

6

Vragenuur: Vragen Kerstens

Vragen van het lid Kerstens aan de minister van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "FNV vraagt om handhaven rij- en rusttijden bij multinationals"**.



De heer **Kerstens** (PvdA):

Voorzitter. Het vrije verkeer van werknemers is een van de pijlers van de Europese Unie. Het over de grens de kost kunnen verdienen voor jezelf of voor je gezin is belangrijk voor de Gelderse bouwvakker die in Duitsland aan de slag gaat, voor de Brabander die in de Antwerpse haven werkt of voor de Bulgaar, de Pool of de Roemeen die hier zijn brood komt verdienen. Het probleem is alleen dat het vrije verkeer van die werknemers in die laatste gevallen vaak leidt tot uitbuiting van de buitenlandse collega, die vaak niet de positie heeft om voor zijn recht op te komen. Als hij dat doet, is namelijk het enige wat hij krijgt een enkeltje Sofia, Warschau of Boekarest. Het leidt tot oneerlijke concurrentie ten aanzien van bedrijven die zich wél aan de regels houden en tot verdringing van de Nederlandse bouwvakker of vrachtwagenchauffeur die uit de markt wordt geprijsd; voor hem immers twee Polen, drie Bulgaren of vier Roemenen. Die schaduwkanten van het vrije verkeer van werknemers tasten het toch al broze draagvlak van de Europese Unie fors aan en moeten dan ook flink worden aangepakt. De PvdA pleit daar al een tijd voor en is dan ook blij dat dit kabinet, en in het bijzonder de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, daar meer werk van maakt dan al zijn voorgangers.

Een van de sectoren waarin het vaak misgaat, is de transportsector. In het actieplan waar ik het kabinet destijds om heb gevraagd en dat inmiddels is verschenen, wordt dan ook speciaal aandacht besteed aan de transportsector. Mijn oud-collega's van de FNV in de transportsector hebben vorige week opnieuw aan de bel getrokken over misstanden. Het is mooi dat de inspectie inmiddels heeft aangegeven de door de vakbond aangekaarte gevallen te onderzoeken. Ik wil hier echter op een ander aspect ingaan. De vakbond wijst niet alleen op de verantwoordelijkheid van transportbedrijven zelf, de werkgevers, maar ook op de rol van ondernemingen die van de diensten van die transportbedrijven gebruikmaken. Dat zijn grote opdrachtgevers die hun spullen netjes willen laten vervoeren. Zij kunnen steeds lagere prijzen bedingen, mogelijk gemaakt door fikse beloningsverschillen in Europa en een, in elk geval volgens de vakbond, achterblijvende handhaving. Dat heeft nog meer uitbuiting, oneerlijke concurrentie en verdringing tot gevolg. Vrachtwagenchauffeurs verworden zo tot snelwegnomaden die weken of zelfs maanden werken en wonen in een vrachtwagen, en tot snelwegzombies, die door oververmoeidheid bovendien een gevaar zijn voor zichzelf en andere weggebruikers. Ik vraag de minister of zij het met de vakbond en mij eens is dat ook de opdrachtgever in dezen een verantwoordelijkheid heeft voor een fatsoenlijke gang van zaken in de keten. Ik vraag de minister of zij daarom bereid is om ook de grote opdrachtgevers — de vakbond noemt bedrijven als IKEA, Shell en Unilever — aan te spreken op die verantwoordelijkheid.



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

Voorzitter. Ik dacht dat dit vooral over de rol van de ILT zou gaan, maar de vraagstelling gaat over de rol van de opdrachtgever. Misschien had daarom beter mijn collega Asscher hier kunnen staan, maar wij spreken als één kabinet; ik zal dus het antwoord geven.

In het kader van het Actieplan bestrijden van schijnconstructies, van mijn collega van SZW, wordt ook gekeken naar de rol van de opdrachtgever: welke rol moet de opdrachtgever spelen bij het tegengaan van uitbuiting, oneerlijke concurrentie en verdringing? Ik werk daarbij nauw samen met mijn collega van SZW, omdat wij daar uiteindelijk op zullen moeten handhaven. Ik denk dat als bijvoorbeeld IKEA een transportbedrijf een opdracht geeft, er ook spelregels met dat transportbedrijf zouden moeten worden afgesproken. Daarbij zou moeten worden aangegeven dat het transportbedrijf rekening moet houden met de rij- en rusttijden en met andere specifieke afspraken. Ik denk wel dat we ervoor moeten waken om die verantwoordelijkheid zo ver te leggen dat de opdrachtgever ook verantwoordelijk wordt voor allerlei onder-, onder-, onderaannemers. Als een transportbedrijf de verantwoordelijkheid voor het uitbetalen of voor dat soort zaken vervolgens weer elders belegt, wordt het immers heel lastig voor zo'n grote opdrachtgever om dat te controleren. Maar nogmaals: mijn collega van SZW is hiermee bezig in het Actieplan bestrijden van schijnconstructies en daarbij wordt ook gekeken naar de rol van de opdrachtgever. In directe zin kan ik mij daar van alles bij voorstellen, maar je moet ook ergens een grens leggen. Dat bleek bijvoorbeeld ook uit de discussie over de A2.

De heer **Kerstens** (PvdA):

Ik heb toch nog enkele vervolgvragen aan de minister. Is zij in voorkomende gevallen bereid om vanuit haar verantwoordelijkheid — het gaat hier immers om de transportsector — opdrachtgevers aan te spreken als zij, in mijn woorden, niet een-twee-drie willen deugen? Met andere woorden: is zij bereid om in uitzonderlijke gevallen tot naming and shaming over te gaan? We weten immers dat bedrijven als IKEA, Unilever en Shell erg gevoelig zijn voor publiciteit, met name voor niet zulke fraaie publiciteit. Nadat de Kamer daarom had gevraagd, is de minister van SZW bereid gebleken om de arbeidsmarktinspectie uit te breiden. Zou zoiets ook aan de orde kunnen zijn bij de inspectie die valt onder de verantwoordelijkheid van deze minister?

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

Ik ga eerst in op de laatste vraag. De ILT neemt de signalen over de rij- en rusttijdenproblematiek heel serieus; de aanpak van die problematiek is ook een prioriteit van de ILT. We hebben daar in de Kamer ook over gesproken, evenals over andere onderdelen van de rij- en rusttijden. We hebben ook aangegeven dat de extra inzet in het komende jaar wordt gecontinueerd. U moet zich voorstellen dat we 14.000 objectinspecties doen per jaar, waarbij de rij- en rusttijden worden gecontroleerd. Er zijn 750 administratiecontroles bij de bedrijven zelf, waarbij wij de rij- en rusttijden controleren. We werken ook samen met politie, de RDW en andere partijen.

Als het gaat om de opdrachtgevers, spreek ik natuurlijk ook de transportbedrijven daarop aan. Die zie ik dan maar als

de eerste opdrachtgever. Met de transportbedrijven proberen we ook zo veel mogelijk tot convenanten te komen. Die convenanten gaan over goed gedrag, waarbij dit soort elementen ook een rol spelen. Als transportbedrijven geen goed gedrag vertonen, kan het convenant weer afgenomen worden.

De heer **Kerstens** (PvdA):

Dat lijkt mij helder. Ik dank de minister voor haar beantwoording. Ik gaf al aan dat dit kabinet, en zeker de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, verder gaat met het aanpakken van uitbuiting, oneerlijke concurrentie en verdringing dan al zijn voorgangers. Ik hoop dat zijn collegaminister dat net zo doet. Ik zie uit naar de behandeling van de Wet aanpak schijnconstructies. Ik denk dat we wellicht nog enige discussie te voeren hebben over de mate waarin de verantwoordelijkheid in de keten moet worden vormgegeven. Wellicht denken we daar nog verschillend over.

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

Dat is meer een opmerking dan een vraag, maar ik geef nog maar een keer dezelfde redenering. Ik denk dat je voorzichtig moet zijn hoe ver je die verantwoordelijkheid moet leggen. Kun je een groot bedrijf ook verantwoordelijk maken voor iets wat helemaal doorgedecentraliseerd is? Daar zullen we het verder over moeten hebben. Het moet aangepakt worden. Het heeft mijn voorkeur om dat direct te doen bij de vrachtauto's die je aanhoudt, daar waar de overtreding ook wordt begaan.

De **voorzitter**:

Dank voor uw antwoorden en dank voor uw komst naar de Kamer.