

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

2137

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat Duitsland het cabinekamperen verbiedt* (ingezonden 1 juni 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 juni 2017).

Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen dat Duitsland het zogenoemde cabinekamperen verbiedt?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat vindt u van het feit dat Duitsland nu reeds definitief een verbod heeft ingesteld op het doorbrennen van de normale weekendrust van 45 uur in de cabine van vrachtwagen?

Antwoord 2

Ik vind het belangrijk dat wij binnen Europa een level playing field bereiken en de interne markt versterken. Daarom zet ik mij in Europees verband in voor een eenduidige interpretatie van de wet- en regelgeving en van de harmonisatie in de handhaving. Een nationaal verbod op het doorbrennen van de normale weekendrust van 45 uur in de vrachtwagencabine zoals Duitsland nu heeft ingevoerd bevordert geen level playing field. Als Nederlandse Minister ga ik niet over de wetgeving in Duitsland. De Duitse wetgever maakt een eigen afweging, maar ik ben van mening dat dit op Europees niveau moet worden opgepakt, als onderdeel van het Mobility Package van de Europese Commissie.

Vraag 3

Deelt u de gedachte dat de parkeeroverlast hier bijzonder groot kan worden (met name in de grensregio's) nu een dergelijk verbod al in België en Frankrijk geldt en Nederland dit verbod niet kent? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen denkt u te gaan nemen om de overlast te beperken?

¹ <https://www.ttm.nl/nieuws/definitief-duitsland-verbiedt-cabinekamperen/89654/>

Antwoord 3

Op dit moment is nog niet duidelijk welke effecten het verbod in Duitsland zal hebben en waar eventuele effecten precies neer zullen slaan. Ik zal Rijkswaterstaat laten monitoren of de parkeerdruk langs autosnelwegen van en naar Duitsland een toename kent. Afhankelijk van de uitkomsten zal ik waar nodig eventuele maatregelen nemen.

Vraag 4

Deelt u de gedachte dat dat zorgelijk is en dat cabinekamperen nu, onder deze omstandigheden, ook in Nederland verboden zou moeten worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Zoals ik in mijn brief aan uw Kamer op 19 januari jl. heb aangegeven zijn vrachtwagens tegenwoordig voldoende comfortabel ingericht om een prettige nachtrust te genieten. Bovendien laten chauffeurs hun lading vaak liever niet onbeheerd achter. Ik vind het belangrijk dat chauffeurs goede voorzieningen hebben, daarom is het Nederlandse beleid voor de lange rustperiode er op gericht om gebruik te maken van beveiligde truckparkings met goede voorzieningen op het onderliggend wegennet. Daarnaast is momenteel niet duidelijk of de huidige Europese regels het verblijf in de cabine gedurende de normale lange rust verbieden.

Vraag 5

Wat vindt u van het feit dat Duitsland met aanvullende regels is gekomen die niet Europees zijn afgestemd?

Antwoord 5

Zie antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Deelt u het standpunt dat het tijdstip ongemakkelijk is omdat de Europese Commissie binnenkort met voorstellen komt die verduidelijking moeten geven aan het verbod?

Antwoord 6

Zie antwoord op vraag 2.

Vraag 7

Deelt u de visie dat er juist een gelijk speelveld nodig is in Europa en dat handhaving in de pas moet lopen met landen als Duitsland, België en Frankrijk? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Ja, ik deel de visie dat er een gelijk speelveld nodig is in Europa. Daarom heb ik in juli 2014 samen met andere Europese Ministers van transport een verklaring ondertekend waarin we de Europese Commissie op hebben geroepen over te gaan tot een meer uniforme interpretatie van de regelgeving en harmonisatie van de handhaving. Deze oproep heeft bijgedragen aan de totstandkoming van het Mobility Package en in dit kader zal ik deze boodschap blijven herhalen.