

Reactie Internetconsultatie Besluit Vrijstelling rijbewijs C

Geachte heer, mevrouw,

Met dank voor de geboden mogelijkheid tot het leveren van input op de voorgestelde wijziging van het Reglement rijbewijzen, treft u onderstaand onze reactie aan.

De ondertekenaars van deze reactie werken al jaren samen op het gebied verduurzaming van logistieke ketens. Zo waren zij de initiators van twee grootschalige proeftuinen voor Zero Emission (ZE) bevoorrading van supermarktlocaties en het emissieloos uitvoeren van e-Commerce activiteiten (thuisbezorging) in binnenstedelijk gebied. Vanuit onze kennis en expertise, zouden we enkele suggesties willen aanreiken die naar onze mening de regeling zouden verbeteren en meer in lijn brengen met de huidige praktijk en daarmee samenhangende arbeidsmarkt- en verkeersveiligheidsbehoeften.

Wij vragen in het bijzonder uw aandacht voor:

- 1) Vrijstellingen voor specifieke categorie N2 verplichtingen;
- 2) Toepasselijkheid van de regelgeving voor alle rijbewijs B houders;
- 3) Aanvullende eisen voor opleiding en training van de chauffeurs.

Ad 1. Vrijstellingen voor specifieke categorie N2 verplichtingen

Door de gewichtstoename valt het voertuig in het gewichtsbereik van de categorie N2, terwijl het voertuig verder in technisch opzicht een N1 voertuig blijft. De verlichting en de voertuigafmetingen zijn identiek, het rem- en stuursysteem zijn aangepast naar het hogere gewicht, waardoor de bediening volledig identiek is aan de 3500 kg variant. Tevens blijft het laadvermogen gelijk en daarmee ook het rittenschema met de bijbehorende rij- en rusttijden.

De toelichting op de voorgestelde wijziging vermeldt echter dat de voertuigregels voor N2 onverkort van kracht blijven. Hetgeen concreet betekent dat deze voertuigen zich moeten houden aan de geldende regels voor vrachtwagens, waaronder een tachograafplicht en bepalingen over rij- en rusttijden, maximumsnelheden, de plaats op de weg en de frequentie van de algemene periodieke keuring.

Wij willen het belang van de sector benadrukken om de voertuigen met deze wijziging ook technisch te behandelen als een voertuig uit de categorie N1. Als de voertuigen als N2 worden gezien, inclusief tachograafplicht, wordt de sector onnodig belast met extra administratieve lasten en kosten. Met het handhaven van de regels voor de categorie N2 zou het voertuig ook jaarlijks moeten worden gekeurd, waarbij het in praktijk zo zou zijn dat een EV-bestelbus met een toegestane maximummassa van minder dan 3.500 kg maar eens per vier jaar hoeft te worden gekeurd en die daarboven jaarlijks. Technisch gezien zullen de verschillen, op de aandrijving na, verwaarloosbaar zijn. Er is dus qua inzet en veiligheid in de praktijk geen aantoonbaar plausibele grond voor toepassing van N2 regime i.p.v. het N1 regime terwijl er voor de sector wel grote nadelen aan kleven.

Ad2. Toepasselijkheid van de regelgeving voor alle rijbewijs B houders

Het beperken van deze wijziging tot enkel diegenen die al meer dan twee jaar over een rijbewijs B beschikken, lijkt een onnodige beperking die jongere bestuurders benadeelt en daarnaast de krappe arbeidsmarkt voor de sector nog verder onder druk zet. Door de regeling toegankelijk te maken voor alle rijbewijs B-houders, onafhankelijk van de duur dat

men het rijbewijs bezit, houden we de arbeidsmarkt geopend voor jongere bestuurders die mogelijkheden zoeken in transport gerelateerde sectoren, zoals we dat nu ook doen met de voertuigen met traditionele aandrijving. Deze sectoren kampen met een ernstig tekort aan chauffeurs. Door geen ervaringsdrempel op te leggen, kunnen geïnteresseerden direct blijven instromen, wat positieve gevolgen heeft voor de economie en de continuïteit van bedrijfsprocessen. Een vertraging met twee jaar maakt het tekort enkel groter. In de praktijk zien we bovendien geen correlatie tussen enerzijds leeftijd en hoe lang iemand beschikt over een B-rijbewijs en anderzijds veilig -respectievelijk schadevrij rijden met deze voertuigen in de operatie.

Ad 3. Aanvullende eisen voor opleiding en training van de chauffeurs.

Om de grotere verkeersveiligheidsrisico's bij het besturen van een zwaarder bedrijfsvoertuigen die vallen onder de vrijstelling te mitigeren, zal het ministerie van IenW een convenant sluiten met onze sector. Een intentieverklaring daartoe is al ondertekend. Het ministerie is voornemens het convenant als randvoorwaarde te stellen om dit Besluit in werking te laten treden.

Wij benadrukken dat de losstaande 5 uur durende training zoals deze ten tijde van het experiment gold, weinig toegevoegde waarde heeft. Wij leiden mensen op met theorie en praktijk door ze eerst op 3500 kg voertuigen te laten rijden. Het additionele gewicht met de EV-aandrijflijn zorgt in de praktijk voor weinig extra uitdagingen voor de al getrainde chauffeurs. Ook beperken wij nu al de acceleratie en de snelheid van achteruit rijden op de voertuigen, waardoor de veiligheid extra geborgd wordt.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet middels de definitieve versie van het Besluit Vrijstelling rijbewijs C.

Met vriendelijke groet,

Annemieke Sirre
Director Transport Albert Heijn B.V.



Mark van der Drift
CEO Cornelissen Groep B.V.



Peter Appel
CEO Simon Loos Transport B.V.

