

# 57ste vergadering

Dinsdag 14 maart 2006

Aanvang 14.00 uur

## Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 142 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Albayrak, Algra, Aptroot, Arib, Van As, Atsma, Van Baalen, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Van den Brink, Brinkel, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Van Dijken, Dijksma, Dijsselbloem, Douma, Dubbelboer, Duivesteijn, Duyvendak, Eerdmans, Van Egerschot, Eijnsink, Eski, Ferrier, Van Fessem, Fierens, Van Gent, Gerkens, De Haan, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Van Heemst, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Hirsi Ali, Hofstra, Ten Hoopen, Irrgang, Jager, Joldersma, Jonker, Jungbluth, Kalsbeek, Kant, Karimi, Knops, Koenders, Koomen, Koopmans, Kortenhorst, Koşer Kaya, Kraneveldt, De Krom, Kruijssen, Van der Laan, Lambrechts, Lazrak, Leerdam, Lenards, Van Lith, Luchtenveld, Marijnissen, Mastwijk, Meijer, Van Miltenburg, Mosterd, Nawijn, De Nerée tot Babberich, Nijs, Noorman-den Uyl, Van Oerle-van der Horst, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Roefs, Rouvoet, Samsom, Van der Sande, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Stuurman, Szabó, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Varela, Veenendaal, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Verdaas, Vergeer, Verhagen, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Bibi de Vries, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Weisglas, Wilders, De Wit en Wolfsen,

en de heer Hoogervorst, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, en de heer Van Hoof, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Van Winsen, wegens verblijf in het buitenland, de gehele week;

Huizinga-Heringa, Tichelaar, Klaas de Vries en Vos, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

---

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

**Vragen** van het lid Gerkens aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over **het bericht dat de Nederlandse Spoorwegen een apart veiligheidsteam gaat oprichten, waarmee de bevoegdheden van de conducteurs vervallen**.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Per 1 januari 2007 hebben wij geen 3800 hoofdconducteurs meer maar nog slechts 650. De overige conducteurs worden gastheer, tenminste als het aan de NS ligt.

Agressie op de trein komt regelmatig voor. Er zijn ook agressielijnen met speciale teams, waarop een speciaal beleid wordt gevoerd om op deze lijnen de agressie in te dammen. Ook op andere trajecten komen agressieincidenten voor. De conducteur speelt bij het indammen van deze incidenten een hoofdrol, niet alleen vanwege zijn uniform, maar juist ook vanwege zijn gezag en zijn speciale bevoegdheden.

Vanaf 1 januari 2007 zijn er nog maar 650 van deze conducteurs. De rest is gastheer, steward of service-medewerker. Er komen hierdoor minder mensen op de trein, die ook nog eens minder bevoegdheden hebben. De directie van de NS stelt in haar brief dat de conducteurs tot 2010 in dienst van de NS blijven. Garanties voor daarna worden niet gegeven. Het lijkt erop dat de functie van conducteur eerst wordt uitgehold, zodat in 2010 ook de gastheren kunnen verdwijnen als het aan de NS ligt. Dit betekent ontmenselijking van het spoor en het weghalen van sociaal toezicht. Het is dan ook logisch dat reizigersverenigingen zoals ROVER en NV Reizigers zich inmiddels duidelijk hebben uitgesproken tegen deze

## Gerkens

plannen van de NS. Er is grote onrust over het idee, dat niet in het belang van de NS en ook niet in het belang van het openbaar vervoer is. Deelt de staatssecretaris deze zorgen? Wat gaat zij doen om te voorkomen dat straks de servicemedewerker de vandalen moet gaan verzoeken om de trein te verlaten?

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Mevrouw Gerkens is er wat vroeg bij. Dit weekend is het plan van de NS naar buiten gekomen omdat de directie het voorgelegd heeft aan de centrale ondernemingsraad, met de bedoeling om er in april met hem nader over te spreken. Het gaat dus nog om een intern voorstel; het is geen besluit. Ik heb in de Kamer al vele malen gezegd dat het kabinet zich niet verantwoordelijk voelt voor de interne bedrijfsvoering van de NS en de wijze waarop zij de zaken regelt. Het kabinet hecht wel zeer aan de afspraken die met de NS zijn gemaakt in het kader van de concessies. In die concessies is een van de speerpunten de veiligheid en het gevoel van veiligheid van de medewerkers en de klanten. Daarom zijn in die concessies enkele indicatoren opgenomen voor sociale veiligheid. Er wordt gestuurd onder andere op incidenten en op het veiligheidsgevoel van de medewerkers. In de afgelopen jaren hebben wij kunnen zien dat de beoordeling daarvan over het algemeen steeds hoger is geworden en dat er dus sprake is van een verbetering van de sociale veiligheid. Ik heb het voorstel van de NS pas net ingezien, doordat het nu op deze wijze naar buiten is gekomen. Ik begrijp in ieder geval dat men een onderscheid wil maken tussen servicemedewerkers en mensen die specifiek voor de beveiliging worden ingeschakeld. De manier waarop dat gebeurt, vind ik op zichzelf niet zo interessant. Ik vind het wel van belang dat voldaan wordt aan de eisen die wij stellen, namelijk veiligheid voor de klanten en de medewerkers. Daar zullen wij de NS ook op afrekenen. De NS is nog in gesprek met haar eigen ondernemingsraad. Vervolgens zal zij waar nodig hierover nog spreken met de consumentenorganisaties. Het komt hier wel vaker voor dat wanneer dit soort dingen naar buiten komt, meteen de discussie aangegaan wordt over de vraag wat wij er aan gaan doen. Het sturingsmodel zoals dat in het verleden met de Kamer is afgesproken in het kader van de concessie, houdt in dat er niet gestuurd wordt op de bedrijfsvoering maar op de afspraken en uitgangspunten die binnen de concessie gemaakt zijn. En daar zal ik de NS op afrekenen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Ik denk dat ik er niet te vroeg bij ben. Sterker nog, ik ben er liever op tijd bij. De staatssecretaris gaat namelijk wel over de directie. Feit is dat de directie er al uit is en dat zij dit plan al gemaakt heeft. Wat is de mening van de staatssecretaris over dit plan? Voelt zij zich wel verantwoordelijk voor de veiligheid? Zij kan mijns inziens op haar klompen aanvoelen dat dit plan de veiligheid gaat aantasten. De staatssecretaris heeft in het verleden al aangegeven dat uit onderzoeken blijkt dat sociaal toezicht, menselijke aanwezigheid een van de belangrijkste elementen is bij het veiligheidsgevoel. Minder conducteurs betekent dus minder veiligheid. Ik vind dat de staatssecretaris een vervoerplan met dergelijke voorstellen moet afkeuren. Of wil zij er bij staan te kijken hoe de veiligheid achteruit

kachelt? Zij zou de rust terug kunnen laten keren door de NS aan te geven dat zij dit vervoerplan zeker zal afwijzen. Zij kan ervoor zorgen dat de conducteurs hun speciale bevoegdheden houden. Is zij hiertoe bereid of is zij van mening dat de veiligheid en dienstverlening via poortjes en camera's voldoende te garanderen zijn?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een van de achtergronden voor de NS om dit plan te opperen, is dat er straks een chipcard komt, waardoor heel wat minder mensen in de trein terecht kunnen komen die daar niet horen. De NS verwacht dat dit effecten zal hebben op de wijze waarop mensen in de trein aangestuurd moeten worden. Voor mij is het allerbelangrijkste dat de NS zich erop richt dat de klanten en de medewerkers zich veilig en tevreden voelen. Dat betekent dus dat wij de NS op precies dezelfde eisen zullen afrekenen als wij voorheen gedaan hebben. Wat mij betreft is niet bij voorbaat te zeggen dat door hetgeen de NS nu voorstelt, de situatie in de trein onveiliger zal worden. Het zou heel goed kunnen dat die situatie juist veiliger wordt doordat er speciale security teams rondlopen waarbij bovendien de conducteur het gastheerschap of gastvrouwschap nog beter kan vervullen. Ook uit een recent ROVER-onderzoek blijkt dat aan dat laatste juist zo veel waarde wordt gehecht.

Ik zie dus niet waarop de conclusie van mevrouw Gerkens is gebaseerd dat er minder conducteurs op de trein zullen komen en dat de NS als doel zou hebben om de conducteur van de trein te laten verdwijnen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Als de staatssecretaris de brief goed leest, kan zij ook concluderen dat de conducteur van de trein gaat verdwijnen. Zij zegt dat de chipcard straks zal worden ingevoerd. Welnu, per 1 januari 2007 is die card er nog niet. Dit jaar is men begonnen met een nieuw boetebeleid, juist om de calculerende reiziger, de zwartrijder die veel agressie veroorzaakt, te mijden uit de trein. Per 1 januari 2007 heeft die weer vrij spel omdat er geen of te weinig conducteurs zijn met de bevoegdheid om een boete uit te schrijven.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Sterker nog, als ik u goed begrijp komt er een speciaal security team dat zich richt op deze gevallen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Men gaat van 3800 mensen naar 650 mensen. Waar hebben wij het dan over?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Maar de conducteur zelf mag nog steeds uitstel van betaling uitschrijven.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Maar hij mag geen boete meer uitschrijven, dus heeft hij helemaal geen middelen meer.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik verzoek de staatssecretaris om zich niet langer te verschuilen achter de brede rug van de heer Veenman, directeur van de NS. Ik wil dat zij haar oordeel geeft. Wij hebben de concessie samen met haar besproken en daarin hebben wij niet voor niets de woorden "trefkans conducteur" opgenomen. Dat hebben wij gedaan omdat de conducteurs op dit moment bevoegdheden hebben waardoor de veiligheid op het spoor is gegarandeerd. Als daaraan wordt afgedaan, wordt er in mijn visie ook getornd aan de afspraken in de

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

concessie. De staatssecretaris kan in reactie op het betoog van mevrouw Gerkens niet zeggen dat het goed is dat er een beveiligingssysteem komt als zij er verder geen oordeel over heeft. De staatssecretaris moet eindelijk het lef tonen om haar oordeel uit te spreken.

Op het moment dat wij de concessie hebben vastgesteld, waren wij er al van op de hoogte dat de chipkaart er komt. Ook de NS was daarvan reeds op de hoogte. Het is dus niet juist dat de staatssecretaris dat als een nieuw feit in de discussie inbrengt. Daarmee moet zij dan ook ophouden.

**Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** In antwoord op de eerste vraag van mevrouw Dijkema zeg ik dat ik de NS afreken op de overeengekomen prestaties. Ook het punt "trefkans conducteur" valt daaronder. Ik heb overigens niet gezegd dat er als gevolg van het plan minder conducteurs zullen komen. Mensen zullen andere bevoegdheden en verantwoordelijkheden krijgen. Ik geef geen oordeel over het plan op zichzelf, omdat wij met de Kamer hebben afgesproken dat wij niet verantwoordelijk zijn voor de bedrijfsvoering van de NS en evenmin voor de inzet van mensen en middelen. Ik zal mij houden aan het sturingsmodel dat wij met elkaar zijn overeengekomen en de NS afrekenen op de resultaten. Dat heeft dus niets te maken met de rug van de directeur die al dan niet breed is. Ik neem wat dit betreft mijn eigen verantwoordelijkheid. Ik wil juist niet met die directeur spreken over de wijze waarop hij zijn zaken regelt. Het gaat erom dat wij tevreden zijn met de uiteindelijke uitkomst.

Zojuist heb ik gezegd dat met de chipkaart waarschijnlijk de veiligheid in het station sterk zal worden verbeterd. Hetzelfde zal gelden voor de veiligheid in en om de treinen. De reden van het invoeren van dit voorstel is dat de overheid meer eisen stelt aan opsporingsambtenaren van NS. Als gevolg daarvan is er discussie ontstaan over de vraag of alle conducteurs opnieuw een opleiding moeten volgen om als opsporingsambtenaar te kunnen functioneren of dat er een ander systeem zal worden ingevoerd.

**De heer Van Hijum (CDA):** De staatssecretaris zegt terecht dat wij niet op de stoel van de NS moeten plaatsnemen. De politiek gaat echter wel over de naleving van de concessie. Ook de CDA-fractie is van mening dat de woorden "trefkans conducteur" niet in de concessie zijn opgenomen om louter de controlerende taak uit te voeren. Dat hebben wij vooral gedaan om de veiligheid op de stations en in de treinen te waarborgen. Graag wil ik daarop een duidelijke reactie van de staatssecretaris.

Ik meen dat wij in relatie tot de chipkaart ongeveer een jaar geleden aan de staatssecretaris of aan de minister hebben gevraagd om een duidelijke visie op het punt het waarborgen van de veiligheid op stations en in treinen. Niet alleen de samenwerking met de NS speelt daarbij een belangrijke rol, maar ook die met de politie. Tot op de dag van vandaag hebben wij die visie niet ontvangen. Kan de staatssecretaris die visie nogmaals nadrukkelijk toezeggen?

**Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Ik zal dat aan de minister doorgeven. Ik weet niet of de Kamer daarover al eerder iets heeft ontvangen.

In het verleden is er geen discussie gevoerd over de rol van de conducteur. De klant verwacht bepaalde dingen tijdens zijn reis. Als er een incident is, moet de klant snel een functionaris kunnen vinden. Het uitgangspunt is dat er iemand is voor de klant. Het maakt niet uit of dat een conducteur is of iemand anders. De medewerkers weten dat hun collega's die in de buurt zijn, gerechtigd zijn om in te grijpen als er iets aan de hand is. Wij houden ons aan de tekst van de concessie. Op sommige punten is die trouwens zeer gedetailleerd. Daarop kunnen wij de NS afrekenen. Veiligheid is voor het kabinet nog steeds een zeer belangrijk thema.

**De heer Duyvendak (GroenLinks):** Een goed politicus geeft op het goede moment een schot voor de boeg. De staatssecretaris lijkt die kunst niet te verstaan. Over de nieuwe dienstregeling heeft zij niets gezegd en nu is er weer een moment waarop zij moet laat weten dat een grens wordt overschreden. Dit is vergelijkbaar met het vervangen van politieagenten door stadswachten. Als dat zou gebeuren, zou het land in brand staan. Er worden bevoegdheden van conducteurs afgenomen, waardoor de inhoud van de functie verandert. Volgens de concessie mag dit niet en daarom moet de staatssecretaris publiekelijk op de rem gaan staan. Dit is daarvoor het moment. Kom op!

**Staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Deze discussie voeren wij keer op keer. U wilt graag dat ik de NS volledig kan aansturen, dus dat het kabinet de bedrijfsvoering overneemt. Ik heb al gezegd dat wij sturen op resultaten. Wij gaan niet over de vorm. Het is mogelijk dat de NS erin slaagt om een goed model te ontwikkelen, maar het kan ook dat het bedrijf er niet uitkomt met de ondernemingsraad. Over anderhalve maand wordt pas een besluit genomen. U wilt dat ik signalen afgeef over de wenselijkheid van een en ander, maar dat is mijn taak niet. De Kamer moet zelf weten wat zij daarover zegt, maar dat is niet overeenkomstig het sturingsmodel.

Het is wel mijn taak om er tevoren op te wijzen dat het niet ten koste mag gaan van de veiligheid van de klanten en de medewerkers. Dat heb ik dan ook vele malen gezegd. Ik spreek tegen dat er straks hulpeloze conducteurs op de trein zitten. Onderzoek van Rover geeft aan dat er veel waarde wordt gehecht aan een conducteur die proactief informatie verstrekt en de klant goed begeleidt. In het nieuwe model wordt enerzijds de rol van gastheer en gastvrouw versterkt, terwijl anderzijds de bevoegdheden om in te grijpen bij anderen worden geconcentreerd. Op zichzelf zal het aantal mensen dat werkzaam is in de trein niet veel veranderen. Er vindt alleen een nadere verdeling van de soorten functies plaats.

**Mevrouw Kant (SP):** Nu komen wij op de kern van het probleem. Sinds de verzelfstandiging van de NS – wederom blijkt dit een slecht idee – worden wij geconfronteerd met bewindslieden die melden dat zij er niets meer over te zeggen hebben. Erger is echter dat zij er ook geen mening over blijken te hebben. De staatssecretaris wil niet alleen haar zeggenschap niet laten gelden, maar zij heeft er zelfs geen mening over. Zover is het gekomen met de verzelfstandiging van de NS. Wie is er de dupe? De treinreiziger. Ik probeer het nog één keer. Heeft deze staatssecretaris geen mening over dit plan?

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Accepteert zij wel of niet dat er straks minder mensen met minder bevoegdheden op de trein zitten?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Kant, wij verschillen sterk van mening over de wijze waarop de NS het beste aangestuurd kan worden. Bij elk debat over de NS brengt de SP-fractie naar voren dat dit anders ingevuld moet worden. Het kabinet is tevreden met het huidige aansturingmodel. De Kamer heeft dit model in het verleden gesteund. In die rol past het ons niet om op de bedrijfsvoering in te gaan. Wij hebben afgesproken dat wij sturen op de output, dus op de resultaten, en niet op de wijze waarop het bedrijf daaraan vorm geeft. Ik heb er dan ook geen behoefte aan, hier een persoonlijke mening weer te geven. Dat heeft niets te maken met niet durven of niet weten. Ik vind het kwalijk dat u zegt dat ik geen mening heb. Ik geef de mening van het kabinet weer dat het niet ten koste mag gaan van de afspraken in de concessie en dat de wijze waarop de NS dat gaat regelen de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijf is. Het is bovendien geen besluit, maar een voorstel.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De staatssecretaris zegt te sturen op resultaat en niet op de vorm die wordt gekozen om dat te behalen. Mijn vraag is of hierbij niet ook publiekrechtelijke bevoegdheden in het geding zijn, waar het gaat om opsporing van strafbare feiten. Zo ja, is dan niet een rechtstreekse overheidsverantwoordelijkheid in het geding bij het aantal mensen dat is belast met het toezicht?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het gaat inderdaad om publiekrechtelijke bevoegdheden. De overheid heeft strengere eisen gesteld aan opsporingsambtenaren van NS. Daarmee komt de ontheffing te vervallen die de NS tot nu toe kreeg voor de conducteurs. Dat betekent dat het bedrijf moet kiezen tussen voortzetting van het huidige systeem of een andere systematiek. In het eerste geval moet de NS alle conducteurs een nieuwe opleiding geven en die voor een nieuw examen laten slagen. Dat heeft ertoe geleid dat de NS de ondernemingsraad heeft voorgesteld om een splitsing te maken tussen gastheren/gastvrouwen en opsporingsambtenaren. Het is dus geen besluit. De formele opsporingsbevoegdheden die wij als overheid kennen behoren bij de politie. Voor de opsporingsbevoegdheden die de NS kent, hebben wij in het verleden een soort van ontheffing gegeven. Die bevoegdheden gaan niet zover als de echte opsporingsbevoegdheden.

---

**Vragen van het lid Van Gent aan de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over fraude met Poolse vaklieden in de haven van Rotterdam.**

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Gisteren hebben wij begrepen dat een deel van het kabinet de grenzen wil openstellen voor werknemers van de nieuwe lidstaten, onder wie de Polen, zoals men dan altijd zegt.

De **voorzitter**: Uw inleiding gaat over iets waarover uw vragen niet gaan. Uw vragen gaan over een specifieke

kwestie in de haven van Rotterdam en niet over een voornemen dat volgens de media bestaat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daarvan ben ik mij bewust, maar het een heeft enigszins met het ander te maken. Ik zal er dan ook nog één korte opmerking over maken en dan mijn vragen stellen. De slechte controle op de arbeidsvoorwaarden en de arbeidsomstandigheden van mensen die van buiten Nederland hier werken heeft natuurlijk wel degelijk te maken met wat zich nu in de Rotterdamse haven afspeelt.

De fractie van GroenLinks is voor de openstelling van de Nederlandse arbeidsmarkt voor ingezetenen van de nieuwe EU-landen, maar die openstelling moet natuurlijk gepaard gaan met scherp toezicht op de naleving van sociale wetten en cao-afspraken. Gelijk loon voor alle werknemers voor gelijk werk, dat is het beste voor de werknemers in Nederland en de werknemers die van buiten Nederland komen. Wij moeten dan ook geen moderne slavernij en uitbuiting hebben. Het zijn beschamende taferelen die ons duidelijk zijn geworden naar aanleiding van de berichten die wij vanmorgen hebben kunnen lezen in het Algemeen Dagblad over fraude met Poolse vaklui in de Rotterdamse haven. Diezelfde haven waar vele havenwerkers het heel erg moeilijk hebben, omdat de oneerlijke concurrentie die daar plaatsvindt door werknemers van buiten Nederland enorme consequenties voor hen heeft.

Uit de berichtgeving bleek vandaag dat voor miljoenen aan premies en belastingen wordt ontdoken. Werknemers krijgen € 5 per uur betaald, terwijl het normale tarief € 25 is. Zij moeten twaalf uur per dag werken. Wij kunnen dat niet anders zien dan als pure uitbuiting door werkgevers die hun zakken vullen ten koste van werknemers. Loodgieters, elektriciens, schilders en timmerlieden worden via een schijnconstructie als zeelui of via een oneigenlijke constructie in het kader van de regeling voor zelfstandigen zonder personeel ingezet. De CIOD geeft te kennen dat de fraude nog veel omvangrijker is en dat er aanwijzingen zijn dat het in de hele sector plaatsvindt. Je zou kunnen zeggen dat het topje van de ijsberg nu zichtbaar is geworden. Mijn fractie wil dat de hele ijsberg zichtbaar wordt, want op deze manier kan het heel moeilijk worden gecontroleerd. Daarom heb ik aan de staatssecretaris de volgende vragen.

Hoe gaat de staatssecretaris deze grootschalige fraude in de Rotterdamse haven aanpakken? Daarbij zouden ook andere sectoren moeten worden betrokken. Hoe gaat hij de door mij bedoelde schijnconstructies aanpakken? Is de staatssecretaris met GroenLinks van mening dat hier sprake is van grove sociale dumping en oneerlijke concurrentie ten opzichte van Nederlandse werknemers en dat deze misstanden moeten worden aangepakt? Het vrije verkeer van werknemers brengt oneerlijke concurrentie, zwartwerk, schijnzelfstandigheid en dubieuze detachingsconstructies met zich mee. Is de staatssecretaris met GroenLinks van mening dat je dat eerst voldoende moet afdekken voordat de grenzen helemaal open kunnen en dat er nog meer controle moet plaatsvinden om illegale constructies te voorkomen? Wat er nu in de Rotterdamse haven en in andere sectoren plaatsvindt, kunnen wij niet blijven toestaan. Mijn laatste vraag is of de staatssecretaris bereid is met een degelijk plan te komen om dit soort misstanden nog adequater aan te pakken. Dat lijkt mij een politieke en maatschappelijke noodzaak, anders zou een echt vrij verkeer van