



## Zienswijze DHL op 'Besluit Vrijstelling rijbewijs C'

**Utrecht – 11 november 2024**

Al vijf jaar is er in Nederland sprake van een proef- en gedoogsituatie voor elektrische bestelbussen tussen de 3500 en 4250 kg MTM. DHL heeft hieraan in alle facetten meegewerkt. Inmiddels hebben wij onze vloot van bestelbussen bijna volledig geëlektrificeerd en bestaat deze uit meer dan 2.500 elektrische voertuigen, waarvan 600 in de categorie waar het hier om gaat. Onze ervaringen zijn op alle vlakken positief: cost-of-ownership (afschrijving, onderhoud, schades), CO<sub>2</sub>-besparing, arbeidsomstandigheden en werkplezier van de chauffeurs onderscheiden zich positief. Op het gebied van verkeersveiligheid doen zich zeker niet meer incidenten voor. Met de zwaardere voertuigen hebben zich tot op heden zelfs helemaal geen ernstige ongevallen voorgedaan.

**DHL stelt zich nadrukkelijk achter de zienswijze zoals deze door TLN en evofenedex in het kader van deze consultatie is ingediend. Dit betekent dat wij de ontheffing voor rijbewijs C van harte ondersteunen, maar dat deze onlosmakelijk verbonden moet zijn aan een ontheffing van de tachograafplicht.**

In onderstaande zienswijze beschrijven wij eerst het grillige verloop van het inconsequente overheidsbeleid dat aan de totstandkoming van deze regeling voorafging, en dat door plotseling vasthouden aan een tachograafplicht dreigt te resulteren in een lege huls.

### **Grillig overheidsbeleid**

In de transitie naar elektrisch vervoer heeft de overheid een stimulerende en faciliterende rol. De proeftuinregeling uit 2019 was daarvan een goed voorbeeld. Door de nadelen van een zwaar accupakket geen belemmering te laten vormen voor elektrificatie van bestelbussen, werd geëxperimenteerd met een vrijstelling voor het C-rijbewijs voor bestelauto's die door de accu's de 3500 kg MTM snel zouden kunnen overschrijden. Het was een onbetwist succes, dat leidde tot een gedoogperiode van vier jaar waarin de gebruikers steeds is voorgehouden dat de definitieve regeling een formaliteit was. De voortdurende positieve praktijkervaringen gaven ook geen enkele reden tot twijfel.

Toch wisten de betrokken ministeries eind vorig jaar twijfel te zaaien, die pas na tussenkomst van onder andere de Europese Commissie uiteindelijk tot een verlenging van de gedoogperiode leidde, omdat de tijd voor een definitieve oplossing inmiddels verstreken was. Opnieuw werd het vooruitzicht op een definitieve regeling geboden. Een convenant met toezeggingen vanuit het bedrijfsleven nam iedere nieuw opgeworpen, theoretische twijfel weg.

Groot was dan ook de verbazing toen de afgelopen maanden bij het opstellen van de AMvB plotseling de tachograafplicht weer om de hoek kwam kijken. Nooit is de afgelopen jaren dat element een issue, laat staan een belemmering geweest. Nooit zijn er onduidelijkheden geweest omtrent werktijden, noch is er een vermoeden geweest dat rij- en rusttijden in het geding waren. Toch bleek plotseling de tachograaf onvermijdelijk.

### **Waarom een tachograaf voor deze situatie zinloos is**

Omdat de vrijstelling voor het C-rijbewijs alleen geldt voor vervoer binnen een straal van maximaal 100 km van de standplaats, zou voor deze specifieke categorie ook een vrijstelling van de tachograafplicht moeten gelden.



De beperking in actieradius maakt de inzet van deze voertuigen vooral geschikt voor lokaal bezorgwerk, precies waarvoor DHL de bussen inzet. De mensen die dit werk doen zijn dan ook niet primair chauffeur, maar vooral bezorger. Per dag wordt in de wijken rond de lokale CityHubs, die als thuisbasis dienen, hoogstens enkele tientallen kilometers gereden. De routes beslaan niet meer dan een dagdeel, waarna de bezorger terugkeert naar de CityHub. Dit werk wordt bovendien veel gedaan door parttimers, waardoor de arbeidstijd sowieso beperkt is en de feitelijke tijd achter het stuur nog veel beperkter.

### **Veiligheid**

Ten aanzien van veiligheid mogen nooit concessies worden gedaan, niet naar medewerkers en ook niet naar medeweggebruikers of de leefomgeving. Daarom hebben beide organisaties ingestemd met een voorstel voor een convenant voor het besturen van een elektrische bestelauto met een MTM van 3501-4250 kg, waarin aanvullende eisen zijn afgesproken.

### **De tachograaf sluit niet aan op de aard van het werk**

De voertuigen die binnen een straal van 100 km worden ingezet voor de thuislevering van goederen, worden vaak bemand door parttime chauffeurs die dit beroep uitoefenen naast bijvoorbeeld hun studie. Daardoor vinden er veel wisselingen plaats in het chauffeursbestand. Chauffeurs wisselen ook vaak van voertuig en rijden de ene dag met een zwaardere (4250 kg) e-bestelauto, maar de volgende dag in een lichtere bestelauto (3500 kg). Als deze chauffeurs overstappen op de lichtere bestelauto, is er geen tachograafplicht, en dus ook geen tachograaf. Om een goed beeld van de gewerkte uren te krijgen, zouden chauffeurs wettelijk handmatig de gewerkte uren moeten registreren met behulp van de digitale tachograaf op de bestuurderskaart. Dit is omslachtig, arbeidsintensief en foutgevoelig. Bovendien is de ingevoerde informatie voor controlediensten onderweg nooit te verifiëren. Om toch een betrouwbaar beeld te krijgen, moet altijd naar de urenadministratie bij de werkgever worden gekeken.

### **Reguliere verplichte urenregistratie voldoet**

Een bedrijf moet te allen tijde de gewerkte uren bijhouden, waarbij excessen direct opvallen. Ondernemers hebben en nemen al hun verantwoordelijkheid voor het naleven van de arbeidstijdenwet. Alle gewerkte uren worden integraal bijgehouden voor alle chauffeurs, onder meer met behulp van software die een rit met alle stops plant en monitort, waardoor ook de gewerkte uren worden geregistreerd. Deze gegevens zijn niet eenvoudig te manipuleren, en de werknemer ziet dit bovendien direct terug in zijn (lagere) loon. Daarmee voldoen de bedrijven aan het arbeidstijdenbesluit en zijn de rij- en rusttijden voor de bestelbussen zonder tachograaf prima controleerbaar. Verder zijn al deze bussen uitgerust met een boordcomputer, die bijhoudt waar een voertuig is geweest.

### **Begrenzing tot 100 km radius**

De beperking tot een 100 kilometer radius vanaf de standplaats maakt het maken van veel kilometers praktisch niet haalbaar. Deze actieradius laat zich eenvoudig controleren en handhaven.

### **Tot slot**

DHL is blij met de voorstellen rond de vrijstelling voor rijbewijs C, maar ziet de ontheffing van de tachograafplicht als een onlosmakelijke voorwaarde om deze regeling effectief te maken. Waar zinvol zijn wij absoluut voorstander van het gebruik van een tachograaf. In lijn met TLN en evofenedex



ondersteunen wij bijvoorbeeld de voorstellen om de tachograafplicht te verbreden naar internationaal rijdende bestelauto's vanaf 2500 kg vanaf 2026.

Voor het gebruik van het hier betreffende type bestelbus, met een begrenzing van de actieradius tot 100 km, wordt de arbeidstijdenwet reeds op effectieve wijze gezekerd middels de gebruikte registratietechnieken. Voor extra controle zijn de auto's bovendien uitgerust met boordcomputers, en bezorgers maken gebruik van handcomputers die plaats en tijd van hun werkzaamheden registreren.

**Een tachograaf is voor dit werk omslachtig, niet betrouwbaarder, en zorgt alleen voor extra kosten en administratieve lasten die op het vlak van compliance noch op het vlak van veiligheid iets toevoegen. Een ontheffing van de tachograafplicht zou naar ons inzicht moeten worden toegevoegd aan deze AMvB, waarbij een verwijzing naar registratie van arbeidstijden kan worden opgenomen in het convenant dat partijen in het kader van deze regeling al zijn overeengekomen.**