

## Eurlings

woord, maar het is voor mij net niet genoeg. De minister moet er alles aan doen om de NS te bewegen om iets uit te stijgen boven het minimumbedieningsniveau waarover hij in zijn reactie heeft gesproken. Dit is essentieel voor het realiseren van 5% reizigersgroei op het spoor. Als wij de reiziger, te beginnen in Zeeland, van ons vervreemden door slecht vervangend vervoer te regelen, dan ziet de toekomst voor deze minister en voor de doelstelling van 5% reizigersgroei er niet goed uit. Het moet dus iets stevig.

Minister **Eurlings**: Iedereen gebruikt de woorden die hij gewend is te gebruiken. Ik heb ooit een oud en wijs iemand in het Engels horen zeggen: underpromise, overdeliver. Dat motto probeer ik mij altijd eigen te maken. Ik denk dat wij elkaar goed hebben begrepen dat ik het signaal heel nadrukkelijk geef. Wij hebben ook begrepen dat ik het niet wettelijk kan afdwingen. Maar er kan geen enkele twijfel zijn dat, als ik de motie ondersteuning van beleid noem, wij op een lijn zitten en dat ik mijn uiterste best zal doen. Dat was ook precies de reden waarom ik naar aanleiding van de schriftelijke vragen van onder anderen de heer Koppejan zo nadrukkelijk de bal heb teruggelegd bij de regio: kan het echt niet anders, want ik vind het nogal wat, een maand geen treinvervoer. Wij begrijpen elkaar goed. Zodra er iets te melden is, zal ik daarover met u communiceren. Ik zal het signaal ook zo snel mogelijk geven. Als het eind februari uiteindelijk tot een akkoord komt, is het natuurlijk erg kort dag. Als er iets gecommuniceerd kan worden, zal ik dat zeer zeker zo snel mogelijk doen. Daar is geen enkele twijfel over. Iedereen gebruikt de woorden die hij gewend is, maar ik heb deze motie zeer duidelijk overgenomen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb gevraagd of de minister nog wil ingaan op het niet verplicht zijn van vervangend vervoer, als een trein uit de dienstregeling is gehaald als gevolg van onderhoud. Wij zien dat ook bij regionale lijnen. Er is ineens een trein uit de dienstregeling gehaald, maar er is dan geen vervangend vervoer. In de commissie hebben wij er ook over gesproken, maar toen was het nog niet helemaal duidelijk. De minister zou dat nog uitzoeken.

Minister **Eurlings**: Ik zie het punt dat u hebt gemaakt. Excuus dat u de brief nog niet hebt ontvangen. In veel gevallen zal het niet uit de dienstregeling worden gehaald en is men verplicht de minimumconcessievoorwaarden te vervullen. Maar het is denkbaar dat het in een aantal gevallen wel gebeurt. U zult op korte termijn een schriftelijke reactie krijgen. Ik had dat eerder toegezegd; sorry dat het even geduurd heeft.

De beraadslaging wordt gesloten.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Regeling van het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's (Wet wegvervoer goederen) (30896).**

(Zie vergadering van 24 januari 2008.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De betrokkenheid van de Kamer bij het wegvervoer is groot, zoals blijkt uit de uitvoerige behandeling van dit wetsvoorstel. In mijn eerste termijn stelde ik dat dit voor de CDA-fractie een aantal dingen betekent. Het is een goed wetsvoorstel, met een goede intentie. Wel is er op enkele punten iets te enthousiast ingezet op het oprekken van de grenzen, hetgeen bij nadere beschouwing onzerzijds meer kwaad kan dan goed doet. Ten slotte is het een goede mogelijkheid om medeaansprakelijkheid voor overbelading in een aantal gevallen wettelijk beter te regelen.

Mijn fractie blijft het amendement-Roefs c.s. op stuk nr. 9 over de grens van de vergunningplicht steunen. De kwaliteit, het vakmanschap en de betrouwbaarheid van onze sector is groot. De goede vervoerders, voorzien van een vergunning, bevestigen dat vertrouwen. Het verschuiven van lading of deellading van vrachtauto's naar grotere bestelbussen is geen irreële verwachting bij deze oprekking van de vergunningplicht. Dit levert voor de verkeersdrukte en voor het milieu geen positief effect op. Wat de CDA-fractie betreft, moet dit dus niet gebeuren. De vergunningplicht moet blijven zoals deze nu is.

Over het amendement-Cramer c.s. op stuk nr. 10 inzake het gebruik van de vrachtbrief is de redenatie van de minister helder en duidelijk. Net zoals Europa het nuttig vindt om voor alle grensoverschrijdend vervoer de CMR-vrachtbrief voor te schrijven, geldt dat natuurlijk ook voor binnenlands vervoer. Administratiekostenverlichting moet vooral plaatsvinden daar waar het ook effectief tot minder lasten leidt. Dit mag niet alleen voor de vorm gebeuren.

De CDA-fractie steunt de minister in het huidige wetsvoorstel en de gegeven argumenten met betrekking tot de eis van dienstbetrekking. Er is geen andere bedrijfstak waarin het ondernemers wettelijk verboden is om medewerkers in te zetten die niet bij hen in dienstbetrekking zijn of via een uitzendovereenkomst bij hen werken. Evenmin kennen andere landen belemmeringen om freelance chauffeurs in te zetten. Met dank aan de informatie van de FNV, heeft mijn fractie het afgelopen weekend redelijk wat buitenlandse wetgeving kunnen bestuderen. Ook daaruit blijkt dit niet. Bovendien gelden voor eventuele zzp'ers dezelfde regels als in andere branches. Het komt erop neer dat misbruik maken van de zzp-constructie voorkomen en bestreden moet worden. Dat wordt niet opgelost door de papieren eis van dienstbetrekking in de Wet wegvervoer goederen te handhaven. Toezicht door de fiscus, de Arbeidsinspectie en de vakbond zelf, bijvoorbeeld via hun meldpunt voor cao-ontduiking, zijn betere oplossingen voor dit probleem.

Zzp'ers zijn op zichzelf geen slecht fenomeen. Integendeel, het zijn vaak goede ondernemers die een effectieve rol in de maatschappij vervullen. Bovendien zullen de toezeggingen van de minister leiden tot een beter inzicht in en toezicht op mogelijke neveneffecten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Heeft de heer Van Heugten soms andere zaken toegestuurd gekregen van de FNV dan mijn fractie? Ik lees dat een zzp'er zonder eigen vrachtauto volgens cao-loon betaald moet worden. Dat is in Duitsland en België geregeld, maar in Nederland niet.

## Van Heugten

De heer **Van Heugten** (CDA): De wetteksten die ik ter bestudering heb gekregen, laten zien dat er in de Duitse wet sprake is van chartering dan wel geen chartering wanneer het rijden op eigen rekening of niet betreft. Er staat niet in dat de bestuurder van een voertuig die in opdracht van een vervoerder rijdt, altijd in een dienstbetrekking bij die vervoerder moet zijn. Er staat wel van alles in over de chartervorm en over het al dan niet hebben van een eigen vrachtauto. Hetzelfde geldt voor de artikelen uit het Belgische wetboek. Daarin staat wat er moet gebeuren met de tenaamstelling van de vergunning als de vergunninghouder een voertuig verhuurt. Zoals ik het lees, staat er ook hier niets dat erop wijst dat de bestuurder in dienst moet zijn van de vervoerder.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat snap ik, maar u weet waar mijn amendement voor bedoeld is. Het gaat mij erom dat zzp'ers zonder vrachtauto volgens cao-loon betaald kunnen worden. Het enige instrument dat wij hebben, is de eis van dienstbetrekking. Wij hebben niet het instrument dat men in België en Duitsland heeft. Zolang wij dat niet hebben, moeten wij blij zijn met die eis van dienstbetrekking.

De heer **Van Heugten** (CDA): In de wet is geregeld wanneer sprake is van rijden voor eigen rekening en risico als vergunninghouder. Daarnaast is er een vorm van in opdracht van een vervoerder rijden, al dan niet in dienstbetrekking. Wat ons betreft hoeft het fenomeen van de zzp'er niet uitgebannen te worden. Sterker nog, er zijn veel bedrijfstakingen waarin zzp'ers zeer productief en effectief zijn. Dat geldt wat ons betreft ook voor de transportbranche. De reguliere instrumenten om te zien of de arbeidsvoorwaarden in deze sector op een goede manier gehanteerd worden, liggen niet in het papiertje van de eis van dienstbetrekking, maar in de zaken die ik daarnet genoemd heb.

Ook over de integriteitsverklaring heeft de minister mijn vragen afdoende beantwoord met de toezegging dat zal worden toegezien op de goede werking van het systeem. In het verleden was het voor de inspectie erg lastig om de juiste gegevens op de juiste plaats te krijgen. De gegevens voor toetsing van de integriteit van de vervoerder waren bovendien verre van volledig. Dat zal nu worden verbeterd, aldus de minister. Hij heeft dus goed begrepen dat het alleen dan voor ons zinvol is om met het nieuwe systeem in te stemmen.

Ik dank de minister voor de heldere passage over het amendement inzake de medeaansprakelijkheid voor overbelading. Aan het door ons ingediende amendement blijken gegronde wetstechnische bezwaren te kleven. Daarop heb ik samen met de collega's Roefs van de PvdA en Cramer van de ChristenUnie besloten, een gewijzigd amendement in te dienen. Dat amendement sluit aan bij de redenering die de minister in de brief heeft gehanteerd. Het behelst dat er een kapstokbepaling in de wet komt waardoor ook degene die doet vervoeren, via de Wet op de economische delicten strafbaar gesteld kan worden voor eventuele overbelading. Deze oplossing wordt geacht wetstechnisch correct te zijn en tevens praktisch uitvoerbaar. Daarmee is het wat ons betreft een aanvullend instrument voor handhavers om in het geval van geconstateerde overbelading zo nodig tegen de verlader te kunnen optreden. "Zo nodig" betekent in dit geval: als de verlader iets te verwijten valt. Voor ons is

het belangrijkste signaal voor de vervoersmarkt dat de vervoerder onverminderd aansprakelijk blijft, maar dat ook verladers hun zaakjes op orde moeten hebben om overbelading te voorkomen. Anders kunnen ook zij beboet worden. Dit veroorzaakt naar onze mening geen hetze tegen verladers, waarmee controles en nieuwe administratieve lasten worden veroorzaakt. Nee, het blijft bij gewoon goed je werk doen en je verantwoordelijkheid nemen. Voorkomen is beter dan genezen. Dat geldt voor de slijtage aan onze wegen en voor de verkeersveiligheid.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij hebben een goed debat gehad. Ik dank de minister voor zijn snelle reactie op de discussie rondom het amendement van collega Van Heugten over de overbelading. Er werd een stevig wapen in stelling gebracht, hetgeen mij verraste. Maar goed, het is terecht dat de discussie op deze manier gevoerd is. Collega Van Heugten heeft aangegeven dat een extra handvat is geboden in de handhaving tegen overbelading. Met die interpretatie hebben wij het amendement medeondertekend.

Ik heb een amendement ingediend over de vrachtbrief. Het antwoord van de minister heeft mij op dit punt nog niet overtuigd. Ik schat het risico van verhoging van de lasten als gevolg van verhuizing of schade bij transport veel ernstiger in. Om die reden handhaaf ik het amendement.

Ik dank de minister voor de uitgebreide reactie op de eis van dienstbetrekking. De door een aantal collega's uitgesproken zorg wordt door hem gedeeld. Het risico van arbeidsmarktverdringing wordt langs twee lijnen aangepakt. Het onderzoek loopt. Over twee jaar zal er een evaluatie worden gehouden. Op dit moment volstaat voor onze fractie de toezegging dat zal worden gekeken hoe dit zich ontwikkelt. In tegenstelling tot de VVD krijgen wij wel signalen dat dit ook in andere sectoren speelt. Wij delen dus de zorg die de collega's hebben uitgesproken. Op dit moment kunnen wij genoegen nemen met de toezegging door de minister namens de regering. In andere sectoren is ook niet meer dan dit geregeld.

De heer **Roemer** (SP): De heer Cramer deelt de zorg die wij hebben uitgesproken over de risico's in de arbeidsmarkt. Sommige mensen werken onder omstandigheden die wij samen niet willen. De heer Cramer constateert dat de minister dit erkent en ermee aan de slag gaat. Is het niet verstandig en in ieder geval veilig om de oude schoenen niet weg te gooien? Kunnen wij niet beter de huidige situatie handhaven, conform het amendement van mevrouw Roefs? Dan gooien wij de schoenen acut de prullenbak in zodra het kabinet heeft geregeld wat wij eigenlijk gezamenlijk willen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik beken eerlijk dat wij getwijfeld hebben of wij dit niet moesten doen. Wij constateren alleen in alle oprechtheid dat het in andere sectoren ook niet zo is. In de haven en de bouw klinken wel geluiden dat dit kan ontstaan. Daarom ben ik ook zo benieuwd naar het onderzoek dat op dit moment loopt. Wij constateren ook dat in een branche als de grafische industrie het al heel gewoon is om als zzp'er aan de slag te gaan. Je kunt in deze branche eigenlijk helemaal geen

## Cramer

vast contract meer krijgen. Wij hebben daarom de afweging gemaakt of wij voor deze sector moesten handhaven wat in andere sectoren al helemaal niet meer ter discussie staat. Ik heb mij toen laten overtuigen door de minister. Hij zegt dat hij de vinger aan de pols houdt. In het kabinet kijkt bijvoorbeeld ook minister Donner daar heel serieus naar. Alles staat volgens mij dus op scherp om goed te monitoren. Dit overwegende ben ik bereid om de regering de kans te geven om te laten zien dat de monitoring goed uitpakt en zijn werk doet. Ik ben niet zo bang voor dingen die zouden kunnen gebeuren. Het is op dit moment een "als"-verhaal.

De heer **Roemer** (SP): Dat is waar, maar wetgeving moet natuurlijk heel nauwkeurig zijn. Volgens mij zijn wij het erover eens dat het kabinet heel snel aan de slag moet om de risico's te voorkomen, die uitgerekend in deze branche spelen. Ik krijg ook zzp'ers aan de telefoon die melden dat het hartstikke goed met ze gaat. Laat ik de vraag omdraaien: wat is er mis mee om voorlopig de huidige regelgeving te handhaven? Wij weten immers dat de regering zo snel mogelijk met de oplossing komt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Roemer slaat de spijker op zijn kop met zijn opmerkingen over de zorgvuldigheid. Dit was ook ons discussiepunt. Zorgvuldige wetgeving moet eigenlijk ook aandacht hebben voor andere, vergelijkbare situaties. Wij constateren dat het daarvoor niet is geregeld. Dan is het zorgvuldig om de zaken gelijk te trekken. In den brede heeft de regering echter de verantwoordelijkheid om deze ontwikkeling scherp in de gaten te houden en maatregelen te treffen als het uit de hand gaat lopen.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij zijn wij het bijna met elkaar eens. De heer Cramer gooit zijn oude schoenen echter al weg, terwijl hij nog aan de wandel moet om nieuwe te kopen. Waarom houdt hij de oude schoenen niet aan tot hij de nieuwe gekocht heeft?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zie nieuwe schoenen liggen. Deze passen goed. Dat was ons oordeel.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb nog geen voorstel gezien.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Jawel, de wetgever heeft het georganiseerd. Wij vinden dit acceptabel.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben benieuwd naar de maatregelen waar de heer Cramer aan denkt. Wij staan voor een grote verandering. Polen kunnen straks heel makkelijk in Nederland aan de slag, veel makkelijker dan nu. Stel nu dat er veel meer Polen komen dan gedacht en er inderdaad een verdringing optreedt. Dat zou niet zo vreemd zijn. Het lijkt mij eerder vreemd als dit niet gebeurt. Aan welke maatregelen denkt de heer Cramer dan?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij is het op dit moment geen probleem dat Polen aan de slag gaan, omdat Polen bij de Europese Unie hoort.

De heer **Madlener** (PVV): Stel dat de verdringing optreedt en de Polen massaal de banen van onze chauffeurs inpikken. Welke maatregelen verwacht de heer Cramer dan van deze regering?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan laten wij ons verleiden tot een "wat als"-discussie over iets waarvan nog moet blijken of het gebeurt. Als het gebeurt, zullen wij moeten kijken of de Europese regelgeving mogelijkheden biedt om te stellen dat er een reële verdringing is op de Nederlandse arbeidsmarkt en dat Nederland een probleem heeft op het gebied van de economische groei en gesteldheid. Noem de argumenten daarvoor maar op. In dat geval zal er nog wel wat water door de Noordzee gaan voordat wij een sluitend pakket aan regels hebben verzonnen. De fractie van de ChristenUnie zal daaraan wel meewerken, want het moet heel zorgvuldig in de gaten worden gehouden voor de mensen die in een dienstverband werken en onder de cao vallen. Wij zullen dat niet ongemerkt laten passeren. Maar er moet dan wel naar gelijke situaties gekeken worden. Als het in dit wetsvoorstel gehandhaafd wordt, wordt niet die gelijke situatie gecreëerd die op andere gebieden al bestaat. Daarom is op dit moment het door de regering aangekondigde onderzoek het sluitend programma. De minister heeft gezegd dat het onderzoek een half jaar in beslag zal nemen, dat rond de zomer de resultaten beschikbaar komen en dat er over twee jaar een evaluatie is. Het parlement heeft daarmee maximaal grip op de ontwikkelingen en kan indien nodig sturen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik denk dat dat sturen nog niet zal meevallen. Er is echter wel een maatregel denkbaar waarbij dat wel kan: herinvoering van de werkvergunning. Duitsland hanteert deze nog steeds, maar Nederland heeft deze afgeschaft. Met de werkvergunning kun je bepalen hoeveel Polen in Nederland aan de slag kunnen zonder dat een verdringing op de arbeidsmarkt optreedt. Ik wil u dus eigenlijk daarop voorbereiden. Ik zal straks een motie met deze strekking indienen, zodat wij direct dat traject inzetten, direct kunnen handelen indien blijkt dat van een verdringing sprake is en dat wij niet nog weer onderzoek en wetgeving moeten afwachten teneinde het probleem te kunnen tackelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik denk dat u hier een belangrijk punt aansnijdt als u zegt dat de wet niet veranderd hoeft te worden. Als u een motie indient, spreekt u daarmee een gevoel uit. Daarmee is een wetswijziging nog niet meteen geregeld. Als het wetsvoorstel wordt vastgesteld, is dat het verhaal. Dan komt alsnog, ook indien uw motie wordt aangenomen, een heel traject van wetswijziging aan de orde. Om dat te voorkomen moet u een amendement indienen met daarin een voorwaardelijke bepaling. Ik weet niet of dat kan. Wij hebben deze discussie al eerder gevoerd bij het punt van de eis van dienstbetrekking. Ik heb begrepen dat dat juridisch heel complex is. Daar houden wij echter de juristen mee aan het werk, dus dat lijkt mij een geweldige uitdaging.

De heer **Madlener** (PVV): Laten wij het alvast voorbereiden, dan zijn wij snel in stelling gebracht indien zich problemen op de arbeidsmarkt voordoen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik vind dat u dat debat dan generieker moet doortrekken naar andere werkterreinen. Waarom doet u dat dan ook niet in bijvoorbeeld de grafische industrie, de haven-cao's of noem maar op? Het risico is op meerdere terreinen aanwezig. Wij moeten elkaar dan wel scherp houden. Waarom doen wij het dan

## Cramer

wel op dit punt? Het mogelijke risico wordt dan wellicht groter gemaakt dan het daadwerkelijk is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp er heel eerlijk gezegd niets van. U zegt dat er meer branches zijn waar dit risico bestaat. Daar gaan wij dan nu één branche aan toevoegen. Wij hebben nu de kans ervoor te zorgen dat deze branche er geen last van heeft totdat er een echte oplossing gevonden is. U stelt daarentegen een "level playing field" voor waarbij het risico voor iedereen even groot is. Ik begrijp dat niet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij begrijpt u het best. Wij hebben nadrukkelijk met elkaar erover gesproken dat de voorgestane oplossing, waarbij het artikel in het wetsvoorstel blijft staan, eigenlijk ook mensen, zoals de eigen rijders, treft terwijl zij er helemaal buiten staan. Wij zullen er dan heel zorgvuldig op moeten letten dat er niet een te groot wapen in stelling wordt gebracht om een vermeend probleem te tackelen. Ik heb mij door de minister laten overtuigen dat de regering heel nadrukkelijk aandacht heeft voor dit dossier. Er zijn maar liefst twee ministers mee bezig. De Kamer moet er dan bij problemen voor zorgen dat de regering naar een adequate oplossing zoekt. Als het probleem zich voordoet, moet de Kamer kijken wat er gedaan moet worden. Op dit moment wordt er echter te veel gesproken over een "what if"-scenario. Het zal moeten blijken dat er een probleem optreedt. Het is natuurlijk terecht dat de bonden daarvoor aandacht hebben, maar de aandacht vanuit de regering is evenzeer terecht.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp het nog steeds niet. In België en Duitsland heeft men de zaak op een keurige manier dichtgetimmerd. Dat hebben wij dus niet gedaan. Waarom kunnen wij geen amendement aannemen waardoor het artikel wordt gehandhaafd totdat wij het op dezelfde goede manier hebben dichtgetimmerd als in België en Duitsland?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mevrouw Roefs hoeft het standpunt van de ChristenUnie niet per se te begrijpen. Ik heb goed verklaard waarom wij op dit moment geen rechtvaardiging zien voor het handhaven van het oude artikel. Ik verwijs daarbij naar hetgeen in andere branches gebeurt. De regering heeft nadrukkelijk gezegd dat zij het in de gaten zal houden. Wij vinden het daarom op dit moment een sluitend geheel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn brief en de extra informatie die hij daarin heeft gegeven. De Partij van de Arbeid wil nog slechts twee opmerkingen maken.

Ik ga eerst in op de integriteitsverklaring. De minister zegt dat door het COVOG de relevante gegevens verzameld worden. Gaan die gegevens nu ook naar de NIWO of kan de NIWO die inzien?

Dan wil ik nog spreken over de eis van dienstbetrekking. Ik heb de minister in de eerste termijn twee toezeggingen horen doen. Hij zal dit onderwerp de komende zomer aan de orde stellen op het moment dat de discussie over de positie van de zzp'ers plaatsvindt en over twee jaar zal hij de positie van de zzp'ers en de

kwestie van de arbeidsvoorwaarden evalueren. De minister snapt dus de zorgen van de Kamer. Dat is mooi. De twee toezeggingen vormen voor de minister de reden om ons amendement over de tijdelijke handhaving van de eis van dienstbetrekking te ontraden. Voor ons is dit nou juist de reden om het amendement in te dienen. De eis van dienstbetrekking is niet het juiste instrument. Beslist niet. Wij moeten zoeken naar een beter instrument, maar zolang wij dat nog niet hebben, moeten wij dit instrument handhaven.

De heer **Madlener** (PVV): Mevrouw Roefs zegt hier heel ware woorden. Zij dient inderdaad een amendement in dat niet de mooiste oplossing voor het probleem is. De mooiste oplossing is namelijk het in stand houden van de werkvergunning. Die werkvergunning heeft deze regering, met de stem van de PvdA, afgeschaft. Daarom zitten wij nu met de gebakken peren en probeert mevrouw Roefs nu het probleem via een omweg te tackelen. Zij treft daar veel Nederlandse chauffeurs mee. Heeft mevrouw Roefs daar geen spijt van? Is zij niet bereid om alsnog de werkvergunning in te stellen opdat wij direct kunnen bepalen hoeveel Polen hier kunnen werken zonder dat een verdringingseffect optreedt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb er alle vertrouwen in dat wij daar rond de zomer in een heel goede discussie met minister Donner uit zullen komen. Tot die tijd, tot wij het echt hebben opgelost, wil ik dit instrument graag in deze branche handhaven.

De heer **Van Heugten** (CDA): Mevrouw Roefs zegt dat dit niet het juiste instrument is. Ik neem aan dat zij daarmee twee dingen bedoelt. Het is noch het instrument om de arbeidsvoorwaarden in de sector te handhaven, noch het instrument om de zzp'er tegen te gaan. Zzp'ers kunnen nu immers wel met een eigen vrachtwagen rijden of zich via een uitzendvergunning alsnog te werk laten stellen.

Als dit niet het juiste instrument is voor de twee oplossingen die mevrouw Roefs zoekt, waarom wordt het dan toch gehandhaafd? Volgens mij heeft mevrouw Roefs dezelfde mail gekregen als wij allemaal. Er zijn goede voorbeelden van zzp'ers in deze branche die het tekort aan chauffeurs juist op dit moment opvangen. Wij willen allemaal dat de sector gezond blijft. Waarom kiest mevrouw Roefs er niet voor om de ruimte die in dit wetsvoorstel wordt geboden, te nemen? Zij zegt zelf dat dit een instrument is dat haar problemen of angsten niet oplost en dat zij het in feite over een tijdje graag overboord wil zetten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is maar net hoe je het probleem benadert. Ik heb in mijn eerste termijn heel duidelijk gezegd dat de eis van dienstbetrekking in feite weg moet. Alleen Nederland en alleen deze branche kennen deze eis. En hij zorgt voor administratieve lasten. Dat zijn drie heel belangrijke redenen om die eis af te schaffen. Op dit moment dient deze eis echter ook een heel ander doel en dat is het beschermen van de mensen in loondienst tegen een zzp'er zonder vrachtauto. Laten wij duidelijk zijn, de Partij van de Arbeid zegt niet dat wij geen zzp'ers willen in de transportbranche. Absoluut niet. Het gaat heel goed met zzp'ers die een eigen vrachtauto hebben. De groep waarover wij het hebben, zijn de zzp'ers zonder vrachtauto. Daar weten wij eigenlijk veel

## Roefs

te weinig vanaf. Ik ga ervan uit dat wij de komende tijd gebruiken om heel goed in kaart te brengen hoe het probleem precies in elkaar zit en hoe de constructies zijn, want dat is niet helemaal duidelijk. Vervolgens moeten wij zorgen dat wij het goed dichttimmeren, op dezelfde manier als in Duitsland en in België.

De **voorzitter**: Ik hoor dat het debatje zich al een aantal keren herhaalt. Ik stel u voor om naar een volgend punt te gaan, mijnheer Van Heugten. Volgens mij komt u niet dichterbij elkaar. Of wel?

De heer **Van Heugten** (CDA): Mevrouw Roefs gaat niet in op het feit dat het veel voordelen biedt voor deze sector, zeker op dit moment. Vutters kunnen niet terugkomen in dienstbetrekking, maar zij kunnen als zzp'er wel tijdelijke pieken opvangen in deze sector, die veel met pieken te maken heeft. Waarom neemt zij dit soort argumenten niet mee in haar afweging?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat heeft ermee te maken dat wij een wet maken die over een groot aantal jaren gaat. Wij gaan niet uit van een situatie waarin er een groot tekort is aan chauffeurs. Dan is het mooi en zijn wij misschien blij met andere constructies, maar zo worden wij niet geacht wetten te maken. Daarom is het een amendement met een tijdelijkheid. Eigenlijk willen wij ervan af, maar wij moeten het eerst wel goed regelen.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik zal proberen zo duidelijk mogelijk de vinger op de zere plek te leggen. Wij hebben het in feite over een regering die een belangrijke markt vrijer wil maken, zodat de Nederlandse transportsector nog efficiënter kan worden en verder kan groeien. Dat is een goed voornemen, maar er zit een ding in de weg. Dat is dat onze eigen beroepschauffeurs dreigen te worden weggeconcurrereerd door chauffeurs uit Polen, Roemenië en andere nieuwe lidstaten. Het welvaartsverschil tussen Nederland en die nieuwe lidstaten is gewoonweg te groot. Dat is ook het probleem van Europa. Als landen met een veel lager welvaartsniveau toetreden, trekt dat de arbeidsmarkt daar leeg. Wij hebben vanmiddag een debat gehad over de zorg. De dokters komen hierheen en werken niet meer in Polen. Nu hebben wij het over de chauffeurs. De regeringspartijen proberen om de werkvergunning af te schaffen, wat Duitsland niet heeft gedaan, om dat op een andere manier te herstellen en om de angst voor de Polen die ons inziens gerechtvaardigd is, te vertalen in de voorgelegde slechte maatregelen, want het amendement treft ook veel Nederlandse chauffeurs.

De zzp'er is eigenlijk een zegen. Het is heerlijk dat je vrije rijder kunt zijn en voor diverse werkgevers kunt werken, ook als je geen vrachtwagen bezit, maar die Polen zitten dwars. Daarom vinden wij het jammer dat de werkvergunning is afgeschaft. Duitsland heeft dat niet gedaan. Nederland had de mogelijkheid om de werkvergunning tot 2011 te houden. Dan kunnen wij zelf bepalen hoeveel Polen hier kunnen werken zonder verdringings-effect op de arbeidsmarkt.

Dat is ons inziens de enige echt goede maatregel. De maatregelen waarmee de regeringspartijen nu komen, zijn eigenlijk indirect beleid waarmee niet de groep wordt getroffen die wij willen treffen. Ik weet niet of wij dit

zullen steunen. Ik moet hierover nog overleggen. Wat ons betreft is er maar één echt goede maatregel en die is om de werkvergunning in ere te herstellen, zodat wij dezelfde regels kennen als Duitsland, waar niet voor niets is gezegd dat de arbeidsmarkt tot 2011 niet volledig wordt geopend. Het is jammer dat de regering dit heeft gedaan. Ik neem dat de PvdA en de regeringspartijen kwalijk, want nu zitten wij met een lastige discussie.

Ik heb twee moties om te proberen de situatie voor de chauffeurs te verbeteren of in ieder geval niet te laten verslechteren. De eerste betreft het monitoren van de arbeidsmarkt, maar iets strakker dan de minister heeft toegezegd.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er sprake is van verdringing op de arbeidsmarkt van Nederlandse chauffeurs door Poolse en andere Oost-Europese chauffeurs;

overwegende dat de Duitse arbeidsmarkt nog niet geheel opengesteld is voor Poolse werknemers;

verzoekt de regering, de effecten van het regeringsbeleid op de arbeidsmarkt voor de Nederlandse chauffeurs (zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin) zorgvuldig in kaart te brengen, de Kamer hierover halfjaarlijks te rapporteren en direct maatregelen te treffen indien de arbeidsmarktpositie van de Nederlandse chauffeurs verslechtert,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (30896).

De heer **Madlener** (PVV): In plaats van een evaluatie over twee jaar wil ik ieder halfjaar weten hoe het ervoor staat. Is er sprake van verdringing en, zo ja, wat gaat dit kabinet daaraan doen? Dit gaat dus verder dan de toezegging die reeds gedaan is.

Mijn tweede motie heeft tot doel, het slechte beleid waardoor de Nederlandse arbeidsmarkt is opengesteld, te herstellen en de werkvergunning terug te brengen. Zo zal de minister direct een knop hebben waaraan hij kan draaien. Hij kan dan bepalen wat goed is voor de Nederlandse economie en de transportsector.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal immigranten uit de nieuwe EU-lidstaten veel groter is dan door het kabinet was voorspeld en dat de immigratie vanuit deze landen oncontroleerbaar is;

## Madlener

overwegende dat de massale instroom van Polen en andere Oost-Europeanen grote problemen met zich meebrengt op het gebied van overlast, verloedering van stadswijken, onderwijs, integratie en verdringing op de arbeidsmarkt;

verzoekt de regering, er zorg voor te dragen dat de openstelling van de arbeidsmarkt voor werknemers uit de nieuwe EU-lidstaten (zoals Polen) wordt teruggedraaid en tevens te bewerkstelligen dat de Nederlandse arbeidsmarkt niet zal worden opengesteld voor Roemenen en Bulgaren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener en Fritsma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (30896).

De heer **Van Heugten** (CDA): Kan de heer Madlener aangeven of de strekking van deze moties in overeenstemming is met het huidige Europees recht en de Europese regelgeving dan wel daarmee strijdig is?

De heer **Madlener** (PVV): Volgens mij is dit geheel in overeenstemming daarmee, aangezien Duitsland die werkvergunning nog heeft en tot 2011 houdt. Die mogelijkheid had Nederland ook, en Nederland had hetzelfde moeten doen. Wij hadden die werkvergunning tot 2011 moeten houden. Dan hadden wij dit probleem niet gehad en deze discussie niet hoeven voeren. Dan hadden wij een level playing field tussen Nederland en Duitsland gehad.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording in een stevig en eigenlijk ook verrassend debat. Terwijl wij in eerste termijn dachten met elkaar het hele debat samen te kunnen afronden, bleek het toch in een wirwar van onduidelijkheden nodig om de koers te varen zoals die nu gevaren is, met het vragen van een brief om uit te zoeken hoe het werkelijk zit. Nu is er dus een tweede termijn.

Er was nogal wat ophef. Waar kwam die door? De minister heeft zelfs een amendement van een partijgenoot van hem dermate ontraden dat hij bedreigd heeft het hele wetsvoorstel niet eens in stemming te brengen. Hoe kan dat? De coalitie komt gezamenlijk met een amendement; dan veronderstel je enigszins naïef dat dit wel afgetikt zal zijn. Gelukkig is dat niet altijd het geval. Er is dus nog hoop.

Een en ander zou juridisch niet mogelijk zijn en er zou een brief van de minister volgen om dit te onderbouwen. De situatie waarin wij ons bevinden is natuurlijk wat ironisch. De afzender wordt nooit veroordeeld; wij hebben zelfs een brief gekregen van het OM waarin gesteld wordt dat het juridisch raamwerk tekortschiet. Tegelijk beweert de minister doodleuk dat het onwenselijk is om het aantal overtredingen van de opdrachtgever juridisch te beperken. Dit is immers de manier waarop de minister het amendement van collega Van Heugten las. De conclusie is: er gebeurt nu weliswaar niets, maar in theorie kan een opdrachtgever heel veel fout doen en het is beter om die situatie in stand te houden dan om

daadwerkelijke verantwoordelijkheid in de wet vast te leggen en te gaan handhaven. Uiteindelijk heeft collega Van Heugten alsnog een gewijzigd amendement ingediend, dat in ieder geval de scherpe kanten eraf haalt, waardoor het wel uitvoerbaar wordt geacht. Ik ga ervan uit dat dit wel de goedkeuring van de minister zal kunnen wegdragen.

Een andere kwestie is de integriteitsverklaring. Ik ben blij met de informatie die ik van de minister op dit punt heb gekregen. Ik had daar uitvoerig om gevraagd. Een centraal register voor alle mogelijke overtredingen die invloed kunnen hebben op de geschiktheid van een vergunninghouder, juicht de SP-fractie toe. Ons amendement lijkt na deze toezegging dan ook overbodig te worden, maar wij willen dan wel iets specifiek van de minister horen wat de exacte voorwaarden zijn.

De afweging of er eventueel te veel veroordelingen zijn, vinden wij erg vaag. Graag krijgen wij een specifiek antwoord op de vraag wanneer het aantal overtredingen te hoog is. Of gaat het ook om de aard? Wat mij betreft, kan dat ook met een voorbeeld. Ook krijg ik graag een antwoord op de vraag die collega Roefs ook heeft gesteld: waarom gaan wij dit geheel verplaatsen van de NIWO naar Justitie, terwijl duidelijk is geworden dat het falen van het puntenstelsel niet aan de NIWO lag? Vanwaar deze keuze?

Over de vergunningplicht heb ik weinig anders te zeggen dan wat vandaag al is gezegd: no race to the bottom in kwaliteit, niet toegeven op arbeidsvoorwaarden van professionals door het toelaten van veredelde hobbyisten en niet de wildwest waar collega Van Heugten het over had.

Een ander heet hangijzer is de eis van vaste dienstbetrekking. Wij hebben het daar zojuist al heel uitvoerig over gehad. Ik zal dus een groot deel van mijn betoog overslaan, omdat wij die discussie net gevoerd hebben. Wel heb ik nog een vraag aan de minister. Als wij dan toch met elkaar naar een verbetering van het systeem gaan, wat is er dan mis mee om het huidige middels een tijdelijke afspraak in de wet te houden en om het daar pas uit te halen wanneer kabinet en Kamer gezamenlijk hun huiswerk hebben gedaan om dat te garanderen? Kan de minister die vraag nog beantwoorden? Dat is volgens mij het enige wat de minister op dit punt nog niet gevraagd is.

Het is vreemd dat ik na de eerste termijn een negatiever beeld had dan voor de eerste termijn. De coalitie leek een aantal pijnpunten uit de wet te hebben gehaald, maar het verzet van de minister is onverwacht fel. Ik ben dus heel benieuwd hoe hij omgaat met de beantwoording en de ingediende amendementen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik houd het kort, want ik heb begrepen dat de minister terugverlangt naar zijn polonaise. Ik wil hem dus zeker niet te lang ophouden. Ik dank hem voor zijn uitvoerige beantwoording. Ik vond de verdediging van het wetsvoorstel helder en overtuigend en ik ben het van A tot Z met hem eens. Aan oppositie voeren is op deze manier natuurlijk geen bal aan, want ik constateer dat de oppositie niet van de VVD komt maar uit de regeringsbankjes, gesteund door de SP. Het kan verkeren.

Ik zei "van A tot Z", maar ik blijf even hikken bij de N van NIWO. De minister zegt: laten wij daar vooral niets

## De Krom

aan doen, want het functioneert allemaal goed. Daar doe ik ook niets aan af, maar de principiële vraag die ik heb opgeworpen, is of het gewenst is dat vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties deel uitmaken van het bestuur van een organisatie die is belast met een strikt publieke taak, zelfs een handhavingstaak. Als de minister zegt dat wij dat elders ook doen, bijvoorbeeld bij het CBR, ga ik die discussie over het CBR graag aan, maar dat zullen wij hier niet doen. Ik benadruk daarbij overigens wel dat de sector natuurlijk nauw bij de uitvoering moet worden betrokken op het punt van vergunningen en tarieven. Dat kan ook.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb niet helemaal begrepen wat uw probleem is met die dubbele pet van de NIWO en mensen van maatschappelijke organisaties. Kunt u dat uitleggen?

De heer **De Krom** (VVD): In het bestuur wordt 40% van de zetels toegekend aan maatschappelijke organisaties. De NIWO heeft een strikt publieke taak, namelijk het uitgeven van de vergunningen en het vaststellen van de tarieven. De NIWO kan ook last onder dwangsom opleggen; dat is dus ook nog een stukje handhaving. De principiële vraag is dan: vind je het, gelet op die strikt publieke taak, nodig, wenselijk of noodzakelijk om maatschappelijke organisaties in dat bestuur te hebben? U hoort mij niet zeggen dat het niet goed gaat of zo. Het is meer een principiële vraag. Dit is overigens geen hoofdzaak van mijn betoog.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap het. Het is net zo principieel als een Kamerlid dat voorzitter wordt van de raad van bestuur van een historisch museum.

De heer **De Krom** (VVD): Die vergelijking gaat niet helemaal op. Dat debat hebben wij vorige week uitvoerig gevoerd. Dat wil ik niet over doen. Ik zie dit echt anders.

De **voorzitter**: Ik wil dat ook niet overdoen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil het met alle plezier overdoen, hoor. Daar gaat het niet om.

De **voorzitter**: Nee, dat gaan wij niet overdoen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp uit de woorden van de heer Roemer dat hij de huidige constructie wel goed vindt. Ik wacht het af.

Ik zei dat het mij goed lijkt dat maatschappelijke organisaties bij de uitvoering worden betrokken. Dit kan ook door bijvoorbeeld in de wet op te nemen dat de tarieven niet worden vastgesteld dan na consultatie en advies van wat ik nu maar even een soort cliëntenraad noem, met eventueel de mogelijkheid van beroep bij de Vervoerskamer bij de NMa. Zo is het op Schiphol ook geregeld. Is de minister bereid om over zo'n constructie na te denken, c.q. de Kamer te ondersteunen om het door mij ingediende amendement op deze wijze aan te passen?

Tot slot: ik kan mij ook vinden in de brief van 1 februari over de aansprakelijkheid voor overbelading.

Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. Ik zal een paar

korte algemene opmerkingen maken en daarna overgaan tot de beantwoording van de vragen. Vervolgens zal ik de amendementen en de moties nalopen.

Wij hebben recentelijk in de eerste termijn van deze behandeling een boeiende discussie gevoerd. Het was ook een goede discussie. Ik heb tijdens die discussie nadrukkelijk geconstateerd dat het overgrote deel van de verbeterpunten die in dit wetsvoorstel worden voorgesteld, bijna Kamerbrede steun krijgen. Dit is goed nieuws, want dit zal sowieso leiden tot een forse vermindering van de administratieve lasten en minder regels voor het bedrijfsleven. Ik heb in dat verband onder meer de volgende punten genoemd: het schrappen van de inschrijvingsplicht van het eigen vervoer, het schrappen van de aparte vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer; het schrappen van de verplichte gegevensverstrekking en de versobering vervoerenquête, de introductie van de integriteitsverklaring beroepsvervoer voor toetsing van de betrouwbaarheid op basis van geregistreerde strafbare feiten en overtredingen van de cao-voorschriften ter vervanging van het strafpuntenstelsel, de toekenning aan de minister van Verkeer en Waterstaat van de bevoegdheid tot toepassing bestuursdwang en oplegging dwangsom en de toekenning van de bevoegdheid aan de NIWO tot het opleggen van een dwangsom.

Dit is een behoorlijke romp van het voorstel zoals het was ingediend. Voor die romp is er sowieso grote steun in de Kamer. Dat is maar goed ook. Het voorliggende wetsvoorstel is gericht op een goede en belangrijke wet die de administratieve lasten met ruim 90 mln. zal terugdringen. Een wet die aansluit bij de door de Kamer geuite wens om bovenop hetgeen Europa verplicht stelt, geen extra nationale regelgeving overeind te houden.

In de eerste termijn is gediscussieerd over een aantal andere punten. Er zijn zorgen uitgesproken, ook vandaag weer, over verschillende concrete punten zoals de rechtsbescherming en de verdringing. De Kamer mag van mij aannemen dat ik die zorgen serieus neem. Ik heb dit in de eerste termijn gezegd, ook in de richting van de vertegenwoordigers van de FNV die toen ruim vertegenwoordigd waren in de zaal en voorafgaande aan het overleg 11.000 handtekeningen aan mij en aan de leden van de Kamer hebben overhandigd. Ik neem die zorgen dus serieus en ik wil zo efficiënt en effectief mogelijk aan die zorgen tegemoet komen. Dit houdt in: kijken naar wat echt werkt om aan die zorgen tegemoet te komen en niet vervallen in oude regelingen die niet werken of, sterker nog, vaak een belemmerende werking hebben op het flexibel en vrij kunnen functioneren van de Nederlandse transportsector. De heer Madlener haalde het belang daarvan in zijn bijdrage aan.

Ik wil graag het punt van de verdringing nadrukkelijk naar voren halen. Op dit moment worden onze chauffeurs niet uit de markt gedrukt. Wij hebben immers 5000 vacatures die wij niet kunnen vervullen. Dat is een groot probleem, voor de sector in het algemeen, maar daardoor ook voor het Havenbedrijf. Er zijn te weinig mensen die de goederen kunnen afvoeren naar het Europese hinterland. De groei van het vervoer gaat ongekend door in de verschillende scenario's van de economische groei. Met name het containervervoer uit het Verre Oosten maakt een grote sprong.

De heer Madlener heeft verwezen naar een discussie die door de regering is gevoerd in het kader van de vrijheid van de Europese markt voor werknemers. De

## Eurlings

minister van SZW heeft er namens de regering voor gekozen om al per 1 mei 2007 de arbeidsmarkt open te stellen voor werknemers uit nieuwe lidstaten. Dat is een bredere discussie. Ik kan alleen de stellingen tot mij nemen die destijds zijn ingenomen. De meerderheid van de Kamer heeft dat gesteund, maar de PVV-fractie niet. Duitsland zit in een aparte situatie. Ik ben nagegaan wat daar de kern van de discussie was om gebruik te maken van de mogelijkheid om de situatie met de verplichte tewerkstellingsvergunning tot 1 mei 2011 te laten voortduren. Mij is gemeld dat dit kwam doordat er in Duitsland een grote gevoeligheid is inzake de grens met Polen en Tsjechië. In het grensgebied heb je nog veel meer concurrentie, want een Poolse chauffeur kan daar overdag over de grens komen, werken in het grensgebied in Duitsland en 's avonds weer teruggaan naar huis. Dit betekent dat concurrentie en verdringing daar een groter risico vormen.

Ik neem echter het punt van zorg dat is geuit wel heel serieus. De sector heeft 5000 mensen te weinig. De sector is bezig met een verbetering van het imago om mensen weer achter het stuur te krijgen. Tegelijkertijd moeten wij natuurlijk wel blijven bezien hoe de zaken lopen. De vraag is, welke instrumenten het beste helpen. De eis van dienstbetrekking was in dit verband onderwerp van discussie. Dit instrument werkt op dit punt echter gewoon niet, zoals ik in mijn eerste termijn heb gezegd. De Nederlandse werkgever is voor elke werknemer verplicht een verklaring van dienstbetrekking in te vullen, of die werknemer nu uit Nederland, Duitsland, Polen of Tsjechië komt. Hij is verplicht dat papiertje in te vullen. Daarmee heeft dat op dit vlak geen toegevoegde waarde. De keerzijde is een belemmering van de flexibiliteit van de markt. Wat wel werkt, is heel stringent toezien op bijvoorbeeld uitbetalen van minder dan het minimumloon en op werken onder de voorwaarden. De komende tijd zal daarop stringenter worden gelet dan het geval was voor het einde van de tewerkstellingsvergunning. Dit is met name een kwestie voor SZW. Verdringing speelt op dit moment niet, maar het is van belang om heel nadrukkelijk de vinger aan de pols te houden. Het debat daarover zal echter met name met de collega van SZW moeten worden gevoerd. Ik kom straks terug op de ter zake ingediende motie, maar ik benadruk dat het instrument van de eis van dienstbetrekking in dit opzicht geen zekerheid biedt tegen het voorkomen van verdringing, want er bestaat gewoon een verplichting om deze aan de werknemer te overhandigen, of het nu een Pool, een Nederlander, een Duitser of een Tsjech betreft.

De heer **Madlener** (PVV): De minister zegt dat er 5000 vacatures zijn die niet kunnen worden vervuld. Daar moeten wij onze schande over uitspreken, gezien het grote aantal werklozen dat er vooral in de grote steden is. Kan de minister met zijn collega van SZW bezien hoe die werklozen kunnen worden geworven voor het prachtige beroep van chauffeur? Het is toch te gek voor woorden dat er zo'n grote jeugdwerkloosheid is. En wat is er nu mooier dan chauffeur worden?

Minister **Eurlings**: Zo te zien heeft de heer De Krom nog erg veel zin in zijn huidige job. Dat is mooi. De arbeidsatisfactie is nog steeds op hoog niveau. Dat geldt in elk geval ook voor mij. Wij kunnen nog verder met elkaar.

U haalt een terecht punt aan, mijnheer Madlener. Het is nogal apart dat er 5000 vacatures zijn en er tegelijkertijd ook veel werklozen zijn. Het is overigens niet gezegd dat elke werkloze geschikt is voor dit beroep. Ik zeg toe dat ik samen met de sector nog eens goed zal kijken naar wat wij op korte termijn kunnen doen om de gang naar het chauffeurschap aantrekkelijk te maken.

De FNV stelt in een brief dat er in België en Duitsland wel degelijk sprake is van een eis van dienstbetrekking in een of andere vorm. Ik heb dit gecontroleerd. België kent geen eis van dienstbetrekking zoals wij die in Nederland hebben. Wel kent België aparte eisen voor het rijden met gehuurde voertuigen. Dit is omdat in België vergunningbewijzen zijn gekoppeld aan het kenteken van het voertuig. De bestuurder van een gehuurd voertuig moet een huurovereenkomst van dat voertuig laten zien of een arbeidsovereenkomst. Dit is geen eis van dienstbetrekking en heeft ook niet te werking van een eis van dienstbetrekking, voor zover die er in Nederland is. Mijn stelling blijft dat een dergelijke eis van dienstbetrekking vooral een remmende werking heeft en geen beschermende werking. In de Duitse equivalent van de WWG, de zogenaamde Güterkraftverkehrsgesetz, is, voor zover ons bekend, geen bepaling over dienstbetrekkingen opgenomen.

Ik wil het kardinale punt van deze discussie nog eens benadrukken. Ik kom terug op het interruptiedebat met de heer Cramer. De eis van dienstbetrekking is een unicum. In Nederland geldt die alleen voor deze sector en in Europa ook. Dit unicum biedt geen bescherming. Het is een papiertje dat moet worden afgegeven aan Nederlanders, maar ook aan Duitsers, Polen en Tsjechen. Een kopie daarvan wordt vervolgens bij de inspectie opgeslagen zonder dat enige controle plaatsvindt op bijvoorbeeld de wijze waarop dat papiertje tot stand is gekomen en de ondertekening ervan. Het unicum verhoudt zich tegelijkertijd niet met de lijn die ook de Kamer heeft ingezet, namelijk dat er geen nationale koppen op Europese regelgeving moeten zijn.

De heer **Roemer** (SP): De WGw, de voorloper van deze wet, beoogde met de gestelde eis van dienstbetrekking dat transportondernemers hun auto's bemannen met chauffeurs in loondienst om te voorkomen dat er op arbeidsvoorwaarden wordt geconcurrereerd. De controle blijft blijkbaar hier en daar achterwege. Het is wel heel kort door de bocht om op grond daarvan te besluiten om alles af te schaffen. Vervolgens zegt de minister: in België en in Duitsland is er geen eis van dienstbetrekking. Nee, maar what's in a name? Waar de Kamer zich nu zo'n zorgen om maakt, is daar wel geregeld om te voorkomen dat gebeurt waar wij zo bang voor zijn. De een heeft dat linksom gedaan, de ander misschien rechtsom, maar allebei met de bedoeling om een en ander te voorkomen. Daarom vraag ik waarom u zich er zo hard tegen verzet dat wij dit pas weggooien zodra het beter georganiseerd is.

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist gezegd dat een dergelijke regeling in Duitsland niet bestaat. In België kan de huurovereenkomst van een gehuurde auto worden gecontroleerd. De controle van een huurovereenkomst van een auto in België beschermt de arbeidsvoorwaarden echter geenszins. Precies in die situatie verkeren wij in Nederland. U hebt gelijk: het gaat om de arbeidsvoorwaarden, dat is de kern van de discussie. Daar gaat dat



## Eurlings

papiertje alleen niet over. Dat papiertje wordt zonder controle getekend. Men is verplicht dat voor de chauffeur te tekenen. Het wordt voorts opgevangen en in kopie gearhiveerd. Het is al winst als de inspectie het leest. Er gaat dus geen werking van uit. Daarom heb ik benadrukt dat er andere manieren zijn. Die zijn er nu. Dat loopt nu.

De heer **Roemer** (SP): Wij gaan gezamenlijk op zoek naar die andere manieren. De minister komt daar snel mee. Het heeft alleen wel degelijk gewerkt, want dankzij de WGW, de voorloper, is steeds voorkomen dat het gebeurde. Als wij later een voorbeeld tegenkomen, moeten wij iets in handen hebben om het aan te pakken. Daar gaat het om. Als wij dit weggooien voor wij iets nieuws hebben, hebben wij niets meer in handen. Dat is het argument.

De **voorzitter**: Dit punt is een aantal keren gemaakt.

Minister **Eurlings**: U hebt vaak de metafoor van oude schoenen gebruikt. Soms dwalen de gedachten af, maar dat is op zo'n belangrijk moment als dit niet de bedoeling. Bij mij komt het beeld op van een prachtig strand. Je hebt oude schoenen aan met kapotte leren zolen – dat hebben wij allemaal wel eens een keer gehad – en je gaat door de branding lopen. Het zand is zeer fijn, maar het is mogelijk dat er een kilometer verderop scherpe steentjes en schelpen in de branding liggen. Je hebt in je hand twee watersandaaltjes. Nu is de vraag: is het beter om met die kapotte schoenen, waar het water naar binnen loopt en waar je niets aan hebt, omdat zij je voeten alleen maar verzwaren, door de branding te lopen of om die schoenen uit te trekken en met blote voeten verder te lopen zolang het zand fijn is, wetend dat je de sandaaltjes aan kunt trekken zodra er scherpe stenen komen? Die metafoor heb ik voor ogen. Wij hebben niets aan kapotte schoenen; die bemoeilijken het lopen alleen maar. Wij weten dat wij watersandalen in de hand hebben op het moment dat wij die nodig hebben. Dat heb ik proberen te zeggen: op dit moment doet dit probleem zich niet voor, want wij hebben 5000 vacatures. Dat is niet alleen in Nederland zo. Ik heb het nog eens nagekeken. België heeft op dit moment jaarlijks een tekort van 3000 à 4000 chauffeurs. Verwacht wordt dat het goederenvervoer op het hoofdwegennet in de periode 2006-2012 met 1,5% à 2% groeit. Dat komt neer op een stijging met 9% tot 12% in deze periode. Vorige keer heb ik gezegd dat de kans dat zzp'ers in deze sector worden uitgebuit, niet reëel is. Worden zij namelijk uitgebuit, dan rennen zij naar het arbeidsbureau en krijgen zij direct een baan met een totaal vastgespijkerde cao. De zorgen veronachtzamen wij echter niet. Dit zijn allemaal aannames over de toekomst, terwijl niet bekend is hoe die eruit zal zien. Ook dat heb ik vorige keer zeer nadrukkelijk gezegd, tevens tegen de mensen die mij die 11.000 handtekeningen hebben aangereikt. Daarom heb ik in het kader van de vraag of wij de sandaaltjes moeten pakken, gezegd dat het onderzoek van SZW naar de effecten van zzp'ers loopt. Mede namens mijn ambts-genoot van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heb ik ook toegezegd dat er specifiek aandacht wordt geschonken aan de ontwikkeling in de transportsector. Die toezegging doe ik nogmaals. Op dat hoofdpunt zal de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid extra de nadruk leggen naar aanleiding van dit debat en de geuite zorgen. Ik heb gezegd dat ik dit punt twee jaar na

invoering van de wet streng zal laten evalueren. Mocht blijken dat er misstanden zijn ondanks het feit dat ik dat met het oog op de huidige stand van zaken op de markt niet verwacht, zal het kabinet met concrete maatregelen komen. Ik benadruk nogmaals dat dan de sandalen worden aangetrokken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Het lijkt erop dat wij een freelance schoenenverkoper in ons midden hadden, maar ik wil nog even reageren op de vraag van de heer Roemer, zodat de geschiedenis juist in de Handelingen wordt opgenomen. Ik wijs er dan op dat de eis van dienstbetrekking niet met de vorige wet is geïntroduceerd, maar met de wet die daaraan voorafging, de Wet autovervoer goederen, de WAG. Die wet is niet tot stand gekomen vanwege de situatie op de arbeidsmarkt, maar vanwege de schaarste aan tonnage. Die moest gecontingenteerd worden en vervoerders mochten niet meer tonnage aanvragen dan overeenkwam met het aantal chauffeurs dat zij in dienst hadden. Daarom wordt met de eis van dienstbetrekking omgegaan zoals er mee omgegaan wordt. Dat is de feitelijke herkomst van deze eis. Terecht zegt de minister dat dit instrument in deze tijd absoluut niet meer kan worden toegepast.

Minister **Eurlings**: Ik kan dit onderschrijven. Dit was destijds de grond voor de wetsbepaling.

Voorzitter. U zult begrijpen dat ik op basis van deze argumentatie de aanneming van het amendement op stuk nr. 12 van de heer Roemer en het amendement op stuk nr. 15 van mevrouw Roefs over het in stand houden van de eis van dienstbetrekking ontraad op grond van de kracht van de inhoudelijke argumenten. Echter, de zorg die niet alleen door de heer Roemer en mevrouw Roefs is uitgesproken, maar die ook door meer leden naar voren is gebracht, zoals nadrukkelijk door de heer Madlener, de heer Cramer en anderen, wil ik zeer nadrukkelijk in aanmerking neem. Wij zullen alles scherp bezien en als dat nodig is, zullen maatregelen worden genomen. Nogmaals, de aanneming van de amendementen op stuk nrs. 12 en 15 dien ik op basis van deze argumentatie te ontraden.

Kan men de stukken over nieuwe overtredingen inzien, vroeg mevrouw Roefs. Nee, het COVOG raadpleegt de centrale justitiële gegevens.

De heer Roemer vroeg om details van de screening van de integriteit. Bij het aanvragen van de integriteitsverklaring wordt een toets uitgevoerd. Allereerst wordt het centrale register van justitiële gegevens geraadpleegd op veroordelingen op het gebied van onder meer de Wet wegvervoer goederen, de Wet milieubeheer, de Arbeidstijdenwet, de Wet gevaarlijke stoffen, het Wetboek van Strafrecht, de Wet wapens en munitie et cetera. Een set aan wetgeving wordt dus geraadpleegd. Bij geconstateerde veroordelingen wordt aan de hand van vaststaande criteria, zoals de grootte van het bedrijf, de mate van recidive en de ernst van overtredingen, gewogen of een onderneming betrouwbaar is. Op basis hiervan wordt beoordeeld of de integriteitsverklaring kan worden afgegeven. Daarnaast wordt gecheckt op civiele veroordelingen vanwege het niet naleven van de financiële arbeidsvoorwaarden. Bij een geconstateerde veroordeling van de financiële arbeidsvoorwaarden wordt, zeg ik met nadruk, de integriteitsverklaring niet verstrekt tenzij absoluut is aangetoond dat er geen gevaar meer is voor recidive. Als dat niet overtuigend

## Eurlings

kan worden aangetoond, wordt de integriteitsverklaring dus niet afgegeven. Op deze manier kun je als het ware een scherper mes hanteren. Aan de hand van dit instrument kun je nagaan of in de praktijk aan de randvoorwaarden wordt voldaan.

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer dit te snappen. Ik begrijp dat dit een lastig punt is, maar ergens bekruipt mij het gevoel dat in de praktijk nooit van dit instrument gebruik zal worden gemaakt. Er staat namelijk niet helder aangegeven welke meetlat geldt. Wanneer vinden wij dat een overtreding te ver gaat?

Minister **Eurlings**: Deze benadering gaat vrij ver; er wordt streng opgetreden. Ik herinner aan mijn eerdere pleidooi waarbij ik het voorbeeld gaf van drie cao-overtredingen. Hier zeg ik dat als er een veroordeling is geweest vanwege het niet voldoen aan de financiële arbeidsvoorwaarden en de onderneming niet voldoende overtuigend kan aantonen dat de overtreding niet meer zal voorkomen, die ene overtreding al een onoverkomelijk probleem is. Dan is het systeem dus al streng genoeg om vanwege die ene overtreding te zeggen: u krijgt de verklaring niet. Men moet dus echt overtuigend kunnen aangeven dat de overtreding zich niet zal herhalen. Daarbij ligt de bewijslast bij het bedrijf. Ik meen daarom dat deze bepaling nadrukkelijk een aanscherping is van wat wij in het verleden hadden. Daarnaast is er nog de set aan wetgeving dat ik eerder noemde en het voldoen daaraan speelt nadrukkelijk een belangrijke rol. Ik vind dus de wet op dit punt heel scherp.

Het amendement op stuk nr. 13 van de heer Roemer betreft ook de integriteitsverklaring. Ik heb in de bijlage bij de voorliggende brief toegelicht hoe Justitie omgaat met de beoordeling van de integriteit. Ik herhaal dat de eis van dienstbetrekking geen onderdeel uitmaakt van de beoordeling van de integriteit. Dan kom je weer uit op het ontbreken van scherpheid van dat instrument. Bij Justitie zit de expertise en wordt een heldere screening uitgevoerd. Ik snap de bedoeling van dit amendement. De heer Roemer zegt dat de integriteit reeds ontvalt na drie veroordelingen in drie jaar, terwijl dat in het huidige voorstel al na een veroordeling is tenzij heel sterk overtuigend kan worden aangedragen dat het niet meer zal gebeuren, dus dat er geen risico van recidive is. Wij zien dat het amendement bedoeld is om heel streng te zijn, maar eigenlijk is het ruimer en niet strenger voor bedrijven: men kan drie keer in de fout gaan. Dat is niet onze bedoeling. Misschien kan de heer Roemer dit amendement opnieuw overwegen, nu wij zo duidelijk tegenover elkaar zijn geweest. Wij zitten precies op een lijn. Wij zullen bij de evaluatie over twee jaar goed kijken hoe dit uitwerkt en of het mes inderdaad zo scherp is. Maar dit amendement is een versoepeling ten opzichte van onze bedoeling. Om die reden kan ik niet anders dan aanneming ervan ontraden. Ik geloof niet dat een versoepeling de bedoeling was, dus wellicht wil de heer Roemer het amendement heroverwegen. Maar goed, dat is niet mijn verantwoordelijkheid.

Ik kom bij het amendement op stuk nr. 14 van de heer De Krom over de samenstelling van het bestuur van de NIWO. Wij hebben er in eerste termijn een lang interruptiedebat over gevoerd. Zoals ik toen heb aangegeven, zie ik geen reden om praktijkdeskundigen uit de sector te weren uit het bestuur van de NIWO. De NIWO werkt goed en is volledig tariefgefinancierd, er zijn

geen integriteitskwesaties aan de orde geweest, er is breed draagvlak in de sector en de discretionaire bevoegdheid is uiterst beperkt. Daarbij komt dat dit wetsvoorstel voorziet in de benoeming van twee onafhankelijke leden in het bestuur. Zoals ik de Kamer onlangs per brief heb laten weten, zal de NIWO volledig onder de werking van de Kaderwet zbo's worden gebracht. De kaderwet bevat belangrijke eisen ten aanzien van good governance van deze zbo's. Hiermee wordt zowel de onafhankelijkheid in de vergunningverlening gegarandeerd alsook de gewenste deskundigheid en betrokkenheid uit de sector. Aangezien de NIWO goed functioneert, er geen integriteitsproblemen zijn geweest, er nauwelijks discretionaire ruimte is, er twee onafhankelijke leden worden benoemd en het onderbrengen onder de kaderwet tot extra garanties leidt, zie ik nu geen reden om de samenstelling van het bestuur te wijzigen en ontraad ik aanneming van dit amendement.

Ik kom bij het amendement op stuk nr. 10 van de heer Cramer c.s. inzake het handhaven van de ondergrens van 500 kilo voor de vrachtbriefverplichting. Ik heb alle argumenten gehoord. Ik heb eerder aangegeven dat het voor een gedeelte van de vracht denkbaar is dat de sector zelf kiest waarvoor de vrachtbrief een goed instrument is en blijft. Maar in andere gevallen kan die keuze door de sector heel anders en misschien ook efficiënter worden gemaakt. Dit amendement betekent hoe dan ook minder flexibiliteit voor ondernemers om zaken onderling of op een andere manier te kunnen regelen dan via een wettelijke plicht, voorgeschreven door de overheid. U kent allemaal de definitie van "administratieve lasten" en de doelstelling van de coalitie op dat punt. Ik kan 6,4 mln. aan administratieve lastenvermindering niet elders inboeken; ik zie geen mogelijkheid om dit elders te compenseren. Mijn collega van Financiën is ook daarom niet gelukkig met dit amendement. Om deze redenen zou ik de Kamer willen ontraden, dit amendement aan te nemen. Ik snap de argumenten voor deze wijziging, maar het voorkomen van nationale koppen op Europese regelgeving geeft hierbij de doorslag.

Het amendement op stuk nr. 11 is nu vervangen door amendement nr. 17. In een lange discussie heb ik de bezwaren tegen het oorspronkelijke amendement aangegeven. De aansprakelijkheid van de afzender zou veeleer worden beperkt dan verruimd en het amendement zou ook niet de beoogde uitwerking hebben, omdat er geen strafbaarstelling mee gepaard gaat. Bovendien zou het amendement niet goed in het wetsvoorstel in te passen zijn. Ik heb ook gezegd dat mijn ambtgenoot van Justitie van mening was dat het niet paste in dit voorstel voor marktordening en dat dit de hoofdreden zou zijn om de verdere behandeling van het wetsvoorstel dan aan te houden om ons nader te bezinnen. En ten slotte werd er in het amendement van uitgegaan dat overbelading door afzenders niet adequaat op andere manieren zou kunnen worden bestraft, terwijl wij denken dat dit wel goed mogelijk zou zijn.

Aan het eind van die discussie heb ik aangegeven hoe het beoogde wel zou kunnen worden bereikt, zonder het effect in onze buurlanden dat de tijger weliswaar groot lijkt, maar toch een erg sterk papieren karakter heeft. Met de manier die ik aangaf, zouden ook de bezwaren van de minister van Justitie ondervangen kunnen worden. Het nieuwe amendement, nr. 17, voldoet aan wat ik in mijn brief heb aangegeven. Het is aan de Kamer om te

## Eurlings

beslissen of zij deze extra aansprakelijkheid van afzenders in de wet wil opnemen. De bezwaren op het punt van de werking van deze bepaling, maar ook tegen de juridische plaats ervan in dit marktordeningsvoorstel, gelden niet voor dit amendement, zodat het op een goede manier in het wetsvoorstel kan worden ingepast. Ik zie het amendement als een verbetering en er blijkt uit dat wij elkaar goed begrepen hebben.

Dan nog het amendement op stuk nr. 9. De regering blijft een voorstander van het verhogen van de ondergrens van 500 kg laadvermogen voor de vergunningplicht tot het EU-niveau. De Kamer wil geen nationale koppen, zij wil de regeldruk verminderen en zij wil gelijke omstandigheden voor Nederlandse ondernemers. Ik deel de zorgen van de Kamer op dit punt, vandaar dat ik als alternatief heb voorgesteld om deze bepaling twee jaar na de inwerkingtreding van de wet heel nadrukkelijk te evalueren. Als de Kamer anders besluit, wordt de huidige situatie gehandhaafd en blijft er dus sprake van een nationale kop. Bovendien zal het steeds meer voorkomen dat een bedrijfje dat zich net over de grens in Duitsland vestigt, geen vergunning nodig heeft, terwijl een bedrijf dat in de grensstreek in Nederland gevestigd is, er wel een moet hebben. Dit zouden wij toch moeten voorkomen, gelet op de uitspraak van de Kamer op dit punt. Ook het aannemen van dit amendement ontraad ik dus.

Ik kom op de motie van de heer Madlener over verdringing. Hij vraagt mij om de Kamer elk halfjaar te rapporteren. Op dit moment hebben wij niet het beeld dat er sprake is van verdringing. Dat wil niet zeggen dat wij niet goed naar de ontwikkelingen moeten blijven kijken. De zzp'ers heb ik al genoemd. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid neemt daarin heel nadrukkelijk de transportsector mee. Onze evaluatie komt scherp na twee jaar. Ik ben bereid om contact op te nemen met mijn collega van SZW om te bekijken of eerder een beeld van de verdringing in de sector kan worden gegeven. Is het mogelijk om meer te doen? Ik zal de Kamer daarover berichten. Een rapportage elk halfjaar is misschien weer wat te veel van het goede. Ik weet niet hoeveel bureaucratie dat weer met zich mee gaat brengen. Nogmaals, ik zal bezien wat er kan en ik zal daarover contact opnemen met mijn ambtgenoot van SZW. Wij zullen de vinger aan de pols houden en wij zullen de feiten laten spreken. Ik hoop daarmee in de geest van de motie te opereren.

De heer **Madlener** (PVV): Het is niet mijn bedoeling om administratieve rompslomp te creëren. Die rapportage kan wat mij betreft op een A4'tje. Ik denk dat de minister de arbeidsmarkt constant in de gaten moet houden. Nogmaals, ik zou het op prijs stellen als de minister eens per halfjaar op een A4'tje aangeeft of het allemaal wel goed gaat.

Minister **Eurlings**: Om een A4'tje te produceren moet je natuurlijk wel diep onderzoek verrichten. Ik kan wel aangeven wat de stand van de vacatures is, hoe de ontwikkeling daarin is en of sprake is van een overschot op de arbeidsmarkt. Ik wil best samen met de sector bekijken welke gegevens wij hebben. Zoiets kan ik wel toezeggen. Ik kan niet helemaal elk halfjaar de diepte in en allerlei extra onderzoeken laten verrichten. Een algemeen beeld van de ontwikkeling in de vacatures wil ik best elk halfjaar verstrekken.

De heer **Madlener** (PVV): Dan trek ik mijn motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Madlener (30896, nr. 18) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Met zijn tweede motie komt de heer Madlener terug op het debat dat met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is gevoerd. Het is bekend dat de regering daarover een ander standpunt heeft dan de PVV. Op basis daarvan ontraad ik aanneming van de motie.

De heer **Madlener** (PVV): Vanmiddag hebben wij gesproken over de komst van Poolse artsen en verpleegkundigen. Nu hebben wij een debat over de vervoerssector, waar hetzelfde aan de hand was en weer kan worden. Ik vind dat signalen. Bepaalde sectoren hebben te lijden of kunnen te lijden hebben onder de komst van Oost-Europese werknemers.

De **voorzitter**: Dit overstijgt het debat over de Wet wegvervoer goederen.

De heer **Madlener** (PVV): In het algemene debat zijn wij het helaas niet eens geworden. Hier zien wij de feitelijke uitwerking ...

De **voorzitter**: Nee, het gaat nu over de Wet wegvervoer goederen.

De heer **Madlener** (PVV): Wij zien dat een instrument verdwijnt waardoor wij in de problemen komen. Ik zie wel een een-op-eenrelatie. Wat mij betreft kan de motie in stemming gebracht worden.

De **voorzitter**: Maar dat ontkent ook niemand. Wij gaan er hier echter niet uitvoerig over debatteren. Het oordeel van de minister is helder. Dit punt staat vandaag niet op de agenda. Dus u mag een motie indienen maar wij gaan er geen lang debat aan wijden. Deze gedachtewisseling vind ik voldoende.

De heer **Madlener** (PVV): Dan hoop ik dat bij de stemmingen de PvdA ons niet in de steek zal laten op dit punt.

Minister **Eurlings**: U hebt gelijk, voorzitter, dat dit het debat overstijgt. Het is eigenlijk ook het herhalen van de discussie die wij destijds hebben gevoerd. Wat mijn beleidsonderdeel betreft heb ik reeds gezegd dat er op dit moment geen sprake is van een overschot maar van een krapte en dat wij juist 5000 mensen nodig hebben. Zonder te chargeren, heb ik enigszins gekscherend gezegd dat het beeld zich opdringt dat die Poolse chauffeur niet zozeer een bedreiging is als wel een gemiste kans. De sector zelf geeft aan echt mensen nodig te hebben omdat deze de groei niet aankan. Ik heb ook gezegd dat ik de vinger aan de pols zal houden en dat ik om de zo veel tijd zal berichten over de situatie en over hoe de markt zich ontwikkelt. De huidige situatie overtuigt mij er in ieder geval van dat het goed is dat die markt open is. De heer Madlener zal daarop wellicht zeggen dat die situatie in de toekomst kan veranderen. Ik ga daar nog niet van uit, want de sector groeit snel.

## Eurlings

Maar goed, daarover zullen wij in de toekomst het debat met elkaar voeren.

De heer **Madlener** (PVV): En dat was nu juist het mooie van die werkvergunning. Die maakt het mogelijk om een beperkt aantal Polen toe te laten als de markt erom vraagt en heeft ook de mogelijkheid om een overschot aan Polen tegen te gaan als de markt daarom vraagt. Dat instrument is ons door dit kabinet ontnomen. Dat neem ik vooral de PvdA kwalijk, aangezien ze daarmee de bescherming van de chauffeurs op het spel zet. Dat speelt ook in andere sectoren.

Minister **Eurlings**: De regering heeft het standpunt zoals ik dat uiteengezet heb. Heel veel landen hebben dat gesteund. Bij Duitsland was er met name de gevoeligheid rond de grensstreken met Polen en Tsjechië. In de transportsector kunnen wij op dit moment heel hard mensen gebruiken.

Voorzitter. Ik kom tot een afronding van een interessant debat in twee termijnen. Ik benadruk dat de rompvan dit voorstel breed wordt ondersteund. Een rompv die tot een behoorlijke lastenverlichting zal leiden en die tal van instrumenten om de kwaliteit van de sector overeind te houden, zal verscherpen. Ik doel dan met name op de discussie over de integriteitsverklaring.

Een paar discussiepunten blijven open. Ik heb aangegeven wat de positie van de regering daarbij is, namelijk dat wij willen vasthouden aan de lijn: geen nationale koppen, zo weinig mogelijk lasten. Dat wil overigens niet zeggen dat wij de zorgen, daar waar dingen mis zouden kunnen gaan, niet delen. Ik benadruk nogmaals dat wij zullen evalueren en dat wij de vinger aan de pols zullen houden. Waar nodig zullen wij dan maatregelen nemen die echt werken. Wij zijn er echter geen voorstander van instrumenten te handhaven die niet meer goed werken. Ook zijn wij er niet voor om maatregelen te nemen die niet het maximale aan lastenverlichting dat bereikt kan worden, realiseren. Dat wil niet zeggen dat ook als de amendementen worden aangenomen, dit wetsvoorstel geen verbetering is, maar ik heb duidelijk de lijn willen trekken zoals ik dat hier heb gedaan.

Ik dank de Kamer vriendelijk voor de zeer openhartige discussie.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Jammer dat wij niet op alle punten op één lijn zijn gekomen, maar mijn amendement op stuk nr.13 kan ik bij dezen intrekken.

De **voorzitter**: Het amendement-Roemer (stuk nr. 13) is ingetrokken.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Ik deel mede dat er volgende week dinsdag gestemd wordt.

Sluiting 21.00 uur



## Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

- de volgende brieven:
  - een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van verslag openbare ronde tafel bijeenkomst over China (31200-V, nr. 70);
  - een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en voor Ontwikkelingssamenwerking, inzake de relatie tussen Nederland en Suriname (20361, nr. 128);
  - twee, van de minister en staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, te weten:
    - een, ten geleide van agenda Raad Algemene Zaken en Externe betrekkingen (21501-02, nr. 786);
    - een, inzake de ontwerpagenda's Raadsformaties EU-voorzitterschap (21501-20, nr. 378);
  - een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, over de VN-hervormingen op ontwikkelingsterrein (26150, nr. 52);
  - vijf, van de minister van Justitie, te weten:
    - een, ten geleide van rapport inzake voorkoming van foltering en onmenselijke of vernederende behandelingen of bestraffingen (24587 en 31200-VI, nr. 245);
    - een, ten geleide van rapport "Publieke bemoeienis met private veiligheidszorg" (29279, nr. 65);
    - een, ten geleide van rapport "Eerste evaluatie Wet bescherming persoonsgegevens, literatuuronderzoek en knelpuntenanalyse" (31051, nr. 3);
  - een, over de voortgang van GPS en de inwerkingtreding van de Wet OM-afdoening (31200-VI, nr. 106);
  - een, over de Privaatgedragscode (31200-VI, nr. 107);
  - twee, van de staatssecretaris van Justitie, te weten:
    - een, over Beleidskader hervestiging 2008-2011 (19637, nr. 1182);
    - een, inzake minderjarigen in vreemdelingenbewaring (29344 en 19637, nr. 66);
  - twee, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:
    - een, over afdrachtenregelingen van politieke partijen (31200-VII, nr. 46);
    - een, inzake hoofdlijnen programma vernieuwing Toezicht (31201, nr. 25);
  - een, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, over het spoeddebat "Dubbel functies HEC en ICTU" (31144 en 30501, nr.4);
  - drie, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:
    - een, ten geleide van het evaluatierapport project Dagindeling ESF-3 "Naar flexibele tijden tussen 7 en 7" (26642, nr. 104);
    - een, over de ontwikkeling van het toezicht in het onderwijs (30183, nr. 20);
    - een, over de realisatie oprichting Nationaal Historisch Museum (31200-VIII, nr. 146);
  - drie, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:
    - een, ten geleide van Evaluatie invoering Wet medezeggenschap opscholen (29736, nr. 47);
    - een, over de inspectie toezicht registratieplicht (29823 en 26695, nr. 16);
    - een, over de kwaliteit van buitenschoolse opvang en de opleidingen van pedagogisch werkers (31322, nr. 3);