

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

1358

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het niet handhaven van het verbod op slapen in de vrachtwagen* (ingezonden 29 november 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 januari 2020).

Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht «Truckers kamperen gewoon in hun vrachtwagen, ondanks verbod»?¹ En op de FNV-film over uitbuiting bij de Europese wegtransporten van de automotive industrie?²

Antwoord 1

Ik heb kennisgenomen van zowel het bericht als de film. Hierin wordt de suggestie gewekt dat chauffeurs op grote schaal onvoldoende rust kunnen genieten en dat het beleid van de ILT daar mede debet aan is. De ILT herkent dit beeld niet. De ILT handhaaft structureel de regels voor arbeids-, rij- en rusttijden, waaronder de regel dat de normale wekelijkse rust niet mag worden genoten in het voertuig.

Vraag 2

Voelt u na het zien van deze film ook het ongemak dat deze slechte arbeidsomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs nog steeds in Nederland plaatsvinden? Vindt u het ook ongewenst dat het verbod op slapen in de cabine niet of nauwelijks wordt gehandhaafd? Hoe verhoudt dit zich met de aangenomen motie-Jasper van Dijk c.s.³, waarin werd opgeroepen structureel te handhaven?

Antwoord 2

De ILT handhaaft sinds februari 2018 structureel het verbod op het doorbrengen van de normale wekelijkse rust in de vrachtwagen, ook ten behoeve van de arbeidsomstandigheden van chauffeurs. Inspecteurs controleren op parkeerplaatsen langs snelwegen waar de kans het grootst is op het

¹ EenVandaag, 25 november 2019 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/truckers-kamperen-gewoon-in-hun-vrachtwagen-ondanks-verbod-fnv-klaagt-inspectie-aan/>)

² FNV, 11 oktober 2018 (<https://www.youtube.com/watch?v=Z4LOLVdf4dY>)

³ Kamerstuk 34 734, nr. 21

aantreffen van chauffeurs die ten onrechte hun normale wekelijkse rust in de cabine doorbrengen en waar de kans op overlast groot is.

Op parkeerplaatsen staan echter ook veel vrachtwagenchauffeurs die daar hun dagelijkse of verkorte wekelijkse rust doorbrengen. Dit is toegestaan; alleen de normale wekelijkse rust van minimaal 45 uur mag niet in de cabine worden doorgebracht. Daardoor is het effect van deze handhaving op het aantal chauffeurs dat op een parkeerplaats slaapt beperkt.

Vraag 3

Hoeveel inspecties hebben er de afgelopen tijd plaatsgevonden? Hoeveel boetes zijn er tot op heden uitgedeeld? En hoeveel boetes zijn er tot nu toe daadwerkelijk betaald?

Antwoord 3

Vanaf februari 2018 tot en met de eerste week van december 2019 hebben 881 controles plaatsgevonden op parkeerplaatsen. Voor het niet naleven van de weekendrust zijn tot nu toe 153 ($\times 1.500 = 229.500$) boetes opgelegd door de ILT. Daarvan zijn er momenteel 99 ($\times 1.500 = 148.500$) betaald. In twee zaken zijn betalingsregelingen getroffen. Van andere lopende zaken is de betalingstermijn nog niet verstreken.

In totaal zijn in deze periode 238 boeterapporten opgemaakt door de ILT. Het uiteindelijke aantal opgelegde boetes door Bureau Bestuurlijke Boete (BBB) ligt lager omdat (a) een deel van de boeterapporten nog in behandeling zijn, (b) een deel van de opgemaakte boeterapporten twee overtredingen betreft (bij dubbele bemanning), (c) BBB soms afziet van het opleggen van een boete en (d) het bezwaar tegen de opgelegde boete soms gegrond wordt verklaard. In de gevallen onder (c) en (d) was er sprake van een rust < 45 uur of bleek de rust niet juist berekend.

Vraag 4

Hoe kan het zo zijn dat bij een inval bij een grote transportondernemer fraude door de ILT geconstateerd wordt en bovendien chauffeurs worden gedwongen om illegaal weken in hun cabines te leven, maar er vervolgens niet door de ILT wordt gehandhaafd?

Antwoord 4

De ILT handhaaft wel degelijk. Sinds februari 2018 voert de ILT structureel controles uit op het doorbrengen van de weekendrust in de vrachtwagen. Op dit moment loopt er een bestuursrechtelijk en strafrechtelijk onderzoek naar bedoelde transportondernemer. Over de inhoud van die onderzoeken doe ik daarom nu geen uitspraken.

Vraag 5

Hoe gaat u de pakkans vergroten? Welke aanvullende en effectieve maatregelen gaat u nemen, opdat het verbod op slapen in de cabine daadwerkelijk wordt gehandhaafd?

Antwoord 5

De ILT dient vast te stellen dat de complete wekelijkse rust van minimaal 45 uur in de cabine is doorgebracht alvorens een boete voor overtreding van dit verbod te kunnen opleggen. De bewijsvoering en daarmee de handhaving is hierdoor gecompliceerd.

Bewijs is alleen mogelijk als op heterdaad is vastgesteld dat minimaal 45 uur rust in het voertuig is doorgebracht.

Ik zie op dit moment geen kans om met de huidige beschikbare middelen de pakkans te vergroten. De ILT verkent de mogelijkheden om het probleem samen met andere partijen aan te pakken.

Vraag 6

Waarom vordert de ILT geen staking van de arbeid, net als bij overige overtredingen van de rij- en rusttijden? Bent u bereid om een vrachtwagen, minimaal 45 uur, aan de ketting te leggen om ervoor te zorgen dat een chauffeur voldoende uitgerust op weg kan?

Antwoord 6

Een bevel tot staken van arbeid kan worden opgelegd als een chauffeur op dat moment arbeid verricht terwijl hij of zij niet voldoende of niet op tijd heeft gerust.

Wanneer een chauffeur de normale wekelijkse rust in de cabine doorbrengt, is dat weliswaar een overtreding van de regel dat die rust buiten het voertuig moet worden genoten, maar hij of zij verricht op dat moment geen arbeid. Een bevel tot staken van arbeid kan dan niet worden opgelegd.

De wetgeving voorziet ook niet in de bevoegdheid om voertuigen aan de ketting te leggen, noch om chauffeurs te dwingen naar bijvoorbeeld een hotel te rijden. Dit nog los van de praktische problemen met parkeerruimte en lading.

Vraag 7

Hoe beoordeelt u het dat slaapcabines van het bedrijf uit de EenVandaag-uitzending ook wel door chauffeurs worden omschreven als doodskisten?

Deelt u de mening dat de ILT moet controleren of cabines aan de in de rij- en rusttijdenverordening opgenomen bepaling «behoorlijke slaafaciliteit» voldoen? In hoeverre gebeurt dit al? En bent u van mening dat als de cabines onbehoorlijk zijn er dan een verbod moet komen op slapen in deze onbehoorlijke cabines?

Antwoord 7

De ILT controleert de naleving van de bedoelde regels voor arbeids- rij- en rusttijden met name op de grote parkeerplaatsen waar vooral grote vrachtwagens staan, die zijn vervaardigd en uitgerust door de grote fabrikanten. De ervaring heeft geleerd dat die vrachtwagens slaafaciliteiten bieden die chauffeurs als adequaat ervaren. De ILT controleert momenteel niet gericht elke individuele cabine, maar herkent het beeld van onbehoorlijke slaafaciliteiten of zelfs doodskisten dus niet.

Om de dagelijkse rust of de verkorte wekelijkse rust in het voertuig te mogen doorbrengen, is al vereist dat de slaafaciliteiten in dat voertuig behoorlijk zijn.

Een (nieuw) wettelijk verbod is dus niet nodig.

Vraag 8

Bent u niet bevreesd dat door het niet handhaven van het verbod op slapen in de cabine en het versoepelen van de rij- en rusttijden de verkeersveiligheid verslechtert? Zo ja, hoe kan het dan zo zijn dat Nederland heeft ingestemd met een flexibilisering van de referentieperiode van vier weken in plaats van de huidige referentieperiode van twee weken?

Antwoord 8

De veronderstelling dat niet wordt gehandhaafd is onjuist. Het toezicht van de ILT richt zich op eerlijk en veilig wegtransport. Een deel van haar capaciteit zet de ILT in voor inspecties op de wekelijkse rust. De focus is echter vooral ook gericht op die chauffeurs die in het geheel niet rusten en/of te lang doorrijden, al dan niet door middel van manipulatie van de tachograaf. De risico's daarvan voor de verkeersveiligheid zijn immers groot.

Op 20 december jl. heeft een meerderheid van (ambassadeurs van de) lidstaten (Coreper) positief beslist over het akkoord, dat bereikt was tussen het Voorzitterschap van de Raad en het Europees parlement over een aantal belangrijke onderdelen van het eerste Mobiliteitspakket. In dit akkoord blijft de huidige regel voor het nemen van een verkorte wekelijkse rust elke tweede week gelden, maar er wordt enige flexibiliteit ingebouwd voor internationaal transport: onder bepaalde voorwaarden mogen 2 opeenvolgende verkorte wekelijkse rustperiodes achter elkaar worden doorgebracht. Het Europees parlement moet nog definitief beslissen over dit akkoord. Dat zal naar verwachting in januari 2020 plaatsvinden. Ik verwacht niet dat deze regel tot verslechtering van de verkeersveiligheid zal leiden.

Vraag 9

Bent u, ten gunste van de verkeersveiligheid en de gezondheid van de chauffeur, bereid om alsnog bij uw Europese vakcollega's te pleiten voor de referentieperiode van twee weken?

Antwoord 9
Zie vraag 8.