

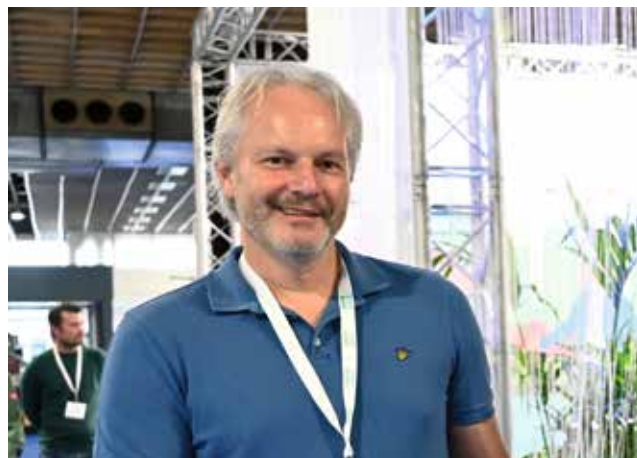
DE STELLING: Onbegrijpelijk dat je in 2024 een vracht- wagenrijbewijs nodig hebt voor elektrische bestelbussen

Bestuurders van een elektrische bestelbus met een gewicht tussen 3500 en 4250 kg moeten vanaf 1 juli 2024 wél over een vrachtwagenrijbewijs C1 beschikken. Eerder leek het erop dat het kabinet nieuwe wetgeving zou introduceren waardoor een B-rijbewijs voldoende zou zijn, maar die wetgeving is van de baan. Omdat de bussen zo zwaar zijn, acht minister Harbers het verstandig voor de verkeersveiligheid om een C1-rijbewijs verplicht te stellen.

Auteur: Willemijn van Iersel

Diverse organisaties, waaronder MKB-Nederland, vinden dat de gedoogregeling veel te snel wordt afgebouwd. 'Veel te kort en onacceptabel', stellen ze in een gemeenschappelijke verklaring. Ze vrezen dat ondernemers met duurzaamheidsambities onnodig op kosten gejaagd worden en nu eerder zullen kiezen voor bestelauto's met een dieselmotor. Wat is het sentiment in de hovenierssector?


BE SOCIAL
Scan, lees & deel!



MARC DERKSEN
strategisch adviseur Koninklijke VHG

‘Met het opheffen van deze gedoogconstructie worden ondernemers geconfronteerd met nieuwe investeringen in opleidingen voor personeel’

Kostenverhogend

‘Het algemene geluid onder onze leden is dat elektrificeren waardevol is. Groen en verduurzaming, dat is een trend waar de hele groene sector achter staat. Daarom is deze beslissing van het kabinet onbegrijpelijk. Wat dat betreft staan wij achter de reactie van MKB-Nederland. Met het opheffen van deze gedoogconstructie worden ondernemers op korte termijn geconfronteerd met nieuwe investeringen in opleidingen voor personeel. Het werkt zwaar kostenverhogend.’

Extra uitdagingen

‘Veel leden stippen ook – geheel terecht – aan dat het in de sector al heel lastig is om goede, vakbekwame mensen te krijgen én te behouden. Door de verplichting van een C1-rijbewijs met code 95 komen die opleidingskosten erbij. Als ondernemer gun je je personeel natuurlijk alle opleidingen, maar het telt wel op. Dit sentiment proeven wij veel onder onze leden. Ook de trend van parttime werken speelt hierbij mee. Als maar één persoon in je team het rijbewijs heeft, is dat niet genoeg. Verder merken wij op dat dit soort wetgeving ook averechts kan werken. Het hindert de verduurzaming en maakt ondernemers investeringsschuw. Als je vooroploopt, kun je dus zomaar worden geconfronteerd met nieuwe regels en bijbehorende extra kosten, die je moeilijk kunt doorberekenen aan de klant.’



TINKA CHABOT
zelfstandig hovenier S-kwadraat

‘Wat moet ons uurtarief wel niet worden om dit te kunnen bekostigen?’

Meer dan 3.500 kg

‘Vanaf 1 juli 2024 blijkt het nodig te zijn dat ondernemers met een elektrische bedrijfsbus een vrachtwagenrijbewijs hebben als deze, inclusief belading, meer dan 3.500 kg weegt. Dat haal je al snel met een accupakket van 800 kg, de berijders en de ingeladen machinerieën. Het is duidelijk dat een zwaardere auto een langere remweg heeft en dus gevaarlijker is. Ik begrijp de regel, maar het probleem is dat kleine zelfstandigen zoals ik enorm worden belast met kosten. Met een bus met een dieselmotor die lager is dan de Euro 6-norm mag je binnenkort veel binnensteden niet meer in. Overschakelen op Euro 6 biedt uitstel tot in 2028.’

Onbetaalbaar

‘De aanschaf van een grote elektrische bedrijfsbus waarvoor een vrachtwagenrijbewijs vereist is, is onbetaalbaar voor kleine zelfstandigen, en dat geldt ook voor grotere ondernemers. Wat moet ons uurtarief wel niet worden om dit allemaal te kunnen bekostigen? Ik had al het ernstige vermoeden dat de overheid van zzp'ers en kleine ondernemers af wil. Op deze manier lijkt ze daar op redelijk korte termijn prima in te slagen. Het is ook triest voor de bewoners van de binnenstad die geen gebruik meer kunnen maken van mijn diensten en die van vele andere zzp'ers. Stel je voor dat je daar woont!’



RON VAN ASCH
eigenaar Van Asch Hoveniers

‘De soep wordt niet zo heet gegeten als hij wordt opgediend. Het is maar een C1-rijbewijs’

Verskil in C-rijbewijzen

‘De soep wordt niet zo heet gegeten als hij wordt opgediend. Ik hoor veel bezorgde geluiden over de verplichting van een vrachtwagenrijbewijs voor elektrische bussen. Maar is er een groot verschil tussen een vrachtwagenrijbewijs, een rijbewijs C, en het rijbewijs C1. Volgens de nieuwe wetgeving zal een C1-rijbewijs nodig zijn. Zo'n rijbewijs kun je vaak al in één dag halen, net als een aanhangrijbewijs. Boven de 7500 ton heb je pas een écht vrachtwagenrijbewijs nodig, het C-rijbewijs.’

Code 95

‘Tegelijkertijd snap ik de reacties uit de sector. Als ondernemer word je geconfronteerd met een toenemende hoeveelheid regels en wetgeving. Neem nu dit C1-rijbewijs. Daar wordt dan wel weer aan toegevoegd dat code 95 verplicht is. Dit betekent dat je iedere vijf jaar moet hercertificeren. Die continue hercertificering drukt zwaar op ondernemers. Daarbij zie ik dat veel ondernemers nog investeren in brandstofbussen. Enerzijds omdat elektrisch rijden in onze sector vrijwel onmogelijk is als je 3500 ton wilt trekken, en anderzijds helpt deze extra regeldruk niet. Zelf ben ik bang dat de kleinere bedrijven in de toekomst zullen omvallen. Die hebben niet de middelen om dit soort investeringen te doen.’