

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

6

Vragen van het lid **Ulenbelt** (SP) aan de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Milieu over *het bericht »Poolse chauffeurs raken op«* (ingezonden 9 juli 2014).

Antwoord van Minister **Asscher** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 17 september 2014)

Vraag 1

Wat is uw reactie op het artikel «Poolse chauffeurs raken op», waarin wordt gesteld dat er een schaarste is aan goede chauffeurs die lange internationale ritten willen rijden, waardoor bedrijven wel gedwongen zijn om chauffeurs buiten de Europese Unie te zoeken?¹

Antwoord 1

Binnen de Europese Unie is voldoende aanbod van mensen die graag willen werken. Het is daarom niet nodig hiervoor derdelanders aan te trekken. Het is wel belangrijk om ook in Nederland chauffeurs te blijven opleiden. Hier wordt met het sectorplan ook op ingezet.

Vraag 2

Klopt het dat deze chauffeurs van buiten de EU een werkvergunning krijgen en hoe zet u dat af tegen het feit dat in Nederland ook chauffeurs werkloos thuis zitten?

Antwoord 2

Sinds het ingaan van het vrij werknemersverkeer voor mensen uit Midden- en Oost-Europa in mei 2007 is slechts een enkele aanvraag voor een tewerkstellingsvergunning voor de functie van chauffeur ingediend. Er zijn de afgelopen jaren dan ook vrijwel geen tewerkstellingsvergunningen verstrekt voor de functie van chauffeur.

Overigens merk ik op dat de Wet arbeid vreemdelingen met ingang van 1 januari 2014 is aangescherpt. Voor chauffeurs worden geen tewerkstellings-

¹ <http://eservice-data.solidam.com.s3-website-us-east-1.amazonaws.com/publication/telegraaf/native-app/issue/2014/07/08/0002/public/frame/574ddb2c7615f1471f2b2f5acd201f46e2b14ee8.html>

vergunningen meer afgegeven, omdat er voldoende prioriteitgenietend aanbod aanwezig is.

Vraag 3

Kunt u aangeven hoeveel werkvergunningen zijn afgegeven voor chauffeurs van buiten de EU?

Antwoord 3

Er is de afgelopen jaren één tewerkstellingsvergunning verleend voor een chauffeur uit Turkije. Daarnaast is er één tewerkstellingsvergunning verleend voor een chauffeur uit Wit Rusland. Deze vergunning is later ingetrokken. Één aanvraag voor een tewerkstellingsvergunning voor een chauffeur uit Armenië is geweigerd omdat er prioriteitgenietend aanbod beschikbaar was voor de functie.

Vraag 4

Deelt u de mening van FNV Bondgenoten dat er sprake is van »sociale dumping«, doordat bedrijven telkens op zoek zijn naar nog goedkoper personeel, ten koste van Nederlandse werknemers? Zo ja, wat gaat u doen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De signalen over oneerlijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden in de transportsector zijn ons bekend. Bij de aanpak van schijnconstructies wordt ook speciaal aandacht besteed aan de transportsector. In de Wet Aanpak Schijnconstructies (WAS) zal een aantal voorstellen worden gedaan die ook helpen schijnconstructies in de transportsector aan te pakken. De belangrijkste zijn:

- De verplichting om onkostenvergoedingen duidelijk te specificeren op de loonstrook.
- Het verplichten van girale uitbetaling.
- Het mogelijk maken dat gegevens over WML-controles / boetes kunnen worden doorgegeven aan cao-partijen of hun handhavingsinstanties in het kader van een art. 10 Wet AVV-verzoek.
- Het creëren van een wettelijke basis waarmee de Inspectie SZW vermoedens van niet-naleving van een cao kan doorgeven aan private cao-handhavers en/of sociale partners.

Bij kamerbrief van 4 juli 2014 (Kamerstukken II, 2013–2014, 17 050, nr 484) heeft de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang in de aanpak van schijnconstructies. Daarin is de WAS, dat nu voor advies voorligt bij de Raad van State, op hoofdlijnen beschreven.

Vraag 5

Vindt u het een wenselijke situatie dat een groep chauffeurs de weekendrust doorbrengt op parkeerplaatsen in en rondom de vrachtwagen?

Antwoord 5

In zijn algemeenheid is het niet wenselijk dat vrachtwagenchauffeurs de weekendrust doorbrengen op verzorgingsplaatsen langs de snelwegen, omdat deze in beginsel bedoeld zijn voor een korte rust en omdat het voorzieningenniveau van deze verzorgingsplaatsen niet is afgestemd op een langer verblijf.

Vraag 6

Deelt u de mening dat er spoedig een verbod moet komen op het doorbrengen van de weekendrust op parkeerplaatsen en dat dit ook moet worden gehandhaafd? Zo ja, op welke termijn gaat u dit invoeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Op grond van de Europese Verordening 561/2006 is het een chauffeur toegestaan alléén zijn dagelijkse en verkorte wekelijkse rusttijden in het voertuig door te brengen, indien het voertuig over behoorlijke slaapfaciliteiten beschikt en het voertuig stil staat. Indien bij wegcontroles een vermoeden

ontstaat dat een chauffeur deze regel overtreedt, wordt waarschuwend opgetreden en bij administratieve controles het desbetreffende bedrijf erop aangesproken. De chauffeur mag zijn rusttijd doorbrengen waar hij wil. Het is derhalve niet goed mogelijk om te controleren of een chauffeur de wekelijkse rust in de cabine heeft doorgebracht. De bepaling uit de Europese Verordening is ook vooral bedoeld als stimulans voor werkgevers om chauffeurs voor hun wekelijkse rust naar huis te laten terugkeren.

Het is een verplichting van de werkgever om het werk zodanig te organiseren dat de rij- en rusttijden kunnen worden nageleefd. Een bedrijf dient hier ook controle op uit te oefenen. Indien bij administratieve controles door de ILT wordt geconstateerd dat de normale wekelijkse rusttijden structureel in het voertuig worden doorgebracht, wordt handhavend opgetreden indien voldoende kan worden aangetoond dat in strijd met de rij- en rusttijden regels is gehandeld.

In het komend najaar zal een gesprek plaatsvinden tussen FNV bondgenoten en de ILT over door het FNV gesignaleerde knelpunten.