
2

Vragenuur: Vragen Kerstens

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Kerstens aan de minister van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "Acht EU-landen in actie tegen sociale dumping in transport: Waar blijft Nederland?"**.

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu en de mensen op de publieke tribune van harte welkom en geef als eerste het woord aan de heer Kerstens namens de PvdA.

□

De heer Kerstens (PvdA):

Voorzitter. Er gaat veel mis bij de inzet van werknemers uit het buitenland. Ze zijn niet altijd op de hoogte van wat hun rechten zijn of durven daar niet voor op te komen, omdat het enige wat dat oplevert, soms een enkele reis Warschau is. Het resultaat: mensen houden hun mond en worden onderbetaald of zelfs regelrecht uitgebuit. Het gevolg daarvan is oneerlijke concurrentie ten aanzien van bedrijven die zich wel aan de regels houden en zogenaamd "te dure" Nederlandse werknemers die ontslagen worden of niet meer aan de bak komen. Voor jou immers twee Polen, drie Bulgaren of vier Roemenen. Door foute werkgevers en louche uitzendbureaus worden mensen die eigenlijk elkaars collega's zijn, tegen elkaar uitgespeeld en tegen elkaar opgezet.

De Partij van de Arbeid zet zich daarom stevig in om aan schijnconstructies en allerlei trucs een einde te maken en om foute werkgevers en louche uitzendbureaus aan te pakken. En met succes, want deze kabinetsperiode staat het bestrijden van onderbetaling, oneerlijke concurrentie en verdringing steviger op de politieke agenda dan ooit tevoren, met als gevolg onder meer de inwerkingtreding van de Wet aanpak schijnconstructies, uitbreiding van de inspectiecapaciteit en de binnenkort door deze Kamer aan te nemen Wet ketenaansprakelijkheid in het transport. Daarmee zal ook daar een einde komen aan het de andere kant op kijken en de schouders ophalen. Grote jongens, opdrachtgevers zoals Ikea en Shell, kunnen dan niet langer hun handen in onschuld wassen bij misstanden. Ze kunnen dan immers zelf de rekening tegemoetzien.

Onze inzet strekt zich ook uit in Europees verband. Dankzij Nederlandse druk kwam er een Handhavingsrichtlijn, die inmiddels in Nederlandse wetgeving is omgezet. Er ligt nu een voorstel om de zogenaamde Detacheringsrichtlijn aan te scherpen. Minister Asscher van Sociale Zaken en Werkgelegenheid nam het initiatief daartoe, door met negen andere lidstaten de Europese Commissie per brandbrief aan te sporen om in beweging te komen. Zo'n brief ligt er nu ook specifiek voor de transportsector. Die brief is niet ondertekend door tien landen, maar door acht landen, en Nederland was niet de initiatiefnemer. Wat zeg ik, Nederland heeft die brief niet eens ondertekend. Ik vraag de minister hoe dat kan. Vindt zij het aanpakken van onderbetaling, oneerlijke concurrentie en verdringing niet zo belangrijk als haar PvdA-collega in het kabinet en de meerderheid van de Kamer? Heeft zij het idee dat er in de transportsector

wat dat betreft geen problemen zijn? Waarom staat de handtekening van Nederland niet onder die brief?

□

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik zie de heer Kerstens niet zo vaak, maar als hij mij uitnodigt, heeft hij eigenlijk altijd hetzelfde verhaal: waarom doet de heer Asscher wel iets wat mevrouw Schultz niet doet? Laat ik voorstellen dat voor mij het tegengaan van sociale dumping net zo belangrijk is als voor mijn collega Asscher. Wij zijn één kabinet en wij zitten op dezelfde manier in de wedstrijd. Wij hebben in 2014 ook als een van de eerste de Commissie aangespoord met een brief, om ervoor te zorgen dat in de road package die in september gepresenteerd wordt, ook maatregelen zullen staan om sociale dumping tegen te gaan.

Nu is er een initiatief van acht landen om de Commissie in de aanloop naar de road package een brief te sturen, waarin een paar punten staan waarin wij ons kunnen vinden, maar ook een paar punten waarin wij ons niet kunnen vinden, en daarom staat onze handtekening ook niet onder deze brief. Men wist ook dat wij daar geen voorstander van zijn. Om een voorbeeld te geven: wij zijn geen voorstander van een verbod op het laten slapen van chauffeurs in de cabine. We hebben aan de Kamer medegedeeld dat wij vinden dat dit voorstel van Frankrijk vooral erop gericht is, Oost-Europese chauffeurs te weren. Dat willen wij niet. Wij willen dat er een gelijk speelveld is en dat de markt eerlijk is. Wij willen ervoor zorgen dat iedereen op een goede manier behandeld wordt. Wij willen geen maatregelen die er zijn om specifieke groepen te weren.

Hetzelfde geldt voor een ander punt dat hierin staat, over de light vehicles. Daar zou een vergunningsverlening voor moeten komen. Het is nog niet definitief geformuleerd, maar men weet dat wij hier in Nederland nog discussie hebben over de vraag of dat nu wel de juiste oplossing is voor de problematiek. Moet je vergunningverlening eisen voor alle voertuigen? Worden mensen daardoor beter behandeld of niet? De vraag is of dat zo is. Waarschijnlijk niet eens. Waarschijnlijk is de bedoeling gewoon om bepaalde groepen uit de markt te drukken en de markt te beschermen. Ik noem maar even twee voorbeelden uit de brief waar wij ons niet in kunnen vinden. Wij zijn dus sterk voorstander van het tegengaan van sociale dumping en ik zal daarin gelijk optrekken met mijn collega van SZW, maar hier staan punten in die wij te ver vinden gaan.

De heer Kerstens (PvdA):

Uitbuiting, oneerlijke concurrentie en verdringing komen in meerdere sectoren voor, maar wegtransport staat in de top drie. Polenconstructies, Cyprusroutes, mensen die weken- en soms maandenlang bivakkeren in hun vrachtauto – met alle gedoe van dien, bijvoorbeeld op parkeerplaatsen – en via een postbusfirma ingehuurd Filippijnen: je vindt het allemaal in de transportsector. Het lijkt nu net alsof de minister zegt dat zij dat prima vindt. Binnenkort organiseert de Tweede Kamer zelfs een hoorzitting speciaal over de misstanden in de transportsector.

De minister zegt dat zij op dezelfde manier als haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid in de wedstrijd zit, maar dat zij de brief die acht collegelanden hebben gestuurd, op een aantal punten niet kan onderschrijven.

Welke serieuze actie kunnen wij van de minister in EU-verband verwachten om andere punten, die het kabinet blijkbaar wel onderschrijft en die zij ook belangrijk vindt in de aanpak van uitbuiting, oneerlijke concurrentie en verdringing, geregeld te krijgen? Mag ik verwachten dat deze minister, als het om die zaken gaat, net als haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid vooraan staat?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat ik het goed zou vinden dat mensen maandenlang in hun cabine bivakkeren, echt ... Ik wil dat hier niet eens ontkennen. Het is gewoon te gek om dat te zeggen. Net als u en iedereen hier hecht ik aan goede en menswaardige arbeidsomstandigheden voor mensen, of ze nou uit Roemenië, Bulgarije of Nederland komen. Dat is voor mij ontzettend belangrijk. Tegelijkertijd vind ik dat wij niet alleen maar naar meer en meer regels moeten kijken. Allereerst moeten wij ervoor zorgen dat de regels die wij hebben, goed worden toegepast en geharmoniseerd.

Wat ga ik de komende periode doen? Op dit moment zijn er consultaties in aanloop naar de road package. Sommige hebben wij al ingevuld, met andere zijn wij bezig. Ik kan mij wel achter een aantal punten van de collega's scharen, bijvoorbeeld het versterken en harmoniseren van de controles. Waarom word je bij de rij- en rusttijdencontrole in Nederland anders behandeld dan in Frankrijk, als je wordt opgepakt? Ik noem ook het tegengaan van de activiteiten van die postbusbedrijven, iets waar de collega van SZW zich ook intensief voor inzet. U noemde net al de wet over ketenaansprakelijkheid voor cao-lonen. Volgens mij is die hier donderdag aan de orde. Binnenkort komen er nog meer wetten. Wij zullen dus achter een heleboel van dit soort punten staan. Voor mij is vooral belangrijk dat wij alles wat wij met elkaar doen, ook eens gaan toepassen, en niet in het ene land wel en in het andere land niet.

De heer Kerstens (PvdA):

Ten slotte. Ik weet dat de minister het niet fijn vindt dat ik hem af en toe ten tonele voer, maar ik doe het toch nog een derde keer: de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft de Kamer onlangs toegezegd om te komen met een extra set nationale maatregelen om de onderbetaling van buitenlandse collega's, waardoor Nederlandse collega's hun baan verliezen, aan te pakken. Hij heeft ook gezegd dat hij naar uitbreiding van zijn inspectiedienst wil kijken. De minister zei net dat zij op dezelfde manier in de wedstrijd zit. Het gaat haar niet eens zozeer om meer regels als wel om handhaving van de regels. Kunnen wij dan ook verwachten dat zij met aanvullende nationale maatregelen voor de transportsector komt? Is zij bereid om serieus na te denken over uitbreiding van ook haar inspectie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik vind het altijd fijn om de heer Kerstens te ontmoeten! Hij moet niet denken dat dat niet het geval is. Ik kijk alleen naar de redeneertrant, herken iets en deel dat weer mee. Maar goed.

Ik weet dat mijn collega bezig is met aanvullende maatregelen. Wij hebben zelf ook een traject met de inspectie en met onze eigen commissie voor I en M lopen. Wij bekijken daarbij welke taken wij allemaal moeten uitvoeren en op

welke zaken wij meer of minder moeten inzetten. Wij hebben in het recente verleden wat meer ingezet op controles in de transportsector en zijn vooral ook wat gerichtere risicocontroles gaan doen. Ik ben zelf ook weleens mee geweest. Je hebt bij een Bulgaarse vrachtwagen gewoon meer kans om iets te vinden dan bij een Nederlandse, behalve als je van die riempjes over de kentekens heen ziet zitten, want dan weet je ook dat het niet in orde is. We hebben dus al specifieke acties opgezet om op misstanden in de transportsector te controleren. Ik ga niet zomaar extra personeel voor de inspectie regelen. Die discussie zal ik nog met de Kamer voeren als wij het totaalplaatje van de inspectie bespreken.

De heer Madlener (PVV):

We zien hier dat de PvdA vragen stelt aan het eigen kabinet en eigenlijk één grote schijnconstructie zit 'm in het openstellen van onze arbeidsmarkt voor al die goedkope Oost- en Zuid-Europese arbeidskrachten, die onze eigen Nederlandse werknemers wegconcurreren tot aan het minimumloon en soms zelfs daaronder. Laten we de echte discussie voeren. Wanneer komt het kabinet nu eens op voor Nederlandse arbeidskrachten? Wanneer zorgt het ervoor dat Nederlandse banen voor Nederlandse werknemers zijn? En wanneer stopt het met het ongebreideld toelaten van goedkope buitenlandse arbeidskrachten tot onze arbeidsmarkt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik antwoord nu ook maar even namens mijn collega van SZW, die bezig is met een pakket om de Nederlandse werknemers te beschermen. De discussies gaan over de vraag wat je wel en niet toelaat in eigen land aan concurrentie van mensen die uit lagelonenlanden komen. Hij is daar op dit moment mee bezig en dat pakket zal naar de Kamer komen. Redenerend vanuit mijn eigen portefeuille, vind ik niet dat wij dit land moeten sluiten voor vrachtwagenchauffeurs uit andere landen. Dat zal ook niet uw overweging zijn, omdat andersom onze mensen goederen naar andere landen willen brengen. Uiteindelijk moet er vrij verkeer van personen en van goederen zijn, maar we moeten ervoor zorgen dat dat in een eerlijke omgeving gebeurt, met faire condities en een gelijk speelveld.

De heer Van Weyenberg (D66):

Dit was wel een opmerkelijk toneelstukje. Je zou bijna denken dat de heer Kerstens was ingezet, omdat minister Asscher het debat in het kabinet had verloren. Als je dit hoort, vraag je je wel af waarom de Partij van de Arbeid heeft gestemd tegen het amendement van de SP en D66 voor meer capaciteit bij de arbeidsinspectie. De minister is vaak aangesproken op de arbeidsinspectie. Wil zij in overleg treden met de minister van SZW over hoe de intensiteit van de arbeidsinspectie op dit punt kan worden vergroot? Wil zij nogmaals bekijken of er meer capaciteit nodig is?

De voorzitter:

Voordat ik de minister het woord geef: de heer Kerstens voelde zich aangesproken.

De heer **Kerstens** (PvdA):

Ik wil geen hele discussie uitlokken. Wel roep ik nog even bij de heer Van Weyenberg, die dat blijkbaar vergeten was, in herinnering dat hij bij de begrotingsbehandeling vorig jaar een motie (34300-XV, nr. 44) van de Partij van de Arbeid meeondertekend heeft om 5 miljoen euro uit te trekken voor extra arbeidsinspecteurs. We hebben gezamenlijk met andere partijen de minister zover gekregen dat hij gaat nadenken over een uitbreiding. Dat lijkt mij heel belangrijk.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee, mijnheer Van Weyenberg. Anders moet de heer Kerstens weer daarop reageren.

De heer **Van Weyenberg** (D66):

Ik heb inderdaad voor die motie gestemd, maar we hadden ook nog een amendement om structureel veel meer geld beschikbaar te stellen. Ik vind het wel netjes dat als de heer Kerstens de ene helft noemt, hij ook de andere helft noemt.

De **voorzitter**:

Dit is een mondeling vragenuur, geen onderling debat.

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

Ik vind het leuk. Ik heb het idee dat ik nu bij een heel andere commissie uitgenodigd ben. Het is altijd spannend als je zichtveld wat wordt verruimd. Er wordt mij gevraagd of ik bij de minister van SZW wil aandringen op uitbreiding van de arbeidsinspectie, maar ik ga over de ILT. Ik heb de vraag van de heer Kerstens ook zo ervaren dat wij toezien op de inspecties bij de ILT, die probeert om misstanden in de transportsector tegen te gaan. Ik wil de discussie over de arbeidsinspectie gewoon laten bij de collega. De Kamer kan hem daar altijd op aanspreken. Ik begrijp dat dat in het verleden al is gebeurd met al dan niet ondersteunde moties.

De heer **Ulenbelt** (SP):

Laten we het vooral over de chauffeurs hebben in plaats van het gehakketak van zonet. Iedereen die bij parkeerplaatsen langs een snelweg naar het buitenland komt, ziet daar ieder weekend de ellende. Deze minister is verantwoordelijk voor de inspectie die daarop moet handhaven. Afgelopen weekend nog en komend weekend weer, overal zie je de symptomen van de uitbuiting. Ik vraag aan de minister om haar inspectie dat ieder weekend te laten controleren. Het is verboden om daar in je vrachtwagen te slapen. Dus, minister, zie ik de inspecteurs dit weekend bij die parkeerplaats bij mij in de buurt?

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

De heer Ulenbelt brengt de discussie terecht terug bij de chauffeurs. Uiteindelijk gaat het om de mensen en om wat wij voor hen kunnen doen. De inspectie is er zeven dagen in de week. In het weekend en ook doordeweeks controleert zij op allerlei specifieke overtredingen. Overigens mogen mensen in het weekend overnachten in de vrachtauto; dat

is toegestaan in Nederland. Wij vinden dat vrachtauto's daarop voldoende toegerust zijn. Mijn zorg is veel eerder of er voldoende beschermde plekken zijn waar ze terecht kunnen en of er voldoende faciliteiten zijn om menswaardig zo'n weekend te kunnen houden. Er zijn namelijk ook veel chauffeurs die bij de auto willen blijven, onder andere vanwege veiligheidsredenen: ze zijn bang dat hun spullen gestolen worden. Wij zijn er dus, zeven dagen in de week. Men mag gedurende een bepaalde tijd in de vrachtauto overnachten, niet langer. Als dat wel gebeurt, wordt er ingegrepen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Chauffeurs verdienen voor hetzelfde werk op dezelfde plek inderdaad hetzelfde loon. Het punt is dat dit internationaal vooral moet worden aangepakt. Ik denk dat dat ook heel goed zou zijn.

In het Benelux-parlement hebben we besproken dat er juist ten behoeve van het over landsgrenzen heen delen van gegevens door verschillende landen — ik noem belastingen, inspectiegegevens en gegevens over sociale zaken — een integrale aanpak — excuses voor die woorden — kan komen van dat probleem. Anders gaan ze via de linkerkant of via de rechterkant weg. Hoe zit het dus internationaal met het uitwisselen van gegevens van dat soort zaken?

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

Op die vraag moet ik het antwoord schuldig blijven. Dat weet ik namelijk niet, ik heb dat niet paraat. De inspecties zoals wij ze kennen, zijn heel specifiek van aard. Er zijn bijvoorbeeld internationale regels over rij- en rusttijden, over hoe je die moet handhaven en welke informatie je daarvoor moet hebben. Die kun je krijgen. Maar u noemt nu een heleboel zaken, ook belasting en andere zaken. Ik denk dat er alleen een integrale aanpak komt op het moment dat het bedrijf in het vizier is vanwege echt grotere overtredingen. Dat is niet bij elke inspectie het geval.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef de heer Van Gerven het woord namens de SP, die een vraag stelt aan de staatssecretaris van Economische Zaken.