

Convenant verkeersveiligheidswaarborgen

Ter besturing van voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg met rijbewijs B

De ondergetekenden:

- de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, Barry Madlener, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden

en

- ANWB (Marga de Jager)
- Bouwend-Nederland (Arno Visser)
- BOVAG (Peter Niesink)
- evofenedex (Bart Jan Koopman)
- FAM Opleiders (Roger Keijbeck)
- RAI Vereniging (Frits van Bruggen)
- Techniek Nederland (Doekle Terpstra)
- Transport & Logistiek Nederland (Elisabeth Post)
- Verkeersveiligheid Groep Nederland (Collin Bell)

hierna te noemen: de brancheorganisaties

gezamenlijk hierna te noemen: partijen

gelet op de intentieverklaring d.d. 9 juli 2024

overwegen het volgende:

- Nederland heeft een grote opgave om – conform internationale klimaatafspraken – de uitstoot van CO₂ zo snel mogelijk te reduceren;
- Daartoe zijn in het Nationale Klimaatakkoord de visie en ambities voor de mobiliteitssector geformuleerd, waar een ‘snelle groei van elektrische bestelbusjes’ onderdeel van uitmaakt en we toegroeien naar een norm van zero emissie (ZE);
- de transitie naar ZE-voertuigen is goed voor het klimaat, maar deze voertuigen zijn veelal zwaarder dan vergelijkbare bedrijfsvoertuigen met fossiele aandrijving;
- voor voertuigen met een toegestane maximummassa (TMM) van meer dan 3.500 kg gelden afwijkende verkeersregels en toelatingseisen waarvoor in relatie tot de verkeersveiligheid speciale aandacht nodig is;
- ZE-bedrijfsvoertuigen veelal binnen de bebouwde kom worden ingezet, waar zich ook veel kwetsbare verkeersdeelnemers bevinden en rijgedrag daarmee een bepalende factor is voor de verkeersveiligheid waardoor speciale aandacht nodig is;
- de (leden van de) brancheorganisaties afhankelijk zijn van bestuurders met een B-rijbewijs om goederen te bezorgen bij bedrijven en huishoudens en werkzaamheden en diensten uit te voeren;
- verordening (EU) 561/2006 de mogelijkheid biedt dat elektrisch aangedreven voertuigen onder voorwaarden zonder tachograaf de weg op mogen;
- de sector bij de internetconsultatie van de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) een plan heeft ingediend om ook na afloop van de gedoogperiode de arbeidstijden voor elektrische bedrijfsvoertuigen met een TMM tot en met 4.250 kg binnen een straal van 100 km van het vestigingsadres zonder een tachograaf deugdelijk te registreren;
- de Minister van IenW de verantwoordelijkheid voor de regelgeving ten aanzien van rij- en rusttijden en de tachograaf deelt met de staatssecretaris van SZW;
- de huidige gedoogperiode voor rijbewijs C-plicht voor ZE-bedrijfsvoertuigen afloopt op 1 juli 2025, waarna de vrijstelling voor rijbewijs C in de AMvB wordt vastgelegd.

Ten geleide

Tot 1 juli 2025 geldt de gedoogsituatie voor rijbewijs C-plicht voor ZE-bedrijfsvoertuigen met een maximum toegestane massa van 3.501 kg tot en met 4.250 kg enkel indien deze voor 1 oktober 2023 op naam zijn gesteld of aantoonbaar voor die datum zijn besteld. Na inwerkingtreding van het besluit tot wijziging van het Reglement rijbewijzen en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (hierna: de AMvB) geldt dat alle door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, zonder aanhangwagens, bestuurd mogen worden door bestuurders die in het bezit zijn van een rijbewijs B dat ten minste twee jaar daarvoor voor de eerste keer is afgegeven. De afspraken in dit convenant gelden voor zowel de huidige gedoogperiode als voor de periode vanaf inwerkingtreding van de AMvB.

Indien in de AMvB een vrijstelling voor de tachograaf wordt opgenomen voor elektrische bedrijfsvoertuigen met een TMM tot en met 4.250 kg binnen een straal van 100 km van het vestigingsadres¹ op basis van artikel 13f van Verordening (EG) 561/2006, gelden de afspraken in artikel 2 van dit convenant. Voor ondernemers die op andere gronden al waren uitgezonderd van de tachograaf of die onverminderd onder de tachograafplicht uit Verordening 561/2006 blijven vallen, gelden deze afspraken niet.²

Artikel 1 Afspraken

Partijen spreken af dat, conform de intentieverklaring d.d. 9 juli 2024, bestuurders van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg zonder rijbewijs C een aanvullende veiligheidscursus volgen:

1. De inhoud van de veiligheidscursussen

De cursussen ondervangen de ontbrekende kennis en vaardigheden van bestuurders die alleen beschikken over rijbewijs B en daardoor niet bekend zijn met de kenmerken van voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg. Daartoe:

- bestaat de cursus uit een theoretisch en een praktijkdeel (evt. aangevuld met een e-learning module) met als grondslag het leerplan³;
- behelst de cursus een programma met een gecombineerde duur van minimaal vijf uur;
- bevat de cursus informatie over (het belang van naleving van) de regels voor arbeidstijden en de deugdelijke registratie ervan. Daarbij komt aan bod wat een deugdelijke administratie is en hoe deze tijden zo goed mogelijk te registreren in het voertuig.

De cursus mag onderdeel uitmaken van een bredere opleiding (zoals bijv. een onboarding⁴ programma), mits de cursus herkenbaar terug te zien is in het programma en voldoet aan het leerplan. De cursus dient succesvol te worden afgesloten. Hieronder verstaan de partijen dat werkgever/rijinstructeur en werknemer of de rijinstructeur en zelfstandige beiden een verklaring ondertekenen, voorzien van de datum van afronden.⁵ In het geval van een werknemer wordt deze vastgelegd in het personeelsdossier.

2. Deelname aan de veiligheidscursus

De cursus wordt gevolgd door alle bestuurders van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg die niet in bezit zijn van rijbewijs C of C1, uitgezonderd:

- bestuurders die enkel werk verrichten aan het of voor het voertuig voor nieuwbouw, onderhoud, reparatie, keuring, schade, verkoop en haal- en brengservice, waarbij het voertuig inclusief lading niet boven de 3.500 kg uitkomt;
- bestuurders die het voertuig incidenteel voor een korte tijd⁶ huren;

¹ De vestigingsplaats kan ook als plaats van vertrek gehanteerd worden, zolang dit een formele vestiging van de werkgever omvat.

² Voertuigen die geen commercieel goederenvervoer of personenvervoer tot en met acht passagiers uitvoeren hebben geen tachograaf nodig. Daarnaast zijn er nationale en internationale vrijstellingen voor de tachograaf. De nationale vrijstellingen zijn op basis van de vrijstellingen die zijn genoemd in artikel 13 van EG verordening 561/2006. Elke lidstaat kan kiezen welke vrijstellingen mogelijk zijn.

³ Zie bijlage I voor het leerplan

⁴ Het proces waarbij een organisatie nieuwe medewerkers kennis laat maken met het bedrijf.

⁵ Zie bijlage II voor de modelverklaring

⁶ Onder incidenteel wordt verstaan: tot eens per kwartaal. Onder korte tijd wordt verstaan tot 72 uur. In huurvoertuigen dient een instructiekaart aanwezig te zijn waarop de bijzondere regels voor het voertuig uiteen zijn gezet.

- bestuurders in het contractvervoer.

Nieuwe bestuurders die gebruik willen maken van de vrijstelling dienen de cursus af te ronden vóórdat zij gebruik maken van de vrijstelling.

3. *Het aanbod veiligheidscursussen*

Ondergenoemde partijen zorgen voor voldoende beschikbaarheid van cursussen voor bestuurders (met rijbewijs B) van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, om aan de vraag te voldoen:

- de leden van Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, MKB-Nederland, Techniek Nederland en Transport & Logistiek Nederland voorzien, voor zover zij daartoe in staat zijn, in een passend cursusaanbod voor de eigen werknemers en ingehuurd personeel;
- ANWB, BOVAG, FAM Opleiders en Verkeersveiligheid Groep Nederland zorgen voor een passend cursusaanbod voor leden van de brancheorganisaties die daar niet zelf in kunnen voorzien;
- ANWB, BOVAG, FAM Opleiders en Verkeersveiligheid Groep Nederland zorgen voor een passend cursusaanbod voor partijen die niet aangesloten zijn bij de brancheorganisaties en meer specifiek voor kleinere ondernemingen met weinig door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen en/of weinig bestuurders die niet in staat zijn om zelfstandig een cursus aan te bieden;
- het aanbod van ANWB, BOVAG, FAM Opleiders en Verkeersveiligheid Groep Nederland is ook beschikbaar voor particulieren die een door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig van 3.501 kg tot en met 4.250 kg willen besturen en slechts in bezit zijn van een rijbewijs B.

Bestuurders die gedurende de gedoogperiode tot 1 juli gebruikmaken van de vrijstelling van het rijbewijs C, maar nog geen cursus hebben gedaan, ronden de cursus uiterlijk drie maanden na inwerkingtreding van het convenant af. Voor bestuurders die, na inwerkingtreding van de AMvB, voor het eerst een dergelijk voertuig gaan besturen geldt dat zij deze cursus afgerond moeten hebben voordat zij deze voertuigen gaan besturen.

Bestuurders die de cursus reeds voor 1 januari 2025 hebben afgerond, hoeven de cursus niet opnieuw te volgen. Partijen spreken af dat werknemers en zelfstandigen waarvoor bovenstaande geldt, wel beschikken over een ondertekende verklaring, voorzien van datum, die is vastgelegd in het personeelsdossier. Alle huidige bestuurders van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, uitgezonderd de onder lid 2 genoemde uitzonderingen, beschikken op uiterlijk 1 juli 2025 over bovengenoemde verklaring.

Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, RAI Vereniging, Techniek Nederland en Transport & Logistiek Nederland stimuleren hun leden om de bestuurders (met rijbewijs B) deze cursus succesvol te laten afsluiten via berichtgeving op hun eigen website.

4. *Registratie en monitoring*

De leden van Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, MKB-Nederland, Techniek Nederland en Transport & Logistiek Nederland verzoeken hun leden jaarlijks monitoringgegevens te delen voor wat betreft het aantal succesvol afgeronde cursussen, dat wil zeggen het aantal afgegeven verklaringen.

IenW monitort het aantal voertuigen in de categorie N2 en M1 die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven en met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg via de RDW.

Ondergetekenden spreken af dat monitoring geschiedt door het aantal afgegeven verklaringen af te zetten tegen het aantal voertuigen in de categorie N2 en M1 die door alternatieve brandstoffen worden aangedreven en met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg, met als ijkdatum 1 juli 2025.

Als ijkpunt voor het aantal bestuurders met een succesvol afgeronde opleiding geldt 1 juli 2025. Vanaf dan wordt jaarlijks gemonitord of het aantal afgegeven verklaringen ten

opzichte van het aantal voertuigen toeneemt. Ondergetekenden spreken af zich in te spannen om het aantal afgegeven verklaringen ten opzichte van het aantal voertuigen de komende jaren te laten stijgen. Ondergetekenden committeren zich aan het maken van stringenter afspraken wanneer het relatieve aantal afgegeven verklaringen afneemt ten opzichte van het aantal voertuigen.

Drie jaar na inwerkingtreding worden de afspraken, zoals geformuleerd in onderdelen 1 tot en met 4, geëvalueerd door een onafhankelijke derde partij.

Artikel 2 Tachograafvrijstelling⁷ en evaluatie

TLN en evofenedex hebben namens de sector in de internetconsultatie van de AMvB formeel een tachograafplan ingediend. In lijn daarmee wordt in de AMvB een tachograafvrijstelling opgenomen, uitgaande van de in dit convenant uitgewerkte afspraken over een deugdelijke, handhaafbare en fraudebestendige bijhorende registratie van de arbeidstijden en over medewerking van de sector aan de evaluatie van deze vrijstelling.

Bouwend-Nederland, BOVAG, evofenedex, MKB-Nederland, Techniek Nederland en Transport & Logistiek Nederland spreken daarom ten aanzien van de tachograafvrijstelling het volgende af:

a. Registratie van de arbeidstijden

- De sector committeert zich eraan dat de bestuurders van voertuigen die vrijgesteld zijn van de tachograafplicht de arbeidstijden deugdelijk (digitaal en niet fraudegevoelig) bijhouden in het voertuig op zodanige wijze dat deze up-to-date zijn en tijdens de rit door handhavingsdiensten goed gecontroleerd kunnen worden, teneinde zicht te krijgen op de arbeidstijden van die dag, en teneinde te kunnen constateren of een vervolgonderzoek noodzakelijk is.
- Door middel van de urenregistratie leggen bedrijven deze gewerkte arbeidstijden daarmee tegelijk vast in de bedrijfsadministratie zelf.

b. Evaluatie tachograafvrijstelling

- De minister van IenW laat, samen met de staatssecretaris van SZW, de tachograafvrijstelling onafhankelijk evalueren over de periode van het eerste jaar na het aflopen van de verlengde gedoogperiode waarbij gestart wordt met een nulmeting. Deze evaluatie dient de werking (zoals de registratie van de arbeidstijden) en de effecten van de tachograafvrijstelling in de praktijk in kaart te brengen en richt zich niet op de vrijstelling van het rijbewijs C. Indien in de evaluatie de vrijstelling als negatief wordt beoordeeld voor de verkeersveiligheid en/of de arbeidsomstandigheden van de bestuurders of vanwege een gebrek aan medewerking door de sector, kan dit leiden tot het beëindigen van de tachograafvrijstelling.
- Bovengenoemde partijen werken actief mee aan de uitvoering van deze evaluatie binnen de grenzen van het redelijke. Partijen houden relevante informatie bij, leveren data en input aan en spannen zich in om ook input uit de praktijk te krijgen en stellen indien nodig daar capaciteit voor beschikbaar. Voorbeelden van dit soort input zijn het aanleveren van data rond belangrijke indicatoren voor de arbeidstijden en arbeidsomstandigheden (zoals voornoemde deugdelijke registratie van de arbeidstijden en gelijkwaardige controle mogelijkheden handhaving) en het aantonen van de mate van gebruik van dit type voertuigen. Andere voorbeelden van informatie die opgevraagd gaat worden, is informatie rondom chauffeurs die de cursus succesvol hebben afgesloten, beschikbaarheid en afname cursussen, ongevalldata en data over verzuim.
- Partijen maken voorafgaand aan de start van de evaluatie nadere afspraken over de benodigde data voor het opstellen van een gedegen evaluatie. In elk geval gaat het daarbij om de wijze van aanlevering/beschikbaar stellen van de data.

⁷ Alleen voor de partijen wie dit betreft, aldus elektrische voertuigen met een TMM van 3.501 kg tot en met 4.250 kg die commercieel goederenvervoer uitvoeren, en niet voor ondernemers die op andere gronden al waren uitgezonderd van de tachograaf of die onverminderd onder de tachograafplicht uit Verordening 561/2006 blijven vallen.

Artikel 3 Toetreden

1. Om de sector de mogelijkheid te bieden in zo ruim mogelijke mate te participeren in dit convenant, bestaat de mogelijkheid om gedurende de looptijd van het convenant als partij toe te treden. Een toetredende partij dient de verplichtingen die voor haar uit het convenant voortvloeien, te aanvaarden.
2. Een toetredende partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan het ministerie van IenW. Zodra het ministerie van IenW schriftelijk heeft ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van partij van het convenant en gelden voor die partij de voor haar uit het convenant voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden als bijlage aan het convenant gehecht.

Artikel 4 Opzegging

Elke partij kan de deelname aan dit convenant op elk moment zonder opgave van reden, maar met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden schriftelijk opzeggen.

Artikel 5 Inwerkingtreding en looptijd

Dit convenant treedt in werking op 1 januari 2025 en heeft een looptijd van vijf jaar.

Dit convenant kan worden ondertekend door partijen in verschillende exemplaren, die samengevoegd hetzelfde rechtsgevolg hebben alsof dit convenant is ondertekend door alle partijen in één exemplaar.

Dit convenant zal worden aangehaald als: convenant verkeersveiligheidswaarborgen ter besturing van voertuigen van 3.501 kg tot en met 4.250 kg met rijbewijs B.

Artikel 6 Afdwingbaarheid

Partijen kunnen op tekortkomingen in de nakoming van dit convenant of op afspraken die daarmee samenhangen, bij de bevoegde rechter geen beroep doen.

Artikel 7 Toepasselijk recht

Op dit convenant is uitsluitend Nederlands recht van toepassing. Wettelijke vrijstellingen blijven onverminderd van kracht.

Artikel 8 Publicatie in Staatscourant

1. Binnen vier weken na ondertekening van dit convenant wordt de tekst daarvan gepubliceerd in de Staatscourant.
2. Bij wijzigingen in het convenant vindt het eerste lid overeenkomstige toepassing.
3. Van toetreden, uittreden, opzeggen of ontbinden wordt melding gemaakt in de Staatscourant.

Overeengekomen 18 december 2024 door:

Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

In dit leerplan staat wat u moet kunnen en kennen. Het leerplan vormt daarom de basis van de cursus.

Opgesteld door:	IenW afdeling Verkeersveiligheid
------------------------	---

Cesuur:	De bestuurder moet alle onderdelen doorlopen hebben
Bijzonderheden:	Betreft elektrische (bedrijfs)voertuigen van de categorie N2 tot 4.250 kg

Nr.	Eindtermen
1.	Rijklaar controle
2.	Professioneel rijgedrag
3.	Elektrische voertuigen
4.	Wetgeving

Vastgesteld door:	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Goedgekeurd door:	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ingangsdatum:	1 januari 2025

Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

Toelichting

- Eindtermen: Dit zijn de hoofdonderwerpen die in de cursus voorkomen, waarbij uitgebreid omschreven staat wat er in de cursus terug moet komen.
- Afbakening: Dit zijn onderdelen van een eindterm.
- Tax: Dit is de taxonomiecode van Romiszowski. Deze code geeft aan op welk niveau de kennis beheerst moet worden.

F = Feitelijke kennis. De bestuurder kan feiten reproduceren (herkennen of herinneren).

B = Begripsmatige kennis. De bestuurder kan begrippen of principes omschrijven.

R = Reproductieve vaardigheden. De bestuurder kan acties uitvoeren die volgens een vastgelegde procedure verlopen.

P = Productieve vaardigheden. De bestuurder kan acties uitvoeren waarbij hij zijn eigen creativiteit en inzicht nodig heeft.

Eindtermen		Afbakening (indien van toepassing)	Tax
1.	Rijklaar controle		
1.1	(Voertuig) documenten controleren	De bestuurder is in staat om voor uitvoering van een rit de voertuigdocumenten te controleren op: - Kentekenbewijs/-register • aandrijving • massa rijklaar • toegestane maximum massa - Verklaring bestuurder (verklaring inzake rijvaardigheid elektrische bestelwagens met een TMM van 3.500 tot en met 4.250 kg).	R
1.2	Voertuig controleren	- De bestuurder is in staat laaddeuren/laadkleppen te controleren; - De bestuurder is in staat om de juiste stand van de stootbalk te controleren; - De bestuurder is in staat om de staat van de banden, wielbouten en moeren te controleren (bijzondere aandacht voor dubbellucht). De bestuurder is in staat om steekproefsgewijs visueel verschillende controles van het voertuig uit te voeren gericht op een veilig weggebruik bij het rijden met lading: - laadmechanisme (indien aanwezig);	R

Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

		- ladingverdeling; - controle op het vastgezet en/of afgedekt zijn van de lading. De bestuurder is in staat om de noodzakelijke controles aan de binnenzijde van het voertuig uit te voeren en weet hoe om te gaan met afwijkingen: - meetinstrumenten; - controleapparaten; - waarschuwingsinrichtingen.	
2.	Professioneel rijgedrag		
2.1	Professioneel rijgedrag toepassen	De bestuurder is in staat om tijdens de rit de principes van energiebewust rijgedrag toe te passen: - volgfstand bewaren; - anticiperen op verkeersontwikkelingen; - wijze van vertragen (gebruik maken van het rolvermogen van het voertuig); - gebruik van de aanwezige (hulp)remsystemen (regenereren energie).	R
2.2	Veilig verkeersgedrag	De bestuurder is in staat om tijdens een rit veilig verkeersgedrag te tonen door te beschikken over juist en functioneel kijkgedrag gericht op actief waarnemen van de verkeerssituatie: - rondom het voertuig kijken; - gebruik maken van aanwezige zichtsysteem (spiegels/camera's/e.d.); - bewustzijn van de dode hoek. De bestuurder is bekend met de veiligheidssystemen van het voertuig en in staat om deze tijdens een rit te gebruiken: - cruise control; - lane assist. Verkeersgedrag bij bijzondere weggedeelten: - De bestuurder vertoont veilig gedrag bij bijzondere weggedeelten tijdens: • het veilig parkeren bij een laadvloer/laadhelling (of iets soortgelijks) voor laden en lossen; • het wegrijden vanuit/inrijden van een in- en uitrit; • het rijden op een erf; • het rijden in de omgeving van winkelcentra;	R

Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

		• het rijden op grote parkeerterreinen. <i>Tijdens bijzondere verrichtingen is de kandidaat te allen tijde in staat rekening te houden met de verkeersveiligheid.</i>	
2.3	Algemeen verkeersgedrag	Tijdens de rit laat de bestuurder zien te beschikken over een defensieve en sociale rijstijl: - rekening houden met de belangen van medeweggebruikers; - anticiperen op verkeersontwikkelingen;- hanteren "ruimtekussen", rekening houdend met een: • hoger gewicht; • langere remweg; • sneller optrekken.	R
3.	Elektrische voertuigen		
3.1	Veiligheid en incidenten	De bestuurder kan de nodige maatregelen benoemen ingeval van incidenten: - stilvallen; - melding maken (signaleren dat het een volledig elektrisch voertuig is); - gebruik blusmiddelen; - te water raken; - slepen andere voertuigen/gesleept worden; - hoofdschakelaar. De bestuurder is zich bewust van de aanvullende risico's voor de eigen veiligheid.	B
3.2	Verschillen	De bestuurder kan de verschillen benoemen van elektrische voertuigen ten opzichte van voertuigen die worden aangedreven met fossiele brandstof: - geen emissie; - geslotenverklaring bord C22a RVV is niet van toepassing; - geen motorgeluid; - geen brandstoftank; - opladen tijdens uitrollen; - snelle acceleratie. - geen motorgeluid; - groter brandgevaar; - beperkte actieradius; - beperkt aantal laadpunten.	B
3.3	Specifieke eigenschappen	De bestuurder weet welke informatie terug te vinden is in het instructieboekje.	B

Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

		De bestuurder kan de invloed van het hogere gewicht benoemen: - zwaartepunt; - rijden en parkeren op zachte ondergrond. De bestuurder kan de verschillen in acceleratievermogen en vertragingsvermogen benoemen t.o.v. voertuigen op fossiele brandstoffen: - beschikbaarheid volledige koppel (snelle acceleratie). De bestuurder kan de aandachtspunten in verband met grotere acceleratievermogen benoemen: - verhoogd risico in drukke gebieden vooral in combinatie met het stillere voertuig; - bijzondere aandacht voor het zekeren van de lading; - verhoogde bandenslijtage. De bestuurder kan de aandachtspunten in verband met het grotere brandgevaar benoemen: - een brandende elektrische auto is lastiger te blussen dan een 'gewone' auto; - is bekend met de aandachtskaart bestrijding incident e-voertuig (hybride of elektrisch voertuig).	
4.	Wetgeving		
4.1	Afwijkende regelgeving t.o.v. voertuigen met een TMM van niet meer dan 3.500 kg	De bestuurder kent de regels wat betreft: - rijstrookgebruik (artikel 43 RVV – lid 4); - inrijverbod / gesloten verklaring (bord C7 en C7B) en uitzondering voor deze voertuigen; - milieuzonebord (bord C22a); - nul-emissiezonebord (bord C22c en C22c1); - aslastverdeling in relatie tot toegestane massa (bord C18, C20, C21, L11 en L12; - aanvullende spiegels (conform 15.1.2, 15.2 en 15.3 van VN/ECE-reglement nr. 46) - doelgroepstroken (bord L10, L11, L12, bord C1 met onderbord op autosnelweg, F19 F20 F21 en F22 en L10); - maximum snelheid • verplichting snelheidsbegrenzer (artikel 5.3.15 RV) - inhaalverbod (bord F3); - plaatsen en gelegenheden waar laden/lossen is toegestaan/is verboden; - parkeerverboden APV.	B
4.2	Voorwaarden	De bestuurder kent de voorwaarden die van toepassing zijn:	F

Leerplan aanvullende cursus elektrische voertuigen

		- de bestuurder is ten minste twee jaar in het bezit is van rijbewijs B; - geen mogelijkheid tot het trekken van een aanhangwagen; - deelname aan aanvullende opleiding; - alleen rijden binnen NL; - een uitzondering van de tachograafplicht mits binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf.	
--	--	--	--