

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

1592

Vragen van het lid **Lodders** (VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën over *het bericht «Douane laat controles risicovluchten schieten door hoge werkdruk»* (ingezonden 8 januari 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën) (ontvangen 18 februari 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Douane laat controles risicovluchten schieten door hoge werkdruk»?¹

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Klopt het bericht dat uit onderzoek blijkt dat douaniers op Schiphol een te hoge mate van werkdruk ervaren? Zo ja, welke oorzaken liggen hieraan ten grondslag?

Antwoord 2

Het bericht klopt dat uit onderzoek blijkt dat er op Schiphol douaniers zijn die hoge werkdruk ervaren. Zoals ik in de 22e halfjaarrapportage Belastingdienst heb aangegeven, heeft de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) in februari 2018 een werkdrakenquête uitgezet bij de medewerkers van Douane Schiphol. De resultaten zijn in maart 2018 gepresenteerd. De conclusie van de FNV is dat de werkdruk bij Douane Schiphol hoger is dan gemiddeld in Nederland.

De Belastingdienst, waartoe de Douane behoort, voert periodiek tevredenheidsonderzoeken onder de medewerkers uit. In 2017 heeft een dergelijk onderzoek plaatsgevonden onder andere onder medewerkers van Douane Schiphol Passagiers en Douane Schiphol Cargo. De uitkomsten van het medewerkerstevredenheidsonderzoek bij Douane Schiphol Cargo laten weliswaar op kantoonniveau geen bijzondere score zien voor zowel werkdruk als herstelbehoefte, maar wel verschil tussen de verschillende teams. De uitkomsten van het medewerkerstevredenheidsonderzoek bij Douane

¹ <https://www.rtlz.nl/algemeen/politiek/artikel/4542106/werkdruk-schiphol-100-procentscontroles-tekort-brexit>

Schiphol Passagiers zijn niet in een algemeen rapport opgenomen omdat te weinig medewerkers mee hebben gedaan aan het onderzoek.

De Douane herkent dat in de processen met roosterdiensten sprake is van een hoge gepercipieerde werkdruk. De medewerkers kunnen werkdruk(te) ervaren door de gemaakte keuzes in de handhaving, het niet kunnen uitvoeren van geplande activiteiten en onderbezetting waardoor medewerkers het gevoel kunnen hebben met minder mensen hetzelfde werk te moeten doen, en waarbij het werken in een rooster op een werkplek zoals Schiphol, waar 24 uur 7 dagen in de week gewerkt wordt, een grote impact heeft op medewerkers.

De uitkomst van het medewerkerstevredenheidsonderzoek van de Belastingdienst uit 2017 en het werkdrukonderzoek van de FNV zijn belangrijke signalen voor de Douane over de hoogte van de werkdruk zoals die wordt beleefd door medewerkers van Douane Schiphol Passagiers en Douane Schiphol Cargo.

Voordat het onderzoek van de FNV bekend werd, had de Douane al diverse maatregelen in gang gezet. Daarmee geeft de Douane ook invulling aan de aanbevelingen van de FNV. Het gaat daarbij onder andere om het opstellen van nieuwe roosters door de leiding in overleg met medewerkers en medezeggenschap, versterking van de communicatie over keuzes en wat de medewerkers bezig houdt en instroom van nieuwe medewerkers om op formatieve sterkte te komen.

Vraag 3

Kunt u aangeven wanneer de benoemde documenten in het artikel door het Ministerie van Financiën zijn geschreven? Wanneer heeft het Wob-verzoek plaatsgevonden en wanneer zijn de gevraagde documenten verstrekt?

Antwoord 3

Het WOB verzoek is op 29 juni 2018 ontvangen en is in overleg met de indiener opgeschort op 18 juli 2018 in verband met het behandelen van het verzoek als persvraag. Op 22 augustus 2018 is het WOB-verzoek weer hervat. Het WOB-verzoek is op 24 december 2018 beantwoord. Verder verwijs ik u naar het besluit en de bijlage zoals gepubliceerd op 24 december 2018 op rijksoverheid.nl, waarbij een inventarislijst van de verstrekte documenten inclusief datum is opgenomen.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat er bedoeld wordt met «er geregeld onvoorziene pieken in het werkaanbod ontstaan waardoor er soms moet worden gekozen om controles niet te doen»? Welke onvoorziene pieken worden hier bedoeld, hoe vaak en wanneer hebben deze het afgelopen jaar plaatsgevonden, hoeveel controles zijn er niet uitgevoerd en hoeveel controles zijn er ten dele uitgevoerd vanwege deze onvoorziene pieken in het werkaanbod (graag een overzicht per maand van het afgelopen jaar)?

Antwoord 4

Het proces op Schiphol wordt gekarakteriseerd door een hoge mate van dynamiek; vluchten van en naar bestemmingen over de hele wereld komen aan op en vertrekken vanaf Schiphol en kennen onverwachte en onvoorspelbare wijzingen in aankomst- en vertrektijden van vliegtuigen (volatiliteit). Daardoor ontstaan pieken in het werkaanbod die vaak niet te voorzien zijn. Het komt voor dat er gekozen moet worden om (gedeeltes van) geplande controles op basis van risicoafweging op dat moment niet te doen. Bij het maken van dergelijke keuzes geldt het uitgangspunt dat de grootste risico's de meeste handhavingsaandacht krijgen; de Douane werkt immers risicogericht. Zo wordt bijvoorbeeld een geplande controle-interventie op een vlucht uit een lager risico land niet uitgevoerd om op dat moment capaciteit vrij te spelen voor vluchten met een hoger risico waarvan de aankomsttijd is gewijzigd. Deze dagelijkse dynamiek op Schiphol staat niet in de weg dat Douane Schiphol Passagiers zijn doelstelling over 2018 heeft gerealiseerd; er zijn in totaal 15.413 vluchten gecontroleerd daar waar de planning uitging van 13.032.

Vraag 5 en 6

Herkent u zich in het bericht dat er een capaciteitstekort is in het aantal douaniers op Schiphol? Zo nee, waarom niet? Zo ja, deelt u de mening dat dit capaciteitstekort zo snel mogelijk moet worden verholpen? Sinds wanneer is duidelijk dat er een capaciteitstekort is bij de Douane en welke acties zijn het afgelopen half jaar ingezet om dit capaciteitstekort op te vangen, los van de extra benodigde capaciteit voor de op handen zijnde brexit?

Antwoord 5 en 6

Ik herken mij in het bericht; de bezetting bij Douane Schiphol Passagiers heeft in 2017 een dip gekend en bij Douane Schiphol Cargo is op teamniveau soms sprake van (forse) onder- of overbezetting. Zo hebben de teams fysiek toezicht en aangiftebehandeling te maken gehad met een forse onderbezetting. Over de jaren heen is Douane Schiphol Cargo als geheel vrijwel op sterkte.

De Douane heeft hard gewerkt om de bezetting weer op sterkte krijgen. Op dit moment is de bezetting op het niveau van regiokantoor vrijwel op sterkte. Op teamniveau komt het nog wel voor dat er sprake is van onder- of overbezetting. Uitstroom, instroom en doorstroom van personeel is een continu proces. Ook het ziekteverzuim speelt natuurlijk een rol bij de daadwerkelijke capaciteitsinzet. Om met de bezetting op sterkte te blijven stuurt de Douane voortdurend bij onder andere door werving van nieuw personeel. De werving vindt plaats in tranches voor groepsfuncties en tussentijds voor specifieke individuele functies. Ook bij de beide regiokantoren op Schiphol stromen nieuwe medewerkers in.

Vraag 7

In het artikel wordt gesproken over een vernietigend rapport van de vakbond; wanneer heeft dat onderzoek plaatsgevonden? Kunt u aangeven of u naar aanleiding van dit rapport zelf onderzoek heeft laten uitvoeren? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen? Zo ja, wanneer heeft dit onderzoek plaatsgevonden en wat waren de uitkomsten hiervan?

Antwoord 7

In februari 2018 heeft FNV Overheid een werkdrukonderzoek gehouden onder de medewerkers van Douane Schiphol Passagiers en Cargo. De resultaten daarvan zijn in maart 2018 gepresenteerd. In de periodieke medewerkerstevredenheidsonderzoeken van de Belastingdienst, waaronder de Douane valt, wordt werkdruk meegenomen. Het laatste onderzoek was in 2017.

De leiding van Douane vindt het van belang om in het kader van goed werkgeverschap te zorgen voor een verantwoorde werkdruk (niet te weinig werk maar ook niet te veel werk). Een verantwoorde werkdruk draagt bij aan het creëren van een intern veilige omgeving, waar iedere medewerker met plezier zijn of haar werk kan doen. Werkdruk en werkdrukbeleving zijn voor de leiding van de Douane dan ook belangrijke gespreksonderwerpen met de medewerkers.

Voordat het FNV-onderzoek bekend werd, hadden de beide regiokantoren al diverse maatregelen in gang gezet en daarmee wordt ook invulling gegeven aan de aanbevelingen van de FNV. Het gaat daarbij onder andere om het opstellen van nieuwe roosters door de leiding in overleg met medewerkers en medezeggenschap, versterking van de communicatie over keuzes en wat de medewerkers bezig houdt en instroom van nieuwe medewerkers om op formatieve sterkte te komen.

Vraag 8

Kunt u in een overzicht weergeven op welke douaneafdelingen op Schiphol welke tekorten aan medewerkers zijn? Kunt u aangeven welke werkzaamheden deze afdelingen uitvoeren en of er bij de uitvoering van deze werkzaamheden taken in het geding zijn gekomen? Zo ja, welke?

Antwoord 8

Hieronder is een overzicht van formatie en bezetting voor de beide regiokantoren op Schiphol gegeven. Douane Schiphol passagiers is belast met het toezicht op de goederen in het reizigersverkeer. Douane Schiphol Cargo is belast met het toezicht op goederen in de luchtvracht.

Douane Schiphol Passagiers	Formatie	Bezetting (peildatum 1 ^o dag van het jaar)
2015	548	545
2016	509	520,4
2017	494	442
2018	487	465,9
2019 (excl Brexit)	476	456

Douane Schiphol Cargo	Formatie	Bezetting (peildatum 1 ^o dag van het jaar)
2015	616	634,3
2016	493	636,3
2017	531	502,1
2018	532	536,4
2019 (excl Brexit)	519	546

De *formatie* geeft het meerjarig te financieren personele kader dat de Douane nodig heeft om haar taken optimaal te kunnen uitvoeren. De formatie wordt periodiek aangepast. Bijvoorbeeld aanpassingen door het invoeren van andere werkwijzen (automatiseren van administratieve processen en de inzet van innovatieve controlemiddelen) en het verschuiven van taken tussen onderdelen van de Douane door herinrichting van de organisatie. Het kan voorkomen dat de bezetting op momenten tijdelijk hoger is dan de formatie omdat de feitelijke verplaatsing van de medewerkers later plaatsvindt. Zo is in de formatie 2016 de overheveling van taken van de regio's naar een landelijk organisatieonderdeel verwerkt. De bijbehorende verschuiving van de medewerkers is in bovenstaand overzicht terug te zien in de bezetting op 1 januari 2017.

De *bezetting* geeft het aantal medewerkers van de Douane aan waarmee het werk in de praktijk wordt gedaan. Van onderbezetting is sprake als er minder medewerkers zijn dan de formatie. Onderbezetting betekent dat er wervingsruimte is.

Afgezien van de extra werkzaamheden voor de Brexit, is Douane Schiphol Passagiers, zoals in bovenstaand overzicht is te zien, na een dip in 2017, inmiddels vrijwel op sterkte. Douane Schiphol Cargo is over de jaren heen vrijwel op sterkte. Voor wat betreft verschillen in bezetting tussen teams wordt verwezen naar het antwoord op vraag 6.

Er zijn door Douane Schiphol Passagiers in 2018 in totaal 15.413 vluchten gecontroleerd daar waar de planning uitging van 13.032.

Vraag 9

Klopt het bericht dat de 100-procentscontroles van risicovluchten niet altijd uitgevoerd worden? Zo ja, kunt u dit verklaren? Is bij het besluit om niet over te gaan tot 100-procentscontroles een veiligheidsanalyse uitgevoerd? Zo ja, wat was de uitkomst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Voor wat betreft het 100%-regime waarover gesproken wordt in het desbetreffende artikel «Douane laat controles risicovluchten schieten door hoge werkdruk» is de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV) beleidsverantwoordelijk en opdrachtgever van de Douane. Doel van dit controleregime is de beheersing van het risico van de smokkel van verdovende middelen op vluchten afkomstig uit de door de Minister van JenV aangewezen herkomsten. Onder het 100%-controleregime vallen intercontinentale vluchten afkomstig uit Curaçao, Aruba, Bonaire, Sint Maarten, Suriname en Venezuela. Het gaat daarbij om 30 tot 35 vluchten per week. Over de invulling van dit controleregime is uw Kamer in het verleden meerdere malen door de Minister van JenV in vertrouwelijke brieven geïnformeerd.

De Douane heeft gedurende het jaar overleg met haar opdrachtgevers over de uit te voeren handhaving en de bijdrage daarvan aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen. Zo ook met JenV, onder andere over het 100%-controleregime. De Douane spreekt met JenV over de nakoming van de handhavingsafspraken over 2018. Daarbij wordt door de Douane aangegeven dat zij de afspraken over het toepassen van het 100%controleregime op de door JenV aangewezen vluchten is nagekomen. Ook geeft de Douane aan wat de resultaten waren, wat in de handhaving is bevonden en wat de ontwikke-

lingen waren. Er zijn reeds afspraken gemaakt over de handhaving in 2019. Afgesproken is bijvoorbeeld dat het 100%-controleregime gewoon door gaat in 2019; er wordt dus niet ten koste van dit controleregime geprioriteerd ten behoeve van de Brexit.

Vraag 10 en 11

Wordt op dit moment op alle vluchten die daarvoor in aanmerking komen gegarandeerd een 100-procentscontrole uitgevoerd? Hoeveel 100-procentscontroles hebben er niet plaatsgevonden? Kunt u aangeven welke risico's er hierbij zijn geweest voor de nationale veiligheid en de veiligheid van medewerkers?

Binnen welke termijn worden de 100-procentscontroles weer volledig uitgevoerd?

Antwoord 10 en 11

Met JenV is afgesproken dat het 100%-controleregime in het kader van de drugsbestrijding op de door JenV aangewezen vluchten, ook in 2019 uitgevoerd zal worden. Daarbij is ook afgesproken dat er niet ten koste van het 100%-controleregime wordt geprioriteerd ten behoeve van de Brexit.

Vraag 12

Op basis van welke informatie maakt de Douane de keuze welke controles en/of werkzaamheden wel en niet worden uitgevoerd? Hoe vaak vindt een «risicobepaling» plaats?

Antwoord 12

De Douane is verantwoordelijk voor het toezicht op goederen die de buitengrens van de EU overschrijden. De Douane handhaaft risicogericht en kan daarin keuzes maken naar thema, doelgroepen en intensiteit van het toezicht. In overleg met de opdrachtgevers van de Douane wordt risicogericht het handhavingsniveau bepaald voor de handhaving op het nakomen van fiscale en niet-fiscale verplichtingen op de goederenstroom.

De Douane werkt in de actualiteit. Dit betekent dat wanneer risico's veranderen de Douane de handhaving en plannen daarop aanpast. Voor haar risicoanalyses maakt de Douane gebruik van informatie uit diverse bronnen, zoals de bij de Douane ingediende aangiften, openbare bronnen, en informatie van nationale en internationale handhavingpartners.

Vraag 13

Welke gevolgen heeft de onderbezetting bij de douane voor het kunnen screenen van alle mensen die Nederland via Schiphol binnen willen komen? Welke gevolgen heeft dit voor zowel onze veiligheid als de veiligheid van de douaniers zelf? Weet de Douane wel wie er precies ons land binnenkomen? Deelt u de mening dat onze veiligheid niet in het geding mag komen en dat strenge en gedegen controles door de douane noodzakelijk zijn bij het waarborgen hiervan?

Antwoord 13

De Douane is – ook op Schiphol – verantwoordelijk voor het toezicht op goederen die de buitengrens van de EU overschrijden. De taken van de Douane liggen op het gebied van de afdracht van invoerrechten en belastingen, beschermen van de maatschappij tegen gevaarlijke en ongewenste goederen en het bevorderen van de concurrentiepositie van het bedrijfsleven. Voor wat betreft de bescherming van de maatschappij tegen gevaarlijke en ongewenste goederen, draagt de Douane bij aan de veiligheid. Het handhavingsniveau wordt in overleg met de opdrachtgevers bepaald.

Als met screening wordt bedoeld het toezicht houden op het grensoverschrijdend personenverkeer in het kader van de Vreemdelingenwet, dan heeft de Douane daarin geen taak. Op Schiphol zijn de politietaken – waaronder de uitvoering van de Vreemdelingenwetgeving (paspoortcontroles) – opgedragen aan de Koninklijke Marechaussee. De bezetting van de Douane heeft geen invloed op de veiligheidssituatie op de luchthaven.

Vraag 14

Heeft de Douane op andere Nederlandse vliegvelden ook te maken met capaciteitstekorten, een te hoge werkdruk of andere problemen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke problemen ervaren de douaneafdelingen op deze vliegvelden? Zijn er naast vliegvelden nog andere douaneafdelingen (bijvoorbeeld havens) die te kampen hebben met capaciteitsproblemen?

Antwoord 14

Ook binnen douaneregio's die verantwoordelijk zijn voor het douanetoezicht op andere vliegvelden kan het voorkomen dat er – tijdelijk – sprake is van onder- of overbezetting op teamniveau. Daarbij merk ik op dat alleen op Schiphol vluchten aankomen die onder het 100%controleregime vallen. Landelijk was er op 31 december 2018 (exclusief Brexit) een feitelijke onderbezetting van 60 fte op een formatie van 4.645 fte. Per locatie en functie kunnen er verschillen zijn in over- en onderbezetting. Bezetting is namelijk een dynamisch geheel; er stromen mensen in, uit en door. De landelijke doelstelling van het totaal aantal te controleren vluchten in het in- en uitgaande passagiersverkeer in 2018 is gerealiseerd.

De doelstelling voor 2019 is om de totale bezetting in lijn met de formatie te krijgen. Zoals reeds aan uw Kamer is gemeld, is de verwachting dat eind 2019 alle medewerkers benodigd voor de Brexit-werkzaamheden zijn ingestroomd.

De Douane werft in tranches. In maart 2019 is een volgende wervingsronde voorzien. Er wordt zowel voor de toename van de werkzaamheden ten gevolge van de Brexit geworven als voor overige werkzaamheden, voor zover er sprake is van een onderbezetting. Tussentijds wordt er ook nog geworven voor specifieke individuele functies, zoals de functie van teamleider. Voor wat betreft de risicogerichte inzet van de medewerkers verwijs ik u naar het antwoord op vraag 12.

Vraag 15

Kunt u aangeven of medewerkers nog tegen andere problemen aanlopen in het kader van hun werkzaamheden, zoals bij het gebruik van ICT? Zo ja, welke?

Antwoord 15

Mij zijn op dit moment geen bijzondere aandachtspunten bekend die in de weg zouden staan aan het uitvoeren van de opgedragen werkzaamheden.

Vraag 16

Wat is het percentage ziekteverzuim onder de douaniers op Schiphol over de afgelopen twee jaar (graag per maand weergeven)?

Antwoord 16

In onderstaande tabel staan de verzuimcijfers voor zowel Douane Schiphol Cargo als Douane Schiphol Passagiers voor de jaren 2017 en 2018 uitgesplitst per maand.

Het management besteedt continu aandacht aan de beheersing van het ziekteverzuim. Douaneregio's met een verzuim boven de 6%, waaronder de beide regiokantoren op Schiphol, hebben een plan van aanpak opgesteld.

Schiphol Cargo													
Maand	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totaal jaar
2017	6,4 %	6,9 %	6,1 %	4,5 %	4,9 %	4,6 %	6,1 %	6,6 %	7,7 %	7,5 %	7,4 %	7,1 %	6,3 %
2018	8,3 %	10,6 %	9,5 %	7,6 %	7,8 %	8,9 %	8,6 %	8,8 %	8,8 %	9,6 %	9,3 %	7,3 %	8,6 %
Schiphol Passagiers													
Maand	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Totaal jaar
2017	10,9 %	10,4 %	10,7 %	8,7 %	7,9 %	6,7 %	6,5 %	8,1 %	9,6 %	10,1 %	10,5 %	10,3 %	9,2 %
2018	9,9 %	9,7 %	10,1 %	8,7 %	8,6 %	8,2 %	8,3 %	5,7 %	7,1 %	8,7 %	8,4 %	7,0 %	8,0 %

Vraag 17

Kunt u aangeven wanneer de vragen gesteld in het schriftelijk overleg over het rapport van de Algemene Rekenkamer over de brexit worden beantwoord?²

Antwoord 17

De vragen over het rapport van de Algemene Rekenkamer over de Brexit zijn uw Kamer op 21 januari 2019 toegezonden.

Vraag 18 en 19

Kunt u aangeven hoe de hierboven beschreven capaciteitsproblemen in relatie staan tot de grote vraag naar inzet van de Douane bij de op handen zijnde brexit?

Uit eerdere rapportages blijkt dat u in aanloop naar de brexit 300 fte heeft aangetrokken om de extra werkzaamheden in verband met de brexit op te vangen; klopt het dat deze nieuw geworven mensen niet ingezet worden voor het huidige capaciteitsprobleem? Zo nee, kunt u een uitgebreide toelichting geven?

Antwoord 18 en 19

Zoals geantwoord bij vraag 14 wordt er geworven voor zowel de toename van de werkzaamheden ten gevolge van de Brexit als voor de overige werkzaamheden daar waar er sprake is van een onderbezetting, bijvoorbeeld als gevolg van medewerkers die met pensioen gaan of een andere baan accepteren. Daarbij is de doelstelling voor 2019 om de totale bezetting in lijn met de formatie te krijgen.

In het geval zittende douaniers solliciteren op een plaats die open is gesteld als gevolg van de Brexit, zal voor de opvallende plek (extern) weer worden geworven.

Medewerkers die zijn ingestroomd in het kader van de Brexit worden samen met ervaren krachten ingezet op de te verrichten werkzaamheden, of die nu voortvloeiën uit de Brexit of niet. Dit om een evenwichtige mix van ervaren en nieuwe medewerkers de werkzaamheden te laten uitvoeren.

Vraag 20

Kunt u een overzicht geven van de nieuw geworven mensen voor de uitbreiding rond de brexit-activiteiten en nieuwe geworven mensen voor de reguliere activiteiten? Kunt u aangeven hoeveel mensen er voor beide categorieën nog geworven moeten worden voor 29 maart 2019? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 20

In totaal werft de Douane 928 fte in het kader van de Brexit. De verwachting is dat dit aantal nodig is om de gevolgen van een Brexit no deal op te kunnen vangen. De verwachting is dat op 29 maart 2019 ruim 500 nieuwe medewerkers zijn ingestroomd waarvan ruim 300 opgeleid en inzetbaar. De verwach-

² Kamerstukken II, vergaderjaar 2018–2019, 31 934, nr. 18.

ting is dat eind 2019 de 928 extra douaniers voor de Brexit zullen zijn ingestroomd, waarvan ca. 760 inzetbaar.

Om voor de reguliere werkzaamheden de bezetting op de formatie te krijgen is, tegelijkertijd met de vierde tranche werving Brexit, in het najaar 2018 daarvoor geworven. Het gaat daarbij om 71 groepsfuncties. De instroom op basis van deze werving vindt vanaf 1 maart 2019 plaats.

Op dit moment is de selectie in het kader van de vijfde wervingstranche gaande.

De start van de zesde tranche is voorzien op 7 maart. Het gaat daarbij om vacatures voor de toename van de werkzaamheden in het kader van de Brexit en overige werkzaamheden daar waar er sprake is van onderbezetting, bijvoorbeeld omdat medewerkers met pensioen gaan of een andere baan accepteren. Het precieze aantal van de vacatures voor Brexit- en overige werkzaamheden van deze zesde tranche moet nog worden vastgesteld.

Vraag 21

Kunt u aangeven of de nieuw geworven mensen voor de brexit, die inmiddels de opleiding hebben voltooid, op dit moment worden ingezet voor reguliere taken? Zo ja, wat gebeurt er met de reguliere werkzaamheden en capaciteit als zij op 29 maart 2019 worden ingezet voor de extra werkzaamheden met betrekking tot de brexit?

Antwoord 21

De ruim 300 nieuwe medewerkers worden in maart daadwerkelijk inzetbaar in de werkprocessen.

Vraag 22

Kunt u aangeven hoe u de huidige capaciteitsproblemen gaat oplossen?

Antwoord 22

Zie het antwoord op de vragen 8, 14 en 16.

Vraag 23

Op welke manier(en) werft de Douane nieuwe medewerkers? Zit er een verschil tussen het werven van medewerkers voor de reguliere activiteiten en specifiek voor de brexit-activiteiten? Zo ja, welke verschillen? Welk opleidingstraject doorlopen nieuwe douaniers?

Antwoord 23

De Douane heeft gekozen om de werving op te delen in tranches.

Er is geen verschil in (eisen bij) werving, selectie en opleiding tussen medewerkers die in het kader van de Brexit en medewerkers die voor overige werkzaamheden worden geworven.

Een deel van de nieuwe medewerkers wordt taakgericht opgeleid. Medewerkers krijgen een algemene douanebasis aangeboden en daarna een algemeen taakgericht deel (deels in de praktijk) dat leidt tot inzetbaarheid op één of meerdere taken. Daarna volgt verdieping voor het proces waarin de medewerker tewerkgesteld wordt (vanuit het werken in de praktijk).

Vraag 24

Hebben de capaciteitsproblemen invloed gehad op de opleiding van de nieuwe medewerkers die opgeleid worden voor de brexit activiteiten?

Antwoord 24

De Douane verwacht voldoende docenten te kunnen inzetten voor alle lopende en geplande opleidingen, onder ander doordat aan eigen medewerkers een opleiding didactische vaardigheden is gegeven. Het knelpunt dat door de ARK is benoemd is daarmee verholpen (zie TK 2018–2019, 31 934, nr. 20 Beantwoording TK vragen ARK).

Vraag 25

Wilt u de vragen een voor een beantwoorden?

Antwoord 25

Ja, met uitzondering van vragen en 5 en 6, 10 en 11 alsmede 18 en 19, gezien de inhoudelijke samenhang tussen deze vragen.