

Vergaderjaar 2023–2024

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

N

VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 5 september 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving¹ hadden kennisgenomen van de brief van 19 juni 2024² waarbij de ambtsvoorganger van de Minister 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 2023³.

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

De Minister heeft op 3 september 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), Lievense (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, M.*

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

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

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 16 juli 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van 19 juni 2024⁴ waarbij uw ambtsvoorganger eerder gestelde vragen beantwoordt over het verslag van een schriftelijk overleg van de Tweede Kamer inzake de Transportraad van 4 december 2023⁵. De leden van de fractie van de **BBB** bedanken de regering voor de beantwoording van de eerder door hen gestelde vragen en zij wensen naar aanleiding hiervan in relatie tot de verduurzaming van het wagenpark, de bereikbaarheid van de binnensteden en het verminderen van de regeldruk voor het midden- en kleinbedrijf nog enkele vervolgvragen te stellen.

De leden van de fractie van de van BBB memoreren dat zij op 9 januari 2024⁶ en 16 april jl.⁷ vragen hebben gesteld over de tijdelijke gedoogsituatie voor elektrische bestelbussen met een gewicht boven de 3.500 kilogram. In dit kader is op 25 januari 2024 in de Tweede Kamer de motie van het lid Van Zanten c.s.⁸ 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 2025. Ook wordt er gezocht naar een alternatieve rijbewijsprocedure en hoeft er onder bepaalde voorwaarden wellicht geen tachograafschijf te worden ingebouwd. Deze leden wensen de regering de volgende vragen te stellen.

1. Waarom geldt de verlenging van de huidige gedoogsituatie enkel voor elektrische bedrijfsbussen met een tenaamstelling van vóór 1 oktober 2023 terwijl ook bij bussen van na die datum dezelfde problemen spelen? Is hier geen sprake van rechtsongelijkheid? Wat betekent dit voor de handhaving?
2. Op welke wijze wordt het besluit inhoudende dat de huidige gedoogsituatie enkel voor elektrische bedrijfsvoertuigen met een tenaamstelling van vóór 1 oktober 2023 wordt verlengd, gecommuniceerd?
3. Kan de regering inzicht geven in de verkoopcijfers van dit type bedrijfsvoertuigen per kwartaal in de jaren 2021, 2022, 2023 en 2024?
4. Wanneer verwacht de regering de 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 kilogram vast te stellen?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en zij verzoeken u deze **voor het einde van het zomerreces van de Kamer** te mogen ontvangen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
E. Kemperman

⁴ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, M.

⁵ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, K.

⁶ Kamerstukken I 2023/24, 21 501-33, L, p. 2.

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

⁸ Kamerstukken II 2023/24, 36 410 XII, nr. 47.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 september 2024

Op 16 juli 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,
B. Madlener

Vraag 1

Waarom geldt de verlenging van de huidige gedoogsituatie enkel voor elektrische bedrijfsbussen met een tenaamstelling van vóór 1 oktober 2023 terwijl ook bij bussen van na die datum dezelfde problemen spelen? Is hier geen sprake van rechtsongelijkheid? Wat betekent dit voor de handhaving?

Antwoord 1

Met het openbaar ministerie (OM) is overeengekomen om over te gaan tot een verlenging van de bestaande gedoogperiode. Dit betekent dat de gedoogperiode die tot 1 juli 2024 liep onder dezelfde voorwaarden is voortgezet tot 1 juli 2025. Onderdeel van deze voorwaarden is de eis dat het voertuig een tenaamstelling heeft ofwel aantoonbaar besteld is voor 1 oktober 2023.

De data waarop zowel de originele pilot als de daaropvolgende gedoogperiode zouden aflopen zijn steeds opgenomen in de voorwaarden en waren dus bekend. De inzet is altijd geweest om tot een structurele oplossing te komen, maar zonder daar al garanties over te kunnen geven. 1 oktober 2023 is destijds vastgesteld om voertuigen in bestelling (vanwege o.a. leveringsproblemen) na het verlopen van de pilot op 1 januari 2023 nog mee te kunnen nemen in de gedoogsituatie (toentertijd de verlenging tot 1 januari 2024). Bij de eerdere verlenging van de gedoogsituatie van 1 januari 2024 naar 1 juli 2024 is deze regeling iets versoepeld. Hiermee is aan ondernemers tegemoetgekomen door niet alleen tenaamstellingen van voor 1 oktober 2023 te laten gelden, maar ook voertuigen in deze categorie mee te nemen die aantoonbaar besteld zijn voor 1 oktober 2023.

Voor de handhaving van de gedoogsituatie verandert er niks nu deze onder gelijke voorwaarden wordt voortgezet. Het blijft verplicht voor de bestuurders van deze voertuigen om te voldoen aan het volgende vereiste: «Een document in het voertuig aanwezig is met daarop vermeld het gewicht van het batterijpakket en het voertuig een tenaamstelling heeft of besteld is voor 1 oktober 2023.»⁹ Hiermee is het voor handhavers duidelijk inzichtelijk of de bestuurder aan deze eis voldoet of niet.

De verlenging van de gedoogsituatie onder gelijke voorwaarden leidt niet tot rechtsongelijkheid. De originele gedoogsituatie beoogde immers niet om de vrijstelling voor een bredere groep beschikbaar te maken. De insteek van de gedoogperiode blijft om tegemoet te komen aan de ondernemers die al hadden geïnvesteerd onder de pilot die liep tot en met 31-12-2022 en de ondernemers die eventueel al voertuigen in bestelling hadden. Hierbij is het wel belangrijk om op te merken dat de algemene maatregel van bestuur (AMvB) waaraan nu gewerkt wordt beoogd een algemeen geldende vrijstelling te verankeren.

Vraag 2

Op welke wijze wordt het besluit inhoudende dat de huidige gedoogsituatie enkel voor elektrische bedrijfsvoertuigen met een tenaamstelling van vóór 1 oktober 2023 wordt verlengd, gecommuniceerd?

Antwoord 2

⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 469

Dit besluit is gecommuniceerd via het persbericht over het verlengen van de gedoogsituatie¹⁰ en via de brief aan de Tweede Kamer van 19 juni jl.¹¹ Het besluit is tevens verspreid via de aangesloten brancheorganisaties.

Vraag 3

Kan de regering inzicht geven in de verkoopcijfers van dit type bedrijfsvoertuigen per kwartaal in de jaren 2021, 2022, 2023 en 2024?

Antwoord 3

Het betreft de volgende cijfers¹²:

	2021				2022				2023				2024	
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Aantal	1	0	1	2	2	2	0	14	88	187	365	7	20	17

In totaal gaat het om 706 voertuigen tot en met Q2 2024.

Vraag 4

Wanneer verwacht de regering de 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 kilogram vast te stellen?

Antwoord 4

Het streven is om per 1 juli 2025 deze AMvB in werking te laten treden. De definitieve inwerkingtreding is echter nog onderhevig aan diverse uitvoeringstoetsen en formele stappen. In het traject van de AMvB worden verschillende wettelijk verplichte uitvoeringstoetsen uitgevoerd door onder andere de Rijksdienst voor het Wegverkeer en Inspectie Leefomgeving en Transport. Er volgt een internetconsultatie en er is een wetgevingstoets door het Ministerie van Justitie en Veiligheid nodig. Verder wordt de AMvB voorgehangen bij zowel de Eerste als de Tweede Kamer. Tot slot moet de AMvB ook voorgelegd worden aan de Raad van State.

¹⁰ https://www.nieuwsienw.nl/home_old1717146098/2755700.aspx?t=Kabinet-verlengt-huidige-gedoogsituatie-rijbewijs-B-voor-zwaardere-zero-emissie-bedrijfsvoertuigen

¹¹ Kamerstuk 31 305, nr. 469

¹² RVO heeft voor deze analyse gekeken naar alle BEV's (Battery Electric Vehicles) van categorie N2 of N3 (bedrijfsvoertuigen die altijd een toegestane maximum massa hebben boven de 3.500 kg) met een «gesloten opbouw» (oftewel bestelauto's), met een wettelijk toegestane maximum massa van 3501 t/m 4.250 kg.