

Retouradres: Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. Van Nieuwenhuizen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Datum
4 juli 2018

Onderwerp
Besluit tot tijdelijke
wijziging Reglement
rijbewijzen i.v.m.
experiment

Uw kenmerk

Ons kenmerk
MvH/RvZ/RS/bs/
ATR0290/2018-U095

Bijlage(n)

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Op 21 juni heeft u het voorgenomen Tijdelijk besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor toetsing.

In de huidige situatie dienen (bedrijfs)voertuigen met een gewicht boven de 3.500 kg bestuurd te worden door een persoon met rijbewijs C. Het tijdelijk besluit maakt een experiment mogelijk waarbij volledig elektrische voertuigen tussen de 3.500 en 4.250 kg, die zijn ingericht voor het vervoer van goederen en voldoen aan de specifieke eisen ten aanzien van laadvermogen, mogen worden bestuurd door een persoon met rijbewijs B.

Door de huidige eis van verplicht rijbewijs C voor besturing van een bedrijfsvoertuig boven de 3.500 kg liggen de kosten voor het gebruik van de nul-emissievoertuigen in de gewichtsklasse 3.500 – 4.250 kg fors hoger. Hierdoor worden verduurzamingsinvesteringen die leiden tot een beperkte gewichtstoename van bedrijfsvoertuigen geremd. Deze investeringen zouden er namelijk toe leiden dat het voertuig aan zwaardere eisen moet gaan voldoen als gevolg van het hogere gewicht. Deze zwaardere eisen leiden er in de huidige situatie toe dat bedrijven afzien van de investering en daarmee tot het niet verduurzamen van een bedrijfsvoertuig.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nut en noodzaak: is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

Contact

Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

T (070) 310 86 66
info@atr-regeldruk.nl

www.atr-regeldruk.nl

1. Nut en noodzaak

Om het voorgenomen experiment mogelijk te maken, was toestemming nodig van de Europese Commissie om als lidstaat tijdelijk af te mogen wijken van de Europese Richtlijn betreffende het rijbewijs (Richtlijn 2006/126/EG). Deze toestemming is verkregen op 13 juli 2017. Nederland heeft het verzoek om tijdelijk te mogen afwijken ingediend zodat bedrijven tegen beperkte meerkosten invulling kunnen geven aan ambities om bedrijfsvoertuigen te verduurzamen. Tijdelijke ruimte in de regelgeving biedt zodoende kansen tot verduurzaming en om in de praktijk vast te stellen in hoeverre beoogde effecten wel en niet optreden.

Naar het oordeel van het college zijn nut en noodzaak van de tijdelijke wijziging en het voorgenomen experiment voldoende onderbouwd.

Om een goed beeld te krijgen van de positieve gevolgen van het onderhavige voorstel geeft het college u in overweging om in de toelichting een gerichte indicatie op te nemen van het aantal voertuigen dat naar verwachting aan het experiment zal deelnemen, en van de besparingen ten aanzien van milieu en kosten. Deze indicaties maken het mede mogelijk om de effecten van het experiment gericht te evalueren. Daarmee kan ook invulling worden gegeven aan de eis van de Europese Commissie dat Nederland uiterlijk 31 december 2021 verslag uitbrengt over de gevolgen van het experiment op met name de verkeersveiligheid en het milieu.

2. Minder belastende alternatieven

Het onderhavige voorstel vormt een (tijdelijk) minder belastend alternatief voor de huidige bepalingen in het Reglement rijbewijzen en in het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Voorafgaand aan het voorstel voor het experiment is een uitgebreid participatietraject doorlopen. Daarin is met veel betrokken partijen (waaronder overheden en belangenorganisaties) nagegaan hoe het experiment succesvol kan worden ingericht en hoe daarbij regeldruk beperkt kan blijven. Uit het verslag van het traject blijkt dat bij de verschillende bepalingen die zijn opgenomen voor het experiment (ten aanzien van training en gegevensregistratie), een expliciete afweging heeft plaatsgevonden tussen nut en noodzaak van de verplichtingen en de (regeldruk)kosten die daarmee samenhangen. Zodoende is een evenwichtige keuze gemaakt in noodzakelijk geachte verplichtingen enerzijds, en anderzijds verplichtingen die kunnen komen te vervallen. De tachograafverplichting voor de betreffende elektrische voertuigen tot 4.250 kg geldt als voorbeeld van een verplichting die tijdens het experiment komt te vervallen.

Het college heeft geen nadere opmerkingen of adviespunten ten aanzien van dit punt.

3. Werkbare uitvoeringswijze

Het verslag van het uitgebreide participatietraject maakt duidelijk dat de relevante onderwerpen voor het experiment op systematische wijze en tijdens meerdere bijeenkomsten zijn besproken en dat daarbij aandacht is besteed aan de uitvoerbaarheid van de regelgeving. Het college constateert dat daarmee naar verwachting sprake is van een uitvoerbare en werkbare uitwerking van het experiment.

De beantwoording van de IAK-vragen en de toelichting bij het voorstel geven aan dat verschillende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid bij de voertuigen tussen

3.500 en 4.250 kg te waarborgen. Naast de voorgeschreven training voor de bestuurder (van eenmalig vijf uur) dient het voertuig te voldoen aan de reguliere voertuigenregelgeving die geldt voor de genoemde gewichtsklasse. Voor dit laatste dient het voertuig na ombouw opnieuw gekeurd te worden (door de RDW). Hoewel de regeldrukkosten als gevolg van de bepalingen voor voertuigen boven de 3.500 kg volgen uit de reeds bestaande wet- en regelgeving, zijn deze kosten van belang bij de afweging om al dan niet deel te nemen aan en gebruik te maken van de voordelen van het experiment. De vrijstelling van de rijbewijs-C-verplichting betekent een financieel voordeel. De bedrijfsmatige afweging om al dan niet deel te nemen aan het experiment volgt naar verwachting uit het totale beeld van de kosten en opbrengsten. Om deze reden kan het voor alle partijen van waarde zijn om een goed beeld te hebben van de extra eisen waaraan een voertuig in de categorie 3.500-4.250 kg dient te voldoen en de kosten die daaraan verbonden zijn. Uit de toelichting en uit het verslag van het participatietraject blijkt dat deze kosten nog niet in beeld zijn.

3.1 Het college adviseert inzicht te bieden in de geldende bepalingen voor bedrijfsvoertuigen tussen de 3.500 en 4.250 kg en de daarmee samenhangende kosten die een bedrijf moet maken als het met één of meerdere bedrijfsvoertuigen wenst deel te nemen aan het experiment.

De toelichting bevat verder een aantal bepalingen over gegevens die de deelnemers aan het experiment moeten overleggen ten behoeve van monitoring en evaluatie. Hierbij gaat het onder andere om gegevens over gereden kilometers en het aantal ritten van het voertuig (artikel 173c). Voor de verkrijging van deze gegevens sluit het experiment zoveel mogelijk aan bij reeds bestaande registratieverplichtingen, zodat de administratieve lasten beperkt blijven. De evaluatie van het experiment heeft onder andere tot doel om ervaring op te doen met emissievrije (bedrijfsmatige) voertuigen en te verkennen in welke mate de bepalingen bijdragen aan reductie van emissie en onder andere geluidshinder.

Diverse bedrijven grijpen de experimentperiode aan om (bedrijfs)voertuigen te verduurzamen. Hiermee zijn forse investeringskosten gemoeid. Om die reden is het van belang dat duidelijkheid bestaat over de looptijd van het experiment en over de mogelijke terugverdientijd van investeringen. De looptijd van het experiment is in het voorstel duidelijk bepaald op 31 december 2022. In hoeverre gedane investeringen ook na deze periode van toegevoegde waarde zijn, hangt af van de keuzes die te zijner tijd worden gemaakt over het vervolg op het experiment. Een eerdere pilot met elektrische en hybride voertuigen in de periode 2010-2015 heeft het belang aangetoond om tijdig duidelijkheid te verschaffen over de mogelijkheden om na de looptijd van het experiment gebruik te kunnen maken van vrijstellingen of aangepaste bepalingen.

De toestemming door de Europese Commissie voor het voorgestelde experiment bepaalt dat Nederland uiterlijk op 31 december 2021 verslag uitbrengt over de gevolgen van het experiment op met name de verkeersveiligheid en het milieu. Het college acht het reëel om met deze verslaglegging ook duidelijkheid te verschaffen over de periode na afloop van de experimentperiode. Daarmee wordt voor alle partijen tijdig duidelijk wat de beoogde ambities en mogelijkheden zijn voor de periode na 31 december 2022. Het college geeft u daarom in overweging om uiterlijk eind 2021 duidelijkheid te bieden over het vervolg op het experiment in de periode na 31 december 2022. Daarbij kan in het bijzonder duidelijkheid worden geboden over

de vraag of de specifieke voertuigcategorie ook na 31 december 2022 bestuurd mag (blijven) worden met een rijbewijs B en in hoeverre de uitzonderingsbepalingen voor de voertuigen (onder andere de vervallen tachograafverplichting) van toepassing blijven.

4. Regeldrukgevolgen

In de voorbereiding van het voorstel is een analyse gemaakt van de te verwachten regeldruk-kosten als gevolg van het experiment. Voor de toetsing van het voorgenomen besluit heeft ATR deze separate analyse tijdig ontvangen. Het college constateert dat de (regeldruk)kosten correct en conform de Rijksbrede methodiek in beeld zijn gebracht.

De besparing op de nalevingskosten (regeldrukvermindering) die kan ontstaan als gevolg van het experiment zijn echter niet (volledig) in beeld gebracht. Deze besparing vormt een belangrijke reden om het onderhavige experiment mogelijk te maken. Om die reden acht het college het van belang dat deze besparing alsnog in beeld wordt gebracht.

De besparing betreft in ieder geval twee aspecten. Allereerst de besparing op de kosten omdat de betreffende voertuigcategorie niet langer door een bestuurder met rijbewijs C hoeft te worden bestuurd, maar mag worden bestuurd door een bestuurder met rijbewijs B.

De tweede lastenverlichting betreft de besparing op de nalevingskosten als gevolg van de vrijstelling van de tachograafverplichting voor de voertuigen die deelnemen aan het experiment. Deze wijziging volgt uit de toevoeging op artikel 2.3:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De toelichting maakt niet duidelijk in hoeverre een (merkbare) regeldrukvermindering optreedt als gevolg van deze wijziging.

4.1 Het college adviseert de analyse van de regeldrukeffecten compleet te maken met een kwantitatieve analyse van de besparingen die zullen optreden als gevolg van het voorgenomen experiment.

Dictum

Gelet op de inhoud van het voorstel en de hiervoor genoemde adviespunten, is het advies van het college bij het voorgestelde besluit:

Het voorstel indienen, nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verneemt graag van u op welke wijze u met onze adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris