

De overstap naar elektrisch vervoer is voor onze sector al lastig genoeg, zo wordt het al helemaal een labyrint van financiële en operationele risico's



# Regelgevingsrollercoaster

Besluiteloosheid lijkt het nieuwe normaal te zijn geworden binnen onze regelgeving rond de elektrische bedrijfswagens. Per 1 juli dit jaar zou het gedoogbeleid komen te vervallen voor het besturen van zwaardere zero-emissie bedrijfsvoertuigen met enkel rijbewijs B. Iedere chauffeur van zware elektrische bedrijfsbusjes zou vanaf die datum over een C1 rijbewijs moeten beschikken. Diverse brancheverenigingen schreeuwden moord en brand, dit was te vroeg, te snel én zou bovendien de transitie naar elektrisch rijden remmen. Vrijwel niemand leek er blij mee te zijn. Maar het kabinet was onverbiddelijk: de veiligheid stond voorop. De gedoogregeling bestond immers al lang genoeg, het was nú tijd om ervoor te zorgen dat de chauffeurs van die zware elektrische bedrijfsbussen fatsoenlijk en verstandig moesten gaan leren rijden. Want een accu in je bedrijfsbus weegt zoveel dat je remweg vele malen langer is. Kortom de impact van zo'n ongeluk is letterlijk een stuk zwaarder. Het OM oordeelde dan ook dat een officieel vrachtwagenrijbewijs de enige echte juiste beslissing was. En het kabinet ging hierachter staan. Zoals dat met beslissingen gaat van bovenaf, na wat tegenstribbelingen, volgt berusting. Er zit niets anders op, we moeten aan het C1-rijbewijs. Ik ga ervan uit dat de meeste bedrijven hun personeel al hadden aangemeld voor de rijlessen, cursussen hadden geboekt en betaald, met kosten van minimaal 800 euro per werknemer, oplopend tot 1800 euro.

Slechts enkele dagen voor die datum besluit het kabinet tóch de gedoogregeling te verlengen tot 1 juli 2025. Zelfs voor mij als journalist is de snelheid van dit nieuws lastig te volgen. Laat staan als je ondernemer bent en je niet 24/7 met nieuws bezig houdt. Dan wil je gewoon een beslissing maken en ervoor gaan. Zo creëer je toch geen zekerheid? Nu kunnen ondernemers toch niet vooruit plannen? Investerings in duurzaam transport en elektrificatie van je machinepark lijkt zo meer op gokken, afhankelijk van beleid dat lijkt te verschuiven met de seizoenen (of sneller zelfs). De overstap naar elektrisch vervoer is voor onze sector al lastig genoeg, zo wordt het al helemaal een labyrint van financiële en operationele risico's.

## De gedoogregeling bestond al lang genoeg, nú tijd voor veiligheid

NOS kopte recent met een nieuwsbericht dat er een run ontstaat op dieselbusjes. Een stijging van 25% in de verkoop van dieselbusjes in 2023 ten opzichte van 2022. Dit snap ik ineens volledig. Die investering in zo'n elektrische bus is al spannend genoeg. Die recente koersschommelingen duwen je dan langzaam de richting in van toch nog een dieselbus. Extra onzekerheid heeft namelijk niemand zin in. Ik begrijp uiteraard ook dat het lastig is om koers te bepalen in een transitieperiode, en dat ze in Den Haag heus hun best doen. Het was mede vanwege de naderende EU-regelgeving logischer om toch de gedoogregeling van B1-rijbewijzen te verlengen. Het is te makkelijk om hier te gaan schrijven over een onbetrouwbare overheid en wereldvreemde ambtenaren. Maar maak alsjeblieft een weloverwogen besluit en houd hieraan vast. Dan kunnen we deze (diesel) draaideur-politiek achter ons laten.

Met vriendelijk groet,  
Willemijn van Iersel  
(willemijn@nwst.nl)  
Hoofdredacteur



**BE SOCIAL**  
Scan, lees & deel!