

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer vanwege een vrijstelling van het bezit van rijbewijs C voor alternatief aangedreven voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg en van de tachograaf bij het besturen van elektrische voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg (Vrijstelling rijbewijs C en tachograaf) (Kamerstuk 29 398, nr. 1144).

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben met tevredenheid kennisgenomen van de wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer vanwege een vrijstelling van de rijbewijs C eis en de bijbehorende tachograafplicht voor onder andere elektrische bestelbussen (hierna: ontwerpbesluit) en hebben hier verder geen vragen over.

De leden van de VVD-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg en hebben hierover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij zijn voorzichtig positief over het feit dat de regeldruk bij vervoersbedrijven afneemt, maar zij hebben nog wat vragen aan de Minister.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd met de aankondiging van dit besluit. Zij zien dat met dit besluit extra lasten en extra administratie worden voorkomen voor ondernemers en dat daarmee tevens drempels worden weggenomen om de overstap te maken naar duurzaam vervoer.

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat de vrijstelling van Rijbewijs C en tachograafplicht voor elektrische voertuigen met een maximum-massa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg, met dit besluit structureel wordt geregeld. Immers, personeel dat niet met rijbewijs B maar met rijbewijs C moet rijden, is schaarser en duurder. Een tachograaf inbouwen is kostbaar en zorgt voor extra lasten, administratie en een opleiding voor personeel. Ook neemt dit besluit enkele drempels weg om de overstap te maken naar duurzaam vervoer.

De leden van de VVD-fractie juichen toe dat dit wordt geregeld voordat de huidige gedoogperiode afloopt (1 juli 2025), zodat de ondernemers die het betreft niet in korte tijd met verschillende regels en eisen te maken krijgen. Deze leden vinden het van belang om zoveel mogelijk consistent beleid te voeren en de ondernemers zo min mogelijk te treffen met teveel of moeilijk uitvoerbare regelgeving.

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. Wat deze leden betreft worden de mogelijkheden onderzocht of ook deze vrijstelling kan worden gerealiseerd, zodat de overstap naar duurzaam vervoer verder gestimuleerd wordt zonder dat dit extra kosten en administratieve lasten met zich meebrengt voor de bestuurders van bedrijfswagens en campers met aanhangers. Deze leden achten het voorstelbaar dat de geavanceerde rijhulpsystemen ook in deze gevallen ongelukken kunnen helpen voorkomen en de verkeersveiligheid bevorderen, en dat verkeersveiligheid ook bij deze bestuurders serieus onder de aandacht kan worden gebracht, dat hierover voorlichting wordt gegeven en ook een cursus kan worden gevolgd. Welke mogelijkheden ziet het kabinet om ook op deze vrijstelling in te zetten in Europees verband?

Tot slot, de leden van de VVD-fractie lezen dat het verplichten van rijbewijs C en tachograafplicht voor bestelwagens boven een toegestane maximummassa van 3.500 kg zorgde voor een drempel in de verduur-

zaming van het Nederlandse wagenpark. Zijn er in het huidige beleid meer drempels te bedenken die de verduurzaming van het wagenpark tegenhouden?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen in de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit dat wordt gesproken over een convenant met diverse branchepartijen waarin is afgesproken dat bestuurders van voertuigen met een toegestane maximummassa van 3.500 tot 4.250 kilogram die niet in het bezit zijn van een rijbewijs C of C1, een verkeersveiligheidskursus volgen. Deze cursus is echter niet wettelijk verplicht, maar dit is afgesproken met de branchepartijen. Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt en deze voertuigen vallen onder de categorie vrachtwagen (N2), wat betekent dat de (verkeers)regels van een vrachtwagen van toepassing zijn. Hoe waarborgt de Minister dat alle bestuurders, inclusief particuliere eigenaren, daadwerkelijk deelnemen aan deze verkeersveiligheidskursus aangezien deze niet wettelijk verplicht is? En welke maatregelen worden getroffen wanneer blijkt dat de deelname onvoldoende is of dat het convenant geen effect heeft op de verkeersveiligheid? Wordt er overwogen om deze cursus in de toekomst wettelijk te verplichten als blijkt dat de vrijwillige deelname niet voldoende bijdraagt aan de verkeersveiligheid? Zijn er concrete criteria opgesteld om de effectiviteit van deze cursus te meten en te bepalen of deze daadwerkelijk bijdraagt aan een hogere verkeersveiligheid? Deze leden lezen in de stukken niets over de kosten voor de veiligheidskursus. Door wie worden deze kosten gedragen?

De leden van de BBB-fractie lezen dat, hoewel er een vrijstelling is van de tachograafplicht, de verplichting tot een deugdelijke registratie van arbeids- en rusttijden van kracht blijft. De sector geeft aan dat ze dit kunnen waarborgen met een boordcomputer en urenregistratie. Deze leden 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? 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?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de vrijstelling alleen geldt voor elektrische voertuigen, terwijl voertuigen op lpg en aardgas uitgesloten zijn. Dit zou kunnen leiden tot oneerlijke concurrentie. Waarom is er specifiek gekozen voor een tachograafvrijstelling alleen voor elektrische voertuigen, terwijl andere alternatieve brandstoffen ook bijdragen aan de verduurzaming? Is er overwogen om de vrijstelling uit te breiden naar andere alternatieve brandstoffen? Is het niet in strijd met de doelstellingen van het Klimaatakkoord om bepaalde duurzame opties uit te sluiten? Is er onderzoek gedaan naar het marktaandeel van voertuigen op lpg en aardgas in de logistieke sector en 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.