

29 398 **Maatregelen verkeersveiligheid**

Nr. 1159 Verslag van een schriftelijk overleg
Vastgesteld 11 februari 2025

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 10 januari 2025 inzake het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer m.b.t. rijbewijs C en de tachograafplicht (Kamerstuk 29 398, nr. 1144).

De vragen en opmerkingen zijn op 30 januari 2025 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 11 februari 2025 zijn de vragen, voorzien van een inleiding, beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Inleiding

Hierbij ontvangt de Kamer de beantwoording van deze vragen, mede namens de staatssecretaris Participatie en Integratie. Tevens ontvangt u hierbij de bevestiging dat er, conform het gedane verzoek¹, zolang de voorhang loopt geen onomkeerbare stappen worden genomen inzake het onderhavige ontwerpbesluit.

¹ Kamerstukken 2025D02212

Vragen en antwoorden

Vraag 1

De leden van de VVD-fractie vragen de minister, omdat deze vraag past bij de strekking van onderhavig besluit, of hij voornemens is ook in te zetten op een vergelijkbare vrijstelling voor bedrijfswagens met aanhanger en campers met aanhanger en welke mogelijkheden het kabinet ziet om ook op deze vrijstelling in te zetten in Europees verband.

Antwoord 1

Het al dan niet toestaan van een aanhanger bij het besturen van deze categorie zware voertuigen met een rijbewijs B is onderdeel van de onderhandelingen over vierde Rijbewijsrichtlijn. In de Transportraad van 5 december 2024 is over deze richtlijn gesproken.² Enerzijds stimuleert het toestaan hiervan inderdaad het duurzaam vervoer zonder dat dit extra kosten en administratieve lasten met zich meebrengt. Anderzijds kent deze verruiming grotere verkeersveiligheidsrisico's vanwege het hogere voertuiggewicht, die niet adequaat met scholing worden ondervangen. Nederland heeft daarom in de transportraad ingebracht deze verruiming niet te steunen.

Vraag 2

Tot slot, de leden van de VVD-fractie lazen dat het verplichten van rijbewijs C en tachograafplicht voor bestelwagens boven een toegestane maximummassa van 3.500 kg zorgde voor een drempel in de verduurzaming van het Nederlandse wagenpark. Zijn er in het huidige beleid meer drempels te bedenken die de verduurzaming van het wagenpark tegenhouden?

Antwoord 2

Het verduurzamen van het wagenpark is een complexe opgave met verschillende kansen en uitdagingen. Hierbij valt te denken aan uitdagingen ten aanzien van

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 21 501-33, nr. 1100

financiering om de transitie te stimuleren en laadinfrastructuur in samenhang met netcongestie. Het kabinet werkt hard aan deze opgave. De voortgang wordt altijd besproken tijdens het Commissiedebat duurzaam vervoer, waarvan het laatste plaatsvond op 17 oktober 2024 (Kamerstuk 31305, nr. 479).

Vraag 3

De leden van de fractie van de BBB vragen hoe de minister waarborgt dat alle bestuurders, inclusief particuliere eigenaren, daadwerkelijk deelnemen aan deze verkeersveiligheids cursus aangezien deze niet wettelijk verplicht is?

Antwoord 3

Het convenant bevat afspraken die het ministerie van IenW met de logistieke sector en een aantal brancheorganisaties heeft gemaakt voor het besturen van alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg. Deze afspraken moeten ertoe leiden dat alle bestuurders van deze voertuigen, inclusief particuliere eigenaren, deze verkeersveiligheids cursus volgen.

De gesprekken die de afgelopen maanden met de ondertekenende sector- en brancheorganisaties hebben plaatsgevonden, geven vertrouwen dat de verkeersveiligheids cursus wordt gevolgd, zodat de bestuurders van deze voertuigen met voldoende kennis en vaardigheden de weg op gaan. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) gaat de mate van deelname aan deze cursus monitoren. Wanneer daaruit blijkt dat de deelname in sectoren of bij bepaalde bedrijven onvoldoende is, worden de ondertekenaars daarop aangesproken.

Vraag 4

Welke maatregelen worden getroffen wanneer blijkt dat de deelname onvoldoende is of dat het convenant geen effect heeft op de verkeersveiligheid?

Antwoord 4

De ondertekenende sector- en brancheorganisaties spannen zich in om bestuurders van deze voertuigen bekend te maken met de risico's van het besturen van een zwaarder voertuig en met de verkeersregels voor vrachtwagens via een verkeersveiligheidskursus. Verder zijn afspraken gemaakt over aanvullende maatregelen voor voertuigen die vrijgesteld worden van het gebruik van de tachograaf. In het convenant committeert de sector zich aan een deugdelijke administratie van de arbeid- en rusttijden die digitaal en niet-fraudegevoelig is. In de AMvB is opgenomen dat de vrijstelling van de tachograafplicht na een jaar zal worden geëvalueerd. De afspraak uit het convenant wordt daarbij betrokken. Als de vrijstelling negatief wordt beoordeeld voor de verkeersveiligheid of voor de bescherming van werknemers of vanwege een gebrek aan medewerking door de sector, kan dit leiden tot het beëindigen van de tachograafvrijstelling.

Wanneer blijkt dat de deelname aan de verkeersveiligheidskursus onvoldoende is, zullen de ondertekenaars met elkaar in overleg treden met als doel om de deelname aan de cursus te verhogen. Desalniettemin is er op dit moment geen reden om te twijfelen aan de goede intenties van de ondertekenaars.

Het doel van de afspraken in het convenant is het mitigeren van het hogere risico voor de tegenpartij bij ongevallen met een zwaarder voertuig. Doordat bestuurders van deze voertuigen deze verkeersveiligheidskursus volgen, minimaal twee jaar in het bezit zijn van rijbewijs B en de voertuigen beschikken over meer geavanceerde rijk hulpsystemen die ongelukken kunnen helpen voorkomen, verwacht het ministerie de risico's voor de verkeersveiligheid te mitigeren.

Vraag 5

Wordt er overwogen om deze cursus in de toekomst wettelijk te verplichten als blijkt dat de vrijwillige deelname niet voldoende bijdraagt aan de verkeersveiligheid?

Antwoord 5

Het ministerie van IenW is vooralsnog niet voornemens om de verkeersveiligheids cursus verplicht te stellen. Dit is namelijk niet eenvoudig. Een optie zou dan kunnen zijn om de cursus onderdeel te maken van het rijbewijs B. Op dit moment wordt deze verzwaring van de eisen om het rijbewijs B te halen niet proportioneel geacht. Het betekent namelijk dat alle kandidaten die het rijbewijs B willen halen ook de regels die van toepassing zijn op een beperkt aantal voertuigen moeten leren. Dit zorgt voor een langer en duurder theorie-examen, terwijl maar een klein deel van de rijbewijs B-houders in een zwaardere voertuig zal rijden. Daarbij komt dat het theorie-examen al heel vol zit.

Momenteel lopen in Europa de onderhandelingen over de vierde rijbewijsrichtlijn. Indien deze richtlijn het mogelijk maakt of verplicht stelt dat voor het besturen van deze zwaardere voertuigen een aparte cursus naast het rijbewijs B gevolgd moet worden, zal Nederland hier invulling aan geven.

Vraag 6

Zijn er concrete criteria opgesteld om de effectiviteit van deze cursus te meten en te bepalen of deze daadwerkelijk bijdraagt aan een hogere verkeersveiligheid?

Antwoord 6

Er zijn geen concrete criteria opgesteld. Wel zijn er inhoudelijke eisen gesteld aan de cursus: bestuurders krijgen theorie- en praktijkonderwijs en leren hoe ze vóór en tijdens het rijden veilig kunnen omgaan met hun zwaardere voertuig. De inhoud van de cursus gericht is op bewustwording van de risico's van het besturen van een zwaardere voertuig en is vastgelegd in een leerplan. Ook de verkeersregels voor vrachtwagens die voor deze categorie voertuigen gelden, zoals de maximumsnelheid (maximaal 80 km/u) en de plaats op de weg (niet op de meest linkerbaan bij meer dan 2 rijstroken) maken onderdeel uit van de cursus. Partijen zoals ANWB, BOVAG en Verkeersveiligheid Groep Nederland hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit leerplan. De RVO gaat deelname aan de cursus voor het ministerie van IenW monitoren. Daaruit zal blijken of de

gemaakte afspraken in het convenant effectief zijn.

Vraag 7

De leden van de BBB-fractie lezen in de stukken niets over de kosten voor de veiligheidscursus. Door wie worden deze kosten gedragen?

Antwoord 7

Ondernemers en particulieren dragen zelf de kosten voor het volgen van de cursus. Bestuurders die werkzaam zijn bij grotere bedrijven kunnen de cursus veelal incompany volgen. In veel gevallen maakt de cursus op dit moment al onderdeel uit van het onboarding-programma van de grotere bedrijven. Particulieren kunnen de cursus bij de ANWB of BOVAG aangesloten rijopleiders volgen.

Vraag 8

De leden van de BBB-fractie vragen de minister hoe er wordt gecontroleerd of de alternatieve systemen (boordcomputer en urenregistratie) even betrouwbaar zijn als een tachograaf. Zijn er specifieke eisen of kwaliteitsnormen voor deze systemen om fraude of onnauwkeurigheden te voorkomen?

Antwoord 8

In de AMvB is opgenomen dat de vrijstelling van de tachograafplicht na een jaar zal worden geëvalueerd. Deze evaluatie is van belang om reeds op korte termijn waar mogelijk de effecten van het niet hebben van een tachograaf en het gebruiken van alternatieve systemen te kunnen bepalen. De sector is vrijgesteld van de verplichte rij- en rusttijden, maar moet zich wel aan de arbeidstijdenwetgeving houden. De sector committeert zich in het convenant aan het uitgangspunt dat alle bestuurders die vrijgesteld zijn van de tachograafplicht de arbeidstijden deugdelijk (digitaal en niet fraudegevoelig) bijhouden in het voertuig. Dit dient op zodanige wijze te gebeuren dat de arbeidstijden up-to-date zijn en tijdens de rit door handhavingsdiensten goed gecontroleerd kunnen worden. Door middel van de urenregistratie leggen bedrijven de gewerkte arbeidstijden tegelijk vast in de bedrijfsadministratie zelf. De inspectiediensten kunnen controleren of de

registratie van de arbeidstijden plaatsvindt conform de geldende wettelijke voorschriften (zie ook het antwoord op vraag 7).

Vraag 9

Hoe wordt er gehandhaafd op de registratie van de arbeidstijden in het voertuig, vooral gezien het feit dat er veel parttime chauffeurs wisselen van voertuig?

Antwoord 9

Ook bij een tachograafvrijstelling moet er een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden plaatsvinden. Dit volgt uit de Arbeidstijdenwet en hierop kan worden toegezien bij wegcontroles (als registratie aan boord is meegenomen, conform convenant) of bedrijfsinspecties.

Als een bestuurder wisselt van een tachograafplichtig voertuig (boven de 4250kg, of niet vallend onder de vrijstelling) naar een van de tachograaf vrijgesteld voertuig, dan moet de bestuurder zorgen voor handmatige registratie op de bestuurderskaart van de activiteiten die zijn uitgevoerd met het vrijgestelde voertuig. Controle op de naleving hiervan vindt zowel bij wegcontroles plaats als tijdens bedrijfsinspecties.

Vraag 10

Waarom is er specifiek gekozen voor een tachograafvrijstelling alleen voor elektrische voertuigen, terwijl andere alternatieve brandstoffen ook bijdragen aan de verduurzaming?

Antwoord 10

De Europese verordening³ ten aanzien van de tachograaf laat ruimte aan de lidstaat om de keuze te maken welke brandstoffen worden vrijgesteld. De keuze voor elektrische voertuigen past in het Nederlandse beleid en het Klimaatakkoord waar is afgesproken om te streven naar emissievrij transport in 2050. Elektrificatie,

³ Verordening 561/2006

als emissievrije oplossing, draagt ook bij aan doelen rondom gezondheid (Schone Luchtakkoord) en natuur (bijvoorbeeld stikstof). Het is ook de Nederlandse inzet geweest in Europa om bij deze richtlijnen alleen emissievrij rijden te stimuleren.

Daarbij speelt dat elektrische voertuigen sneller in aanraking komen met regelgeving rondom gewicht. Dit komt doordat elektrische voertuigen uitgerust zijn met een zware accu waardoor zij eerder boven de toegestane maximummassa van 3.500 kg uitkomen dan voertuigen op LPG of aardgas. Deze AMvB neemt zo een drempel weg voor de overstap naar elektrificatie. Daarmee is deze keuze in lijn met het Nederlandse beleid om emissievrij rijden te stimuleren en met de afspraken uit het convenant.

Een tachograafplicht geldt alleen als transport de hoofdactiviteit is, zoals voor bezorg- en koeriersdiensten. Een aannemer of hovenier hoeft dus sowieso geen tachograaf te gebruiken. Deze AMvB regelt een vrijstelling van deze plicht bij het besturen van elektrische voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg, binnen een straal van 100 km van de vestigingsplaats.

Vraag 11

Is er overwogen om de vrijstelling uit te breiden naar andere alternatieve brandstoffen?

Antwoord 11

Nee. Het actief stimuleren van andere aandrijflieden dan emissievrij past niet binnen het Nederlandse beleid, zoals ook in vraag 8 aangegeven.

Vraag 12

Is het niet in strijd met de doelstellingen van het Klimaatakkoord om bepaalde duurzame opties uit te sluiten?

Antwoord 12

Nee. In het Klimaatakkoord is afgesproken om te streven naar emissievrij transport in 2050. Deze AMvB stimuleert de stap naar emissievrij door drempels weg te halen om de meest zware bestelwagens te verduurzamen.

Vraag 13

Is er onderzoek gedaan naar het marktaandeel van voertuigen op lpg en aardgas in de logistieke sector?

Antwoord 13

2,5% van het bestelwagenpark rijdt op LPG en CNG.⁴ Wat het aandeel van deze brandstoffen bij zware bestelauto's in de logistieke sector is, is niet onderzocht.

Vraag 14

Wat zijn de mogelijke gevolgen van deze ongelijke behandeling? Deze leden vragen de minister ook welke maatregelen er zijn genomen om te voorkomen dat deze regeling leidt tot oneerlijke concurrentie tussen bedrijven die elektrische voertuigen gebruiken en bedrijven die andere alternatieve brandstoffen gebruiken.

Antwoord 14

Deze AMvB past in het Nederlandse beleidsvoornemen om de ingroei emissievrije voertuigen te bevorderen. LPG en CNG passen hier niet binnen als niet-emissievrije alternatieve brandstoffen. Doordat het, mede door deze AMvB, aantrekkelijker wordt om over te stappen naar emissievrije voertuigen komt het doel om al het wegvervoer in 2050 emissievrij te krijgen steeds meer in zicht. Ook de branchepartijen hebben gedurende het proces gepleit voor een scope die alleen emissievrije voertuigen bevat, ook voor het rijbewijs. Dat blijkt ook uit het door de

⁴ Bron: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/85239NED/table?dl=B542C>

sector ingediende plan ten behoeve van het borgen van arbeidstijden zonder tachograaf⁵.

⁵ https://www.internetconsultatie.nl/besluit_vrijstelling_rijbewijs_c/b1