

Vergaderjaar 2023–2024

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

M

VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 20 juni 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving¹ hadden kennisgenomen van de brief van 9 februari 2024² waarbij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, eerder gestelde vragen beantwoordde over het verslag van een schriftelijk overleg van de Tweede Kamer inzake de Transportraad van 4 december 2023. De leden van de fractie van de **BBB** wensten de regering naar aanleiding hiervan een aantal nadere vragen te stellen.

Naar aanleiding hiervan is op 16 april 2024 een brief gestuurd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De Minister heeft op 19 juni 2024 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde nader schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Lieveense (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

² Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, L.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 16 april 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van 9 februari 2024³ waarbij u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, eerder gestelde vragen beantwoordt over het verslag van een schriftelijk overleg van de Tweede Kamer inzake de Transportraad van 4 december 2023. De leden van de fractie van de **BBB** wensen de regering naar aanleiding hiervan nog enkele nadere vragen te stellen.

De leden van de fractie van de BBB memoreren dat zij op 9 januari 2024 de regering vragen hebben gesteld over de tijdelijke gedoogsituatie voor elektrische bestelbussen met een gewicht boven 3.500 kilogram. Vervolgens is op 25 januari 2024 in de Tweede Kamer de motie van het lid Van Zanten c.s.⁴ aangenomen waarin de regering wordt verzocht om op Europees niveau de mogelijkheden te onderzoeken om de gedoogsituatie voor rijbewijs B voor elektrische bedrijfswagens voort te zetten. De leden van de fractie van de BBB begrijpen dat de tijdelijke gedoogsituatie inmiddels is verlengd tot 1 juli 2024. De leden van de fractie van de BBB bedanken de regering voor de beantwoording van de eerder door hen gestelde vragen. Echter, deze antwoorden nemen de eerder door deze leden geuite zorgen over de aanstaande beëindiging van de gedoogsituatie niet weg. Deze leden hebben daarover in relatie tot de verduurzaming van het wagenpark, de bereikbaarheid van de binnensteden en het verminderen van de regeldruk voor het midden- en kleinbedrijf de regering nog de volgende nadere vragen te stellen.

1. De leden van de fractie van de BBB constateren dat een belangrijke reden om de gedoogsituatie niet te verlengen volgens de regering is gelegen in de veiligheid. De regering wijst daarbij naar eerder onderzoek van het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV)⁵ uit het jaar 2021⁶ waaruit blijkt dat voertuigen met meer gewicht bij een botsing meer schade toebrengen. Deze leden wijzen erop dat elektrische auto's, in het bijzonder de elektrische sports utility vehicles (SUV's), ook zwaarder zijn dan personenauto's. Gelden hier niet dezelfde veiligheidsrisico's? Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop van de regering.
2. De leden van de fractie van de BBB merken op dat de uitvoerings- en handhavingsvraagstukken van de vrijstellingsregeling van de derde Rijbewijsrichtlijn in meerdere lidstaten spelen die een permanente vrijstelling willen invoeren of al hebben ingevoerd. Dit betreft onder andere Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Hongarije, Ierland, Polen, Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Portugal. Deze leden vragen de regering welke van deze landen inmiddels een permanente vrijstelling hebben ingevoerd. Welke landen hebben net als Nederland een tijdelijke vrijstelling? En tot wanneer gelden deze vrijstellingen? De leden van de fractie van de BBB merken vervolgens op dat de regering het vanuit de gedachte van harmonisatie, gelijkheid van regelgeving en het speelveld binnen de Europese Unie niet wenselijk

³ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, L.

⁴ Kamerstukken II 2023/24, 36 410 XII, nr. 47.

⁵ Raadpleegbaar via: <https://swov.nl/nl/fact/snelheid-te-hard-rijden-voor-alle-verkeersdeelnemers-even-onveilig>.

⁶ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, L, p. 6.

acht dat er binnen de Europese Unie verschillende regels gelden. Waarom kiest de regering dan niet, evenals eerdergenoemde landen, voor een permanente vrijstelling of een verlenging van de tijdelijke gedoogsituatie tot er een oplossing voorhanden is?

3. De leden van de fractie van de BBB merken op dat er momenteel nog steeds geen zicht is op een snelle afronding van de onderhandelingen over de vierde Rijbewijsrichtlijn op Europees niveau en dat vanaf 1 juli 2024 de bestaande regels gelden voor het besturen van deze groep voertuigen. Alle bestuurders van voertuigen met een grotere massa dan 3.500 kilogram niet bedoeld voor personenvervoer moeten dan in het bezit zijn van een rijbewijs C of C1 met bijbehorende beroepskwalificatie code 95 en gebruik maken van een tachograaf. Met het stoppen van de gedoogsituatie wordt ondernemers volgens de regering duidelijkheid geboden binnen de huidige juridische (Europese) kaders over aan welke regels voldaan moet worden.⁷ Wat maakt dat Nederland aan de huidige juridische (Europese) kaders moet voldoen en andere Europese landen, waaronder Duitsland, ervoor kiezen om dat niet te doen?
4. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat indien Nederland de vrijstelling formeel in regelgeving wil omzetten, er een algemene maatregel van bestuur (AMvB) moet worden opgesteld, welke onder andere moet worden voorgelegd aan de Dienst Wegverkeer (RDW) en de Afdeling advisering van de Raad van State. Gelet op het negatieve oordeel van het Openbaar Ministerie (OM) en de RDW ten aanzien van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid lijkt deze formele regeling niet waarschijnlijk naar mening van de regering. Daar komt dan het mogelijke oordeel van de Afdeling advisering van de Raad van State dan nog bij. Heeft de regering inmiddels advies ingewonnen bij de Afdeling advisering van de Raad van State op dit punt? Zo nee, waarom niet? Deze leden constateren dat er op landelijk niveau een mogelijkheid bestaat om een vrijstelling formeel in regelgeving om te zetten. Is de regering bereid om deze mogelijkheid nader te onderzoeken, bijvoorbeeld door de Afdeling advisering van de Raad van State op dit punt om advies te vragen? Zo nee, waarom niet?
5. De leden van de fractie van de BBB merken op dat bestaande regels in de praktijk leiden tot grote problemen bij veel ondernemers die op korte termijn een zwaarder rijbewijs moeten gaan halen en een tachograafschijf moeten laten inbouwen en hanteren. Hetzelfde geldt voor hun personeel. Personeel is bovendien schaars, hetgeen in het bijzonder geldt voor personeel in het bezit van een groot rijbewijs. Erkent de regering dit probleem bij de uitvoerbaarheid van deze regels?
Verder wijzen deze leden op het gegeven dat op dit moment sprake is van grote wachtlijsten bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Erkent de regering dit probleem bij de uitvoerbaarheid van de aan de orde zijnde regels?
6. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of er naar haar mening sprake is van een goede balans tussen de opvattingen van het OM en de RDW over de uitvoerbaarheid en die van de vele ondernemers die hinder van deze regelgeving ondervinden. Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop van de regering.

⁷ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, L, p. 8.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en zij verzoeken u deze **uiterlijk binnen vier weken** na dagtekening van deze brief te mogen ontvangen.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
E. Kemperman MBA

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2024

Op 16 april 2024 zijn nadere vragen ontvangen van de Eerste Kamerfractie van de BBB n.a.v. een schriftelijk overleg van de Tweede Kamer over de Transportraad van 4 december 2023. Hierbij ontvangt de Eerste Kamer de beantwoording van deze vragen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Vraag 1

De leden van de fractie van de BBB constateren dat een belangrijke reden om de gedoogsituatie niet te verlengen volgens de regering is gelegen in de veiligheid. De regering wijst daarbij naar eerder onderzoek van het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV)⁸ uit het jaar 2021⁹ waaruit blijkt dat voertuigen met meer gewicht bij een botsing meer schade toebrengen. Deze leden wijzen erop dat elektrische auto's, in het bijzonder de elektrische sports utility vehicles (SUV's), ook zwaarder zijn dan personenauto's. Gelden hier niet dezelfde veiligheidsrisico's? Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop van de regering.

Antwoord 1

De afgelopen jaren is een ontwikkeling gaande waarbij auto's steeds zwaarder en groter worden.¹⁰ Recent onderzoek van VIAS¹¹ naar de impact hiervan op de verkeersveiligheid maakt inzichtelijk dat in algemene zin geldt dat kwetsbare verkeersdeelnemers die botsen met een zwaarder voertuig eerder ernstig of dodelijk letsel oplopen. Wanneer de massa van het voertuig toeneemt, neemt de kans op dodelijk letsel voor kwetsbare verkeersdeelnemers navenant toe. Daarbij geldt dat de motorkaphoogte van SUV's in de regel hoger is dan bij een doorsnee personenauto.¹² Tussen de hoogte van de motorkap en de kans op dodelijk letsel bestaat een verband: een voetganger of fietser die wordt aangereden door een auto met een hogere motorkap, loopt een grotere kans op dodelijk letsel dan wanneer hij wordt aangereden door een voertuig met een motorkap die lager ligt.

Doordat het overlijdens- en letselrisico voor *andere* verkeersdeelnemers bij botsingen met zwaardere voertuigen hoger ligt, zijn een aantal aanvullende eisen gesteld aan de bestuurders, zoals extra rijbewijzeisen en de tachograafplicht voor voertuigen met een toegestane maximum massa boven de 3.500 kg (ofwel een vrachtauto). Ook bestuurders van personenauto's met een toegestane maximum massa boven de 3.500 kg (zoals zware campers) moeten aan deze strengere rijbewijzeisen voldoen.

SWOV doet op dit moment nieuw aanvullend onderzoek naar de effecten van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid, naar aanleiding van de toezegging aan het lid Van Ginneken tijdens het commissiedebat Auto (d.d. 15 juni 2023) in reactie op vragen over de verkeersveiligheid in relatie tot SUV's. De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces over de uitkomsten van dit onderzoek geïnformeerd.

Vraag 2

De leden van de fractie van de BBB merken op dat de uitvoerings- en handhavingsvraagstukken van de vrijstellingsregeling van de derde Rijbewijrichtlijn in meerdere lidstaten spelen die een permanente vrijstelling willen invoeren of al hebben ingevoerd. Dit betreft onder andere Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Hongarije, Ierland, Polen, Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Portugal. Deze leden vragen de regering welke van deze landen inmiddels een

⁸ Raadpleegbaar via: <https://swov.nl/nl/fact/snelheid-te-hard-rijden-voor-alle-verkeersdeelnemers-even-onveilig>

⁹ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, L, p. 6.

¹⁰ Het gemiddelde gewicht van auto's is met bijna 30% toegenomen (van 1.186 kg in 2000 naar 1.521 kg in 2021)

¹¹ VIAS, Steeds zwaardere, hogere en krachtigere wagens zorgen voor verkeersveiligheid op twee snelheden (2023)

¹² De gemiddelde motorkaphoogte van auto's is met 15% toegenomen (van 73 cm naar 83 cm)

permanente vrijstelling hebben ingevoerd. Welke landen hebben net als Nederland een tijdelijke vrijstelling? En tot wanneer gelden deze vrijstellingen? De leden van de fractie van de BBB merken vervolgens op dat de regering het vanuit de gedachte van harmonisatie, gelijkheid van regelgeving en het speelveld binnen de Europese Unie niet wenselijk acht dat er binnen de Europese Unie verschillende regels gelden. Waarom kiest de regering dan niet, evenals eerdergenoemde landen, voor een permanente vrijstelling of een verlenging van de tijdelijke gedoogsituatie tot er een oplossing voorhanden is?

Antwoord 2

De vrijstelling waar de leden van de fractie BBB naar verwijzen volgt uit een Europese Richtlijn. Een Richtlijn kan lidstaten ruimte geven voor eigen keuzes. Dit is voor de vrijstellingsregeling van het rijbewijs C in deze kwestie het geval. Deze keuzevrijheid geldt ook bij de uitzonderingsbepaling in de verordening waarin de tachograafplicht is opgenomen. Zoals de leden van de fractie BBB terecht constateren zijn er verschillen tussen lidstaten. In een eerdere brief aan de Kamer is al uitgebreider ingegaan op de situatie in Duitsland en Frankrijk.¹³ Een verdere duiding van de situatie in andere lidstaten is complex. Lidstaten maken een eigen afweging binnen hun nationale context. Hierbij kan gedacht worden aan het aandeel van deze voertuigen op de weg, de verwachte ingroei of de locaties waar deze voertuigen rijden. Ook de mate van toetsing bij regelgeving kan per lidstaat verschillen alsook de typetoets die zij uitvoeren. Dergelijke factoren zijn van grote invloed op de afweging die gemaakt moet worden en verschillen aanzienlijk per lidstaat. Nederland maakt hierin een eigen afweging.

In overeenstemming met de toezegging¹⁴ om de Kamer te informeren over de handelingsruimte op de vrijstellingsmogelijkheid onder de derde rijbewijsrichtlijn en de motie van het lid Van Zanten (BBB) aan de Minister om zich in te spannen om op Europees niveau mogelijkheden te verkrijgen waarmee de gedoogsituatie voortgezet kan worden in aanloop naar de vierde Rijbewijsrichtlijn en om in gesprek te gaan met de mobiliteitssector¹⁵ heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zich ingespannen om bij de Europese Commissie (EC) aandacht te vragen voor de uitvoeringsproblemen op dit dossier. Deze gesprekken hebben voldoende houvast gegeven om een traject op te starten om te komen tot een algemene maatregel van bestuur (AMvB) om de vrijstelling voor het in bezit zijn van een rijbewijs C voor zware elektrische voertuigen met een toegestane maximum massa tot 4.250 kg vast te leggen in wetgeving. Het OM heeft daarnaast ingestemd met een verlenging van de huidige gedoogconstructie tot 1 juli 2025 of een eerdere inwerkingtreding van de AMvB. Daarbij heeft het OM wel aangegeven alleen in te kunnen stemmen met een verlenging van de gedoogconstructie op voorwaarde dat lenW op korte termijn afspraken maakt met de branche over een additionele cursus voor chauffeurs (ter ondervanging van de verkeersveiligheidsrisico's) en deze afspraken vastlegt in een convenant. Hier wordt op dit moment aan gewerkt. Deze verlenging heeft dezelfde reikwijdte als de huidige gedoogsituatie en geldt daarom alleen voor elektrische bedrijfsvoertuigen met een tenaamstelling van voor 1 oktober 2023 of die aantoonbaar voor deze datum zijn besteld.

Vraag 3

¹³ Eerste Kamerstuk: 21 501-33 nr. L

¹⁴ Toezegging 15 383, nr. 778, Kamerlid Heutink

¹⁵ Kamerstukken II, 2023–24, 36 410 XII, nr.47

De leden van de fractie van de BBB merken op dat er momenteel nog steeds geen zicht is op een snelle afronding van de onderhandelingen over de vierde Rijbewijsrichtlijn op Europees niveau en dat vanaf 1 juli 2024 de bestaande regels gelden voor het besturen van deze groep voertuigen. Alle bestuurders van voertuigen met een grotere massa dan 3.500 kilogram niet bedoeld voor personenvervoer moeten dan in het bezit zijn van een rijbewijs C of C1 met bijbehorende beroepskwalificatie code 95 en gebruik maken van een tachograaf.

Met het stoppen van de gedoogsituatie wordt ondernemers volgens de regering duidelijkheid geboden binnen de huidige juridische (Europese) kaders over aan welke regels voldaan moet worden.¹⁶ Wat maakt dat Nederland aan de huidige juridische (Europese) kaders moet voldoen en andere Europese landen, waaronder Duitsland, ervoor kiezen om dat niet te doen?

Antwoord 3

Alle lidstaten moeten voldoen aan de huidige Europese juridische kaders. Als lidstaten dat niet doen bestaat de kans dat de EC een ingebrekestelingsprocedure tegen die betreffende lidstaat start. Als een lidstaat ervoor kiest om gebruik te maken van de vrijstellingsmogelijkheid voor het C-rijbewijs dan moet de lidstaat voldoen aan alle bepalingen die hier Europees voor gelden.

Eerder is al ingegaan op het Europese speelveld ten aanzien van lidstaten die gebruik maken van de uitzonderingsbepaling voor het rijbewijs. Ten aanzien van de tachograaf ziet het Europese speelveld er wederom gevarieerd uit. Op dit moment maken zes lidstaten gebruik van de mogelijkheid in de verordening om voertuigen die elektrisch zijn aangedreven of op LPG rijden en een toegestane maximum massa hebben van meer dan 3.500 kg, binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats uit te zonderen van het gebruik van de tachograaf. Elf lidstaten passen de uitzondering toe binnen een straal van 50 km rondom het vestigingsadres. Tien lidstaten waaronder Nederland maken geen gebruik van de uitzonderingsmogelijkheid voor deze voertuigen.¹⁷ De uitzonderingsmogelijkheid is in Nederland weliswaar toegepast op de oorspronkelijke pilot, maar niet omgezet in wet- en regelgeving. Het niet hoeven gebruiken van de tachograaf binnen een straal van 100 km rond het vestigingsadres is daarom tot nu toe alleen gedoogd en zal overeenkomstig het besluit om een AMvB uit te werken voor de periode tot inwerkingtreding van de AMvB en uiterlijk 1 juli 2025 gedoogd worden. Na deze periode dienen bestuurders van deze voertuigen te voldoen aan de regelgeving voor rij- en rusttijden en geldt daarmee de tachograafplicht. Als de sector kan aantonen dat zij een uitvoerbaar en handhaafbaar plan kunnen opzetten waarmee zowel de verkeersveiligheid als de rij- en rusttijden gewaarborgd worden zonder tachograaf, dan kan dit besluit op een later moment geëvalueerd worden.

Vraag 4

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat indien Nederland de vrijstelling formeel in regelgeving wil omzetten, er een algemene maatregel van bestuur (AMvB) moet worden opgesteld, welke onder andere moet worden voorgelegd aan de Dienst Wegverkeer (RDW) en de Afdeling advisering van de Raad van State. Gelet op het negatieve oordeel van het Openbaar Ministerie (OM) en de RDW ten aanzien van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid lijkt deze formele regeling niet

¹⁶ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, L, p. 8.

¹⁷ Website Europese Commissie, geraadpleegd op 23 april 2024: https://transport.ec.europa.eu/document/download/bb92ed48-ffde-40e5-af09-20799a86a76b_en?filename=national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

waarschijnlijk naar mening van de regering. Daar komt dan het mogelijke oordeel van de Afdeling advisering van de Raad van State dan nog bij. Heeft de regering inmiddels advies ingewonnen bij de Afdeling advisering van de Raad van State op dit punt? Zo nee, waarom niet? Deze leden constateren dat er op landelijk niveau een mogelijkheid bestaat om een vrijstelling formeel in regelgeving om te zetten. Is de regering bereid om deze mogelijkheid nader te onderzoeken, bijvoorbeeld door de Afdeling advisering van de Raad van State op dit punt om advies te vragen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De Raad van State brengt pas advies uit nadat de overige door de regering gevraagde adviezen over de ontwerp-AMvB zijn uitgebracht. Het is dus niet mogelijk om onafhankelijk van de voor te leggen AMvB advies te vragen aan de Raad van State. Er valt niet op voorhand te zeggen hoeveel tijd gemoeid zal zijn met de advisering door de Afdeling advisering van de Raad van State. Dit hangt onder meer samen met de omvang en complexiteit van de ontwerp-AMvB, de aard en omvang van het door de Afdeling uit te brengen advies en de werkdruk bij de Afdeling.

Vraag 5

De leden van de fractie van de BBB merken op dat bestaande regels in de praktijk leiden tot grote problemen bij veel ondernemers die op korte termijn een zwaardere rijbewijs moeten gaan halen en een tachograafschijf moeten laten inbouwen en hanteren. Hetzelfde geldt voor hun personeel. Personeel is bovendien schaars, hetgeen in het bijzonder geldt voor personeel in het bezit van een groot rijbewijs. Erkent de regering dit probleem bij de uitvoerbaarheid van deze regels?

Verder wijzen deze leden op het gegeven dat op dit moment sprake is van grote wachtlijsten bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Erkent de regering dit probleem bij de uitvoerbaarheid van de aan de orde zijnde regels?

Antwoord 5

In de brief die op 6 december 2023 aan de Kamer is verzonden, is de spagaat van het vraagstuk geadresseerd.¹⁸ Het gaat hierbij om een complexe weging tussen enerzijds de belangen van (koploper)bedrijven die op basis van eerdere regels reeds geïnvesteerd hebben in duurzamere (zwaardere) bedrijfsvoertuigen (N2, een toegestane maximum massa > 3.500 kg) en anderzijds uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de regels in combinatie met de risico's die zwaardere bedrijfsvoertuigen meebrengen voor de verkeersveiligheid.

Met de inwerkingtreding van de AMvB en de verlenging van de huidige gedoogconstructie tot 1 juli 2025 of tot eerdere inwerkingtreding van de AMvB wordt voorkomen dat er tussen 1 juli 2024 en de inwerkingtreding van de vierde rijbewijsrichtlijn een situatie ontstaat waarbij chauffeurs van zero-emissie bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa (TMM) van 3.501 kg tot en met 4.250 kg in bezit moeten zijn van rijbewijs C/C1 en code 95 en moeten voldoen aan de tachograafplicht. Na inwerkingtreding van de AMvB dienen bestuurders van deze voertuigen te voldoen aan de regelgeving voor rij- en rusttijden en geldt daarmee de tachograafplicht, tenzij de sector een uitvoerbaar en handhaafbaar plan kan opzetten waarmee zowel de verkeersveiligheid als de rij- en rusttijden gewaarborgd worden.

Vraag 6

¹⁸ Kamerstukken II, 2023–24, 31 305, nr. 437

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of er naar haar mening sprake is van een goede balans tussen de opvattingen van het OM en de RDW over de uitvoerbaarheid en die van de vele ondernemers die hinder van deze regelgeving ondervinden. Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop van de regering.

Antwoord 6

Het OM en de RDW hebben een eigenstandige bevoegdheid. Het ministerie kan hen om advies vragen, maar niet sturen op de inhoud van dit advies. Het is aan deze instanties zelf om de verschillende belangen te wegen, alvorens hier een advies over uit te brengen. Het ministerie respecteert de desbetreffende adviezen en houdt hier rekening mee bij het bepalen van het verdere traject.

Bij het uitwerken van de AMvB verkent het Ministerie van IenW ook de mogelijkheid om (aanvullende) veiligheidsmaatregelen te nemen. Zoals in de brief van 6 december 2023 is aangegeven zien het OM, de handhavingsinstanties en het Ministerie van IenW grotere verkeersveiligheidsrisico's bij het besturen van een zwaarder bedrijfsvoertuig. Zoals bij het antwoord op vraag 1 toegelicht is de kans voor andere verkeersdeelnemers op ernstig letsel of overlijden groter bij een botsing met een zwaarder bedrijfsvoertuig.

Daarom werkt IenW de komende maanden samen met de sector aan een convenant, waarin afspraken worden gemaakt over het volgen van een aanvullende opleiding voor chauffeurs die enkel in het bezit zijn van rijbewijs B. Het inzien van de grotere verkeersveiligheidsrisico's die gepaard gaan met het besturen van een zwaarder voertuig maakt een belangrijk onderdeel uit van deze opleiding.