



Chauffeurstoeikomst alweer in Den Haag

Hier een korte impressie van de driedaagse hoorzitting “Lessen uit recente arbeidsmigratie”, waar chauffeurstoeikomst deels voor was uitgenodigd. De tijdelijke commissie bestond uit de Tweede Kamerleden Dhr. Koopmans(CDA+ vz), Mvr. Arib(PvdA), Mvr. Straus(VVD), Dhr. van den Besselaar(PVV), Dhr. Ulenbelt(SP) en Dhr. Schouw(D66). De genodigden waren Dhr. Koenders van Chauffeurstoeikomst, Dhr. Kievit van Transport en Logistiek Nederland en een vertegenwoordiger van Vos Logistics, helaas schitterde deze laatste door afwezigheid.

Het centrale thema in de sessie waar Chauffeurstoeikomst voor was uitgenodigd luidde: Concurrentie, de genodigden zullen worden gehoord over de (toegenomen) concurrentie in de transportsector als gevolg van de komst van werknemers en zelfstandigen uit de MOE- landen. De genodigden werden verzocht een Position paper aan te leveren waarin men kort mocht aangeven, welk standpunt/visie men heeft ten aanzien van de ontwikkelingen op het programmaonderdeel en eventueel welke lessen hieruit getrokken zouden kunnen worden. Dit Position paper is terug te vinden op onze site: chauffeurstoeikomst.nl

De commissie streeft ernaar haar onderzoeksrapport in september 2011 op te leveren, zodat de resultaten nog betrokken kunnen worden bij het in het najaar te voeren debat over de (vrije) toetreding van de Nederlandse arbeidsmarkt voor Bulgaarse en Roemeense werknemers.

Dhr. Van den Besselaar was het ook al opgevallen dat hij toch wel heel veel verschillende nationaliteiten nummerplaten tegen kwam in het beroepsgoedervervoer. Dhr. Kievit(TLN) reageerde hierop door klip en klaar te zeggen dat het vak van internationaal beroepschauffeur aan uitvlaggen onderhavig is, net zoals in de scheepvaart, industrie etc. M.a.w. U als internationaal beroepschauffeur moet uit gaan kijken naar ander werk want de Nederlandse concurrentiepositie is niet opgewassen tegen de goedkope arbeidskrachten uit de MOE- landen, volgens TLN. Wel haastte Dhr. Kievit(TLN) hier nog aan toe te voegen dat er nog wel steeds Nederlandse chauffeurs nodig zijn in het binnenlands transport, alleen vergat hij hierbij te zeggen voor hoelang nog. Volgens de ABU(Algemene Bond Uitzendondernemingen) waar dhr. Kievit aan refereert, is er nu al een uitloop van Polen naar Duitsland en Oostenrijk omdat daar de grenzen per 1 mei opengesteld zijn voor werknemers uit Oosteuropese landen. De Nederlandse politiek moet dus, in de visie van TLN, maar snel maatregelen nemen om de Oosteuropese werknemers voor Nederland te behouden. (De ABU vertegenwoordigt de belangen van ruim 370 uitzendondernemingen. Dhr. Ulenbelt vraagt of de stelling van de ABU wel reëel is of is het enkel bangmakerij, dat de werkgevers niet meer op een ongelimiteerde wijze hun zakken kunnen vullen? TLN gaat ervan uit dat dit onderzocht is.

Dhr. Koenders(voor insiders gewoon Loek) mocht hierop reageren en begon al direct over het sociale aspect dat totaal niet voorkwam in het betoog van TLN. Het ging allemaal alleen maar om geld (It's all about the money) en het maakt TLN niet uit waar de chauffeurs vandaan moeten komen, al is het uit Ulan Bataar, als ze maar goedkoop zijn. Er wordt geconcurrereerd op arbeidsvoorwaarden en is dit dan wel moreel verantwoord. Willen wij deze toestanden in ons nog welvarend Nederland wel, dat er chauffeurs op een pisparking achter een primusje hun warme hap staan klaar te maken om even later door te spoelen

met eigen gestookte wodka of een ander alcoholachtig drankje. En hun sanitaire boodschap achter een vuilbak deponeren, dit weken- of soms maandenlang. Chauffeurstoekomst heeft geen enkel bezwaar tegen het inzetten van chauffeurs uit de MOE- landen, mits er een **eerlijk speelveld** wordt gecreëerd. Loek neemt en passant het voorbeeld van een groot transportbedrijf die hun Polen alweer inruilen voor Moldavische Roemenen, die nog goedkoper zijn, dit zijn gewoon boevenstreken. Verrijking van mensen die toch al bovenin de Quote 500 staan.

Dhr. Kievit(TLN) vond dit allemaal maar een karikatuur maken van de Oost-Europese chauffeurs en begreep dat dit vanuit Chauffeurstoekomst gezien geen wenselijke situatie was, maar het was allemaal legitiem volgens Europese- en Nederlandse regels. Dhr. Van den Besselaar vroeg of de TLN woordvoerder aan kon geven hoeveel procent van de 90.000 chauffeurs was ingenomen door Oosteuropese mensen. Hierop moest hij het antwoord schuldig blijven zoals ook op de vraag van dhr. Ulenbelt of de opleidingen in de MOE- landen wel voldoen aan de Europese normen. TLN gaat ervan uit dat de Europese normen correct worden nageleefd, zoals in elk Europees land, was het antwoord van dhr. Kievit.

Het cabotageverhaal werd ook nog even uit de kast gehaald, met de hierin voorkomende wanpraktijken, waarvan TLN zegt dat het hier maar om een heel klein gedeelte van de koek gaat n.l. 1%. Chauffeurstoekomst zegt dat de cabotageregels schaamteloos met voeten getreden worden. Ook kunnen de Oosteuropese mensen wel heel gemakkelijk aan de vereiste documenten komen, zoals rijbewijzen, ADR certificaten, keuringsdocumenten van het materiaal, waar wij toch grote vraagtekens bij stellen.

Dhr. Kievit vindt dat wij het imago geen goed aandoen met onze stellingname en zegt dat er op alle manieren wordt getrokken om jonge Nederlandse werknemers warm te krijgen voor het kiezen van een baan in de transportsector. En stelt dat de Nederlandse chauffeur geen lange dagen meer wil werken en meer thuis wil zijn, dus kan men op de binnenlandse markt terecht. **Internationaal chauffeur, lees hier het einde van uw carrière, volgens TLN.**

Dhr. Besselaar vraagt, of er uitholling van de CAO plaats gaat vinden bij toename van Oosteuropese chauffeurs. Loek antwoordt hier direct op dat dit reëel is en we afzakken naar een lagere levensstandaard. Dhr. Kievit vindt niet dat de CAO hierdoor onder druk komt te staan en dat bij iedere CAO onderhandelingen de lonen stijgen.

Nog een vraag van dhr. Besselaar, Roemenen en Bulgaren mogen hier nog niet werken zonder werkvergunning. Wat gaat er gebeuren indien deze regel verdwijnt?

Loek: **dan is het over en uit voor de Ned. beroepschauffeur** en kunnen we een uitkering aan gaan vragen.

Dhr. Kievit: Roemenen en Bulgaren zullen niet onder de Nederlandse CAO gaan vallen, er zullen andere legitieme constructies voor worden bedacht, b.v. ze zullen onder gebracht worden bij een Nederlandse vestiging in Bulgarije of Roemenie.

Beste lezer, wij willen u graag een boodschap meegeven:

Indien u niet bereid bent om voor uw plaatsbehoud te knokken, door uw kop in het zand te steken met de gedachte "wat ik niet zie bestaat niet" en u niet te gaan organiseren kunt u het best op zoek gaan naar een andere baan.

Indien u graag trucker wilt blijven: Meldt u aan op onze site **chauffeurstoekomst.nl** (linksboven) en reageer op de blog.

Met strijdbare groet,

Chauffeurstoekomst.nl