

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2711

Vragen van de leden **Laçin** en **Jasper van Dijk** (beiden SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht dat een chauffeur 34 uur onderweg was zonder fatsoenlijke pauze* (ingezonden 13 juni 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 10 juli 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «Nederlandse trucker 34 uur onderweg zonder fatsoenlijke pauze»?¹ Wat is uw reactie op het bericht?

Antwoord 1

Ja, ik heb het bericht gelezen. Dit is ontoelaatbaar.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het sjoemelen met de rijtijdenkaart en de digitale tachograaf tot levensgevaarlijke situaties kan leiden? Zo ja, acht u het beleid om dit te voorkomen voldoende uitgewerkt en bekend?

Antwoord 2

Gesjoemel met de rijtijdenkaart en tachografen kan de veiligheid, gezondheid en het welzijn van chauffeurs én de veiligheid van andere weggebruikers in gevaar brengen. Dat is ernstig, daarom treedt de overheid hiertegen op. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) werken nauw samen bij wegcontroles (objectinspecties) en bedrijfscontroles (administratie inspecties) om eerlijk, gezond en veilig werk in de Transportsector te bevorderen. Met omringende landen wordt over zowel het boetebeleid als de handhavingspraktijk afgestemd, met als doel te zorgen dat de hoogte van de boete en pakkans in Nederland in lijn zijn met die in omringende landen. De handhaving van de rij- en rusttijden is een van de onderwerpen waarover Nederland regelmatig in overleg is met andere lidstaten, waaronder Duitsland en België. Dit onderwerp wordt

¹ NOS, 9 juni 2018, «Nederlandse trucker 34 uur onderweg zonder fatsoenlijke pauze» (<https://nos.nl/artikel/2235688-nederlandse-trucker-34-uur-onderweg-zonder-fatsoenlijke-pauze.html>)

besproken in Euro Control Route² (ECR) en in de Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement³ (CORTE). Nederland werkt binnen EU-verband actief mee aan regelgeving rondom de tachograaf, onder andere gericht op het verminderen van de fraudegevoeligheid ervan.

Vraag 3

Vindt u dit een incident of een toevalstreffer binnen een veel groter probleem? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

De ILT handhaaft risicogericht op de naleving van de rij- en rusttijden. Op deze manier wordt de beschikbare capaciteit zo effectief mogelijk ingezet om ervoor te zorgen dat transportondernemingen en vrachtwagenchauffeurs geen overtredingen begaan en als dat wel gebeurt deze te beboeten. Overschrijdingen van de rij- en rusttijden komen vaker voor, maar een chauffeur die 34 uur onderweg is zonder fatsoenlijke pauze, is de ILT nog niet eerder tegengekomen.

Vraag 4

Deelt u de mening dat, aangezien de werkgever verantwoordelijk is voor het naleven van rij- en rusttijden, deze ook de verantwoordelijkheid draagt voor de overtreding? Zo nee, denkt u dat de chauffeur deze overtreding gemaakt heeft, omdat hij zelf graag zo lang achtereen wil rijden?

Antwoord 4

Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever en de chauffeur om te voldoen aan wet- en regelgeving van de rij- en rusttijden en het juist gebruik van de rijtijdenkaart en tachograaf. De werkgever heeft de verantwoordelijkheid om de chauffeurs preventief in te lichten over de risico's voor henzelf en derden in het verkeer. Bij een overtreding legt de ILT en de ISZW de sanctie op bij de werkgever.

Vraag 5

Welke redenen liggen er volgens u ten grondslag aan het feit dat de chauffeur zich aan de regels heeft onttrokken?

Antwoord 5

Iedere chauffeur moet zich aan de bestaande wet- en regelgeving houden. Het is ontoelaatbaar wanneer een chauffeur zich onttrekt aan de regels, ongeacht welke redenen hieraan ten grondslag liggen.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de druk op vrachtwagenchauffeurs sterk vergroot wordt door de concurrentie op de arbeidsmarkt als gevolg van Europese regelgeving?

Antwoord 6

Iedere chauffeur dient zich aan Europese regelgeving te houden. De regelgeving zorgt juist voor een gelijk speelveld, zodat concurrentie tussen transportbedrijven mogelijk is, zonder dat dit leidt tot een verslechtering van de arbeidsomstandigheden waardoor de veiligheid en de gezondheid van de chauffeur en medeweggebruikers in gevaar wordt gebracht.

² Aangesloten lidstaten: België, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Ierland, Verenigd Koninkrijk, Polen, Oostenrijk, Roemenië, Bulgarije, Hongarije en Kroatië.

³ CORTE is een non-profitorganisatie, opgericht om nationale transportautoriteiten uit EU- en niet-EU-landen samen te brengen die een verantwoordelijkheid en belang hebben op het gebied van wegvervoer, verkeersveiligheid en verkeersveiligheid. Nationale autoriteiten in CORTE werken samen met vervoersverenigingen en de transportsector.