

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

873

Vragen van het lid **Grinwis** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de Dag van de Vrachtwagenchauffeur* (ingezonden 15 december 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 januari 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 779.

Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat 14 december is uitgeroepen tot «Dag van de vrachtwagenchauffeur» om waardering voor de vrachtwagenchauffeur, als grootste beroepsgroep van Nederland, uit te spreken? Bent u ook zo trots op onze vrachtwagenchauffeurs?

Antwoord 1

Jazeker. Om waardering uit te spreken aan alle chauffeurs heb ik vanwege de Dag van de Chauffeur een bezoek gebracht aan verzorgingsplaats «De Knoest». Op 14 december is er via de socials van het Ministerie van IenW een bericht over het bezoek verschenen gericht aan alle chauffeurs om hen te bedanken voor hun werkzaamheden.

Vraag 2

Kunt u reflecteren op het grote aantal vacatures voor vrachtwagenchauffeur, en de potentiële gevolgen daarvan voor de logistieke sector? Hoe spant u zich in om het beroep aantrekkelijker te maken? Onderzoekt u daarbij ook verbeteringen van arbeidsomstandigheden om het beroep aantrekkelijker te maken?

Antwoord 2

De (transport)sector is verantwoordelijk voor het aantrekken van voldoende chauffeurs door bijvoorbeeld in te zetten op aantrekkelijke (secundaire) arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden. Dit gebeurt in verschillende ondernemingen al door bijvoorbeeld automatisering, digitalisering en de invoering van tilliften, die helpen bij het verrichten van fysieke werkzaamheden.

De Rijksoverheid draagt zorg voor wet- en regelgeving die bijdragen aan een gelijk (Europees) speelveld in de transportsector en het verbeteren van sociale omstandigheden van chauffeurs. Sinds februari 2022 is het Europees Mobiliteitspakket van kracht. Een van de doelen uit het mobiliteitspakket is

dat chauffeurs onder de juiste arbeidsvoorwaarden worden ingezet en onder goede omstandigheden hun werk kunnen uitvoeren. Een voorbeeld is dat de overnachting van een chauffeur op een geschikte slaappleats buiten de cabine voor de normale wekelijkse rust op kosten moet zijn van de werkgever. Een ander voorbeeld is de verplichting dat chauffeurs ten minste iedere vier weken de mogelijkheid moeten krijgen om naar huis of de normale exploitatievestiging waar de chauffeur werkt terug te keren.

Vraag 3

Welke maatregelen onderneemt u om de drukte op de weg – die fors is toegenomen na de coronacrisis – te bestrijden? Erkent u dat veel chauffeurs door deze drukte in de knel komen met de verplichte rij- en rusttijden?

Antwoord 3

Om de filedruk te beperken en bereikbaarheid te bevorderen, maakt lenW gebruik van een breed pakket aan maatregelen. Instrumenten die worden ingezet om files aan te pakken of tegen te gaan zijn onder andere: de aanleg en verbreding van Rijkswegen, investeringen in de kwaliteit van het wegennet en de verkeerssystemen (denk hierbij aan geleiderails of signalering boven de weg), regionale afspraken met werkgevers over thuiswerken en spreiden van mobiliteit over de dag en over de week, verkeersmanagement en publiekscampagnes zoals VanAanarBeter. Ondanks het pauzeren van een aantal projecten vanwege beperkte financiën, stikstofruimte en capaciteit, worden de komende jaren nog een aantal projecten gerealiseerd zoals de A24 Blankenburgverbinding, de A27 Houten-Hooipolder, de A2 Het Vonderen-Kerensheide en de A9 Badhoevedorp-Holendrecht.

Naast deze maatregelen die de drukte op de weg tegengaan, dragen digitalisering en het gebruik van technologische ontwikkelingen van systemen bij aan de mogelijkheden van bedrijven om een adequate planning te maken rekening houdend met de rust- en rijtijden. Het zo op tijd inplannen van rustmomenten voor de chauffeur vermindert mede de kans dat de chauffeur in de knel komt met de rust- en rijtijden.

Vraag 4

Welke maatregelen wilt u nemen om te voorkomen dat vrachtwagenchauffeurs door de drukte op de weg in het gedrang komen om aan de rust- en rijtijdenwet te voldoen, met bijbehorende boetes? Hoe spant u zich in om de files te verminderen en welke maatregelen ten behoeve van spitsmijding overweegt u hierbij? Overweegt u hierbij maatregelen zoals een congestieheffing? Is er volgens u noodzaak om de rij- en rusttijden wet aan te passen om tegemoet te komen aan de drukteproblematiek?

Antwoord 4

lenW zorgt voor openbare verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet, zodat de chauffeur bij drukte op de weg op een verzorgingsplaats kort kan rusten. Nederland kent een hoge dichtheid aan verzorgingsplaatsen; gemiddeld om de 20 kilometer is er een mogelijkheid om te rusten. Voor een langere rust kan er gebruikt gemaakt worden van beveiligde truckparkings. Het kabinet zet zich samen met de corridorpartners in om meer beveiligde truckparkings te realiseren.

Zoals verwoord in het antwoord op vraag 3, treft het kabinet verschillende maatregelen om de filedruk te verminderen. Er zijn geen plannen voor een congestieheffing en die worden mede gezien de huidige demissionaire status van het kabinet ook niet op korte termijn verwacht.

De regels rondom rust- en rijtijden komen voort uit Europese regelgeving en dragen er zorg voor dat de chauffeur uitgerust en veilig de weg op gaat om ongelukken te voorkomen. Deze regels dienen voor de veiligheid van de chauffeur zelf maar ook voor de medeweggebruikers. Het is onwenselijk om af te wijken van de rust- en rijtijden; dit brengt de verkeersveiligheid in het geding.

Vraag 5

Op welke wijze spant u zich in om het grote tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen, dat tot 2040 kan oplopen tot 7.000 plaatsen¹, weg te werken? Erkent u dat het onwenselijk is dat het huidige tekort ertoe leidt dat chauffeurs soms zelfs naar het buitenland moeten uitwijken?

Antwoord 5

Sinds 2018 wordt er ingezet om het aantal beveiligde truckparking uit te breiden. Dit is een afspraak uit een bestuurlijk overleg MIRT in de actielijn goederenvervoer, en het Rijk en provincies werken samen in de werkgroep Truckparkings. Rijk en provincies hebben inmiddels twee keer met succes een beroep gedaan op Europese cofinanciering (CEF 1 en CEF 2). Ook in de toekomst blijft de inzet om het tekort terug te dringen (zie ook het antwoord op vraag 6).

Vraag 6

Hoeveel extra parkeerplekken voor vrachtwagens zijn er in 2021 en 2022 gerealiseerd? Hoeveel extra parkeerplekken voor vrachtwagens worden er in 2023, en in de komende jaren gerealiseerd? Op welke plekken zijn deze gerealiseerd?

Antwoord 6

In 2021 en 2022 zijn met behulp van Europese cofinanciering (CEF-financiering), 200 plekken gerealiseerd in de Rotterdamse haven. Bij Venlo zijn 165 plekken gerealiseerd, als uitbreiding op een bestaande truckparking. Er is ook een tweede CEF-subsidie aangevraagd voor de realisatie van vijf verdere locaties. Hiervoor geldt dat de realisatie moeizaam verloopt door onder andere juridische procedures en afstemmingen met verschillende stakeholders. Naar verwachting kan de locatie Nieuw-Reijerwaard doorgang vinden.

In de MIRT-brief van 14 november 2022 is de Kamer geïnformeerd over het besluit een pilot met het ontsluiten van truckparkings via verzorgingsplaatsen mogelijk te maken.² Hierin is vermeld dat de maakbaarheid en betaalbaarheid van zo'n verbinding moet worden onderzocht door Rijkswaterstaat. Indien de pilot doorgang kan vinden, levert dit circa 800 plekken op.

Vraag 7

Klopt het dat steeds minder mbo-scholen opleidingen aanbieden voor vrachtwagenchauffeur? Herkent u het beeld dat dit komt door een gebrek aan vakdocenten en tekortschietende communicatie tussen opleidingen en rijsscholen? Welke mogelijkheden ziet u om deze opleidingen blijvend te waarborgen?

Antwoord 7

Tussen de meetmomenten oktober 2019 en oktober 2023 is het aantal studenten in de opleiding tot vrachtwagenchauffeur gedaald van 1733 tot 1495. De instroom is in dezelfde periode gedaald van 543 naar 464. In deze periode zijn drie mbo-scholen vanwege te lage studentenaantallen gestopt met het aanbieden van de opleiding.

De MBO Raad zet zich samen met het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL) in voor het waarborgen van vervoersopleidingen en het behoud van goede vakdocenten. Dit heeft een positief resultaat waardoor er geen gevallen bekend zijn van mbo-scholen die stoppen met de opleiding tot vrachtwagenchauffeur wegens een tekort aan vakdocenten. Daar waar een vakdocent wegvalt, wordt vaak in samenwerking met de scholen, STL en de rijsscholen gekeken welke mogelijkheden er zijn om tijdelijke vervanging te verzorgen zodat er continuïteit in het aanbod blijft terwijl er naar structurele oplossingen wordt gekeken.

Een uitvraag onder de aanbiedende mbo-scholen levert daarbij een beeld op van een positieve samenwerking tussen het onderwijs en de rijsscholen.

¹ Transport en Logistiek Nederland, 30 mei 2023, <https://www.tln.nl/nieuws/tekort-vrachtautoparkeerplaatsen-groeit-4400-plaatsen-tekort-in-nederland/#:~:text=Als%20er%20geen%20aanvullende%20parkeerfaciliteiten,Rijkswaterstaat%20en%20aantal%20provincies.>

² Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

Brancheverenigingen, het STL en de bedrijfstakgroep MTLM (Mobiliteit, Transport en Logistiek, Luchtvaart en Maritiem) zetten zich al jaren in om de opleiding voldoende te borgen in het opleidingslandschap van het mbo. Momenteel loopt een aantal acties, waaronder een grootschalige imago-campagne, om meer mensen te enthousiasmeren voor de logistieke sector en een logistiekpact waarbij de invulling van het beroepsonderwijs tot 2030 wordt vormgegeven.