

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

41

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *de uitbuiting van buitenlandse vrachtwagenchauffeurs* (ingezonden 7 juli 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 18 september 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3617.

Vraag 1

Bent u bekend met het vakbondsonderzoek «De pandemie in het wegtransport»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het enorm schokkend is dat transportbedrijven de coronacrisis nog eens extra gebruiken om vrachtwagenchauffeurs nog meer uit te buiten?

Antwoord 2

Alle vormen van uitbuiting veroordelen wij sterk. Wij hechten belang aan goede arbeidsvoorwaarden en sociale omstandigheden voor alle vrachtwagenchauffeurs, inclusief buitenlandse chauffeurs. Dit belang wordt ook onderkend in Europa. Daarom is onlangs ook het Europese Mobiliteitspakket I vastgesteld.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat, zoals vakbond FNV stelt, het aantal chauffeurs uit niet-EU-landen die in Nederland rondrijden explosief aan het stijgen is? Kunt u aangeven om welke aantallen dit gaat? Klopt het dat zij vaak onder erbarmelijke omstandigheden moeten werken voor een zeer laag loon?

¹ FNV.nl, 25 juni 2020, «Pandemie van uitbuiting» in Europees wegtransport (<https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/algemeen-nieuws/2020/06/pandemie-van-uitbuiting-in-europees-wegtransport>)

Antwoord 3

Er is geen goed zicht op het exacte aantal chauffeurs uit niet-EU-landen die in dienst van buitenlandse bedrijven in Nederland rondrijden. Het aantal chauffeurs uit niet-EU-landen in dienst van Nederlandse transportbedrijven is niet gestegen.

Sinds 1 maart 2020 geldt de meldingsplicht voor buitenlandse dienstverrichters die werknemers detacheren naar Nederland. De meldingsplicht is – onder meer – bedoeld om een beter inzicht te verkrijgen in de aard en omvang van detachering naar Nederland. Op nadrukkelijk verzoek van de sociale partners in de sector wegvervoer goederen, is ook die sector binnen de reikwijdte van de meldingsplicht gebracht. Met dien verstande dat buitenlandse dienstverrichters in het internationaal wegvervoer een jaarmelding kunnen indienen, waarmee zij alle werknemers melden die gedurende dat jaar in Nederland diensten komen verrichten. Zij moeten daarbij tevens aangeven of de werknemer een onderdaan is van een niet-EU-land. Op basis van de huidige cijfers uit het meldloket valt niet te zeggen of er sprake is van een explosieve stijging van het aantal chauffeurs uit niet-EU-lidstaten. Naarmate de meldingsplicht langer geldt, wordt het mogelijk daar een duidelijker beeld van te krijgen, hoewel het ook dan de vraag is of de gemelde chauffeurs ook daadwerkelijk naar Nederland komen gedurende het jaar. De jaarmelding geeft een indicatie welke chauffeurs naar Nederland zullen komen gedurende dat jaar. Het is geen garantie dat ze daadwerkelijk in Nederland komen. Ook onderdanen van lidstaten buiten de Europese Unie hebben recht op fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden als zij in Nederland hun werk verrichten. Zij hebben ten minste recht op de minimale bescherming van het Nederlandse arbeidsrecht, waaronder de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag, de Wet arbeid vreemdelingen, de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie en de Arbeidsomstandighedenwet. Wij nemen signalen dat mensen onder erbarmelijke omstandigheden moeten werken serieus. Het risico op oneerlijk, ongezond of onveilig werk is in de sector goederenvervoer over de weg – in algemene zin – relatief hoog. Daarom zet de Inspectie SZW in haar risicogerichte aanpak extra mensen en middelen in bij de handhaving van de Nederlandse arbeidswetgeving in deze sector. De meldingsplicht kan daarbij ondersteunend werken voor de Inspectie.

Vraag 4

Hoe kan het zo zijn dat, ondanks de eerder aangenomen motie Jasper van Dijk c.s. over een verbod op overnachten in de cabine, chauffeurs desondanks nog steeds vaak letterlijk «leven» in hun vrachtauto's? Bent u van mening dat deze motie daadwerkelijk wordt uitgevoerd?²

Antwoord 4

Het is de verantwoordelijkheid van zowel transportondernemingen als chauffeurs om de betreffende Europese regels inzake rij- en rusttijden adequaat na te leven. Ik handhaaf deze regels uiteraard, waaronder het verbod op de 45 uren rust in de vrachtwagencabine, zoals opgenomen in het Mobiliteitspakket I.

Vraag 5

Waarom wordt er, na uw PR-stunt op een parkeerplaats, door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) nauwelijks gehandhaafd op overnachten in de cabine?

Antwoord 5

Sinds de maatregelen tegen verspreiding van het COVID-19 virus van kracht werden, hebben vrijwel geen «fysieke» inspecties plaatsgevonden. Voordien heeft de ILT echter wel degelijk structureel de regels voor rust van vrachtwagenchauffeurs gehandhaafd. Op korte termijn worden de controles – met inachtneming van de maatregelen voor de gezondheid van inspecteurs en chauffeurs – hervat.

² Kamerstuk 34 734, nr. 21

Vraag 6

Wat is uw reactie op het nieuws dat Oost-Europese chauffeurs door hun werkgevers vanuit Duitsland en België nog altijd naar Nederland gestuurd worden omdat er hier geen controles zijn?

Antwoord 6

De ILT herkent dit beeld niet. Mede naar aanleiding van dit bericht heeft ze met de Belgische politie contact opgenomen; die herkende dit beeld evenmin. Er zijn in Nederland wel degelijk controles.

Vraag 7

Hoe beoordeelt u de stelling van het Belgische Openbaar Ministerie dat Nederland een toevluchtsoord is geworden voor transporteurs?

Antwoord 7

Deze stelling is mij niet bekend. Ik herken dit beeld niet. De Belgische politie, met wie hierover contact is opgenomen, onderschreef deze stelling niet.

Vraag 8

Hoe kan het zo zijn dat Belgische inspectiediensten, met minder menskracht, effectiever en afschrikwekkender optreden en dat de Nederlandse inspectie, met vele malen meer inspecteurs, in het wegtransport nauwelijks succesvolle interventies doet?

Antwoord 8

De stelling dat de ILT nauwelijks succesvol intervenieert is onjuist. Zie het antwoord op vraag 12 voor cijfers. Hoeveel menskracht de Belgische autoriteiten structureel inzetten op handhaving van de regels voor wegtransport is niet helemaal duidelijk. Ik ben niet in de positie om een oordeel over de effectiviteit van de buitenlandse autoriteiten te geven. Met de Belgische autoriteiten bespreek ik verschillen in aanpak en interpretatie van toepasselijke regels.

Vraag 9

Laat dit volgens u ook zien dat de toegezegde handhaving van de ILT weinig voorstelt.

Antwoord 9

Nee. Zie voor de cijfers mijn antwoord op vraag 12.

Vraag 10

Bent u bereid om over de effectievere handhaving door de Belgische inspectie contact op te nemen met uw Belgische collega-minister? Zo ja, kunt u de uitkomst hiervan aan de Kamer rapporteren?

Antwoord 10

In internationaal verband, zoals de Euro Control Route, wordt samengewerkt en informatie uitgewisseld om de handhaving te harmoniseren en te verbeteren. Ik ben bereid contact op te nemen met België over de manieren van handhaving. Met de Belgische politie is recentelijk reeds contact geweest, om verschillen in kaart te brengen en van elkaar te leren («best practices»). Dit contact zal in de (nabije) toekomst worden voortgezet. Zo zal de komende maanden onder meer een gezamenlijke wegcontrole plaatsvinden. Verder wordt onderzocht of instrumenten die de Belgische autoriteiten gebruiken ook in Nederland kunnen worden ingezet voor effectievere of efficiëntere handhaving.

Vraag 11

Bent u ook bereid om in de tussentijd aan de slag te gaan met effectievere handhaving van overnachten in de cabine?

Antwoord 11

De ILT handhaaft altijd zo effectief mogelijk. Ook in het wegvervoer. Eigen ervaringen en die van andere handhavers (bijvoorbeeld in andere landen) gebruikt zij steeds om de effectiviteit van de handhaving te optimaliseren.

Vraag 12

Hoeveel controles op overnachten in de cabine zijn er tot vandaag uitgevoerd? Hoeveel boetes zijn opgelegd en hoeveel zijn er uiteindelijk betaald?

Antwoord 12

De ILT heeft sinds februari 2018 988 controles uitgevoerd.

Het Bureau Bestuurlijke Boete van de ILT heeft 227 boeterapporten afgehandeld:

- In 38 gevallen is afgezien van boeteoplegging³
- 172 boeterapporten waarin 1 overtreding (€ 1.500,-) is opgenomen. 117 boetes van € 1.500 zijn betaald. 55 boetes zijn niet betaald (van 18 is de betalingstermijn nog niet verstreken). Onherroepelijke, niet betaalde boetes aan vervoerders uit andere lidstaten van de EU moeten worden overgedragen aan die lidstaten.⁴
- 17 boeterapporten waarin 2 overtredingen zijn opgenomen (€ 3.000,-). Hiervan zijn 10 betaald. 7 zijn niet betaald (van 5 is de betalingstermijn nog niet verstreken).

Vraag 13

Klopt het dat er in 2018 en 2019 minder boetes zijn betaald dan er zijn opgelegd? Wat is hier de reden voor?

Antwoord 13

Ja, dat klopt. Niet alle vervoerders betalen de boete (binnen de termijn). De ILT overlegt met het CJb om ervoor te zorgen dat onherroepelijke, niet betaalde boetes aan vervoerders uit andere lidstaten van de EU worden overgedragen aan die lidstaten, ook de boetes die in het verleden reeds zijn opgelegd. Daarvoor is een ICT-aanpassing nodig. Zodra die is gerealiseerd kunnen de boetes worden overgedragen.

Vraag 14

Hoe kan het dat het aantal uitgevoerde controles over 2018 en 2019 in uw beantwoording van de schriftelijke vragen over de handhaving van het verbod op slapen in de vrachtwagen in december 2019 ineens naar beneden zijn bijgesteld? Wat is daar de reden voor?⁵

Antwoord 14

Mij is niet duidelijk op grond van welke informatie wordt geconcludeerd dat eerder genoemde aantallen controles naar beneden zouden zijn bijgesteld. Op 16 januari 2020 meldde ik uw kamer dat sinds de start van de controles in februari 2018 tot begin december 2019 in totaal 881 waren uitgevoerd.⁶

Eerder heb ik in antwoord op Kamervragen de volgende aantallen genoemd. Op 28 augustus 2018 heb ik gemeld dat de ILT vanaf februari 2018 in totaal 490 chauffeurs had gecontroleerd.⁷

Op 7 november 2018 heb ik gemeld dat het (totale) aantal controles dat sinds februari was uitgevoerd was opgelopen tot 724⁸.

Er is dus geen sprake geweest van een bijstelling van het aantal uitgevoerde controles.

³ Bijvoorbeeld omdat de geconstateerde gedraging bij nader inzien niet als overtreding kan worden gekwalificeerd, of het boeterapport niet juist was opgesteld.

⁴ Om dit mogelijk te maken overlegt de ILT met het CJb.

⁵ Kamervragen Gijs van Dijk, Vergaderjaar 2019–2020, Aangangsel Handelingen, nr. 1358 (<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2019D53760&did=2019D53760>)

⁶ Antwoord op vragen van het lid Gijs van Dijk over het niet handhaven van het verbod op slapen in de vrachtwagen, Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 1358 (<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2019Z23700&did=2019D53760>)

⁷ Antwoord op vragen van de leden Jasper van Dijk en Laçin, Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr.2999 (<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2018Z13955&did=2018D41412>)

⁸ Antwoord op vragen van het lid Gijs van Dijk over misstanden in het Europese wegtransport, Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 541 (<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2018Z18500&did=2018D52822>)

Vraag 15

Hoe kan het dat de ILT geen gebruik maakt van de sectorexpertise van vakbond FNV-VNB (de afdeling voor beroepsgoederenvervoer over de weg) bij het vormgeven van haar handhavingsbeleid? Hoe kan het dat de vakbonden in België wel goed kunnen samenwerken met de inspectie en zodoende effectief misstanden kunnen aanpakken? Wordt er überhaupt vanuit de ILT samengewerkt met de vakbonden? Bent u bereid om nu wel gebruik te maken van de kennis en expertise van de vakbonden?

Antwoord 15

De ILT staat open voor alle informatie die behulpzaam kan zijn om de naleving van de regels te verbeteren. Ook daarom vindt al geregeld overleg met de FNV-VNB plaats.

Hoe de Belgische autoriteiten samenwerken met de vakbonden vraagt de ILT na. Graag blijven we leren van elkaar. Het beeld dat nu bestaat is dat die samenwerking niet wezenlijk verschilt van de Nederlandse aanpak. Wel hecht ik eraan te benadrukken dat de ILT onafhankelijk is en moet blijven. Zij heeft haar eigen wettelijke taak en de verantwoordelijkheid alle feiten, omstandigheden en belangen zorgvuldig af te wegen in de vervulling van die (handhavende) taak.

Vraag 16

Waarom is het overnachten in de cabine in het ILT-jaarverslag niet meer te zien als onderdeel van de handhaving van rij- en rusttijden en arbeidsomstandigheden, maar als parkeeroverlast?

Antwoord 16

Uit de redactie van het jaarverslag moet niet worden geconcludeerd dat de ILT de handhaving van de regels voor rij- en rusttijden niet langer zou doen in het belang van de sociale omstandigheden van chauffeurs en van de verkeersveiligheid; het tegendeel is het geval.

Er is een relatie tussen problemen met truckparkeren en de manier waarop chauffeurs hun rusttijd doorbrengen. Die is in het jaarverslag bondig aangegeven.

Vraag 17

Welke andere maatregelen, naast betere handhaving op overnachten in de cabine, gaat u nemen om de uitbuiting van vrachtwagenchauffeurs tegen te gaan? Bent u bereid om de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW) ook te laten handhaven op bijvoorbeeld onderbetaling bij vrachtwagenchauffeurs?

Antwoord 17

Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven, treedt de Inspectie SZW handhavend op bij overtredingen van de Nederlandse arbeidswetgeving in het goederenvervoer over de weg. De Inspectie SZW houdt onder andere risicogericht toezicht op de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag, de Wet arbeid vreemdelingen, de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie en de Arbeidsomstandighedenwet. Ook een aantal andere – relatief recente – ontwikkelingen kan verder bijdragen aan het tegengaan van oneerlijk werk in de sector wegvervoer goederen of de uitbuiting van vrachtwagenchauffeurs, in het bijzonder:

- De meldingsplicht die per 1 maart in werking is getreden; zie tevens het antwoord op vraag 3;
- De Europese Arbeidsautoriteit (in oprichting), die zich in het bijzonder zal richten op grensoverschrijdende handhaving in het wegvervoer;
- Het op 31 juli gepubliceerde Europese Mobiliteitspakket I, waarin specifieke regels zijn opgenomen over de toepassing van de detacheringsrichtlijn en de handhavingsrichtlijn in de sector wegvervoer. Deze regels moeten uiterlijk na 18 maanden zijn omgezet in Nederlandse regelgeving. Tevens bevat dit pakket regels voor rij- en rusttijden, waartoe ook het verbod op de 45-uursrust in de cabine behoort. In brede zin zien wij toe op de handhaving van de maatregelen uit het mobiliteitspakket.

Het vorige kabinet heeft de ketenaansprakelijkheid voor loon in de transportsector ingevoerd. Hiermee worden alle schakels in een transportketen medeverantwoordelijk voor een correcte betaling van het verschuldigde loon.

Dit biedt de sector een extra handvat om onderbetaling aan te pakken. In dit verband wijs ik op het keurmerk Paychecked, dat door de werkgevers in de sector is opgezet. De houders van dit keurmerk spannen zich aantoonbaar in voor correcte betaling van de werknemers in de keten.

Ten slotte informeren wij u dat Nederland zich actief heeft ingezet in een lopende zaak bij het Hof van Justitie van de Europese Unie, waarin de vraag naar de toepassing van de detacheringsrichtlijn in het internationaal wegtransport centraal staat⁹.

Het doel van die inzet is om meer duidelijkheid te verkrijgen over de toepassing van de detacheringsrichtlijn in het internationaal wegtransport en – als gevolg daarvan – een eerlijker speelveld voor Nederlandse transportonderneming en betere bescherming van vrachtwagenchauffeurs te bewerkstelligen. De uitspraak in deze zaak wordt op korte termijn verwacht.

⁹ HvJEU C-815/18.