

Vergaderjaar 2008–2009

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 215**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 maart 2009

In het Algemeen Overleg van 3 april 2008 over parkeerplaatsen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 159), heb ik u toegezegd de mogelijkheid te onderzoeken om de regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden zo flexibel mogelijk te interpreteren. Dit naar aanleiding van ladingdiefstallen bij vrachtwagens die dichtbij het eindadres of een veilige parkeerplaats zijn, maar niet verder mogen rijden omdat de chauffeur aan zijn maximale rijtijd zit. Hierbij stel ik u op de hoogte van de uitkomst.

### **Regelgeving**

De «standaard» regels voor de rij- en rusttijden, de artikelen 6 tot en met 9 van EG verordening 561/2006, staan geen flexibele interpretatie toe. Wel wordt in artikel 12 van deze verordening de mogelijkheid beschreven tot het afwijken van de maximumrijtijden teneinde een geschikte stopplaats te vinden. Van belang daarbij is dat de veiligheid van personen, van het voertuig dan wel voor het waarborgen van de lading dit nodig maakt. Mede in het kader van het convenant Aanpak Criminaliteit Wegtransportsector uit 2004 heeft Nederland het initiatief genomen om aan artikel 12 op Europees niveau verdere invulling te geven. Dit heeft geresulteerd in het bijgevoegde richtsnoer 1. Dit richtsnoer biedt in uitzonderlijke situaties waarop de chauffeur geen invloed kon uitoefenen enige speelruimte met betrekking tot de maximumrijtijden met als doel een veilige stopplaats te bereiken.

### **Toepassing**

De verplichtingen, die richtsnoer 1 voorschrijft aan de vervoersondernemer, maken het toepassen van artikel 12 alleen mogelijk indien het motief voor de mogelijke afwijking van de maximumrijtijden niet van tevoren bekend of zelfs te voorzien was. Zo kan bijvoorbeeld een file als gevolg van een ongeval wel als reden worden opgevoerd, maar een dagelijkse file niet. Bij het plannen van de rit had in dat geval rekening

gehouden moeten worden met de dagelijkse files en ander gebruikelijk oponthoud.

Het richtsnoer stelt met betrekking tot de lading- en/of vrachtwagen-diefstal op onveilige parkeerplaatsen dat een vervoersonderneming de veilige rit van een bestuurder zorgvuldig moet plannen door bijvoorbeeld rekening te houden met veel voorkomende files, weersomstandigheden en de toegang tot geschikte parkeerplaatsen.

### **Interpretatie**

Bij de toepassing van de regelgeving hanteren de inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat alle ruimte die de regelgeving en het richtsnoer toelaten. Zij zullen in situaties waarin aantoonbaar sprake is van een uitzonderlijke situatie met de nodige coulance optreden mits dit aangegeven is volgens de voorgeschreven methode op een print-out of de achterkant van de tachograafschijf.

Er is regelmatig overleg met de brancheorganisaties en de andere sociale partners. In voorkomende situaties wordt getracht de knelpunten via een gezamenlijke aanpak op te lossen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings