

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

2999

Vragen van de leden **Jasper van Dijk** en **Laçin** (beiden SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *uitbuiting van vrachtwagenchauffeurs* (ingezonden 11 juli 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 28 augustus 2018).

Vraag 1

Wat vindt u van de uitzending van Reporter Radio: «Het harde leven langs de weg», over de erbarmelijke omstandigheden waaronder vrachtwagenchauffeurs moeten werken?¹

Antwoord 1

Ik vind het belangrijk dat iedereen – dus ook vrachtwagenchauffeurs – onder gezonde en veilige omstandigheden werkt met het principe van gelijk werk op dezelfde plaats met gelijk loon als uitgangspunt.

Vraag 2, 3

Deelt u de mening dat Nederland «de parkeerplaats van Europa» is geworden als gevolg van het niet handhaven van de weekendrust alsmede de arbeidsomstandigheden, terwijl in de ons omringende landen wel gehandhaafd wordt? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat er te weinig gehandhaafd wordt op de 45 uur weekendrust als gevolg van de tekortschietende capaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Zo ja, met hoeveel fulltime-equivalent (fte) gaat u de ILT uitbreiden en per wanneer?

Antwoord 2, 3

Nee, ik ben niet van mening dat Nederland «de parkeerplaats van Europa» is geworden en dat er te weinig wordt gehandhaafd op de 45 uur weekendrust. Wel is er in bepaalde regio's meer vraag naar parkeerplaatsen dan daadwerkelijk wordt aangeboden.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) werken nauw samen bij het toezicht op de

¹ Reporter Radio, 8 juli 2018 (<https://www.nporadio1.nl/reporter-radio/onderwerpen/462191-het-harde-leven-langs-de-weg>)

naleving van de arbeidswetgeving, zoals de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag (wml), de Arbeidstijdenwet (Atw) en de Arbeidsomstandighedenwet. Het gezamenlijke doel van de Inspectie SZW en de ILT is bij te dragen aan een eerlijke concurrentie binnen de transport- en logistieksector en aan gezonde en veilige arbeidsomstandigheden voor werknemers. Daarbij worden onderbetaling, te lange arbeidstijden, illegale tewerkstelling en schijnconstructies aangepakt en arbeidsuitbuiting tegengegaan. Met betrekking tot de handhaving van het verbod op het verblijf van de normale wekelijkse rust in het voertuig – de 45 uur weekendrust – verwijs ik naar mijn brieven aan uw Kamer van 24 mei 2018 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 705) en 12 juli 2018 (Kamerstuk 29 398, nr. 606). Zoals eerder aan uw Kamer gemeld handhaaft de ILT vooral op parkeerplaatsen waar de meeste overlast is. Op deze manier wordt de beschikbare capaciteit zo effectief mogelijk ingezet om ervoor te zorgen dat transportondernemingen en vrachtwagenchauffeurs geen overtredingen begaan en als dat wel gebeurt deze te beboeten.

Vraag 4

Deelt u de mening dat de unaniem aangenomen motie Jasper van Dijk c.s.² niet correct wordt uitgevoerd, aangezien er niet structureel gehandhaafd wordt op de weekendrust? Zo ja, wanneer gaat u de motie alsnog correct uitvoeren?

Antwoord 4

De motie van het lid Jasper van Dijk c.s. verzoekt de regering op alle relevante plaatsen structureel te handhaven op de normale wekelijkse rust in het voertuig (weekendrust). De ILT heeft met betrekking tot het handhaven van de rij- en rusttijden een structurele taak. Hieronder valt ook het handhaven van het verbod van het verblijf van de normale wekelijkse rust in het voertuig, de zogenoemde 45 uur weekendrust. Zoals aan uw Kamer op 24 mei 2018 gemeld (Kamerstuk 21 501-33, nr. 705) handhaaft de ILT risicogericht en op parkeerplaatsen waar de meeste overlast is. De ILT voert gerichte reguliere inspecties op de weekendrust uit. De motie Jasper van Dijk c.s. wordt op deze manier correct uitgevoerd.

Vraag 5

Is het waar dat het afgelopen half jaar slechts circa 50 overtredingen door de ILT zijn geconstateerd? Zo ja, deelt u de mening dat aan veel overtredingen voorbij is gegaan, zoals de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) in de uitzending stelt?

Antwoord 5

Vanaf februari 2018 heeft de ILT in totaal 490 chauffeurs gecontroleerd en 119 boeterapporten opgesteld, omdat chauffeurs hun verplichte normale wekelijkse rust in de vrachtauto hebben doorgebracht.

Vraag 6

Bent u bereid de boetes voor de werk- en opdrachtgevers te verhogen? Zo nee, hoe gaat u een eind maken aan de vele misstanden op Nederlandse parkeerplaatsen?

Antwoord 6

Ik acht het niet opportuun om het huidige boetebeleid te wijzigen. Het toezicht op de naleving van rij- en rusttijden door de ILT vindt plaats tijdens wegcontroles (objectinspecties) en bedrijfscontroles (administratie inspecties). Bij een overtreding legt de ILT een boete op. Een belangrijk uitgangspunt van het boetebeleid is dat een sanctie een afweging moet zijn tussen de ernst van de overtreding (proportionaliteit) en de mate van afschrikking (doeltreffendheid) ervan.

Met name langs de goederencorridors overtreft de vraag naar parkeerplaatsen voor de lange rust op het onderliggend wegennet het aanbod. Hoewel de verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet niet bedoeld zijn voor lange rustperiodes, worden deze wel hiervoor gebruikt en is er sprake van

² Kamerstuk 34 734, nr. 21

overbezetting. Om de verzorgingsplaatsen te ontlasten zijn er alternatieven, in de vorm van beveiligde truckparkings, nodig.

Zoals in mijn brief aan uw Kamer (Kamerstuk 29 398, nr. 606) van 12 juli 2018 gemeld zet ik mij samen met de regionale partners en bedrijfsleven in voor uitbreiding van het aantal beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen op het onderliggend wegennet. Daarbij wordt ook gekeken naar beschikbare Rijksterreinen.

Voor wat betreft de openbare orde en veiligheid op de parkeerplaatsen langs de snelwegen zijn in eerste instantie de gemeente en politie verantwoordelijk om hier op toe te zien.

Vraag 7

Deelt u de mening dat er sprake is van een schijnconstructie als Nederlandse transporteurs via buitenlandse vestigingen chauffeurs – die voornamelijk in en vanuit Nederland rijden – minder dan het Nederlandse minimumloon betalen? Wat onderneemt u hiertegen?

Antwoord 7

Of er recht is op het Nederlandse minimumloon hangt af van verschillende factoren. Op basis van deze informatie kan ik niet beoordelen wat de feiten en omstandigheden zijn. Het huidige kabinet zet zich in voor het principe dat gelijk werk op dezelfde plaats beloond wordt met gelijk loon. Dat geldt in den brede, maar ook in de transportsector. Uitgangspunt bij mijn inzet bij de voorstellen van het 1e Mobiliteitspakket is het streven naar een internationaal gelijk speelveld voor bedrijven en werknemers om te voorkomen dat op arbeidsvoorwaarden wordt geconcurrereerd tussen werknemers uit verschillende EU-lidstaten.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de 45 uur weekendrust bedoeld is voor chauffeurs om bij hun gezin door te brengen?

Antwoord 8

In verordening 561/2006 staat rust gedefinieerd als «iedere ononderbroken periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken». De manier waarop de chauffeur deze tijd invult, is aan hem- of haarzelf.

Vraag 9

Wat vindt u van het feit dat chauffeurs steeds vaker in zogenaamde trucker-hotels worden ondergebracht?

Antwoord 9

Ik vind het van belang dat chauffeurs op een goede manier hun weekendrust kunnen genieten. Een verblijf in een hotel met voldoende voorzieningen kan een optie zijn.

Vraag 10

Deelt u de mening dat het woord «hotel» niet gebruikt zou mogen worden voor een aantal oude Portakabins waarin chauffeurs op stapelbedden, zonder privacy, met weinig sanitaire voorzieningen en zonder fatsoenlijke ventilatie hun verplichte weekendrust moeten doorbrengen?

Antwoord 10

De omstandigheden die worden omschreven voldoen naar onze mening niet aan het normale beeld van een hotel. Echter, «hotel» is geen wettelijk beschermd begrip.

Vraag 11, 12

Deelt u de mening dat het huisvesten van 30 mensen in een huis met stretchers in de woonkamer, zes bedden, een wc en een beschimmelde douche, onaanvaardbaar is? Wat onderneemt u hiertegen?

Deelt u de mening dat gemeenten moeten handhaven op dit soort veredelde trucker-hotels? Zo ja, gaat u de gemeenten hierop aanspreken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11, 12

Het huisvesten van mensen in genoemde omstandigheden acht ik niet wenselijk. Het bouwwerk dient uiteraard te voldoen aan de eisen in het Bouwbesluit. Deze eisen zijn afhankelijk van de functie van het gebouw. Bouw- en woningtoezicht van de gemeente is de aangewezen partij om hierop te controleren. Er gelden dus andere eisen voor hotels (logies-functie) en woningen.

Vraag 13

Gaat u in de Transportraad, bij de behandeling van de Richtlijn voor rij- en rusttijden (EG 2002/15), de Detacheringsrichtlijn (96/71/EG) en de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 (toegang tot beroep) en nr. 1072/2009/RG (cabotage), inzetten op het voorkomen van dit soort misstanden? Wat is precies uw insteek?

Antwoord vraag 13

Zoals eerder gecommuniceerd aan uw Kamer (Kamerstuk 34 734, nr. 4–8, Kamerstuk 21 501-33, nr. 705) sta ik positief tegenover het voorstel van de Commissie voor wijziging van de Verordening over toegang tot het beroep om betere aanpak van postbusbedrijven in Europa mogelijk te maken. Bij de voorgestelde wijziging van de Richtlijn over rij- en rusttijden blijft mijn uitgangspunt dat, mede met het oog op de verkeersveiligheid, hier slechts beperkt tot verdere flexibilisering kan worden overgegaan. Ten aanzien van de voorgestelde toepassing van de detacheringsrichtlijn op het wegvervoer is mijn inzet, overeenkomstig de kabinetsinzet zoals beschreven in antwoord 7, dat de door de Commissie voorgestelde uitzondering op de toepassing van de detacheringsrichtlijn bij internationaal wegvervoer beperkt moet zijn. Bij cabotagevervoer zou geen sprake mogen zijn van uitzonderingen op de toepassing van de detacheringsrichtlijn.