

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

2997

Vragen van het lid **Stoffer** (SGP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de sterke toename van het aantal ongelukken met vrachtwagens en de betrokkenheid van buitenlandse chauffeurs* (ingezonden 13 juli 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 28 augustus 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 2903.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht dat het aantal ongevallen met vrachtwagens vorig jaar sterk is toegenomen ten opzichte van 2016?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe waardeert u het feit dat bij incidenten op Nederlandse snelwegen in 40% van de gevallen een buitenlandse vrachtwagenchauffeur is betrokken, terwijl ongeveer 13% van het totaal aantal vrachtwagens op de Nederlandse wegen een buitenlands kenteken heeft?

Antwoord 2

Het STIMVA rapport laat inderdaad zien dat buitenlandse chauffeurs relatief vaker stranden of een ongeluk veroorzaken. Alle bedrijven en chauffeurs, ook de buitenlandse, moeten goed opgeleid en met veilig materieel de weg op.

Vraag 3

In hoeverre zou het voorgaande te maken kunnen hebben met verschillen in opleiding tussen Nederlandse en buitenlandse chauffeurs en met verschillen in de technische staat van vrachtwagens?

¹ Nos.nl, 12 juli 2018, «Sterke stijging aantal ongelukken met vrachtwagens», (<https://nos.nl/artikel/2241086-sterke-stijging-aantal-ongelukken-met-vrachtwagens.html>)

Antwoord 3

De top 4 van landen waarvan chauffeurs betrokken zijn bij incidenten bestaat uit Europese lidstaten (Polen, Duitsland, Roemenië en België). Transportondernemingen en chauffeurs uit alle Europese lidstaten moeten zich houden aan de Europese wetgeving omtrent rijvaardigheid en vakbekwaamheid van chauffeurs en vrachtwagens moeten door de APK plicht voldoen aan technische eisen.

Vraag 4

Bent u bereid onderzoek te laten doen naar de sterke toename van het aantal ongevallen met vrachtwagens en de onevenredige betrokkenheid van buitenlandse chauffeurs?

Antwoord 4

Het STIMVA rapport geeft aan dat een van de redenen van de sterke toename van het aantal meldingen komt door een verbeterde samenwerking tussen de bergingsbedrijven en de wegbeheerders. Daarnaast worden gestrande vrachtauto's eerder aan wegbeheerders gemeld door ontsluiting van data van serviceproviders. Ook is een deel te verklaren door de aantrekkelijke economie en daarmee de toename van goederenvervoer over de weg en toename van het verkeer.

In de media wordt gesproken over een relatieve oververtegenwoordiging van buitenlandse chauffeurs op basis van het Grootchalig VerkeersOnderzoek Goederenvervoer Randstad 2016 waarbij door RWS onderzoek is gedaan naar het aantal en aandeel buitenlandse vrachtwagens op de Nederlandse autosnelwegen. Hierbij is gebruik gemaakt van 45 meetpunten in de Randstad. Het aandeel buitenslands vrachtverkeer bedraagt gemiddeld 13% ten opzichte van alle vrachtwagens.

De gegevens van het RWS onderzoek en die van de STIMVA laten zich echter moeilijk vergelijken. Het land dat het kenteken uit heeft gegeven komt lang niet altijd overeen met de nationaliteit van de chauffeur. Ook kan een vrachtwagen met een buitenslands kenteken en/of een buitenlandse chauffeur een Nederlandse eigenaar hebben.

Om de oorzaken van de betrokkenheid van buitenlandse chauffeurs nader te specificeren is gedetailleerde informatie van alle incidenten noodzakelijk. Gezien het feit dat afhankelijk van het incident verschillende organisaties, zoals bergingsbedrijven, wegbeheerders of politie, andere gegevens verzamelen, is geen compleet beeld van de oorzaken te achterhalen. Uit de informatie uit verschillende bronnen waar we over beschikken kan niet worden achterhaald wat precies de oorzaak is van de ongevallen.

Vraag 5

Neemt u de genoemde cijfers en de bijbehorende problematiek mee bij de voorbereiding van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030?

Antwoord 5

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 breng ik in kaart wat de belangrijkste risico's zijn voor verkeersveiligheid. Ongelukken met vrachtwagens zijn daar onderdeel van.

Vraag 6

Wat vindt u van de oproep van brancheorganisaties Transport en Logistiek Nederland (TLN) om appen achter het stuur technisch onmogelijk te maken en tot die tijd in te zetten op meer handhaving en hogere sancties?²

Antwoord 6

Ik kan me helemaal vinden in de oproep om appen achter het stuur technisch onmogelijk te maken. Ik vind het belangrijk dat er gewerkt wordt aan een bedrijfscultuur waarbij de norm is dat je elkaar niet stoort onderweg. Dit is een belangrijke taak voor zowel TLN als werkgevers. Begin september wordt de nieuwe campagne Aandacht in het verkeer gelanceerd en daarbij horen,

² TLN.nl, 10 juli 2018, «Maak appen achter het stuur onmogelijk», (<https://www.tln.nl/actueel/nieuws/Paginas/Maak-appen-achter-het-stuur-onmogelijk.aspx>)

naast technische hulpmiddelen, ook materialen die werkgevers intern kunnen inzetten.
Ten aanzien van de strafmaat geldt dat de Minister van JenV die wil verhogen in die gevallen waarin het gebruik van een mobiel device concreet gevaar oplevert. Dit is opgenomen in het wetsvoorstel aanscherping strafrechtelijke aansprakelijkheid ernstige verkeersdelicten. Ook wordt gewerkt aan manieren om de pakkans voor handheld telefoongebruik te vergoten.