

Postadres Postbus 11046, 9700 CA Groningen

Inspectie Leefomgeving en Transport  
Inspecteur Generaal J. Thunnissen  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag  
Per e-mail: [Inspecteur-Generaal@ILenT.nl](mailto:Inspecteur-Generaal@ILenT.nl)

T 0900 9690 (lokaal tarief)  
F 050 36 31 215  
E [vnv@bg.fnv.nl](mailto:vnv@bg.fnv.nl)  
[www.stichtingvnb.nl](http://www.stichtingvnb.nl)

Datum  
13 juni 2014

Doorkiesnummer  
050-3631165

Ons kenmerk  
EA009/vl

Onderwerp  
Verzoek tot handhaving verbod op  
weekendrust in voertuig (EU 561-2006)

**Geachte mevrouw Thunnissen,**

Zoals u bekend is Stichting VNB (verder te noemen VNB) actief om namens FNV Bondgenoten naleving van de in de transportsector geldende cao's – en wet- en regelgeving af te dwingen. Stichting VNB doet daarbij zelfstandig onderzoek, voert namens FNV Bondgenoten rechtszaken en doet aan voorlichting van werknemers.

Zo onderzocht VNB ook de EU-verordening 561-2006 (verder te noemen de verordening) aangaande de rij- en rusttijden en de toepassing daarvan door werkgevers. Naar onze mening is het op grond van artikel 8 van de verordening verboden om chauffeurs hun normale weekendrust te laten genieten in een voertuig. De uitzonderingsregel waarbij het werkgevers is toegestaan om chauffeurs (buiten standplaats) de dagelijkse en verkorte weekendrust te laten genieten in een voertuig, is in de transportsector de norm geworden.

In de praktijk zien wij dan ook dat (vaak Oost-Europese) chauffeurs weken tot zelfs maanden onder regie van werkgevers gedwongen worden om te leven in hun voertuigen. Deze chauffeurs zijn door de werkgevers sociaal-economisch "vastgeketend" aan hun voertuigen. Deze chauffeurs worden bij de uitoefening van hun dienstverband in Nederland en West-Europa beloond conform de lonen in het land van herkomst. Dat dit tot misstanden en arbeidsuitbuiting leidt hoeft ons inziens geen nader betoog. Dat deze situatie daarnaast de verkeersveiligheid in gevaar brengt lijkt ons evident.

Een chauffeur die weken of zelfs maanden achter elkaar in zijn voertuig leeft en door de slechte arbeidsvoorwaarden geen geld heeft voor een sociaal leven onderweg en daarbij vaak verstoten is van sanitaire voorzieningen en deugdelijke voeding, is niet primair bezig met zijn werk en de situatie op de weg, maar is enkel bezig te overleven in vaak mensonterende werksituaties.

De door werkgevers gehanteerde werkwijze wordt in Europa sociale dumping genoemd. "Het voordeel halen uit het feit dat in bepaalde landen de arbeidslonen lager liggen (vanwege lagere sociale lasten), waardoor een handel ontstaat die ten nadele van andere landen wordt bedreven en waardoor eerlijke concurrentie onmogelijk wordt gemaakt".

***Naast de van toepassing zijnde lonen is het van groot sociaal-economisch belang dat***

ook de rij- en rusttijdenverordening gebruikt wordt waarvoor deze is bedoeld: het beschermen van werknemers, de sector en de verkeersveiligheid.

Triest genoeg moeten wij constateren dat het sociaal dumpen van arbeidsplaatsen in een heel aantal deelsectoren van het wegtransport een "business model" geworden is. Daarbij kunnen transporteurs vrijwel ongestraft en in onze ogen al concurrentievervalsend (aangaande de verordening) gewoonweg hun gang gaan.

Tot op heden hebben wij niet vast kunnen stellen dat uw dienst de verordening, op het punt aangaande het verbod op de weekeindrust in voertuigen, naleeft.

In een aantal West-Europese landen wordt er inmiddels gehandhaafd en worden boetes uitgedeeld. Zo is de sanctie in België €1.800,- per overtreding. Ook uw Europese handhavingsorganisatie Euro Contrôle Route (ECR) is van mening dat het houden van de normale weekendrust in het voertuig op grond van verordening 561-2006 verboden is en derhalve door de lidstaten gehandhaafd dient te worden.

Los van het feit wat wij andere lidstaten wel en niet doen verzoeken wij u dan ook om op de kortst mogelijke termijn de geldende regels aangaande de weekendrust te gaan handhaven. Dit schrijven is dan ook bedoeld als een formeel verzoek tot handhaving.

Wij hebben met een aantal buitenlandse vakbonden onderzoek gedaan naar de werkwijze van de onderstaande ondernemingen. Al deze ondernemingen hebben buitenlandse vennootschappen of subcontractors waarover zij deels of zelfs de volledige zeggenschap dan wel regie hebben. Hoewel op de Bulgaren, Hongaren, Slowaken en Poolse gekentekende voertuigen ook chauffeurs rijden van deze (en zelfs meer) nationaliteiten, rijden deze chauffeurs niet of vrijwel niet in het land waar de voertuigen geregistreerd zijn, waar de vervoersonderneming formeel gevestigd is, het land waar de arbeidsovereenkomsten gesloten zijn of het land waar de chauffeur woonachtig is.

Ons verzoek tot handhaving is vooralsnog dan ook expliciet gericht op de onderstaande ondernemingen en de aan hen gelieerde buitenlandse ondernemingen dan wel de onderaannemers (dit in de breedste zin van het woord).

Onderstaande per casus een korte beschrijven van de ondernemingen waarop het verzoek gericht is, een beknopte beschrijving van de werkwijze en de in onze ogen mogelijk te ondernemen handhavingsactie:

**1. Jan de Rijk Logistics gevestigd aan de Leemstraat 15 te 4705 RT Roosendaal:**

Deze onderneming heeft in binnen en buitenland meerdere eigen transport-ondernemingen. Ten aanzien van de ondernemingen in Polen en Bulgarije rijden de chauffeurs met Bulgaren en Poolse gekentekende voertuigen in naam van de Nederlandse onderneming. De chauffeurs worden per bus of met het vliegtuig naar de bedrijfsvestigingen in Nederland gebracht om vanuit hier hun ritten uit te voeren. De Poolse chauffeurs zijn daarbij weken en de Bulgaarse chauffeurs zelfs maanden onderweg. Gedurende deze perioden is hun voertuig (werkplek) feitelijk hun enige onderkomen. Kort samengevat werken, slapen en koken deze chauffeurs al deze perioden in en om hun voertuigen.

Nu de onderneming voornamelijk werkzaamheden verricht in de deelsector "luchtvracht" lijkt dit ons een vrij eenvoudig te handhaven casus. Een bezoek aan Schiphol en de Nederlandse bedrijfsvestigingen (waar de chauffeurs "bivakkeren") lijkt ons dan ook voldoende om de werkwijze van de onderneming bloot te leggen en te handhaven.

Blad

3 van 3

Ons kenmerk

EA009



## **2. Den Hartogh Logistics gevestigd aan de Willingestraat 6 te 3087 AN Rotterdam:**

Zoals uw dienst inmiddels bekend zal zijn (uw dienst heeft een handhavingsconvenant met Den Hartogh) heeft ook deze onderneming buitenlandse vestigingen. Ten aanzien van de ondernemingen in Polen en Hongarije rijden de Roemeens, Litouwe, Poolse en Hongaarse chauffeurs met Hongaars en Pools gekentekende voertuigen in naam van de Nederlandse onderneming. Ook hier worden de chauffeurs van de bovenstaande nationaliteiten veelal met bestelbusjes naar hun werkplek in Nederland gebracht. Ook hier zijn de chauffeurs weken onderweg. Gedurende deze perioden is hun voertuig (werkplek) feitelijk hun enige onderkomen. Kort samengevat werken, slapen en koken ook deze chauffeurs al deze perioden in en om hun voertuigen. Dit klemt temeer nu deze chauffeurs ook nog eens dagelijks onderweg zijn met chemische en giftige ladingen (van onder andere de SHELL) gevaarlijke stoffen.

Nu uw dienst met deze onderneming een handhavingconvenant heeft lijkt ons een controle bij deze onderneming niet veel voeten in de aarde te hebben. Handhaving lijkt ons in deze dan ook eenvoudig.

## **3. Gilbert de Clercq aan de Krekelsstraat 43 te 9100 Sint-Niklaas België:**

Hoewel deze casus op het eerste oog niet heel veel met Nederland van doen lijkt te hebben schetst deze casus wel goed wat er gaande is in de transportsector en heeft derhalve zeker "handhavingswaarde" voor uw dienst. De onderneming Gilbert de Clercq is op grote schaal actief in Nederland en West-Europa. De onderneming schrijft in op grote vervoersopdrachten om deze vervolgens door de verkopen aan haar Slowaakse dochter en Bulgaarse subcontractors. Zo heeft de onderneming ook grootschalige opdrachten van IKEA in Oosterhout en Unilever in Rotterdam. De onderneming laat deze opdrachten volledig uitvoeren door chauffeurs in dienst van de buitenlandse subcontractors. Ook deze chauffeurs zijn weer weken en zelfs maanden onderweg en ook hier richten de ondernemingen de arbeid zo in dat het voertuig feitelijk de enige leefplek is.

Nu de onderneming de arbeid zo inricht dat de chauffeurs in de weekenden bij de diverse IKEA en Unilever vestigingen in Nederland moeten "bivakkeren" lijkt ons ook deze casus niet heel moeilijk handhaafbaar.

De werkwijze van de drie bovenstaande ondernemingen lijkt ons, gezien het op structurele wijze sociaal dumpen van arbeidsplaatsen, dan ook regelrecht in strijd met de tekst en bedoelingen achter de voornoemde bepalingen uit de verordening.

U moet dit verzoek dan ook niet zien als een "eigen volk eerst actie" maar om het eenvoudigweg toepassen van de verordening met mede als doel het bereiken van een sociaal-economisch gezonder transportsector waarin valsspeler gestraft wordt en eerlijk spel beloond wordt met eerlijke en levensvatbare transportopdrachten. Los van ons primaire verzoek lijkt ons ook het bereiken van dit doel ons een taak van uw inspectie.

Graag vernemen wij binnen twee weken na heden uw schriftelijke reactie op ons verzoek. Mocht u het op prijs stellen om op korte termijn overleg te voeren om dit verzoek tot handhaving nader toe te lichten, dan vernemen wij dat graag.

In afwachting van uw reactie,

met vriendelijke groet,

  
Edwin Atema

FNV Stichting VNB Groningen

M 06-51610350

E [e.atema@bg.fnv.nl](mailto:e.atema@bg.fnv.nl)