

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1331

Vragen van de leden **Heutink** en **Emiel van Dijk** (beiden PVV) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat het Europees Parlement heeft ingestemd met een nieuwe rijbewijsrichtlijn* (ingezonden 4 maart 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 27 maart 2024).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het krantenartikel¹ en de bijbehorende stemmingen van het Europees Parlement (EP) waaruit blijkt dat het EP van mening is dat een elektrische bestelbus tot 4.250 kilogram gewoon met een B-rijbewijs bestuurd mag worden?

Antwoord 1

Ja, dit artikel is bekend.

Vraag 2

Gaat uw inzet op dit voorstel in lijn zijn met de wens van het EP, namelijk het voorkomen dat een elektrische bestelbus niet langer als «vrachtwagen» wordt gezien en dus met een B-rijbewijs kan worden bestuurd?

Antwoord 2

De inzet van het kabinet op dit dossier is vastgelegd in het BNC Fiche Herziening rijbewijsrichtlijn. Voor een uitgebreidere uiteenzetting van de inzet wordt verwezen naar dit Fiche.² Er is met betrekking tot dit onderwerp gevraagd naar een verduidelijking van wat met «alternatief aangedreven voertuigen» precies bedoeld wordt³. Daarnaast is de Kamer geïnformeerd dat bij de Transportraad ook wordt ingezet op een zo duurzaam en verkeersveilig mogelijke oplossing en uitwerking van dit voorstel.⁴

De vierde rijbewijsrichtlijn bepaalt niet of het voertuig al dan niet als vrachtwagen wordt beschouwd. Een voertuig voor goederenvervoer met een

¹ Algemeen Dagblad, 29 februari 2024, Europarlement stemt in met nieuwe rijbewijsregels: straks volwaardig rijbewijs voor 17-jarigen? | Auto | AD.nl

² Kamerstukken 22 112, nr. 3648.

³ Zie Kamerstukken 21 501-33, nr. 1048

⁴ Kamerstukken 21 501-33, nr. 1046.

toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg blijft een vrachtauto volgens zowel de internationale als nationale regelgeving. Verkeersregels en verkeerstekens voor vrachtwagens en de tachograafis blijven daardoor nog steeds van kracht. De vierde rijbewijsrichtlijn en de lezing ervan door het Europees Parlement veranderen hier niets aan.

Vraag 3

Wat is het gevolg van deze uitspraak op uw besluit om per 1 juli 2024 de gedoogconstructie voor het niet langer toestaan van het besturen van een elektrische bestelbus met een B-rijbewijs te stoppen?

Antwoord 3

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft kennisgenomen van het bepalen van de eerste lezing van het Europees Parlement als startpunt voor de zogenaamde «trilooffase». Dit geeft op dit moment nog geen nieuwe grond voor verandering van het eerder genomen besluit om de gedoogperiode op 1 juli 2024 te beëindigen zoals uiteengezet in de eerdere Kamerbrief van 6 december 2023⁵. Daarvoor zijn eerst nog extra stappen nodig. De onderhandelingen tussen het Europees Parlement en de Raad in de triloof moeten eerst worden afgewacht. Na de triloof volgt eventueel een tweede lezing, gevolgd door het definitieve standpunt van het Europees Parlement. Pas na het doorlopen van de hele wetgevingsprocedure in Brussel (naar verwachting niet eerder dan eind 2025) zal er volledige duidelijkheid zijn over de definitieve vorm van het voorstel en kan de nationale wet- en regelgeving in gang worden gezet. Op dit moment kan het voorstel nog aanzienlijk veranderen tijdens de onderhandelingen, waardoor het nog niet mogelijk is om het in te voeren.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft zich, conform de aangenomen motie van het lid Van Zanten (BBB)⁶, er voor inspannen in Europa om zo snel mogelijk meer duidelijkheid te verkrijgen voor een oplossing onder de huidige regelgeving. Het ministerie is actief betrokken bij de onderhandelingen in de nog te starten triloof. Er is dan ook regelmatig contact met de Europese Commissie. Zoals aangegeven is het echter geenszins zeker of dit ook daadwerkelijk tot een oplossing leidt voor de periode tussen 1 juli 2024 en inwerkingtreding van het voorstel onder de vierde rijbewijsrichtlijn.

Vraag 4

Ziet u mogelijkheden om alsnog de gedoogconstructie te verlengen?

Antwoord 4

Zoals vermeld in antwoord op vraag 3 biedt de bepaling van het standpunt van het Europees Parlement helaas geen concreet zicht op legalisatie. Hierdoor worden op dit moment geen nieuwe mogelijkheden gezien om de gedoogsituatie te verlengen.

Vraag 5

Snapt u dat het niet uit te leggen is dat de regering ondernemers nu verplicht om in elektrische bestelbussen een tachograaf te laten inbouwen en al hun personeel moeten voorzien van een C-rijbewijs, in de wetenschap dat deze regels, wellicht op korte termijn, zullen veranderen? Zo ja, hoe gaat u tegemoet komen aan deze ondernemers?

Antwoord 5

Dit blijft een vervelende boodschap voor ondernemers. In de afgelopen maanden zijn er grote inspanningen geleverd om de tijdelijke gedoogconstructie om te zetten in een permanente wettelijke oplossing. Vanwege de juridische en uitvoeringsaspecten is dat met de huidige Europese regelgeving niet mogelijk. Daarnaast is en blijft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zoals in antwoord op vraag 4 aangegeven, intensief met de Europese Commissie in gesprek, maar het is geenszins zeker of dit leidt tot een oplossing. Voor wat betreft de tachograaf blijft de huidige regelgeving en

⁵ Kamerstukken 31 305, nr. 437

⁶ Kamerstukken 36 410 XII, nr. 47

de uitzonderingen die daaronder vallen van kracht. Bij beroepsmatig goederenvervoer geldt daarmee op grond van de Verordening (EU) 561/2006 voor voertuigen vanaf 3.500 kg toegestane maximum massa (TMM) een tachograafplicht.

Het is belangrijk op te merken, zoals eerder aangegeven in antwoord op eerdere Kamervragen van het lid Bamenga (D66)⁷, dat slechts een beperkt aantal ondernemers die overstappen naar zero-emissievoertuigen te maken zal krijgen met deze rijbewijzeisen en tachograafplicht.

Bestelauto's zijn bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa (TMM) van ten hoogste 3.500 kg. Op basis van data van de RDW heeft ongeveer 75% van de bestelauto's een TMM van 3.200 kg of lager. Deze voertuigen zullen bij de huidige gangbare additionele massa van elektrische aandrijving van minder dan 300 kg ook in elektrische uitvoering nog steeds onder de grens van 3.500 kg blijven.

De resterende 25% van de voertuigen heeft in de huidige uitvoering een TMM tussen 3.200 en 3.500 kg, waarmee zij mogelijk rekening moeten houden met de regelgeving omtrent rijbewijs C en de tachograaf. In deze groep voertuigen hangt het echter af van het daadwerkelijk laadgewicht in de praktijk. Bij sommige voertuigen in deze groep wordt niet het volledige laadvermogen benut en kan bij gelijke belading worden volstaan met een elektrische variant van 3.500 kg, zonder rijbewijs C en tachograaf. In andere gevallen kan met een aanpassing van de belading worden volstaan met een variant van 3.500 kg, waardoor eveneens geen rijbewijs C of tachograaf nodig is. Daarbij is ook de ontwikkeling naar steeds lichtere batterijen in volle gang.

⁷ 2023Z20911