



## **Reactie op AMvB vrijstelling C-rijbewijs**

Als grote speler in de logistiek voelt PostNL de verantwoordelijkheid om bij te dragen aan een samenleving met aandacht voor mens, milieu en maatschappij. Daarom zetten we ons in voor een duurzamere logistiek door onze uitstoot uiterlijk in 2040 met 90% te verminderen in de reis van je post of pakket. Zo rijden we al rond met ruim 2000 elektrische fietsen, scooters, bussen en LEVV's.

Het is een goede stap dat de minister van IenW de wens vanuit de maatschappij en samenleving om stappen te kunnen zetten in duurzamere logistiek mogelijk maakt door met een AMvB het mogelijk te maken dat bestuurders van een elektrisch aangedreven voertuig met een maximumgewicht van 4.250 kilogram een vrijstelling krijgen voor het gebruik van het C-rijbewijs. Dit is mede gebaseerd op de eerder pilots die vanaf 2019 zijn gehouden en positief zijn geëvalueerd.

In de voorliggende AMvB stelt PostNL vast dat de minister een algemene tachograafverplichting wil gaan hanteren voor deze bestelauto's. Dit in tegenstelling tot de pilotperiode, waarin een ontheffing voor de tachograaf het gebruik van de betreffende bestelauto beperkt tot een straal van 100 kilometer van de vestigingsplaats was opgenomen.

Het beoogde doel van de tachograafverplichting, het bevorderen van de verkeersveiligheid en controle op de rij- en rusttijden wordt naar onze mening al op verschillende andere manieren geborgd dat een dergelijke maatregel daar niets aan zal toevoegen. Daarnaast brengt deze verplichting en alleen maar meer financiële en administratieve lasten met zich mee wat een negatief effect zal hebben op de verduurzamingstransitie.

## **Aard van pakketbezorging maakt dat overtreding rij- en rusttijden niet aan de orde is**

Gezien de aard van het werk waar deze bestelauto's worden ingezet in de pakketbezorging heeft het gebruik van de tachograaf geen toegevoegde waarde. Het werk in de pakketbezorging bestaat uit het rijden van korte afstanden, waarbij er gemiddeld 200 stops worden uitgevoerd door een pakketchauffeur om pakketten te bezorgen of op te halen. Er is dus voortdurend sprake van een onderbreking van de rijtijd. Daarbij rijdt een chauffeur gemiddeld 60 kilometer per dag. Ook werken pakketchauffeurs een vast aantal uren per dag en is hij een deel van deze uren bezig met het in- en uitladen van zijn bestelauto, waardoor ook overschrijding van rijtijden niet mogelijk is. Praktisch gezien houdt dat in dat er dus geen sprake kan zijn van een langdurig gebruik van deze voertuigen in de pakketbezorging, waarmee een overtreding van de rij- en rusttijden niet aan de orde is.

## **Eigen registratie van uitvoeren van werkzaamheden biedt beter inzicht**

PostNL registreert in haar eigen systemen op verschillende manieren gegevens over het uitvoeren van de werkzaamheden van onze pakketchauffeurs. Registratie van de uren vindt plaats via de boordcomputer van de voertuigen. Er is dus een uitgebreide administratie over de rij- en rusttijden van onze pakketchauffeurs die nauwkeurig bijhoudt. Daarnaast zet PostNL aanvullende stappen om via deze systemen te anticiperen op eventuele overschrijdingen van rij- en rusttijden. Ons eigen plansysteem voor pakketchauffeurs waarschuwt bij overschrijding van de werkuren waarna collega's met de chauffeur in gesprek gaan en naar een oplossing zoeken om dit te voorkomen.

## **Sector zet in op extra verkeersveiligheid met convenant**

Daarnaast is de sector zelf, samen met het ministerie hard ook aan de slag met het opstellen van een convenant dat de verkeersveiligheid moet waarborgen, zoals ook door de minister is gevraagd in zijn kamerbrief uit juli jongstleden. Hierin wordt gewerkt aan een extra rijopleiding voor bestuurders met een B-rijbewijs om te mogen rijden op bedrijfsvoertuigen met een gewicht van maximaal 4.250 kilogram, aanvullend op het vereiste om tenminste 2 jaar in het bezit van het rijbewijs te zijn voordat een chauffeur van deze voertuigen gebruik mag maken. PostNL zal zich uiteraard houden aan het convenant dat door de gehele sector wordt opgesteld.

Een convenant met de sector waarin een aanvullende rijopleiding wordt vereist zal in combinatie met het gebruik van moderne elektrische bestelauto's die al voorzien zijn van alle mogelijke veiligheidsopties en assistentiesystemen de verkeersveiligheid nog verder vergroten. Een tachograafverplichting heeft wat PostNL betreft in dat kader geen toegevoegde waarde voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

## **Extra financiële en administratieve lasten in pad naar verduurzaming**

Momenteel hebben wij enkele tientallen zwaardere elektrische bestelauto's die onder deze vrijstelling vallen in gebruik, maar in de komende jaren verwachten wij te groeien naar enkele honderden van deze bestelauto's, zowel bij onze eigen bezorgers als bij de bezorgondernemers waar wij mee samenwerken. Het moeten hanteren van een tachograaf brengt daarbij een flink aantal administratieve en financiële lasten met zich mee, en zit de verduurzamingstransitie in de weg. Om met een tachograaf te kunnen werken is een speciale opleiding vereist. Ook daaraan zijn kosten verbonden, en gezien het verloop van de populatie van chauffeurs dat voor ons of bij onze bezorgpartners werkt zal het jaarlijks gaan om het opleiden van duizenden mensen. Een andere mogelijke optie die ons in dat geval rest is dat we deze voertuigen gaan 'terugkeuren' tot onder het maximale gewicht van een reguliere bestelauto van 3.500 kilogram. Daardoor zullen wij extra vervoersbewegingen met extra voertuigen moeten maken, wat een negatief effect op de verduurzaming zal hebben.

## **Tot slot**

De in de gedoogperiode afgesproken vrijstelling ten aanzien van de tachograaf kan wat PostNL betreft dan ook wel degelijk in de permanente AMvB worden opgenomen. De aard van het werk, de eigen mogelijkheden voor registratie en de inzet van de sector ten aanzien van verkeersveiligheid met het opstellen van een convenant maken dat hier wat PostNL betreft voldoende waarborgen voor geboden worden. Deze verplichting leidt alleen maar tot een negatief effect op de inzet van deze duurzame voertuigen, wat PostNL betreft haaks staat op het beoogde doel van de vrijstelling.

Mocht onze reactie nog nadere vragen opleveren dan zijn wij uiteraard graag bereid deze te beantwoorden.