



Bijlage 4 Beleidsreactie op het onderzoek "Doorbraak Verzocht"

Crimineel misbruik van de transport- en logistieke sector is een concreet gevaar voor de internationale positie van Nederland en de positie van toegangspoort tot Europa. Dit was voor brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) aanleiding onderzoek te laten uitvoeren naar de kwetsbaarheid van de sector voor crimineel misbruik.

Na het verschijnen van het rapport *Doorbraak Verzocht* heeft uw Kamer gevraagd om een kabinetsreactie¹. Bij beantwoording van Kamervragen² over dit rapport is toegezegd in deze reactie ook terug te komen op de sociaal economische kwetsbaarheid van chauffeurs. Met deze brief doe ik u een reactie toekomen waarbij ik namens het kabinet in ga op de belangrijkste aanbevelingen van het onderzoek en de acties die we nemen om opvolging hieraan te geven.

Algemene reactie

Nederland, de transportbranche en publieke partijen hebben baat bij een veilige, sterke en integere sector. Een veilige en integere keten is essentieel. Daarbij past het niet dat bedrijven risico lopen dat hun lading wordt gebruikt als dekmantel, dat chauffeurs worden aangehouden met drugs of transportondernemers onder druk worden gezet om medewerking te verlenen aan illegale activiteiten. Tegelijkertijd kunnen we niet anders dan constateren dat criminelen wel degelijk gebruik maken van facilitators in de bovenwereld. De weerbaarheid voor crimineel misbruik van bedrijven en haar medewerkers staat onder druk. Dit was ook de reden voor mijn ministerie om subsidie te verlenen voor de uitvoering van dit onderzoek.

Zoals in de beantwoording van de hiervoor genoemde Kamervragen opgenomen betreft het een gedegen onderzoek. Dat de branche hiertoe opdracht heeft gegeven laat ook zien dat de sector erop gebrand is ondermijnende criminaliteit krachtig te bestrijden. Het onderzoek brengt risico's en kwetsbaarheden voor misbruik en criminele inmenging in kaart. Het geeft houvast om de publiek-private aanpak van ondermijning in de transportsector verder te verbeteren en deze zo weerbaarder te maken tegen criminaliteit. Op een aantal onderdelen is het nodig het goede vervolggesprek te voeren en mogelijk ook nader onderzoek te doen om te bezien welke maatregelen het meest heilzaam zijn. Dit gericht op het wegnemen van de voedingsbodem voor crimineel misbruik.

Reactie op de conclusie en aanbevelingen

De onderzoekers concluderen dat transport en logistiek in Nederland onveranderd kwetsbaar zijn voor criminaliteit en misbruik. Het beroepsgoederenvervoer - van internationaal vrachtverkeer tot pakketbezorging - is gevoelig voor crimineel misbruik door knellende arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden en een grote concurrentiedruk. Dit tegen de achtergrond van een lage pakkans waardoor criminelen kunnen meeliften op legale goederenstromen en goed georganiseerde, vermogende criminele samenwerkingsverbanden. De toenemende druk op tarieven, het achterblijven van passende beloning van chauffeurs en koeriers, gecombineerd met de lage pakkans zorgt ervoor dat (een deel) van de sector gevoelig is voor bijvoorbeeld drugssmokkel. Naast structurele opsporing en handhaving is volgens de onderzoekers het wegnemen van de voedingsbodem voor crimineel misbruik noodzakelijk. De onderzoekers doen verder onder meer de

¹ 2021D13504

² Aangangsel Handelingen 2020-2021, 2348

aanbeveling om onderzoek te doen naar de ondergrens van bodemtarieven om de voedingsbodem voor crimineel misbruik weg te nemen.

Concurrentiedruk en arbeidsvoorwaarden

Het kabinet hecht groot belang aan eerlijk, gezond en veilig werk voor alle werknemers. Zo heeft het kabinet in de afgelopen periode stappen gezet richting een meer gelijk speelveld tussen werknemers en (schijn-)zelfstandigen. Stappen die onder meer in de rapporten van de Commissie Regulering van werk (Commissie Borstlap) en de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid over toekomst van werk worden geschetst. Naast het belang van een gelijk speelveld, heeft de Commissie Regulering van werk aandacht gevraagd voor een duidelijk en hanteerbaar onderscheid tussen werknemers en zelfstandigen en het belang van handhaving. In reactie op het rapport van de Commissie Regulering van werk is aangegeven dat besluitvorming over de aanbevelingen aan een toekomstig kabinet is.

Er zijn de afgelopen tijd verschillende initiatieven geweest die specifiek bijdragen aan het verbeteren van de sociaaleconomische positie van chauffeurs. Voor het internationaal wegtransport is in 2020 het mobiliteitspakket aangenomen en dat wordt momenteel geïmplementeerd. Dit pakket bevat onder andere heldere regels voor grensoverschrijdende detachering in het wegvervoer. Daarbij wordt duidelijker welke vervoersmodaliteiten beschouwd worden als detachering en daarmee de bijbehorende arbeidsvoorwaarden. Hierdoor worden chauffeurs betaald volgens Nederlands recht. Ook zijn de rij- en rusttijden aangescherpt sinds 20 augustus 2020.

Sinds 1 januari 2017 is de ketenaansprakelijkheid voor loon van toepassing op het goederenvervoer over de weg. Een werknemer kan op grond hiervan tegelijkertijd zijn werkgever en diens opdrachtgever hoofdelijk aansprakelijk stellen voor de betaling van het loon waar hij of zij recht op heeft. Wanneer de loonvordering bij genoemde partijen niet kan worden geëffectueerd, kan de werknemer naar alle volgende schakels in een opdrachtketen gaan.

Daarnaast heeft de sector zelf actie ondernomen, met de ontwikkeling van het keurmerk PayChecked waarmee transportondernemers kunnen aantonen dat zij hun werknemers betalen zoals is afgesproken in de cao en beloningsafspraken in de keten gewaarborgd zijn.

Arbeidswetgeving wordt echter lang niet door alle werkgevers in de logistieke sector nageleefd. De Inspectie SZW zet extra in op de bevordering van naleving van de arbeidswetgeving in de pakket- en koerierssector. Daarbij worden verschillende toezichtsinstrumenten ingezet. De Inspectie confronteert daarbij onder andere grote opdrachtgevers in de pakketbezorging met bevindingen over wat zich feitelijk binnen hun keten afspeelt om hen aan te zetten tot betere interne beheersprocessen. De Inspectie is in 2020 met deze strategie gestart. Hiermee wordt beoogd dat opdrachtgevers uiteindelijk alleen met eerlijke bedrijven in zee gaan. Het effect van deze aanpak is groter dan bij het alleen controleren van individuele pakketbezorgers. Aan de hand van een evaluatie in 2022 van het toezichtsproject van de Inspectie in de pakket- en koerierssector kan worden bepaald of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Publiek-private samenwerking, informatiedeling en handhaving

De problematiek van ondermijning overstijgt het veiligheidsdomein. Met de onderzoekers deel ik dat publiek-private samenwerking en goede informatiedeling

hard nodig is. Ik spreek dan ook iedere zes maanden in het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing hierover met het bedrijfsleven. In 2022 komen wij gezamenlijk tot een nieuw meerjarig Actieprogramma Veilig Ondernemen 2023-2026. De extra investeringen in het breed offensief tegen ondermijnende criminaliteit³ zet ik ook in voor publiek-private samenwerking en informatiedeling.

Via het programma DG Ondermijning werk ik toe naar een brede maatschappelijke coalitie. Naast veiligheidspartners spelen immers ook andere 'partners in crime' zoals uit de private sector een belangrijke rol. In goede verbinding verken ik met de betrokken partijen hoe we deze samenwerking kunnen intensiveren en welk instrument daarbij behulpzaam kan zijn. Te denken valt aan een PPS deal en het inrichten van een Landelijk Fenomeentafel, zoals deze reeds bestaat voor outlaw motorcycle gangs en de aanpak van vastgoedcriminaliteit. Deze werkwijze heeft kenmerken van de door de onderzoekers aanbevolen convenantsaanpak en heeft geen vrijblijvend karakter. Het instellen van een monitoringsinstrument maar ook experimenteren aan de hand van pilots zijn hier mogelijk onderdeel van.

De beoogde betere samenwerking op het gebied van handhaving - zowel regionaal, landelijk en internationaal als tussen toezichthouders, inspecties onderling en met uitvoerende organisaties zoals bijvoorbeeld Kiwa, Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) en RDW is hier logischerwijs aan verbonden. De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal bovendien in gesprek gaan met de branche over het verlagen van de vergunningsgrens naar 0 kilo laadvermogen om zodoende de handhaving ook te vergemakkelijken.

Tot slot

Het rapport draagt bij aan het inzicht over risico's en kwetsbaarheden voor misbruik en criminele inmenging in de transportsector en geeft handvatten voor het weerbaarder maken van de branche. In dit kader is er een duidelijke samenhang met het tegengaan van drugsmokkel via logistieke knooppunten, waarvoor ik momenteel samen met de partners aan een plan van aanpak werk. Criminelen zijn actief in de transportbranche of misbruiken deze om drugs via onze zee- en luchthavens naar het achterland te transporteren. Het tegengaan van deze criminele stromen heeft mijn aandacht, waarbij weerbaarheid een belangrijk element is. Mijn departement blijft ook over de aanpak op en rond logistieke knooppunten in gesprek met onder meer TLN en betreft daarin ook de uitkomsten van dit onderzoek. De komende jaren werken we zo in de breedte met de transportbranche en publieke partijen aan een veilige, sterke en integere sector.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, 29911-329