

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 500
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 7 april 2020

aan **HILDE CREVITS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

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).

HILDE CREVITS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

ANTWOORD

op vraag nr. 500 van 7 april 2020

van **CARMEN RYHEUL**

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.