



DE VRACHTWAGENCHAUFFEUR AAN HET WOORD

SP 

MORGEN MOET HET BETER

DE VRACHTWAGENCHAUFFEUR AAN HET WOORD

juni 2013

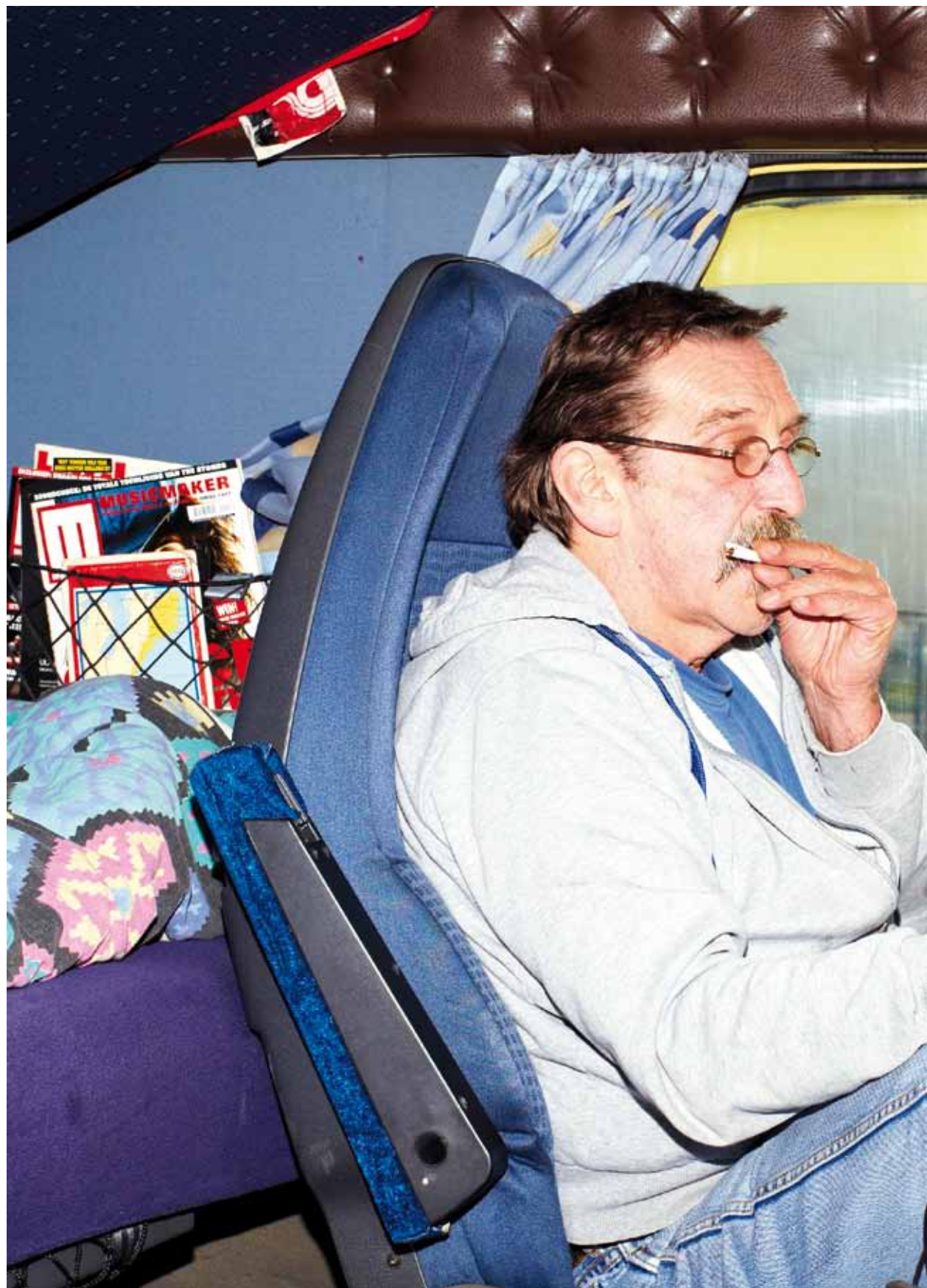
Dennis de Jong, SP-Europarlementariër
Paul Ulenbelt, SP-Tweede Kamerlid
Farshad Bashir, SP-Tweede Kamerlid
Ben van Gils, medewerker SP-Eurofractie
Jurgen van der Sloot, medewerker SP-Tweede Kamerfractie

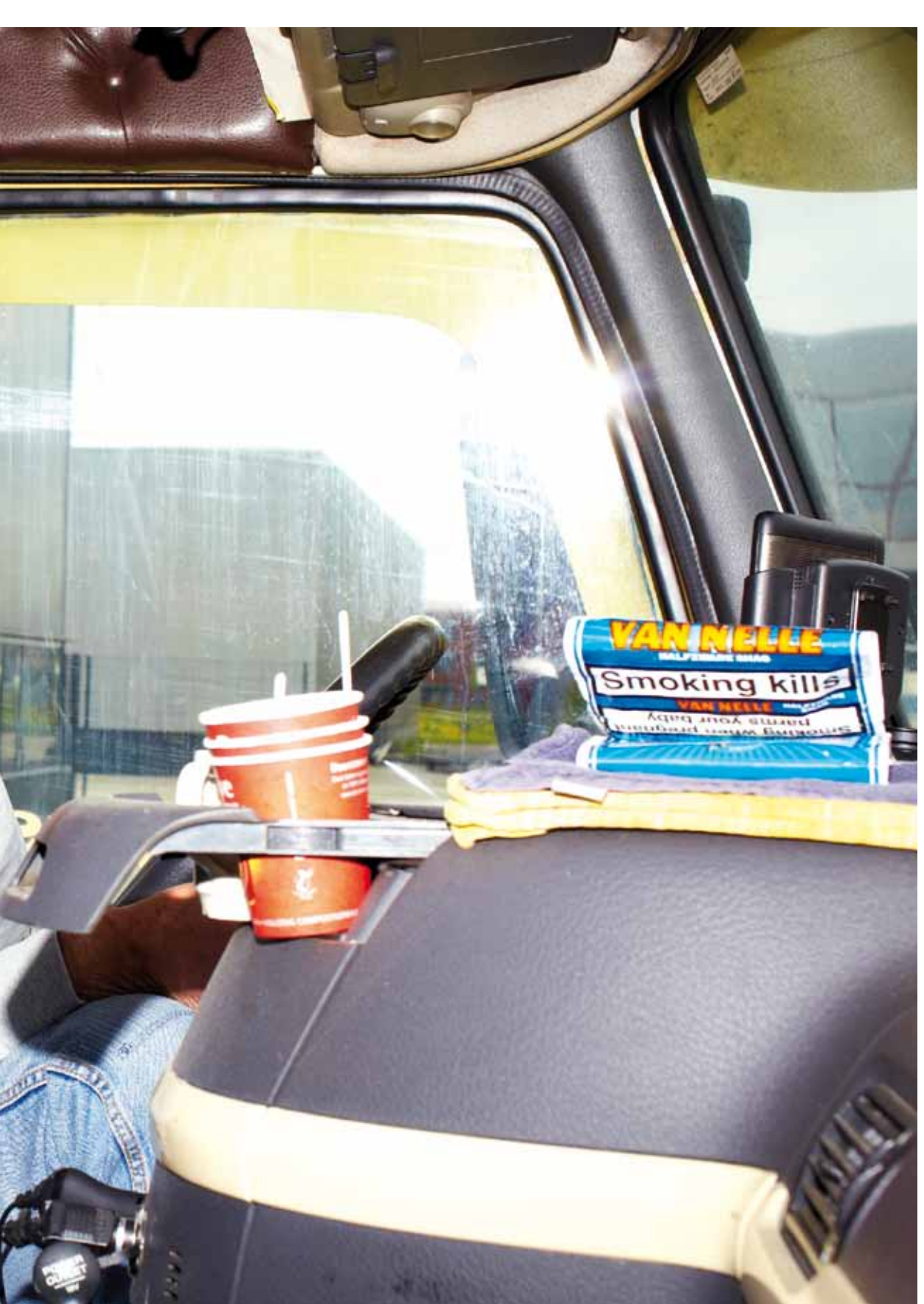
Publicatie onder verantwoordelijkheid
van SP Tweede Kamerfractie in samenwerking
met het Wetenschappelijk Bureau SP

Fotografie: Daniel Cohen

INHOUD

VOORWOORD	9
SAMENVATTING	11
RESULTATEN	15
1. ARBEIDSVOORWAARDEN	17
2. VEILIGHEID ONDERWEG	19
3. MISBRUIK EN HANDHAVING	23
4. TOEKOMST	31
AANBEVELINGEN	33
VERANTWOORDING	39
BIJLAGEN	41





VOORWOORD

De afgelopen jaren stroomden bij de SP veel e-mails binnen van verontruste vrachtwagenchauffeurs met klachten over misstanden in het wegvervoer. Ook is er al verscheidene keren door vrachtwagenchauffeurs gedemonstreerd in Den Haag en Brussel, samen met collega's uit andere landen. De SP was bij alle acties aanwezig, omdat ook wij ons zorgen maken over de verslechterende positie van de vrachtwagenchauffeurs.

Bij de SP gingen de alarmbellen helemaal rinkelen toen Eurocommissaris Kallas in 2012 een extern advies in ontvangst nam, waarin werd gepleit voor totale liberalisatie van het binnenlands wegvervoer. Dit zou betekenen dat Nederlandse chauffeurs en bedrijven ook bij binnenlandse ritten concurrentie zouden gaan ondervinden van vooral Centraal- en Oost-Europese chauffeurs en bedrijven. Samen met een groep gelijkgezinde Europarlementariërs heeft de SP Kallas onder druk gezet. Uniek is dat ook de werkgevers het verzet tegen liberalisatie steunen. De SP vindt dat eerst de bestaande regels maar eens goed moeten worden gehandhaafd: gelijk loon voor gelijk werk en een einde aan alle illegale praktijken. Ook een toenemend aantal lidstaten, waaronder Nederland, spraken zich uit tegen het vrijgeven van de sector.

Eurocommissaris Kallas heeft nu publiekelijk beloofd om eerst werk te maken van betere handhaving van regels op het gebied van arbeidsvoorwaarden en veiligheid. Hij nam het aanbod van de SP en andere gelijkgezinde Europarlementariërs aan om een pakket voorstellen te ontwikkelen om de handhaving te verbeteren, zodat mooie woorden ook in daden worden omgezet. Ter voorbereiding van deze voorstellen organiseerde de SP een enquête: we willen de chauffeurs zelf aan het woord laten. Die weten als geen ander wat er op dit ogenblik fout gaat en hoe je een eind kunt maken aan de mensonterende situaties in het wegvervoer.

Zo'n 3.000 vrachtwagenchauffeurs hebben de enquête ingevuld. Het grote aantal respondenten en hun antwoorden laten zien dat de illegale praktijken en oneerlijke concurrentie in het wegvervoer een directe bedreiging vormt voor de Nederlandse chauffeurs en de kleinere Nederlandse transportbedrijven. Als het onderzoek één ding duidelijk maakt, is het wel dat er geen tijd te verliezen is en dat de Europese Unie en

de nationale lidstaten zo snel mogelijk maatregelen moeten nemen om de arbeidsvoorwaarden en wetgeving op het gebied van veiligheid en milieu daadwerkelijk te handhaven. Als er geen einde komt aan alle illegale praktijken, ziet de toekomst voor het Nederlandse wegtransport er slecht uit. Op basis van deze resultaten en in overleg met vakbonden en werkgeversorganisaties heeft de SP inmiddels een lijst met verbetervoorstellen gemaakt die bij dit onderzoek is gevoegd. Deze voorstellen zijn inmiddels aan Eurocommissaris Kallas aangeboden; hij zal nog in 2013 officieel op onze voorstellen reageren.

We willen al de mensen bedanken die ons tips hebben gegeven voor wat betreft de inhoud van de enquête, maar ook voor het verspreiden van de enquête. In het bijzonder danken we alle vrachtwagenchauffeurs die aan dit onderzoek hebben meegedaan.



Dennis de Jong
Europarlementariër SP

SAMENVATTING

Bijna 3.000 chauffeurs hebben de afgelopen maand de enquête ingevuld. Het merendeel is werknemer (88%) en rijdt internationaal (68%). Verder valt op dat bijna de helft van de chauffeurs al langer dan 20 jaar hun beroep uitoefenen. Er zitten zelfs uitschieters bij van boven de 40 jaar. Sommige chauffeurs geven ook aan dat ze 55+ zijn. We hebben dus te maken met een ervaren groep van respondenten.

Arbeidsvoorwaarden

Wanneer naar de arbeidsvoorwaarden wordt gekeken, geeft maar liefst 7 op de 10 chauffeurs aan dat ze er de afgelopen jaren financieel op achteruit zijn gegaan. De voornaamste reden die daarvoor wordt gegeven is de concurrentie van buitenlandse bedrijven (38%), maar ook het feit dat er minder te vervoeren is (26%). Verder geeft 19% van de chauffeurs een andere reden op: het meest gegeven antwoord is daarbij de vermindering van het aantal uren.

Naast de vermindering in inkomen geeft iets meer dan de helft aan dat er ook andere verslechtingen in de arbeidsvoorwaarden zijn opgetreden. Het meest gegeven antwoord daarbij is minder uren werk omdat er minder werk is (23%), gevolgd door meer uren werk voor hetzelfde geld (16%). Een deel (12%) geeft aan dat ze zelf zijn gevraagd om een nieuw contract met slechtere arbeidsvoorwaarden te accepteren voor baanbehoud. De verslechtingen die worden aangegeven zijn vooral het accepteren van een 0-urencontract of een achteruitgang in loon.

Wanneer de chauffeurs zich vergelijken met collega's uit andere Europese landen die wel voor Nederlandse transportondernemingen rijden, dan geeft bijna 9 op de 10 aan dat ze veel verschillen zien in loon en andere arbeidsvoorwaarden. 70% noemt als belangrijkste verschil een lager loon; 41% noemt ook het ontbreken van sociale zekerheid; 30% noemt het ontbreken van een pensioen; 24% noemt het ontbreken van een ziektekostenverzekering. Ook krijgen buitenlandse chauffeurs vaak geen of een veel te lage onkostenvergoeding voor overnachtingen en maaltijden onderweg.

Ten slotte geeft 1 op de 4 chauffeurs aan collega's te kennen die per kilometer betaald krijgen. Het gaat daarbij vooral om eigen rijders en Oost-Europese chauffeurs.

Veiligheid onderweg

Veel van de Nederlandse chauffeurs maken geen hele lange ritten meer. Iets meer dan de helft geeft aan dat ze voor een rit 1 week van huis zijn en 36% geeft aan 1 dag van huis weg te zijn. Maar een kleine 2% geeft aan dat ze voor een rit langer dan 2 weken van huis zijn.

Wanneer naar de slechte omstandigheden onderweg wordt gekeken, dan geeft 33% aan dat ze zelf in slechte omstandigheden moeten leven: geen toegang tot sanitaire voorzieningen wordt het meeste aangegeven (21%). Bij de andere antwoorden komen de slechte parkeerplekken het meest naar voren.

Rond de 60% geeft aan dat collega's in slechte omstandigheden moeten leven. Het moeten koken op de parkeerplaats en geen toegang hebben tot sanitaire voorzieningen worden gezamenlijk door 82% aangegeven (beide rond de 40%). Ook hier wordt bij de andere antwoorden de slechte parkeerplekken het vaakst genoemd. 3 op de 4 chauffeurs geeft hierbij aan dat vooral Oost-Europese chauffeurs in slechte omstandigheden moeten leven.

Misbruik en handhaving

Op de vraag of de chauffeurs schijnzelfstandigen tegenkomen, geeft 1 op de 4 aan dat dit het geval is. Het betreft vooral zelfstandigen zonder personeel (zzp) die zonder vergunning en zonder eigen voertuig rijden.

Zo'n 6 van de 10 chauffeurs is niet tevreden over het gebruik van de digitale tachograaf. Dit komt vooral omdat de boetes voor het overtreden van het rij- en rusttijdenbesluit al bij kleine overschrijdingen worden geheven, en bovendien met terugwerkende kracht kunnen worden opgelegd.

Tegelijkertijd is 63% ervoor om de digitale tachograaf ook de locatie te laten aangeven. Veruit het meest gegeven antwoord is dat er dan beter controle kan worden uitgevoerd. Wel wordt hierbij meerdere keren de aanvulling gegeven dat deze controle voor iedereen moet gelden, zodat juist oneerlijke concurrentie kan worden tegengegaan en fraude beter kan worden aangepakt. De chauffeurs die het geen goed idee vinden, geven vooral als argument dat de privacy wordt geschonden, maar ook dat er te veel wordt gecontroleerd. Driekwart van de chauffeurs vindt dat Nederlandse chauffeurs anders worden behandeld bij verkeerscontroles in het buitenland. De belangrijkste reden is dat Nederlanders geld hebben om te betalen, maar ook minder taalproblemen hebben.

De helft vindt dat de Rij- en Rusttijdenwet volledig is doorgeslagen. Daartegenover staat dat 85% zeer ontevreden en 11% ontevreden is over de handhaving wanneer wordt gekeken naar de regels omtrent postbusbedrijven, cabotage en inzet van goedkope chauffeurs in de sector.

De meeste chauffeurs dringen erop aan dat bij de handhaving vooral gelet moet worden op gelijk loon voor gelijk werk. Daarna noemen zij vaak de aanpak van postbusbedrijven

als belangrijke prioriteit. Ten slotte wordt de aanpassing van de Rij- en Rusttijdenwet genoemd.

Toekomst

Bijna 6 op de 10 chauffeurs geeft aan dat ze het niet meer zien zitten om als chauffeur door te gaan.

RESULTATEN

De ruime meerderheid van de chauffeurs die onze enquête hebben ingevuld is in loondienst (88%). Ruim tien procent is een eigen rijder (12%). Het aantal eigen rijders dat de enquête heeft ingevuld ligt hiermee boven het landelijk gemiddelde, want landelijk is slechts 4,3% een eigen rijder.¹ De meeste chauffeurs (68%) die mee deden aan onze enquête rijden internationaal. Dit is opvallend, want landelijk zijn de nationale chauffeurs met 55% in de meerderheid.² Mogelijk wordt dit veroorzaakt door het feit dat internationale chauffeurs tegen meer problemen aanlopen en daardoor zich eerder genoodzaakt voelen om de enquête in te vullen.

¹ Rapport 'Wegvervoer en logistiek, visie 2015'.

² NIWO.

1. ARBEIDSVOORWAARDEN

Ruim 70% van de chauffeurs geeft aan er de afgelopen jaren financieel op achteruit te zijn gegaan. Bij eigen rijders ligt dit percentage nog hoger en geeft zelfs 90% aan er financieel op achteruit te zijn gegaan. Ook bij de internationale chauffeurs ligt het percentage hoger als het gaat om verslechtering van de financiële positie.

Vergelijking eigen rijders en werknemers over de financiële achteruitgang

	Eigen rijder		Werknemer	
Achteruitgang	260	90%	1474	68%
Geen achteruitgang	30	10%	681	32%
	290		2155	

Vergelijking nationale en internationale chauffeurs over de financiële achteruitgang

	Nationaal		Internationaal	
Achteruitgang	495	64%	1239	74%
Geen achteruitgang	274	36%	437	26%
	769		1676	

De reden dat de inkomsten achteruit gaan is het meest te wijten aan de toenemende concurrentie van buitenlandse bedrijven en aan het feit dat er minder vervoersaanbod is. Opvallend is dat bijna niemand aangeeft last te hebben van concurrentie van de binnenvaart of de trein.

Reden van financiële achteruitgang

Concurrentie van buitenlandse bedrijven	1092	38%
Minder te vervoeren	759	26%
Er wordt meer per trein of binnenvaart vervoerd	66	2%
Anders	532	19%

Ruim de helft van de chauffeurs heeft ook te maken met een verslechtering van de arbeidsvoorwaarden. Hierbij geeft bijna een kwart van de chauffeurs aan dat er sprake is van minder uren werk omdat er minder werk is, maar het komt ook voor dat er juist meer gewerkt moet worden voor hetzelfde salaris. Bij 8% van de respondenten is er sprake van een vermindering in het vergoeden van verblijfskosten en 12% geeft zelfs aan dat er gevraagd is om een nieuw contract met slechtere arbeidsvoorwaarden te accepteren om hun baan te kunnen behouden.

“Op zaterdag en zondag krijgen we gewoon ons normale salaris in plaats van een zaterdag-toeslag van 150% en een zondag-toeslag 200%.”

“Worden onderdruk gezet om slechtere arbeidsomstandigheden te accepteren, want er staan honderden Oost-Europese chauffeurs te wachten om jouw baan in te nemen, wordt er dan gezegd.”

“Kreeg het aanbod om mijn contract om te zetten naar een 0-urencontract.”

“Werkgever gaf aan door minder werk mijn salaris niet te kunnen garanderen... Of ik moest in loon terug, anders volgde ontslag... Ben terug gezet in loonschaal... Vervolgens werden er wel buitenlandse charters aangetrokken, waardoor ik ook nog minder uren kon werken.”

Maar liefst 89% van de chauffeurs constateert grote verschillen wat betreft lonen en arbeidsvoorwaarden met collega's uit andere EU-landen die rijden voor Nederlandse transportondernemingen. Bij de meeste gevallen gaat het hier om een lager loon, maar ook het ontbreken van sociale zekerheid komt vaak voor bij chauffeurs uit andere EU-landen.

Specifieke voorbeelden van verslechtingen in de arbeidsvoorwaarden

Een lager loon	2085	72%
Geen sociale zekerheid	1195	41%
Geen pensioen	853	30%
Geen ziektekostenverzekering	683	24%
Anders	344	12%

“Een kwart van de chauffeurs kent collega's die worden betaald per kilometer in plaats van op basis van het aantal gewerkte uren.”

“De meeste Oostblokkers worden per km betaald. Gemiddeld 0,75 eurocent per km.”

“Oostblokchauffeurs die voor West-Europese bedrijven rijden.”

“Chauffeurs uit Oostbloklanden krijgen vaak per km betaald. Als ze een omweg rijden, wordt dat er afgetrokken.”

2. VEILIGHEID ONDERWEG

Ruim de helft van de respondenten is gemiddeld één week aaneengesloten weg van huis

1 dag	861	36%
1 week	1221	52%
Tussen de 1 en 2 weken	239	10%
Langer	44	2%

Een derde van de chauffeurs is van mening in slechte omstandigheden te moeten leven wanneer ze onderweg zijn. Vooral de slechte toegang tot sanitaire voorzieningen wordt genoemd (21%), maar ook het moeten koken op de parkeerplaats (9%).

Driekwart van de respondenten geeft aan dat het om een specifieke groep chauffeurs gaat die in deze slechte omstandigheden moeten leven. Zo noemt men vooral de chauffeurs uit Oost-Europese landen die te maken hebben met deze problemen onderweg. Het overgrote deel van de respondenten zegt dat deze chauffeurs in onmenselijke omstandigheden maandenlang in hun vrachtwagen moeten leven.

“Vuistregel: hoe verder ze uit het oosten komen, hoe slechter ze er aan toe zijn.”

“Oost-Europese chauffeurs hebben te weinig geld om van de aanwezige voorzieningen gebruik te maken.”

“Collega's uit Midden- en Oost-Europa, ongeacht of zij een dienstbetrekking hebben bij een West- of Oost-Europese transporteur.”

“Omdat mijn baas redelijk de CAO nakomt, zoek je wel de plaatsen op waar je goed kunt eten en waar goed sanitair is. De Oost-Europese concurrenten worden vaak dermate slecht betaald dat zelf hun potje moeten koken.”

“De chauffeurs uit de oostelijke lidstaten die als moderne slaven hier voor 300 euro per maand moeten werken en vaak 3 maanden van huis af zijn. Dit is toch niet normaal te noemen? Voor dat geld kan ik de huur nog niet betalen.”





3. MISBRUIK EN HANDHAVING

Schijnzelfstandigen

Een van de problemen in het beroepsgoederenvervoer is het fenomeen van de schijnzelfstandigen. Dit zijn chauffeurs die zonder vergunning rondrijden en daarom niet zijn geregistreerd bij de autoriteiten.

1 op de 4 vrachtwagenchauffeurs komt deze schijnzelfstandigen tegen op de weg. Dit wordt vooral door de groep eigen rijders aangegeven (43%). Bij de werknemers ligt het percentage veel lager (23%). Bij de vergelijking tussen nationale en internationale chauffeurs ligt het percentage bij de nationale chauffeurs lager, namelijk 20% tegenover 28%.

Vergelijking eigen rijders en werknemers over het tegenkomen van schijnzelfstandigen

	Eigen rijder		Werknemer	
Ja	112	43%	445	23%
Nee	148	57%	1479	77%
	260		1924	

Wanneer naar voorbeelden wordt gevraagd, wordt de term zelfstandige zonder personeel (zzp) het meest genoemd. Daarnaast wordt er ook gewezen naar Oost-Europese chauffeurs die vooral als schijnzelfstandigen werkzaam zijn. Ook specifieke namen van bedrijven worden hierbij genoemd.

“Er zijn veel zogenaamde eigen rijders die zichzelf zonder vrachtauto verhuren en het hele jaar rond voor een bedrijf werken, tevens zijn er vele bedrijven waar men zogenaamd als zelfstandige werkt. Deze bedrijven regelen alles en bezitten ook de vergunning. Ook zie ik bij veel bedrijven steeds meer mensen werkzaam welke een uitkering hebben als vut en AOW.”

“Er zijn in Nederland diverse coöperaties die eigen rijders de mogelijkheid geven tot 'zelfstandig' werken op hun vergunning. De eigen rijder betaalt zijn wagen, brandstof e.d. vanuit het kilometer tarief. Rijdt hij niet genoeg, dan heeft hij nog geen € 1000,- in de maand te besteden. Let wel, daar werken ze met gemak 65 uur voor!”

“Verschillende VOF-constructies en uitzendbureaus, zodat chauffeurs zich als zzp'er kunnen verhuren zonder eigen vergunning. Niet de studie maar wel de voordelen van ondernemerschap, zoals lagere belasting. Vaak maar één opdrachtgever. Het is goed dat de vergunningplicht nog steeds bestaat, maar een alternatief zou er moeten zijn voor de welwillende chauffeur: zzp'er zonder auto zou toegestaan moeten zijn mits de persoon een eigen transportvergunning heeft.”

Digitale tachograaf

Ongeveer 6 op de 10 chauffeurs is niet tevreden over het gebruik van de digitale tachograaf. Bij de groep eigen rijders is de ontevredenheid het hoogst (69%). Voor de werknemers ligt het percentage ontevreden chauffeurs op 61%. De nationale chauffeurs zijn het minst ontevreden over de digitale tachograaf (51%). De internationale chauffeurs scoren 67% op ontevredenheid over de digitale tachograaf.

De chauffeurs vinden de handhaving van de Rij- en Rusttijdenwet doorgeslagen.

“Veel te strikt. Er is geen enkele marge. Ik ben groot voorstander van de Rij- en Rusttijdenwet, maar moet niet worden afgestraft met duizenden euro's boete, wanneer er een paar minuten te veel gereden of gewerkt is. Ook 20 dagen na snelheidsovertreding in Frankrijk bekeurd worden voor een overtreding die misschien wel in Nederland of Duitsland begaan is. Het is van de zotte dat wij 28 dagen bewijs tegen onszelf mee moeten dragen. Controle is prima, maar dit is je reinste corruptie. Ben voorstander van controle onderweg en bij gebleken overtreding in het land van herkomst onderzoek en eventueel boete opleggen. Niet onderweg in een ander land waar de één nog corrupter is dan de ander. Er is geen eenheid van controle en boeting in Europa.”

We vroegen de vrachtwagenchauffeurs of zij het een goed idee vinden om de digitale tachograaf ook de locatie aan te laten geven, om zo tot een betere naleving van de cabotageregels te komen. Maar liefst 63% vindt dit een goed idee. De eigen rijders zijn iets kritischer: van hen vindt slechts de helft dit een goed idee. Bij de werknemers geeft 64% aan dat ze het een goed idee vinden. De nationale chauffeurs zijn dan weer positiever dan de internationale chauffeurs (respectievelijk 66% en 61%).

Vergelijking eigen rijders en werknemers digitale tachograaf met GPS

	Eigen rijder		Werknemer	
Goed idee	129	50%	1237	64%
Slecht idee	130	50%	686	36%
	259		1923	

Vergelijking nationale en internationale chauffeurs digitale tachograaf met GPS

	Nationaal		Internationaal	
Goed idee	450	66%	916	61%
Slecht idee	236	34%	580	39%
	686		1496	

Veruit het meest gegeven antwoord is dat er beter controle kan worden uitgevoerd als de digitale tachograaf ook de locatie aangeeft. Wel wordt hierbij meerdere keren de aanvulling gegeven dat deze controle dan voor iedereen moet gelden, zodat juist oneerlijke concurrentie kan worden tegengegaan en fraude beter kan worden aangepakt.

“Handhaving in de praktijk is onvoldoende in verband met tekort aan mensen of middelen en digitale handhaving kan een oplossing zijn.”

Bij de respondenten die tegen uitbreiding van de digitale tachograaf met locatie-vermelder zijn, vrezen dat dit hun privacy verder aantast, maar ook dat er te veel wordt gecontroleerd.

“Waar blijft mijn privacy dan? Dit gaat veel te ver. Zullen we ook zo’n kastje bij elke automobilist inbouwen dan? Er is geen ander beroep in Europa dat zo gecontroleerd wordt als vrachtwagenchauffeur. De tacho is ooit ingevoerd als bescherming voor de chauffeur. Nu wordt hij gebruikt als melkkoe tegen de chauffeur.”

Verkeerscontroles

Een grote doorn in het oog van vrachtwagenchauffeurs is dat zij er bij verkeerscontroles vaak worden uitgekapt. Driekwart van de chauffeurs vindt dat Nederlandse chauffeurs anders worden behandeld bij verkeerscontroles; tussen eigen rijders en werknemers is er wat dit betreft nauwelijks een verschil te zien (respectievelijk 74% en 76%). Bij de internationale chauffeurs geeft maar liefst 4 op de 5 chauffeurs aan dat ze anders worden behandeld. Voor de nationale chauffeurs ligt het percentage lager (67%).

Vergelijking nationale en internationale chauffeurs over andere behandeling bij verkeerscontroles

	Nationaal		Internationaal	
Andere behandeling	456	67%	1202	80%
Geen andere behandeling	229	33%	296	20%
	685		1498	

De belangrijkste reden is dat Nederlanders geld hebben om te betalen, maar ook minder taalproblemen hebben.

“De Hollander spreekt z'n talen en kan betalen! Zelf al eens als middelste aangehouden in België: voor me reed 'n Hongaar en achter me 'n Belg...”

“Nederlanders worden altijd eruit gehaald in het buitenland, omdat deze zichzelf wel verstaanbaar kunnen maken en deze altijd 'braaf' hun boetes betalen.”

“1) Nederlanders hebben altijd een pinpas mee. 2) Ze spreken hun talen, dus politie kan communiceren. 3) Ze hebben een duidelijke én bereikbare baas. 4) Ze stribbelen niet tegen, want tijd is geld. 5) Ideale prooi om boetegeld aan te onttrekken.”

Rij- en Rusttijdenwet

De helft van de vrachtwagenchauffeurs vindt dat de Rij- en Rusttijdenwet volledig is door- geslagen. 60% van de eigen rijders vindt dit: ook hier zijn zij dus het meest kritisch. Bij de werknemers geeft 48% dit aan. Wanneer de nationale chauffeurs met de internationale chauffeurs worden vergeleken, dan zijn de internationale chauffeurs kritischer: 54% van de internationale chauffeurs geeft aan dat de handhaving is doorgeslagen tegenover 39% bij de nationale chauffeurs.

Het voornaamste argument is dat de Rij- en Rusttijdenwet wordt misbruikt om boetes uit te delen.

“Mensen zelf meer vrijheid geven met betrekking tot rij- en rusttijden. Voorbeeld: ik begin 04:00 aan een volle rijdag. Dit betekent dat ik om 13:45 al mijn rijuren inclusief 45 minuten rust heb verbruikt. Hierdoor moet ik 9 uren aan de kant en maar zien dat ik kan slapen midden op de dag, wat vaak niet lukt. Ik mag wettelijk weer om 22:45 weer 9 uren gaan rijden. Hierdoor zit ik 's nachts oververmoeid en met slaap achter het stuur. Heel goed bedacht die rij- en rusttijden! Als ik nou om 13:45 anderhalf uur aan de kant zou gaan en om 14:15 nog even tot 18:45 door stuur terwijl ik fit ben, dan kan ik dan mijn slaap pakken en uitgerust om 04:00 weer starten met een frisse dag. Dan heb ik hierdoor ook veel meer afstand kunnen afleggen op 1 dag en ook nog heel wat meer kunnen verdienen.”

“Niet gaan mierenneuken om een paar minuten te lang rijden op vrijdag als de rust thuis gemaakt kan worden.”

“De Rij- en Rusttijdenwet moet niet op de minuut nauwkeurig worden nageleefd. Het is nu soms misselijk makend hoe sommige landen de chauffeurs gebruiken als melkkoe. Kleine overtredingen en torenhoge boetes!”

Verbetering handhaving

Wanneer wordt gekeken naar wat de chauffeurs aangeven wat als eerste moet worden verbeterd omtrent handhaving, dan geven de meeste chauffeurs aan dat er gelijk loon voor gelijk werk moet komen. Daarna komt vaak de aanpak van postbusbedrijven als belangrijke prioriteit. Ten slotte wordt de Rij- en Rusttijdenwet genoemd. 85% is zeer ontevreden en 11% is ontevreden over de handhaving van de Rij- en Rusttijdenwet wanneer wordt gekeken naar de regels omtrent postbusbedrijven, cabotage en inzet van goedkope chauffeurs in de sector.

“Gelijk loon voor iedere Europese werknemer, in alle beroepsgroepen. Ga verder de rijtijd controleren op de lopende week en de weekendrust onderweg. En laat de 28 dagen-regeling over aan de instantie waar het voertuig geregistreerd staat. Dan moet dat uiteraard wel gehandhaafd worden. Indien er sprake is van fraude of vermoedens van fraude, dan mogen deze gegevens wel gebruikt worden. En treed hier dan ook harder tegen op. Nu wordt er alleen nog om gelachen door overtreders.”

“Er moet een groot voorbeeld gezet worden aan alle bedrijven dat de tendens van alsmaar goedkoper en kapot concurreren moet stoppen. Dit heeft al geleid tot een totale anti-socialisering en uitbuiting van de chauffeurs. En tot de ondergang van vele kleinere bedrijven (zelfs met meer dan 50 jaar ervaring). Het roer moet om. Transport kost geld en is een van de belangrijkste schakels in onze economie! Het drukken van deze kosten heeft geleid tot meer ernstige ongelukken en daarmee meer files en kosten voor de gehele samenleving. Chauffeur is een vak. Logistiek ook. Vervang je deze door slecht geschoolde en onderbetaalde krachten, dan betaalt de hele economie hier de rekening voor!”

www.nvotransport.



truck

03-GJ

Krone

www.w...

BW You... in trailers

.com

WVO

KAZ 453



rg.nl



WEZENBERG



4. TOEKOMST

Bijna 6 op de 10 chauffeurs geven aan dat ze het niet meer zien zitten om als chauffeur door te gaan. Wanneer eigen rijders en werknemers met elkaar worden vergeleken, dan is er nauwelijks een verschil. Voor internationale chauffeurs ligt het percentage (61%) van chauffeurs die het niet meer ziet zitten om door te gaan hoger dan voor nationale chauffeurs (54%).

Vergelijking visie toekomst tussen nationale en internationale chauffeurs

	Nationaal		Internationaal	
Positief	303	45%	573	39%
Negatief	369	54%	899	61%
	672		1472	

“Ik zie dat het hele transport voor Nederlandse chauffeurs in elkaar zakt: elke week gaan er weer transportbedrijven failliet die het goed proberen te doen maar niet mee kunnen komen! Bij ons valt er ook steeds meer werk weg en wat wij nog doen levert niks op! Zit de laatste maanden echt met loon-afrekeningen waar je niet blij van wordt. We kunnen de vaste lasten nog net rond breien en houden niks over om leuke dingen te doen met m'n gezin! Als dit zo door gaat, dan kunnen wij het huis verkopen, wat trouwens niet te verkopen is in deze tijd, dus komt het op een faillissement uit! Heel jammer allemaal, waar doen we het allemaal nog voor?”

“Transport was een Nederlands parapedaardje, een exportproduct zoals ook de bloemen, groenten en hightech. Puur op basis van de 'goedkoopste' staat het beroep van Nederlandse vrachtwagenchauffeur op de helling. Ik ben te oud en te duur, maar wel het beste opgeleid en met jaren ervaring. We moeten naar school, waar we uitgekleeft worden, omdat die cursussen te duur zijn. We worden door de media in een kwaad daglicht gezet en krijgen de schuld van de files, terwijl dat onzin is. Het omgekeerde zelfs, maar dat snapt niemand. Rijverboden en verantwoording voor vracht terwijl we niet eens meer bij het laden aanwezig mogen zijn. Transport is KAPOT.”

“Alhoewel het vak steeds minder leuk wordt en ik de huidige situatie met lede ogen aanzie, vind ik de transportsector nog steeds uitdagend. Wat zeker meespeelt is het feit dat ik het rijden op een truck mooi vind om te doen. Wel heb ik gezegd: Ik heb in 1989 mijn chauffeursdiploma gehaald, wat me indertijd veel geld heeft gekost. Nu is datzelfde diploma door invoering van 'code 95' niets meer waard. Op het moment dat ik ZELF moet gaan betalen voor mijn code 95-cursus (door werkloosheid o.i.d.), dan stop ik meteen met rijden en laat ik mijn rijbewijs 'verlopen'. Maar ik hoop niet dat het zover zal gaan komen...”

“Het is en blijft een prachtig vak, maar in de sector zitten te veel rotte appels. Ik heb bijna dagelijks het schaamrood op mijn gezicht staan door hoe asociaal het er aan toegaat in de sector. Ik vraag mij ook regelmatig af of ik nog wel langer in deze sector mijn brood wil verdienen. Maar ik heb nog het geluk dat ik nog bij een redelijke betrouwbare werkgever werk. Maar dat kan zo maar veranderen. En ik ben te trots om het bijltje er bij neer te leggen. Al wordt doorgaan met de dag moeilijker.”

AANBEVELINGEN

Het sleutelwoord bij de verbetervoorstellen is vooral het beter controleren van de huidige regels.

NEDERLAND

1. Leg cabotageregels vast in de wet

Op dit moment is het in Nederland erg moeilijk om te handhaven bij overtredingen van de cabotageregels. Dit komt omdat Nederland de Europese cabotageverordening (nog) niet heeft vastgelegd in de wet. Deze richtlijn moet spoedig worden omgezet in wetgeving, waarna handhaving beter mogelijk is.

2. Breidt het aantal inspecteurs uit

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft momenteel te weinig inspecteurs om effectief te kunnen handhaven. Daarom zal dit aantal fors moeten worden uitgebreid, zeker gezien ons voorstel om Europees te komen tot afspraken over een minimum-frequentie van het aantal controles.

3. Open apart meldpunt wegtransport

De ILT zal een apart meldpunt moeten openen waarbij chauffeurs of transporteurs misstanden kunnen melden. Wat ons betreft gaat het hier dan om misstanden die men constateert op de wegen, maar ook om misstanden bij transportbedrijven, zoals het ontduiken van de cabotageregels of andere zaken die zorgen voor oneerlijke concurrentie.

4. Pak brievenbusmaatschappijen aan

Bedrijven die fysiek hun bedrijf in Nederland hebben gevestigd maar middels een brievenbusmaatschappij in een ander EU-land de Nederlandse wetgeving en CAO ontduiken, moeten door de arbeidsinspectie actief opgespeurd en aangepakt worden. Hiervoor moet een plan van aanpak komen met concrete doelstellingen hoe dit aangepakt gaat worden. Om schijnconstructies, waarbij gebruik wordt gemaakt van postbusondernemingen in Nederland, effectief aan te pakken dient de Inspectie SZW dezelfde definitie van werkgeverschap te hanteren als de ILT. Daarnaast dienen zowel de Inspectie SZW alsook de

ILT sterk in te zetten op praktische internationale samenwerking met haar buitenlandse zusterorganisaties.

5. Registreer buitenlandse chauffeurs

Om de handhaving van cabotageregels te vereenvoudigen is het raadzaam om een meldplicht in te stellen voor buitenlandse chauffeurs. In België bestaat reeds een dergelijke meldplicht, de zogenaamde LIMOSA-melding. Op eerdere Kamervragen van de SP heeft het ministerie al toegezegd om deze mogelijkheid te gaan onderzoeken.³

6. Vergunning koppelen aan het kenteken van het voertuig

Om schijnconstructies en illegale cabotage tegen te gaan dient Nederland net als België, Hongarije en een heel aantal andere Europese lidstaten over te gaan tot het afgeven van transportvergunningen gekoppeld aan het kenteken. Nu nog wordt enkel de bedrijfsnaam op de vergunning vermeld. Deze situatie werkt internationale schijnconstructies in de hand: werkgevers kunnen nu kinderlijk eenvoudig vergunning-afschriften oneigenlijk doorverhuren of transportvergunningen gebruiken zonder dat er een specifiek voertuig aan gekoppeld is.

EUROPA

1. Beter handhaven van de cabotageregels

De regels kunnen ook worden verduidelijkt door aan te laten geven wanneer de cabotageperiode start. Daarnaast dient er een maximum te komen van drie cabotageritten in zeven dagen tijd. Wanneer de zeven dagen zijn gepasseerd, moet de vrachtwagenchauffeur terug naar het land van registratie (wijziging Verordening 1072/2009⁴). Vrachtwagens die voor commerciële doeleinden worden gebruikt, zouden een extra identificatie moeten meenemen om het commerciële gebruik aan te tonen.

2. Maak de verlader verantwoordelijk voor de vraag of de transporteur (of zijn onderaannemer) de regels naleeft

De transporteur (of onderaannemer) moet geregistreerd zijn in het nationaal register en alle nationale registers moeten zijn opgenomen in het Europees elektronisch register van transportondernemingen (ERRU-register). Dit register moet ook een zwarte lijst bevatten van ondernemingen die zijn veroordeeld voor illegale praktijken. Inspecteurs moeten rechtstreekse toegang krijgen tot de databank van de ERRU.

3. Beter handhaven van Verordening 561/2006⁵, zodat uitbetaling per kilometer beperkt wordt

Door het beperken van de uitbetaling per kilometer wordt de oneerlijke concurrentie aangepakt.

³ Kamervragen van de leden Ulenbelt en Bashir over het invoeren van een meldingsplicht voor buitenlandse vrachtwagenchauffeurs, 31 mei 2013.

⁴ Verordening 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

⁵ Verordening 561/2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

4. Opleidingskosten voor rekening werkgever

De kosten voor de bij- en nascholing moeten voor rekening van de werkgevers komen door de richtlijn 2003/59/EC⁶ hierop aan te passen. Daarnaast moeten er ook betere criteria komen voor de accreditatie van de opleidingsinstituten.

5. Afspraken over minimumfrequentie van inspecties

Het doel hierbij is om het aantal inspecties te laten toenemen. Lidstaten zouden voor het aantal inspecties voldoende middelen moeten reserveren om de controles effectiever en eerlijker te laten verlopen. Vrachtwagenchauffeurs uit verschillende lidstaten zouden gelijk moeten worden behandeld bij de controles. In de ERRU moeten verplichte gegevens worden uitgebreid met kentekens en personeel. De lidstaten moeten daarbij verplicht worden om al de benodigde informatie te rapporteren aan de Commissie (Verordening 1072/2009).

6. Verbeterde administratieve samenwerking tussen de lidstaten

Gegevensuitwisseling tussen de lidstaten, maar ook een verbeterde samenwerking tussen de arbeidsinspecties van de lidstaten. Nationale sancties moeten hierbij ook beter worden geharmoniseerd.

7. Maak een einde aan de brievenbusmaatschappijen

Stel regels aan het beroep van wegvervoerder (aanscherping Verordening 1071/2009⁷). Deze regels zouden in ieder geval het volgende moeten omvatten:

- parkeerplaatsen voor alle geregistreerde voertuigen;
- iedere twee jaar controle in plaats van om de vijf jaar;
- het management kan nog maar voor één onderneming rechtstreeks verantwoordelijk zijn in plaats van vier tegelijk;
- onmiddellijke intrekking vergunning bij overtredingen.

8. Pak schijnzelfstandigen aan

De hele keten moet verantwoordelijk worden voor de overtreding van de Rij- en Rusttijden door (schijn)zelfstandigen. De transportvergunning moet worden verplicht voor vrachtwagens met een laadvermogen vanaf 0 kilogram in plaats van 500 kilogram.

9. Verbeter de kwaliteit van de parkeerplaatsen en sanitaire voorzieningen

Parkeerplaatsen moeten veiliger worden en er moeten sanitaire voorzieningen op de parkeerplaatsen aanwezig zijn. Voor het verbeteren van de parkeerplaatsen is het aan te bevelen om het budget van het nieuwe Connecting Europe Facility (CEF) te verhogen.

⁶ Richtlijn 2003/59/EC betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad.

⁷ Verordening 1071/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad.





VERANTWOORDING

De enquête is opgesteld door de SP-Eurofractie in samenwerking met de SP-Tweede Kamerfractie. Ook hebben we dankbaar gebruik gemaakt van tips van vrachtwagenchauffeurs, FNV Bondgenoten en Transport Logistiek Nederland. Het invullen van de enquête via internet kostte ongeveer 10-30 minuten.

Verspreiding

De enquête is verspreid via contactpersonen in de transportwereld. Zowel via nieuwsbrieven, mond-tot-mond-reclame door vrachtwagenchauffeurs, alsook door de vakbonden die hun leden hebben opgeroepen deel te nemen aan de enquête. Daarnaast zijn er flyers door SP-afdelingen verspreid op parkeerplekken. Ook in de media is het onderzoek uitgebreid aan bod gekomen, wat het aantal respondenten waarschijnlijk alleen maar heeft doen toenemen.

Deelname

Het onderzoek liep van 2 april 2013 tot 10 mei 2013. Men kon online de enquête invullen. In totaal zijn er 2.887 reacties binnengekomen. De respons ligt dus rond de 2,9% van alle vrachtwagenchauffeurs. Op 1 mei 2013 waren er namelijk 99.590 vergunningbewijzen bij 11.528 bedrijven.⁸ Het aantal vergunningbewijzen kan als indicatie gezien worden voor het aantal voertuigen dat in bezit is van Nederlandse beroepsgoederenvervoerders. Een vrachtwagen moet namelijk altijd een vergunningbewijs aan boord hebben.

Dat het onderzoek is opgezet door de SP zou er toe kunnen leiden dat mensen die kritisch staan tegenover de nieuwe ontwikkelingen meer geneigd zouden zijn de enquête in te vullen. Mensen die positief staan tegenover de nieuwe ontwikkelingen konden hun meningen echter evenzeer kwijt. Daarnaast worden alle vrachtwagenchauffeurs dage-

⁸ NIWO.

lijks geconfronteerd met allerlei zaken die in de enquête aan de orde komen. Zodoende waren zij naar verwachting voldoende gemotiveerd om aan het onderzoek mee te doen. Hoewel duidelijk was wie de initiatiefnemer was, zijn hier nauwelijks of geen negatieve reacties op gekomen. Er kwamen wel veel positieve reacties, waarin waardering werd uitgesproken voor het opzetten van het onderzoek. Ook het feit dat de vakbonden hun medewerking gaven zal de bereidheid om deel te nemen hebben vergroot.

Analyse

Niet iedereen heeft alle vragen ingevuld of is tot het einde van de enquête gekomen. Het aantal respondenten per vraag varieert dus en loopt langzaam af. In de tabellen zijn alle uitkomsten weergegeven, met daarbij steeds per vraag het totale aantal respondenten. Naast de gesloten vragen waren er veel open vragen die elke keer beantwoord zijn door vele vrachtwagenchauffeurs. Alle antwoorden zijn gelezen en gaven een schat aan verdere informatie. Deze informatie is in de resultaten samengevat verwerkt. Veel opmerkingen van de respondenten zijn toegevoegd als citaten om de deelnemers aan de enquête zoveel mogelijk zelf aan het woord te laten.

BIJLAGE ENQUETEVRAGEN EN UITKOMSTEN

Aantal Respondenten

2.887 respondenten in totaal (2.108 volledig ingevulde vragenlijsten, 779 niet volledig ingevulde vragenlijsten)

ALGEMEEN

1. Bent u een eigen rijder of een werknemer? (N = 2697)

Antwoord	Telling	Percentage
Eigen rijder	333	12%
Werknemer	2364	88%

2. Werkt u nationaal of internationaal als vrachtwagenchauffeur? (N = 2700)

Antwoord	Telling	Percentage
Nationaal	859	32%
Internationaal	1841	68%

3. Hoe lang bent u al vrachtwagenchauffeur?

Open vraag 2.695 maal ingevuld.

ARBEIDSVORWAARDEN

4. Bent u er in het afgelopen jaar financieel op achteruit gegaan? (N = 2446)

Antwoord	Telling	Percentage
Nationaal	1735	71%
Internationaal	711	29%

4a. Wat is de reden daarvan? (meerkeuze)

Antwoord	Telling	Percentage
Concurrentie van buitenlandse bedrijven	1092	38%
Minder te vervoeren	759	26%
Er wordt meer per trein of binnenvaart vervoerd	66	2%
Anders	532	19%

5. Zijn er verslechtingen in de arbeidsvoorwaarden opgetreden? Indien u een eigen rijder bent, zijn er bij u naast veranderingen in het salaris andere verslechtingen opgetreden? (N = 2435)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	1306	54%
Nee	1129	46%

5a. Kunt u specifieke voorbeelden geven? (meerkeuze)

Antwoord	Telling	Percentage
Meer uren werken voor hetzelfde geld	469	16%
Minder uren werk omdat er minder werk is	668	23%
Niet doorbetalen bij verlof	84	3%
Minder verblijfskostenvergoeding	229	8%
Anders	418	15%

6. Bent u zelf gevraagd om een nieuw contract met slechtere arbeidsvoorwaarden te accepteren voor baanbehoud? (N = 2433)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	305	12%
Nee	2128	88%

6a. Kunt u ons meer vertellen over hoe dit gegaan is en om welke verslechtingen dit ging?

Open vraag 253 maal ingevuld.

7. Ziet u veel verschillen voor wat betreft loon en andere arbeidsvoorwaarden met uw collega's uit andere Europese landen die rijden voor Nederlandse transportondernemingen? (N = 2433)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	2166	89%
Nee	267	11%

7a. Kunt u specifieke voorbeelden geven? (meerkeuze)

Antwoord	Telling	Percentage
Een lager loon	2085	72%
Geen sociale zekerheid	1195	41%
Geen pensioen	853	30%
Geen ziektekostenverzekering	683	24%
Anders	344	12%

8. Kent u collega's die worden betaald per kilometer in plaats van op basis van het aantal gewerkte uren? (N = 2435)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	600	25%
Nee	1835	75%

8a. Kunt u daar specifieke voorbeelden van geven?

Open vraag 445 maal ingevuld.

VEILIGHEID ONDERWEG**9. Hoe lang bent u gemiddeld aaneengesloten van huis weg? (N = 2365)**

Antwoord	Telling	Percentage
1 dag	861	36%
1 week	1221	52%
Tussen de 1 en 2 weken	239	10%
Langer	44	2%

9a. Langer, namelijk... Open vraag 42 maal ingevuld.

10. Vindt u wanneer u onderweg bent u in slechte omstandigheden moet leven? (N = 2365)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	777	33%
Nee	1588	67%

10a. Kunt u daar specifieke voorbeelden van geven? (meerkeuze)

Antwoord	Telling	Percentage
Koken op parkeerplekken	243	8%
Geen toegang tot sanitaire voorzieningen	596	21%
Anders	412	14%

11. Kent u gevallen van collega's die in slechte omstandigheden moeten leven? (N = 2363)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	1451	61%
Nee	912	39%

11a. Kunt u daar specifieke voorbeelden van geven? (meerkeuze)

Antwoord	Telling	Percentage
Koken op parkeerplekken	1239	43%
Geen toegang tot sanitaire voorzieningen	1137	39%
Anders	368	13%

12. Zijn er specifieke groepen die in slechte omstandigheden moeten leven? (N = 2361)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	1765	75%
Nee	596	25%

12a. Wie zijn dat?

Open vraag 1.756 maal ingevuld.

MISBRUIK EN HANDHAVING**13. Komt u veel zogenaamde schijnzelfstandigen (chauffeurs die zonder eigen transportvergunning rondrijden) tegen? (N = 2184)**

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	557	25%
Nee	1627	75%

13a. Kunt u hier voorbeelden van geven?

Open vraag 419 maal ingevuld.

14. Bent u tevreden over het gebruik van de digitale tachograaf? (N = 2183)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	838	38%
Nee	1345	62%

14a. Waarom niet?

Open vraag 1.306 maal ingevuld.

15. Om de cabotageregels beter te laten naleven wordt er gedacht aan een tachograaf die ook de locatie aangeeft. Vindt u dit een goed idee? (N = 2182)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	1366	63%
Nee	816	37%

15a. Waarom vindt u dit een goed idee?

Open vraag 1.211 maal ingevuld.

15b. Waarom vindt u dit geen goed idee?

Open vraag 694 maal ingevuld.

16. Worden Nederlandse chauffeurs anders behandeld bij verkeerscontroles dan andere nationaliteiten? (N = 2183)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	1658	76%
Nee	525	24%

16a. Kunt u dit nader onderbouwen?

Open vraag 1.570 maal ingevuld.

17. Hoe vindt u dat de rij- en rusttijdenwet wordt gehandhaafd? (meerkeuze) (N = 2185)

Antwoord	Telling	Percentage
Volstrekt onvoldoende	223	10%
Onvoldoende	402	18%
Goed	478	22%
Volledig doorgeslagen	1082	50%

18. Hoe tevreden bent u over de handhaving van de regels omtrent postbusbedrijven, cabotage en inzet van goedkope chauffeurs in de sector? (meerkeuze) (N = 2183)

Antwoord	Telling	Percentage
Zeer ontevreden	1845	85%
Ontevreden	248	11%
Tevreden	41	2%
Zeer tevreden	49	2%

19. Wat vindt u dat als eerste moet worden verbeterd wanneer er naar de handhaving van de regels wordt gekeken?

Open vraag 1.952 maal ingevuld.

TOEKOMST

20. Ziet u het nog wel zitten om als chauffeur door te gaan gezien de ontwikkelingen op de weg die bij bovenstaande vragen naar voren zijn gekomen? (N = 2144)

Antwoord	Telling	Percentage
Ja	876	41%
Nee	1268	59%

20a. Nadere toelichting:

Open vraag 1.886 maal ingevuld.

SP. ONDERZOEK

DE VRACHTWAGENCHAUFFEUR AAN HET WOORD

De afgelopen jaren stroomden bij de SP veel e-mails binnen van verontruste vrachtwagenchauffeurs met klachten over misstanden in het wegvervoer. Toen er in een extern advies aan Eurocommissaris Kallas gepleit werd om het binnenlandse wegvervoer volledig te liberaliseren vond de SP dat de maat vol was. De SP vindt dat bestaande regels eerst moeten worden gehandhaafd en begon in samenwerking met gelijkgezinde Europarlementariërs, de vakbonden en de werkgeversorganisaties met het ontwikkelen van verbetervoorstellen. Om de voorstellen kracht bij te zetten lanceerde de SP een onderzoek onder de vrachtwagenchauffeurs omdat zij als geen ander weten wat er op dit ogenblik fout gaat en hoe je een eind kunt maken aan de mensonterende situaties in het wegvervoer. Vervolgens hebben zo'n 3.000 vrachtwagenchauffeurs onze enquête ingevuld. Het grote aantal respondenten en hun antwoorden laten zien dat de illegale praktijken en oneerlijke concurrentie in het wegvervoer een directe bedreiging vormen voor de Nederlandse chauffeurs en voor de kleinere Nederlandse transportbedrijven. Als het onderzoek één ding duidelijk maakt, is het wel dat er geen tijd te verliezen is en dat de Europese Unie en de nationale lidstaten zo snel mogelijk maatregelen moeten nemen om de arbeidsvoorwaarden en wetgeving op het gebied van veiligheid en milieu daadwerkelijk te handhaven. Als er geen einde komt aan alle illegale praktijken, ziet de toekomst voor het Nederlandse wegtransport er slecht uit. Bijna zes op de tien chauffeurs geven aan dat ze het niet meer zien zitten om als chauffeur door te gaan. Met de resultaten van het onderzoek en de aanbevelingen op nationaal en Europees gebied in de hand zullen we druk uitoefenen op zowel de Nederlandse regering als de Europese Commissie, zodat de handhaving van bestaande regels eindelijk goed geregeld gaat worden.

In de serie 'Aan het woord' wordt mensen op de werkvloer gevraagd naar hun werkomstandigheden. In deze serie verschenen onder andere 'de leraar', 'de jeugdzorg', 'het gevangenispersoneel', 'de politie' en 'de schipper'.

