

## 4

### Vragenuur

**Vragen van het lid Van Hijum aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over oneerlijke concurrentie door Oost-Europese chauffeurs.**

De heer **Van Hijum** (CDA):

Voorzitter. Vorige week hebben wij in deze zaal een uitgebreid debat gevoerd naar aanleiding van de resultaten van de parlementaire onderzoekscommissie naar arbeidsmigratie. Die commissie kwam tot de conclusie dat wij de laatste jaren te maken hebben met een aanzienlijke instroom van arbeidsmigranten uit Midden- en Oost-Europa en dat wij daar baat bij hebben omdat die mensen hier nuttig werk doen, maar ook dat het niet gelukt is om die stroom in goede banen te leiden. Er zijn nog veel problemen met oneerlijke concurrentie en uitbuiting door malafide uitzendbureaus, maar ook problemen op het terrein van huisvesting en overlast. Een van de sectoren waarin die problemen zich voordoen, is de transportsector. Daar in hebben met name kleine bedrijven en zelfstandige rijders te maken met concurrentie van mensen uit Polen, Roemenië en andere Midden- en Oost-Europese landen. Zij ervaren dat met name grote transportbedrijven en verladingsmaatschappijen in zee gaan met de buitenlandse rijders dan met hen.

Op zichzelf hoeft dat nog geen probleem te zijn, ware het niet dat dit vaak gepaard gaat met ontduiking van cao's en de loonafspraken die daarin zijn gemaakt. Er worden soms concessies gedaan aan de kwaliteit, bijvoorbeeld op het gebied van de in Nederland geldende opleidingseisen. Er lijkt soms ook gemarchandeerd te worden met de veiligheid, bijvoorbeeld met de rij- en rusttijden of met de richtlijnen voor gevaarlijke stoffen. Dan hebben wij het nog niet eens gehad over de problematiek van alcohol. Afgelopen weekend is een groot aantal chauffeurs bij elkaar geweest in Zwolle. Zij hebben hun zorgen over deze ontwikkeling geuit en overwogen zelfs om acties te gaan voeren.

Is de minister bekend met dit probleem van oneerlijke concurrentie in de transportsector en de verdringing die daarmee gepaard gaat? Welke mogelijkheden ziet hij om een gelijk speelveld in Europees verband te bewerkstelligen, zodat Nederlandse chauffeurs een eerlijke kans hebben op de arbeidsmarkt en niet oneerlijk worden weggeconcentreerd?

Minister **Kamp**:

Voorzitter. Ik denk zeker dat er wat aan de hand is, maar laat ik allereerst aangeven hoe dit formeel ligt. Een Nederlands bedrijf dat een buitenlandse chauffeur in dienst heeft, moet deze gewoon volgens de Nederlandse cao betalen. Als een buitenlander vanuit het buitenland bij een Nederlands bedrijf wordt gedetacheerd, moet deze ook volgens de Nederlandse cao worden betaald. Er kan natuurlijk met alles en iedereen gemarchandeerd worden; als hiermee wordt gemarchandeerd, moet er toezicht op worden gehouden door de Inspectie SZW, de cao-partijen en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Dat wordt ook seri-

eus gedaan en dat is noodzakelijk. Er is nog een mogelijke variant: een bedrijf uit het buitenland moet een vracht in Nederland afleveren. Zo'n bedrijf heeft de gelegenheid om drie keer een rit met een lading te maken. Er moet op toegezien worden dat dit niet vaker dan drie ritten gebeurt. Daar is de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor verantwoordelijk. Als er sprake is van een overtreding, kan daartegen worden opgetreden op grond van de Wet op de economische delicten. Ik denk wel dat er al met al het nodige aan de hand is. Dat wordt ook bewezen door hetgeen de heer Van Hijum naar voren heeft gebracht: de bijeenkomst van een aantal chauffeurs die zelf een wagen of een klein aantal wagens hebben. Het lijkt mij goed om in Europees verband te bekijken wat de uitwerking van de Europese regels is, met name voor die kleinere bedrijven. Ik ben van plan om daarover met mijn collega van I en M te spreken. Samen met haar wil ik erop aandringen dat Europa gericht onderzoek doet naar dit aspect. Dan moet blijken of sprake is van problemen die op Europees of Nederlands niveau moeten worden aangepakt. Als dergelijke problemen er zijn, zijn wij zeker tot extra inspanningen bereid.

De heer **Van Hijum** (CDA):

Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Het is goed dat hij onderschrijft dat er een probleem is dat aangepakt moet worden. Hij is bereid om in Europees verband onderzoek te doen naar de vraag wat je op Europees niveau moet regelen. Is hij ook bereid om met deze groep chauffeurs, die vertegenwoordigd worden door brancheorganisatie VERN, in overleg te treden om te bekijken of er serieuze signalen zijn dat er in de branche het nodige mis is en of de Arbeidsinspectie of de Inspectie Verkeer en Waterstaat actie moet ondernemen om de problemen gericht aan te pakken? Ik vraag de minister ook of hij bereid is om met de transportsector in overleg te treden om te bekijken hoe de naleving van de afspraken in de cao kan worden bevorderd. Kunnen de cao-partijen daar zelf meer inspanningen voor doen? Kunnen zij met de Arbeidsinspectie overleggen om misstanden aan te pakken?

Minister **Kamp**:

Voorzitter. Het lijkt mij verstandig om met deze groep te overleggen. Dat overleg kan het beste gevoerd worden bij de evaluatie van de Wet wegvervoer goederen, die op dit moment plaatsvindt. Voor die evaluatie door de minister van I en M is een brede klankbordgroep opgetuigd. VERN maakt daar deel van uit, net als Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ik ben zeker bereid om met mijn collega van I en M in deze klankbordgroep de kwestie te bespreken. Ben ik bereid om met de cao-partijen contact te hebben over de recente signalen? Ja, daar ben ik toe bereid. Als er signalen zijn dat er mogelijk iets mis is – de huidige signalen lijken reëel – dan is het verstandig om met partijen te overleggen om te bekijken of door betere samenwerking of betere acties de zaak kan worden verbeterd. Als sprake is van overtreding van de Wet minimumloon, dan pakt de Arbeidsinspectie/de Inspectie SZW dat aan. Als sprake is van overtreding van de cao, dan moeten de cao-partijen dat zelf doen. Als sprake is van een reëel vermoeden dat er iets echt mis is met die cao, dan is de Arbeidsinspectie bereid om daar ondersteuning aan te geven. Op die manier wil ik het graag aanpakken.

## **Kamp**

De heer **Van Hijum** (CDA):

Voorzitter. Ik ben tevreden over de toezegging die de minister doet en over zijn bereidheid om met partijen in gesprek te treden. Ik heb één slotvraag. Vindt de minister het een goed idee dat de transportsector zelf signalen van ontduiking van de cao nadrukkelijker oppakt, bijvoorbeeld door met iets als een cao-politie te komen?

Minister **Kamp**:

Op het moment heb ik geen aanwijzingen dat partijen onvoldoende actief zijn op het punt van de naleving van de cao. Het is hun taak om tegen niet-naleving van de cao op te treden. In het gesprek waarom de heer Van Hijum heeft gevraagd, zal ik dit punt aan de orde stellen.

De heer **Ulenbelt** (SP):

Voorzitter. Erkent de minister nu dat het openstellen van de grenzen tot verloedering in de transportsector heeft geleid? Hij zegt dat hij zal overleggen met de minister van Verkeer en Waterstaat, maar in april heeft die minister al gezegd dat zij zou gaan controleren op buitenlandse chauffeurs die in Nederland rijden. Wij zouden een wetsvoorstel krijgen, maar dat hebben wij nog steeds niet. Kan de minister ervoor zorgen dat wij dat zo snel mogelijk krijgen, zodat de Inspectie Verkeer en Waterstaat écht kan controleren? Nu kan zij dat niet.

Minister **Kamp**:

De Inspectie Verkeer en Waterstaat kan wel controleren en kan ook optreden op grond van de Wet economische delicten. Het kan beter. Dat proces is gaande en ik ben bereid om de Kamer te informeren over de stand van zaken: hoever zijn wij in het proces om op dit punt nog een stap vooruit te zetten?

Ik denk niet dat openstelling van de grenzen tot verloedering leidt. Het openstellen van de grenzen in Europa heeft heel veel mogelijkheden geboden voor Nederlandse bedrijven, die daardoor in het buitenland actief kunnen zijn. Nederland is de grote transporteur van Europa; dit is dus in het belang van ons land. Bedrijven en chauffeurs uit het buitenland die in Nederland optreden, moeten zich aan de regels houden. De Europese regels laten niet alleen toe dat zij naar Nederland komen, maar leiden er ook toe dat zij zich ook in hun land van herkomst aan die Europese standaarden moet houden.