

45ste vergadering

Donderdag 24 januari 2008

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Verbeet

Tegenwoordig zijn 105 leden, te weten:

Agema, Anker, Aptroot, Arib, Azough, Van Baalen, Bashir, Van Beek, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Van Bochove, Bouchibti, Bouwmeester, Ten Broeke, Van der Burg, Cramer, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Dibi, Tony van Dijck, Jan Jacob van Dijk, Eijsink, Ferrier, Fritsma, Van Gennip, Van Gent, Gerken, Van Gerven, Gill'ard, Graus, Griffith, Van Haersma Buma, Van der Ham, Heerts, Heijnen, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Jacobi, Jansen, Kamp, Kant, Karabulut, Koopmans, Koppejan, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Kuiken, Langkamp, Leerdam, Lempens, Luijben, Madlener, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Nicolaï, Ormel, Ortega-Martijn, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Pechtold, Peters, Polderman, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Roon, De Rouwe, Rutte, Samsom, Schermers, Schinkelshoek, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smilde, Snijder-Hazelhoff, Spekman, Spies, Van der Staaij, Tang, Teeven, Thieme, Timmer, Van der Veen, Van Velzen, Verbeet, Verdonk, Vermeij, Van der Vlies, Voordewind, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert en Zijlstra,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Donner, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mevrouw Vogelaar, minister voor Wonen, Wijken en Integratie, en mevrouw Bussemaker, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Wilders en Bosma.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieu-beheer in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2006/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van**

15 maart 2006 betreffende het beheer van afval van de winningsindustrieën en houdende wijziging van Richtlijn nr. 2004/35/EG (PbEU L 102) (31139).

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regeling van het beroeps-goederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's (Wet wegvervoer goederen) (30896).**

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat van harte welkom.

De minister heeft tussen 12.15 uur en 13.15 uur een verplichting jegens een buitenlandse delegatie. Laten wij rekening houden met de indruk die wij op onze omgeving maken en proberen, het debat voor 12.15 uur af te ronden. Dat vereist zowel van de woordvoerders als van de minister discipline. Zoals bekend, is ook hij doorgaans lang van stof. Het is ook mogelijk, het antwoord van de minister na zijn verplichting te laten plaatsvinden. Ik vind alleen dat wij ons hoffelijk moeten opstellen tegenover mensen die op bezoek komen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Mij lijkt inderdaad dat wij rekening moeten proberen te houden met die hoffelijkheid.

De Wet wegvervoer goederen is de opvolger van de uit 1992 daterende wet goederenvervoer over de weg. De doelstelling van deze nieuwe wet is drieledig: deregulering, vermindering van administratieve lasten voor de goederenvervoerder en een verbeterde handhaafbaarheid van de regelgeving. De CDA-fractie juicht de uitgangspunten van dit wetsvoorstel toe. Op maar liefst negen onderdelen worden voorstellen ter deregulering en administratieve lastenvermindering gedaan. Met zeven punten gaat de CDA-fractie zonder meer akkoord. Twee onderdelen wil ik, mede met het oog op de discussie die in het verslag is gevoerd, namens mijn fractie nader aan de orde stellen. Deze onderdelen zijn in haar ogen van

Van Heugten

belang om de sector, die er met 120.000 mensen in Nederland zeker toe doet, beter te laten functioneren.

Op het gebied van deregulering, de versoering van regelgeving, bevat het voorstel vijf punten. Vier daarvan vormen voor ons geen enkel probleem; dat zijn het schrappen van de inschrijvingsplicht voor eigen vervoer, de verlaging van de eisen voor financiële draagkracht op het Europees minimum, het schrappen van een aparte vergunning voor binnenlands goederenvervoer en het schrappen van de eis van dienstbetrekking voor chauffeurs.

Over het verhogen van de ondergrens voor de vergunningplicht valt het volgende op te merken. In het wetsvoorstel wordt de ondergrens voor de vergunningplicht verhoogd. In de huidige wet hoeft je geen vervoersvergunning te hebben voor beroepsvervoer met een auto met een laadvermogen van minder dan 500 kilo. Het voorstel is om dit te verhogen tot een totaalgewicht van 3,5 ton. Dat betekent in de praktijk zo'n 1800 kilo laadvermogen. Dat is een behoorlijke hoeveelheid lading. Gemiddeld zijn dat vier à vijf pallets. De motivatie voor deze verhoging is dat dit aansluit bij de Europese regels en dat het tot minder vergunningen leidt. Dat is een reden voor ons om het voorstel vanuit een positieve grondhouding te benaderen.

Na de nodige gesprekken met de branche, met name in de pakketdiensten- en koerierswereld, zijn wij echter tot het inzicht gekomen om terughoudend te zijn bij de voorgestelde wetswijziging. Er zijn vele kleine zelfstandigen in deze branche, er heerst een moordende concurrentie met lage marges en er is een hang naar avontuur en vrijheid, waardoor men de grenzen van veiligheid en verantwoord gedrag nogal eens wil opzoeken. Rij- en rusttijden zijn niet gebaseerd op veiligheidsprincipes, maar op de afgesproken aflevertijdstoppen – men kent wel de reclame: dat is pas snel! – en de drang en dwang om kilometers te maken, want die worden betaald. Verder constateren wij dat thans de verplichte rij- en rusttijden gelden voor auto's met een laadvermogen vanaf 500 kilo. Vanuit handhavingsbeleid lijkt het ons dan ook logischer om de vergunningplicht voor beroepsvervoer gekoppeld te houden aan dezelfde grens. Van notoire overtreders kan zo nodig de vergunning worden ingetrokken. Onze conclusie is derhalve handhaving van de bestaande grens. Bovendien vraagt de branche zelf niet om een verhoging van de ondergrens voor de vergunningplicht.

Wat betekent een verhoging van de ondergrens voor het aantal te verlenen vergunningen en de administratieve lasten? Volgens de gegevens in de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel zal het gaan om 2,9% minder vergunninghouders en 8,1% minder vergunningen. De daarbij uitgerekenende verlichting van de administratieve lasten bedraagt € 21.000 per jaar. Dat is op het totaalbedrag 0,0008%. Sommigen wekken de indruk dat met deze verhoging van de grens een enorm administratievelastenvoordeel te behalen is. Sterker nog: de pers doet het voorkomen alsof een enorme deregulering overboord wordt gezet als wij dit amenderen en terugzetten naar de oorspronkelijke grens. Dat is dus niet waar. Het gaat om een marginale lastenverlichting. Dat is voor ons ook de reden om af te wegen of het meer goed doet of meer kwaad.

Moeten wij misschien de grens verhogen vanwege de EU-richtlijnen? In onze ogen niet, want de EU-richtlijn stelt duidelijk dat lidstaten een lagere en ook hogere

drempel mogen hanteren dan de in de richtlijn genoemde 3500 kilo. Dat gebeurt ook. De landen om ons heen hanteren alle verschillende grenzen. Op dit punt had de EU misschien beter en dringender regelgeving kunnen voorschrijven, maar zij heeft de lidstaten de vrijheid gelaten om dit naar eigen inzicht in te vullen. Er is dus geen enkele belemmering om op EU-niveau en ten aanzien van het level playing field de grens te handhaven op 500 kilo of te verhogen tot 3500 kilo. In die redenering hebben wij dan ook gemeend dat wij het ingediende amendement kunnen steunen.

De heer **De Krom** (VVD): Dit is precies de reden waarom de verlichting van administratieve lasten zo moeizaam verloopt. Er zijn altijd wel redenen om het niet te doen. De heer Van Heugten voert een aantal redenen aan; ik deel die redenen overigens niet. Ik wil hem één vraag stellen.

De heer Van Heugten heeft voor de motie-Van der Burg gestemd die inhield geen nationale koppen op Europese regelgeving. De huidige wet kent die nationale kop. De nieuwe wet haalt die nationale kop eraf. Hoe verklaart hij dat hij voor de motie heeft gestemd, maar de lastenverlichting die in dit wetsvoorstel wordt voorgesteld, teruggedraait?

De heer **Van Heugten** (CDA): Daarom heb ik het uitgelegd. De EU-regelgeving laat die vrijheid. Uit de geschiedenis van de Europese regelgeving blijkt dat alle landen verschillende grenzen hanteren en dat men niet bereid was tot één compromis. Er is weliswaar een richtlijn opgesteld, maar er is meteen bij gezegd dat de richtlijn naar ieders eigen inzicht optioneel is in te vullen. Het is dus voor ons geen afweging van een theoretische en papieren werkelijkheid of het een nationale kop is, maar gewoon de feitelijke werkelijkheid. Ten opzichte van de ons omringende landen zien wij dat dit geen nationale kop is op EU-regelgeving. Op papier wel, mijnheer De Krom, maar de VVD leeft volgens mij ook niet in een papieren wereld en staat ook met twee benen in de werkelijkheid. Dan ziet u dat dit geen nationale kop is op EU-regelgeving.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer dat de CDA-fractie wat de administratieve lasten betreft, althans op dit punt, echt onderdeel van het probleem is. U leeft in een papieren werkelijkheid. Dat is de papieren werkelijkheid van die extra 7000 vergunningen die u wilt handhaven en waar de VVD eindelijk van af wil. Als wij voortgang willen maken met dat geweldig moeizame probleem van de administratieve lasten, is mijn instelling: al scheelt het maar één vergunning. Nu gaat het om meer dan 7000. U gaat uit van wantrouwen in de samenleving, terwijl wij zeggen dat je van vertrouwen moet uitgaan. Laten wij dat echt eens doen, want deze aanpak leidt ertoe dat wij weer niet doorpakken, dat wij weer teruggaan en dat wij weer blijven leven in die papieren werkelijkheid waarover u het hebt. Heroverweeg dit en trek uw amendement alstublieft in, want zo komen wij geen steek verder.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik geef de heer De Krom toch mee dat ook de berekening uitwijst dat het aan administratievelastenvermindering niets oplevert. Het terugdraaien van de grens betekent geen verzwarende van de administratieve lasten. Ik heb net gezegd dat het gaat om 0,008% op het totaal. Dat is niks; wij praten dus over

Van Heugten

niks. Als wij straks buiten in de werkelijkheid gaan handhaven in deze sector en er allerlei problemen zijn met vervoerders – onverzekerd rondrijden met lading, slecht gestuwd, veel ladingbreuk, diefstal, beschadigingen, vermissingen – dan heeft het bedrijfsleven het paard achter de wagen gespannen. Ik ga niet per definitie uit van de negatieve gevolgen; er zijn ook positieve gevolgen. Maar als de administratieve lasten-opbrengst nul is – € 21.000 op een bedrag van 250 mln. aan totale administratieve lasten noem ik niks; dat valt weg achter de marge, dus wij praten hier helemaal niet over administratieve lasten – dan is het gewoon een kwestie van kijken naar de huidige praktijk. Wij verzwaren niks, wij laten de huidige praktijk voortbestaan en wij gaan geen schijnoplossingen aandragen om straks bij de verkiezingen te kunnen zeggen dat wij heel veel hebben gedaan aan administratieve lastenverlichting, terwijl buiten niemand er iets van merkt. Dat is ongeveer de stijl die de VVD kennelijk wil hanteren.

De heer **De Krom** (VVD): Ik neem aan dat u ook de andere amendementen steunt die het hart uit het hele wetsvoorstel halen. Vindt u dat dit wetsvoorstel nog wel zin heeft? Het levert eigenlijk niet veel op, zo zegt u. Ik lees iets heel anders in de memorie van toelichting. Het hele pakket levert 23 mln. op. Wat u betreft, is dat dus niet de moeite waard. Vindt u dat de regering er goed aan doet om dit wetsvoorstel überhaupt te handhaven? U haalt de kern en het hart eruit.

De heer **Van Heugten** (CDA): Het is heel simpel. Wij hebben het nu over ophoging van de vergunningplicht. Op een totaal van 260 mln. aan administratieve lasten betekent dit voorstel bijna 10% reductie, een kleine 24 mln. Wij halen daar € 21.000 van af, wat betekent dat er nog nagenoeg 24 mln. aan administratieve lastenverlichting overblijft. Wij laten het hele wetsvoorstel gewoon intact en kunnen er van harte mee instemmen, inclusief een kleine amendering op dit punt die is ingegeven vanuit een praktische inslag en niet vanuit een papieren werkelijkheid.

Behalve deregulering behoort de nieuwe Wet wegvervoer goederen ook een vermindering van de administratieve lasten te bewerkstelligen. Wij hebben het er net uitgebreid over gehad. Drie wijzigingen worden voorgesteld, onder andere vereenvoudiging en versobering van de vervoersenquête en het vervallen van de inschrijvingsplicht voor eigen vervoer. Het zijn prima maatregelen. Ik wil bij een punt stilstaan, te weten het gebruik van de vrachtbrief.

Voor het internationaal vervoer is altijd een vrachtbrief verplicht, maar voor het binnenlands vervoer gold een vrijstelling voor het vervoer met een auto tot 500 kilo laadvermogen. In dit wetsvoorstel wordt voorgesteld die grens op te hogen tot 3500 kilo. Tot zover is het prima wat ons betreft. Maar bij de inbreng voor het verslag hebben wij gevraagd of dat daadwerkelijk die 6,4 mln. aan administratieve lastenverlichting oplevert, want naar onze mening is het gebruik van de vrachtbrief in de praktijk een heel goed gegeven. Het is immers de vastlegging van de vervoersovereenkomst tussen afzender, vervoerder en ontvanger. De vervoerder tekent voor het in ontvangst nemen van de goederen bij de afzender, de ontvanger bevestigt met zijn handtekening de goede aflevering door de vervoerder aan zijn adres en bovendien speelt de vrachtbrief een belangrijke rol in het

geval van beschadigingen, vermissingen van goederen enzovoorts. Kortom, het leek ons niet voor de hand te liggen dat voor de zendingen die worden vervoerd met een auto tot 3,5 ton massa een vrachtbrief gemist kan worden. En precies zo lezen wij het ook in de nota naar aanleiding van het verslag:

“De verladers en vervoerders hebben ook zonder wettelijke verplichting belang bij het opmaken van een vrachtbrief.” ... “De vrachtbrief of het digitale alternatief zullen in de praktijk niet verdwijnen omdat zowel de verladers als de vervoerders belang hebben bij de gegevens om onduidelijkheden te voorkomen bij eventuele onregelmatigheden bij het vervoer.” De CDA-fractie concludeert hieruit dat het ophogen van die ondergrens voor het verplichte gebruik van een vrachtbrief voor binnenlands vervoer in de praktijk niet de voordelen oplevert voor vermindering van administratieve lastendruk zoals in het wetsvoorstel is berekend. Daarmee vervalt de motivatie voor deze grensophoging. Een van de doelstellingen van dit wetsvoorstel is te komen tot een goede handhaving. Mede in het licht daarvan is het logischer om alle grenzen gelijk te laten en de grenzen voor vergunning en vrachtbrief te handhaven op 500 kilo laadvermogen. Het op dit punt voorgestelde amendement heeft de steun van de CDA-fractie. Het komt de eenduidigheid en de handhaving van de kleine zendingen in het beroepsvervoer ten goede. Alles wat in personenauto's, aanhangwagentjes en lichte bestelauto's beroepsmatig wordt vervoerd, is dan nog steeds van alles vrijgesteld. Het merendeel van de koeriers- en pakketdiensten kan dus gewoon blijven werken op de gebruikelijke manier. De CDA-fractie vindt het echter ongewenst om de ondergrens op te hogen tot het formaat van lichte vrachtauto met pallets in de lading.

Op het punt van de handhaafbaarheid van de regelgeving heb ik een vraag aan de minister over de integriteitsverklaring. In de memorie van toelichting wordt uitgelegd dat het puntenstelsel, zoals de NIWO dat voorheen heeft gehanteerd, niet heeft gewerkt. Uit de evaluatie bleek “dat lang niet alle informatie over veroordelingen beschikbaar is gekomen”. In de praktijk betekende dat bij gebrek aan deze informatie de NIWO geen strafpunten kon uitdelen aan vervoerders. Er werden derhalve nauwelijks of geen vergunningen ingetrokken. Het onderhavige wetsvoorstel stelt daarom een systematiek voor van verplichte integriteitsverklaringen die onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Justitie worden afgegeven. Kan de minister, gelet op de eerdere opmerkingen, nog eens uitleggen waarom dat nieuwe systeem wel zou werken? Als in het verleden de strafrechtelijke en civielrechtelijke informatie niet adequaat voorhanden was en er dus geen strafpunten uitgedeeld konden worden, hoe komt deze dan wel beschikbaar om correcte integriteitsverklaringen af te geven? Mede in het licht van de vervallen eis van dienstbetrekking speelt bijvoorbeeld de vraag hoe getoetst of gemeld wordt wanneer de vergunninghouder of -aanvrager de financiële arbeidsvoorwaarden wel of niet is nagekomen. Strafrechtelijke en civielrechtelijke feiten moeten dus zodanig worden geregistreerd dat Justitie nieuwe aanvragen adequaat kan voorzien van die integriteitsverklaring alsook van informatie die moet leiden tot sanctionering.

Er wordt al vele jaren in de transportbranche gediscussieerd over medeaansprakelijkheid van afzender

Van Heugten

of verlader bij overbelading van voertuigen. In deze Kamer hebben wij afgelopen zomer nog gesproken over de Hollandse Brug en over de tonnages van lange en zware vrachtauto's. Het onderwerp overbelading doet er op dit moment dus wel toe. In de schriftelijke ronde heeft de Kamer hiernaar gevraagd. De minister heeft uitvoerig gereageerd op deze vragen, waarvoor dank. Hij geeft echter vier argumenten om niet tot wettelijke bepaling van medeaansprakelijkheid over te gaan. Het zou het niet effectief zijn; het zou leiden tot verhoging van de administratievelastendruk; er zou voor de verlader geen financieel voordeel zijn, zodat de motivatie zou ontbreken om overbelading tegen te gaan; het zou moeilijk handhaafbaar zijn. De CDA-fractie ziet echter gronden om hierop nader in te gaan en te bezien of wij de minister een goed voorstel voor invoering van die medeaansprakelijkheid kunnen meegeven. Alle partijen, vervoerders, verladers en overheid, vinden dat overbelading van voertuigen moet worden aangepakt om reden van verkeersveiligheid en om onnodige schade aan onze infrastructuur te voorkomen. Over de manier waarop die aanpak moet plaatsvinden, verschillen echter de meningen. Wellicht speelt daarbij een rol dat de alledaagse praktijk van het transport veelzijdiger en weerbarstiger is dan vanuit het theoretisch denkkader wordt beseft. Moet de nadruk worden gelegd op repressie of op preventie? In België, Duitsland en Frankrijk – deze landen zijn in dit verband voor Nederland relevant – is dezelfde discussie gevoerd en wordt die nog steeds gevoerd. Daar heeft dat wel geleid tot een wettelijke regeling voor medeaansprakelijkheid van verzender en verlader. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt gesteld dat de resultaten daarvan op de mate van overbelading in die landen niet zichtbaar of meetbaar zijn. Voor de CDA-fractie betekent dat echter niet dat die resultaten er niet zijn. Het is kennelijk alleen moeilijk om ze te meten. Dat is eigenlijk best begrijpelijk, want je kunt immers nooit een feitelijke vergelijking maken met de situatie als had je die maatregel niet genomen. Indien voorheen overbelading nauwelijks werd gecontroleerd, maar handhaving en controle fors zijn toegenomen na invoering van de maatregel, dan zal er toch een verbetering zijn opgetreden, terwijl je feitelijk wel meer overbelading hebt gemeten. Met andere woorden, het gegeven argument dat er geen bewezen resultaat zou zijn in andere landen, is voor mijn fractie niet maatgevend.

Een ander argument is dat er voor de verlader geen financiële prikkels of economische voordelen zouden zijn te behalen bij overbelading. Ook hier weerspreekt de praktijk de theorie. Er zijn veel mogelijkheden om contractueel een vervoerprijs af te spreken. Dit kan per rit, per ton, per pallet, per container, per kilometer, per bestemming, per losadres, of met een combinatie hiervan. In veel gevallen heeft de verlader wel degelijk voordeel bij een grotere belading van het voertuig. Gelet op de tijd voert het te ver hiervan voorbeelden te noemen, maar dat komt wellicht terug in het debat. Ook dit argument is hiermee voor de CDA-fractie niet doorslaggevend.

Om deze reden wil ik namens de CDA-fractie per amendement voorstellen om de medeaansprakelijkheid toch in de wet op te nemen. Middels het toegevoegde wetsartikel dat ik in het amendement voorstel, wordt de afzender medeaansprakelijk gesteld voor overbelading indien de afzender een rol heeft gespeeld bij het tot

stand komen van die overtreding, doordat hij de vervoerder van onjuiste of onvolledige informatie heeft voorzien of doordat de afzender bij het laden van het voertuig de aanwijzingen van de vervoerder niet heeft opgevolgd. Als bijvoorbeeld een chauffeur in de haven een container gaat ophalen waarvan op de vrachtbrief staat dat deze 22 ton weegt, maar deze bij controle blijkt 28 ton te wegen, dan kunnen de chauffeur en de vervoerder hier niets aan doen. De overtreding is begaan als gevolg van een administratieve fout bij de verlader. In zo'n geval zal niet alleen de vervoerder, degene die de feitelijke overtreding begaat, een boete krijgen, maar kan de inspectie ook optreden tegen de verlader. Dit moet leiden tot een betere controle op de juistheid van de gegevens, teneinde de kans op overbelading in de toekomst te verminderen. Het is mijn fractie erom te doen, dit preventieve signaal om overbelading te voorkomen af te geven.

Door deze maatregel zal er, in gevallen waarbij de betrokkenheid van de verlader bij de overbelading in het geding is, beter gehandhaafd kunnen worden. Op dit moment is op grond van artikel 47 van het Wetboek van Strafrecht, de afzender in een aantal gevallen medeplichtig te stellen aan de overtreding. In de praktijk blijkt dit echter een moeizame weg, die niet of nauwelijks leidt tot daadwerkelijke strafvervolgung. De chauffeur of feitelijk de vervoerder is degene die de overtreding begaat. Het is een economisch delict, en medeplichtigheid of mededaderheid is daarbij wettelijk uitgesloten. De werkgever wordt immers aangesproken op een falende zorgplicht. Voor mededaderschap geldt nu juist dat er sprake moet zijn van nauwe samenwerking en een gezamenlijke opzet. Dit is in de praktijk dikwijls niet het geval. Het gaat puur om onzorgvuldigheid of onjuistheid bij de belading, en dat is heel moeilijk te bewijzen.

Ook de mogelijkheid van de vervoerder om via de algemene vervoerscondities verhaal te halen bij de afzender blijkt in de praktijk een niet of nauwelijks te effectueren optie. Bovendien worden in dit wetsvoorstel algemene vervoerscondities die automatisch bij het gebruik van de gebruiksbrieven waren geëffectueerd, niet langer wettelijk vastgelegd. Vandaar dat wij voorstellen om de medeaansprakelijkheid van de afzender rechtstreeks in de Wet wegvervoer goederen op te nemen, zoals dat ook in het buitenland gebeurt. Hierbij moet overigens niet de bestaande aansprakelijkheid van de vervoerder ingeperkt worden. Dit is een belangrijk punt. De vervoerders blijven conform de huidige situatie ten volle verantwoordelijk voor hun eigen overtredingen.

Dit leidt geenszins tot meer administratieve lasten voor het vervoerend bedrijfsleven. De verlader heeft namelijk altijd de plicht om zorgvuldig om te gaan met de gegevensverstrekking, dan wel met de belading zelf. Vaak is dat ook bij de verladers goed geborgd in kwaliteitssystemen. Alleen degene in het verladend bedrijfsleven die het hier niet zo nauw mee nemen, moeten misschien nu een tandje bijzetten om de zorgvuldigheid wel te betrachten. Dit kan niet gezien worden als extra controles en extra administratieve lasten. Dit is gewoon goed je werk doen. Kortom, het is een goed wetsvoorstel, met goede intenties en relevante administratieve lastenverlichting. Op kleine punten is er echter te enthousiast ingezet op het oprekken van grenzen, hetgeen naar onze afweging bij nadere beschouwing, meer kwaad kan dan goed doet. Het is een uitgelezen kans om de medeaansprakelijkheid voor

Van Heugten

overbelading in een aantal gevallen wettelijk beter te regelen.

De heer **De Krom** (VVD): Met alle respect, ik vind de bijdrage van de CDA-fractie echt een giller. De heer Van Heugten stemt voor de motie-Van der Burg: geen koppen op Europese regels. Via het wetsvoorstel wordt deze kop weggehaald. De heer Van Heugten draait dat nu terug. Het wordt nog erger. De heer Van Heugten introduceert een nieuwe regel over medeaansprakelijkheid. Dat doet hij op basis van de redenering dat niet is bewezen dat die niet werkt. Ik had op steun van de CDA-fractie gerekend, omdat zij voorvechter is van het verlagen van administratieve lasten door het maken van scherpe keuzes. De heer Van Heugten stelt mij echter zwaar teleur.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb al eerder gezegd dat de CDA-fractie de voordelen in stand laat die er te behalen zijn op het punt van de feitelijke administratieve lasten. Het introduceren van een artikel over medeaansprakelijkheid is absoluut geen kwestie van een kop zetten op Europese regelgeving. Het is een kwestie van wel regelen of niet. Tot nu toe hebben wij ons beperkt door het Wetboek van Strafrecht hiervoor in te zetten of gebruik te maken van de vrijwillige beroepscondities die daarvoor gelden. In de praktijk blijkt echter dat zich regelmatig situaties voordoen waarin door onzorgvuldigheid, nalatigheid of misschien wel opzettelijkheid van een verlader veel mogelijkheden zijn voor overbelading. Op dit moment wordt daarvoor alleen de vervoerder aangepakt, terwijl dat vaak niet de juiste persoon is. Degene die werkelijk iets aan die situatie kon doen, gaat vrijuit.

De heer Teeven is de crime fighter van de VVD-fractie en zegt dat overbelading eindelijk goed moet worden aangepakt. Het valt mij dan ook zwaar tegen dat de heer De Krom zich zodanig verzet tegen dit voorstel. Ik had van hem verwacht dat hij dat serieus onder de loep zou nemen om te beoordelen of het inderdaad een goede optie is om dergelijke schade te voorkomen.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Van Heugten slaat de spijker op zijn kop. Wij willen dat inderdaad, maar daarbij wensen wij gebruik te maken van effectieve instrumenten. De heer De Krom vergroot de papiermassa en het effect zal nul zijn. De heer Van Heugten draait de redenering om. Dat is het verschil tussen de fractie van het CDA en die van de VVD.

De heer **Van Heugten** (CDA): De heer De Krom suggereert dat ik met mijn voorstel de papiermassa vergroot, maar dat zal niet het geval zijn. De verlader moet zijn werk goed doen en er is geen sprake van een verzwaaring van de administratieve lasten. In dat opzicht is de redenering van de heer De Krom dus incorrect.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het voorliggende wetsvoorstel bevat nieuwe regelingen voor de toegang tot de markt en het beroep van de beroepsvervoerder. Dit wetsvoorstel houdt een versoering van de regelgeving in in vergelijking met de huidige Wet goederenvervoer over de weg, en tevens een verlaging van de administratieve lasten en een verbetering van de

handhaafbaarheid. Mijn fractie steunt dit wetsvoorstel op hoofdlijnen.

In onze buurlanden geldt medeaansprakelijkheid van de afzender voor overbelading. De regering is van mening dat een dergelijke regeling niet nodig is, aangezien de effectiviteit niet is gebleken. De onderbouwing is naar onze overtuiging echt te summier; cijfers ontbreken. Een ander argument om geen medeaansprakelijkheid voor overbelading te regelen is dat financiële prikkels bij de afzenders zouden ontbreken en de controlelasten toenemen. Hoe groot zijn die lasten? Is hier geen sprake van maatregelen die vaak al zijn genomen aan de kant van de afzender, zoals het registreren van het gewicht? Een alternatief is de regeling in de algemene vervoerscondities. Hierbij ligt het initiatief om een overeenkomst op te zeggen bij de vervoerder. De regering stelt dat de positie van de vervoerders in de huidige markt sterk is. Een logische conclusie is dat bij een krimpende markt dit probleem wel degelijk kan gaan ontstaan. Mij lijkt daarom het regelen van de medeaansprakelijkheid in deze wet wel van belang.

Het wetsvoorstel bevat een verhoging van de ondergrens voor de vergunningplicht voor beroepsvervoer van 500 naar 3500 kilogram maximaal toegelaten gewicht. Hiermee kan worden voorkomen dat verschillende typen goedkeuringen voor dezelfde bestelauto's bestaan, teneinde onder de huidige ondergrens van 500 kilogram te blijven. In de praktijk worden echter bestelauto's die zijn goedgekeurd voor 500 kilogram ook gebruikt voor zwaarder vervoer. Is het wenselijk dat voor laadvermogens tot circa 800 kilogram geen vergunning meer nodig is? Het gaat dan om mogelijkheden voor handhaving, en om de verhoudingen op de markt. In de nota naar aanleiding van het verslag worden enkele voorbeelden genoemd waarbij de minister kan blijven handhaven bij niet-vergunningplichtige beroepsvervoerders. Het intrekken van de vervoersvergunning als sanctiemiddel is echter niet meer mogelijk. De huidige ondergrens is ook nuttig om te voorkomen dat starters met onvoldoende vakbekwaamheid, kredietwaardigheid of betrouwbaarheid concurreren met beroepsvervoerders onder niet gelijkwaardige arbeidsvoorwaarden. Dat is de reden, waarom ik het amendement van collega Roefs mee heb ondertekend.

Verladers en vervoerders zouden ook zonder wettelijke verplichting belang hebben bij het opmaken van een vrachtbrief. De beoogde vermindering van de administratieve lasten door verhoging van de gewichtsgrens zal in onze ogen dan ook niet worden bereikt. Het lijkt mijn fractie daarom beter, de vrachtbrief ook voor de lichtere vrachten te behouden. Dit voorkomt naar onze overtuiging een toename van de lasten als gevolg van het ontbreken van de vrachtbrief op het moment dat sprake is van schade aan of vernieling van goederen na het transport.

Bij de eis van dienstbetrekking gaat het vooral om de mogelijke gevaren en schijnconstructies van het werken met zzp'ers. Ik vind deze discussie lastig, omdat wij haar eigenlijk in zijn algemeenheid zouden moeten voeren, en andere sectoren erbij zouden moeten betrekken. Dan begeven wij ons op het terrein van een andere minister. In het kader van deze wet heb ik twee vragen. Hoe verhoudt het intrekken van de eis tot dienstbetrekking zich tot de regels in omliggende landen? Door vakbonden wordt gesteld dat de eis in overige lidstaten wel

Cramer

geldt, terwijl de minister in de nota naar aanleiding van het verslag stelt dat in België en Duitsland geen belemmeringen bestaan voor freelancers. Hoe zit dat? Ook wordt vanuit de bonden aangegeven dat de eis van dienstbetrekking wel degelijk op grond van de EU-richtlijn 9626 nodig is. In artikel 3 wordt gesproken over in beroep geldende loon en arbeidsvoorwaarden. De minister heeft hierop geantwoord, maar het blijft in de lucht hangen wie er gelijk heeft.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De Wet wegvervoer goederen is allesbehalve een hamerstuk. Overbodige regels moeten wij afschaffen. Als het makkelijker kan, dan moeten wij dat doen. Regels afschaffen is echter geen doel op zich. Vermindering van administratieve lasten is niet een rekenexercitie met als doel het halen van een zo hoog mogelijk percentage vermindering van de administratieve lasten aan het eind van de rit, zoals wij die in de vorige kabinetsperiode vaak mochten waarnemen. Wij hebben het wetsvoorstel daarop kritisch doorgelicht. Wij hebben in samenwerking met het CDA en de ChristenUnie drie amendementen ingediend. Collega Van Heugten heeft hierover al uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld.

De vrachtbrief willen wij graag handhaven. De minister gaf duidelijk aan, en wij horen eveneens uit de sector, dat dit fenomeen sowieso zal blijven bestaan, in papieren of digitale versie. Dan hoeven wij de vrachtbrief dus ook niet af te schaffen. Puur voor de Bühne afschaffen hoeft voor ons niet.

Dan ligt er een amendement-Roefs c.s. over het handhaven van de ondergrens van 500 kilo voor een vergunning tot beroepsvervoerder. In het dictum van dit amendement staat verwoord waarom wij de huidige situatie willen behouden. Het accent ligt op de veiligheid van het goederenvervoer over de weg. Handhavingsinstanties hebben op deze manier een goed sanctiemiddel in handen. Dat willen wij niet opgeven. De EVO is van mening dat een opdrachtgever niet voor de tweede keer iemand een opdracht tot vervoer zal geven als de eerste keer de goederen niet deskundig vervoerd zijn. Dan kan het leed echter al zijn geschied, en in ons vaandel staat verkeersveiligheid heel prominent bovenaan.

Het amendement voor de aansprakelijkheid spreekt voor zich. De praktijk wijst uit dat nu een moeizame weg bewandeld moet worden. Wij willen de medeaansprakelijkheid van de afzender opnemen in de wet, zonder de bestaande aansprakelijkheid van de vervoerder in te perken. Tot zover de drie door de PvdA, de ChristenUnie en het CDA ingediende amendementen.

Wij hebben moeite met het voorstel om te komen tot een integriteitsverklaring. Het is een oplossing die niet het probleem tackelt. Nu is er een strafpuntensysteem dat niet goed werkt. Er ontbreekt namelijk een register van civielrechtelijke beoordelingen. In de praktijk worden zelden strafpunten toegekend. Het vervangen van het strafpuntenstelsel door de integriteitsverklaring lost dit probleem niet op. Normen voor het aantal overtredingen en de ernst ervan, die tot gevolg hebben dat de verklaring van integriteit wordt ingetrokken, ontbreken. Ik hoor op dit punt graag een reactie van de minister.

Het hete hangijzer in dit wetsvoorstel zit wat ons betreft bij de eis van dienstbetrekking. Wij zouden die

graag afschaffen en wel om drie redenen. De beroepsvervoersbranche is de enige die nog zo'n eis heeft, Nederland is het enige land dat die eis hanteert, en het scheelt veel administratieve rompslomp. De eis van dienstbetrekking heeft echter ook een vangnetfunctie. Hij biedt voor de werknemers in loondienst in deze sector houvast in onzekere tijden, en daar wil onze partij voor staan. Er bestaat in deze sector grote onrust onder personeel over mogelijke verdringing op de arbeidsmarkt.

Het is overigens niet de enige sector waar onduidelijke zzp-constructies de onderkant van de arbeidsmarkt bedreigen; denk aan de postbestellers en de alfahulpen. Dat probleem moeten wij tackelen. Het is echter niet aan de minister van Verkeer en Waterstaat om dat te doen. Als wij de situatie in het beroepsgoederenvervoer verder ontleden, zien wij dat het probleem niet bij de op dit moment bijna 3000 zzp'ers met een vrachtauto ligt. Het gaat om de zzp'ers zonder vrachtauto, die zichzelf onder het cao-loon aanbieden en voor wie wij ook niet hebben vastgelegd dat aan alle door Nederland gestelde opleidingsvereisten moet worden voldaan. Dit is misschien op dit moment nog geen praktijk, maar de wet moet voor lange tijd gaan gelden en de onzekerheid of verdringing plaatsvindt, blijft bestaan.

De heer **Van Heugten** (CDA): In het begin zei mevrouw Roefs dat er drie redenen zijn om die eis van dienstbetrekking te handhaven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, om die in te trekken. Er zijn drie redenen om hem in te trekken.

De heer **Van Heugten** (CDA): O, gelukkig maar.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Zij hebben echter ook een vangnetfunctie.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dan heb ik het niet goed verstaan. Mijn eerste vraag is daarmee gelukkig beantwoord. Mevrouw Roefs zegt dat het niet gaat om chauffeurs met een eigen vrachtauto, maar om chauffeurs die zich als freelancer aanbieden. Als je op flexibele basis wil werken, kun je dit via een uitzendbureau doen. Daar krijg je gegarandeerd een cao-loon. Zou een zzp'er zich vrijwillig aanbieden op tegen een lager loon en andere arbeidsomstandigheden te werken terwijl hij bij een uitzendbureau een hoger loon en betere omstandigheden kan krijgen? Denkt mevrouw Roefs dat dit een reële optie is?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is onduidelijk hoe een en ander zich op dit moment ontwikkelt en kan gaan ontwikkelen. Wij weten allemaal dat er ook zzp-constructies via het buitenland mogelijk zijn en dat wij er te weinig zicht op hebben hoe dat op dit moment uitpakt. Natuurlijk is er op dit moment werk genoeg. Er is zelfs een tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Deze wet strekt zich uit over een veel langere tijd. Nu gaat het goed, maar wij moeten niet afwachten tot het een keertje fout gaat. De sector is heel bezorgd over dit probleem. Wij hebben natuurlijk niet voor niets zojuist handtekeningen in ontvangst genomen van de vakbond. Daarmee geeft de vakbond aan zich zorgen te maken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik ben het eens met de

Roefs

opmerking van mevrouw Roefs. Ook wij hebben zorgen over deze sector. Deze sector doet ertoe en biedt veel werkgelegenheid. Ik probeer de kern van het probleem te pakken te krijgen. Ik probeer te achterhalen waar de emotie van de zorg vandaan komt. Mevrouw Roefs zegt dat er onduidelijke zzp-constructies in het buitenland mogelijk zouden zijn. Wij hebben toch een heel helder regime dat bepaalt wanneer je een zzp'er bent? Een verblijf in het buitenland doet daar toch niets aan af? Daarmee open je toch geen grenzen die leiden tot een andere constructie dan in de huidige Nederlandse loon- en sociale wetgeving is vastgelegd?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat het anders in elkaar zit. Denk aan de Postwet en de situatie rond de alfahulpen. Je ziet daar verdringing op de arbeidsmarkt. Daar zijn wij bang voor. Er zijn constructies mogelijk, ook in deze sector, via Poolse bureaus enzovoorts, waardoor wij niet kunnen uitsluiten dat er betaald wordt onder het cao-loon.

De heer **De Krom** (VVD): Dit betoog is volstrekt in lijn met het beleid van de Partij van de Arbeid voor de flexibilisering van de arbeidsmarkt. Ik kan het betoog van mevrouw Roefs vanuit die invalshoek dus wel volgen. In hoeverre speelt de eis van dienstbetrekking een rol bij de handhaving van de cao? Kan zij mij uitleggen waarom dit een goed instrument is? Mevrouw Roefs zegt dat in andere sectoren dezelfde zorg speelt over verdringing op de arbeidsmarkt. Het zou toch consistent zijn om de eis van dienstbetrekking ook in de andere sectoren door te voeren, als dit middel zo effectief is om de zorg tegen te gaan?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik snap heel goed dat de heer De Krom dit wil weten. Uit het vervolg van mijn betoog zal hij kunnen opmaken welke richting wij op willen. De eis van dienstbetrekking is in deze branche aanwezig. In de andere branches is dat niet zo. Als wij ook in de andere branches in staat zijn om een oplossing te vinden voor het probleem dat zzp'ers zich niet houden aan de cao, mag wat ons betreft de eis van dienstbetrekking vervallen. Deze eis geeft de sector op dit moment een mogelijkheid tot bescherming. Die willen wij niet weggooien voordat er iets nieuws is.

De heer **De Krom** (VVD): Dit is geen inhoudelijk antwoord. Mijn vraag was of mevrouw Roefs kan uitleggen hoe de eis van dienstbetrekking een rol speelt bij de handhaving van de cao's. Handhaving van de eis van dienstbetrekking in de transportsector vindt zij een nuttig instrument. Tezelfdertijd constateert zij ook in andere sectoren problemen en zorgen over verdringings-effecten aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Als de Partij van de Arbeid deze eis als een nuttig instrument ziet bij de handhaving van cao's, zou ik het logisch vinden dat de partij deze eis ook in andere branches wil doorvoeren. Het betoog van mevrouw Roefs is gewoon inconsistent. Ik begrijp het niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zeg precies het omgekeerde. Wij hebben het niet goed geregeld, maar wij hebben hiermee wel een instrument. Het is ons inziens niet het juiste instrument, maar zolang er niets anders voorhanden is, moeten wij ervan gebruik maken. Eigenlijk is de eis van dienstbetrekking een middel dat wij willen blijven

gebruiken ter bescherming van de arbeidspositie aan de onderkant van de arbeidsmarkt.

De eis van dienstbetrekking is tevens een eis van betrouwbaarheid. Hij geeft een gezagsrelatie aan tussen de werkgever en de werknemer op grond waarvan gecontroleerd kan worden of aan de cao-vereisten voldaan wordt.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij herkennen de zorgen van mevrouw Roefs. Overigens vind ik dat de vergelijking met de Postwet mank gaat. Daarbij ging het immers om betalen in stukloon versus cao-afspraken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wel was sprake van eenzelfde soort onrust en bezorgdheid.

De heer **Van Heugten** (CDA): Het zou niet goed zijn om alle onrust in de wereld op deze wet te betrekken. Mevrouw Roefs zegt zich zorgen te maken dat waar nu chauffeurs in dienstverband van een vervoerder rondrijden dan wel eigen rijder zijn, er een nieuw soort schijnconstructie komt die tot allerlei schimmige situaties leidt. Zegt zij eigenlijk niet dat zij van mening is dat zij de wet- en regelgeving op het gebied van zzp'ers goed vindt, maar dat er, in plaats van de eis van dienstbetrekking, meer aandacht moet zijn voor de handhaving ervan en het voorkomen van nieuwe schijnconstructies?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat beogen wij ook. Ik wil echter voorkomen dat iets dat ervoor kan zorgen dat het genoemde probleem niet ontstaat, zomaar wordt weggegooid.

De heer **Roemer** (SP): Ik denk dat mevrouw Roefs de spijker op zijn kop slaat. De bescherming van de chauffeurs is van het allergrootste belang. Met dit wetsvoorstel en het weghalen van de eis van vaste dienstbetrekking lopen wij een groot risico dat de beroepsgroep die toch al hard moet werken, wordt uitgekleeft en er op arbeidsvoorwaarden wordt concurrentie. Ik ben blij met het betoog van mevrouw Roefs. Komt haar visie overeen met de strekking van het amendement dat de SP-fractie heeft ingediend?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In het vervolg van mijn betoog zal duidelijk worden dat wij het amendement van de SP-fractie niet zullen steunen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik denk het probleem te snappen van schijnconstructies met een verdringend effect waarop mevrouw Roefs duidt. De fractie van de ChristenUnie heeft hiervoor al eerder aandacht gevraagd. Hoe denkt de PvdA-fractie een en ander te kunnen regelen? Is het terecht om alleen deze sector de eis van vaste dienstbetrekking te laten houden, terwijl andere sectoren hiervan verstoken zijn?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De PvdA is niet een partij die zegt dat zij niet van de zzp'ers is. Ik heb duidelijk aangegeven dat er niets aan de hand is voor zzp'ers met een vrachtauto. Het probleem is wellicht kleiner dan wij denken. Het oplossen van deze zaak is een probleem voor SZW. Ik vind niet dat de minister van Verkeer en Waterstaat dat dit probleem kan uitdiepen. Voor mijzelf als woordvoerder op dit terrein zie ik evenmin een dergelijke rol weggelegd. Voor wij iets nieuws hebben,

Roefs

zouden wij het oude niet moeten weggooien. De vervoersbranche is de enige branche die op deze manier beschermd kan worden. Zij heeft dit instrument nog.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Op basis van de kans dat deze schijnconstructies een verdringend effect zullen hebben – op dit moment is hiervan nog geen sprake – wil mevrouw Roefs het instrument handhaven, terwijl het afschaffen ervan in andere sectoren reeds een feit is. Dat blijft een moeilijke gedachte. Welke opdracht wilt u de minister van SZW via de minister van Verkeer en Waterstaat meegeven? Zo beluister ik het immers.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij is het heel duidelijk dat wij ons allemaal zorgen maken over de verdringing aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Volgens mij zijn wij ook bezig om daar duidelijkheid over te krijgen. Ik zou de minister van SZW de kans willen geven om dat te doen. Zolang dat niet gelukt is, zouden wij deze eis van dienstbetrekking moeten verlagen.

Bescherming van de onderkant van de arbeidsmarkt is voor de PvdA dus heel belangrijk, maar wat nou te doen? Deze branche heeft als enige op dit moment een middel om die bescherming te bieden, namelijk de eis van dienstbetrekking. De PvdA heeft een amendement – dat is nog niet ingediend – waarin wij de eis van dienstbetrekking willen handhaven, maar slechts “for the time being”. Wij moeten de hiervoor door mij geschetste problematiek in den brede tackelen. Dat ligt op het bord van de minister van SZW. Tot dan zouden wij de eis van dienstbetrekking willen handhaven.

Omdat wij ervan overtuigd zijn dat er een oplossing gevonden zal worden, in het duister tasten over de exacte gevolgen van de afschaffing van deze eis en weten – dat is zojuist ook al gebleken – dat ook andere partijen zich zorgen maken over de onderkant van de arbeidsmarkt, heeft de PvdA ook nog een minder verstrekkend amendement achter de hand: wij schaffen de eis van dienstbetrekking wel af, maar creëren de mogelijkheid om de eis per 1 januari 2009 weer in te voeren als door onderzoek in deze sector vast komt te staan dat een vangnet nodig is om concurrentie op arbeidsvoorwaarden tegen te gaan.

Tijdens de verdere behandeling van dit wetsvoorstel zullen wij de indiening van beide amendementen overwegen. Wij hopen dat de minister in zijn bijdrage zelf met een nog slimmere oplossing komt voor de zzp'ers zonder vrachtauto die niet aan de cao-eisen voldoen.

De heer **Roemer** (SP): Dat laatste – de eis eerst even afschaffen en als blijkt dat het niet helemaal zo precies is, die eis er alsnog weer in gooien – gelooft u toch zelf niet? Dat vind ik echt een voorstel van niks. Ik was in eerste instantie erg blij dat u zei dat wij er nu echt bovenop moeten gaan zitten, dat wij ervoor moeten zorgen dat er niet getornd kan worden aan de arbeidsvoorwaarden voor de vrachtwagenchauffeurs en dat er geen constructie kan worden bedacht om daar onderuit te komen zodat chauffeurs op arbeidsvoorwaarden de concurrentie met elkaar moeten aangaan. Het is geen enkel probleem dat mensen van veraf hierheen komen, maar niet met andere arbeidsvoorwaarden. Ik had gedacht dat de PvdA zich daar sterk voor zou maken, maar hoe langer uw betoog is, hoe meer u daarvan afknibbelt. Blijf nou gewoon bij het feit dat wij die eis

niet afschaffen. Ik vind het prima dat u iedereen in de Kamer en in het kabinet de opdracht wilt geven om op te lossen wat er fout gaat. Daarin ga ik zelfs met u mee, want ik vind alle betere oplossingen prima. Zolang die er niet zijn, schaffen wij die eis van dienstbetrekking echter niet af. Kom nou alleen met dat voorstel en overtuig de rest van de Kamer, die zich ook zorgen maakt, ervan dat nooit aan de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs aan de onderkant getornd mag worden. Maakt u zich als PvdA daar nou eens hard voor!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik maak mij daar als PvdA heel erg hard voor, maar wij hebben hier wel te maken met een parlement dat bestaat uit meerdere partijen. Dan is het ook slim om opties achter de hand te houden.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij steunen de beoogde effecten van dit wetsvoorstel: deregulering, vermindering van administratieve lasten en verbeterde handhaving. Wij volgen ook de discussie die de PvdA zojuist op tafel heeft gelegd: ook wij hebben zorgen over de positie van de Nederlandse chauffeurs op de arbeidsmarkt. Wij moeten die positie echter wel bezien in een internationale context en in de context van de gehele branche, want de branche heeft het moeilijk. In dat licht is het een beetje een selectieve verontwaardiging, ook bij de vakbonden, om hier nu actie te voeren terwijl de branche zelf onder druk staat. Er worden hier steeds meer buitenlandse bedrijven actief, de dieselaccijns gaat stijgen en de files nemen steeds meer toe. Ik hoor de vakbonden dan niet en dat vind ik jammer. Chauffeurs hebben namelijk baat bij een sterke, concurrerende Nederlandse transportsector, een tweede Maasvlakte en meer in plaats van minder vervoer over de weg. De regering, gesteund door de PvdA-fractie, besluit desondanks tot de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens. Dat is vreemd, want als je nu echt wilt dat er op arbeidsvoorwaarden wordt geconcurrereerd, moet je dit soort maatregelen nemen. Ik kan niet aan de indruk ontkomen dat de branche eigenlijk in de steek wordt gelaten. Het is dan ook een vorm van selectieve verontwaardiging dat de vakbonden nu zo hard op de trom roffelen, omdat zij de branche verder aan haar lot overlaten.

De PVV-fractie maakt zich zorgen over de positie van Nederlandse chauffeurs. Zij worden namelijk steeds vaker verdrongen door Poolse chauffeurs, overigens niet als gevolg van de zzp-constructie, maar ook doordat Poolse bedrijven hier actief worden. Deze bedrijven kunnen de Nederlandse wetgeving immers gemakkelijk omzeilen. Terwijl wij over dit wetsvoorstel spreken, worden wij links en rechts ingehaald door internationale ontwikkelingen! Dit onderwerp ligt op het bordje van de minister van Sociale Zaken, maar ik hoor toch ook graag van deze minister wat hij gaat doen als de arbeidsvoorwaarden van de Nederlandse chauffeur door deze ontwikkeling in de verdrukking komen.

Ik ben voorstander van een gelijk speelveld. Het gegeven dat de landen om ons heen de eis van dienstbetrekking niet kennen, is voor mij en mijn fractie dan ook een belangrijke overweging om ons niet uit te spreken voor de handhaving van deze eis.

De heer **Roemer** (SP): Op het argument van het gelijke

Madlener

speelveld valt wel iets af te dingen, want op andere terreinen voeren wij met dit wetsvoorstel veranderingen door die men elders niet kent.

Bent u wellicht te porren voor de optie die de PvdA-fractie naar voren bracht? Ik vraag dat, omdat u zich klaarblijkelijk ook zorgen maakt over de positie van de vrachtwagenchauffeur. Zolang er nog aan hun arbeidsvoorwaarden kan worden getornd, moet je hun enige zekerheid natuurlijk niet weggooien. Wat vindt u van de constructie dat de eis van dienstbetrekking blijft bestaan, totdat het kabinet met een regeling komt waarin het belang van de vrachtwagenchauffeur wel voorop staat?

De heer **Madlener** (PVV): Ik aarzel over mijn antwoord, want op zichzelf ben ik het met u eens dat het niet sterk is om iets af te schaffen in de wetenschap dat je het later weer gaat invoeren. Wij moeten de branche duidelijkheid bieden. Ik zie echter liever dat wij de branche versterken door de dieselaccijns van tafel te halen en de files op te lossen, want dan kan men op andere zaken concurreren dan de arbeidsvoorwaarden. Ik kan u op dit moment dus nog geen eenduidig antwoord geven. Maar misschien verandert dat als ik de reactie van de minister op dit voorstel heb gehoord. De minister zal de belangen van de chauffeurs immers ook bij zijn overwegingen hebben betrokken.

De heer **Roemer** (SP): Ik begrijp dat het voor u een lastige afweging is. Maar volgens mij vindt u dus ook dat er niet getornd mag worden aan de goede arbeidsvoorwaarden van deze groep hardwerkende werknemers. Wij zullen hiervoor vandaag een oplossing moeten vinden en daarom hoop ik dat u wel zult overwegen of een tijdelijke maatregel een oplossing kan bieden.

De heer **Madlener** (PVV): Mijn fractie is natuurlijk bereid om de belangen van de chauffeurs te beschermen. Wij mogen daarbij echter niet uit het oog verliezen dat wij links en rechts ingehaald worden door bedrijven die zich in Polen vestigen. Deze bedrijven kunnen alle Nederlandse marktregels omzeilen. Ik wijs er met andere woorden alleen maar op dat wij deze discussie op de Nederlandse millimeter kunnen voeren, maar dat wij dan wel voorbij gaan aan de internationale context. En daardoor gaan wij het volgens mij verliezen.

Voorzitter. Ik hoop op een goed antwoord van de minister.

□

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw de voorzitter. Eindelijk zijn wij dan bij elkaar om te spreken over de Wet wegvervoer goederen. Keer op keer is die verschoven en zelfs op de laatste dag was het nog de vraag hoe laat wij zouden beginnen, maar uiteindelijk staan wij er. Zoals bekend mag worden geacht, is de SP geen groot voorstander van het voorliggende wetsvoorstel. En dan zeg ik het nog voorzichtig. Eigenlijk is mijn fractie dat nog steeds niet.

Er is de laatste weken wel het nodige veranderd. Deze wet, tenminste het overblijfsel uit de periode van de vorige minister, is intussen door de coalitiepartijen op zijn merites beoordeeld. Het ziet ernaar uit dat deze met enkele amendementen op een aantal wezenlijke

onderdelen veranderd zal worden. Die veranderingen hebben de hartelijke steun van de SP-fractie.

Zo voorziet de wet in het uitkleden van de vergunningplicht. Wij vinden dat een slecht plan. Men kan dan lukraak koeriersbedrijfjes beginnen. De werkgevers die hun werknemers wel onder een fatsoenlijke cao laten werken, worden vervolgens de dupe. Controle op onder andere rusttijden zal niet meer plaatsvinden. Zo slachtofferen wij dus een deel van de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid. Een slecht plan; en dus is het een goed plan om hierover een amendement in te dienen. Om met de woorden van CDA-collega Van Heugten te spreken: anders wordt het een wildwest-situatie.

Ook de vrachtbrief zal op de schop gaan, want die administratieve lasten zijn maar vervelend. Mijn klomp brak toen minister Eurlings op de vraag naar de mogelijke negatieve gevolgen antwoordde, dat die er niet zouden zijn omdat in de praktijk de vrachtbrief toch wel zou blijven bestaan. Ik vind dat vreemd. Hij mag daar straks wel op reageren. Een slecht plan dus; en dus is het een goed plan om een amendement in te dienen. Dat zal dus door ons ook gesteund worden.

Het regelen van de aansprakelijkheid bij overbelading was nog niet opgenomen in de huidige wet, maar zoals aangegeven biedt dit wetsvoorstel de mogelijkheid om het in de wet op te nemen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft in 2004 al aangegeven dat zij vermoedde dat de regelmatige overbelading die wordt geconstateerd, mede veroorzaakt wordt door de verlader. Wederom dus een goed plan om een amendement over in te dienen, want de concurrentiepositie van bonafide ondernemers en de verkeersveiligheid staan op het spel.

Toch zijn de coalitiepartijen naar onze mening nog twee punten ter verbetering vergeten, hoewel het laatste wellicht nog een kans van slagen heeft. Dat zijn namelijk de vaste dienstbetrekking en de integriteitstoets.

De vaste dienstbetrekking heeft voor de SP-fractie hoge prioriteit. In het debat zojuist met de PvdA-fractie is dat uitvoerig aan de orde geweest. Ik denk dat hier de spijker op de kop wordt geslagen. De minister heeft vandaag niet voor niets 11.000 handtekeningen gekregen van mensen uit de sector die zich terecht zorgen maken om hun beroep en hun toekomst. Die zorg kunnen wij, de Kamer, vandaag wegnemen. De eis van een vaste dienstbetrekking is een groot goed voor de vrachtwagenchauffeurs. Die beschermt tegen concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Nu beweert de minister dat het niet zo is, maar ik denk dat het in de praktijk wel degelijk zal gebeuren. Ik ben het met mevrouw Roefs eens dat wij niet iets moeten weggooien voordat wij de bescherming goed geregeld hebben. Ik ben benieuwd hoe het amendement van de PvdA eruit komt te zien. Wij hebben in elk geval een amendement liggen. Nu dit onderdeel van de WVG de deur openzet voor concurrentie op arbeidsvoorwaarden, is het voor ons van groot belang dat wij dit hier veiligstellen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij hebben het amendement om de eis van dienstbetrekking te handhaven, dat de heer Roemer heeft ingediend, gezien. De internationale context kwam zojuist al even ter sprake. Op dit moment kan een Nederlandse chauffeur als freelancer vrijelijk in België, Duitsland of het Verenigd Koninkrijk aan het werk gaan. Toch zien wij in de landen om ons heen geen grote verschuivingen van mensen die uit een

Roemer

dienstverband treden en als zzp'er gaan werken. Wij zien ook geen stromen van internationale chauffeurs die bij Belgische of Duitse bedrijven als zzp'er gaan werken. Zitten wij ons niet zorgen te maken over iets wat er helemaal niet is? Er is toch geen motivatie om je als freelancer beneden een cao-loon aan te bieden? Anders was dat toch in al die landen al volop gebeurd? Zitten wij niet een probleem te zoeken dat er eigenlijk niet is en dus een beschermingsconstructie hoog te houden die een schijnconstructie is?

De heer **Roemer** (SP): Bij een tekort aan werknemers zul je dat minder gauw tegenkomen. Maar wij zien het bijvoorbeeld al in de thuiszorg gebeuren. Daar zien wij het tegenovergestelde. Gisteren stond de krant er weer van vol; ik dacht dat het nu Gelderland-Midden was: 300-400 mensen in de thuiszorg worden ontslagen en goedkopere krachten worden weer ingezet. Die risico's zijn er. De wetgeving is inderdaad bedoeld voor een langere termijn. Je moet voorkomen dat dergelijke praktijken dadelijk wel beginnen. Als hopelijk meer chauffeurs de weg naar dat mooie beroep gaan vinden, moeten wij voorkomen dat de concurrentieslag op basis van arbeidsvoorwaarden door die chauffeurs wordt gemist. Dat kunnen wij nu regelen. Ik ben het met u eens: hoe minder lasten en hoe minder administratieve rompslomp, hoe liever. Maar ik wil niet tornen aan de arbeidsvoorwaarden van personeel. Ik wil voorkomen dat mensen buiten de boot vallen. Wij moeten dat dichttimmeren en ervoor zorgen dat wij dat vasthouden. Ik zie dat op dit moment niet anders dan dat vooralsnog wordt vastgehouden aan de eis van dienstbetrekking, want dan kun je het controleren en vasthouden. Maar als de Kamer met betere voorstellen komt om dat dicht te timmeren die minder administratieve lasten met zich brengen, dan sta ik er open voor.

De heer **Van Heugten** (CDA): Deze wet heeft al heel lang gewerkt met de eis van dienstbetrekking. Nederland is het enige land in Europa waar deze eis geldt, want alle andere landen kennen de eis van dienstbetrekking niet. Wij hebben ook perioden gekend dat er een overschot aan chauffeurs was, maar ook toen zagen wij niet dat er een groot verloop was met uitdiensttredingen...

De heer **Roemer** (SP): Dat was wel een heel andere periode.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik ben overigens blij dat de SP nu een warm pleitbezorger is voor het wegvervoer. Ik heb hier in de Kamer veel debatten over het goederenvervoer gehoord waarin de SP juist het wegvervoer verguisde en die sector het liefst de nek zou willen omdraaien ten faveure van andere modaliteiten, maar bij dezen is dat een aardige contradictie. Nogmaals, zitten wij niet een schijnoplossing hoog te houden voor iets wat er eigenlijk niet is? Via de sociale wetgeving zijn er regels voor de zzp-constructies; die gelden ook voor buitenlanders. Freelance werken kan in allerlei vakken, bijvoorbeeld in de journalistiek en in de grafische sector. Het kan overal en is ook heel gewaardeerd in Nederland. Ik noem de zelfstandige consultant. Ik houd er niet van om de chauffeurs een schijnconstructie voor te houden die in de praktijk gewoon niet werkt en die onze sector als totaal niet dient, omdat wij daarmee een heel andere situatie hebben ten opzichte van het buitenland.

De heer **Roemer** (SP): De opmerking van het CDA over de manier waarop wij zouden aankijken tegen het wegvervoer, laat ik volledig voor rekening van het CDA. Die raakt kant noch wal. Wij maken andere keuzen tussen de verschillende modaliteiten. En ja, in het kader van het milieu vinden wij dat, omdat het aan het eind van het productietraject zit, wij er altijd naar moeten streven dat wij zo veel mogelijk vervoeren. Dat is gewoon een goed streven. Het gaat nu over arbeidsvoorwaarden voor personeel met een zwaar beroep. Dat zware beroep is in de loop der jaren al behoorlijk veranderd. Het is allang niet meer het romantische "met de vlam in de pijp"-verhaal. Het wordt alleen nog maar erger, als wij het in de wet mogelijk maken dat er op termijn – dat kan heel snel zijn – ook nog eens wordt geconcurrerd op de arbeidsvoorwaarden. Wij moeten er nu een stokje voor steken en ervoor zorgen dat het niet kan gebeuren. Ik had verwacht dat het CDA zich daar ook sterk voor had gemaakt, want ik kan mij niet voorstellen dat het u koud laat.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor sympathieke verhalen van de SP over arbeidsvoorwaarden en daar kan ik de SP in volgen en zelfs steunen. Maar waar blijft de SP nu, als het gaat om de aanleg van meer wegen? De Nederlandse transportsector – Nederland, gateway to Europe – staat zwaar onder druk. Door die druk zullen vervoerders juist steeds meer moeten concurreren op de arbeidsvoorwaarden. Daar zie ik de SP de vervoerders steeds in de steek laten. Als het gaat om de aanleg van wegen, laat u het afweten. Hoe kunt u dat rijmen?

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, ik heb veel waardering voor uw creativiteit, maar dit debat gaat echt ergens anders over. De heer Roemer hoeft er vandaag niet op te antwoorden.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal het bij een zin laten. Wij hebben uitgewerkte plannen voor de filebestrijding die heel goed zijn. Ik zal er met liefde en plezier voor zorgen dat u ze ook een keer leest.

Het is ook van belang voor de integriteitstoets, waarover de SP-fractie een amendement heeft ingediend. Malafide bedrijven kunnen thans worden bestraft met strafpunten, waarbij na een aantal berispingen de vergunning wordt ingetrokken. In de praktijk werkt dit systeem echter maar matig, zoals ook staat in de memorie van toelichting. Dit komt niet omdat het systeem onuitvoerbaar is. Het is zelfs doodsimpel. Vaststelling van een overtreding leidt tot toekenning van een strafpunt en een teveel aan strafpunten leidt tot intrekking van de vergunning. Het is een nalatigheid geweest om geen register met civielrechtelijke veroordelingen op te zetten. Daardoor werkt het systeem niet. In de praktijk moet de vakbond misstanden aankaarten. Met iets meer initiatief van het ministerie zou deze regeling prima kunnen functioneren. De SP-fractie geeft daaraan momenteel de voorkeur boven de integriteitsverklaring, omdat de afgifte van een verklaring geweigerd kan worden indien "niet-nakoming van de geldende voorschriften inzake de financiële arbeidsvoorwaarden rechtelijk is vastgesteld". Maar door het schrappen van de vaste dienstbetrekking gaan die arbeidsvoorwaarden juist op de helling. Wij vinden dat de voorwaarden voor die verklaring zo summier zijn uitgewerkt dat wij geen oordeel hierover kunnen geven. Na meerdere overtredin-

Roemer

gen door een bedrijf zou de afgifte van de verklaring kunnen worden geblokkeerd door de minister van Justitie. Maar nergens staat na hoeveel overtredingen dat gebeurt en wat de ernst van de overtreding moet zijn. Wij weten evenmin of er nu wel zo'n register van veroordelingen komt. Als dat er komt, kan toch net zo goed het puntenstelsel gehandhaafd worden? Maar als de minister mij nu goed kan uitleggen hoe de regeling wordt uitgewerkt en hij mij kan overtuigen hoe hij misstanden goed en degelijk zal aanpakken door middel van de integriteitsverklaring, ben ik bereid het amendement in te trekken. Maar hier ligt duidelijk een opdracht voor de minister.

Al met al lijkt een fors deel van de pijnpunten uit de wet te verdwijnen. De eis van vaste dienstbetrekking en goede arbeidsvoorwaarden voor het personeel is echter zeer belangrijk voor SP-fractie, vakbonden, chauffeurs – 11.000 hebben een handtekening gezet – maar ook voor de gehele sector. Nederland staat de komende jaren voor de uitdaging om de transportsector mee te laten groeien met de vraag. Fatsoenlijke werkomstandigheden en arbeidsvoorwaarden voor chauffeurs zijn daarvoor onmisbaar.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb met belangstelling geluisterd naar uw bijdrage over de integriteitsverklaring en het register. Ik deel uw zorgen daaromtrent. Verschillende fracties hebben vragen op dit punt gesteld in de nota naar aanleiding van het verslag. Voor zover ik weet is er een nota van wijziging waarin staat dat dit punt aangepast zal worden. Waarom handhaaft u uw amendement nog langer?

De heer **Roemer** (SP): Ik heb dat wellicht gemist, maar voor mij staat in die nadere toelichting niet helder hoe dat exact gedaan zal worden. Als de minister mij vandaag helder kan uitleggen hoe het waterdicht geregeld wordt, ben ik de eerste ben die het amendement intrekt. Maar ik wil die zekerheid wel hebben. Ik deel met u de opvatting dat het linksom of rechtsom goed geregeld moet zijn.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie is een groot voorstander van een liberale Europese transport- en vervoersmarkt. Gelet op de groei en de sterke positie van de Nederlandse transportsector, van de vervoerders, heeft dit de sector ook bepaald geen windeieren gelegd. Dit moet wat mijn fractie betreft verder worden versterkt. Dan moet er wel een halt worden toegeroepen aan de nationalistische krachten die markten proberen af te scherm. Een voorbeeld hiervan zijn de belemmeringen die het cabotageverbod opwerpt, onder andere door nationalistische staten zoals Frankrijk. Ik heb hier met de minister al een aantal keren over gesproken. Wij zitten op dat punt op dezelfde lijn. Het heeft helaas nog niet tot concrete resultaten in Brussel geleid. De minister zal echter ongetwijfeld zijn inspanningen voortzetten om dat toch voor elkaar te krijgen.

Ten tweede moeten onze vervoerders een gelijk speelveld in Europa hebben. Vrije concurrentie is optimaal als de voorwaarden waaronder geconcentreerd wordt in alle lidstaten zoveel mogelijk gelijk zijn. Wat de VVD-fractie betreft, moeten er dus geen belastingverhogingen komen, net zomin als een verhoging van de

dieselprijs, van de accijns en van de btw, zoals dit kabinet wel doet. Hier hoort ook bij dat er geen onnodige koppen op de Europese regels moeten komen en geen overbodige administratieve lasten. Ik verwijs hierbij wederom naar de motie-Van der Burg, die door de Kamer is aangenomen. Het voorliggende wetsvoorstel is geheel in lijn met deze motie. De VVD-fractie stemt er daarom van harte mee in. Het betekent voor de sector een administratievelastenverlichting van in totaal, over het gehele pakket bezien, 23 mln. Dit komt boven op de 67 mln. die al is gerealiseerd. In totaal gaat het dus om 90 mln.

De VVD-fractie vindt de motivering van het kabinet om die lastenverlichting wel door te voeren, zoals verwoord in de memorie van toelichting en de nota naar aanleiding van het verslag, bepaald overtuigend. Wat ons betreft, is het een kwestie van niet zeuren maar doen. Iedere mogelijkheid om regels en vergunningen te schrappen, moet aangegrepen worden. Als je dat niet radicaal doet, komt er van verdere lastenverlichting voor het bedrijfsleven, bovenop wat al is gerealiseerd, niets terecht.

Het gaat al moeizaam genoeg. Voor elke vergunning, regel of norm die dreigt te worden geschrapt, worden altijd argumenten aangedragen om dat niet te doen. Soms komen die argumenten ook uit het bedrijfsleven zelf, dat overigens terecht elke keer zelf op de stoep staat en bij ons aan de bel trekt voor lastenverlichting.

Als de lobby voor de ophoging van de norm voor vergunningverlening van 500 tot 3500 kg slaagt, dan vraag ik mij of wij niet kunnen fluiten naar die beoogde afschaffing van 100.000 vergunningen in het wegvervoer zoals aangekondigd in de meibrief van EZ uit 2007. Ik heb de argumenten van CDA, PvdA, ChristenUnie en SP gehoord om de beoogde doelen weer terug te draaien. Het gaat om het hart van het wetsvoorstel: vereenvoudiging van de vergunningplicht, afschaffing van de verplichte vrachtbrief en afschaffing van de eis van dienstbetrekking.

Het wordt nog erger, want er wordt nog een nieuwe regel geïntroduceerd: aansprakelijkheid van de afzender voor overbelading. De VVD-fractie steunt de argumenten van de regering om dit niet te doen. In het debat over de administratieve lasten is het elke keer hetzelfde. Dat lukt alleen maar als je bereid bent om radicale keuzes te maken. Als je dat niet wilt, kies je ervoor om alles te laten zoals het is, inclusief de gevestigde belangen. Als je die keuze maakt, moet je niet zeuren dat er van die lastenverlichting niets terecht komt of dat het veel te langzaam gaat. Wat de VVD betreft is dat laatste scenario geen optie.

Mocht de Kamer besluiten om de amendementen aan te nemen en zo de voorgestelde administratievelastenverlaging of een deel daarvan terug te draaien, dan stemt de VVD-fractie tegen de hele wet. De VVD-fractie roept de minister op om voet bij stuk te houden en niet toe te geven aan deelbelangen die elke keer weer voorkomen dat wij het echte probleem aanpakken.

Ik kom op de handhaving. Strikte handhaving en controle zijn in het belang van de bedrijven die zich keurig aan de regels houden. In de stukken lees ik dat het kabinet het derde doel van de wet de verbetering van de handhaving acht. Hoe wordt dat precies bereikt? Ik ben het eens met het punt van meer vrijheid en minder regels, maar dan moet de handhaving gegarandeerd zijn. Uit de stukken konden wij niet opmaken dat die slag

De Krom

inderdaad wordt gemaakt. Ik verzoek de minister dan ook om op dat punt in te gaan.

De verantwoordelijkheid voor regelgeving, de uitvoering en de controle daarop zijn bij uitstek overheidstaken. Soms is het echter verstandig om uitvoering van wet- en regelgeving op afstand te plaatsen. Wij begrijpen dan ook dat de NIWO een zbo is. Waarom zitten er vertegenwoordigers van representatieve organisaties – het zijn meestal brancheorganisaties – in het bestuur van de NIWO? Ik heb al gezegd dat dat orgaan is belast met de uitvoering van een strikt publieke taak. Dat orgaan kan zelfs handhaving afdwingen door bijvoorbeeld een last onder dwangsom op te leggen. In het bestuur van een orgaan dat belast is met een uitsluitend publieke taak, zouden geen vertegenwoordigers van particuliere organisaties zitting moeten hebben. Kan dat niet leiden tot een ongewenste mengeling van publieke en private belangen? De regering draagt het argument aan dat het slechts een minderheid van de bestuursleden betreft, maar dat doet er naar mijn oordeel niets aan af. Het gaat om het principe.

Ook het argument dat de bestuursleden zonder last of ruggespraak stemmen, vind ik niet geloofwaardig. Waarom is er een aantal zetels voor vertegenwoordigers van representatieve organisaties gereserveerd als de bestuurders worden geacht om strikt onafhankelijk te opereren? Het participatiemotief is ook niet doorslaggevend. Het ligt voor de hand dat de sector uitvoerig en nauw bij het beleid betrokken moet zijn, maar daarvoor is niet nodig dat vertegenwoordigers van representatieve organisaties zitting hebben in het bestuur. Omdat wij ons niet in de zojuist genoemde voorstellen kunnen vinden, hebben wij een amendement ingediend.

Het wetsvoorstel en andere wet- en regelgeving zijn gericht op het voorkomen dat zzp'ers op grote schaal worden ingeschakeld. Dat begrijp ik. De regel dat zzp'ers geen gezamenlijk administratiekantoor mogen hebben, begrijp ik echter niet.

De heer **Van Heugten** (CDA): De bijdrage van de heer De Krom is als vanouds: veel show en weinig inhoud. Hij zegt dat hij principiële keuzes maakt als het maatregelen betreft die betrekking hebben op administratieve lastenverlichting. Is het juist dat de heer De Krom niet kijkt naar de effecten maar dat de principes voor hem heilig en leidend zijn?

De heer **De Krom** (VVD): Als de heer Van Heugten meldt dat de regering ons onjuist informeert, ben ik zeer geïnteresseerd in zijn redenering. Uit de stukken maak ik namelijk op dat het totale pakket 23 mln. oplevert, dat de voorstellen tot een verschil van 7.633 vergunningbewijzen zullen leiden. Ik verzoek hem dan ook om niet steeds aan te komen met zijn waardeloze argument dat het allemaal niets uitmaakt. Zelfs als het slechts één vergunning betrof, zouden wij het naar mijn idee moeten doen. Ik heb al gezegd dat ik teleurgesteld ben in de opstelling van de CDA-fractie. Vaak spreekt zij goede woorden maar als puntje bij paaltje komt, is zij er niet. Zij zegt tegen het bedrijfsleven dat zij die papierwinkel graag wil laten voortbestaan. Waarom zij dat doet, weet ik niet. Dat staat goed, in ieder geval in dit debat. Daarbuiten zegt zij immers iets anders.

De heer **Van Heugten** (CDA): Bent u het met mij eens dat over het al of niet ophogen van de grens van

administratieve lasten duidelijk in het wetsvoorstel staat dat het daarbij gaat om een bedrag van € 21.000, op een totaal van 260 mln. aan lasten? Bent u het verder met mij eens dat dit een marginaal punt is?

De heer **De Krom** (VVD): Onze fracties hebben een fundamenteel verschillend wereldbeeld. Dat van ons is dat je de samenleving, waaruit wij voortkomen, vertrouwen geeft. U doet dat niet, u wantrouwt de samenleving, het gaat volgens u mis, zodat u alles tevoren wilt regelen. 7633 vergunningbewijzen laat u gewoon bestaan, maar niet alleen op dit punt draait uw fractie als puntje bij paaltje komt: als het gaat om de belangen van de transportsector staat u vooraan om de accijnzen op diesel met drie cent te verhogen. Dit valt mij zwaar van u tegen!

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor de hele tijd dat het gaat om meer dan 7000 vergunningen, maar om slechts € 21.000, ofte wel € 3 per vergunning. Ik kan mij niet voorstellen dat het aanvragen, het behandelen en het controleren van die vergunningen maar € 21.000 aan lasten oplevert. De minister moet dat verduidelijken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik sluit mij aan bij die vraag. Het gaat om het hele pakket van 23 mln., waar ik niet één euro en niet één vergunning van af wil halen.

De **voorzitter**: Gezien de voorbereidingstijd die de minister nodig heeft voor zijn antwoord in eerste termijn, combineren wij deze schorsing met de lunchpauze.

De vergadering wordt van 11.40 uur tot 12.45 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen

De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wil graag dat het verslag van het algemeen overleg over sociale veiligheid in het openbaar vervoer, dat gisteren is gehouden, op de agenda geplaatst wordt.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat VAO toe te voegen aan de agenda voor volgende week.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Jan de Vries.

De heer **Jan de Vries** (CDA): Voorzitter. Ik wil graag rappelleren in verband met schriftelijke vragen van mijn collega, mevrouw Vietsch, aan de ministers van VROM,