

5

Vragenuur: Vragen Bisschop

Vragen van het lid Bisschop aan de minister van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs stelen Nederlandse ritten"**.



De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter. De Nederlandse transportsector heeft het zwaar. Transportbedrijven vallen om en vele chauffeurs belanden op straat. Voor een deel is dat een onvermijdelijk gevolg van de crisis, waaraan de overheid helaas weinig kan doen. Nederlandse transportbedrijven verliezen echter ook veel omzet door illegale ritten van vrachtwagenchauffeurs uit Oost-Europese landen. Daar kunnen wij wel wat aan doen. De SGP-fractie vindt dat wij daar ook iets aan moeten doen. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft klip-en-klaar laten zien dat een aanzienlijk aantal buitenlandse vervoerders illegaal cabotageritten verzorgt. Dat gaat direct ten koste van de Nederlandse transportbedrijven. Zij lopen jaarlijks miljoenen euro's mis, zo begrijpen wij uit de berichtgeving.

Ik heb enkele vragen. Is de minister bekend met de omvang van dit probleem? Er is sinds kort gelukkig aangepaste transportwetgeving waarmee deze problematiek beter kan worden aangepakt. Is echter het grote probleem niet een tekort aan capaciteit om te handhaven? Acht de minister de handhavingcapaciteit toereikend? Nederlandse chauffeurs worden in het buitenland streng gecontroleerd op naleving van deze cabotageregels. Kan de minister garanderen dat buitenlandse chauffeurs in ons land een gelijke behandeling krijgen om zo oneerlijke concurrentie uit te sluiten?



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. De heer Bisschop vraagt naar de illegale cabotageritten. Sinds afgelopen maandag hebben wij een sanctiebevoegdheid, zodat wij kunnen ingrijpen bij illegale ritten. In voorbereiding daarop hebben wij de laatste drie dagen in juni op een aantal plekken getoetst. De ILT heeft inderdaad vele overtredingen geconstateerd van partijen die gewoon meer dan drie ritten in een week hadden gemaakt. Die kunnen wij staande houden. Op basis hiervan gaan wij bekijken hoe wij het handhavingsbeleid zo goed mogelijk kunnen vormgeven, dus waar en met hoeveel inzet wij dat moeten doen.

De heer Bisschop vroeg ook of wij bekend zijn met de omvang van het probleem. Die vraag is eerder gesteld in de Kamer, onder andere door de fractie van de PVV. Naar aanleiding daarvan hebben wij de Kamer een onderzoek toegezegd, dat eind van dit jaar gereed zal zijn. Wij zijn dus al bezig met prikacties. Wij zijn ook bezig met een onderzoek in bredere zin. Eind dit jaar hebben wij het beeld compleet. Mijn inzet is om ervoor te zorgen dat de handhaving en het handhavingsbeleid daarop worden aangepast. Dat is de Nederlandse inzet. Er is ook gevraagd naar de internationale inzet. Ik heb de inspecteur-generaal gevraagd om in Europees verband met haar collega's te komen tot een gelijk handhavingsbeleid.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ik dank de minister voor de beantwoording van mijn vragen. Ik wil nog even inzoomen op twee punten. Inderdaad, er is een onderzoek gaande. Aan het eind van het jaar wordt daarover gerapporteerd. Ondertussen lijkt het kwaad al een heel eind doorgewoerd te zijn. Ik wil graag van de minister de garantie hebben dat de hele problematiek in kaart is gebracht als de resultaten van dat onderzoek gepresenteerd worden. Die resultaten heb ik overigens liever eerder dan aan het eind van het jaar.

Ik wil ook nog even inzoomen op de capaciteit van de handhaving. Is het, gelet op de gedane steekproeven en de uitgevoerde checks, niet voor de hand liggend om op korte termijn, voordat er überhaupt een rapportage is over de omvang van het misbruik, te investeren in een handhavingstraject waarbij de focus gericht wordt op het toezicht op de cabotageritten, zodat er op voorhand actie wordt ondernomen tegen degenen die de regels schenden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ten eerste vraagt de heer Bisschop of het onderzoek niet eerder klaar kan zijn. Het onderzoek is eind van het jaar klaar. Op basis daarvan wil ik begin volgend jaar naar de Kamer komen met het antwoord op de vraag wat wij op basis daarvan doen. Omdat het ook externe partijen betreft, kan ik niet zeggen dat het eerder klaar is, maar ik kan altijd navragen of het eerder klaar kan zijn. Ik zeg toe dat ik dat vraag, maar ik kan dat hier niet beloven.

Ten tweede vroeg de heer Bisschop of ik de handhavingcapaciteit nu alvast kan inzetten. Ik zal natuurlijk nooit aangeven wanneer ik ga handhaven. Wij werken met prikacties, zoals wij dat ook in juni gedaan hebben. Het zou heel goed kunnen dat wij in de tussentijd nog een keer zo'n prikactie hebben. Hij zal begrijpen dat ik daar verder niet op inga. In algemene zin is voor mij van belang dat onze chauffeurs hetzelfde worden behandeld als de buitenlandse chauffeurs. Ik hecht daar dezelfde waarde aan als de heer Bisschop. Daar gaan wij adequaat handhavingsbeleid op inzetten. Het kan zijn dat je daar soms wat meer op moet inzetten. Het kan ook zijn dat je veel gericht te werk gaat met hit-and-runacties, want niet op elke plek komen evenveel buitenlandse chauffeurs voor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De minister gaf aan dat zij met haar collega's zal spreken over een gelijke wijze van handhaving van de regels, maar is het hierbij ook niet een kwestie van de noodzaak om de regels aan te scherpen? De regels voor cabotage zijn nu veel te gemakkelijk te omzeilen, waardoor het draagvlak voor de flexibiliteit die in die regels zit en die goed is, sterk afneemt omdat die tot misbruik leidt. Is zij bereid zich in Europa sterk in te spannen voor het aanscherpen van de regels?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het gaat inderdaad niet alleen om handhaving maar ook om harmonisering. De regels zijn vaak wel hetzelfde maar de uitvoering daarvan vindt anders plaats. In eerste instantie moet je het dus hebben over de vraag hoe je het interpreteert en hoe je daarop handhaaft. Voor zover wij

daarin verbeteringen kunnen aanbrengen, zullen wij dat zeker niet nalaten.

De heer De Graaf (PVV):

Wij hebben ook in het laatste algemeen overleg over verkeersveiligheid het getal gehoord van 18.000 truckers die in Nederland hun baan kwijtraakten in de afgelopen drie jaar. Filipijnse truckprofessoren worden als kenniswerkers binnengehaald. De truckersector komt steeds meer onder druk. De minister heeft veel goede antwoorden gegeven in het laatste algemeen overleg, maar het volgende begrijp ik niet. Overigens hebben wij nog twee vragen in dit rondje, dus ik zal er gelijk twee stellen als u mij toestaat, voorzitter. Ten eerste, krijgt de minister de signalen van de vakbonden maar ook van Transport en Logistiek Nederland door? Er is een nieuwe organisatie, ACTIE in de transport, die veel acties organiseert. Komen die signalen bij de minister door? Is het daarmee voor haar wel of geen verrassing dat die regels overtreden worden? Ten tweede, is de minister daarnaast bereid om de capaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport niet met 35 uit te breiden maar met 350, zoals wij laatst hebben gevraagd?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Twee vragen, twee antwoorden. Ten eerste krijgen wij natuurlijk signalen door van de brancheorganisaties. Net als wij ook signalen doorkrijgen van individuele truckers. De heer De Graaf noemt een specifieke organisatie. Daar kan ik nu niet op antwoorden, maar in algemene zin krijgen wij signalen door. Ten tweede vraagt hij of ik bij voorbaat al kan zeggen of ik de capaciteit ga uitbreiden. Wij kijken naar onze bevindingen en naar wat er nodig is om goed handhavingsbeleid te voeren. Dat kan zitten in uitbreiding. Dat kan ook zitten in gerichtere acties op specifieke plekken. De heer De Graaf zal begrijpen dat ik geen uitspraken doe over de vraag waar dat dan zal zijn, want het gevolg daarvan zou zijn dat er elders wordt gereden. De heer De Graaf noemde een getal van 350. Dat zal er nooit in kunnen zitten, want dan zouden we er flink wat geld bij moeten krijgen bij de inspectie. Dat zou ik graag willen hebben. Als de heer De Graaf daar nog een intelligent idee voor heeft, dan merk ik dat bij de begroting.

De heer Bashir (SP):

De SP-fractie is blij dat er eindelijk een keer controles zijn gehouden. Daar vroegen we al vaker om. Het is echt een probleem dat het werk van binnenlandse chauffeurs wordt afgepakt. De SP-fractie heeft onderzoek gedaan onder 3.000 vrachtwagenchauffeurs. De nu geconstateerde problemen zijn een deel van de problemen. Er zijn meer problemen. Brievenbus-bv's, rommelen met certificaten en vergunningen. Wil de minister ook de andere problemen aanpakken? Is zij sowieso bereid om terug te komen op de aanbevelingen uit ons onderzoek De chauffeur aan het woord?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het gaat nu specifiek over cabotage, maar in de AO's die we hebben gevoerd is het ook gegaan over andere vraagstukken, zoals het rommelen met de tachograaf. Ik kijk in brede zin naar de sector en naar mogelijke overtredingen en gevallen van fraude. Dat heb ik ook de vorige keer aangegeven in het algemeen overleg. In alle discussies die we

hierna zullen hebben, zullen we altijd aangeven wat we doen.

Mevrouw De Boer (VVD):

We zijn blij dat het begin met handhaven aanleiding is voor het stellen van deze vragen in plaats van de situatie dat er niet gehandhaafd zou worden. Daarvoor complimenten. Het zijn prikacties. De minister zegt daadwerkelijk te willen overgaan tot uitbreiding van handhaving. Kamerbreed kunnen we niet wachten totdat wordt overgegaan tot het uitbreiden van de handhaving. Kan daartoe versneld worden overgegaan? Uit de prikacties blijkt al des te meer dat er noodzaak is tot handhaving, namelijk vanwege illegaliteit. Kan de minister daarover voor het najaar een brief sturen aan de Kamer?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb aangegeven dat aan het eind van het jaar het onderzoek naar de totaalproblematiek klaar is en dat ik begin volgend jaar de Kamer zal informeren over de uitkomsten daarvan. Ik heb ook gezegd dat we kijken naar het handhavingsbeleid, onder andere naar de prikacties, maar ook naar het totaalonderzoek. Ook dat heb ik nodig om antwoord te kunnen geven op de vraag hoe we de handhaving gaan inrichten. Als het noodzakelijk is, kan dat zijn met uitbreiding. Er kunnen ook gerichtere acties plaatsvinden. Het gaat er juist om dat het niet bekend is in de sector wanneer en hoe je het gaat doen. Een standaardhandhaving heeft een omzeilend effect. Het woord "prikacties" lijkt te betekenen dat het gaat om een eenmalige actie, maar prikacties zijn juist een heel belangrijke asset van de inspectie. Alle partijen die hierover gesproken hebben, vragen om hetzelfde, namelijk of ik ervoor kan zorgen dat er goed wordt gehandhaafd in deze sector. Daarop bereid ik nu een antwoord voor. Begin volgend jaar kom ik daarmee. In de tussentijd zal ik handhaven waar dat opportuun is.

De voorzitter:

Ik dank u voor uw komst naar de Kamer.