

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

**23**

Vragen van het lid **Madlener** (PVV) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat er te veel defecten zijn bij trucks* (ingezonden 25 augustus 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 16 september 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat er te veel defecten zijn bij trucks?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u een overzicht geven van het percentage onveilige vrachtwagens op de Nederlandse wegen in de afgelopen 5 jaar? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u tevens het onderscheid maken tussen Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens?

Antwoord 2

In onderstaande tabel treft u de gegevens aan van de door de politie gecontroleerde vrachtauto's die een rijverbod opgelegd hebben gekregen vanwege de staat van het voertuig in de periode 2009–2013. Deze cijfers zijn echter niet representatief voor alle vrachtauto's die op de Nederlandse wegen rijden, omdat de vrachtauto's selectief worden gecontroleerd.

**Tabel 1. Aantal in Nederland gecontroleerde vrachtwagens door de politie (2009–2013)**

Land van registratie	Aantal gecontroleerde vrachtauto's	Percentage vrachtauto's met rijverbod na controle
Nederlandse vrachtauto's	10.336	2,5%
Buitenlandse vrachtauto's	6.740	3,1%
Totaal	17.076	2,7%

<sup>1</sup> <http://nos.nl/artikel/689464-tvm-veel-defecten-vrachtwagens.html>

Vraag 3

Deelt u de mening dat, als een vrachtwagen gebreken vertoont aan de remmen en/ of aan de banden, deze vrachtwagen onder geen enkel beding meer de weg op mag zolang hij niet gerepareerd is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ja. Nederland stelt eisen aan de remmen en de banden van vrachtauto's (in hoofdstuk 5, afdeling 3 van de Regeling Voertuigen staan deze permanente eisen). Als een vrachtauto niet aan die eisen voldoet, mag deze niet op de openbare weg rijden.

Vraag 4

Deelt u de mening dat een landelijke campagne over transportveiligheid niet voldoende is en dat de controles van de politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport per direct geïntensiveerd moeten worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ik heb uw kamer op 25 januari 2013 geïnformeerd (Kamerstuk 29 398, nr. 353) over de omvang van de problematiek met betrekking tot ongevallen met vrachtauto's. Ik heb toen ook aangegeven dat ik op basis van die getallen geen reden zie om extra maatregelen te nemen. Deze nieuwe informatie lijkt geen trendbreuk, mede omdat bij deze incidentele controles vaak (In België en Nederland) juist de vrachtauto's eruit worden gepikt die er al «slecht onderhouden» uitzien.

Ik wil nogmaals aangeven de conclusie van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) van harte te ondersteunen. De Onderzoeksraad dicht een belangrijke rol toe aan de transportsector en ik waardeer daarom het initiatief van TVM Verzekeringen voor een landelijke campagne over transportveiligheid. Maar ook, en juist, de transporteurs zelf zijn ervoor verantwoordelijk dat hun voertuigen (en hun chauffeurs) veilig de weg op gaan. In 2011 heb ik Koers op Veilig laten ontwikkelen en het eerste jaar gefinancierd. De sector kreeg hiermee een website met instrumenten voor ondernemers om veiligheidsmaatregelen te nemen en een netwerk waarbij ondernemers een inspanningsverplichting aangaan en worden begeleid bij de implementatie van veiligheidsmaatregelen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat er sprake is van oneerlijke concurrentie als vervoerders vanwege de crisis onderhoud aan de wagens uitstellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja.