

# Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

## Besluit Vrijstelling rijbewijs C

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. In dit verslag reageert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inhoudelijk.

## Algemene informatie over de internetconsultatie

### In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een Besluit voor tot wijziging van het Reglement rijbewijzen. Met dit voorstel wordt het mogelijk om zwaardere voertuigen met een rijbewijs B te besturen. Het gaat hierbij uitsluitend om duurzame voertuigen die alternatief aangedreven worden, voornamelijk door een elektrische aandrijving. Het voertuig mag een toegestane maximummassa (TMM)<sup>1</sup> hebben van meer dan 3.500 kilogram (kg), maar niet meer dan 4.250 kg.

### Voor wie is dit belangrijk?

- Ondernemers die een alternatief aangedreven voertuig met een TMM van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg. bezitten, willen kopen of huren.
- Particulieren die een alternatief aangedreven voertuig met een TMM van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg. bezitten, willen kopen of huren. Denk aan campers.

### Wat is het doel?

In het Klimaatakkoord is afgesproken om te streven naar emissievrij transport in 2050. Ook in het regeerprogramma 2024 is de wens uitgesproken om 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. Als gevolg hiervan ontstaan er drempels in de verduurzaming doordat er een ander rijbewijs (rijbewijs C) en in bepaalde gevallen een tachograafplicht geldt boven de 3.500 kg. Deze AMvB beoogt deze drempels in de verduurzamingsopgave van de zwaarste voertuigen weg te nemen.

## Reacties op hoofdpijnen

### Indieners

Van 14 oktober tot en met 11 november 2024 kon worden gereageerd op dit besluit en de toelichting. Er zijn in totaal 86 reacties ingediend, hiervan zijn er 71 openbaar.

---

<sup>1</sup> De 'toegestane maximummassa' is de eigen massa (leeggewicht) van het voertuig vermeerderd met de voor het voertuig toegestane maximummassa aan lading.

Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche (ca 74 % van de reacties);
- Particulieren (ca 24 % van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties (ca 1 % van de reacties);
- Lokale overheden (ca 1 % van de reacties).

### **Algemeen beeld van de reacties**

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties zijn ook gebruikt voor de Memorie van Toelichting in de AMvB. Per thema reageert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inhoudelijk.

Veel reacties spreken van een goed initiatief, omdat het de sector helpt om verder te verduurzamen en omdat het de sector perspectief en flexibiliteit biedt. Daarnaast wordt gepleit voor een tachograafvrijstelling door de sector. Verschillende reacties wijzen op de impact op verkeersveiligheid van dit voorstel.

### **Thema 1: verkeersveiligheid**

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 volgens hen lastiger om onder controle te houden. Daarbij is de impact van een aanrijding ook groter.

#### **Reactie ministerie:**

Zoals ook in de toelichting van de AMvB is aangegeven, is de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. Mede daarom is besloten om een convenant<sup>2</sup> te sluiten met de relevante sectorpartijen. Door dit convenant komen cursussen beschikbaar die ontbrekende kennis en vaardigheden van bestuurders met een rijbewijs B ondervangen.

### **Thema 2: voordelen vrijstelling**

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.

#### **Reactie ministerie:**

Deze zienswijze wordt in het ontwerpbesluit onderschreven. Zoals in de inleiding van de nota van toelichting van de AMvB is beschreven, heeft Nederland een grote opgave om de uitstoot van broeikasgassen zo snel mogelijk te verkleinen. De overgang naar zero-emissie voertuigen levert een positieve bijdrage aan de Klimaatdoelstellingen, maar deze

---

<sup>2</sup> [Convenant zorgt voor veiliger gebruik van zware duurzame voertuigen, zoals e-bestelauto's | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl](#)

voertuigen zijn veelal zwaarder dan vergelijkbare bedrijfsvoertuigen met fossiele aandrijving. Als enkel bestuurders met een rijbewijs C deze voertuigen zouden mogen besturen, vergroot dit het huidige tekort aan bestuurders met een rijbewijs C. Ook brengt het behalen van een rijbewijs C en de bijbehorende beroepskwalificatie voor beroepschauffeurs (code 95) extra kosten met zich mee.

### **Thema 3: verruiming vrijstelling**

Verschillende reacties gaan in op de eis om minimaal twee jaar in het bezit te zijn van rijbewijs B. Dit beperkt volgens de indieners de kansen op de arbeidsmarkt en inzetbaarheid van jonge medewerkers. Ook wordt in enkele reacties de wens uitgesproken om het rijden met aanhangwagen 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.

#### **Reactie ministerie:**

De juridische grondslag van de AMvB is de Derde rijbewijsrichtlijn van de EU. Om aan de handhavings- en uitvoeringsproblemen onder de Derde rijbewijsrichtlijn te ontkomen volgen wij voor de AMvB het commissievoorstel voor de Vierde rijbewijsrichtlijn. In zowel de Derde als de (concept) Vierde rijbewijsrichtlijn 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.

### **Thema 4: doelgroepenvervoer**

Verder worden er vragen gesteld over het doelgroepenvervoer. Een 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.

#### **Reactie ministerie:**

Met de inwerkingtreding van dit besluit is de vrijstelling van rijbewijs C en de tachograafplicht ook van toepassing op het doelgroepenvervoer, waarmee dit positieve effect wordt behaald.

### **Thema 5: aanvullende veiligheidskursus**

Door de sector is een aantal vragen gesteld over de aanvullende veiligheidskursus. Door de BOVAG wordt gevraagd om een uitzondering op de rijtraining voor particulieren bij het incidenteel huren van een zware elektrische bestelwagen.

#### **Reactie ministerie:**

In het convenant zijn hierover de volgende afspraken gemaakt:

“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:

- 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;
- bestuurders die het voertuig incidenteel voor een korte tijd<sup>3</sup> huren;
- bestuurders in het contractvervoer.”

### **Thema 6: tachograafvrijstelling**

Een terugkerend thema in de reacties is de verplichting om een tachograaf in te bouwen in het voertuig. Uit het merendeel van de reacties spreekt de sterke voorkeur om de tachograafvrijstelling in de huidige vorm te behouden. Benadrukt wordt dat de voertuigen, die binnen een straal van 100 kilometer worden ingezet voor de thuislevering van goederen, vaak worden bemand door parttime chauffeurs. Deze chauffeurs oefenen dit beroep uit 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. Dit voegt niets toe aan zowel compliance als veiligheid.

Indieners geven aan dat het doel van de tachograafverplichting, het bevorderen van de verkeersveiligheid en controle op de arbeidstijden al op verschillende andere manieren wordt gewaarborgd. Een verplichte tachograaf voegt daar niets aan toe. Daarnaast brengt deze verplichting naar verwachting alleen maar meer financiële en administratieve lasten met zich mee, wat een negatief effect heeft op de verduurzamingstransitie. De sector heeft in deze internetconsultatie formeel een tachograafplan ingediend.

#### **Reactie ministerie:**

In het besluit is naar aanleiding van deze reacties een tachograafvrijstelling opgenomen. Bij deze vrijstelling wordt uitgegaan van de in het covenant uitgewerkte afspraken over een deugdelijke, handhaafbare en fraudebestendige registratie van de arbeidstijden en over medewerking van de sector aan de evaluatie van deze vrijstelling.

#### **Overig**

In een reactie wordt gevraagd naar de werking van dit besluit in Caribisch Nederland.

#### **Reactie ministerie:**

Het voorliggende besluit heeft geen gevolgen voor Caribisch Nederland, omdat zowel de Derde als de Vierde rijbewijsrichtlijn daar niet van toepassing zijn.

---

<sup>3</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.

## **Vervolgproces**

Alle ontvangen reacties zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Ze zijn ook meegenomen in de AMvB.

De AMvB is ter advisering aangeleverd bij de Raad van State. Het streven is om de AMvB per 1 juli 2025 in werking te laten treden.