
211

Tijdelijk besluit van 17 mei 2019 tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met een experiment met het onder bepaalde voorwaarden toestaan dat zware elektrische bedrijfsauto's bestemd voor goederenvervoer met rijbewijs B worden bestuurd

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 19 december 2018, nr. IENW/BSK-2018/185569, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

Gelet op artikel 186, eerste lid, aanhef en onderdelen a en c, van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 5:12, tweede lid, onderdeel a, van de Arbeidstijdenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 17 april 2019, nr. W17.18.0405/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 13 mei 2019, nr. IenW/BSK-2019/86972, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

Na hoofdstuk VIII wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk VIIIa: Experiment met rijbewijs B voor volledig elektrische bedrijfsauto's tot 4.250 kg

§ 1. Algemeen

Artikel 173a

1. Er wordt een experiment gehouden waarbij volledig elektrische bedrijfsauto's die een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg maar minder dan 4.250 kg hebben met rijbewijs B kunnen worden bestuurd.

2. Het experiment beoogt:

- a. een afname van de uitstoot van schadelijke en broeikasgasemissies door bedrijfsauto's;
- b. de inzet van volledig elektrische bedrijfsauto's te stimuleren, en
- c. het huidige tekort aan volledig elektrische bedrijfsauto's te overbruggen door de inzet van bedrijfsauto's die zijn omgebouwd tot volledig elektrische auto's, onder de voorwaarde van gelijkblijvende verkeersveiligheid.

§ 2. Afwijkingen

Artikel 173b

1. In afwijking van artikel 15, eerste lid, onderdeel e, worden onder rijbewijscategorie B mede begrepen bedrijfsauto's:

- a. die een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg hebben;
- b. die volledig elektrisch worden aangedreven;
- c. die ingericht zijn voor het vervoer van goederen;
- d. die niet worden gebruikt in combinatie met een aanhangwagen, en
- e. die door Onze Minister als een aan het experiment deelnemend voertuig geregistreerd zijn.

2. De in het eerste lid bedoelde bedrijfsauto's worden slechts met rijbewijs B bestuurd:

- a. door bestuurders die een specifieke opleiding van minstens vijf uur hebben afgerond;
- b. door bestuurders die als deelnemer aan het experiment zijn geregistreerd door Onze Minister;
- c. door bestuurders waarvan het vervoersbedrijf partij is bij de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek, en
- d. op Nederlands grondgebied.

3. Verkeersbord C7 van bijlage 1, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, is niet van toepassing op de in het eerste lid bedoelde bedrijfsauto's.

§ 3. Gegevensverstrekking en looptijd experiment

Artikel 173c

Het vervoersbedrijf, bedoeld in artikel 173b, tweede lid, onderdeel c, verstrekt gedurende de looptijd van het experiment jaarlijks aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland gegevens met betrekking tot het verloop van het experiment, waaronder in ieder geval gegevens over:

- a. de gereden kilometers en het aantal ritten van het voertuig;
- b. het werkgebied van het voertuig en indien beschikbaar de routes die het voertuig heeft gereden;
- c. of het voertuig de plaats heeft ingenomen van een conventioneel voertuig of aanvullend hierop is ingezet, en

d. het aantal verkeersongelukken dat samenhangt met het hogere gewicht van het voertuig.

Artikel 173d

Dit hoofdstuk vervalt met ingang van 1 januari 2023.

ARTIKEL II

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 2.3:2 wordt een lid toegevoegd, luidende:

5. De artikelen 2.4:1, derde lid, 2.4:13, tweede tot en met vierde lid, 2.5:1, 2.5:3 en 2.5:6 zijn niet van toepassing op vervoer als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder f, van verordening (EG) nr. 561/2006, mits het gebruikte voertuig en de bestuurder voldoen aan artikel 173b van het Reglement rijbewijzen.

B

Na artikel 2.3:2 wordt aan paragraaf 2.3 een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 2.3:3

Dit artikel en artikel 2.3:2, vijfde lid, vervallen met ingang van 1 januari 2023.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 17 mei 2019

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
T. van Ark

Uitgegeven de *dertiende* juni 2019

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Het gebruik van conventionele voertuigen (voertuigen met een verbrandingsmotor) in de transportsector brengt broeikasgasemissies als ook emissies die schadelijk zijn voor de gezondheid met zich mee. Dit heeft een impact op het klimaat en de leefomgevingskwaliteit. Het laatstgenoemde gevolg geldt nadrukkelijk voor stadsdistributie. Reductie van bovengenoemde emissies vormt onderdeel van de mondiale en Europese klimaatagenda en tevens van nationaal beleid om klimaatverandering tegen te gaan en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Emissiereductie is dus op diverse schaalniveaus van belang.

Technische en technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om de genoemde emissies te voorkomen of te reduceren. De markt voor elektrische personenauto's is volop in beweging. Ook voor zwaardere voertuigen is een doorbraak van nul-emissievoertuigen in zicht. Onder nul-emissievoertuigen wordt een voertuig met een elektrische aandrijflijn verstaan.

In het geval van bestelauto's worden momenteel conventionele voertuigen omgebouwd tot volledig elektrische auto's. Verder produceren sommige fabrikanten op kleine schaal nieuwe nul-emissiebestelvoertuigen. Een probleem waar bedrijven tegenaan lopen, is dat elektrische voertuigen door het batterijpakket zwaarder worden. Hierdoor overschrijden deze voertuigen, als het laadvolume gelijk blijft, de toegestane maximummassa van 3.500 kg die in artikel 4, vierde lid, onderdelen d en f, van Richtlijn 2006/126/EG¹ (zie ook artikel 15 van het Reglement rijbewijzen) wordt gesteld aan voertuigen die met een rijbewijs B bestuurd mogen worden en vallen zij in de categorie waarvoor rijbewijs C of C1 vereist is. Chauffeurs die over deze rijbewijscategorieën beschikken zijn schaarser en duurder, omdat zij moeten voldoen aan de zwaardere eisen die in vergelijking met rijbewijs B worden gesteld (medische keuring, zwaardere geschiktheidseisen, het rijbewijs is slechts 5 jaar geldig en beroepschauffeurs in het goederenvervoer dienen te beschikken over een getuigschrift vakbekwaamheid (code 95)).

Dit maakt het gebruik van elektrische voertuigen kostbaarder dan van conventionele voertuigen. Deze voertuigen worden daarom niet of nauwelijks ingezet, tenzij er een aanpassing van de eisen voor het besturen daarvan plaatsvindt. Binnen de huidige wet- en regelgeving, in dit geval het Reglement rijbewijzen, is het niet mogelijk om de genoemde belemmeringen voor voertuigen die door de ombouw met een elektrische aandrijflijn de grens van 3.500 kg maximummassa overschrijden weg te nemen.

Daarom is aan de Europese Commissie op grond van artikel 4, vijfde lid, van Richtlijn 2006/126/EG om instemming verzocht om elektrische voertuigen die gebruikt worden voor het goederenvervoer, uit te sluiten van de toepassing van artikel 4, vierde lid, onderdelen d en f, van de richtlijn.

Met het besluit d.d. 13 juli 2017 heeft de Europese Commissie Nederland toestemming verleend om voor voertuigen die aan bepaalde eisen voldoen de maximummassa van 3.500 kg te verhogen tot 4.250 kg, waardoor het toegestaan is deze voertuigen te besturen met een rijbewijs B, in plaats van met een rijbewijs C of C1.

¹ Richtlijn nr. 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403).

De toestemming is gegeven voor een periode tot en met 31 december 2022.

De toestemming van de Europese Commissie vult Nederland in met een tijdelijk experiment in samenwerking met een groot aantal partijen (zie hiervoor ook paragraaf 6). Om het experiment voor te bereiden is een participatietraject opgezet.

Een tijdelijke vrijstelling van rijbewijs C of C1 voor nul-emissievoertuigen tot 4.250 kg biedt ruimte aan de grootschalige ontwikkeling van duurzame bestelvoertuigen voor het bereiken van het doel van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek² (hierna: GD ZES) in 2025. Partijen van de GD ZES delen het streven dat stadskernen zoveel mogelijk emissievrij worden beleverd. Het uiteindelijke doel is om in 2025 emissies van CO₂, NO_x, fijnstof en geluid als gevolg van stadslogistiek te reduceren tot nul. Daarmee lopen partijen vooruit op de Europese wetgeving die stelt dat in 2050 alleen emissievrije voertuigen in de stad mogen rijden. Onderhavige wetgeving faciliteert het doel van de GD ZES.

Er vindt een transitie plaats naar nul-emissiegoederenvervoer en gezien de bovengenoemde beleidsdoelen is het wenselijk om deze transitie te stimuleren. Met de voorgestelde wijziging van het Reglement rijbewijzen neemt de overheid tijdelijk het concurrentienadeel weg dat ontstaat bij de inzet van de nul-emissiebestelvoertuigen ten opzichte van de inzet van conventionele voertuigen met een vergelijkbaar laadvermogen. De overheid geeft zo ruimte aan het bedrijfsleven om hiermee ervaringen op te doen en aan te tonen dat er een haalbaar verdienmodel is voor de toepassing van schone voertuigen. De markt steunt het initiatief hiervoor.

2. Hoofdpijnen van het voorstel

Met het besluit van de Europese Commissie mag Nederland haar nationale regelgeving tijdelijk (tot en met 2022) wijzigen zodat bepaalde voertuigen uitgesloten kunnen worden van de toepassing van artikel 4, vierde lid, onderdelen d en f, van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403). Rijbewijs B is dan voldoende voor het mogen besturen van deze voertuigen en rijbewijs C of C1 is niet meer nodig. De Nederlandse overheid zet hiervoor samen met het betrokken bedrijfsleven en overheidsinstanties een experiment op. Hierin mogen chauffeurs nul-emissievoertuigen tot 4.250 kg (3.500 kg + batterij/brandstofcel van maximaal 750 kg) met een rijbewijs B besturen. Het gaat hier om volledig elektrisch aangedreven motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen. Het betreffende voertuig mag niet worden gebruikt in combinatie met een aanhangwagen. Hiermee samenhangend wordt ook het Arbeidstijdenbesluit vervoer gewijzigd, ten aanzien van de tachograafplicht voor voertuigen van maximaal 4.250 kg. De vrijstelling heeft een duur van maximaal vijf jaar en loopt tot en met 31 december 2022. De verkeersveiligheid mag door de vrijstelling van rijbewijs C of C1 niet in het geding komen. De Europese Commissie heeft daarom een aantal voorwaarden aan toestemming gebonden, waaronder het verplicht volgen van een minstens vijf uur durende, specifieke opleiding en de voorwaarde dat met de vrijgestelde voertuigen niet buiten Nederland mag worden gereden. Deze voorwaarden zijn verwerkt in dit wijzigingsbesluit.

Om aan het experiment deel te nemen, is het noodzakelijk dat de vervoersbedrijven van de bestuurders partij zijn bij de voornoemde GD ZES, ter ondersteuning van het brede doel om stadskernen zoveel mogelijk emissievrij te beleveren. Een aantal vervoersbedrijven die reeds

² Zie: <http://www.greendeals.nl/gd173-zero-emission-stadslogistiek/>

lid zijn van GD ZES hebben geparticipeerd bij de opzet van dit experiment. De GD ZES staat open voor nieuwe toetreders. Bedrijven die interesse hebben in de vrijstelling dienen dus eveneens partij te worden van de GD ZES.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving

Dit wijzigingsbesluit heeft betrekking op het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Er worden geen extra technische eisen gesteld aan de voertuigen die aan het experiment deelnemen. Ze moeten voldoen aan de eisen die uit de bestaande wet- en regelgeving voortvloeien.

De instructeurs die de chauffeurs de vijf uur durende opleiding geven, dienen in het bezit te zijn van een bevoegdheidscertificaat ten behoeve van het geven van rijonderricht voor de categorie C, afgegeven op grond van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.

4. Uitvoering en handhaving

Om de uitvoering van het wijzigingsbesluit en het experiment vorm te geven, hebben er diverse bijeenkomsten met diverse betrokken partijen (overheid en bedrijfsleven) plaatsgevonden. Binnen het experiment zullen relevante data worden gemonitord en de resultaten zullen worden geëvalueerd. De RDW en het CBR zijn betrokken, respectievelijk vanwege de goedkeuring van de omgebouwde nul-emissievoertuigen en de vormgeving van de opleiding.

Ten behoeve van de handhaving wordt het rijbewijsnummer van de chauffeur digitaal geregistreerd. Ook de kentekens van de deelnemende voertuigen worden geregistreerd voor handhavingsdoeleinden.

De betrokken partijen zijn positief ten aanzien van de handhaafbaarheid en de uitvoerbaarheid van het experiment.

5. Gevolgen

Verkeersveiligheid

De overheid laat een rijtest uitvoeren om meer zicht te krijgen op het verschil in rijgedrag tussen het omgebouwde nul-emissievoertuig tot 4.250 kg en een conventioneel voertuig met eenzelfde laadvermogen. De resultaten van de rijtest worden gebruikt bij de vormgeving van de voorgeschreven vijf uur durende rijopleiding.

De verkeersveiligheid wordt gewaarborgd doordat de chauffeurs een aanvullende, vijf uur durende, opleiding moeten volgen. Verder dient het voertuig ook na een eventuele ombouw aan de voertuigenregelgeving te voldoen. Om dit te kunnen vaststellen moet het voertuig na een eventuele ombouw voor een individuele keuring opnieuw gekeurd te worden. Dit wordt gedaan door de RDW.

Concurrentiepositie nul-emissiegoederenvervoer

De drempel om nul-emissiebestelvoertuigen te bestellen en in te zetten die over de gewichtsgrens van 3.500 kg gaan en maximaal 4.250 kg wegen, wordt lager voor partijen die in de stad distribueren en meedoen aan het experiment, omdat zij hiervoor geen chauffeurs meer hoeven aan te nemen met een rijbewijs C. Het concurrentienadeel wordt immers weggenomen met de tijdelijke wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Het laadvermogen voor de nul-emissie bestelvoertuigen blijft gelijk aan het laadvermogen van het voertuig

voorafgaand aan de ombouw; er is dus geen extra lading mogelijk. De concurrentiepositie verandert daarom niet; alleen het concurrentienadeel van het extra gewicht van de elektrische aandrijflijn wordt weggenomen.

Milieukwaliteit en klimaatmitigatie

De verwachting is dat het experiment een stimulans zal geven aan de inzet van volledig elektrisch aangedreven voertuigen in de stedelijke distributie. Dit zal positieve gevolgen hebben voor het milieu (verbetering van luchtkwaliteit en verminderen van geluid) en bijdragen aan het terugdringen van CO₂-emissies en daarmee bijdragen aan klimaatmitigatie.

Kennis

Door uitvoering, monitoring en evaluatie van het experiment zal de kennis en ervaring met nul-emissie in relatie tot de toepassing van (omgebouwde) nul-emissiebestelvoertuigen in de logistieke dienstverlening toenemen. Dit zal bijdragen aan de transitie naar nul-emissie stadsdistributie.

6. Effecten bedrijfsleven en overheid

Regeldrukkosten en kostenbesparingen

In deze paragraaf worden de regeldrukkosten en de besparing op de nalevingskosten (regeldrukvermindering) beschouwd, aan hand van de conclusie en adviespunten van het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Naar het oordeel van het college zijn nut en noodzaak van de tijdelijke wijziging en het voorgenomen experiment voldoende onderbouwd. Verder geeft het college aan dat de voorgenomen wijziging een (tijdelijk) minder belastend alternatief vormt voor de huidige bepalingen in het Reglement rijbewijzen en in het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Een berekening van de effecten van deze tijdelijke wijzigingsregeling voor de ondernemer laat zien dat de vereiste rijopleiding van vijf uur naar verwachting voor een toename zorgt van regeldrukkosten van 5 maal € 40,- per uur voor gemiddeld 250 chauffeurs per jaar. Dit leidt tot een kostenpost van gemiddeld € 50.000,- per jaar. Verder registreert de rij school de chauffeurs die hebben deelgenomen aan de opleiding in een digitale databank. Hiermee zijn naar schatting 10 minuten á € 39,- op 25 opleidingsmomenten door 10 rij scholen per jaar mee gemoeid. Dit komt uit op € 1.625,- per jaar.

De administratieve lasten voor bedrijven stijgen als gevolg van het moeten verzamelen van data in het kader van de monitoring van het experiment om ervaring op te doen met en inzicht te krijgen in de effecten van de inzet van nul emissie bestelwagens. De extra last die hieruit voortvloeit, is berekend op 8 uur per bedrijf per jaar á € 39,- voor naar schatting 40 deelnemende bedrijven. Dit komt uit op € 12.480,- per jaar. Deelname aan het experiment kan alleen als een bedrijf partij is van de Green deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES). Hiervoor moet een bedrijf zich registreren. Naar schatting zijn hiermee 2 uur á € 39,- per bedrijf dat zich laat registreren mee gemoeid. Bij de aanname dat vijf bedrijven zich per jaar als nieuwe partij laten registreren, komt dit uit op € 390,- per jaar.

De toezichtslasten stijgen doordat het CBR toezicht houdt op de uitvoering van de vijf uur durende opleiding. Hiermee zijn 2 uur á € 34,- voor een controle van eenmaal per 2 jaar mee gerekend voor naar schatting 10 rij scholen. Het totaal komt daarmee uit op € 340,- per jaar.

De ATR adviseert om inzicht te bieden in de geldende bepalingen voor bedrijfsvoertuigen tussen de 3.500 en 4.250 kg en de daarmee samenhangende kosten die een bedrijf moet maken als het met één of meerdere bedrijfsvoertuigen wenst deel te nemen aan het experiment. Aan deze aanbeveling is invulling gegeven door de kosten voor de herkeuring door de RDW van een omgebouwd voertuig in beeld te brengen, evenals de kosten voor de extra technische eisen voor een N2 categorie voertuig t.o.v. een N1 categorie voertuig. Hiervoor is een indicatie van de meerprijs van een nul emissie bestelvoertuig van 3.500 kg tot 4.250 kg t.o.v. een diesel bestelvoertuig tot 3.500 kg met eenzelfde laadvermogen gegeven, namelijk € 40.000, voor af-fabriek voertuigen. Ombouwen van een dieselbestelwagen kost tussen de € 45.000,- en € 130.000,-. Dit is afhankelijk van wensen voor bijvoorbeeld accupakketten en capaciteit voor snelladen. De verwachting is dat deze aanschaffkosten drastisch omlaag gaan wanneer dergelijke bussen direct uit de fabriek komen.

Aangezien herkeuringen van omgebouwde bestelvoertuigen nog weinig in de praktijk voor zijn gekomen en een herkeuring maatwerk per voertuig betreft, is het alleen mogelijk om een inschatting te geven van de bandbreedte van de kosten hiervoor. Verder staat er een overzicht van de uur- en kentekentarieven in de Regeling tarieven Dienst Wegverkeer 2018 in de Staatscourant (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-69053.html>). Deze bandbreedte van de kosten voor herkeuring is een optelsom van verschillende variabelen, zoals het uurtarief, de bestede uren, de kosten van het eventuele gebruik van RDW faciliteiten en indien van toepassing de gemaakte reis- en verblijfkosten. De regeldrukkosten komen naar schatting uit op een bedrag van € 5.000,- per bestelvoertuig.

Ook is gekeken naar het verschil in brandstofkosten en kosten voor de benodigde elektriciteit of waterstof voor de aandrijving van het voertuig. De gemiddelde kosten voor een conventioneel bestelvoertuig zijn tussen de € 1,21 en de € 1,76 per liter diesel (verbruik 1 op 7 – 14 km) en € 0,07 – € 1,10 (dit is een hoog tarief voor snelladen dat minder voor zal komen in de praktijk) per kWh voor elektriciteit voor een nul emissievoertuig (verbruik 25 kWh op 100 km). Het jaarkilometrage is ongeveer tussen de 17.000 km – 35.000 km.

Ten slotte is naar het verschil in kosten voor het onderhoud van het nul emissie voertuig en het dieselbestelvoertuig gekeken. Over het algemeen wordt verwacht dat de onderhoudskosten voor elektrische bestelauto's iets lager zijn dan die van auto's die op diesel of benzine rijden, maar er is nog geen goede inschatting van wat de daadwerkelijke kosten zijn. Er een besparing op de MRB van € 300,- per jaar per voertuig. Verder is er voor nul emissie bestelvoertuigen nog een MIA VAmil investeringsaftrek mogelijk.

Verder adviseert de ATR de analyse van de regeldrukeffecten compleet te maken met een kwantitatieve analyse van de besparingen die zullen optreden als gevolg van het voorgenomen experiment. Kostenbesparingen zijn mogelijk doordat er een chauffeur met rijbewijs B in plaats van rijbewijs C het nul emissie bestelvoertuig mag besturen. Bovendien is het voor een bestelvoertuig tot 4.250 kg gemakkelijker om personeel met rijbewijs B te verwerven dan met een rijbewijs C, omdat deze chauffeurs in de praktijk meestal kiezen voor het besturen van een zwaarder voertuig en andere typen werkzaamheden waar een hogere vergoeding tegenover

staat. De kostenbesparing zit daarom naar verwachting vooral in het verschil tussen de kosten voor een opleiding van 5 uur of een volledige opleiding om rijbewijs C met code 95 te halen. Een andere kostenbesparing is het vermijden van kosten voor aanschaf, plaatsing en gebruik van een tachograaf en van de opleiding van chauffeurs met rijbewijs B om te leren omgaan met de tachograaf (vanwege de ontheffing van de tachograafplicht).

Het verschil in kosten tussen een opleiding voor C1 chauffeur met code 95 van € 1.800,- en de vijf uur durende opleiding van € 200,- is € 1.600,- per chauffeur. De besparing van kosten door ontheffing van de tachograafplicht bestaan uit vermeden kosten voor aanschaf en plaatsing van een tachograaf met een bandbreedte van € 400,- tot € 600,- in geval dat er in het voertuig «af» fabriek al een tachograaf is ingebouwd tot een bandbreedte van € 1.900,- tot € 2.400,- als de tachograaf nog moet worden ingebouwd. Andere bijkomende kosten die vermeden worden per bedrijf zijn kosten voor de bestuurderskaart per chauffeur en analyse-software om na te gaan of tachograafdata compleet zijn en/of er overtredingen zijn begaan per chauffeur, kosten van een eendaagse tachograaf-training en kosten van het behalen van de code 95/vakbekwaamheid. Gezamenlijk zijn deze kostenbesparingen tussen de € 322,- en € 495,- per jaar per chauffeur. Daar komen besparingen van eenmalige kosten bij van € 245,- voor het niet hoeven aanschaffen van een apparaat om tachograafdata te downloaden en een besparing van ongeveer € 50,- per jaar voor het niet hoeven laten uitvoeren van een tachograafkeuring.

De verwachting is dat het wegnemen van het concurrentienadeel zal opwegen tegen de kosten die gepaard gaan met de uitvoering van het experiment. Het bedrijfsleven is betrokken bij de opzet van het experiment en levert inbreng over de financiële kaders van dit experiment. De extra kosten van dit experiment moeten immers niet zo hoog worden dat deelname hieraan financieel niet interessant meer is voor bedrijven.

Overheden: eenmalige kosten voor de overheid betreffen de opzet, uitvoering van een rijtest met een nul-emissie bestelvoertuig en eenzelfde soort prototype conventioneel bestelvoertuig ter vergelijking, opstellen van een opleidingsplan (TNO en CBR/CCV, respectievelijk begroot op € 20.000 en € 2.100) en toezicht op de uitvoering van de vijf uur durende opleiding (CBR/CCV begroot op € 5.500). De rijtest is nodig om zicht te krijgen op de leerdoelen van de opleiding. Tenslotte maakt de overheid (RVO/RWS en ministerie van IenW) kosten voor registratie, monitoring van de impact op verkeersveiligheid en het milieu en voor evaluatie van het experiment (begroot op € 5.000 voor de looptijd van het experiment). Andere betrokken overheidsinstanties zijn de RDW en de politie bij de voorbereiding van het experiment. Hier zijn geen kosten voor begroot. Voor provincies en gemeenten zijn er geen kosten.

7. Verwerking persoonsgegevens

Ingevolge artikel 173b, tweede lid, onderdeel b, van het ontwerpbesluit kunnen de voertuigen die onder het proefproject vallen slechts door bestuurders met een rijbewijs B worden bestuurd, indien deze bestuurders als deelnemer aan het proefproject zijn geregistreerd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Op advies van de Autoriteit persoonsgegevens is voor dit proefproject een Privacy impact assessment (PIA) uitgevoerd. In deze PIA staat beschreven welke persoonsgegevens met welk doel en door wie worden geregistreerd. Hieronder volgt een korte samenvatting:

In het kader van dit proefproject is het noodzakelijk om bepaalde persoonsgegevens te registreren. De registratie dient de volgende doeleinden:

1. handhaving en toezicht
2. registratie en evaluatie
3. monitoring en rapportage.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zet hiertoe in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een digitaal register op en beheert dat register. Deelnemende bedrijven moeten lid zijn van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES) en zich met naam en KvK-nummer registreren in het digitale register. RVO controleert vervolgens of het bedrijf is aangesloten bij de GD ZES. Voor deze toets beschikt RVO over een lijst met deelnemende bedrijven, welke afkomstig is van het secretariaat van de GD ZES, dat wordt uitgevoerd door Connect.

Elk deelnemend bedrijf registreert vervolgens in het RVO-register de kentekens van de deelnemende voertuigen en de rijbewijsnummers van deelnemende chauffeurs die voor het bedrijf werkzaam zijn en met de betreffende voertuigen gaan rijden. Van deze personen worden geen NAW-gegevens geregistreerd, enkel het rijbewijsnummer.

Chauffeurs moeten een opleiding bij een rijsschool hebben gevolgd. Rijsscholen registreren na afloop van de opleiding de deelnemers in het RVO-register door het rijbewijsnummer van de chauffeurs te registreren. Hierdoor kunnen handhavingsdiensten, zoals de politie, controleren of een chauffeur de vereiste opleiding heeft gevolgd en dientengevolge bevoegd is om het desbetreffende voertuig te besturen met een rijbewijs B.

Het CBR controleert steekproefsgewijs de kwaliteit van de door rijsscholen aangeboden opleidingen. Hiervoor is het noodzakelijk dat elke rijsschool registreert wanneer, waar en door welke bevoegde docent de opleiding wordt gegeven. Van de docenten wordt enkel het certificeringsnummer in het door RVO beheerde register geregistreerd en verder geen NAW-gegevens.

Bedrijven rapporteren een keer per jaar het aantal kilometers dat met de elektrische voertuigen is gereden. Ook rapporteert elk bedrijf of deze voertuigen conventionele voertuigen met een verbrandingsmotor hebben vervangen. Ook de regio waarin hoofdzakelijk wordt gereden, wordt gerapporteerd. Dit is noodzakelijk om het proefproject te kunnen evalueren en de milieuwinst te rapporteren. Deze evaluatie wordt geanonimiseerd ook naar de Europese Commissie gestuurd, een vereiste voor deze ontheffing.

Tenslotte worden alle ongevallen met letselschade geregistreerd. Doel hiervan is het nagaan of de ongelukken aan de voertuig specifieke eigenschappen te wijten zijn. Met oog op de verkeersveiligheid is dit noodzakelijk. Ook dit wordt geanonimiseerd naar de Europese Commissie gerapporteerd. Gegevens van individuele chauffeurs worden niet geregistreerd.

De geregistreeerde data worden na afloop van de proefperiode, uiterlijk 31 december 2023, vernietigd.

8. Consultatie

Tijdens de voorbereiding van de opzet van het experiment zijn diverse partijen betrokken geweest. De betrokken partijen zijn: RDW, CBR, ministeries van IenW, SZW en JenV, politie, enkele grote gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Groningen en Eindhoven), de rij scholen-branch e, Veilig Verkeer Nederland, Longfonds, Natuur en Milieu, Milieud e fensie, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), TNO, secretariaat GD ZES, diverse partijen uit het bedrijfsleven, waaronder de goederenvervoerbranche (Ahold, PostNL, DHL), belangenorganisaties (RAI Vereniging, Evofenedex, VNO-NCW/MKB en TLN) en verzekeringsmaatschappijen (AON en Allianz Benelux). De samenwerking verliep via een uitgebreid participatietraject, bestaande uit deelname aan consultatiebijeenkomsten en bilaterale contacten.

RWS, RDW, CBR en de politie hebben deelgenomen aan het uitgebreide participatietraject en hebben inbreng geleverd ten aanzien van de handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid. De resultaten van de bijeenkomsten in dit traject zijn vastgelegd.

Voor dit besluit is afgezien van internetconsultatie, omdat de voorbereiding gepaard is gegaan met een uitgebreid participatietraject waarbij zowel de overheidsinstanties als de overige stakeholders zijn betrokken. Daarnaast zijn de voorwaarden waaronder het experiment onderwerp van dit besluit mag gehouden door de Europese Commissie bepaald. Om die redenen kan internetconsultatie niet in betekenende mate leiden tot aanpassing van dit wijzigingsbesluit.

9. Monitoring en evaluatie

De uitvoering van het experiment wordt gemonitord en geëvalueerd met betrekking tot zijn doeltreffendheid en de effecten met name op het gebied van de verkeersveiligheid en het milieu. Het evaluatierapport wordt naar de Eerste en Tweede Kamer en de Europese Commissie gestuurd.

Monitoring Verkeersveiligheid

De impact op de verkeersveiligheid zal worden gemeten. Het gaat hier om het bijhouden van de eventuele ongevallen die verband houden met het hogere gewicht van het elektrische voertuig. Lichte beschadigingen, bijvoorbeeld als gevolg van het raken van een paaltje, vallen hier niet onder.

Monitoring Milieueffecten

Milieueffecten van de inzet van nul-emissievoertuigen worden gemeten ten opzichte van het gebruik van niet elektrische voertuigen. Het gaat voornamelijk om vermeden CO₂-uitstoot en om de positieve impact op luchtkwaliteit en de geluidomgeving. De te gebruiken parameters zijn onder meer:

- het aantal kilometers dat er gereden is;
- de locaties waar het voertuig heeft gereden, en
- het aantal ritten van het voertuig.

Monitoring inzet volledig elektrische bedrijfsauto's

Verder is het uiteraard belangrijk om te weten of bedrijven ook daadwerkelijk meer volledig elektrische bedrijfsauto's gaan inzetten en of deze voertuigen ter vervanging van het huidige conventionele wagenpark worden gebruikt.

Een kennisinstelling kan op basis van de verzamelde gegevens een berekening maken van de omvang van de effecten van het experiment op de CO₂-uitstoot en een inschatting van de effecten op de luchtkwaliteit en de kwaliteit van de geluidomgeving.

10. Voorhang

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 17 september 2018 over het ontwerpbesluit (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 632).

De vragen en opmerkingen zijn op 10 oktober 2018 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 15 november 2018 zijn de vragen beantwoord (Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 609).

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Hoofdstuk VIIIa is geïntroduceerd om het experiment in het kader van de GD ZES te faciliteren.

In artikel 173a van het Reglement rijbewijzen worden de doelen van dit experiment opgesomd.

Met artikel 173b van het Reglement rijbewijzen wordt het gedurende de periode van het experiment mogelijk gemaakt dat elektrische bedrijfsauto's, die vanwege het accupakket meer dan 3.500 kg wegen, worden bestuurd met rijbewijs B. In dit artikel zijn de voorwaarden voor het besturen van deze bedrijfsauto's met rijbewijs B opgenomen.

In artikel 173b, tweede lid, onderdeel c, is de verplichting opgenomen dat het vervoersbedrijf, namens wie de bestuurder de vervoersactiviteiten uitvoert, partij is bij de GD ZES.

Het derde lid van artikel 173b sluit de toepassing uit van verkeersbord C7 van bijlage 1, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, op de in het eerste lid bedoelde elektrische bedrijfsauto's. Verkeersbord C7 regelt een inrijverbod voor vrachtwagens. Officieel behoren de bedrijfsauto's die vallen onder het experiment onder de categorie vrachtwagens, vanwege de toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg (maar niet meer dan 4.250 kg). Verkeersbord C7 staat vaak in stadscentra met krappe en smalle wegen. Het is niet de bedoeling dat de in het kader van het experiment geregistreerde elektrische bedrijfsauto's daar in het geheel niet meer mogen rijden; het doel van de GD ZES is er juist op gericht om distributie binnen stadskernen mogelijk te maken met behulp van emissievrije beleving. Deze elektrische voertuigen zijn ook niet groter qua afmetingen, maar enkel iets zwaarder vanwege het batterijpakket.

Artikel 173c bevat de verplichting tot het verstrekken van gegevens door de deelnemende vervoersbedrijven. De Europese Commissie heeft als voorwaarde gesteld dat het experiment gemonitord en geëvalueerd moet worden om de gevolgen van het experiment voor verkeersveiligheid en

milieu in beeld te brengen. Het ministerie van IenW heeft in overleg met betrokken partijen afspraken gemaakt over welke gegevens hiervoor in ieder geval relevant zijn, namelijk:

- het aantal kilometers dat het voertuig gereden heeft;
- het aantal ritten;
- het werkgebied van het voertuig en indien beschikbaar de routes die het voertuig heeft gereden;
- of het voertuig de plaats heeft ingenomen van een conventioneel voertuig of aanvullend hierop is ingezet, en
- het aantal verkeersongevallen dat verband houdt met het hogere gewicht van het voertuig.

Mocht gedurende de looptijd van het experiment behoefte bestaan aan aanvullende gegevens, dan biedt dit artikel hiervoor eveneens een grondslag.

De deelnemende bedrijven rapporteren jaarlijks de benodigde gegevens aan RVO. Vervolgens zal RVO hierover verslag uitbrengen aan de minister van IenW. Het ministerie van IenW rapporteert na afloop van de looptijd van het experiment de resultaten aan de Eerste en Tweede Kamer, de Europese Commissie en de deelnemers.

In artikel 173d van het Reglement rijbewijzen wordt de vervaldatum van de experimentbepalingen aangegeven. Op die datum eindigt de toestemming van de Europese Commissie om af te wijken van Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs. Omwille van de duidelijkheid over de looptijd van het experiment, is er gekozen voor het opnemen van de vervaldatum in een apart artikel dat zichtbaar is in de geconsolideerde tekst van het Reglement rijbewijzen in het wetgevingsbestand (www.wetten.nl).

Artikel II

A

Aan artikel 2.3:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer is een vijfde lid toegevoegd om de deelnemers aan het experiment in het kader van de GD ZES uit te zonderen van de tachograafplicht. Zonder deze wijziging zouden de bedrijfsauto's als gevolg van de hogere massa onder de tachograafplicht vallen.

Op grond van artikel 13, eerste lid, van verordening (EU) 165/2014³ mogen de lidstaten de in artikel 13, eerste en derde lid, van verordening (EG) nr. 561/2006⁴ bedoelde voertuigen vrijstellen van de toepassing van deze verordening. Het gaat hier om een vrijstelling ten aanzien van voertuigen die onder artikel 13, eerste lid, onderdeel f, van verordening (EG) nr. 561/2006 vallen. Aan deze vrijstelling kunnen voorwaarden worden verbonden. Met een verwijzing naar artikel 173b van het Reglement rijbewijzen, zijn de voorwaarden voor de vrijstelling identiek aan de voorwaarden die voor het experiment gelden. Deze wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer is afgestemd met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

³ Verordening (EU) 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (Pb EU L 60/1).

⁴ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (Pb EU 102/1).

Voor het realiseren van een haalbaar verdienmodel is het voor het bedrijfsleven van belang dat de tachograafplicht voor deze nul-emissievoertuigen uitgezonderd wordt. De kosten voor de aanschaf en het gebruik van een tachograaf en de opleiding van de chauffeurs om met een tachograaf te kunnen werken zijn hoog. De tachograafplicht kan het gebruik van de genoemde nul-emissievoertuigen belemmeren.

B

In artikel 2.3:3 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt de vervaldatum van het vijfde lid aangegeven. Met ingang van 1 januari 2023 eindigt de toestemming van de Europese Commissie om af te wijken van Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs en vervalt de experimentbepaling in het Reglement rijbewijzen en daarmee tevens de aanpassing in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Omwille van de duidelijkheid en de toegankelijkheid is er gekozen voor het opnemen van de vervaldatum in een apart artikel dat zichtbaar blijft in de geconsolideerde tekst van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in het wetgevingsbestand (www.wetten.nl).

Artikel III

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden algemene maatregelen van bestuur in werking met ingang van 1 januari of 1 juli. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding. In dit wijzigingsbesluit wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en van de invoeringstermijn van twee maanden. De reden hiervoor is dat het doorschuiven van de inwerkingtreding naar het volgende vaste verandermoment zou leiden tot grote nadelige (financiële) gevolgen voor de sector. Zo'n verschuiving zou namelijk leiden tot een experiment van (veel) kortere duur. Bovendien zouden de positieve effecten voor het milieu uitblijven gedurende de tijd dat de start van het experiment wordt uitgesteld. De datum waarop dit besluit vervalt (1 januari 2023) staat vast in verband met de maximale duur van de toestemming van de Europese Commissie. Verlenging van het experiment is niet mogelijk. Teneinde de nadelige financiële en milieugerelateerde gevolgen zo veel mogelijk te beperken, wordt ervoor gekozen dit besluit zo spoedig mogelijk in werking te laten treden.

Dit besluit wordt ondertekend mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga