

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

894

Vragen van lid **Bamenga** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief «*Informeren gedoogsituatie zero-emissie bedrijfsvoertuigen van 3.501 tot en met 4.250 kg*» (Kamerstuk 2023D48249) (ingezonden 22 december 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 29 januari 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 771.

Vraag 1

Zijn er, naast de algemene zorgen over de verkeersveiligheid, tijdens de vrijstelling en gedoogperiode (ernstige) ongevallen geweest die te herleiden zijn tot het gewicht van het voertuig?

Antwoord 1

Over de gedoogperiode zijn nog geen gevallen bekend, omdat deze begon op 1 januari 2023 en de benodigde gegevens over die periode momenteel nog niet beschikbaar zijn. Die gegevens komen na de zomer van dit jaar op basis van de aan het kenteken van betrokken voertuigen gekoppelde ongevalsgegevens.¹ Ook als deze cijfers beschikbaar komen, zal het aantal betrokken voertuigen te klein zijn om op grond van gegevens over ongevallen met een ernstige afloop uitspraken te kunnen doen.

Voor het verband tussen toegenomen massa van deze voertuigen en de kans op zwaarder letsel bij andere verkeersdeelnemers zal moeten worden gekeken naar bredere onderzoeken op grotere groepen voertuigen en een langere periode. Dit omdat de groep van de gedoogconstructie te klein is om in een of enkele jaren zinvolle uitspraken te kunnen doen op basis van het aantal ernstige ongevallen, aangezien ernstige ongevallen gelukkig relatief weinig voorkomen.

De groep die mogelijk aan de gedoogconstructie heeft meegedaan is gegroeid van 28 voertuigen in januari 2023 tot maximaal 800 eind 2023. Daarbij geldt dat niet alle voertuigen zullen voldoen aan de eisen van de gedoogconstructie en niet alle voertuigen daar noodzakelijk gebruik van zullen hebben gemaakt. De maximaal 800 voertuigen in de gedoogconstructie

¹ Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers>

eind 2023 vormt minder dan 0,1% van alle ongeveer bestelauto's per 1 januari 2023.²

In antwoord 5 wordt nader ingegaan op de gegevens over de vrijstellingsperiode met 28 voertuigen die liep tot en met 31 december 2022.

SWOV³ geeft aan dat er jaarlijks gemiddeld 67 verkeersdoden worden geregistreerd bij ongevallen met bestelauto's, waarvan 49 doden onder inzittenden van tegenpartij. Ook geeft SWOV aan dat het aantal ernstig verkeersgewonden bij ongevallen met bestelauto's sinds 2009 niet meer betrouwbaar vast is te stellen.

Daarom wordt in dit verband gekeken naar de breder vastgestelde relatie zoals ook benoemd door SWOV, die concludeert: «Bij een botsing bepaalt het verschil in massa welk voertuig welk deel van de vrijgekomen energie absorbeert. De inzittenden van het lichtere voertuig zijn dan aanzienlijk slechter af dan die van het zwaardere voertuig».⁴ In het verlengde hiervan heb ik bij het commissiedebat Auto van 15 juni 2023 aan het lid Van Ginneken toegezegd⁵ om aanvullend onderzoek te doen naar de effecten van zwaardere auto's op de verkeersveiligheid. Deze opdracht is aan SWOV gegeven en in april 2024 zal de Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten.

Vraag 2

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) beoordeelt de verkeersveiligheid en de toelating van voertuigen. Hoe heeft de RDW, in het kader van de gedoogsituatie, geadviseerd over de veiligheid bij een potentiële verlenging?

Antwoord 2

Zoals eerder aangegeven aan de Kamer⁶, heeft de RDW de uitvoerbaarheid van een mogelijke vrijstelling onder de derde rijbewijsrichtlijn, als niet uitvoerbaar beoordeeld. De RDW heeft in hun advies aangegeven dat de verkeersveiligheid bestudeerd moet worden bij een vrijstelling van rijbewijs C. Dit advies wordt meegenomen in de Europese inzet. Zo kan overwogen worden om een aanvullende cursus te vereisen voor deze doelgroep, zodat bestuurders met de juiste vaardigheden en kennis op pad gaan. Dergelijke opties om veiligheid te bevorderen worden tijdens de onderhandelingen in Brussel door Nederland ingebracht.

Vraag 3

Kunt u toelichten waarom de vergelijking wordt gemaakt met het verschrikkelijke Stint-ongeluk, aangezien de oorzaak van dat ongeluk niet gerelateerd lijkt aan de verkeersveiligheid van elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen?

Antwoord 3

De vergelijking van dit dossier met het Stint-ongeluk komt uit de reactiebrief van het Openbaar Ministerie op het verzoek om de gedoogperiode te verlengen. Uit navraag bij het OM blijkt dat zij met deze vergelijking doelen op het overeenkomstige spanningsveld tussen het belang van verkeersveiligheid en andere belangen zoals verduurzaming en innovatie. Zoals bij vraag 1 aangegeven ziet lenW het additionele risico dat komt kijken bij het besturen van zwaardere voertuigen.

Vraag 4

Kunt u toelichten waarom u van mening bent veranderd ten opzichte van uw voornemen om de tijdelijke vrijstelling permanent te maken, zoals beschreven in de evaluatie van de pilot in de «Stand van zaken Uitvoering Klimaatbeleid Mobiliteit 2022»?⁷

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/bestelautos>

³ <https://swov.nl/nl/fact/vracht-en-bestel-hoeveel-slachtoffers-vallen-er-jaarlijks-bij-ongevallen-met-vracht-en>

⁴ <https://swov.nl/nl/fact/snelheid-te-hard-rijden-voor-alle-verkeersdeelnemers-even-onveilig>

⁵ Kamerstuk TZ202306-232

⁶ 2023Z17839

⁷ Eerste Kamer, 23 juni 2022, Stand van zaken Uitvoering Klimaatbeleid Mobiliteit 2022

Antwoord 4

In de brief op 6 december 2023⁸ aan de Kamer is toegelicht dat dit geen gemakkelijk besluit is geweest. Hieronder treft u mijn overwegingen zoals in de eerdere brief gemeld:

«Bij de keuze voor mijn besluit heb ik een belangenafweging gemaakt tussen duurzaamheid, verkeersveiligheid en duidelijkheid voor de ondernemers. Zowel van de verkeersveiligheid van chauffeurs – die een weliswaar duurzamer maar zwaarder bedrijfsvoertuig besturen – maar ook van de andere verkeersdeelnemers wanneer er sprake is van een eventueel ongeval. De stap naar duurzaamheid moet immers zo veel mogelijk samengaan met veilig gebruik van de weg en moet passen binnen de regelgeving. Zonder concreet zicht op legalisatie vinden het OM, de handhavingsinstanties en ik het – onder de huidige lezing van de Europese Commissie van de derde rijbewijsrichtlijn – onverantwoord om de huidige gedoogsituatie nog langer te verlengen dan een half jaar. Dit mede gekoppeld aan de verkeersveiligheidsproblematiek in de post- en pakketsector waar de Kamer ook aandacht voor vraagt. De sector dient overigens zelf zorg te dragen voor de verzekering van dit soort voertuigen gedurende het gebruik van de tijdelijk verlengde gedoogsituatie.»

«Zoals hierboven aangegeven was de tijdelijke situatie van niet-handhaven dit jaar al ingesteld vooruitlopend op de wettelijke verankering dat deze voertuigen met een rijbewijs B mogen worden bestuurd. Die wettelijke verankering blijkt na zorgvuldig onderzoek en weging van de belangen op dit moment niet haalbaar. Mogelijk verandert dit op basis van vervolggesprekken met de Europese Commissie rondom de derde rijbewijsrichtlijn of nadat de onderhandelingen over de vierde rijbewijsrichtlijn met het Europees Parlement zijn afgerond. Of dit tot een oplossing leidt, is geenszins zeker. Zodra hierover meer duidelijkheid is, kom ik hier bij de Kamer graag op terug.»

Kortom, gezien de tegenstrijdigheid in de huidige Europese regelgeving wordt de gedoogconstructie nu niet handhaafbaar en uitvoerbaar geacht door de relevante instituties en het ministerie waarmee het nu niet in Nederlandse wetgeving valt te verankeren.

Vraag 5

Kunt u toelichten waarom u eerst uit gaat van verkeersveiligheid op basis van de resultaten van de evaluatie in bovengenoemde pilot, maar in uw recente beantwoording⁹ zegt dat er geen evaluatie is, en wanneer die er is, deze onvoldoende significant zou zijn?

Antwoord 5

Nu de pilot reeds per 31 december 2022 is afgerond, wordt deze afgesloten met een evaluatie. Zoals aan de Kamer aangegeven¹⁰ had de pilot een beperkte omvang van 28 bedrijfsvoertuigen. De pilot was zo kleinschalig dat op basis van de ongevalsdata van de betrokken voertuigen geen statistisch zinvolle uitspraken kunnen worden gedaan over de ontwikkeling van betrokkenheid bij ongevallen met ernstig letsel. Daarom is het niet mogelijk om op basis van de ongevalsgegevens in de vrijstellingsperiode conclusies te vertalen naar een situatie waarin meer en meer zwaardere emissieloze bedrijfsvoertuigen op de Nederlandse wegen bestuurd worden door personen met een B-rijbewijs. Dit had voorafgaand aan deze evaluatie beter onderkend kunnen worden. Desondanks zal voor de zomer 2024 de dan afgeronde evaluatie gedeeld worden met de Kamer.

Zoals aangegeven in antwoord 1 zal ik de Kamer voor die tijd ook informeren over het bredere onderzoek dat SWOV doet naar de effecten van zwaardere auto's op de verkeersveiligheid.

⁸ 2023Z17839

⁹ Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2023–2024, nr. 549

¹⁰ Kamerstuk 2023Z13991

Vraag 6

Bent u het eens met de stelling dat het zeer onwenselijk is dat wij van ondernemers vragen te verduurzamen, door bijvoorbeeld zero-emissie zones in steden, en tegelijkertijd onnodige barrières opleggen om die verduurzamingsstap te maken?

Antwoord 6

Ja, dat is onwenselijk en ook niet de intentie van het kabinet in de verduurzamingsopgave. Zoals eerder aangegeven betreft het echter een complexe belangenafweging. Het kabinet staat achter het beleid voor de versnelde verduurzaming van de mobiliteit. Dit beleid is hard nodig om de afgesproken klimaatdoelen te bereiken. Mobiliteit betreft op dit moment zo'n 20% van alle CO₂-uitstoot in Nederland. Om in 2050 een volledig klimaatneutraal wagenpark te bereiken, zijn beleidsmaatregelen hard nodig. Op 1 oktober 2023 bedroeg het aandeel zero-emissievoertuigen in het bedrijfswagenpark iets meer dan 2%. Dat we daarbij obstakels tegenkomen is evident. Dat laat deze casus ook zien. Bij de uitwerking van wetgeving is helaas gebleken dat het op dit moment niet uitvoerbaar en handhaafbaar is om de gedoogconstructie te verankeren in een permanente regeling en het daarmee ook de duurzaamheid en de verkeersveiligheid niet ten goede kan komen. De huidige tegenstrijdigheid in de Europese regelgeving spelen hierbij een rol. Hierbij is, zoals eerder ook aangegeven, een belangenafweging gemaakt tussen duurzaamheid, verkeersveiligheid en duidelijkheid voor de ondernemers. De recente brief aan de Kamer¹¹ naar aanleiding van een vergelijkbare vraag (nummer 6) van de PVV-fractie is uitgebreider ingegaan op de mogelijke impact op bijvoorbeeld de zero-emissie zones.

Vraag 7

Bent u het eens met de stelling dat we verschillende definities zouden moeten hanteren wanneer we spreken over elektrische en niet-elektrische bestelbusjes en vrachtwagens, in plaats van deze alleen op gewicht te beoordelen, wat leidt tot deze onwenselijke situatie?

Antwoord 7

Nee, deze regels en definities zijn Europeesrechtelijk en breder¹² vastgesteld en kunnen daarom niet eenzijdig in nationale regelgeving gewijzigd worden zonder dat dat eerst in Europese regelgeving wordt gewijzigd. De betreffende elektrische bedrijfsauto's zijn vrachtwagens op basis van hun toegestane maximum massa volgens de huidige Europese en Nederlandse wetgeving. Het is op dit moment daarom niet mogelijk om verschillende definities te hanteren. Daarnaast is het vanuit harmonisatie en gelijkheid van regelgeving en het speelveld binnen de EU ook niet wenselijk. Tot slot werken deze definities ook door in andere Europese regelgeving die bijvoorbeeld gaan over ontheffingen of rij- en rusttijden.

Vraag 8

Hoe wordt er omgegaan met ondernemers die na 1 oktober 2023 een bedrijfsvoertuig willen aanschaffen? Is er een plan om hen te helpen verduurzamen, gezien de aankoop van een elektrische bus op dit moment veel onzekerheid met zich meebrengt vanwege de aflopende vrijstelling?

Antwoord 8

Deze bedrijven kunnen verduurzamen binnen de geldende regelgeving voor gewichten en rijbewijzen. Zij kunnen geen gebruik meer maken van de gedoogconstructie ten aanzien van het rijbewijs. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft verschillende subsidies ter beschikking om over te stappen op emissieloze alternatieven. Het gaat hier ook om een beperkt deel van ondernemers waarvoor bij de overstap naar een zero-emissievoertuigen de eisen rondom rijbewijs en gewicht een rol spelen. Op basis van data van de RDW heeft ongeveer 75% van de N1-bestelauto's een wettelijk toegestane maximum massa (WTMM) van 3.200 kg of lager. De resterende 25% hebben

¹¹ Kamerstuk 2023Z20078

¹² Het criterium van maximum toegestane massa van 3.500 kg komt ook voor in het (Weense) Verdrag inzake het wegverkeer en het Verdrag inzake verkeerstekens

een massa tussen 3.200 en 3.500 kg waarmee zij mogelijk rekening moeten houden met deze regelgeving. Dit gaat om ca. 250.000 N1-bestelvoertuigen. In deze groep voertuigen hangt het alsnog af van het laadgewicht in de bedrijfsvoering. Daarbij zijn batterijen in deze categorie nu ongeveer 270 kg, terwijl de ontwikkeling naar steeds lichtere batterijen in volle gang is. Het streven is om tot een structurele oplossing te komen in de nieuwe vierde Rijbewijsrichtlijn waarover momenteel wordt onderhandeld. Het is echter mogelijk dat hier pas over enkele jaren een definitieve oplossing mogelijk wordt. De komende tijd blijf ik in Europees verband wederom aandacht vragen voor dit dossier. Het ministerie is daarnaast blijvend in gesprek met de Europese Commissie om het vraagstuk in de comitologie onder de derde Rijbewijsrichtlijn op te pakken, om zo mogelijk op kortere termijn duidelijkheid te verschaffen. Er is samenwerking met andere lidstaten hierover. Het is niet zeker dat dit tot een oplossing leidt.

Vraag 9

Bent u het eens met de stelling dat het wenselijker zou zijn om werk te maken van de drempels die er liggen omtrent registratie, de definitie van vrachtwagens en fraude, in plaats van de vrijstelling op te heffen wat ondernemers op kosten jaagt en de verduurzaming remt?

Antwoord 9

Nee, zoals in vraag 7 aangegeven betreft het hier Europese regelgeving. Het is niet mogelijk om nationaal hiervan af te wijken. Daarnaast blijven wij ons, zoals in vraag 8 aangegeven, de komende tijd Europees inzetten op dit dossier.

Vraag 10

Kunt u toezeggen de vrijstelling tot ten minste 1 januari 2025 te verlengen om zo meer tijd te bieden aan ondernemers die moeten anticiperen op deze verandering, om ontwikkelingen in de Europese Unie te volgen die in 2024 worden verwacht¹³, en om zo meer tijd te bieden aan uw ministerie om tot een gepaste oplossing te komen?

Antwoord 10

Er gelden geen vrijstellingen meer op dit moment. De vrijstellingen zijn van rechtswege vervallen per 31 december 2022 met het aflopen van het Tijdelijk besluit¹⁴ voor het experiment voor zware elektrische bedrijfsauto's. Er is momenteel sprake van een gedoogsituatie om voertuigen met een maximaal toegestane massa tot 4.250 kg met rijbewijs B te mogen besturen voor zover het extra gewicht boven de 3.500 kg volledig toe te wijzen is aan het gewicht van het batterijpakket. Deze situatie eindigt na 1,5 jaar gedogen op 1 juli 2024.

Afgelopen jaar heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat al uitvoerig gezocht naar een gepaste oplossing, maar die is er helaas nu niet. Zoals in de brief aan de Kamer aangegeven,¹⁵ is er onvoldoende zicht op legalisatie. Het OM geeft aan vanwege het ontbreken van zicht op legalisatie de gedoogsituatie niet langer dan tot 1 juli 2024 te willen verlengen. Zie de met deze beantwoording meegestuurde brief van het OM.

¹³ <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20231204IPR15644/update-of-eu-driving-licence-rules-to-improve-road-safety#:~:text=MEPs%20on%20the%20Transport%20and%20Tourism%20Committee%20agreed%20that%20driving,renewal%20of%20a%20driving%20licence>

¹⁴ Staatsblad 2019, 211

¹⁵ Kamerstuk 2023Z17839