

Oost-Europese chauffeurs die maandenlang leven in hun cabine

Aan de orde is het **dertigledendebat** over **Oost-Europese chauffeurs die maandenlang leven in hun cabine**.

De voorzitter:

Aan de orde is het dertigledendebat over Oost-Europese chauffeurs die maandenlang leven in hun cabine. Ik heet wederom de minister van Infrastructuur en Waterstaat en ook de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van harte welkom. De spreektijden zijn drie minuten. Ik geef het woord aan de heer Jasper van Dijk namens de SP. Hij houdt zich altijd aan de spreektijden.



De heer Jasper van Dijk (SP):

Nieuwe ronde nieuw kansen, voorzitter. Dank u wel.

Voorzitter. Maandenlang van huis en weg van je gezin en dat voor een salaris van €235 per maand plus onkostenvergoeding. Dat is de harde realiteit voor veel Roemeense en Poolse vrachtwagenchauffeurs, vrachtwagenchauffeurs die vaak feitelijk in Nederland werken. In de uitzending van Nieuwsuur op 11 oktober zagen wij Mihai, een Roemeense vrachtwagenchauffeur, dag in, dag uit leven op een paar vierkante meter. Het is moderne slavernij! De Nederlandse baas van Mihai heeft zijn transportbedrijf geregistreerd in Roemenië. Met deze schijnconstructie worden sociale lasten en premies ontdoken. Mihai heeft vrijwel geen rechten en hij bouwt geen pensioen op. Vindt de regering dit met mij onaanvaardbaar?

In het weekend staan de Nederlandse parkeerplaatsen vol met vrachtwagens uit Oost-Europa. De chauffeurs zijn niet bezig met hun werk maar vooral bezig met overleven, aldus Edwin Atema van de FNV. Deelt de regering die mening? In december vorig jaar werd bij de begroting Sociale Zaken een SP-motie aangenomen waarin de regering wordt opgedragen om hier nu eindelijk actief op te gaan handhaven. Ruim een jaar bleef het stil. Tot afgelopen weekend. Toen zagen wij ineens minister Van Nieuwenhuizen met flyers op een parkeerplaats. Het moest klaar zijn met die overnachtingen! Eindelijk. U heeft niet alleen een SP-motie uitgevoerd, u heeft ook een SP-methode overgenomen. Complimenten.

Ik heb nog wel een aantal vragen. Eén: op welke schaal gaat de minister handhaven? In haar brief van 15 januari lees ik over "enkele gerichte acties". Dat is wel heel schamel. Op de website van Follow the Money lees ik dat de Inspectie Leefomgeving en Transport, ILT, niet gaat handhaven op private truckparkings. Dat kan dus niet. Het moet gaan om structurele handhaving op alle relevante plekken.

De ILT — dit is mijn tweede vraag — heeft veel te weinig mensen voor adequate handhaving. Gaat de regering zorgen voor meer inspecteurs?

Mijn derde vraag betreft de boetes, die zijn veel te laag. Gisteren zagen wij bij EenVandaag het voorbeeld van het transportbedrijf Brinkman uit Emmen. Het bedrijf beging

tallose overtredingen waar een boete van zo'n 1 miljoen euro bij zou horen. In de praktijk krijgt dit bedrijf waarschijnlijk een boete van slechts €60.000. Bent u bereid de boetes flink te verhogen? Anders is het een lachertje. En mag ik ervan uitgaan dat de boetes zijn bedoeld voor de werkgevers en niet voor de chauffeurs?

Voorzitter. Vorige week lasen wij dat het bedrijf Don Trucking uit Ulft een truckershotel voor chauffeurs aan het bouwen is. Waarom zorgt het bedrijf er niet voor dat de chauffeurs op tijd thuiskomen om zo van hun verplichte weekendrust te kunnen genieten? Het bedrijf werkt met chauffeurs uit Oekraïne die formeel in Polen een werkvergunning krijgen, maar feitelijk vanuit in Nederland werken. Vindt u het aanvaardbaar dat bedrijven chauffeurs van buiten de EU halen terwijl wij in Europa nog altijd miljoenen werklozen hebben? Is de minister het ermee eens dat chauffeurs die hoofdzakelijk in Nederland werken, gewoon Nederlandse arbeidscontracten moeten hebben en zo hier bijdragen aan sociale premies en belastingen?

Tot slot, voorzitter. Maandag deed CNV-voorman Limmen — dit is misschien meer aan de staatssecretaris gericht — een oproep om kritisch te zijn over arbeidsmigratie. Wij hebben 1,2 miljoen mensen in Nederland aan de kant staan. Waarom dan goedkope arbeidskrachten uit het buitenland halen? Dat is de neoliberale race naar de bodem. Dat is werknemers tegen elkaar uitspelen. Dat zou de regering niet moeten willen. Graag uw reactie op zijn pleidooi waar wij het volledig mee eens zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik trek mijn opmerking in dat u altijd binnen de spreektijd blijft.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Een paar seconden, voorzitter.

De heer Van Weyenberg (D66):

De heer Jasper van Dijk heeft het een paar keer over SP-moties. Ik wil de SP eigenlijk een compliment maken. Is dit nu niet een mooi voorbeeld van samenwerking in de Kamer, want de moties die u noemt, werden ondersteund door VVD, CDA, D66, Partij voor de Dieren, GroenLinks, heel breed, meer dan een jaar geleden? Recent nog werd de motie van collega Gijs van Dijk ook breed ondersteund. En nu gaat het kabinet het meteen doen. Mooi hè, samenwerken.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Nou, samenwerken is my middle name. Dat is niet het probleem. Vraag maar aan de heer Gijs van Dijk. U heeft mij een vraag gesteld en daar dank ik u voor. Mijn complimenten. Doe dat vaker, want dan krijg ik nog even de ruimte om dit te nuanceren. De heer Van Weyenberg heeft absoluut gelijk: het is mooi dat de motie breed is ondersteund en dat de minister is gaan flyeren. Dat heb ik duidelijk gezegd. De vraag is wel hoe omvattend die handhaving is. Blijft het beperkt tot enkele gerichte acties daar waar sprake is van overlast, of gaat ze structureel handhaven? U kent de parkeerplaatsen ook. Die zijn overal in Nederland. Daar zouden we echt iets aan moeten doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik nu naar mevrouw Özütok, namens GroenLinks.



Mevrouw **Özütok** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs brengen maandenlang in hun vrachtwagen door. Ze slapen weekenden op parkeerplaatsen voor een schamel loon van €235 per maand. Als ze thuis zijn, worden ze niet doorbetaald. Dit is echt moderne slavernij.

Oost-Europeanen werken onder erbarmelijke omstandigheden en dit leidt tot een oneerlijke arbeidsmarkt. Dit heeft drie oorzaken. Ten eerste is Europa niet het sociale Europa dat het zou moeten zijn. Europa is te lang een project van markt en munt geweest. Eén Europese arbeidsmarkt vraagt ook om Europese sociale wetgeving, zodat werknemers gelijke rechten hebben. We moeten zorgen voor gelijk loon voor gelijk werk. Is de minister het met mij eens dat Europa nu onvoldoende doet om werknemers te beschermen en dat de regels dus strenger moeten worden? Het nieuwe Mobility Package van de Europese Unie maakt de regeltjes juist soepeler en biedt minder bescherming. Hoe staan deze minister en staatssecretaris tegenover deze deal? Doen zij in Europa hun best om werknemers beter te beschermen?

Ten tweede moeten de regels die er zijn beter gehandhaafd worden, ook door Nederland. Het is bekend bij werkgevers dat er in Nederland niet wordt gecontroleerd op de rij- en rusttijden en de verplichte 45-urige pauze. Werkgevers zeggen zelfs tegen hun chauffeurs: ga niet in België of Duitsland pauze nemen maar in Nederland; daar zijn geen controles, dus kun je korter pauze nemen. Nederland gaat nu eindelijk handhaven. Chauffeurs kunnen een boete van €1.500 krijgen als ze een heel weekend op een parkeerplaats doorbrengen. Maar als in België de rij- en rusttijdenregels worden overtreden, is die boete €1.800. In Frankrijk kan die boete zelfs oplopen tot €30.000. Waarom is er dan gekozen voor een boete van €1.500? Is de minister het met GroenLinks eens dat die boete even hoog zou moeten zijn als in de ons omringende landen? Anders is er namelijk alsnog een perverse prikkel voor werkgevers die elke euro willen besparen om naar Nederland te gaan, het land met de laagste boete. Graag een reactie.

Ten derde moeten we de gaten in de wet dichten. Moderne slavernij wordt mogelijk gemaakt door schijnconstructies, waarbij Roemeense of Bulgaarse vrachtwagenchauffeurs worden ingehuurd door Nederlandse bedrijven tegen een Roemeense of Bulgaarse salaris, terwijl zij precies hetzelfde werk doen als hun Nederlandse collega's en ook in Nederland werken. Nederlandse bedrijven gebruiken die constructies om minder loon te hoeven betalen. Daar gaat het over bij die brievenbusfirma's uit Nederland. Het gaat erom sociale zekerheid te omzeilen.

Voorzitter. Ons buurland België wil het gebruik van postbusbedrijven in Oost-Europese landen aanpakken, om sociale dumping in het transport tegen te gaan. Zo zou een bedrijf minstens 25% van de activiteiten echt moeten uitvoeren in het land waar de firma is opgericht. Dat zouden we toch ook in Nederland kunnen regelen? Wil dit kabinet kijken naar dit Belgische voorbeeld en ervoor zorgen dat die brievenbusfirma's worden aangepakt zodat werknemers

beter beschermd kunnen worden? Graag een reactie van de minister.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Özütok. Dan geef ik nu het woord aan de heer Pieter Heerma, namens het CDA.



De heer **Pieter Heerma** (CDA):

Dank u, voorzitter. Dit debat is afgelopen najaar aangevraagd door de SP-fractie na weer berichten over de erbarmelijke omstandigheden waaronder Oost-Europese chauffeurs moeten kamperen op plekken achter tankstations in Nederland. Dat is een discussie die in de commissie voor Sociale Zaken van deze Kamer al enkele jaren duurt. Over dit onderwerp zijn ook al meerdere moties ingediend, veelal door de SP, maar gesteund door de hele Kamer om hierop te gaan handhaven, zoals België en Duitsland dat al langer doen, omdat het de afgelopen periode tot overlast heeft geleid in de Nederlandse grensregio's. Gelet op de omstandigheden waaronder de chauffeurs op genoemde plekken verblijven, de uitbuiting die ermee gepaard gaat en de schijnconstructies waar bedrijven veel geld aan verdienen, is het nodig om te gaan handhaven. Ik wil dan ook beginnen met een compliment aan het kabinet ten aanzien van het bericht van afgelopen weekend dat dit handhaven nu gaat gebeuren. Het is een goede zaak dat Nederland in navolging van landen als België en Duitsland gaat handhaven en ook in navolging van de uitspraak van het Europees Hof waarvan het kabinet eerder had aangegeven die af te willen wachten. Ik denk ook dat het feit dat dit gebeurt, breed in de commissie als een succes wordt ervaren vanwege die breed gedeelde wens.

In de commissie voor Sociale Zaken zijn er over de arbeidsmarkt vaak stevige verschillen van mening maar het gebeurt soms ook dat er eensgezind wordt opgetrokken. Dat hebben we afgelopen december gezien toen er breed ongenoegen was in de commissie over constructen die zijn bedacht binnen de platformeconomie, waarbij ik ook refereer aan de motie die daarover in het kader van de begrotingsbehandeling is aangenomen. Rondom de handhaving van de truckstops is die eensgezindheid er ook al langer. Het is dus goed dat dit nu gaat gebeuren. Wel is mijn vraag hoe dit gaat gebeuren. Ik verneem dan ook graag van de bewindspersonen wat er de komende tijd gaat gebeuren om die handhaving vorm te geven. Het is namelijk niet alleen van belang om de overlast in de grensregio's tegen te gaan maar het is ook nodig voor de verkeersveiligheid, omdat voor de mensen die in Brabant en Limburg wonen en die hiermee vooral op regionale wegen geconfronteerd worden, de verkeersveiligheid hierdoor toeneemt. Het is ook van belang voor de arbeidsomstandigheden van de truckers. Daarnaast is het van belang om een vuist te maken tegen die schijnconstructies. Bonafide bedrijven en hardwerkende Nederlandse chauffeurs worden weggeconcentreerd door constructen die gewoon niet kunnen. Vandaar de vraag hoe er gehandhaafd gaat worden. De heer Jasper van Dijk van de "fractie van de Van Dijken" heeft al gewezen op het signaal van de FNV van gisteren. Ik vraag de minister niet om op de individuele casus in te gaan, maar wel op het signaal dat boetes niet hoog genoeg zouden moeten zijn wanneer er willens en wetens met dit soort constructen

gewerkt wordt. Boetes en bestraffingen helpen bij bedrijven die het niet expres doen. Het gaat mij nu echter om constructen — we hebben die discussie in de hotelschoonmaak ook gehad — waarbij echt tientallen procenten onder de marktprijs geopereerd wordt. De pakkans wordt door handhaving weliswaar vergroot, maar de vraag is dan tevens of de hoogte van de boetes voldoende is om reinigend te werken. Dus naar aanleiding van het noodsignaal van de FNV van gisteren vraag ik de bewindslieden, zonder op de individuele casus in te gaan — ik snap dat dit niet kan — in te gaan op de vraag of de boetes wel hoog genoeg zijn om wanneer er willens en wetens constructen worden gebruikt, dit tegen te gaan. Ook ik ben inmiddels een paar seconden over mijn spreektijd heen, voorzitter, waarvoor excuus.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Ik ga u ook nog wat tijd geven. De complimenten zijn gemaakt. Er is een begin gemaakt met handhaving en dat is goed. Dat kunnen we volgens mij vandaag vaststellen. Maar het is precies wat u zegt: hoe gaat er dan gehandhaafd worden? Daar zijn volgens mij nog wel wat kanttekeningen bij te plaatsen. Op welke plekken gaat er gehandhaafd worden? Wat mij betreft mag dat breder. Bent u dat met mij eens? Over die boetes heb ik u gisteren op de radio gehoord en daarbij was u vrij stellig: dat moet steviger ...

De voorzitter:

En nu uw vraag.

De heer Jasper van Dijk (SP):

... en de boetes zijn te laag. Bent u het ermee eens dat we dat echt van de regering vandaag gedaan moeten krijgen?

De heer Pieter Heerma (CDA):

Om te beginnen zou ik graag van het kabinet horen hoe het die handhaving wil doen. Ik denk dat de problemen in bijvoorbeeld de Rotterdamse haven en in de grensregio's heel erg groot zijn wanneer het gaat om het uitwijk-effect vanuit België en Duitsland. Als het anders is hoor ik het ook graag van het kabinet. Maar dat je die handhaving inzet op de plekken waar de overlast het grootst is, lijkt mij verstandig. Ik wil niet op de stoel gaan zitten om dat tot in detail te bepalen, maar dat dit nodig is vanwege de verkeersveiligheid, de overlast, de omstandigheden voor de chauffeurs en het tegengaan van genoemde constructies, is duidelijk. Dan zijn niet alleen de pakkans en de handhaving van belang maar ook het feit dat boetes zoden aan de dijk moeten zetten wanneer het willens en wetens gebeurt en wanneer het een groot construct is. Vandaar ook mijn vraag in navolging van het signaal van de FNV aan het kabinet: hoe ziet het kabinet dat?

De heer Jasper van Dijk (SP):

Dat is duidelijke taal over de handhaving. Dat gaan we beluisteren. Maar wat de boetes betreft, ik heb de heer Heerma stevige taal horen bezigen. Het zou hem sieren als hij zegt: daarvoor moeten vandaag stappen gezet worden; als de regering dat niet van plan is, zou de Kamer dat moeten regelen. Mijnheer Heerma, ik reken op uw steun!

De heer Pieter Heerma (CDA):

Dat is altijd goed om te doen, mijnheer Van Dijk. We gaan het debat afwachten. Ik wil er toch nog één ding over zeggen. We hebben hier ook discussies over boetes in het kader van de Fraudewet gehad. Ik heb de SP daarbij altijd aan mijn kant gehad. Wanneer het om een eenmalige vergissing ging, pakten boetes soms juist onrechtvaardig voor mensen uit. Daarom zeg ik in dit debat, en dat heb ik gisteren ook gezegd: het gaat om boetes die moeten werken wanneer er een construct is, wanneer men willens en wetens de boel bedondert om daar groot voordeel van te hebben. De SP heeft samen met het CDA en D66 bij de Fraudewet geageerd tegen boetes die zo hoog zijn dat bonafide bedrijven die een foutje gemaakt hebben, failliet gaan. Dat wil de heer Van Dijk ook niet. Dus de wijze waarop je omgaat met die boetes om juist die constructen aan te pakken, die is belangrijk.

Mevrouw Özütok (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag over de boete. De heer Heerma spreekt over bedrijven die echt misbruik van de regels maken. Het lijkt net alsof hij een flexibele boete wil introduceren. Ik zeg het nu maar even in mijn eigen woorden. Hoe staat u er tegenover dat die boete een gelijke hoogte zou kunnen krijgen als de boetes in de ons omringende landen? Dat ben je meteen van dat soort constructies af.

De heer Pieter Heerma (CDA):

Ik wil niks introduceren. Het systeem van flexibele boetes bestaat al. Er is in de afgelopen periode in het kader van de Fraudewet en het bestuursrecht juist een stevige discussie met minister Asscher gevoerd over de vraag of het in het geval een vergissing mogelijk is dat boetes gematigd worden. Dus dat uitvoeringsinstanties bij het opleggen van boetes wel rekening houden met de situatie van het geval, is niet iets nieuws. Dat speelde bij de Fraudewet toen bij het UWV. Dat is belangrijk. En dat is mijn antwoord richting de heer Jasper van Dijk. Als er bijvoorbeeld een groot onderzoek werd gedaan naar uitzendbureaus waarover twijfels waren of die hun werk verkeerd deden, dan kwamen er uit dat onderzoek ook gevallen van heel kleine bedrijfjes die gedurende vele jaren één keer iets niet goed hadden gedaan. Zo'n hele kleine onderneming kreeg vervolgens een heel hoge boete en stond daarmee aan de rand van een faillissement, terwijl de casus niet hardgemaakt kon worden tegen dat uitzendbureau waarover twijfels waren. Dat zijn zaken waarvan ook de SP altijd gezegd heeft: dit kan niet de bedoeling zijn. Dus dat differentiëren naar de aard van het geval is staande wetgeving. Dat vind ik hier wel van groot belang. Dat is dus ook een antwoord op de vraag van de heer Van Dijk. Als het een opgezet construct is — de hotelschoonmaak hebben we gehad — waarbij het doel is om een enorm concurrentievoordeel te hebben ...

De voorzitter:

Helder!

De heer Pieter Heerma (CDA):

... dan moet die boete hoog genoeg zijn om dat verdienmodel te breken

De voorzitter:

Mevrouw Özütok, tot slot.

Mevrouw Özütok (GroenLinks):

U gebruikt heel veel woorden en beantwoordt mijn vraag niet. Mijn vraag is: bent u het ermee eens dat die boete even hoog zou moeten zijn als de boetes in de ons omringende landen? Dat is een heel concrete vraag.

De heer Pieter Heerma (CDA):

Als ik heel eerlijk ben, ik weet niet wat de verschillende boeteniveaus in de landen om ons heen zijn. Ik weet niet of dat niveau veel zwaarder is dan in Nederland. Ook daarbij geldt weer: heel hoge boetes terwijl er niet gehandhaafd wordt, dat helpt ook niet. Dus de handhaving moet stevig zijn. Dat moet gebeuren. Daar zet het kabinet nu een stap. En wanneer er willens en wetens constructen zijn, moet er hoog beboet worden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Weyenberg namens D66.



De heer Van Weyenberg (D66):

Dank u wel, voorzitter. Soms krijg je door samen te werken in deze Kamer mooie resultaten. Ik mag vaak op werkbezoek. Eén werkbezoek is me ooit aangereikt door collega Ulenbelt van de Socialistische Partij. Ik ben toen op uitnodiging van de FNV samen met collega Heerma in een weekend op een zondagochtend vroeg naar een parkeerplaats in de buurt van Vlaardingen gegaan. Je weet niet wat je ziet. Ik wist niet wat ik zag. Dingen op papier lezen is toch nog heel anders dan iets in de praktijk ervaren. Constructen met chauffeurs uit bijvoorbeeld Montenegro en Roemenië, die daar in hun cabine verbleven, die daar in een busje naartoe werden gereden om vervolgens eigenlijk drie maanden op die parkeerplaats te wonen. Zij reden vanaf die plaats en tikten af en toe de grens aan. Dat heeft niets met het vrije verkeer voor werknemers te maken, dat is een construct, zoals collega Heerma dat terecht noemt. Daartegen optreden is heel ingewikkeld gebleken, ook voor handhavers. Een van de punten waarvoor eigenlijk steeds aandacht is gevraagd, gaat over het permanent doorbrengen van het hele weekend in je cabine. U moet zich dat voorstellen, drie maanden lang op de snelweg bij Vlaardingen.

Wat je nu ziet, is dat door een uitspraak van het Europees Hof helder is dat we daarop veel strenger mogen handhaven. Het kabinet heeft al eerder gezegd: de seconde dat helder wordt dat dat mag van Brussel, gaan we dat doen. Ik ben blij dat dit kabinet hier zo voortvarend uitvoering aan geeft en dat de minister zelfs op zo'n parkeerplaats flyers heeft staan uitdelen, waarbij de echte ontvanger van de flyer niet de chauffeur is. De echte ontvanger is de opdrachtgever van de chauffeur. Ik ben hier buitengewoon content over. In het verleden is weleens gezegd: we kunnen toch niet in de bosjes gaan liggen om te handhaven? Dat zeiden sommige voorgangers van beide bewindslieden. Maar wat mij betreft kunnen we dat absoluut wel. Dat heet

handhaving. De cipier kijkt ook 24 uur per dag naar de deur van de cel.

Voorzitter. Ik heb wel nog een paar concrete vragen over hoe die heel goede voornemens ook in de praktijk gaan uitpakken. De eerste is dat ik ervan uitga dat de ILT, de inspectiedienst van de minister die hierover gaat, voldoende capaciteit heeft om serieus en stevig te handhaven. Wetten zonder handhaving hebben geen waarde, dus graag hoor ik hoe zij dit voor zich ziet. Het zinnetje "enkele controles" dat de heer Jasper van Dijk citeerde, mag van mij wel wat steviger, en gezien het feit dat de minister meteen op die parkeerplaats was, ga ik er ook van uit dat het steviger zal zijn.

Het kabinet heeft overigens ook geld vrijgemaakt voor de aanpak van constructies. Ik neem aan dat dat allemaal in goede samenwerking tussen beide bewindslieden zal worden gedaan. Gaan we dus inderdaad bijvoorbeeld de werkwijze van België en Duitsland nu ook letterlijk overnemen, of wordt dit nog in andere vormen gedaan? En ja, in verband met die boetes van €1.500 per chauffeur, neem ik aan dat als tien chauffeurs worden betrapt, dat dus tien keer €1.500 boete voor de ondernemer is waar ze alle tien voor werken. Daar ga ik toch van uit. Als zo'n bedrijf de tweede keer tegen de lamp loopt, gaan dan de boetes ook gewoon omhoog? Dat is in de sociale zekerheid heel gebruikelijk: als je voor de tweede keer fraudeert, word je veel strenger aangepakt. Ik neem aan dat dat hier ook zo is. Ik meen overigens dat dat in de Fraudewet ook aan de orde is. Ik zie collega Heerma.

De heer Pieter Heerma (CDA):

Volgens mij gaat de heer Van Weyenberg in op een terecht punt, dat overigens ook onderdeel was van het signaal van de FNV als het gaat om een bedrijf dat willens en wetens bij alle chauffeurs zo doet. Dan moet het niet zo zijn dat dat maar één keer beboet wordt. Echter, bij het laatste deel van de vraag van de heer Van Weyenberg zie ik wel een risico, want we weten ook dat bij dit soort constructen heel vaak met bv's wordt gewerkt die steeds veranderen van naam en dat je dus in theorie de situatie krijgt dat er steeds een nieuwe bv tegen de lamp loopt. Dan helpt het zwaarder beboeten van een tweede keer niet omdat er steeds een nieuwe bv wordt gevonden. Dat onderdeel van de schijnconstructies moet dus ook voorkomen worden volgens mij.

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik ben het volledig met collega Heerma eens. Dat maakt die handhaving hier ook zo ingewikkeld, want je moet steeds blijven uitzoeken — dat is makkelijker gezegd dan gedaan — wie hier nu achter zit. We hebben dit ook gezien in de uitzendsector, met katvangers en op de achtergrond steeds dezelfde boeven. Niet de uitzendsector in het algemeen maar juist de mensen die daar de markt verpesten. Dit zie ik dus als een aanvullende vraag.

Gaan we er ook wel voor zorgen dat er voldoende voorzieningen komen zodat ook de weekendrust buiten de vrachtwagen goed kan worden doorgebracht? Er moeten natuurlijk ook gewoon plekken zijn waar je op vrijdag je truck kunt parkeren. Die zijn er niet allemaal van vandaag op morgen. Hoe gaat de minister dat oppakken?

Tot slot, er wordt in Brussel op dit moment onderhandeld over het nieuwe mobiliteitspakket. De tekst in eerdere brieven van het vorige kabinet vond ik niet altijd even eenduidig. Ik las in de laatste brief dat de minister schrijft dat Nederland bij de onderhandelingen een verbod op weekendrust in de vrachtwagen zal steunen. Omdat er eerder iets andere teksten waren, vraag ik haar om aan te geven dat wij dus ook vragen om expliciet in de richtlijn op te nemen dat je niet structureel in je cabine de weekendrust kan doorbrengen.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Terechte vragen van de heer Van Weyenberg, over zowel de capaciteit van de ILT als de hoogte van de boetes. Die moeten zoden aan de dijk zetten. De heer Van Weyenberg zegt ook terecht dat die boete wel opgelegd moet worden aan een bedrijf, de opdrachtgever. De minister schrijft op 15 januari: bij deze handhavingsacties zullen boetes worden opgelegd aan chauffeurs. Ik neem aan dat dat ook niet zo moet worden gelezen als het aan u ligt. Klopt dat?

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik snap de vraag. Die heb ik ook. Op die parkeerplaats vernam ik dat het van je loon af werd gehaald als je moest doorrijden omdat de parkeerplaats vol was. Dan is de chauffeur het slachtoffer. Wat de minister hier doet, is niet de chauffeur iets in de weg leggen. Zij wil ervoor zorgen dat degene die hen daar op die parkeerplaats neerzetten, worden aangepakt. U en ik zijn het hier snel over eens, maar wij hoeven het niet te handhaven, althans wij mogen het niet handhaven. Het is immers een hartstikke mooi beroep. Ik steun dus uw oproep aan de minister.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Ik zie de minister al begrijpend knikken. Ik ga er maar even van uit dat dit misschien wat onhandig is geformuleerd. We gaan het straks horen. Heel fijn! Ik kom nog even te spreken over de capaciteit, want daar heb ik natuurlijk dezelfde zorgen over. Er moeten genoeg mensen zijn. Bent u het ermee eens dat, als de regering daar niet in voorziet, we als Kamer moeten kijken hoe we die capaciteit uitbreiden?

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik heb wat ervaring met het uitbreiden van capaciteit van inspectiediensten. Die ervaring heb ik overigens samen met collega's van u, collega Heerma en andere collega's opgedaan. De Arbeidsinspectie krijgt er nu honderden mensen bij voor de aanpak van schijnconstructies. De minister is hier voortvarend mee aan de slag gegaan, bijna de dag nadat het Europees Hof ons in de gelegenheid stelde dat te doen. Nogmaals mijn complimenten daarvoor. Ik ga ervan uit dat het kabinet voldoende capaciteit borgt. Ik heb daar alle vertrouwen in. Als er een probleem is, ga ik er ook van uit dat we de minister niet eens hoeven op te roepen, maar dat zij zich bij ons zal melden. Ik heb er dus alle vertrouwen in. Ik ben het wel met de heer Jasper van Dijk eens dat een wet die op papier bestaat maar die niet goed wordt gehandhaafd, de problemen niet oplost.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. Zoals vele collega-Kamerleden ben ik afgelopen zomer op veel parkeerplaatsen geweest. Ik ben een dag meegeleden met Jan, een chauffeur uit Noord-Holland, een eigen rijder. Wat mij elke keer opvalt als ik met chauffeurs praat, is de enorme trots waarmee ze praten over hun beroep. Want het is echt een mooi beroep. Als ik geen Kamerlid was geworden, dan was ik misschien wel chauffeur geworden. Dat meen ik echt, want je hebt de vrijheid. Je hebt de vele contacten.

De voorzitter:

Dan was u een collega van de heer Teeven.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Die is buschauffeur. Ik bedoel chauffeur in de vrachtwagen, maar wellicht geldt het ook als je chauffeur op de bus bent. Het is echt een mooi beroep. Ik vind ook de trots en het vakmanschap echt fantastisch. Dat wil ik echt gezegd hebben in dit debat. Maar net als Jan en vele andere chauffeurs maak ik mij wel grote zorgen. Het gaat heel goed met de transportsector in Nederland. We zijn vooruitstrevend. Ook internationaal zijn we een van de voorlopers. De sector heeft de ook de financiële crisis heel goed doorstaan. Maar, zoals meerdere collega's al hebben gezegd, is er absoluut een heel donkere rand. Die komt door de ongelijke concurrentie met andere landen, met name met Oost-Europese landen. Dat heeft ook volgens Nederlandse chauffeurs een heel donkere kant, vooral voor al die Oost-Europese chauffeurs, die inderdaad onder erbarmelijke omstandigheden hun werk moeten doen en die hier in Nederland verblijven. Zij zijn weinig thuis en moeten voor bijna geen salaris het werk doen.

Ik vind dat er wat van gezegd moet worden. Dat gebeurt ook onder de bezielende leiding van Edwin Atema van de FNV, die hier al jaren mee bezig is. Paul Ulenbelt van de SP heeft dat opgepakt. Inmiddels vinden we Kamerbreed, van links tot rechts, dat dit echt niet kan. Ik denk dat dat winst is. Ik vind het ook winst dat een nieuw kabinet en de nieuwe minister direct laten zien dat zij ervoor staan. Nu wordt dat op de parkeerplaats gedaan met folders en straks met boetes. Ik denk dat het dus goed is en dat dat winst is. Het komt ook toe aan de chauffeurs. Dat geldt niet alleen voor de Nederlandse chauffeurs en de transportsector, maar ook voor de chauffeurs in Oost-Europa.

Er zijn een aantal vragen gesteld over handhaving. Die ondersteun ik maar even. Hoe gaan we om met die handhaving? Hebben we genoeg capaciteit? In het regeerakkoord staat inderdaad dat er meer inspecteurs bij komen, maar hoe gaan we dat structureel doen? Kan de minister daar een visie op geven? Want het is duidelijk dat we nu stevig gaan handhaven.

Samen met de SP vraag ik: kunnen die boetes hoger, zodat het bedrag niet een schijntje is dat een groot transportbedrijf wel kan lijden? Laten we dat ook echt gaan aanpakken.

Ten slotte. Ook door voorgangers is gezegd dat het heel moeilijk is om in bosjes te gaan liggen om op parkeerplaatsen te gaan handhaven. Wat mij betreft gaan we dat wel doen. Op dat punt steun ik de heer Van Weyenberg. Ik ben dus heel benieuwd wat de aanpak zal zijn om de weekendrust echt goed te handhaven, want dat is best ingewikkeld. Ik hoor de minister daar graag verder over spreken. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Wiersma namens de VVD.



De heer **Wiersma** (VVD):
Voorzitter, dank.

Na een lange week werken, in het weekend bij je gezin zijn of overnachten op een locatie die ook veilig en schoon is. Veel mensen klinkt dit logisch in de oren, maar voor chauffeurs die dag na dag door ons land en ook omringende landen rijden, is dat niet altijd het geval. De minister stelt nu een duidelijke norm: werkgevers moeten ervoor zorgen dat hun personeel in het weekend thuis kan zijn of in ieder geval op een goed beveiligde plek met sanitair en voorzieningen. Er zijn ook vragen gesteld over de veiligheid van die plek. Daar hebben wij in eerdere begrotingsbehandelingen ook aandacht voor gevraagd, dus ik ben benieuwd naar de antwoorden van de bewindspersonen hierop.

De eenduidige regels voor handhaving van de normale wekelijkse rust binnen de cabine gelden per 1 januari. Zo zie je maar weer waar een debataanvraag toe kan leiden. Dat is een compliment aan de heer Van Dijk, aan beide heren Van Dijk zou ik eigenlijk willen zeggen. Als ik het mij goed herinner, is er op 5 december, een mooie dag, unaniem een motie aangenomen die was ingediend door de heer Van Dijk, maar natuurlijk met steun van die andere heer van Dijk, de heer Jasper van Dijk. Dat was ook degene die ik hier bedoelde, die ik het compliment heb gegeven en die dus een dubbel compliment krijgt. De VVD is blij dat we daar nu voortvarend mee aan de slag gaan, en dat is een compliment aan de minister, want lang was er onduidelijkheid of landen die langdurige cabinerust konden verbieden op basis van de huidige regels. Op verschillende momenten riep de Kamer op tot eenduidige regels en tot handhaving daarvan. Nu zijn ze er, en dat is belangrijk.

Tegelijkertijd zijn we er nog niet. Ook deze week kwam een bericht van het UWV dat er een groot tekort is aan vrachtwagenchauffeurs: in totaal zo'n 7.000 vacatures. Dat biedt kansen voor mensen die juist nu staan te springen om een baan. De minister van SZW is er vandaag niet, maar toch wil ik in zijn richting verzoeken om haast te maken met het overleg met de sector en bijvoorbeeld het UWV om tot meer samenwerking te komen zodat mensen naar deze kansbanen worden begeleid. We hebben bij de begroting van SZW een motie aangenomen die daartoe verzoekt en we willen heel specifiek deze sector daar graag in meenemen. Ik hoop dat de staatssecretaris dat kan doorgeleiden.

Een laatste punt voordat ik afrond. We hebben met elkaar de verantwoordelijkheid om het beroep van chauffeur aantrekkelijk te maken in Nederland. Het is goed dat de ILT

nu gaat handhaven, maar we weten allemaal dat er soms meer speelt: buitenlandse chauffeurs die via schijnconstructies onder de Nederlandse vlag rijden tegen Oost-Europese lonen en uitbuiting. Juist die oneerlijke concurrentie op loon in gelijke omstandigheden helpt de aantrekkelijkheid van het beroep niet. Het is goed dat wij dat hier met elkaar weer een accent geven, ook vandaag. Niet voor niets trekt dit kabinet extra geld uit voor die inspectie en voor de Inspectie SZW. Kan de staatssecretaris toezeggen dat we in de uitwerking van die plannen extra goed op juist deze sector letten? Kunnen we misschien, voordat we prioriteiten hebben bepaald voor die extra middelen die ter beschikking komen, op dit moment al meer doen via de inspectie? Want aan de ene kant is er de ILT en aan de andere kant is er de Inspectie SZW. Een voorbeeld van waar dat volgens de VVD mogelijk zou kunnen, is de samenwerking die al loopt in het Transport Informatie- en Expertise Centrum. Dat is een samenwerking tussen de ILT, de Inspectie SZW, de douane en de politie. Zouden zij ook gebruik kunnen maken van de middelen die nu beschikbaar komen voor de Inspectie en zijn er mogelijkheden om die samenwerking te intensiveren? Dat geldt eigenlijk ook voor de samenwerking die al bestaat in het Benelux-verdrag, waar nu bijvoorbeeld Duitsland niet in zit.

De voorzitter:

Gaat u afronden?

De heer **Wiersma** (VVD):

Dat is een van onze buurlanden. Zouden we die ook kunnen intensiveren en zouden we daarover een gesprek met Duitsland kunnen voeren zodat het punt dat hier al genoemd is over de samenwerking tussen de inspecties van landen ...

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer **Wiersma** (VVD):

... ook geborgd wordt?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer De Jong namens de PVV.



De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter, hartelijk dank. We bespreken vandaag de werksituatie van vrachtwagenchauffeurs. We kennen allemaal de voorbeelden van Nederlandse parkeerplekken waar het in heel wat gevallen zichtbaar is dat de werksituatie verre van optimaal is. Het openstellen van de Nederlandse arbeidsmarkt voor arbeidsmigranten uit de EU-lidstaten, en dan met name uit Oost-Europa, is een belangrijke factor rondom oneerlijke concurrentie en de uitbuiting. Als we deze problemen willen oplossen, moet dit kabinet zich niet verschuilen achter regels van Brussel, maar dit probleem juist oppakken op nationaal niveau.

Voorzitter. Het is vandaag al gegaan over de cabine. De PVV is van mening dat vrachtwagenchauffeurs doordeweeks

gewoon in hun cabine moeten kunnen verblijven en dat ze dat vrijwillig en ook veilig moeten kunnen doen. En dus moet ook de overlast op die parkeerterreinen, door met name Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs, worden aangepakt, door de Inspectie SZW, door de ILT en de politie. Want het kan toch niet zo zijn dat de Nederlandse chauffeurs hun cabine van binnen extra moeten afplakken met beveiligingsstrips om zich in de nacht enigszins te beschermen tegen een overval. En het kan toch niet zo zijn dat Nederlandse chauffeurs wakker moeten liggen omdat ze bang zijn dat in de nacht hun lading of brandstof wordt geroofd. En het kan toch niet zo zijn dat Nederlandse chauffeurs soms uren- en urenlang van parkeerplaats naar parkeerplaats moeten rijden voor een rustpauze, maar dat ze door de dreigende sfeer op die parkeerplekken, die meer lijken op Oost-Europese campings, uiteindelijk alleen, zonder faciliteiten op een verlaten industrieterrein moeten overnachten, omdat Oost-Europeanen onze parkeerplaatsen massaal bezet houden.

Voorzitter. Dit is dagelijkse praktijk, en dat moet stoppen. Daarom is het belangrijk dat we het ook bij de kern aanpakken. Dat begint dus ook bij het inzetten van tewerkstellingsvergunningen. Wij zouden graag willen hebben dat tewerkstellingsvergunningen worden ingevoerd, om zo de toestroom vanuit Oost-Europa te stoppen.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot geef ik het woord aan de heer Baudet namens het Forum voor Democratie.

□

De heer Baudet (FvD):

Dank u wel. Ik ben hier vandaag om te spreken voor het belang van de Nederlandse chauffeurs, de Nederlandse transportsector. Ik ben niet zo lang geleden zelf mee geweest. Met chauffeur John en zijn zoon Lars zijn we naar Noord-Brabant gegaan, Etten-Leur, Rozendaal. Ik ben naar de verschillende parkeerplaatsen gegaan, die eigenlijk meer campings zijn geworden, met stacaravans die ook gebruikt worden als vrachtwagen. Ik vond het heel zorgwekkend, ook om te horen dat deze chauffeur inmiddels met een burn-out thuiszit, omdat de werkdruk te hoog wordt, omdat via schimmige uitzendconstructies en via andere manieren, zoals malafide loonconstructies, Oost-Europese chauffeurs onder het Nederlandse minimumloon chauffeurs. Zij creëren niet alleen onveiligheid op de weg, maar zetten dus ook druk op Nederlandse werknemers en de Nederlandse transportsector. Dat is een heel zorgwekkende ontwikkeling. Wij moeten veel harder handhaven.

Dat is ook waarom ik hier vandaag sta, om de minister op te roepen om dat te gaan doen. Wij zullen alle voorstellen in deze Kamer steunen die dat dichterbij brengen. We zijn ook zeer enthousiast om te praten over het eerder gedane voorstel om toch met vergunningen te gaan werken, met nieuwe vergunningen om veel beter controle te kunnen houden over wat er op de Nederlandse arbeidsmarkt wordt toegelaten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer.

De vergadering wordt van 15.42 uur tot 16.01 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.

□

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ook dank voor de toelichting hoe het apparaat hier werkt!

De aanleiding voor dit debat is duidelijk: er is Kamerbreed al heel lang brede zorg over de toestanden rondom chauffeurs en hoe die in het weekeinde in hun truck moeten overnachten. Dat leidt tot mensonterende toestanden die we allemaal op verschillende parkeerplaatsen hebben aangetroffen. Dus alle redenen om de handhaving nu ter hand te nemen. De uitspraak van het Europese Hof biedt daar nu ook de grondslag toe. Ik ben er ook zelf erg tevreden mee dat we dat nu ook kunnen gaan doen. Want het leidt inderdaad tot nare toestanden voor de chauffeurs, maar ook voor andere gebruikers van de parkeerplaatsen en het leidt hier en daar zelfs tot verkeersonveilige situaties, omdat je vaak vooral in de grensstreken ziet dat waar er in Duitsland en België al werd gehandhaafd en bij ons niet, je een soort waterbedeffect kreeg, waardoor iedereen dan ook maar kort over de grens in Nederland, zowel vanuit Duitsland als België, onze parkeerplaatsen daarvoor ging gebruiken. Deze raakten dermate vol dat er zelfs op de vluchstrook tot vlakbij de snelwegen zelf geparkeerd werd. Dus ook voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat we hier paal en perk aan stellen.

Ik deel de mening van de mensen die gezegd hebben dat trucker zijn een mooi beroep is. De heer Ulenbelt is al een aantal keren genoemd. Ook ik heb ooit het genoegen gehad om met hem naar het Truckstarfestival te gaan. Nou, als je nou ergens ziet hoe mooi het beroep van trucker is en hoe trots mensen daarover kunnen zijn, is het daar wel. Dat is me destijds uitstekend bevallen.

Heel veel leden hebben vragen gesteld over hoe je gaat handhaven. Er is een vraag gesteld over gerichte acties. Nou, de ILT gaat daar natuurlijk kijken. Je begint met te bepalen waar de overlast en dus ook de pakkans het grootst is. We gaan natuurlijk niet aankondigen waar we wat gaan doen, want zo werkt het niet met handhaving. Want het is ook de bedoeling dat je mensen op heterdaad betrapt. Ga je dan in de bosjes liggen? Nou, ik denk niet dat dat nodig is, want de ILT heeft al best wel goed in beeld waar de kans het grootst is dat je overtredingen constateert. Dat bedoelen we met gerichte acties: we gaan gewoon echt kijken waar de problemen het grootst zijn. We gaan daarbij uitdrukkelijk samenwerken met andere Europese partners. We leren natuurlijk van elkaar. In België en Duitsland hebben ze daarmee al wat meer ervaring. Dan pak ik meteen maar even mee wat een aantal van u heeft opgemerkt over het Mobility Package. De heer Van Weyenberg vroeg of Nederland uit vrije wil dat verbod gaat steunen. Dat gaan we zeker doen, want ik vind het belangrijk om een waterbedeffect zoals we nu hebben ervaren, te voorkomen.

Gelijke monniken, gelijke kappen, we trekken voor heel Europa één lijn, zodat het voor iedere transportondernemer duidelijk is dat je zo niet met je chauffeurs omgaat en dat het in heel Europa gewoon niet toegestaan is.

We zijn sowieso voortrekker in het Europese. Voordat ik deze baan kreeg had ik niet op het netvlies dat er een Euro Contrôle Route groep bestaat. Dat is een organisatie waar de Europese vervoersinspectiediensten in samenwerken om verkeersveiligheid, duurzaamheid, eerlijke concurrentie en arbeidsomstandigheden in het wegvervoer te verbeteren door middel van handhaving. Die samenwerking bestaat al sinds 1990 en is in 1999 voor het eerste bekrachtigd, ook door ministers. Er zitten veertien leden in. Behalve Nederland zijn dat België, Luxemburg, het VK, Ierland, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Polen, Hongarije, Roemenië, Bulgarije, Kroatië en Litouwen. En wat is nu het mooie? Nederland is voortrekker in die ECR. De ILT is daarbinnen dus ook een belangrijke deelnemer. Deze ECR gaat zijn hoofdkantoor in 2018 verplaatsen van Brussel naar Rijswijk. Daar krijgt het dan de status van European Grouping of Territorial Cooperation. Wij krijgen dus misschien nog wel meer invloed als het hoofdkantoor in Nederland zit. Dan kunnen we dus gebruikmaken van de kennis, kunde en ervaring van al die inspecties van de andere deelnemende landen.

We gaan dus naar verschillende zaken kijken. We kijken niet alleen naar de vraag hoe te handhaven, maar ook naar de boetes. Verschillenden van u hebben daar ook vragen over gesteld in de zin van "hoe zit dat nou?" Ik zeg in eerste instantie in de richting van de heer Van Dijk dat het de bedoeling is dat de boetes worden uitgereikt aan de chauffeurs, maar te zijn betalen door de werkgever. De chauffeur is degene die de boete overhandigd krijgt, maar uiteraard is het de werkgever die de verantwoordelijkheid heeft om voor een fatsoenlijke weekendrust van de chauffeur zorg te dragen en die dus ook deze boetes moet gaan betalen.

De heer Van Weyenberg (D66):

Ik ben blij met dat antwoord en ik denk mijn collega's ook. Stel nu dat er op één parkeerplaats vier vrachtauto's van één opdrachtgever staan en alle vier chauffeurs blijken daar dat weekend te hebben moeten slapen van hun baas. Krijgt dan die transportondernemer in één keer vier keer €1.500 boete of gaat dat anders? Ik ben even op zoek naar hoe dat werkt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Per geval wordt die boete van €1.500 opgelegd. Als daar dus vier chauffeurs ten onrechte dat lange rusten in hun cabine doen, dan kan die werkgever vier boetes tegemoet zien.

De heer De Jong (PVV):

Waarom wordt er eigenlijk niet voor gekozen om in zo'n geval direct naar de werkgever te gaan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De staatssecretaris zal hier straks misschien ook nog wel wat over zeggen, maar we werken natuurlijk heel goed samen. De ILT is actief langs de weg en op de parkeerplaatsen en de Inspectie SZW houdt natuurlijk vooral ook heel

goed de bedrijven in de gaten. Waar we over en weer signalen hebben dat er bij bepaalde bedrijven hiermee de hand gelicht wordt, zullen we die informatie natuurlijk heel goed uitwisselen. Als er voortdurend boetes aan bedrijf x of bedrijf y worden uitgedeeld, dan zullen we dat natuurlijk doorgeven. Dan zal de Inspectie SZW bij dat bedrijf zelf ook wel eens even de boel grondig willen doorlichten, kan ik me zo voorstellen. Dus in die zin wordt er goed samengewerkt.

De heer De Jong (PVV):

Ik stel die vraag om de volgende reden. Je geeft dan namelijk die boete aan de chauffeur, maar tegelijkertijd wordt er gezegd: nee, die chauffeur hoeft de boete niet te betalen, want dat moet betaald worden door de werkgever. Dat klopt?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

De heer De Jong (PVV):

Dan vraag ik me af waarom er niet gewoon gelijk naar die werkgever wordt gegaan. Waarom vraag ik dat? Omdat ik aan de ene kant wel snap dat je tegen de chauffeur zegt "luister eens, dit is niet de bedoeling". Dan kan je namelijk tegelijkertijd ook controleren waar de verantwoordelijkheid van die chauffeur op dat moment ligt, dus dat is goed. Als diegene zelf iets doet wat niet kan, kan je dat ook gelijk aanpakken. Maar als het gaat om uitbuiting en om zaken die niet horen, dan heb je die werkgever aan te spreken. Mijn vraag aan de minister is dan ook: waarom wordt er op het moment dat er dingen gebeuren in het weekend die niet mogen volgens de huidige regelgeving, niet voor gekozen om degene die daarvoor verantwoordelijk is direct de boete te geven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, om de doodeenvoudige reden dat je natuurlijk eerst die overtreding moet vaststellen. Dus je moet, bij wijze van spreken, toch eerst aan de chauffeur vragen voor wie hij eigenlijk werkt. De chauffeur kan dan de boete doorgeven aan de werkgever, want die chauffeur is daar niet persoonlijk voor aansprakelijk. Dat is echt voor rekening van de werkgever.

De voorzitter:

Heel kort.

De heer De Jong (PVV):

Waarom ik het vraag is omdat een werknemer die in dienst is ook een verantwoordelijkheid heeft, namelijk het afgeven van een boete aan zijn werkgever. Ik kan me dat voor een deel indenken, maar aan de andere kant moeten we ook het belang van werknemers hoog in het vaandel houden. Ik vraag me af of het niet veel verstandiger is om degene die eindverantwoordelijk is, degene die de minister ook wil aanpakken, namelijk de werkgever, in zo'n geval wordt beboet, zodat de verantwoordelijkheid daar ligt. Als inspectie spreek je de chauffeur aan, maar geef je de boete aan degene die moet betalen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Zo gaat het ook werken. Die werkgever moet ook betalen.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):
Gaaf de minister ook nog in op de hoogte van de boetes?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Daar was ik net aan toe.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):
Dan wacht ik dat even af.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Er is nu gekozen voor een boete van €1.500, wat proportioneel lijkt binnen het boetestelsel dat we in Nederland kennen. De bedragen wisselen sterk in Europa. Er zijn ook landen waar de boete nog op nul staat. Ik stel voor dat we eerst kijken wat de effectiviteit hiervan is. Dat bespreken we ook in Europees verband met de andere handhavingsinstanties. Mocht blijken dat ons bedrag te laag is en dat er een nieuw waterbedeffect ontstaat, dan gaan we daar uiteraard naar kijken. Maar dit lijkt een proportioneel bedrag. Hier gaan we eerst mee aan de slag en vervolgens gaan we goed monitoren of het inderdaad een effectief bedrag is of niet.

De voorzitter:
Gaaf u verder. De heer Jasper van Dijk?

De heer **Jasper van Dijk** (SP):
Is dit het blokje over de boetes?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja, wat mij betreft wel.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):
Ik zou de minister willen vragen om in te gaan op de uitzending van EenVandaag waarin men een bedrijf liet zien dat voor ongeveer 1 miljoen euro aan overtredingen had begaan. Ik heb hier de beleidsregels rond de boetes voor me. Er is sprake van een reductiebonus op fout gedrag, waardoor het boetebedrag maximaal €82.000 kan zijn. Dus terwijl er voor 1 miljoen aan overtredingen is begaan, kan er maar voor €82.000 aan boetes worden opgelegd. Dat is een lachertje, zeggen betrokkenen. Kent u die regels en wilt u daarnaar kijken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dat ziet natuurlijk niet op deze boetes, want hier gaan we pas mee beginnen. We moeten eerst de effectiviteit van deze boete van €1.500 monitoren. Wat er voor de rest aan boetes speelt, wil ik hier even buiten laten.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):
Maar ik had er wel om gevraagd in mijn inbreng. Gisteren is er een uitzending van EenVandaag geweest. Het geval Brinkman werd daarin aangehaald. Dat is dat transportbe-

drijf waar zoals gezegd voor 1 miljoen aan boetes werd begaan. Maar de regels leggen uit dat het maar maximaal €82.000 kan zijn. Wilt u daarnaar kijken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik denk dat we dit in samenspraak met het ministerie van SZW moeten doen. We delen het doel dat de kwaadwillenden goed worden aangepakt en dat dit effectief moet zijn. Laten we hier samen in overleg nog goed naar kijken, want dat is waarop we uiteindelijk willen uitkomen. Als dat ertoe leidt dat er slechts een bepaald bedrag kan worden opgelegd waardoor het niet meer effectief is, waardoor het bedrijf denkt "ach, die boete kan ik wel hebben, dus ik ga door met deze praktijken", dan is dat uitdrukkelijk niet wat we beogen. In dat licht zullen we natuurlijk kijken of verbeteringen daarin noodzakelijk zijn.

De voorzitter:
Tot slot.

De heer **Jasper van Dijk** (SP):
Nou, fijn. De minister zegt nu dus toe om daar goed naar te gaan kijken. Dat moeten we als Kamer even goed registreren, want ik wil daar dan graag bericht over hebben, het liefst op korte termijn, binnen een maand bijvoorbeeld. Is dat mogelijk?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ik ga me nu niet vastleggen op een termijn, want we moeten daar met beide ministeries even goed naar kijken, maar u kunt ervan verzekerd zijn dat we natuurlijk willen dat ons boetestelsel als geheel effectief is en dat bedrijven dus geen calculerend gedrag gaan vertonen onder het mom van "deze boetes kunnen we hebben, dus we passen ons gedrag niet aan". Maar ik heb daarstraks ook de discussie tussen u en de heer Heerma gehoord. Het is redelijk complex, want je wilt ook een bedrijf dat per ongeluk iets fout doet niet in één keer in een faillissementsscenario laten terechtkomen. Laten we dus kijken naar hoe dat hele stelsel in elkaar zit. Op zich zet deze boete van €1.500 die we nu hiervoor gaan introduceren, dat niet opeens allemaal in een heel ander daglicht.

Mevrouw Özütok (GroenLinks):
Ik ben blij met de toezegging van de minister dat zij naar de effectiviteit wil kijken, maar deze boete is veel lager dan die in België bijvoorbeeld. Bent u het met mij eens dat we moeten voorkomen dat we daardoor weer een soort vluchtroute zijn voor kwaadwillende werkgevers op dit gebied?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Mocht dat verschijnsel zich voordoen, mocht er toch weer voor Nederland gekozen wordt als men de wet zou willen overtreden omdat onze boetes te laag zouden zijn, dan zullen we onze boetes daar zeker op aanpassen. Maar ik wil dat graag eerst gaan bekijken. Ieder land bepaalt zelf de hoogte van de boetes, omdat je daarbij toch naar je eigen omstandigheden en je hele stelsel van boetes kijkt. Die vrijheid wil ik ook graag in Nederland houden, maar ik

ben het met u eens. Mocht blijken dat het te laag is en dat het daardoor niet effectief is, dan gaan we dat uiteraard aanpassen.

De voorzitter:
Gaat u verder

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan was er nog gevraagd naar de beveiligde parkeerterreinen. Daar zijn ook moties over aangenomen in de Kamer. Mensen moeten hun truck ook wel veilig kunnen parkeren en de lading moet ook veilig zijn. Daar zijn we bij ons op het ministerie ook hard mee bezig. We zijn aan het bekijken wat er privaat al dan niet vanuit de overheid nog mogelijk is. Het gaat dan om vragen als "welke gronden hebben wij nog in het bezit?" en "waar zouden er nog nieuwe beveiligde parkeerterreinen kunnen komen?". Je moet daar immers wel goed voor zorgen, want als de truck of de lading niet veilig is, dan durft de chauffeur zijn truck ook niet achter te laten om ergens, al dan niet in een hotel of een pension of waar dan ook, de nacht door te gaan brengen. Meerdere sprekers hebben het al aangegeven: dat is ook niet iets wat je met een toverstafje ineens voor elkaar hebt. Maar we kijken serieus naar de vraag hoe we er maximaal voor kunnen zorgen dat er goede faciliteiten zijn voor chauffeurs. Gewoon even slapen in een cabine, de kortere rust, mag dus nog steeds wel. Dit verbod ziet echt op die langere weekendrust.

Tot slot heb ik nog de specifieke vraag over de capaciteit van de ILT. Ik pak de getallen er even bij. Voor de handhaving van regelgeving voor het goederenvervoer op de weg, waar dit dus gewoon een onderdeel van wordt, zijn er 18 fte voor inspecteurs voor inspecties van goederenvervoer langs de weg, 20 fte voor inspecteurs voor bedrijfs- en administratiecontroles, 3 fte voor auditors voor het systeemtoezicht en convenanten en 5 fte voor inspecteurs specifiek voor inspecties van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, wat natuurlijk altijd een bijzondere categorie is. Met de Inspectie SZW vindt binnenkort overleg plaats over hoe dit aspect meegenomen kan worden in de bedrijfscontroles, aangezien dit iets nieuws is waarop we gaan handhaven.

Voorzitter. Daarmee heb ik die vragen ook behandeld en ben ik klaar met de beantwoording.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Ik heb in mijn inbreng ook gezegd dat ik de huidige voorstellen nogal schamel vind. "Enkele gerichte acties", dat is wat de minister voorstelt. De ILT en de vakbond zeggen zelf dat er meer mensen nodig zijn en dat acties niet op enkele plekken moeten plaatsvinden maar op alle plekken. Is de minister bereid om te kijken naar uitbreiding? Ze las net een lijstje voor met het aantal fte's dat er nu is, maar wordt er uitgebreid? Kan ik ervan op aan dat de handhaving verbeterd gaat worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De handhaving op dit vlak is nieuw, dus laten we eerst eens kijken hoe die in de praktijk werkt en hoe effectief die is. Het is ook niet eenvoudig. We trekken ook daarom heel

goed samen op met de Belgen, de Duitsers en de Fransen, die ook al langer aan het handhaven zijn. Je moet het eerst even een kans geven. Laten we eerst eens kijken hoe het zich ontwikkelt en of deze handhaving effectief is. Mochten er ofwel in de werkwijze ofwel in de inzet van aantallen mensen verbeteringen nodig zijn, dan zien we dat dan wel. Ik vind het nu te vroeg, want ze moeten er nog mee beginnen, dus laten we eerst kijken hoe het uitpakken in de praktijk.

De heer Baudet (FvD):

Ik wilde de minister ook graag horen over het punt dat ter sprake kwam in onder andere mijn toespraak over een vergunningstelsel. Is de minister bereid om daarover na te denken, om zich daarover te laten informeren of om dat zelfs als mogelijk beleidsvoorstel mee te nemen? Dat houdt in dat je een bepaalde vergunning moet hebben om op de Nederlandse markt te kunnen werken, juist om de Nederlandse transportsector beter te beschermen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, dan zou ik heel graag snel plaatsmaken voor de staatssecretaris, want dit onderwerp ligt op het beleidsterrein van haar ministerie.

De heer Baudet (FvD):

Ik kan niet wachten.

De heer Van Weyenberg (D66):

Nogmaals, dit is voortvarend aangepakt door het kabinet. Daar ben ik heel blij mee. Ik heb één vraag. De minister zegt: laat mij even beginnen met de nieuwe handhaving en daarna kijk ik of ik het red met de mensen die we hebben; er is veel samenwerking met SZW op dit terrein. Ik ga ervan uit dat daar goed naar wordt gekeken. Ik mag ervan uitgaan dat we het snel horen als er een capaciteitsknelpunt zou dreigen. Het is altijd vervelend als je een jaar na afloop hoort dat er nauwelijks gehandhaafd is omdat er onverhoopt geen personeel was. Als ik de minister goed begrijp, is er geen aanleiding om daar vrees voor te hebben, maar ik neem aan dat zij ons even op de hoogte houdt, niet alleen van wat de inspecties opleveren en hoe het werkt, maar ook van de knelpunten. Ergens na een halfjaar een tussenrapportage is dus misschien geen gek idee.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als wij gaandeweg zouden merken dat het met een of twee mensen erbij ineens heel veel beter zou kunnen gaan, kom ik daar uiteraard bij u op terug. Laten we eerst eens starten en kijken hoe het zich ontwikkelt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

□

Staatssecretaris Van Ark:

Voorzitter, dank u wel. Er resten mij nog een aantal aanvullende vragen op het beleidsterrein van Sociale Zaken en

Werkgelegenheid, vooral over de inspectie. De Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Inspectie Leefomgeving en Transport, van het ministerie van IenW, zijn beide aangewezen als toezichthouder van de Arbeidstijdenwet. Daarmee zijn beide inspecties bevoegd om te controleren of de Arbeidstijdenwet wordt nageleefd in alle sectoren, dus ook in het wegvervoer.

Het is misschien goed om ook wat over die taakverdeling te zeggen. De Inspectie SZW en de ILT hebben afgesproken dat de ILT toezicht houdt op de Arbeidstijdenwet in het wegtransport en waar nodig ook handhaaft. Dit betekent inderdaad dat het aan de ILT is om met ingang van januari 2018 te controleren op de langdurige rust in cabines en waar nodig boetes op te leggen. Gegeven deze afspraken met de ILT opereert de Inspectie SZW op de achtergrond en controleert de Inspectie SZW in het wegvervoer primair op andere wet- en regelgeving dan de Arbeidstijdenwet. Maar als de Inspectie SZW bij controle in het kader van de Arbwet of de Wet arbeid vreemdelingen een overtreding constateert van de regels inzake de rusttijden, zal zij in overleg met de ILT handhaven.

De heer De Jong (PVV):

Ik heb een vraag aan de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Hoe zit het met de rechtspositie van een werknemer die een boete ontvangt voor zijn werkgever, maar die boete om welke reden dan ook niet doorgeeft, bijvoorbeeld omdat hij hem verliest, kwijtraakt in zijn cabine of op een parkeerplaats, of wat dan ook? Dan krijgt de werkgever de boete dus te laat of helemaal niet, en komt er een herinnering van betaling of iets dergelijks. Wat is de positie van de werknemer op dat moment?

Staatssecretaris Van Ark:

Volgens mij is het afhankelijk van het boetebesluit wie de ontvanger is van de boete. Als dat de werkgever is, dan is de werkgever verantwoordelijk. Dan maak je natuurlijk afspraken. Het kan natuurlijk altijd gebeuren dat een boete kwijtraakt, maar daar maak je ook afspraken over, want hij moet betaald worden binnen de termijn. Maar zoals de minister zojuist ook aangaf, wordt de boete uitgereikt aan de chauffeur, maar is hij bedoeld voor de werkgever. Het is dus ook de werkgever die daarop de boete zal ontvangen.

De heer De Jong (PVV):

Maar die werkgever is dus afhankelijk van zijn werknemer. De werknemer is niet degene die de boete oplegt aan zijn werkgever; dat is degene die op dat moment de boete geeft. Mijn probleem ligt hier: ik ben er wel voor dat de werkgever wordt gepakt als hij iets doet wat niet kan, maar het kan toch niet zo zijn dat de werknemer degene is die de boete moet doorgeven? Met andere woorden, ik maak mij zorgen dat een werkgever gaat zeggen: ja maar beste vrienden, mijn werknemer heeft hem niet aan mij gegeven, dus hoe heb ik het kunnen weten? Dan krijgt hij dus een positie ten opzichte van zijn werknemer die niet in het voordeel is van die werknemer. Wordt daarover nagedacht? En kunt u anders even een briefje naar de Kamer sturen waarin u het nog eens helder uiteenzet?

Staatssecretaris Van Ark:

Ik zal het ook echt even goed checken voor de tweede termijn, maar bij mijn weten krijgt de werknemer op het moment dat de overtreding wordt geconstateerd een kennisgeving, maar ploft de acceptgiro uiteindelijk bij de werkgever op de mat. Zo gaat het natuurlijk op meerdere plekken. Dat gaat via het CJIB; ik krijg daar inmiddels informatie over. Het gaat dus naar de werkgever. Al geeft de werknemer de in kennisstelling niet door, dan nog ontvangt de werkgever de acceptgiro.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer De Jong (PVV):

Hartelijk dank. Dat zorgt ervoor dat de werkgever hoe dan ook krijgt wat hij op dat moment kennelijk verdient: een boete voor iets wat hij niet had mogen doen. Dank u wel.

Staatssecretaris Van Ark:

Zo is het. Ja.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Van Ark:

Voorzitter. Dan wil ik het toch ook even hebben over de prioriteitsstelling, want daar zijn ook meerdere vragen over gesteld. De Inspectie SZW werkt nu op basis van een meerjarenplan. Dat geldt tot en met 2018. Onderdeel daarvan is ook een meerjarig programma Transport en Logistiek. Op basis hiervan ziet de Inspectie SZW in de transportsector vooral toe op eerlijk werk en in het bijzonder op de risico's van onderbetaling, illegale tewerkstelling en arbeidsuitbuiting. De ILT heeft het onderdeel transport in een eigen meerjarenplan uitgewerkt. Dat ziet onder andere toe op veiligheid en de handhaving van rij- en rusttijden. Op dit moment werkt mijn inspectie aan een meerjarenplan 2019-2022. Daarin worden ook de laatste ontwikkelingen omtrent de rusttijden in vrachtwagencabines meegenomen. Het is uiteraard zo — de minister gaf dat ook al aan — dat lopende meerjarenplannen wanneer nodig kunnen worden bijgesteld in verband met de controle op rusttijden in cabines van vrachtwagens. Dat gebeurt onder andere op basis van risicoanalyses.

Dan is er een aantal vragen gesteld over de interne markt. Daarvoor geldt het volgende.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: de heer Heerma heeft een vraag.

De heer Pieter Heerma (CDA):

Mijn vraag gaat inderdaad over het vorige punt. Het heeft eigenlijk twee kanten. Want ja, er wordt samengewerkt tussen de twee inspectiediensten, maar we hebben al heel lang discussies over schijnconstructies en uitbuiting in de transportsector. Dat zijn juist de onderwerpen waarvoor in het regeerakkoord ook extra geld voor de Inspectie SZW is

vrijgemaakt. Deelt de staatssecretaris de visie dat de Inspectie SZW dus ook een taak heeft bij de handhaving, juist als het gaat over dit soort constructen, ook in de transportsector? En deelt zij ook de visie — daarover ging het debat met de heer Van Dijk — dat wanneer er willens en wetens schijnconstructies zijn opgetuigd, omdat dat heel veel concurrentievoordeel oplevert ten koste van bonafide bedrijven en van werknemers, die boetes dan ook dusdanig moeten zijn dat die bedrijven ook voelen dat het niet meer loont om dat te doen?

Staatssecretaris Van Ark:

Zeker. Eerlijk, gezond en veilig zijn inderdaad de prioriteiten die zijn gekoppeld aan de verhoging van het budget van de Inspectie SZW. Het is ook goed om aan te geven dat we daar bij de begroting en bij het algemeen overleg ook over gewisseld hebben, en dat we hier in de Kamer ook met elkaar het afwegingskader gaan bespreken. Dan zit het 'm onder andere in het toewijzen van de programma's, want daarin komt de prioriteitstelling tot uitdrukking. Een heel belangrijke overweging, die wordt genoemd door de heer Heerma, is dat je bonafide organisaties en bedrijven inderdaad achterstelt als jij met constructies goedkoper werk kan leveren. Dat is een ontzettend grote motivatie om heel stevig met dit onderwerp aan de slag te gaan en te blijven.

De heer Pieter Heerma (CDA):

Wordt daarbij ook goed gekeken naar het volgende? We hebben het hierover gehad bij de hotelschoonmaak en nu bij het transport. Deze constructen leveren soms een tientallen procenten lagere kostprijs op. Daarmee wordt geconcurrereerd. Wordt er in dat kader door het kabinet en in de handhaving goed gekeken of in die specifieke gevallen — ik vraag u niet om op een individuele casus in te gaan — de boetes wel genoeg zoden aan de dijk zetten?

Staatssecretaris Van Ark:

De boetes zijn ook vastgelegd. Het zijn stevige boetes. Ik ben laatst mee geweest met een ronde van de inspectie. Het zijn inderdaad forse boetes, want het mag gewoon niet lonen. Als men die boetes incalculeert en alsnog goedkoper is, is dat niet goed. Het is dus een heel belangrijk thema en ik zal erop toezien dat dit in het meerjarenprogramma een stevige plek heeft.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Van Ark:

Voorzitter. Ik kom op de interne markt in zijn algemeenheid. Het is van belang dat er gelijk loon is voor gelijk werk op dezelfde plek. Dus de interne markt die wij hebben met Europese samenwerking betekent dat iedereen overal moet kunnen werken, maar wel op een eerlijke, gezonde en veilige manier. Daar wordt op gehandhaafd. In maart is er een debat met de minister van Sociale Zaken, die Europese regels in zijn portefeuille heeft. Dan kan de Kamer hierover met hem in gesprek.

Er is een specifieke vraag gesteld over de tewerkstellingsvergunningen. Daar wil ik nog wel op ingaan. Ik zoek de

vraag er even bij, in mijn drang tot volledigheid. Binnen de Europese Unie is sprake van vrij verkeer van werknemers en daarom is er geen systeem van werkvergunningen. Maar voor arbeidsmigranten van buiten de Europese Unie moeten werkgevers al een vergunning aanvragen. Die wordt doorgaans geweigerd als er in Nederland of in de Europese Unie arbeid beschikbaar is voor het betreffende werk. Ik ben het met de heer Van Dijk eens dat er in Nederland nog een grote groep mensen aan de kant staat. We hebben daarover al eerder van gedachten gewisseld. Het is heel belangrijk om dit arbeidspotentieel te benutten nu de arbeidsmarkt knapper wordt.

Dank u wel, voorzitter.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Dat laatste zie ik als hoopgevend. Maar ik heb ook gevraagd wat u er nou van vindt dat er bedrijven zijn met schijnconstructies. Ik heb de chauffeur Mihai genoemd, uit Nieuw-suur. Dat is gewoon een Roemeen. Hij heeft een transportbedrijf geregistreerd in Roemenië, maar hij werkt feitelijk in Nederland. Dat is dus valse concurrentie en ontduiking van Nederlandse wetten en regels. Wat gaat u daartegen doen?

Staatssecretaris Van Ark:

Ik heb aangegeven dat werk binnen de Europese Unie op een eerlijke, gezonde en veilige manier moet gebeuren. Dat is wat de regering daarvan vindt. Er lopen allerlei discussies over, die plaatsvinden met de minister van Sociale Zaken. De eerstvolgende mogelijkheid om daarover in gesprek te gaan is maart.

De heer Jasper van Dijk (SP):

Dat ga ik graag doen met de minister, maar ik wil wel graag van deze staatssecretaris horen dat zij het met ons eens is dat chauffeurs die hoofdzakelijk in Nederland werken, gewoon Nederlandse arbeidscontracten moeten hebben. Deelt u die mening?

Staatssecretaris Van Ark:

Ik vind het van het allergrootste belang dat werk op een eerlijke manier gebeurt, dat schijnconstructies worden tegengegaan en dat er stevig wordt gehandhaafd. Dat doe ik heel graag met de inspectie. Het is ook de reden waarom ik heel blij ben met de uitbreiding in het regeerakkoord van de prioriteiten en de financiën, want dit blijft een heel belangrijke opgave.

De heer Baudet (FvD):

Geen ja en geen nee, hè? Er kan geen lachje af, zie ik.

Staatssecretaris Van Ark:

Is dat een vraag? O, sorry.

De heer Baudet (FvD):

Nou, nee, maar Jasper van Dijk stelt een heel duidelijke vraag ...

Staatssecretaris **Van Ark**:
Klopt.

De heer **Baudet** (FvD):

... en u zegt ja noch nee. Dat is een beetje flauw, hè. Dus ik wil eigenlijk de vraag van Jasper van Dijk nog een keer aan u stellen. Vindt u dat deze mensen een Nederlands arbeidscontract zouden moeten hebben of niet? Ja of nee?

Staatssecretaris **Van Ark**:

Ik vind het van belang dat werken binnen Europa op een eerlijke, gezonde en veilige manier gebeurt. Ik sta hier vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de inspectie. Daarop wil ik ook graag toezien met de inspectie. De regels daarvoor worden onder andere in Europa gemaakt. De eerstvolgende plek waar daarover gesproken kan worden door de minister van Sociale Zaken is in Europa en voorafgaand daaraan in een algemeen overleg waar de Kamer met hem van gedachten kan wisselen. Ik zal er heel graag met de inspectie op toezien dat het dan ook wordt nageleefd.

De heer **Baudet** (FvD):

Dus het antwoord is nee. Het antwoord is nee. U vindt niet dat het in principe een Nederlands contract moet zijn. U vindt alleen dat de voorwaarden geharmoniseerd moeten worden. Is dat correct?

Staatssecretaris **Van Ark**:

Wij hebben een interne markt met vrij verkeer van personen en goederen. Dat moet wel op een eerlijke manier gebeuren en dat is waarvoor ik hier sta.

De **voorzitter**:

Tot slot.

De heer **Baudet** (FvD):

Hoe staat de staatssecretaris tegenover het idee om met een vergunningstelsel te werken om beter controle te kunnen houden op de chauffeurs die in Nederland werken of te werk worden gesteld en om dus ook beter van tevoren in de gaten te kunnen houden, dus preventief, of het bedrijf waar zij voor werken zich wel of niet aan allerlei regels houdt?

Staatssecretaris **Van Ark**:

Werkvergunningen zijn op dit moment ook nodig voor mensen van buiten de Europese Unie. We zien in de praktijk dat die nauwelijks worden toegekend, want ze worden pas toegekend als er geen mensen in Nederland of in de Europese Unie zijn die hier zouden kunnen werken. Dus werkvergunningen voor mensen van buiten de Europese Unie worden al niet toegekend. Ik denk ook dat dat goed is, omdat er in Nederland nog heel veel mensen langs de kant staan die we graag aan het werk willen hebben.

De interne markt is een groot goed. Wij hebben daar heel veel voordeel van. Ik zou dus zeker geen werkvergunningen willen. Ik vind wel dat we de uitwassen die we ook zien in

de praktijk, moeten tegengaan. Daarom geef ik inderdaad aan dat de volgende mogelijkheid daartoe in maart is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we nu naar de tweede termijn. O, de heer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik vind dit wel heel interessant. Ik heb tijdens de begrotingsbehandeling een motie ingediend om de tewerkstellingsvergunningen weer in te voeren om ervoor te zorgen dat je de arbeidsmarkt en ook de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs beschermt. Wat zou het probleem zijn als de staatssecretaris dat samen met het kabinet nou eens ging doen? Zij zouden gewoon eens de tool, de handreiking van de PVV, moeten aangrijpen om te zeggen: inderdaad, het is belangrijk dat er tewerkstellingsvergunningen worden ingevoerd, zodat we de Nederlandse chauffeurs en onze Nederlandse arbeidsmarkt beschermen.

Staatssecretaris **Van Ark**:

We hebben het nu over het instrument "werkvergunning". Ik heb aangegeven dat we dat in het kader van het vrije verkeer van personen en goederen niet doen en ook niet gaan doen. Ik vind het ook niet wenselijk. Maar ik vind de achterliggende vraag van de heer De Jong wel heel relevant, namelijk: hoe kun je bescherming bieden tegen uitwassen? Dat is precies de reden waarom ik hier vandaag graag sta. Ik wil namelijk aangeven wat wij met de inspectie doen om die uitwassen te bestrijden. Daarom is het van belang dat wij met elkaar constateren dat eerlijk, gezond en veilig de uitgangspunten zijn. Ik zou het dus liever daarover hebben. Want ook al vinden we elkaar niet in het instrument, dan nog denk ik dat we elkaar op de achterliggende vraag goed kunnen vinden.

De **voorzitter**:

Tot slot, want dit is een herhaling van eerdere vragen. Ik zie niet dat er nieuwe inzichten zijn.

De heer **De Jong** (PVV):

Nee, maar ik blijf toch altijd hopen, voorzitter. Zeker in het belang van de Nederlandse vrachtwagenchauffeur zal ik dit echt tot aan het einde van dit debat en ook de komende jaren blijven doen.

De **voorzitter**:

Dan krijgt u de gelegenheid om tot slot nog een vraag te stellen.

De heer **De Jong** (PVV):

Wat is nou het interessante? De staatssecretaris blijft hangen in het verhaal van het vrije verkeer van goederen en personen. Wij zeggen dat je er ook gewoon voor kunt kiezen om de Nederlandse arbeidsmarkt als leidend te zien en om het principe van beter voorkomen dan genezen in te zetten als het gaat om al die zaken die de staatssecretaris ziet als uitwassen. Dus nogmaals: neem dit nou alsjeblieft in overweging. Ik heb een motie daarover ingediend. Het is een

goed idee om dat te gaan doen. En neem alsjeblieft het belang van de Nederlandse vrachtwagenchauffeur net even iets meer ter harte dan het hebben van het vrije verkeer van goederen en personen.

Staatssecretaris Van Ark:

Zoals zojuist ook gewisseld in het debat met de heer Heerma is een heel belangrijke overweging voor handhaving door de inspectie juist dat bonafide bedrijven hun werk moeten kunnen doen. Wij moeten dus juist daar handhaven waar het niet eerlijk, niet gezond en niet veilig gebeurt. Dat is een heel belangrijke motivatie en daarom handhaaf ik mijn antwoord.

De voorzitter:

Dank u wel.

Dan gaan we nu naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Jasper van Dijk. De spreektijd is één minuut, meneer Jasper van Dijk, inclusief het indienen van moties. Deze keer ga ik heel streng daarop toezien. Ik zou maar gelijk met de moties beginnen, want ik zie dat u een stapel bij u heeft.

Het woord is aan de heer Jasper van Dijk.



De heer Jasper van Dijk (SP):

Voorzitter. Ik ga straks de heer Ulenbelt even opbellen omdat hij heel vaak is genoemd, en terecht. En heel goed dat u mijn klok nog niet heeft aangezet; ja, nu loopt-ie. Ik ga mijn moties voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering de weekendrust voor vrachtwagenchauffeurs slechts wil handhaven door middel van "enkele gerichte acties";

verzoekt de regering op alle relevante plaatsen structureel te handhaven op de weekendrust,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Jasper van Dijk, Gijs van Dijk en Özütok. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (34734).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport te weinig capaciteit heeft om adequaat te kunnen handhaven op de verplichte 45 uur weekendrust;

verzoekt de regering de capaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport dusdanig uit te breiden dat adequate handhaving mogelijk wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Jasper van Dijk en Gijs van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (34734).

De heer Jasper van Dijk (SP):

Ik heb nog twintig seconden. Ik ga het redden. De laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de huidige boetes voor transportondernemingen bij overtreding van de weekendrust weinig indruk maken;

verzoekt de regering de boetes voor dit soort overtredingen substantieel te verhogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Jasper van Dijk, Gijs van Dijk en Özütok. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (34734).

De heer Jasper van Dijk (SP):

De toelichting die ik nog zo graag had willen geven, zet ik dan wel op mijn Facebookpagina.

De voorzitter:

Ik volg u niet, maar dank u wel.

De heer Jasper van Dijk (SP):

We kunnen wel vrienden worden?

De voorzitter:

We zijn al vrienden.

Ik geef het woord aan mevrouw Özütok namens GroenLinks.



Mevrouw **Özütok** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil de bewindspersonen hartelijk danken voor de beantwoording van de vragen en hun reactie. Ik heb twee moties om een aantal dingen wat scherper te krijgen, ondanks de toezeggingen. Mijn eerste motie gaat over langdurig verblijf op parkeerplaatsen en de boete daarvoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vrachtwagenchauffeurs vaak weekenden op parkeerplaatsen in Nederland doorbrengen en dat dit tot onwenselijke en onmenselijke situaties leidt;

constaterende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) net als omliggende landen gaat handhaven op de rij- en rusttijdenregels en bij overtreding een boete van €1.500 oplegt aan de werkgever;

overwegende dat de minister aangeeft dat moet worden voorkomen dat er een waterbedeffect optreedt, waarbij chauffeurs weekenden op een parkeerplaats in Nederland doorbrengen omdat verblijf hier aantrekkelijker is dan in omliggende landen;

verzoekt de regering in gesprek te gaan met omliggende landen over zowel het boetebeleid als de handhavingspraktijk, met als doel te zorgen dat de boete en pakkans in Nederland in lijn zijn met die in omliggende landen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Özütok, Van Weyenberg, Wiersma, Pieter Heerma, Gijs van Dijk, Jasper van Dijk en Baudet.

Zij krijgt nr. 24 (34734).

Dank u wel.

Mevrouw **Özütok** (GroenLinks):
En mijn tweede motie?

De voorzitter:

Nee, dat gaat echt niet. Het spijt me heel erg. Die motie moet u dan bij een ander debat indienen. Ik ben vandaag heel streng.

Mevrouw **Özütok** (GroenLinks):

Dan ben ik blij dat ik voor de eerste variant heb gekozen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Van Weyenberg zegt dat hij wel wat spreektijd kan geven aan mevrouw Özütok, maar hij weet dat het zo niet werkt. Dan nu de heer Pieter Heerma namens het CDA.



De heer Pieter Heerma (CDA):

De voorzitter is heel streng vandaag, dus ik ga het kort houden. Ik wil de bewindspersonen danken voor de beantwoording. De staatssecretaris verwijst naar het meerjarenplan, waarin op het aanpakken van de schijnconstructies en de samenwerking met het ILT teruggekomen zal worden. Volgens mij is dat heel goed, want we moeten die schijnconstructies echt aanpakken. De vraag is of de boetes in die gevallen voldoende zijn om het verdienmodel te breken. Dat zit deels in de pakkans; het is daarom heel goed dat er gehandhaafd wordt. Maar het zit ook in de hoogte van de boetes. Mijn vraag is wanneer we dit plan krijgen. Er is volgens mij in een eerder AO over gesproken, maar wanneer kunnen we erover doorpraten, ook over het vraagstuk of de boetes bij schijnconstructies hoog genoeg zijn?

Ik heb de motie van GroenLinks, die heel breed ondersteund is, medegetekend. Ik begrijp het antwoord van de minister dat de verschillen in Europa groot zijn. De minister heeft ook herhaaldelijk over het waterbedeffect gesproken. Daarvoor is samenwerking met de landen om ons heen om dat te harmoniseren een goede zaak. Het is volgens mij een goede motie van GroenLinks.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Weyenberg namens D66.



De heer Van Weyenberg (D66):

Voorzitter. Ook ik dank beide bewindslieden voor het antwoord. Ik ga ervan uit dat in de goede afstemming, ook als het gaat om de extra capaciteit tegen schijnconstructies, goed overlegd wordt over waar die mensen de meeste toegevoegde waarde kunnen leveren. De transport is daarin — ik ben dat met beide bewindslieden eens — zeker een sector die blijvende aandacht vraagt.

De regels zijn nu helder en de handhaving moet beginnen. Als er capaciteitsproblemen zijn dan horen wij dat, zei de minister. Ik zou het überhaupt wel op prijs stellen om ergens een soort voortgangsrapportage te ontvangen over wat nou de ervaringen met die handhaving zijn. Ik kijk even naar de minister en de staatssecretaris wat daar een goed moment voor zou kunnen zijn. Ik zou het wel fijn vinden.

Ik heb met enthousiasme meegedaan met de motie van GroenLinks; eigenlijk heeft de hele Kamer dat gedaan. We willen voorkomen dat wij de vluchtheuvel blijven in de trant van "ga maar even naar Nederland; dan heb je de minste kans om gepakt te worden in het weekend en dan zijn de boetes het laagst". Ik wacht het met belangstelling af. Ik wens de mensen die die handhaving gaan doen, heel veel succes. Het is een ingewikkelde bewijslast en ik hoop echt dat we hier het verschil gaan maken.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik heb één minuut hè?

Via de mail heb ik al een baan aangeboden gekregen, althans de uitnodiging tot een gesprek in de transportsector. Ik moet dan nog wel mijn groot rijbewijs halen, terwijl ik hier nog wel een tijdje wil blijven. Wie weet later, ooit.

Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederlandse bedrijven brievenbusfirma's in Oost-Europa oprichten om Nederlandse arbeidsvoorwaarden te ontwijken;

overwegende dat Oost-Europese werknemers hierdoor onderbetaald worden en dit leidt tot oneigenlijke concurrentie tussen Europese werknemers;

overwegende dat België het gebruik van brievenbusfirma's in Oost-Europese landen wil aanpakken om sociale dumping in het transport tegen te gaan door te eisen dat een bedrijf minstens 25% van de activiteiten ook echt moet uitvoeren in het land waar die firma is opgericht;

verzoekt de regering om in kaart te brengen of en hoe naar Belgisch voorbeeld brievenbusfirma's aangepakt kunnen worden om uitbuiting in de transportsector tegen te gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Gijs van Dijk, Özütok en Jasper van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (34734).

Dank u wel, meneer Van Dijk. Ik geef nu het woord aan de heer Wiersma namens de VVD.



De heer Wiersma (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de bewindspersonen voor de antwoorden en ik sluit me voor een belangrijk deel aan bij de vragen die hier gesteld zijn over de voortgang van de handhaving. Ik denk dat het belangrijk is dat we handhaven en dat we in de gaten houden of het goed gaat. Ik ben benieuwd hoe dat de komende tijd met deze boetes gaat. In dat verband wees ik in de eerste termijn op de bestaande samenwerking.

We hebben de motie van mevrouw Özütok meegetekend om in gesprek te gaan met de ons omringende landen. Daarbij zeg ik dat we op dit moment al samenwerken. Het gesprek is dus niet alleen een gesprek, maar ook al daadwerkelijk samenwerking. Ik ben benieuwd of we op de hoogte kunnen worden gehouden van hoe die samenwerking vordert en of het lukt om samen op te trekken in deze uitdagingen en of we daarin nog verbetering kunnen aanbrengen. Naast de voortgang in de handhaving willen we ook op de hoogte worden gehouden van de manier waarop de samenwerking met de ons omringende landen verloopt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer De Jong namens de PVV.



De heer De Jong (PVV):

Voorzitter, hartelijk dank. Ik begrijp het gewoon niet. Je ziet wat voor misstanden er allemaal plaatsvinden op die parkeerplaatsen. Je ziet wat voor een effect het op Nederlandse vrachtwagenchauffeurs heeft dat mensen uit Oost-Europa hier als vrachtwagenchauffeur op de arbeidsmarkt actief zijn. Ik begrijp het gewoon niet. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik hierover al een motie ingediend: doe daar nou iets aan. Een van de dingen die je zou kunnen doen om mee te beginnen, is het invoeren van een tewerkstellingsvergunning. Ik ga toch weer een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering in het belang van Nederlandse vrachtwagenchauffeurs tewerkstellingsvergunningen in te voeren voor buitenlandse werknemers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (34734).

De heer De Jong (PVV):

Ik hoop echt dat het kabinet dit signaal ter harte neemt, want het belang van de Nederlandse chauffeurs zou vele malen meer naar voren moeten worden gebracht dan door een idee rondom de Europese Unie.

De voorzitter:

Tot slot de heer Baudet. Nee? Dan kijk ik even rond. We gaan vijf minuten schorsen.

De vergadering wordt van 16.47 uur tot 16.52 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de minister het woord.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De eerste motie op stuk nr. 21 is van de heren Van Dijk en mevrouw Özütok. Wij hadden omschreven dat we zouden gaan handhaven met enkele gerichte acties. Het is natuurlijk altijd de vraag wat je precies verstaat onder die woorden. Als u zegt het te willen uitleggen als dat het op alle relevante plaatsen en ook structureel plaatsvindt, dan vind ik dat helemaal prima. Ik kan deze motie dus oordeel Kamer geven als u behoefte hebt aan een verduidelijking met die woorden, want dat is natuurlijk wat wij bedoelden. Gerichte acties betekent dat je het daar doet waar het noodzakelijk is. Het is zeker de bedoeling dat we het voortaan altijd blijven doen, dus het is structureel. "Enkele" is ook een rekbaar begrip. Wij hadden zeker niet voor ogen dat het er maar een paar zouden zijn. Ik kan er helemaal mee leven om deze motie oordeel Kamer te geven.

De motie op stuk nr. 22 is ook van de heren Van Dijk. Buurman en buurman zou ik bijna zeggen. Excuus, excuus! U vraagt om de ILT dusdanig uit te breiden dat adequate handhaving mogelijk wordt. Die motie ontraad ik, want ik ga er al vanuit dat we adequaat gaan handhaven. Mocht in de praktijk blijken dat het niet zo is, dan kom ik graag bij u terug. We gaan het eerst gewoon proberen.

Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 23. Hierin wordt gevraagd om de boetes voor dit soort overtredingen substantieel te verhogen. Ook daar wil ik eerst kijken of we met het huidige bedrag een effectief handhavingsbeleid hebben. Ook daarvoor geldt dat ik bij u terugkom als in de praktijk blijkt dat het bedrag te laag is. Ik wil eerst met dit bedrag aan de slag en kijken of het voldoende is.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 24. Die is heel breed door de Kamer ondersteund en verzoekt ons om in gesprek te gaan met omringende landen over zowel het boetebeleid als de handhavingspraktijk. Daar wil ik heel graag oordeel Kamer aan geven, omdat ik het heel verstandig vind. In het kader van het Mobility Package zal ik graag met de Europese collega's hierover in gesprek gaan. Ik heb ook aangegeven dat de Eurocontrol Group naar Rijswijk komt, waar de handhavingsinstanties samen aan tafel zitten. Ook in dat verband zal ik heel graag kijken hoe we dit op de meest effectieve manier kunnen vormgeven.

Dat waren ze denk ik. Even kijken: had ik nog één vraag? Ja, er was nog een vraag gesteld door de heer Van Weyenberg. Hoe worden we als Kamer op de hoogte gehouden over die effectiviteit en alles wat rond dit dossier speelt? In het kader van het Mobility Package is het Bulgars voorzitterschap van plan om zaken te doen in de Transportraad van juni. We hebben daarover in mei een algemeen overleg Transportraad. Ik zal u bij die gelegenheid graag op de hoogte brengen van wat tot dan toe de besprekingen met de Europese collega's hebben opgeleverd. Uiteraard is er ook een jaarverslag ILT waarlangs straks de precieze cijfers naar de Kamer zullen komen.

Ik denk dat ik nu alles heb beantwoord, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris Van Ark:

Voorzitter, dank u wel. Ik heb twee moties om op te reageren.

De motie van mevrouw Özütok en de heren Van Dijk op stuk nr. 25 over de brievenbusfirma's. Dat is natuurlijk een thema dat een grote reikwijdte heeft en wat mij betreft en vanuit mijn verantwoordelijkheid gezien is die reikwijdte breder dan de reikwijdte die ik heb kunnen beslaan in dit debat. Ik zou daarom eigenlijk aan de indienere willen vragen of zij de motie zou willen aanhouden en het zou willen bespreken met de minister in aanloop naar de Europese besluitvorming. Dan kan er ook een ingebodde kabinetsreactie op worden gegeven.

De voorzitter:

Volgens mij is het een motie van de heer Gijs van Dijk.

Staatssecretaris Van Ark:

O, excuus.

De voorzitter:

De heer Gijs van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Wanneer is die besluitvorming precies? Ik ben bereid om de motie aan te houden, maar dan wil ik wel enige tijdsindicatie.

Staatssecretaris Van Ark:

Ik zie inderdaad een ééntje staan bij de naam van de heer Gijs van Dijk. Dat is in maart.

Dan de motie van de heer De Jong op stuk nr. 26. We hebben net ook even een kort interruptiedebat gehad over dat we allemaal strijden voor het belang van de Nederlandse werknemers, in casu zijn motie: de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. Maar het invoeren van tewerkstellingsvergunningen ontraad ik en daarmee ontraad ik ook de motie.

Ik heb nog een vraag van de heer Heerma. Dat plan komt in het najaar.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van dit debat. Over de ingediende moties zullen we volgende week stemmen. Ik dank de bewindspersonen en de Kamerleden en ik schors de vergadering tot 17.00 uur.

De vergadering wordt van 16.58 uur tot 17.00 uur geschorst.

Voorzitter: Voortman