

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 738
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 7 april 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Beroep vrachtwagenchauffeur - Aantrekkelijkheid

De noodzakelijkheid van het beroep van vrachtwagenchauffeur wordt weer extra duidelijk in deze tijden. De vrachtwagenchauffeurs en de transportsector zorgen ervoor dat de logistieke keten blijft draaien en dat de winkels tijdig bevoorraad worden. Het is erg dat pas in een crisis, zoals deze coronacrisis, af en toe eens gedacht wordt aan deze sector. Meestal blijft het echter bij denken en worden er geen verdere initiatieven genomen om deze sector te ondersteunen. De transportsector blijft nog steeds ondergewaardeerd.

De vraag naar verandering vanuit deze sector is dan ook groot. Vrachtwagenchauffeurs ondervinden oneerlijke concurrentie in vergelijking met vrachtwagenchauffeurs uit het buitenland, waar de regels minder streng zijn. Wat hun sociale leven betreft, werken ze lange dagen, zijn ze vaak alleen en ook lang van huis weg. Er is ook een heel aantal regels waar de vrachtwagenchauffeurs rekening mee moeten houden zoals het stipt naleven van de rij- en rusttijden, wat nauw gecontroleerd wordt door de tachograaf.

Vrachtwagenchauffeurs hebben daardoor het gevoel veeleer als robots behandeld te worden dan als mensen. Deze regels zijn er vooral om de veiligheid te waarborgen. Momenteel zijn deze rij- en rusttijden aangepast om de bevoorrading niet in het gedrang te brengen, waarbij volgens deze logica de bevoorrading van de winkels dus voor gaat op de veiligheid van de vrachtwagenchauffeurs. De sector zou deze rij- en rusttijden willen veranderen naar 11 uur per dag rijtijd en 15 uur werktijd met een minimum van 9 uur pauze en een maximum van 6 dagen per week. De verplichte pauze van 45 minuten moet nu na 4,5 uur rijtijd genomen worden. Meer flexibiliteit zou hier op zijn plaats zijn. Indien dit zou veranderen naar pauze tussen het derde en het zevende rij-uur, dan zouden de vrachtwagenchauffeurs de spitsuren in de steden kunnen vermijden. Momenteel is er ook sprake van 28 dagen 'pakkans', dit zou ook herleid kunnen worden naar 14 dagen. Ook de regel van de wekelijkse rusttijd van 45 uur zorgt voor weinig flexibiliteit voor de vrachtwagenchauffeurs. Deze uren en regeling bewijzen dat de rij- en rusttijdenwetgeving sterk verouderd is en dringend herbekeken zou moeten worden in samenspraak met het werkveld.

Om de veiligheid van de vrachtwagen te verzekeren, wordt elk jaar nieuwe technologie ontwikkeld. Een recente ontwikkeling is het noodstopsysteem, waarbij mensen van de praktijk zich ernstige vragen stellen gezien de vergaande gevolgen die dit systeem kan hebben indien andere voertuigen niet over zo'n systeem beschikken. Hier komt ook nog eens bij dat dit systeem zeer gevoelig is en ook reageert op kleine zaken, zoals bijvoorbeeld paaltjes, wat ook weer de nodige risico's met zich meebrengt. In samenspel met cruise-

control en het inhaalverbod zorgt dit noodstopsysteem voor onnodige onveiligheid op de weg.

Als er gekeken wordt naar het economisch aspect, dan lijkt het alsof dit beroep in de tijd is blijven stilstaan. Immers, hun lonen en pensioenen zijn al lang niet meer aangepast. Al deze zaken zorgen ervoor dat het beroep van vrachtwagenchauffeur niet meer aantrekkelijk is voor jongeren. Er is momenteel al een enorm tekort in de sector en indien er niet snel jongeren warm gemaakt worden voor dit beroep, zal dit tekort enkel nog maar toenemen.

Kortom, enkele noodzakelijke aanpassingen en overleg met deze sector zijn broodnodig aangezien het in de praktijk vaak anders loopt dan gedacht. De onderwaardering en het gebrek aan respect voor vrachtwagenchauffeurs zou moeten worden tegengegaan door het voeren van bijvoorbeeld wegcampagnes. Een officiële erkenning van het beroep van vrachtwagenchauffeur door de Federale Regering is daarbij ook noodzakelijk om aan enkele van deze knelpunten tegemoet te komen.

1. Overweegt de minister initiatieven te nemen om het beroep van vrachtwagenchauffeur te laten erkennen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?
2. Heeft de minister cijfers over het percentage vrachtwagens dat gebruikmaakt van een noodstopsysteem? Zijn er al incidenten gebeurd door dit systeem? Hoe evalueert de minister deze cijfers?
3. Is het noodstopsysteem al geëvalueerd? Zo ja, wat waren de conclusies? Zo neen, waarom niet? Wanneer dan wel en op welke termijn?
4. Overweegt de minister campagnes te organiseren om de transportsector en het beroep van chauffeurs positief te belichten? Zo ja, welke initiatieven neemt de minister hiervoor? Zo neen, waarom niet?
5. Gaat de minister onderzoeken of er een mogelijkheid is om de lasten op de overuren te verlagen of deze te laten meetellen voor het pensioen?
6. Gaat de minister de regeling van de rij- en rusttijden herbekijken? Zo neen, waarom niet?
7. Welke andere initiatieven neemt de minister om tegemoet te komen aan de noden van de vrachtwagenchauffeurs?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Hilde Crevits (500) en Lydia Peeters (738)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 738 van 7 april 2020

van **CARMEN RYHEUL**

1. Ik overweeg geen initiatieven in die zin. Vrachtwagenchauffeurs moeten beschikken over een specifiek rijbewijs en een bewijs van vakbekwaamheid. Dit maakt al dat niet iedereen het beroep zomaar kan uitoefenen. Een erkenning in de zin van de richtlijn betreffende de erkenning van beroepskwalificaties zou de toegang tot het beroep bemoeilijken. Aangezien de sector mij nu reeds meldt dat er een tekort is aan vrachtwagenchauffeurs, lijkt een dergelijke maatregel me geen goed idee.
2. Het is niet bekend hoeveel vrachtwagens gebruik maken van het noodstopsysteem of bij hoeveel incidenten het noodstopsysteem aan de basis zou liggen. Wel weten we dat alle nieuwe (zwaardere) vrachtwagens vanaf november 2015 verplicht uitgerust zijn met het Adaptive Emergency Braking System (AEBS), zoals bepaald door Europa in de Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden.
De noodremsystemen, die verplicht op vrachtwagens worden geïnstalleerd, doen het voertuig vertragen bij een dreigende botsing met een bewegend of stilstaand obstakel en dus niet stilstaan. Een aantal constructeurs gingen een stap verder en ontwikkelden een systeem waardoor het voertuig volledig tot stilstand kwam.
Vanuit de sector zijn er geen klachten omtrent het systeem gekend. Vervoerders die dergelijk systeem lieten monteren, zijn uiterst tevreden over de werking.
3. Aangezien we tot op heden geen signalen hebben ontvangen dat er zich problemen zouden stellen die rechtstreeks verband houden met het noodstopsysteem, hebben we geen specifieke aanleiding om hiervan een gerichte evaluatie uit te voeren.
4. Mijn collega-minister Crevits ondersteunt de sector van transport en logistiek via het sectorconvenant dat ze 2-jaarlijks met hen afsluit. Via de financiering van sectorconsulenten stimuleert de minister de sector om werk te maken van het in de kijker te stellen van het chauffeursberoep (ook samen met andere vervoerssectoren en VDAB) en zo te werken aan een positiever imago van het beroep. De sector doet dit via tal van initiatieven: in scholen gratis de TruckXperience (TXP) aanbieden, een interactieve kennismaking van leerlingen met het beroep Vrachtwagenchauffeur, via educatieve pakketten, een klasspel, inzetten op kwaliteitsvolle opleiding via duaal leren, beroepenfilm voor werkzoekenden, ondersteunen van opleidingsverstrekkers, professionalisering van leerkrachten, ...

Minister Crevits stimuleert de sector, via hun sectorconvenant, ook om in te zetten op de werkbaarheid van het beroep. De sector doet dit door de werkbaarheid CAO van de sector kenbaar te maken bij bedrijven, door bedrijven te stimuleren om een werkbaarheidsbeleid te ontwikkelen via een gids met praktische instrumenten voor een duurzaam HRM in functie van gemotiveerd en duurzaam aan de slag blijven, door samen met de Vlaamse Stichting voor Verkeersveiligheid (VSV) in te zetten op bewustwording van het belang van verkeersveiligheid en de rol daarin van vrachtwagenchauffeurs te vergroten, handleiding 'Hoe de chauffeurszetel ergonomisch instellen?', opzetten van een lerend netwerk rond preventie van burn-out, ...

In het najaar van 2020 onderhandelt de minister een nieuw convenant met de sector waarin deze thema's opnieuw prominent aandacht zullen krijgen. Ze plant hier bovenop geen extra imago- of communicatiecampagnes.

In het antwoord op de schriftelijke vraag van Steven Vandeput (nr. 82, 31 oktober 2019) kan u ook meer informatie vinden van initiatieven die VDAB neemt en welke opleidingen georganiseerd worden.

5. Deze vraag dient gesteld te worden aan de bevoegde federale minister.
6. Rij- en rusttijden worden geregeld door de bepalingen van verordening (EG) nr. 561/2006 inzake rij- en rusttijden in het wegvervoer. Deze verordening geeft voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen, met als doel de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende wijzen van vervoer over land te harmoniseren, met name met betrekking tot de wegvervoersector, en ter verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid. De verordening heeft tevens tot doel betere controle en handhaving door de lidstaten en betere arbeidsomstandigheden in de wegvervoerssector te bevorderen. De regelgeving van de rij- en rusttijden betreft dus Europese wetgeving die niet eenzijdig door Vlaanderen gewijzigd kan worden.
7. Momenteel werk ik aan een nieuwe wegcategorisering. In deze oefening worden de beste en meest toegankelijke wegen geselecteerd voor het vrachtverkeer. Wanneer dit geïmplementeerd is, zal de chauffeur minder geconfronteerd worden met moeilijke wegsituaties, wat voor minder stress bij de vrachtwagenchauffeur zal zorgen.

De stad is voor het vrachtverkeer een moeilijk onderdeel van de route. Daarom ondersteunen we de actie van het VBO binnen de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek. Het doel van deze actie is om, met behulp van de input van logistieke spelers en steden, de leesbaarheid van de stad te verhogen, met respect voor de leefbaarheid van de stad. Hierin staat de dialoog centraal.

Daarnaast heb ik de subsidie ecologisch en veilig transport verlengd. Dankzij deze subsidie betalen we, naast ecologische maatregelen, een deel van de investeringen in veiligheid en comfort voor de chauffeur terug, om er voor te zorgen dat de chauffeur zich in de best mogelijke situatie op de baan kan begeven. Meer informatie kan u terugvinden op: <https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/subsidi databank/subsidie-voor-ecologisch-en-veilig-transport>.

Omdat we ons bewust zijn van de parkeerproblematiek maak ik ook werk van een visie over (vrachtwagen)parkings. Dit moet er voor zorgen dat chauffeurs niet in de problemen komen wat betreft rij- en rusttijden en dat ze ook voldoende kunnen uitrusten gedurende de pauze. Hierin erkennen we het belang van goede sanitaire voorzieningen.

De werkomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs is natuurlijk een belangrijk punt van aandacht in deze coronatijden. Binnen de Logistics Resilience Task Force, die werd opgericht om via een gecoördineerd initiatief de gehele toeleveringsketen af te dekken, worden de mogelijke bezorgdheden van vrachtwagenchauffeurs behandeld. De werkgroepen HR en Beleid komen eveneens op regelmatige tijdstippen bijeen, waarna eventueel acties op korte termijn worden genomen. Er is dus zeker oog voor de bezorgdheden van vrachtwagenchauffeurs.