

# NOTITIE

Bedrijfsnaam : bp Europa SE – bp Nederland  
T.a.v. : [REDACTED]  
[REDACTED]

E-mail :

Datum : 18-02-2025  
Kenmerk : 2025\_013\_GJM\_not  
Versie : 2.0  
Opgesteld door : [REDACTED]  
Gecontroleerd door : [REDACTED]  
Bijlage bij memo : -

## Bepaling aantal koude starts per etmaal

Om te kunnen onderbouwen met hoeveel koude starts rekening gehouden dient te worden, is er voor gekozen om deze te baseren op de wettelijk verplichte rij- en rusttijden voor vrachtwagenchauffeurs. De Europese Unie heeft vastgelegd hoelang chauffeurs mogen rijden en wanneer pauzes en rustmomenten verplicht zijn. Dit is opgenomen in de Europese verordening 561/2006 en is door Nederland omgezet in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. De onderstaande regels gelden dus niet alleen in Nederland, maar ook in de andere EU-landen. Bij internationaal vervoer gelden er ook een aantal aanvullende regels.

## Toelichting wet- en regelgeving

Op basis van de Europese verordening 561/2006 (door Nederland omgezet in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer) zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot de rij en rusttijden voor het vrachtvervoer.

### De maximale totale rijtijd

De maximale totale rijtijd is de totale tijd waarin een vrachtwagen wordt bestuurd. Er is een maximale totale rijtijd per dag, een maximale totale rijtijd per week en een maximale totale rijtijd per twee weken. Deze drie grenzen zijn te respecteren:

criterium	Maximale totale rijtijd
Per dag	9 uur per dag en 2 keer per week 10 uur per dag
Per week	56 uur per week
Per 2 weken	90 uur per 2 weken

## Minimale rusttijden

In de verordening zijn regels met betrekking tot dagelijkse en wekelijkse rust opgenomen.

## Dagelijkse rusttijden

De algemene regel is dat de dagelijkse rust ten minste elf opeenvolgende uren dient te bedragen. Hierop zijn er echter een aantal uitzonderingen:

- Verkorte dagelijkse rusttijd: tussen twee wekelijkse rusttijden is het toegestaan om de dagelijkse rusttijd tot drie keer te verkorten tot negen uur, zonder dat dit later in te halen is.
- Het is toegestaan om de dagelijkse rust in twee delen op te nemen, waarbij deel 1 ten minste drie uur moet bedragen en deel 2 ten minste negen uur (andersom is dit niet toegestaan).

## Wekelijkse rusttijden

Indien er sprake is van internationaal vervoer gelden er extra regels met betrekking tot de rusttijden. Zo mag een chauffeur van buiten Nederland onder voorwaarden een verkorte wekelijkse rusttijd opnemen die 24 uur tot 45 uur mag bedragen. Het is wel belangrijk dat de verkorte wekelijkse rusttijd wordt gecompenseerd door een verlengde normale wekelijkse rust. Deze verlengde periode bekomt men door het aantal uren verkorting op te tellen bij de normale rustperiode. Per periode van vier weken moet de chauffeur ten minste twee keer een normale wekelijkse rust (minimaal 45 uur) opnemen.

## Passend verblijf tijdens de rust

Het is niet toegestaan om de normale en verlengde wekelijkse rust in de cabine op te nemen. In de plaats daarvan moet de werkgever zorgen voor een passend verblijf. Dit verblijf moet een geschikte slaafaciliteit zijn, moet over sanitaire voorzieningen beschikken en moet gendervriendelijk zijn. De (slaap)cabine mag wel worden gebruikt voor de verkorte wekelijkse rust.

## Uitgangspunten berekeningen:

Om de aantallen starts en vervoersbewegingen te kunnen kwantificeren wordt er een gewogen gemiddelde als uitgangspunt gehanteerd. Het gemiddelde is gehanteerd op de conform de rij en rusttijdenwet verplichte rusttijden:

Verplichte stoptijd in uren	Koude starts	Per etmaal	Per week	Per 2 weken	Aantal koude starts per 2 weken	Aantal vervoersbewegingen per 2 weken
00:15	0	96,00	672,00	1344,00	0,00	1344,00
00:45	0	32,00	224,00	448,00	0,00	448,00
03:00	1	8,00	56,00	112,00	112,00	112,00
09:00	1	2,67	18,67	37,33	37,33	37,33
11:00	1	2,18	15,27	30,55	30,55	30,55
24:00	1	1,00	7,00	14,00	14,00	14,00
45:00	1	0,53	3,73	7,47	7,47	7,47
Gemiddeld per 2 weken per parkeerplaats					28,76	284,76
Gemiddeld per etmaal per parkeerplaats					2,05	20,34

## Uitgangspunt bezettingsgraad

Op basis van de ontvangen informatie van het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Haaglanden) zal rekening gehouden moeten worden met een 100% bezettingsgraad voor de gebruiksfase van het plan. Dat houdt in dat er wordt uitgegaan van 125 dieselvrachtwagens met 2,05 koude starts per etmaal per parkeerplaats. In totaal maakt dat 256 koude starts per etmaal.

En daarnaast zal worden meegenomen in de berekeningen dat er gemiddeld 20,34 vervoersbewegingen ontstaan door het parkeren. Op basis van dezelfde 125 parkeerplaatsen betekent dit een totaal van 2542,5 vervoersbewegingen per etmaal.

De bovenstaande uitgangspunten zullen meegenomen worden in de aeriuscalculatie en de eventuele te nemen vervolgstappen.

## Reefer en EV

In de ontwikkeling wordt rekening gehouden met de toepassing van zogeheten Reefer-plaatsen en EV-laadvoorzieningen. De Reefer-plaatsen zijn bedoeld voor de vrachtwagens met lading die gekoeld moet blijven en daarvoor op een elektra-aansluiting worden aangesloten. Vooralsnog wordt er voor de bepaling van de stikstofdepositie vanuit gegaan dat de trucks die deze ladingen vervoeren dieselaangedreven zijn. Daarnaast wordt in het ontwerp ook ruimte gemaakt voor het zogeheten overnight laden, bedoeld voor elektrische vrachtwagens. Op dit moment is het aandeel elektrisch aangedreven vrachtwagen nog niet erg groot en daarom worden deze laadplekken nu meegerekend als plaatsen voor dieselvoertuigen.

Het gevolg is dat voor de bepaling van de stikstofdepositie wordt uitgegaan van een worstcase scenario en dat indien het aandeel elektrische vrachtwagens zal toenemen de depositie zal verminderen.

## Conclusie

Voor de 125 parkeerplaatsen moet rekening gehouden worden met 2,05 koude starts per etmaal per parkeerplaats. Daarmee wordt bepaald dat in de verdere uitwerking wordt uitgegaan van in totaal 256 koude starts per etmaal. Tevens zal worden uitgegaan van een gemiddelde aantal vervoersbewegingen van in totaal 2542,5 per etmaal.

Met vriendelijke groet,  
Compas Management & Advies

