	Rijbewijs C	Tachograafplicht	Tachograafplicht	Tachograafplicht	Onderweg via bestuurderskaart	Onderweg via bestuurderskaart	Onderweg via bestuurderskaart

In bovenstaande tabel is duidelijk zichtbaar dat elektrische voertuigen qua aard en inzet vergeleken zouden moeten worden met N1 bestelauto's tot 3500kg, hetzij in brandstof, danwel in EV-versie. Zie daartoe de rode kaders. Niet alleen qua rijbewijs en handhaving, maar vooral ook op het gebied van urenregistratie. Bestuurders van dit type voertuig werken vaak parttime, en zullen (dagelijks) afwisselend rijden met een diesel- dan wel elektrische variant. Het toezicht op arbeidstijden kan hier dan ook prima uniform kunnen plaatsvinden op basis van de urenregistratie van de werkgever, die tegenwoordig bijna standaard wordt gevoed met de in het voertuig aanwezige urenregistratie-instrument. Een verantwoordelijke ziet toe op de handhaving van het arbeidstijdenbesluit, en signaleert excessen.

N.B. Het laat onverlet dat voertuigen die niet aan de 100km radius voldoen, ook geen tachograafvrijstelling kunnen claimen.

Tachograaf en verduurzaming

De tachograafverplichting voor elektrische bestelauto's tot 4250kg zal vanwege de hoge extra kosten en de administratieve rompslomp een grote negatieve impact hebben op het aantal voertuigen dat van de vrijstellingsregeling gebruik zal maken. Veel grote bedrijven die nu meedoen, hebben al aangekondigd bij een tachograafverplichting te zullen stoppen. Ook voor de verduurzaming van de transportsector zou dit een enorme stap terug betekenen.

TLN en evofenedex willen graag dat de nieuwe wetgeving er komt, maar wel met behoud van de huidige '100 km straal vanaf de vestigingsplaats' vrijstellingsregeling voor de tachograaf. Dat is absoluut nodig om de nieuwe regeling tot een succes te laten worden. De EU-wetgeving biedt hier ook ruimte voor. De naleving van de rij- en rusttijden kan dan, met vrijstelling voor de tachograaf, door de urenregistratie van de werkgever gewaarborgd worden. Dit waarborgt dan, met de extra opleiding, de rij-ervaring en de veiligheidsvoorzieningen de veiligheid.

Wij willen dat hieronder graag nader toelichten.

Vierde rijbewijsrichtlijn

De komende AMvB zal gebaseerd zijn op het voorstel voor de vierde rijbewijsrichtlijn voor wat betreft de Vrijstellingsregeling C-rijbewijs. Concreet betekent dit een uitbreiding van de scope ten opzichte van de huidige gedoogregeling. Deze betreft nu enkel ZE-bedrijfsauto's voor beroepsgoederenvervoer

tot een maximum gewicht van 4.250 kg. In de nieuwe opzet zullen ook bedrijfsvoertuigen voor personenvervoer en campers alsmede bedrijfsvoertuigen met alternatieve aandrijving (LPG, LNG, CNG...) onder de regeling vallen. De groep voertuigen met alternatieve aandrijving heeft na 1 januari 2025 geen toegang tot de ZE-zones en zal daardoor naar verwachting niet groot zijn. Voor campers zal sowieso een tachograafvrijstelling gelden. De huidige bepaling dat de bestuurder ten minste 2 jaar zijn B-rijbewijs moet hebben om met het hogere gewicht (tot max. 4.250 kg) te mogen rijden, lijkt in de vierde rijbewijsrichtlijn gehandhaafd.

Extra rijopleiding zorgt voor extra veiligheid

Door het tekenen van de Intentieverklaring eind juni heeft de transportsector ingestemd met een extra rijopleiding voor bestuurders met een B-rijbewijs om te mogen rijden met bedrijfsvoertuigen met een gewicht van maximaal 4.250 kg. Deze eis komt bovenop de al bestaande verplichting om tenminste 2 jaar in het bezit van het rijbewijs te zijn.

De meeste chauffeurs van werkgevers die nu met deze voertuigen rijden, hebben al extra training gehad om op een veilige en verantwoorde manier met zwaardere ZE-bedrijfsauto's om te gaan. Dit zal de verkeersveiligheid van deze voertuigen, die al voorzien zijn van alle mogelijke veiligheidsopties en assistentiesystemen nog verder vergroten.

Achteraf inbouwen tachograaf

Op dit moment maken er ca. 850 ZE-bestelauto's gebruik van de gedoogregeling. Dit zijn stuk voor stuk nieuwe moderne auto's voorzien van alle mogelijke veiligheidssystemen (zoals een snelheidsbegrenzer) die met name in het vervoer van pakketjes en boodschappen worden ingezet en die binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats rijden. Deze bestelauto's zijn niet voorzien van een tachograaf, omdat zij geen tachograafplicht hebben. De registratie van arbeidstijden en rij- en rusttijden vindt vrijwel uitsluitend plaats door middel van data van het urenregistratie-instrument, en de digitaal daaraan gekoppelde urenadministratie. De rij- en rusttijden worden geregistreerd, en verwerkt in de urenregistratie/salarisadministratie van de bedrijven die deze voertuigen inzetten. Een verantwoordelijke ziet toe op de handhaving van het arbeidstijdenbesluit, en signaleert excessen.

Snellere verduurzaming van sector is zonder tachograafvrijstelling gedoemd te mislukken

Inbouwkosten

Als de 100 km tachograafvrijstellingsregeling in de nieuwe AMvB wordt losgelaten, zullen zowel bestaande als nieuwe voertuigen van een tachograaf moeten worden voorzien. Bij een aantal bestaande voertuigen zal dit voor hoge inbouwkosten (enkele duizenden euro's per voertuig) zorgen.

Kosten voor duizenden bestuurderskaarten

Het blijft echter niet bij eenmalige kosten voor inbouw van de tachograaf. Alle bestuurders (en dat zijn er in deze sector duizenden) zullen over een tachograafkaart moeten beschikken (€ 133 per kaart).

Kosten voor uitleesapparatuur, training en uitvoering tachograaf

Verder zullen bedrijven in apparatuur moeten investeren om de tachograafgegevens te kunnen uitlezen en verwerken, en daarvoor ook processen moeten inrichten. Bestuurders met een B-rijbewijs zijn over het algemeen niet bekend met een tachograaf. Om hiermee te kunnen werken is een speciale opleiding vereist. Ook daaraan zijn hoge kosten verbonden.

Fraude voorkomen met bestuurderskaarten

Het in omloop brengen van nieuwe bestuurderskaarten druist daarnaast in tegen het streven om het aanvragen van bestuurderskaarten zoveel mogelijk te beperken en te koppelen aan het bezit van het

C-of D-rijbewijs, en daarmee het aantal vrij circulerende bestuurderskaarten te beperken. Het voorkomen van fraude door het oneigenlijk gebruik van bestuurderskaarten is een zeer actueel onderwerp bij het IL&T en I&W. De tachograafvrijstelling zorgt er voor dat

Tachograafcontrole onderweg: Met veel handmatige invoer niet betrouwbaar.

Een praktisch knelpunt is dat chauffeurs bij dit soort bedrijven op verschillende auto's rijden. Dat kan de ene dag een dieselbestelauto tot 3.500 kg zijn en de andere dag een ZE-bestelauto tot 4.250 kg. Met tussendoor een paar vrije dagen. Op het moment dat ze in een auto met tachograaf stappen, moeten de gegevens voor de afgelopen 28 dagen kloppend zijn. Deze zullen door de bestuurders voorafgaand aan de rit moeten worden ingevoerd. Voor bestuurders met een B-rijbewijs die niet gewend zijn met een tachograaf te werken vergt dat veel kennis. De kans dat er fouten worden gemaakt is groot. Ook geeft handmatig ingevoerde rit-data geen enkel houvast bij controles onderweg: Een chauffeur kan bij het handmatig ingeven bewust danwel onbewust onjuiste of onvolledige data invoeren. Daar komt nog eens bij dat de huidige 28 dagen vanaf 1 januari 2025 wordt verhoogd naar 56 dagen. Dat maakt het allemaal nog complexer. Ook voor handhavers zal het lastig zijn om de tachograafgegevens inzake de rij- en rusttijden voor bestuurders op deze voertuigen goed te interpreteren.

Goede controle wel degelijk mogelijk

De door het urenregistratie-instrument opgeslagen gegevens zijn niet eenvoudig te manipuleren, omdat de werknemer dat direct terugziet in uitbetaling van minder uren en dus een lager loon. In ieder geval is manipuleren minder gemakkelijk dan de handmatige invoer van de tachograaf. De bedrijven voldoen hiermee aan de urenregistratie conform het arbeidstijdenbesluit. De rij- en rusttijden zijn daarmee ook zonder tachograaf goed controleerbaar.

Veel grote bedrijven die nu van deze bestelauto's gebruikmaken hebben al aangegeven vanwege de hoge extra kosten, de administratieve rompslomp en het grote risico op fouten en hoge boetes af te haken als er een tachograafverplichting komt.

Bij een tachograafverplichting is de AMvB, en daarmee het Klimaatakkoord gedoemd te mislukken. Er zal slechts een zeer beperkt aantal bedrijven en particulieren gebruik van de regeling maken. Ondernemingen zullen uitwijken naar kleinere ZE-bestelauto's voor de ZE-zones met veel minder laadvermogen. Daarmee neemt het aantal vervoersbewegingen in de stad juist weer toe. De nu rijdende ca. 850 bestelbusjes die van de gedoogregeling gebruikmaken, zullen dan worden teruggekeurd. Waar de regeling juist bedoeld is om de verduurzaming te verbeteren, zal deze met een tachograafverplichting volledig zijn doel voorbijschieten. Het milieu is dan de grote verliezer.

Tachograafvrijstelling nodig om verduurzamingseisen te halen

TLN en evofenedex verwachten dat bij een AMvB met tachograafvrijstelling alle 850 voertuigen uit de huidige regeling daar gebruik van zullen maken. Daarnaast zullen er naar schatting nog een paar duizend nieuwe voertuigen bijkomen. Op dit moment is het aandeel "zwaardere" elektrische bestelauto's procentueel niet zo groot: 80% van de elektrische bestelauto's blijft ook met accupakket onder de 3500kg MTM. Op het totale aantal van ca. 1 miljoen bedrijfsauto's is dat een beperkte groep. Die is ook zonder tachograaf nog eens goed controleerbaar. Dat zal ook zo blijven omdat dit een specifiek segment (grote ZE-bestelauto met veel laadruimte) betreft die voor bepaalde toepassingen (o.a. bezorgdiensten pakketjes en boodschappen) voordelen biedt. Controle-authoriteiten kunnen door de specifieke voertuigcode ook gericht controleren op rij- en rusttijden. De kleinere bedrijfsauto tot 3.500 kg zal ook in de toekomst het meest populair blijven.



Juist met een tachograafvrijstelling zal de regeling voor een bepaalde groep bedrijven vooral in stedelijke gebieden van grote toegevoegde waarde zijn. Het transport kan efficiënter en schoner plaatsvinden en het is minder belastend voor de omgeving. Dit is precies waar de regeling voor bedoeld is.
