

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

48

Vragen van de leden **De Graaf, Beertema** en **Madlener** (allen PVV) aan de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van Buitenlandse Zaken en van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Moldaviërs halen Roemenen in»* (ingezonden 8 juli 2014).

Antwoord van Minister **Asscher** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de Ministers van Buitenlandse Zaken en Infrastructuur en Milieu (ontvangen 22 september 2014)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Moldaviërs halen Roemenen in»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoeveel Nederlandse transportbedrijven bedienen zich van het zogenaamde uitvlaggen? In hoeverre heeft u er zicht op dat de aansturing bij het uitvlaggen daadwerkelijk gebeurt vanuit het andere land?

Antwoord 2

Het is niet bekend hoeveel Nederlandse transportondernemingen zich in het buitenland hebben gevestigd en daarmee zijn «uitgevlagd».

De Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) heeft hiervoor navraag gedaan bij de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). Echter, de NIWO heeft alleen gegevens van de in Nederland gevestigde bedrijven. Indien zich in dit bestand wijzigingen voordoen, bijvoorbeeld wanneer het aantal vergunningbewijzen bij een onderneming daalt, kan dit verschillende oorzaken hebben.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) kan bij wegcontroles situaties aantreffen, waarbij het vermoeden ontstaat dat de aansturing nog steeds gebeurt door een Nederlandse vestiging. Dit kan bijvoorbeeld op basis van de vrachtbrief, overlegde contactgegevens of een internetadres. Bij een dergelijk vermoeden doet de ILT, in samenwerking met de Inspectie SZW, nader onderzoek.

¹ Telegraaf, 7 juli 2014

Vraag 3

Hoeveel Nederlandse vrachtwagenchauffeurs hebben sinds de openstelling van de arbeidsmarkt voor Roemenen, Bulgaren en Polen hun baan verloren?

Antwoord 3

Het is niet bekend hoeveel Nederlandse vrachtwagenchauffeurs sinds de openstelling van de arbeidsmarkt voor Roemenen, Bulgaren en Polen hun baan hebben verloren. In het kader van de aanpak van schijnconstructies laat ik onderzoek doen naar de omvang van verdringing in meerdere sectoren, waaronder de transportsector.

Vraag 4

Hoeveel Moldaviërs kunnen aanspraak maken op een Roemeens paspoort of werkvergunning, hoeveel Macedoniërs op Bulgaarse paspoorten en werkvergunningen en hoeveel Oekraïeners op Hongaarse en/of Roemeense paspoorten en werkvergunningen? Hoeveel chauffeurs uit deze landen werken voor Nederlandse bedrijven?

Antwoord 4

Het is ons niet bekend hoeveel personen van buiten de EU aanspraak kunnen maken op een paspoort van een EU-lidstaat. Nationaliteitswetgeving is geen bevoegdheid van de Europese Unie en iedere lidstaat heeft derhalve eigen wetgeving op basis waarvan vastgesteld wordt wie recht heeft op de betreffende nationaliteit. Datzelfde geldt voor de toelating tot de arbeidsmarkt en het verstrekken van tewerkstellingsvergunningen voor personen van buiten de EU.

Hoeveel chauffeurs uit Moldavië, Macedonië en Oekraïne werkzaam zijn voor Nederlandse bedrijven is niet bekend.

Vraag 5

Bent u, door de ervaringen in het genoemde artikel, eindelijk overtuigd van het feit dat paspoorten en rijbewijzen gewoon te koop zijn in Oost-Europa?² Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Paspoorten worden verleend op basis van de nationaliteitswetgeving van de door u genoemde landen. Bij de Nederlandse ambassades van de door u genoemde landen zijn geen gevallen van gekochte rijbewijzen bekend.

Vraag 6

Deelt u de mening dat parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs geen campings zijn en dat het koken op gascomfoors grote gevaren met zich meebrengt? Bent u van plan aan deze praktijken een einde te maken en streng te handhaven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Verzorgingsplaatsen langs de snelwegen zijn bedoeld voor het doorbrengen van een korte rust. Het voorzieningenniveau van deze verzorgingsplaatsen is niet afgestemd op langer verblijf. Daarnaast wordt er ook binnen de bebouwde kom door vrachtwagenchauffeurs gebruik gemaakt van locaties om te overnachten en de weekenden door te brengen. Het is aan de desbetreffende gemeenten te bepalen of dit kan worden toegestaan of niet. Bekend is dat in de gemeenten Vlaardingen en Spijkenisse vanwege de geconstateerde overlast inmiddels maatregelen zijn genomen om dit aan banden te leggen.

Het koken op gascomfoors is een zaak van openbare orde en veiligheid. Het handhaven hiervan is geen taak van de ILT of Rijkswaterstaat. Het handhaven van de openbare orde is de verantwoordelijkheid van politie en justitie.

² <http://www.totaaltrans.nl/kopen-vrachtwagenrijbewijs-is-geen-noors-maar-europees-probleem/>

Vraag 7

Bent u bereid om de Nederlandse beroepschauffeur te beschermen tegen oneerlijke concurrentie, o.a. door veel meer capaciteit bij politie en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vrij te maken voor controles en handhaving? Zo neen, waarom niet?

Antwoord 7

Bij brief van 5 maart jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 468) heeft de Minister van I&M het inventariserend onderzoek van de ILT naar overtreding van de cabotageregels aangeboden. Daarbij heeft de Minister van I&M aangegeven, in elk geval tijdelijk de extra inzet van de ILT, die was ingezet in het kader van dit onderzoek, te continueren.

Sinds 2011 werkt de Inspectie SZW nauw samen met de ILT bij de aanpak van schijnconstructies in de transportsector. In 2013 heeft de Inspectie SZW in samenwerking met de ILT 23 transportbedrijven geïnspecteerd op naleving van de verschillende wetten op het gebied van arbeidsmarktproblematiek en wegvervoer. Deze risicogestuurde inspecties richtten zich op transportbedrijven die zich voornamelijk bezig houden met internationaal transport. De samenwerking van de Inspectie SZW met de ILT is in 2014 voortgezet. De focus ligt op het beroepsgoederenvervoer over de weg. De Inspectie SZW, ILT en Belastingdienst wisselen gegevens uit ten behoeve van een integrale risicoanalyse voor de aanpak van schijnconstructies in de transportsector. Het speciale team van de Inspectie SZW ondersteunt ook de sociale partners bij de handhaving van de cao-voorwaarden. Om deze rol goed te kunnen vervullen heeft de Inspectie SZW vanaf eind 2013 diverse vertegenwoordigers van de sociale partners geïnformeerd over de rol en taken van de Inspectie bij de ondersteuning van cao-handhaving en zijn zij uitgenodigd om meldingen te doen. Dit heeft tot op heden geleid tot twaalf verzoeken om ondersteuning. Het eerste rapport van bevindingen is inmiddels afgerond en overgedragen aan de verzoekende instantie, die de resultaten van dit onderzoek kan gebruiken in een civiele procedure om daarmee correcte naleving van de cao-voorwaarden af te dwingen. Dit betreft een zaak in het internationale wegtransport.

Vraag 8

Bent u bereid alsnog de grenzen voor werknemers uit Oost-Europa te sluiten en daarmee de Nederlandse arbeidsmarkt te beschermen? Zo neen, waarom niet?

Antwoord 8

Nee. Met zijn open en internationaal georiënteerde economie profiteert Nederland van de Europese Unie en de bijbehorende verworvenheden. Bovendien zou het sluiten van de arbeidsmarkt voor werknemers uit Oost-Europa de instemming van alle 28 EU-leden vergen. Dit is geen reële optie. Het kabinet heeft echter wel oog voor de schaduwkanten van het vrij verkeer van personen. De vaak slechtere sociaaleconomische positie van migranten uit Midden- en Oost-Europa kan leiden tot onwenselijke sociale situaties en maatschappelijke overlast. Arbeidsmigratie uit Midden- en Oost-Europa mag niet leiden tot oneerlijke concurrentie en een race naar de bodem voor wat betreft de arbeidsvoorwaarden. Daarom zijn er in de afgelopen jaren veel acties in gang gezet. Kabinet en gemeenten werken onder meer aan het aanpakken van schijnconstructies, het verbeteren van de registratie van EU-burgers, het voorlichten van EU-arbeidsmigranten en het aanpakken van malafide uitzendbureaus.