

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

2998

Vragen van de leden **Jasper van Dijk** en **Laçin** (beiden SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht dat buitenlandse vrachtwagenchauffeurs oververtegenwoordigd zijn bij ongelukken en pechgevallen* (ingezonden 16 juli 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 28 augustus 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 2904.

Vraag 1

Wat is uw oordeel over het bericht «Buitenlandse trucker blijkt brokkenpiloot»?¹

Antwoord 1

Onze wegen worden door de economische groei steeds drukker met helaas ook meer ongevallen tot gevolg. Dit laat het onderzoek van de STIMVA ook zien. Het bericht focust zich verder op buitenlandse chauffeurs die relatief vaker betrokken zijn bij incidenten. Mijn oordeel is dat alle bedrijven en chauffeurs, ook de buitenlandse, goed opgeleid en met veilig materieel de weg op moeten.

Vraag 2

Wat zijn naar uw oordeel de oorzaken van de oververtegenwoordiging van buitenlandse chauffeurs bij ongelukken en pechgevallen? Kan dit te maken hebben met onvoldoende opleiding en slecht materieel, zoals Nederlandse truckers vaker beweren?

Antwoord 2

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

¹ Website Algemeen Dagblad, 12 juli 2018 (<https://www.ad.nl/auto/buitenlandse-trucker-blijkt-brokkenpiloot~a2931632/>)

chauffeurs en vrachtwagens moeten door de APK-plicht voldoen aan technische eisen.

Het onderzoek van STIMVA laat zien dat van alle vrachtwagenincidenten 38% een technische oorzaak heeft, 37% bandenpech is en in 25% de oorzaak niet bekend is. Het onderzoek maakt geen onderscheid in een verschil in de oorzaak van incidenten waarbij binnenlandse of buitenlandse chauffeurs betrokken zijn.

Vraag 3

Bent u bereid om te laten onderzoeken wat de oorzaken zijn van deze oververtegenwoordiging, zoals ook Transport en Logistiek Nederland (TLN) graag wil? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

In de media wordt gesproken over een relatieve oververtegenwoordiging van buitenlandse chauffeurs op basis van het Grootschalig 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 buitenlands 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 buitenlands 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 4

Wat zijn bij benadering de totale (maatschappelijke) kosten, zoals verloren tijd door files, schade aan de openbare ruimte en privé-eigendommen en gezondheidsschade, als gevolg van ongelukken en pech door buitenlandse chauffeurs?

Antwoord 4

Deze kosten zijn niet in beeld te brengen aangezien niet bekend is bij welke incidenten buitenlandse chauffeurs zijn betrokken. De kosten zijn sterk afhankelijk van de locatie waar en het tijdstip waarop het incident plaatsvindt.

Vraag 5

Deelt u de mening dat er mogelijk een relatie is tussen het verkrijgen van een vervalst rijbewijs, waarover al eerder vragen zijn gesteld, en de oververtegenwoordiging door buitenlandse chauffeurs bij ongelukken?²

Antwoord 5

Er is geen aanleiding dit te veronderstellen. Er zijn mij geen gevallen bekend van incidenten waar chauffeurs beschikten over valse rijbewijzen.

Vraag 6

In hoeverre wordt de stijging van ongelukken veroorzaakt door een hoge werkdruk en slechte naleving van de weekendrust?

Antwoord 6

Zoals eerder aangegeven heeft 38% van de incidenten een technische oorzaak en bij 37% was er sprake van bandenpech. Het overgrote deel van de incidenten is dus direct gerelateerd aan het materieel.

² Kamervragen Van Oosten c.s., Aanhangsel Handelingen, Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 2018Z12792

Vraag 7

Welke maatregelen gaat u nemen om het aantal ongelukken en pechgevallen te verminderen, met name als gevolg van buitenlandse chauffeurs?

Antwoord 7

Ik werk aan een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, daarin zal ik ook aandacht besteden aan verminderen van de risico's die samenhangen met het wegvervoer.