

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Besluit: een vrijstelling van het bezit van rijbewijs C bij het besturen van alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg (Besluit Vrijstelling rijbewijs C)

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - Direct belanghebbenden: fabrikanten, handelaren, leasemaatschappijen en eigenaars en gebruikers van alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximum massa (TMM) van 3.501 t/m 4.250 kg (inclusief particulieren); de politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als handhavingsinstanties (en in het verlengde het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) en het Openbaar Ministerie (OM)); Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) als medebevoegde over de tachograafplicht; de RDW als keuringsinstantie.
 - Indirect belanghebbenden: brancheverenigingen; organisaties die zich inzetten voor verkeersveiligheid; verzekeraars; vakbonden.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Bovengenoemde partijen; daarnaast nog de SWOV (nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek) en andere EU-lidstaten.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Doormiddel van terugkerende overleggen worden de verschillende brancheorganisaties betrokken (o.a. BOVAG, Bouwend Nederland, EVOFENEDEX, RAI Vereniging, Techniek Nederland, TLN, VNA Lease, KNV en ANWB). Deze organisaties vertegenwoordigen de fabrikanten, handelaren, leasemaatschappijen en gebruikers. SZW en ILT zijn aangesloten bij de wekelijkse werkgroep op ambtelijk niveau en daarnaast vertegenwoordigd in de stuurgroep op management niveau. Voor het verlengen van de gedoogperiode tot 1 juli 2025 is er nauw samengewerkt met JenV en het OM. De RDW wordt om een uitvoeringstoets gevraagd voor de AMvB.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Eind december 2011 werden de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 gewijzigd in verband met de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn. Deze wijzigingen hadden onder andere betrekking op de rijbewijscategorieën. De toegestane maximum massa bij rijbewijs B bedraagt daarbij 3.500 kg, maar EU-landen kregen daarbij wel de keuze om met een B-rijbewijs alternatief aangedreven bestelauto's tot een maximum gewicht van 4.250 kg te besturen, wanneer aangetoond kan worden dat het extra gewicht boven de 3.500 kg uitsluitend is toe te schrijven aan het grotere gewicht van de alternatieve aandrijflijn in vergelijking met de aandrijflijn van een voertuig met dezelfde afmetingen aangedreven met een verbrandingsmotor. Hier komt bij dat het laadvermogen nooit verhoogd mag worden ten opzichte van het gelijke voertuig.

In Nederland is tot 1 juli 2025 sprake van een gedoogperiode, waardoor het voor bestuurders van zero emissie aangedreven bedrijfsvoertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg mogelijk is om zonder rijbewijs C met bijbehorende beroepskwalificatie code 95 en zonder een tachograaf, deze voertuigen te besturen¹. Het gat dat ontstaat tussen het aflopen van de gedoogperiode per 1 juli 2025 en de vermoedelijke verruiming van de wetgeving met de introductie van de vierde rijbewijsrichtlijn uit Europa², vormt een belemmering voor ondernemers die hun bedrijfsvoertuigen willen verduurzamen. Hierom is politiek besloten om een tussenoplossing te vinden. Daarbij is het belangrijk om continue de balans met de verkeersveiligheid te blijven bewaken, op het gebied van de opleiding en kennis van de chauffeurs. Hiernaast was concreet uitzicht op legalisatie een vereiste voor het OM, om in te stemmen met de verlenging van de gedoogsituatie tot 1 juli 2025. Dit uitzicht moet nu geboden worden in de vorm van een AMvB die de vrijstelling verankerd.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De vrijstellingsmogelijkheid die onder de derde rijbewijsrichtlijn geboden wordt is niet uitvoerbaar en handhaafbaar, zoals ook is bevestigd door de RDW en het OM. Het gewicht van de alternatieve aandrijflijn wordt bij de Europese Type Goedkeuring (ETG) niet geregistreerd. Ook produceert niet iedere fabrikant een equivalent voertuig (met dezelfde afmetingen) met een interne verbrandingsmotor waarmee de gewichtsvergelijking kan worden gemaakt. Het valt daardoor niet te bewijzen welk extra gewicht door de alternatieve aandrijflijn komt (hierdoor wordt onder de gedoogsituatie al het batterijgewicht aangehouden, maar ook dit werkt niet probleemloos). Ook mag deze extra ruimte in het maximale gewicht niet worden gebruikt om extra laadvermogen te creëren.

¹ [Mobiliteitsbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

² Deze implementatie 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.

Daarnaast is de vrijstellingsmogelijkheid in verwant met andere wet- en regelgeving, die voertuigen met een TMM boven de 3.500 kg behandelt als vrachtauto (rijstroken, snelheden, verkeersborden). Voor de bestuurder met een rijbewijs B is het niet direct duidelijk welke regels er gelden wanneer zij een voertuig (vrachtwagen) boven de 3.500 kg besturen. Ook zijn er risico's voor de verkeersveiligheid. Deze bestuurders rijden in zwaardere voertuigen, zonder hiervoor opgeleid te zijn (voor voertuigen met een TMM boven de 3.500 kg is immers normaliter een groter rijbewijs nodig). Hierop voortbouwend speelt ook de tachograafplicht voor deze voertuigen. De voertuigen in kwestie zijn onder de gedoogperiode vrijgesteld van de tachograafplicht in een straal van 100 km rondom de vestigingsplaats (feitelijke uitvoering is de plaats van vertrek). Met het aflopen van de gedoogperiode vervalt tevens deze vrijstelling en moet er voor voertuigen met een TMM hoger dan 3.500 kg weer aan de tachograafplicht worden voldaan. Politiek is besloten dat een permanente verankering van de vrijstelling van de tachograafplicht in de AMvB niet wenselijk is, tenzij de sector voor de voorhang van de AMvB bij de Kamer een duidelijk handhaafbaar en uitvoerbaar plan ontwikkelt. Dit plan moet ingaan op zowel de naleving van de Arbeidstijdenwetgeving en daarmee de borging van de gezondheid en veiligheid van werkenden, als op hoe de risico's voor de verkeersveiligheid worden afgevangen. De beoordeling van dit plan ligt bij het Ministerie van IenW en SZW.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Het betreft momenteel tussen de 800 en 900 elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen. Uitgaand van een volledige elektrificatie van het wagenpark lopen alleen de aller zwaarste voertuigen het risico om de grens van 3.500 kg TMM te overschrijden door elektrificatie van de aandrijflijn bij het huidige gangbare batterijgewicht. Daarnaast breidt de vierde Rijbewijsrichtlijn de omvang van de doelgroep uit naar alle alternatief aangedreven voertuigen in de categorie 3.501 kg tot en met 4.250 kg. Voor deze beperkte groep particuliere voertuigen gaat het hoofzakelijk om doelgroepenvervoer en kampeervoertuigen.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

In de huidige situatie wordt het besturen van een ZE-aangedreven bedrijfsvoertuig met een wettelijke toegestane maximum massa (TMM) van 3.501 kg t/m 4.250 kg met een rijbewijs B gedoogd. Daarnaast geldt een vrijstelling van de tachograafplicht voor bedrijfsvoertuigen die binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats (effectief de vertrekplaats) blijven. Hieruit is lering getrokken over wat er nodig is om te komen tot een handhaafbare en uitvoerbare vrijstelling. Een dergelijke handhaafbare en uitvoerbare vrijstelling wordt onder het huidige voorstel van de Europese Commissie (EC) voor de vierde rijbewijsrichtlijn mogelijk gemaakt. Hoewel dit voorstel nog niet definitief is, heeft de EC een positieve verwachting over de afronding van dit proces. Ook het Europees parlement (EP) heeft zich positief uitgesproken. DG MOVE toonde begrip voor de Nederlandse wens om al vooruitlopend op de implementatie van de vierde richtlijn nationaal een oplossing in te regelen met het oog op de verduurzamingsopgave. Uiteindelijk hebben deze gesprekken tot de conclusie geleid dat bovenstaande toelichting voldoende houvast geeft om te beginnen aan een traject tot het opstellen van een AMvB om de permanente vrijstelling vast te leggen in nationale wetgeving.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Als de overheid niets doet loopt per 1 juli 2025 de huidige gedoogsituatie af. Dit betekent dat alle bedrijfsvoertuigen boven de 3.500 kg TMM met een rijbewijs C bestuurd moeten worden en dat daarnaast de tachograafplicht in acht genomen moet worden. Zonder overheidsinterventie loopt de verduurzaming van dit deel van het wagenpark vertraging op tot de nationale implementatie van de vierde rijbewijsrichtlijn is afgerond (eind 2026/begin 2027).

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Een oplossing vinden om de verduurzamingsopgave voor dergelijk zware voertuigen te bevorderen waardoor er in aanloop naar de implementatie van de vierde rijbewijsrichtlijn op een veilige manier alternatief aangedreven voertuigen met een TMM van 3.501 kg t/m 4.250 kg met een rijbewijs B bestuurd mogen worden. Gelet op gerelateerd Nederlandse beleid zal dit met name emissieloze bestelvoertuigen betreffen. Daarnaast is het belangrijk dat rij- en rusttijden geborgd zijn al dan niet met een tachograafplicht.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

SDG 11 (Duurzame steden en gemeenschappen) en 13 (Klimaatactie): Een tussenoplossing draagt bij aan de verduurzaming van het Nederlandse wegverkeer, doordat er eenvoudiger naar alternatief aangedreven voertuigen kan worden overgestapt. Gelet op gerelateerd Nederlandse beleid zal dit met name emissieloze voertuigen betreffen. Het gaat voornamelijk om bedrijfsvoertuigen, die veel in stedelijke gebieden wordt ingezet. Emissieloze voertuigen dragen bij aan de doelen voor klimaat, gezondheid en natuur.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

De vierde rijbewijsrichtlijn die momenteel in de triloof fase is en waar het Europees Parlement, de Europese Commissie en de Raad in hun inbreng grotendeels op één lijn zitten ten aanzien van het artikel over de vrijstelling van het rijbewijs C. Daarnaast is er correspondentie van de Europese Commissie ontvangen die Nederland meer ruimte geeft om te anticiperen op de vierde rijbewijsrichtlijn.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Het opstellen van een AMvB gebaseerd op de derde rijbewijsrichtlijn, maar in lijn met de vierde rijbewijsrichtlijn. Dit in combinatie met een veiligheidsconvenant met de sector ter borging van de verkeersveiligheid van deze doelgroep.

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Zie bijlage 1.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Een versnelling van de ingroei van alternatief aangedreven voertuigen, met name emissieloze bestelbussen, met een TMM van 3.501 kg t/m 4.250 kg en daarmee het bereiken van de nationale en Europese doelen op het gebied van de vergroening van deze zware voertuigen op een verkeersveilige manier.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

0. OM: instemming verlenging gedoogperiode. (Los van de AMvB, maar wel essentieel voor het algehele traject).

1. Consultaties (Internetconsultaties, ILT en RDW) en toetsen HBJZ en JenV.

2. Voorportaal, onderraden en ministerraad.

3. Raad van State.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Een AMvB op basis van derde rijbewijsrichtlijn, maar in lijn met het voorstel van de Europese Commissie voor de vierde rijbewijsrichtlijn: "two years after a driving licence, granted for category B, was issued for the first time it shall be valid for driving the alternatively fuelled vehicles referred to in Article 2 of Council Directive 96/53/EC with a maximum authorised mass above 3 500 kg but not exceeding 4 250 kg without a trailer." Dit traject moet gepaard gaan met een verlenging van de huidige gedoogsituatie tot aan de implementatie van de AMvB door het OM.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));

- brede maatschappelijke impact?

Doeltreffendheid en Doelmatigheid: Op het gebied van doeltreffendheid is deze optie zeer effectief. Op deze wijze worden de huidige uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid problemen uit de derde Rijbewijsrichtlijn opgelost.

Uitvoerbaarheid: De verwachting is dat de AMvB goed uitvoerbaar is. Op basis van de registratie van het betreffende voertuig kan door het bevoegd gezag gecontroleerd worden of het toegestaan is om het voertuig met rijbewijs B te besturen.

Brede maatschappelijke impact: Deze oplossing biedt zowel uitkomst voor de huidige voertuigen en eigenaren, als voor iedereen die in de toekomst nog een dergelijk voertuig wil aanschaffen. Het gaat voornamelijk om bedrijfsvoertuigen, maar ook om particulieren en doelgroepenvervoer). Daar staat wel de impact op de verkeersveiligheid tegenover. Dit risico manifesteert zich onder meer tijdens een botsing door de relatie tussen een hogere voertuigmassa en een hogere letsel- en overlijdenskans voor andere kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals ook blijkt uit recent onderzoek van VIAS³. Daarom wordt er gewerkt aan een convenant op basis waarvan aanvullende cursussen worden aangeboden.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

In het verleden hebben de RDW en het OM reeds een negatief advies uitgebracht over het verankeren van een dergelijke vrijstelling in een AMvB. Het is bovendien hoogst ongebruikelijk dat er een AMvB wordt gebaseerd op nog niet definitief aangenomen Europese wetgeving. In dat licht is een positief oordeel van de Raad van State naar oordeel van HBJZ onwaarschijnlijk.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Momenteel wordt er in overleg met de sector nagedacht over hoe de verkeersveiligheid het beste gemonitord kan worden.

³ VIAS, [Des voitures plus lourdes, plus hautes et plus puissantes pour une sécurité routière à deux vitesses ?](#) (2023)