

**Vragen van het lid Van Hijum aan de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over illegale constructies door transportbedrijven met Poolse chauffeurs.**



De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Vorige week presenteerde de vakorganisatie FNV Bondgenoten het rapport "Te koop aangeboden: Poolse vrachtwagenchauffeur". Op basis van ruim 300 meldingen van chauffeurs concludeert de vakbond dat Nederlandse transport-ondernemers nationale en Europese regels alsook cao-bepalingen ontduiken. Het gevolg is dat Nederlandse vrachtwagenchauffeurs worden ingeruild voor chauffeurs uit Midden- en Oost-Europa tegen een lager loon en slechtere arbeidsvoorwaarden. De manier waarop regels worden ontdoken, varieert van collegiale inhuur, uitzendconstructies, zzp-constructies (zelfstandigen zonder personeel) tot het charteren van chauffeurs van een eigen nevenvestiging in Oost-Europa. Als dat beeld klopt, is er sprake van verdringing van werkgelegenheid en van oneerlijke concurrentie ten opzichte van bedrijven die zich wél aan de regels houden. De CDA-fractie heeft altijd aangedrongen op een goede handhaving als sluitstuk van het arbeidsmarktbeleid. Wij willen de staatssecretaris daarom de volgende vragen voorleggen.

1. Deelt de staatssecretaris de waarneming van FNV Bondgenoten dat er in de transportbranche sprake is van ontduiking van regels en cao-bepalingen via illegale constructies?

2. Wat is de reactie van de staatssecretaris op de conclusie uit het rapport dat er momenteel "op geen enkele wijze controle plaatsvindt op de naleving"?

3. In hoeverre is het beeld van illegale constructies en tekortschietende handhaving ook van toepassing op andere sectoren zoals de bouw?

4. Ziet de staatssecretaris aanleiding om de controle door de Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat op illegale constructies in de transportbranche te intensiveren?



Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter. Ik heb ook kennis genomen van het rapport van de FNV en ik heb gelezen dat daarin zes constructies worden geïdentificeerd die door de verschillende transportbedrijven zouden worden gehanteerd. Van een aantal van die constructies is het de vraag of zij wel in overeenstemming zijn met de Nederlandse wet- en regelgeving.

De Arbeidsinspectie heeft laten weten dat zij er behoefte aan heeft om op korte termijn in overleg met de opstellers van het rapport te analyseren welke situaties zich voordoen en of er in een of meer van die situaties sprake is van overtreding van de Nederlandse wet- en regelgeving.

Ik ben het niet eens met de opmerking dat er geen enkele controle zou zijn. De Arbeidsinspectie heeft in samenwerking met de Inspectie Verkeer en Waterstaat en het Openbaar Ministerie in november en december 2005 een pilot wegtransport uitgevoerd waarin zij naar aanleiding van signalen van de transportsector informatie heeft verzameld over de branche, het risico op illegale tewerkstelling en constructies die worden gehanteerd en

alles wat daarmee te maken heeft. Daarbij is ook ingezet op de handhaving van de Wet arbeid vreemdelingen. Een ander element van de pilot had betrekking op mogelijke concurrentievervalsing.

Dit alles heeft geleid tot een beperkt aantal onderzoeken. Er zijn in ieder geval vijf boeterapporten opgemaakt wegens illegale tewerkstelling. Vijf zaken zijn nog in onderzoek en zullen waarschijnlijk ook tot een boeterapport leiden. Een onderzoek heeft geen beboetbare feiten opgeleverd. Het rapport is nog niet afgerond.

Als ik stel dat er dus wel degelijk aandacht wordt besteed aan de transportsector, kan ik daarmee ook de vraag beantwoorden of er andere sectoren zijn waar er niet wordt gecontroleerd. Ik verwijs de heer Van Hijum naar een artikel in een dagblad van hedenochtend waarin wordt ingegaan op situaties waar de Arbeidsinspectie op stuit en ook nog eens uiteen wordt gezet langs welke lijn wordt gecontroleerd op bijvoorbeeld de zzp-constructie.

Uit mijn antwoord mag de heer Van Hijum afleiden dat dit een aandachtspunt van de Arbeidsinspectie blijft. Als het overleg met de FNV aanleiding geeft tot nader, diepgaander onderzoek, zullen wij dit niet uit de weg gaan, want de Nederlandse wet- en regelgeving moet worden gehandhaafd.

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn fractie is blij met de toezegging van de staatssecretaris dat hij nog eens goed naar dit rapport zal kijken en dat er overleg zal plaatsvinden tussen de vakbond en de Arbeidsinspectie. Ik vind dit echter nog niet voldoende.

Veel belangrijker dan het bestuderen van dit rapport, is de aanpak die daarop volgt. Binnenkort zal er in de Kamer worden gediscussieerd over het vrij verkeer van werknemers. Ik wil nu al zeggen dat, als wij nu al geen eerlijke concurrentie kunnen waarborgen, de volgende stap voor ons heel lastig zal zijn. Wij vinden het belangrijk dat er een goede en serieuze handhaving is.

Daarom vraag ik de staatssecretaris om in een specifieke brief aan de Kamer in te gaan op de zes constructies die in het rapport worden genoemd. Wil hij daarbij aangeven of de Nederlandse wetgeving en cao-bepalingen worden ontdoken, of die wet- en regelgeving moeten worden aangepast en hoe de handhaving zal plaatsvinden? Is hij van mening dat de handhaving intensiever moet zijn dan nu het geval is?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Voorzitter. De overheid is verantwoordelijk voor de handhaving van publieke regelingen zoals het wettelijk minimumloon, de Arbeidstijdenwet en de Arbeidsvoorwaardenwet. De afspraken over arbeidsvoorwaarden zijn neergelegd in een cao. De overheid heeft geen taak bij de handhaving van deze afspraken tussen private partijen.

Ik wil niet vooruitlopen op het debat over de mogelijke opstelling van de grenzen per 1 mei. Ik wil er in dit verband echter nu al wel op wijzen dat wij sinds december over de WAGA beschikken. Deze wet verplicht dienstverlenende bedrijven om in Nederland de Nederlandse arbeidsvoorwaarden te hanteren. Op die manier is een gelijk speelveld gegarandeerd.

Voor een chauffeur die met een Nederlands contract werkt bij een Nederlands bedrijf, geldt de Nederlandse cao, de Nederlandse arbeidsvoorwaarden en meer in het algemeen de Nederlandse wet. Aan een zelfstandige zonder personeel worden eveneens eisen gesteld. Ik denk dan aan een vakbekwaamheidsdiploma voor het

## Van Hoof

beroepsgoederenvervoer en zijn vergunning om als zelfstandige te mogen werken. Deze wetgeving is in alle lidstaten hetzelfde. Een zzp'er die werkzaamheden verricht met een eigen auto, valt hier natuurlijk ook onder. Als hij niet over een eigen auto beschikt, is er sprake van illegaliteit en daarop wordt gewoon door de overheid gecontroleerd. Dat geldt ook voor de Altro Via-cao die niet algemeen verbindend is verklaard. Volgens de Nederlandse regelgeving mag die cao dan ook niet worden gebruikt.

Op de uitzendconstructies is de Waadi van toepassing met alle regelgeving die daarbij hoort. Verder zijn er regels voor collegiale inlening en kennen wij de charterbepaling. Het is de vraag of alle situaties binnen deze regelgeving passen. Er zijn geen problemen met een Poolse chauffeur van een Pools bedrijf die met een Poolse auto van Warschau naar Amsterdam rijdt. Als een Nederlands bedrijf een Nederlandse vestiging in Polen heeft en Poolse chauffeurs volgens de Poolse regels laat rijden, kan de situatie een stuk complexer zijn. In elke situatie zul je moeten onderzoeken welke regelgeving van toepassing is en hoe je die regelgeving moet handhaven. Dat is precies wat er gebeurd is. Daarom gaan wij ook met FNV Bondgenoten na hoe het past binnen de bekende constructies. Wet- en regelgeving dient immers altijd te worden gehandhaafd.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wordt de Kamer daarover geïnformeerd?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Als uit het gesprek met FNV Bondgenoten conclusies kunnen worden getrokken, ben ik natuurlijk bereid om de Kamer daarover te informeren.

De heer **De Wit** (SP): De resultaten van het FNV-onderzoek sporen naadloos met de berichten die wij in de afgelopen maanden via onze meldlijn hebben ontvangen. De FNV schrijft dat er een bom ligt onder de transportsector. Erkent de minister de urgentie van dit probleem? Zo ja, erkent hij dan ook dat dit probleem speelt in alle sectoren waar men te maken heeft met een instroom van buitenlandse werknemers? Zo ja, hoe kon de minister dan enkele maanden geleden zeggen dat hij rekening houdt met een afname van de werkgelegenheid voor Nederlandse chauffeurs? In het rapport van de FNV staat dat het CWI buiten gewoon soepel is en nauwelijks serieus onderzoek doet bij het afgeven van tewerkstellingsvergunningen. Ook uit ons eigen onderzoek blijkt dat het CWI dit veel te gemakkelijk opneemt.

Wij kennen allemaal de constructie van de zelfstandige zonder personeel. De minister zegt dat het goed is geregeld. Uit alles blijkt echter dat deze constructie wordt gebruikt om Nederlandse werknemers te verdringen uit hun baan. Wat gaat de minister doen om hieraan een eind te maken? De werkgelegenheid is namelijk wel in het geding.

Staatssecretaris **Van Hoof**: De term "bom" van de heer De Wit neem ik niet over. Uit het deze week verschenen ECORYS-rapport blijkt dat open grenzen zorgen voor een potentiële vermeerdering van 20.000 tot 25.000 werknemers uit de MOE-landen die naar Nederland komen. In het algemeen gaat het dan om een beperkte tijd. Het gaat om tienden van procenten van de arbeidsmarkt. Dat noem ik geen bom; ik verwijs de heer De Wit graag naar dat rapport.

De heer **De Wit** (SP): In dat rapport lees ik dat het gaat om 25.000 tot 50.000 mensen. Bovendien waren aanvankelijk de berichten – dit vind ik niet terug in het rapport – dat de werkloosheid zou toenemen als gevolg van het verder openstellen van de grenzen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Op dit moment zijn al 30.000 tewerkstellingsvergunningen uitgegeven. De vermeerdering is dus relatief een stuk minder, ook uitgedrukt in een percentage van de arbeidsmarkt. Het enige wat ik in dat licht betoog, is dat het geen bom is. Verder kan en moet de discussie op een ander moment nog worden gevoerd.

Het is bekend dat de zzp-constructie wordt gebruikt. Overigens heeft dat niets te maken met het vrije verkeer van werknemers. Dit is een eigenstandig punt waaraan wij op basis van de Europese regelgeving op dit moment niets meer kunnen doen. Zzp'ers hebben het recht om in Nederland te opereren. De vraag is echter of er wel altijd sprake is van zzp'ers. De Arbeidsinspectie laat daarop een toenemend aantal inspecties los. Ook de heer De Wit zal zich kunnen voorstellen dat het niet altijd even eenvoudig is om te duiden of er sprake is van een zzp-situatie, van een opdrachtnemer en opdrachtgever, of van een dienstverband. Ik verwijs in dit verband weer naar de criteria zoals die in het eerder aangehaalde ochtendblad zijn geformuleerd. Dat is het maximale wat wij er op dit moment aan kunnen doen.

Mevrouw **Koşer Kaya** (D66): Dit probleem in de transportsector – het speelt overigens ook in andere sectoren – heeft direct te maken met het feit dat de grenzen met onder andere Polen nog niet open zijn. Het probleem van mensen die zich nu illegaal onder de prijs aanbieden en buiten de Nederlandse arbeidsvoorwaarden om in dienst worden genomen, zal op termijn veel minder groot worden. Uit de ervaring met eerdere toetredingen blijkt dat werknemers uit die landen na verloop van tijd weer uit de Nederlandse arbeidsmarkt zijn getreden.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik kan niet ontkennen dat de geschetste problemen niet in de laatste plaats worden veroorzaakt door de huidige wet- en regelgeving. Als ik daar nu op inga, neem ik echter een voorschot op een discussie die wij later nog zullen voeren, waarover het kabinet zelfs nog een standpunt moet formuleren. Dit standpunt zal de Kamer zoals toegezegd voor 1 april bereiken.

Mevrouw **Bussemaker** (PvdA): Mevrouw Koşer Kaya zegt dat deze constructies illegale arbeid tegen kunnen gaan. Tot op zekere hoogte is dat zo, zoals blijkt uit ervaringen van de afgelopen jaren in de land- en tuinbouw. Er komen echter schijnconstructies voor in de plaats; daar gingen de vragen van de heer Van Hijum over. De staatssecretaris vindt dat het voor een deel de verantwoordelijkheid is van vakbonden en werkgevers. Is hij echter bereid om deze partijen te ondersteunen bij de initiatieven die zij ontwikkelen om die schijnconstructies, oneerlijke concurrentie en illegale arbeid tegen te gaan? In een brief van de werkgevers in de transportsector lees ik dat zij bezig zijn om een instituut op te zetten waar werkgevers en werknemers gezamenlijk meldingen van illegale concurrentie gaan bespreken. Misschien kan de staatssecretaris de Kamer daarover berichten in de brief die hij heeft beloofd. Ik wil namelijk graag weten wat hij

## Van Hoof

doet om de sociale partners te ondersteunen en of hij in vervolg daarop een eigen meldpunt wil openen. Daar kunnen mensen dan zaken melden die niet deugen, die het daglicht niet kunnen verdragen. Wilt u ons vervolgens ook over de andere sectoren berichten? Ik denk dan aan de land- en tuinbouw en de slachterijen. Met het oog op het debat dat wij nog moeten voeren over vrij verkeer en het openen van de grens, is het voor ons in ieder geval buitengewoon belangrijk om daar juiste informatie over te krijgen.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Mevrouw Bussemaker praat met name over het aspect waarvan ik zojuist heb gezegd dat het de primaire verantwoordelijkheid is van sociale partners, namelijk handhaving van arbeidsvoorwaarden. Het is goed dat sociale partners met elkaar organiseren hoe men handhaving tot stand wil brengen. Ik wijs haar op het feit dat er al een sector is waarbij dat inmiddels werkt. Denk aan de uitzendsector waar men een eigen aanpak heeft georganiseerd vanuit de FNV. Ik begrijp dat er zelfs mensen zijn vrijgesteld om dat te organiseren. Langs die lijn wordt de eigen verantwoordelijkheid goed ingevuld. Ik kan daar alleen aan toevoegen dat mij bekend is hoe men aankijkt tegen een eventuele situatie met open grenzen en de invloed daarvan op de arbeidsvoorwaarden. Zoals gezegd is de verantwoordelijkheidsverdeling wat mij betreft duidelijk. Of en hoe de overheid daarin een rol kan spelen, lijkt mij een element dat in de besluitvorming straks een aandachtspunt zou moeten zijn.

---

### Regeling van werkzaamheden



De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Karimi.

Mevrouw **Karimi** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zou graag een brief vragen aan de ministers van Defensie, Buitenlandse Zaken en Binnenlandse Zaken over het volgende. Vorige week vrijdag was er een uitzending van het VPRO-radioprogramma Argos over de manier waarop vertrouwelijke informatie aan de Tweede Kamer wordt gegeven door de verschillende bewindslieden. In die uitzending werd de suggestie gedaan dat bij de voorbereiding van de Irak-oorlog in maart 2003 op verschillende manieren Nederlandse F-16's of andere militairen betrokken zijn geweest. Die suggestie is al eerder gedaan, maar interessant aan deze uitzending was dat de heer Bos, de fractievoorzitter van de PvdA, de suggestie eigenlijk bevestigde dat de fractievoorzitters van PvdA, CDA en VVD individueel in die tijd, namelijk rond maart 2003, geïnformeerd zijn door de Nederlandse regering over de inlichtingenpositie van Nederland in Irak.

Dat was voor mij nieuw en het is ook erg interessant om te weten of de Nederlandse regering dat kan bevestigen. Daar zou de brief dus over moeten gaan. Is dat gebeurd? Waar ging de informatie over? En waarom heeft de Nederlandse regering ervoor gekozen om drie individuele Kamerleden, met alle respect voor hun positie van fractievoorzitter, te informeren en niet de Kamer op de manier die daarvoor is bedoeld? Is de regering bereid om dezelfde informatie nu via de

geëigende kanalen ter beschikking te stellen aan de Tweede Kamer?

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, in het bijzonder naar de minister van Defensie, de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de minister van Buitenlandse Zaken.

Daartoe wordt besloten.

Mevrouw **Karimi** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zou deze brief graag uiterlijk over twee weken ontvangen.

De **voorzitter**: Dat verzoek wordt ook meegezonden. Het woord is aan mevrouw Huizinga-Heringa.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Voorzitter. Vorige week heb ik een brief gevraagd van het kabinet naar aanleiding van een uitzending van Netwerk over mensenhandel en het dumpen van Somalische kinderen. Die brief hebben wij gekregen. Tegelijkertijd is er een uitgebreidere brief aangekondigd voor maart. Ik ben gevoelig voor het argument om een breed debat over deze zaak pas te voeren als wij ook de tweede brief, die voor maart is toegezegd, hebben ontvangen. Het lijkt mij verstandig om op vrij korte termijn daarna een debat te voeren. Toch blijven er voor mij enkele spoedeisende vragen over, die ik graag deze week beantwoord zou willen hebben. Daarom vraag ik een interpellatiedebat aan, met minister Bot over de rol van de ambassade, met minister Donner over een snelle aanpak van daders, van wie een aantal nu bekend is, en met minister Verdonk over de toelating van Somaliërs.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik steun het verzoek, maar vraag of het mogelijk is het interpellatiedebat om te zetten in een spoeddebat.

De heer **Klaas de Vries** (PvdA): Ik heb respect voor de afweging die mevrouw Huizinga maakt. Ik geloof dat wij inderdaad een debat zouden moeten voeren als wij de uitvoerige informatie van de regering hebben, maar nu mevrouw Huizinga thans vraagt om de regering enkele vragen te mogen stellen in een interpellatiedebat, zullen wij haar verzoek graag steunen.

De heer **Van Fessem** (CDA): Een interpellatiedebat lijkt mij een uitstekende manier om kort over deze zaak te debatteren.

De heer **Visser** (VVD): Ik sluit mij aan bij de twee vorige sprekers.

Mevrouw **Lambrechts** (D66): Ik ook.

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Ik heb aanvankelijk overwogen om een spoeddebat aan te vragen, maar ons is een brief toegezegd voor maart. Ik vind het van belang om het debat goed te kunnen voeren, op basis van alle informatie. Daarom lijkt het mij goed om het debat zo snel mogelijk te voeren na ontvangst van de toegezegde brief. Het leek mij zuiverder om over de vragen die ik heb, een interpellatiedebat aan te vragen, in plaats van een spoeddebat. Het grote debat zal in maart moeten volgen.