|  |  |
| --- | --- |
| **Tweede Kamer der Staten-Generaal** | **2** |
|  |  |
| Vergaderjaar 2024-2025 |  |
|  |  |
|  | **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 29398, nr. 1144)** |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| **Nr.** | VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG |
|  | Vastgesteld op ……. 2025 |
|  |  |
|  | 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 29398, nr. 1144).De vragen en opmerkingen zijn op 30 januari 2025 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hem beantwoord. |
|  |  |
|  | Voorzitter van de commissie, Peter de Groot |
|  |  |
|  | Adjunct-griffier van de commissie, Meedendorp |
|  |  |
|  | I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties |
|  |  |
|  | **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 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.  **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 verkeersveiligheidscursus 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 verkeersveiligheidscursus 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 veiligheidscursus. 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. |
|  |  |
|  | II Reactie van de bewindspersoon |
|  |  |