

Voorzitter

Dat lijkt mij heel goed. Wij hebben geen enkele behoefte aan een spoeddebat. De zaak is ernstig genoeg om serieus en op basis van alle mogelijke informatie te bespreken. Wij moeten dit niet, om collega Cramer te citeren, in alle "hijgerigheid" binnen een paar minuten doen. Dat doet geen recht aan de ernst van deze kwestie.

Mevrouw **Schermers** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie steunt de woorden van de heer Van der Veen.

Mevrouw **Koşer Kaya** (D66): Voorzitter. Ook de fractie van D66 is van mening dat dit een zeer serieuze zaak is. Er is al een onderzoek aangekondigd. Wij moeten even de rust bewaren en hierop op een later moment terugkomen, wellicht in een breder AO of in een langer debat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik moet eerst even iets corrigeren. De opmerkingen die ik zo-even maakte bij het eerste verzoek van mevrouw Agema, waren eigenlijk bedoeld als reactie op dit verzoek van mevrouw Agema. Dat corrigeer ik hierbij. Ik sta wel nog steeds achter het standpunt dat wij ook over dit onderwerp een spoeddebat op dit moment niet nodig vinden. Voor de rest sluit ik mij aan bij de opmerkingen van de heer Van der Veen.

De **voorzitter**: Mevrouw Agema, ik constateer dat er geen steun is voor een spoeddebat. Uit wat de leden hebben gemeld, heb ik begrepen dat er nog een onderzoek komt. Ik heb daarnaast begrepen dat u zelf ook vragen hebt gesteld. Misschien is het goed om eerst de antwoorden op de vragen te ontvangen.

Mevrouw **Agema** (PVV): Deze vragen heb ik ingewisseld voor het aanvragen van een spoeddebat. De kwalificatie "hijgerigheid" werp ik verre van mij. Ik hoop ook niet dat een van de nabestaanden die kwalificatie hoort. Ik vind het buitensporig dat dat woord is gebruikt. Ik kan niet anders doen dan mij neerleggen bij de wens van de meerderheid van de Kamer, die geen spoeddebat wil. Ik vind het te zot voor woorden, maar ik moet mij daarbij neerleggen.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Velzen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Gisteren heeft de Kamer een algemeen overleg over diertransporten gehouden. Ik zou hierover graag een VAO aanvragen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit verslag voor volgende week op de agenda te zetten.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is nogmaals aan mevrouw Van Velzen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Vervolgens heb ik drie rappelverzoeken. Voor het eerste is al een eerder rappel geweest. Dit betreft vragen van het lid Teeven van de VVD en mijzelf aan de minister-president over de "Nederlandse tak van de operatie Gladio". Het duurt allemaal erg lang. De vragen zijn op 29 november 2007 ingediend op stuk nr. 948. Ik verzoek, de antwoorden deze week te mogen ontvangen. Het tweede verzoek

betreft vragen van de leden Poppe en Luijben, ingezonden op 12 december 2007, stuk nr. 2070806510. Het derde verzoek gaat over de vragen van de leden Polderman en Irrgang aan de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, ingezonden op 11 december 2007, stuk nr. 2070806390. Ik verzoek, de antwoorden op de laatste twee sets vragen voor volgende week dinsdag te mogen ontvangen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Azough.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Voorzitter. GroenLinks maakt zich grote zorgen over de bouw van kolencentrales, gelet op het klimaatpakket dat de Europese Commissie gisteren heeft gepresenteerd. De fractie van GroenLinks wil graag een brief van minister Cramer, waarin zij aangeeft welke consequenties dit pakket heeft voor de bouw van nieuwe kolencentrales. Gaat de nieuwbouw door of niet? Komt er CO₂-opslag? Wat betekent dit pakket voor de bijstook van biomassa? Die brief ontvangen wij graag binnen een week, voor de regeling van werkzaamheden van aanstaande dinsdag. Dit verzoek doe ik mede namens de fractie van D66.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): De PvdD steunt dit verzoek van harte.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De SP ook.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ook wij steunen dit verzoek.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, in het bijzonder naar de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 12.58 uur tot 13.15 uur geschorst.

Voorzitter: Van Gent

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van het parlement voor hun flexibiliteit rondom het overleg met een buitenlandse ambassadrice.

Ik heb de bijdrage van de Kamer in de eerste termijn goed verstaan. Laat ik beginnen door het hoofddoel van het huidige wetsvoorstel nog eens duidelijk weer te geven. De nu voorliggende Wet wegvervoer goederen



De heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

vervangt de Wet goederenvervoer over de weg die sinds 1992 van kracht is. Daarmee is dit plenaire debat een eindstation van een proces dat ooit startte met de motie-Weekers/Herrebrugh. Zij zijn trouwens twee gewaardeerde ex-collega's in het onvolprezen Benelux-parlement. In de motie riepen zij op om doublures of stapeling van nationale regelgeving met EU-regelgeving in de huidige wet tegen te gaan. Ik ga terug naar dat verleden omdat ik benadruk dat alle partijen in de Tweede Kamer, op de SP en GroenLinks na, vóór de motie waren.

Er ligt een moderne wet voor, met als opbrengst ruim 90 mln. minder administratieve lasten voor ondernemers in het wegvervoer. De wet betreft een Nederlandse invulling van EU-regels voor toegang tot het beroep van ondernemer in het beroepsvervoer en voor toegang tot de markt van het beroepsvervoer en van het eigen vervoer. De wet heeft negen belangrijke wijzigingen. Ik hecht eraan om de breedte van de wet te benadrukken. Ik constateer tot mijn vreugde dat de romps van het voorstel brede steun lijkt te krijgen in de Kamer.

Ik noem een aantal belangrijke wijzigingen waarop ik zeer weinig of geen kritiek heb gehoord: het schrappen van de inschrijvingsplicht van het eigen vervoer, het schrappen van de aparte vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer, het schrappen van verplichte gegevensverstrekking, versoering van de vervoerenquête, de introductie van de integriteitsverklaring beroepsvervoer voor toetsing van de betrouwbaarheid op basis van geregistreerde strafbare feiten en overtredingen van cao-voorschriften ter vervanging van het strafpuntenstelsel. Hierover zijn inhoudelijke vragen gesteld. Ik zal daar dadelijk nader op ingaan. Ik heb gehoord dat de Kamer belang hecht aan de verbetering van de werking van de wet op dat punt. Andere wijzigingen waarop weinig of geen kritiek is gekomen zijn de toekenning aan de minister van Verkeer en Waterstaat van de bevoegdheid om bestuursdwang toe te passen, een dwangsom op te leggen en de toekenning van de bevoegdheid aan de NIWO tot oplegging van de dwangsom. Ik kom later terug op de vragen die de heer De Krom heeft gesteld over de NIWO.

Ik bespeur in de Kamer steun voor deze romps van het wetsvoorstel, voor al deze punten. Dit wetsvoorstel gaat

tot een behoorlijke verlaging van de lasten leiden. Ik heb goed geluisterd naar de sprekers, ook naar de heer De Krom. Hij hield een helder betoog. Hij zei dat hij zou tegenstemmen als er een aantal dingen uitgehaald zou worden. Ik kan mij bepaalde emoties voorstellen. Ik wil echter iedereen erop wijzen dat deze rits punten sowieso een geweldige verbetering teweegbrengt.

De discussie ging over een aantal andere punten, zoals de ophoging van de ondergrens voor de vergunningplicht van het beroepsvervoer, het al dan niet schrappen van de eis van de dienstbetrekking van chauffeurs en een ophoging van de ondergrens voor de verplichting om bij binnenlands beroepsvervoer een vrachtbrief te maken. Ik zal dadelijk veel aandacht besteden aan deze punten. Ik hecht eraan om te zeggen dat ik met kracht van argumenten voor het voorliggende voorstel ben. De punten die onbesproken zijn gebleven en de steun van de Kamer krijgen, beschouw ik als een grote meerwaarde van dit wetsvoorstel. Wij gaan er met grote sprongen op vooruit.

Sinds 1992 is het speelveld voor het goederenvervoer over de weg behoorlijk veranderd. De concurrentie is fors toegenomen door de uitbreiding van de Europese Unie in 2004 met tien landen. Onlangs is zij uitgebreid met Roemenië en Bulgarije. Ook het politieke denken is veranderd. Er is toegenomen aandacht voor administratieve lasten. Veel Kamerleden achten dit een belangrijk onderwerp. De regeldruk, het voorbereiden en het handhaven van regels hebben meer dan ooit de aandacht. Op 11 oktober 2007 heeft de Kamer nog een motie aangenomen waarin zij de regering oproept om geen nationale koppen op Europese regelgeving te plaatsen, tenzij hiervoor zwaarwegende argumenten zijn. Ook het huidige kabinet hecht groot belang aan de reductie van administratieve lasten en aan de vermindering van de regeldruk. Zelf ben ik als minister van Verkeer en Waterstaat op dit punt ambitieus.

De inzet van deze wet betekent een verbetering van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse wegvervoerssector. De overbodige nationale koppen op regels uit Brussel worden geschrapt waar mogelijk en de administratieve lasten verlaagd. Ook is gekeken naar de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van de huidige regels. Aan dit wetsvoorstel is gewerkt in nauw overleg met alle betrokkenen: de werkgevers, de werknemers, de vervoerders en de verladers. Het leidt tot afschaffing van de inschrijvingsplicht van eigen vervoer en van de eis van dienstbetrekking. Het aantal vergunningen wordt verminderd en de ondergrens van de vergunningplicht opgehoogd.

Op een groot aantal punten kan dit wetsvoorstel rekenen op de instemming van de sector. Op enkele onderdelen is de sector van verladers, vervoerders en werknemers verdeeld gebleven dan wel een andere mening toegedaan. In een eerder stadium heeft de Kamer hierover schriftelijke vragen ingediend. In de nota naar aanleiding van het verslag ben ik hierop zo uitvoerig mogelijk ingegaan.

In het vervolg van mijn betoog zal ik ingaan op de wens van met name de werknemers om de eis van dienstbetrekking te handhaven, op de wens van vervoerders om de verlader mede aansprakelijk te stellen voor overbelading en op de wens om de ondergrens van de vergunningplicht en van de verplichting van een vrachtbrief niet op te hogen.

Eurlings

Binnen de Europese Unie is de ondergrens van de vergunningplicht vastgesteld op een maximaal toegestaan gewicht van 3,5 ton. In Nederland kennen wij tot op heden onze eigen grens, namelijk een laadvormogen van 500 kg. Hiermee neemt Nederland binnen de Europese Unie een uitzonderingspositie in. Dit is ongetwijfeld een nationale kop. Nederland en België zijn de enige lidstaten met een ondergrens van 500 kg. Voor handhaving kent Spanje een registratie van beroeps-ondernemers met voertuigen met een maximaal toegelaten gewicht van 2000 kg. Frankrijk daarentegen registreert alle beroepsvervoerders. Duitsland hanteert de EU-ondergrens van 3,5 ton.

Dit leidt er dan ook toe dat koeriersbedrijven in Duitsland niet en in Nederland wel een vergunning hebben. Net als mijn ambtsvoorganger hanteer ik het uitgangspunt dat Nederlandse vervoerders onder dezelfde condities moeten kunnen werken als hun concurrenten. Naar aanleiding van veel vragen vanuit de Kamer wil ik een aantal cijfers op een rij zetten. Door de ophoging van de ondergrens zouden volgens de huidige cijfers 345 bedrijven, vooral besteldiensten, straks te maken krijgen met minder eisen en minder kosten, omdat zij niet langer een vergunning nodig hebben. Het bedrag van € 21.000 is op die 345 vergunningen gebaseerd. Dit bedrag lijkt misschien niet zo hoog en de wereld zal er ook zeker niet door vergaan, maar het aantal aanvragen is nu eenmaal beperkt. Het aantal van zeventienduizend vergunningen is verder gebaseerd op het aantal bestelwagens dat deze 345 vergunninghouders in gebruik hebben. Tot zover de aantallen.

Door de overgang wordt het gemakkelijker om een koeriersbedrijf op te zetten en dat past in het kabinetsbeleid om het zelfstandig ondernemerschap te bevorderen en de marktwerking te vergroten. De regering deelt de vrees van de sector dan ook niet dat het tot wantoestanden zal leiden, aangezien alleen de vergunningplicht verdwijnt. Transporteurs moeten in de toekomst dus nog steeds voldoen aan de veiligheidseisen voor de lading en de rij- en rusttijden en aan de APK. Het enige wat verandert, is dat voertuigen onder de 3,5 ton niet uitgerust hoeven te worden met een tachograaf.

Ik heb goed geluisterd naar de Kamer en ik begrijp waarom men vindt dat die € 21.000 een beperkt bedrag is. Ik wijs dan wel op de motie die in oktober 2007 is aangenomen, want daarin wordt de regering gevraagd om nationale koppen te voorkomen en het Nederlandse vergunningstelsel niet af te laten wijken van het Duitse. Als je dat wilt en je wilt tegelijkertijd de marktwerking stimuleren, is er alle reden om het wel te doen.

Dit debat is nog niet afgerond, maar ik moet nu al constateren dat een meerderheid zich kritisch opstelt. Ik wil daarom een handreiking doen. Die bestaat eruit dat ik bereid ben om twee jaar na de inwerkingtreding van de wet een diepgaande evaluatie te laten uitvoeren naar de marktontwikkelingen in de sector. Ik zal de Kamer vervolgens over deze evaluatie rapporteren, opdat wij hierover met elkaar in debat kunnen gaan. Overigens denk ik dat een evaluatie voor meer elementen uit het wetsvoorstel een goede zaak is, want ik neem daarmee wellicht een deel van de vrees weg voor de negatieve effecten van meer vrijheid.

Het kabinet denkt dat de voordelen groter zijn dan de nadelen. In het buitenland wordt men namelijk nauwelijks met nadelen geconfronteerd. De begrijpelijke zorgen van de sector ken ik echter goed en dat is de reden dat ik

bereid ben om als handreiking na twee jaar een evaluatie te laten uitvoeren. Twee jaar is een relatief korte periode. Het is zelfs niet ondenkbaar dat deze minister dan de evaluatie met deze woordvoerders kan bespreken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De vergunningplicht vervalt. U vindt dat niet bezwaarlijk, omdat de transporteur aan heel veel eisen moet blijven voldoen. Dat is op zichzelf juist, maar u gaat er daarbij wel aan voorbij dat de vergunningplicht een middel is om een transporteur te dwingen aan die eisen te voldoen. Hij raakt immers zijn vergunning kwijt als hij niet aan de gestelde voorwaarden voldoet. Als mijn APK verloopt, ben ik echter wel strafbaar, maar ik kan gewoon mijn werk blijven doen. Dat is de reden dat ik het amendement heb gesteund.

Minister **Eurlings**: Het is het beeld van het kabinet dat de vergunningplicht vooral schijnzekerheid biedt, want hoe vaak worden vergunningen van koeriersbedrijven nu eigenlijk ingetrokken? In het buitenland kent men geen vergunningstelsel en doen zich daar echt zo veel meer misstanden voor? Je kunt redeneren dat je alle risico's moet proberen uit te sluiten door het instrumentarium zo breed mogelijk te houden, maar in de praktijk is echt niet gebleken dat het intrekken van een vergunning hét instrument is om misstanden te voorkomen. Ook in het licht van een brede integriteitstoets, waar ik dadelijk op terugkom, is het de mening van het kabinet dat daarmee veel effectiever misstanden kunnen worden tegengegaan dan met de vergunningplicht, die een schijnzekerheid biedt. Een evaluatie over twee jaar zou daar meer duidelijkheid over schenken, maar dat is een handreiking waar de Kamer tevreden of minder tevreden mee kan zijn. Juist op het punt van dit soort vragen kan een lijn worden getrokken tussen de jaren die achter ons liggen en de twee jaar die voor ons liggen. Als de vrees wordt bewaarheid, kunnen er extra maatregelen worden genomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn aanbod voor een evaluatie. Het lijkt mij goed om dit soort belangrijke zaken te evalueren, ongeacht het amendement dat wordt aangenomen. Het grappige is dat de minister een argument gebruikt waarover op een ander punt in dit debat ook vragen gesteld zijn, namelijk dat vergunningen niet worden ingetrokken. Dat was juist een zorg omdat die niet geregistreerd worden. Er is geen toetsend kader op basis waarvan ik kan beoordelen of er te vaak fouten gemaakt zijn. Die kritiek wordt ook geuit in relatie tot het toetsend kader. Als dat er wel is, dan is die vergunningplicht wel degelijk een werkzaam middel.

Minister **Eurlings**: Ik heb nog even opgevraagd hoeveel keren een vergunning is ingetrokken in de laatste vijftien jaar. Het gaat om één enkele keer, in vijftien jaar tijd. Het middel klinkt stevig maar is in de praktijk nauwelijks gebruikt. Naar mijn mening is het noodzakelijk om scherp na te gaan of aan allerlei voorwaarden wordt voldaan, zoals cao's, maar het intrekken van een vergunning is daar niet of nauwelijks het instrument voor gebleken. In Europees verband blijkt dat alleen België en Nederland de grens willen trekken; in de andere landen zal toch geen grote misstand zijn? De feiten logenstraffen een dergelijke conclusie. Ik begrijp het punt van zorg, maar de regering is ervan overtuigd dat het vergunning-

Eurlings

instrument niet het scherpe mes is waarmee dit soort wantoestanden kan worden voorkomen, in elk geval in de categorie van kleine koeriersdiensten. De voordelen zijn meer marktwerking, meer concurrentie en meer vrije toegang. Bovendien wordt voorkomen dat een Nederlands bedrijf zich in Duitsland vestigt en vervolgens zonder vergunning in Nederland diensten aanbiedt. Dat gebeurt in grensstreken nogal eens. Ik beschouw dat als belangrijker argumenten dan de vrees die wordt geuit.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U maakt een vergelijking met andere landen in Europa. Op onze verkeersveiligheidscijfers zijn wij altijd vreselijk trots. Dit verhaal heeft daar sterk mee te maken, maar daar heb ik u nog niet over gehoord.

Minister **Eurlings**: Ik ben het volstrekt met u eens, maar ik denk dat de kracht van het bevorderen van de verkeersveiligheid en het voorkomen van misverstanden juist zit in het voorkomen van overbelading, het handhaven van rij- en rusttijden, de apk, et cetera. Dat heeft minder te maken met het machtige wapen van het intrekken van de vergunning, dat in vijftien jaar één keer is gebruikt. Er zijn zoveel koeriersdiensten en busjes – 7000 stuks – maar er is slechts één keer een vergunning ingetrokken. U hebt een punt, maar naar mijn idee hebben juist de andere instrumenten daar invloed op, niet de dreiging van intrekking van een vergunning. U woont zelf ook in een grensstreek en u weet dat men over de grens komt. Als men aan de andere kant van de grens geen vergunning heeft, dan kan men toch bij ons diensten aanbieden. De situatie van dat eilandje in Europa van twee landen die als ondergrens 500 kg. laadvermogen hanteren, zal het instrument van vergunningen in de toekomst niet versterken maar eerder verzwakken. Verkeersveiligheid is afhankelijk van de andere controles.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel de mening van de minister op dit punt helemaal niet. Het feit dat er één vergunning is ingetrokken, zegt niks over de vraag of het stelsel wel of niet werkt. Het stelsel bleek niet te werken, omdat wij de zaken in de tussenfase gewoon niet op orde hadden. Je moet allereerst kijken waar het aan schort en dan moet dat worden verbeterd. Als je prutswork aflevert waardoor je vergunning dreigt te worden ingetrokken, denk je op het allerlaatste moment wel drie keer na voordat je nog een keer iets de weg op stuurt waarvan je achteraf denkt dat je het beter niet had kunnen doen.

De **voorzitter**: En wat is uw vraag?

De heer **Roemer** (SP): Waarom heeft de minister niet gekeken naar de reden dat er in het tussenliggende deel nooit vergunningen zijn ingetrokken? Waarom heeft hij geen verbeteringen aangebracht? Want daar schort het aan.

Minister **Eurlings**: Het intrekken van vergunningen lijkt mij geen doel op zich. De kernvraag betreft twee lijnen. De eerste is de principiële lijn die het parlement nog in oktober vorig jaar heeft ingenomen om geen nationale koppen te hebben bovenop Europese regelgeving, zodat je naar een level playing field gaat. Daartoe heb ik genoemd hoe andere landen ermee omgaan. Alleen Nederland en België hebben die 500-grens of hebben

deze nog. De tweede principiële lijn is uw terechte zorg over de vraag hoe je de veiligheid en de arbeidsomstandigheden in de gaten houdt. Dat zou een conditie kunnen zijn op basis waarvan je kunt zeggen dat die nationale kop voor ons niet overbodig is en daarom tegen het algemene streven in overeind wordt gehouden. Daarvan zeg ik dat wij denken dat juist die andere punten het scherpe wapen zijn en niet zozeer dreigen met het intrekken van een vergunning. De effectiviteit daarvan klinkt veel steviger dan deze in de praktijk is. Ik heb zojuist tegen mevrouw Roefs gezegd dat het steeds verder wegvallen van die grenzen en concurrentie over de grenzen heen, het instrument eerder nog zal verzwakken. Je kunt je vrij gemakkelijk net over de grens in het buitenland vestigen en gewoon je diensten in Nederland aanbieden als je de vergunningplicht zou willen ontlopen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Is de minister het niet met mij eens dat de vergunning niet alleen als een negatief instrument, maar ook als een positief instrument moet worden gezien? Op het moment dat de ondernemer één keer aan de overheid heeft aangetoond dat hij vakbekwaam, betrouwbaar en financieel draagkrachtig is, krijgt hij toestemming van de overheid om dat vak uit te oefenen. Misschien is de topkwaliteit van onze transportsector wel te danken aan het feit dat wij vervoerders, voordat zij het beroep gingen uitoefenen, gevraagd hebben om zich van met name die vakbekwaamheid te verzekeren. Er ligt nadruk op intrekken en straffen, maar daar tegenover staat ook het positieve effect dat ik de minister nog niet heb horen noemen. Het feit dat wij een zeer vakbekwame transportsector hebben, kan daar ook verband mee houden.

Minister **Eurlings**: Wij hebben die vakbekwame sector zeer zeker. Het is bovendien een sector die internationaal zijn mannetje staat. Ik heb zojuist een gesprek gehad met enkele vertegenwoordigers van de Republiek India. Zij spreken toch met zeer veel bewondering over onze logistieke sector. Wereldwijd staan wij bekend als een zeer sterk logistiek land. Komt dat nu door de vergunningen van de overheid? Of komt het juist door het feit dat onze sector zo heeft geprofiteerd van de zich openende markten, van concurrentie en van het feit dat zij zo over de grenzen konden gaan? Ik denk dat de kracht met name in dat laatste zat. Ik wil het feit dat je kunt afvragen of er geen negatieve kanten zijn aan het level playing field, niet bagatelliseren. Is er geen vrees? Zijn er geen risico's? De regering zegt dat zij denkt dat die risico's er niet of nauwelijks zijn en dat de voordelen veel groter zijn. Daar kun je met elkaar over van mening verschillen. Wij zijn het in ieder geval eens over de romp van het voorstel en de lastenverlichting waarmee ik mijn verhaal begon. Als wordt gevraagd waar volgens de regering de nadruk ligt, dan is dat bij het gelijk trekken. Wij vinden dat je die vrees goed kunt adresseren door over twee jaar, op dit punt en op enkele andere punten, nadrukkelijk te kijken of het inderdaad zo is als wij nu denken of dat er toch misverstanden zijn en de echte messen op alle mogelijke manieren moeten worden aangescherpt. Je hebt het dan over stringent controleren op de zojuist door mij genoemde punten. Je moet dan bijvoorbeeld nog nauwkeuriger kijken hoe het met die rij- en rusttijden zit. Dat vind ik op zich een veel scherpere benadering dan de vergunningplicht, die in het verleden

Eurlings

in ieder geval niet of nauwelijks een instrument is gebleken.

Vandaag vormt ook de ophoging van de ondergrens voor het verplichte gebruik van een vrachtbrief een punt van discussie in het parlement. De ondergrens is in het nieuwe voorstel wederom conform de Europese regels opgetrokken tot 3500 kilo maximaal toegelaten gewicht. Dit leidt tot een administratievelastenverlichting van 6,4 mln. De definitie van administratievelastenverlichting heeft te maken met wat je als overheid al dan niet meer verplicht stelt, 6,4 mln. is een substantieel bedrag. Deze verlichting vormt een belangrijk onderdeel van de totale lastenverlichting in dit wetsvoorstel. In de praktijk kunnen verladers en vervoerders dankzij deze stap kiezen voor het hanteren van een vrachtbrief om juridische zekerheden te creëren of voor een ander instrumentarium. Als men ervoor kiest om toch een vrachtbrief te hanteren, leidt dat wel weer tot administratieve lasten, zeg ik open en eerlijk. Daar heeft de heer Cramer gelijk in. Volgens de definitie van administratievelastenverlichting gaat het er echter om dat de overheid minder verplicht stelt en minder dwingend zaken oplegt die lasten meebrengen. De sector moet dus veel vrijer kunnen kiezen voor het al dan niet gebruiken van een vrachtbrief. Uit de definitie van administratievelastenverlichting is de ambitie in het huidige coalitieakkoord ontsproten. Ik moet eerlijk zeggen dat ik ook niet zo veel mogelijkheden zie om elders een bedrag van 6,4 mln. in mijn portefeuille te vinden. Dit is de complicatie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap wat u zegt. Dat is inderdaad de kern van de discussie over lastenverlichting. In de definitie zit de crux. Ik bestel in Duitsland wel eens onderdelen voor mijn modelbaan. Dan krijg ik keurig netjes een bevestiging per e-mail, een vrachtbrief bij mijn pakje en een bevestiging dat het is afgeleverd. Het kan volgens mij dus veel verder beperkt worden, aangezien de industrie het zelf al zo doet. Het probleem is dat er geen lastenverlichting plaatsvindt, anders dan in onze definitie, indien je het afschaft. Het is dus een papieren discussie. Een vrachtbrief hoeft niet meer, maar wordt nog steeds gebruikt, want zij vormt voor de vervoerders een garantiebewijs, een transportschadeverzekering enzovoorts. Als vervoerders geen vrachtbrief gebruiken, ontstaat er heel veel discussie. Daardoor stijgen de lasten!

De **voorzitter**: Wat is uw concrete vraag? Dan kunnen wij het een beetje toespitsen. Anders krijgen wij over en weer ellenlange verhalen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dacht dat er wel een concrete vraag in zat, voorzitter. De afschaffing van de plicht om een vrachtbrief te hanteren, bespaart niet echt administratieve lasten, anders dan via onze definitie. Als je de vrachtbrief weglaat, ontstaat er meer discussie over eventuele schades, waardoor de lasten stijgen.

Minister **Eurlings**: Er spelen twee elementen een rol. Allereerst streeft ook uw parlement zo veel mogelijk naar een Europees level playing field. De Europese regels gaan uit van een ondergrens van 3500 kilo maximaal toegelaten gewicht voor het verplichte gebruik van een vrachtbrief. Daarover hebben wij het. Dat is internationaal een logische grens. Ten tweede heb ik net eerlijk gezegd dat men in een deel van de transportsector

gebruik zal blijven maken van vrachtbrieven. In een ander deel doet men dat wellicht niet. Misschien kan het ook wat minder, wat efficiënter. Los van het feit dat wij die categorie niets dwingend opleggen, kan de sector zelf nagaan wat er al dan niet efficiënt is. Onze indruk is dat het geen papieren tijger is, maar dat wij door de sector volgens onze definitie van administratievelastenverlichting minder op te leggen, ook in de praktijk voor het bedrijfsleven en dus, doorvertaald, de klant een lastenverlichting bereiken. U hebt gelijk dat het wellicht niet daadwerkelijk 6,4 mln. wordt vanwege deze of gene reden, maar onze indruk is dat het wel degelijk tot een vermindering leidt, een behoorlijke vermindering.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik wil graag helderheid over het level playing field. De EU vraagt volgens mij altijd een vrachtbrief, voor al het grensoverschrijdend vervoer, hoe klein of hoe groot ook. De CMR-vrachtbrief is dus voor al het grensoverschrijdend vervoer verplicht. Voor het binnenlands vervoer mag je echter een uitzondering maken. Klopt dat? In die zin moeten wij dus ook kijken naar de Europese context

Minister **Eurlings**: Zeer zeker, maar dat botst niet met mijn verhaal. In de berekening van die 6,4 mln., volgens de definitie van de administratieve lasten, kijken wij alleen naar dat deel van het vervoer, waarvoor geen vrachtbrief verplicht is. Het klopt dat internationaal vervoer daar niet bij hoort.

Dan de eis van dienstbetrekking voor chauffeurs. Ik heb daarover een aantal serieuze zorgpunten gehoord, niet alleen in de Kamer, maar ook voor de deur van het Kamergebouw toen ik samen met een aantal Kamerleden de 11.000 handtekeningen van FNV Bondgenoten in ontvangst nam. Die zorgen hebben betrekking over de naleving van de CAO en over de invloed van de zzp'ers. Wij moeten die kwesties scherp in de gaten houden, want daar mag geen versturende werking van uitgaan. Het gaat niet aan dat mensen links- of rechtsom door allerlei misstanden dan wel door de markt-omstandigheden worden gedwongen om te werken.

Toch heeft de regering ervoor gekozen de verklaring van dienstbetrekking niet meer op te nemen in de nieuwe wet. Daarvoor hebben wij een aantal redenen. Ten eerste levert de afschaffing van de verklaring werkgever en werknemer minder rompslomp en minder administratieve lasten op. De verklaring leidt voorts in tegenstelling tot sommige veronderstellingen feitelijk tot geen enkele vorm van bescherming van de cao-rechten van de werknemer. Dan kom ik weer op de andere lijn van het verhaal. Ten derde wordt de verklaring niet door Europa voorgeschreven en levert Nederlandse transport-ondernemers extra lasten en concurrentienadeel van hun buitenlandse collega's op. Het wegvervoer is in de huidige wet nog de enige bedrijfstak waar het wettelijk niet is toegestaan medewerkers in te zetten die niet in dienstbetrekking zijn of via een uitzendbureau worden ingehuurd. Het is overigens nogal wat als je 11.000 handtekeningen ophaalt. Dat getuigt van een behoorlijk stuk activisme en energie van de kant van FNV Bondgenoten. Men heeft de angst dat de afschaffing van de eis van dienstbetrekking ten koste gaat van de naleving van cao-voorwaarden van chauffeurs. Ik merk wat dit betreft op – ik heb dat van bijna iedereen gehoord – dat de eis van dienstbetrekking hiertoe eigenlijk niet het goede

Eurlings

instrument is, los van de vraag wat er dan voor in de plaats moet komen.

Hoe zit het met die cao-voorwaarden en dat risico? Ik begin daarvoor eerst over de grens. Duitsland en België kennen de eis van dienstbetrekking niet. De heer Cramer vroeg er nadrukkelijk naar. Ook elders in de EU bestaat die eis niet. Wij zijn daarin uniek. Ik heb het nagevraagd, maar ik heb geen enkel signaal kunnen achterhalen waaruit blijkt dat cao-bepalingen in België, Duitsland en andere Europese landen daardoor slechter zouden worden nageleefd. Omdat ik het dossier heb overgenomen, heb ik gekeken of dit het goede instrument is. Ik zeg met velen dat dit eigenlijk niet het geval is. Het is niet effectief bij het voorkomen van het niet naleven van cao-voorwaarden. Ook met de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs heeft de eis van dienstbetrekking niets van doen. De eis biedt dus een soort van schijnzekerheid. Hoe kunnen misstanden inzake de cao-ontduiking dan wel worden aangepakt? De Arbeidsinspectie moet daarin nadrukkelijk een rol spelen. Zij dient scherp te zijn, signalen te krijgen en onderzoek te doen.

De verklaring wordt opgesteld door werkgever en werknemer als bewijs dat sprake is van een dienstverband. Zo werkt het, met een papiertje. Een kopietje van dat papiertje wordt bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat gearhiveerd. Er is geen controle bij het invullen van de verklaring. De verklaring geeft dus geen enkele garantie dat er daadwerkelijk sprake is van een dienstbetrekking. Waarom is die verklaring dan ooit ingevoerd? Die is ooit ingevoerd om illegaal chartering zonder vergunning te voorkomen, om te voorkomen dat een zelfstandige chauffeur zich zonder vergunning met een vrachtwagen gaat verhuren aan zijn voormalige werkgever. Het gaat dus om de misstand dat de werkgever iemand in die positie zou dwingen met alle negatieve scenario's van dien. Juist om deze reden is in de nieuwe wet extra aandacht besteed aan de definitie van een vergunninghouder.

Daarmee is duidelijk wanneer een zzp'er al dan niet over een vergunning moet beschikken. Er zijn ook strenge regels om te voorkomen dat je als zzp'er voor een opdrachtgever zou kunnen werken. Dat is wettelijk niet mogelijk, zoals men weet. Ook zijn er tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Arbeidsinspectie afspraken gemaakt om extra aandacht te besteden aan bedrijfsconstructies die bedoeld zijn om onder de vergunningplicht uit te komen. Dat is weer in lijn met de reden indertijd voor dat papiertje, het illegale chartering waarmee je de mensen in die positie probeert te dwingen.

Het is een misverstand dat de verklaring zou inhouden dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat toeziet op de naleving van cao's. Dat is geen taak van de inspectie. Dat doet die inspectie dus ook niet, op geen enkele manier. De handhaving van een cao is een taak van werkgevers en werknemers in de sector zelf. De betrokken partijen hebben zelf een organisatie opgericht, de Stichting NCG (Naleving cao goederen), die toeziet op de naleving van de cao-voorwaarden.

De veronderstelling dat chauffeurs zich nu gedwongen door werkgevers massaal zullen aanbieden als zzp'er om zo onder de cao-voorwaarden uit te komen, lijkt ons niet op realiteit te berusten. De condities om als zzp'er erkend te worden zijn namelijk zwaar en de Belastingdienst controleert nauwkeurig. Ik heb zojuist al gezegd dat een zzp'er niet voor slechts één opdrachtgever mag rijden.

Het is inderdaad niet waarschijnlijk – ik refereer nu aan interruptiedebatten zojuist – dat een zzp'er zich zal verhuren voor een loon dat lager is dan wat hij via een uitzendbureau kan verdienen. De verlader zal ook niet zomaar met een zzp'er in zee gaan en zal zich ervan overtuigen dat de juiste verklaring van de Belastingdienst aanwezig is, omdat hij anders het risico loopt om op te draaien voor een naheffing op sociale premies en loonbelasting. Veroordelingen op het gebied van financiële arbeidsvoorwaarden worden in de wet meegenomen door Justitie in de afweging om een integriteitsverklaring af te geven. Zonder deze verklaring verliest de ondernemer zijn vergunning.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister houdt een helder betoog. Als hij zo nadrukkelijk betoogt dat de weg via de zzp'er niet reëel is omdat men aan zoveel voorwaarden moet voldoen en dat het wel via arbeidsbemiddeling zal gaan, waarom wordt het dan in de wet geregeld? Waarom laat hij dan de eis van dienstbetrekking niet gewoon staan? Die vraag rijst bij mij door de manier waarop de minister het nu verdedigt.

Minister **Eurlings**: Een regel die niet of nauwelijks meerwaarde heeft of belemmerend werkt en administratieve lasten met zich brengt, schaffen wij liever af. Dat is onze lijn. Wij hebben geen regels, tenzij zij echt nodig zijn. Er wordt gestreefd naar minder lastendruk. De Kamer wil ook geen nationale toppen boven EU-regelgeving. Het is meer de vraag wat het oplevert, dan of de wereld vergaat als wij het laten staan.

Ik vind het belangrijk dat het onderwerp zzp'er nadrukkelijk onze aandacht houdt. Ik wil eerst een reactie geven op de discussie over mogelijke scenario's inzake de arbeidsmarkt. Er is een grote krapte op de arbeidsmarkt. De sector heeft grote problemen om chauffeurs te vinden. Er zijn nu 5000 vacatures en het goederenvervoer groeit enorm. U weet dat de Rotterdamse haven het afgelopen jaar ongeveer 13% meer containers heeft verwerkt. Wij steunen die ontwikkelingen. Wij willen de Tweede Maasvlakte opdat die groei kan doorzetten. De kans dat sprake is van een structurele krapte is levensgroot. De Polen komen, maar in minder groten getale dan een paar jaar geleden. De kans op een overschot van zich aanbiedende chauffeurs is heel klein. Dat versterkt het beeld dat het op zijn zachtst gezegd heel onwaarschijnlijk is dat zzp'ers onder cao-voorwaarden gaan werken als zij onder bepaalde condities via een uitzendbureau te werk gesteld kunnen worden. Van verdringing van vaste werknemers zal dus geen sprake zijn.

De heer **Roemer** (SP): Er is inderdaad op dit moment een grote vraag naar chauffeurs. Maar de minister weet als geen ander dat onze economie steeds ups en downs kent. Dan is er een tekort en dan weer een overschot. De minister geeft hier immers niet de garantie dat het voor de komende 25 jaar geregeld is.

Wij willen niet voor niets een vangnet. Een vangnet is bedoeld voor als het misgaat en niet om structureel te gebruiken. Met een vangnet willen wij voorkomen dat in minder rooskleurige tijden getornd wordt aan arbeidsvoorwaarden en dat dit leidt tot concurrentie.

Als wij het openlaten, zullen bepaalde mensen daarin springen. Wij moeten dit niet loslaten omdat het nu goed gaat in de sector. Nee, wij moeten zorgen voor een

Eurlings

vangnet. Ik heb thuis altijd geleerd dat je geen oude schoenen moet weggooien voordat je nieuwe hebt. Wij hebben nu een vangnet dat helpt. Tot de tijd dat wij een betere oplossing gevonden hebben, moeten wij dat vangnet houden. Is de minister bereid om de tijdelijkheid in de wet te laten, zoals wordt voorgesteld in het amendement op stuk nr. 15 van de Partij van de Arbeid? Op het moment dat wij het samen goed geregeld hebben, kunnen wij kijken of het vangnet eruit kan.

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist gezegd wat er met dat papiertje gebeurt. Er wordt helemaal niet gecontroleerd hoe het papiertje wordt opgesteld. Een kopie van dat papiertje wordt in het archief van de inspectie gestopt. That's it! Het is dus een vangnet met mazen van drie à vier meter. Als je dan van trapeze springt, weet je zeker dat je door het heen valt. Dat net vangt je dus niet op en dat is de kern van het probleem! Om in schoenentermen te spreken: je kunt doorlopen met kapotte schoenen of je kunt de schoenen lappen. Je kunt met andere regels proberen om misstanden te voorkomen. Daar gaat het om. De eis dat sprake moet zijn van een dienstbetrekking biedt een schijnzekerheid. Die eis bestaat in geen enkel ander Europees land en ook niet in andere sectoren.

De **voorzitter**: Voordat wij hier te veel tegeltjes-wijsheden wisselen, geef ik voor de duidelijkheid aan dat het amendement waarnaar de heer Roemer verwijst, het amendement-Roefs op stuk nr. 15 betreft.

De heer **Roemer** (SP): Als de minister constateert dat het bij de controles allemaal niet goed geregeld is, moet hij dat verbeteren. Waarom zet hij daar niet op in?

In Duitsland is het voor zzp'ers zonder eigen auto gewoon verboden om freelance te werken. Daar zijn dus ook oplossingen gezocht en gevonden.

Minister **Eurlings**: Graag maak ik mijn verhaal op dit punt af. Daarbij kom ik met een dubbel voorstel om in den brede, maar ook specifiek op dit terrein de vinger echt aan de pols te houden en de Kamer hier ten volle bij te betrekken.

De **voorzitter**: Ik zie de heer Roemer niet protesteren tegen uw voorstel, maar wij houden het natuurlijk nauwkeurig in de gaten.

De heer **Van Heugten** (CDA): De minister zegt niets over nut en noodzaak van de eis van dienstbetrekking. Is het hem bekend dat er in aanloop naar deze wetswijziging overleg is geweest met de transportorganisaties? Is hij ervan op de hoogte dat zij hebben aangegeven dat de eis van dienstbetrekking mede gezien moet worden in het licht van het feit dat deze eis beperkend kan werken op de mogelijkheid om op lange, internationale trajecten met meerdere chauffeurs en met wisselchauffeurs in het buitenland te werken? Te denken valt aan het postiljonmodel, waar in het buitenland een buitenlandse chauffeur een deel van de rit neemt. In het kader van de arbeidstijden is dat veel belangrijker geworden. Ik hoor daar de minister niet over, maar dat is een van de punten waarom met name de vervoerders instemden met het laten vervallen van deze eis. Hoe kijkt de minister daar tegenaan?

Minister **Eurlings**: Dat ben ik met de sector en met u

eens. Dat is weer het punt van die Europese lijn: je hebt dus een achterstand in flexibiliteit, los van het lastenverhaal en de schijnzekerheid van het instrument.

De heer **Madlener** (PVV): Het laten vervallen van de eis tot dienstbetrekking zorgt er natuurlijk wel degelijk voor dat de drempel voor Poolse chauffeurs wordt verlaagd om in Nederland te werken als zzp'er. Dat is een grote verandering ten opzichte van het huidige beleid. U zegt dat het in de ons omringende landen al zo geregeld is. Volgens mij is de Duitse arbeidsmarkt nog niet zo open voor de Poolse werknemer als de Nederlandse. Hoe is het in Duitsland geregeld? Waarom zouden Poolse chauffeurs net zo gemakkelijk als zzp'er in Duitsland kunnen werken als in Nederland? Is dat zo en, zo ja, wat zijn de verschillen en overeenkomsten?

Minister **Eurlings**: Het grote verschil is dat er in Duitsland geen eis van dienstbetrekking is. In geen enkel land bestaat die eis. Ik heb de hele discussie meegeemaakt over de Europese grondwet. Daarin had uw fractie een ander standpunt dan de mijne. Binnen die discussie ontstond het doembeeld van de Poolse loodgieter. O, wat een ramp. Hoe veel zijn er daadwerkelijk gekomen en hoe veel zijn er intussen teruggekeerd? Het probleem is dat wij zo vaak bang zijn voor een gigantische verdringing op de arbeidsmarkt door Poolse werknemers. In de praktijk blijkt echter dat chauffeurs uit nieuwe EU-lidstaten heel moeilijk inzetbaar zijn in Nederland vanwege taalproblemen. Het verschil in beloning is snel kleiner geworden. In de nieuwe lidstaten is de vraag naar chauffeurs heel sterk gestegen. In Polen is meer nationaal en internationaal vervoer ontstaan. Ik zeg het heel stevig: als je op je laat inwerken dat er in Nederland 5000 vacatures zijn, dan is de Poolse werknemer misschien wel een gemiste kans in plaats van een bedreiging geworden. Ik wil mij dus afzetten van het beeld dat Nederland een overflow aan buitenlanders krijgt. Dat is niet gebeleden. Wij hebben te weinig mensen, niet te veel. Dat beeld bestaat ook in de landen om ons heen, terwijl daar die eis tot dienstbetrekking nergens geldt.

De heer **Madlener** (PVV): Aan de ene kant zijn er nog steeds veel Polen, veel meer dan de regering destijds voorspelde. Aan de andere kant kent Nederland nog altijd werkloosheid. Dat is natuurlijk een vreemde zaak.

Hoe is het concreet geregeld in Duitsland? Duitsland kent voor Poolse chauffeurs geen eis tot dienstbetrekking, maar volgens mij wel een eis tot scholing of andere voorwaarden waaraan zij moeten voldoen. Als wij een level playing field wensen, moeten wij niet alleen naar het punt van de dienstbetrekking kijken, maar ook naar de vraag hoe gemakkelijk je in Duitsland en in Nederland aan de slag kunt.

Minister **Eurlings**: Dit is een terechte vraag. Ik kom hier later in mijn beantwoording op terug. Ik zet het dan gedetailleerd voor Nederland en Duitsland op een rij.

De sector telt 5000 vacatures. Ik hoop dat veel mensen die zich voor dit mooie vak interesseren, zich zullen laten omscholen. Het is goed dat de sector zelf, werkgevers en werknemers, de imagoverbetering ter hand neemt. De mensen zijn keihard nodig. De sector heeft er alle belang bij om goede arbeidsvoorwaarden te bieden en het imago van het beroep hoog te houden. Ook is het van

Eurlings

belang de zzp'ers goed te betalen. Als dat niet gebeurt, is het voor deze mensen niet interessant en vinden zij in een dienstbetrekking via het uitzendbureau beter emplooi. Het goede imago van de sector kan geen misstanden verdragen.

Ik verwacht daarom geen neerwaartse druk op de arbeidsvoorwaarden van chauffeurs. Ik heb de zorgen in de Kamer en bij de FNV rond mogelijke effecten van het vervallen van die eis goed gehoord. Ik kan hier heel veel argumenten tegen inbrengen. In het buitenland zijn deze gestaafd door ervaringen aldaar, en in Nederland door het feit dat het papiertje geen echt vangnet is. Ik heb zojuist verteld hoe het sinds jaar en dag gaat. Dit zal echter niet alle mogelijke zorgen wegnemen. Daarom doe ik de Kamer de volgende toezeggingen.

De minister van SZW voert momenteel een onderzoek uit naar de effecten van zzp'ers in diverse sectoren. Ik zal hem daarbij meegeven dat er in dat onderzoek nadrukkelijk gekeken moet worden naar de zzp'ers in de transportsector. Dit onderzoek wordt komende zomer al afgerond en vervolgens aan de Kamer voorgelegd.

Ten tweede zeg ik toe dat ik twee jaar na invoering van de wet een zeer scherpe evaluatie zal laten uitvoeren op dit punt. Mocht dan blijken dat er inderdaad misstanden zijn ontstaan, dan zal dat moeten worden opgelost binnen het bredere kader van de zzp-problematiek. Als het nodig is, zal ik zelf bezien of ik verscherping in de regelgeving moet doorvoeren. Die verscherping zal niet zozeer zitten in een poging een intrinsiek bot instrument, die eis van dienstbetrekking, scherp te maken, als wel in een veel preciezer toezicht op de arbeidsvoorwaarden, de cao, de rij- en rusttijden, de verkeersveiligheid et cetera. Op die manier moeten de misstanden scherp tegen worden gegaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De argumenten die de minister noemt, passen precies bij het amendement dat ik zojuist heb ingediend. Daarin wordt gevraagd om de eis van dienstbetrekking te handhaven, zolang de zekerheid niet op een andere manier geregeld is. In zoverre dient die eis wel als een instrument dat wij kunnen gebruiken. Het is niet het meest geëigende instrument. Het is echter overduidelijk dat de redenering van de minister erg goed in mijn straatje past.

Minister **Eurlings**: Ik reageer binnenkort op de amendementen. Ik heb de teksten nog niet tot mij kunnen nemen. Ik merk wel alvast op dat mevrouw Roefs haar eigen betoog kracht bijzet. Zij zegt eigenlijk dat zijzelf, als woordvoerder van de PvdA-fractie, inziet dat dit niet het meest geëigende instrument is. Dat zei zij zojuist openlijk. Zij maakt geen doel op zich van het vasthouden aan de eis van dienstbetrekking, maar zegt deze graag in te wisselen. Dan nog blijft het standpunt van het kabinet dat het instrument simpelweg niets toevoegt. Het geeft slechts schijnzekerheid. Met het oog op het streven de nationale toppen te beperken, ziet het kabinet geen reden om er nu van af te stappen. Als er de komende twee jaar misstanden ontstaan, wordt dat op geen enkele manier tegengehouden door die eis van dienstbetrekking. Hij voegt niets toe. De heer Van Heugten noemde zojuist een situatie die de sector als nadelig ervaart. Het brengt niets op, maar leidt alleen maar tot meer last. Daarom heeft het kabinet besloten de eis af te schaffen. Het kabinet ziet in die afschaffing geen extra gevaar. Mocht er toch ergens in de sector iets misgaan, wat wij niet verwach-

ten, dan grijpen wij in. Dat zal dan wel gebeuren met goed werkende instrumenten. Ik zal later in mijn betoog nadrukkelijk op het amendement reageren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De eis van dienstbetrekking is naar mijn idee ook een instrument voor bijvoorbeeld de vakbonden om ervoor te zorgen dat zij kunnen controleren welke lonen worden uitbetaald. In dat opzicht speelt die wel een rol bij de controle. De minister heeft zojuist gezegd dat het slechts een papiertje is dat ergens ligt, maar in zoverre kan dus worden gecontroleerd of volgens cao-lonen wordt uitbetaald.

Minister **Eurlings**: Het ontduiken van die voorwaarden moet worden aangepakt. Daarvoor hebben de betrokken partijen in de sector de Stichting naleving cao goederenvervoer (NCG) opgericht. Dat papiertje geeft op zichzelf geen enkele garantie en evenmin extra inzicht. Wij krijgen namelijk een kopie van een papiertje aangeleverd en moeten ervan uitgaan dat de tekst op een goede manier is opgesteld. Dat wordt absoluut niet gecontroleerd. Dat papiertje biedt dus een schijnzekerheid. Ik heb daarnaast zojuist een ander beeld geschetst, namelijk dat van een zzp'er die niet onder voorwaarden zal werken die hij bij het uitzendbureau zou kunnen krijgen. Controle op cao-voorwaarden vindt dus op andere manieren plaats dan door middel van dat papiertje. De zorgen van de Kamer zijn mij duidelijk. Het lijkt mij goed om dit onderwerp de komende zomer nogmaals aan de orde te stellen op het moment dat de discussie over de positie van zzp'ers plaatsvindt. Ik zal over twee jaar de positie van de zzp'ers en de kwestie van de arbeidsvoorwaarden evalueren. Indien nodig, komt ook mijn ministerie met extra effectieve maatregelen. Die maatregelen zullen geen schijnzekerheid bieden.

De heer **De Krom** (VVD): Wij kunnen het betoog van de minister van a tot z volgen. Het is geen instrument dat kan helpen om het doel te bereiken dat de fracties van de PvdA en de SP nastreven. Alleen al om die reden zouden wij dat instrument willen schrappen. Mocht de Kamer echter besluiten om dat amendement aan te nemen, dan geeft zij daarmee aan dat zij deze eis van dienstbetrekking als instrument beschouwt tegen het handhaven van cao-voorwaarden. Tevens beschouwt zij het dan als een instrument om zzp'ers buiten de deur te houden. Het laatste speelt natuurlijk ook in andere sectoren. Vreest de minister niet dat de discussie over de eis van dienstbetrekking, die nu alleen nog voor deze sector geldt, ook in andere sectoren zal worden gevoerd?

Minister **Eurlings**: De vraag van de heer De Krom is interessant, maar naar mijn idee hoort die thuis bij de brede discussie over zzp'ers. Minister Donner is wat dat betreft de eerstverantwoordelijke.

Ik heb niet snel angst. Oud-premier Lubbers heeft ooit gezegd dat politiek niets is voor bange mensen en daarin had hij gelijk. Zojuist heb ik gezegd dat de sector goederenvervoer met de eis van dienstbetrekking in Nederland een uitzondering is. De sector is wat dat betreft ook een uitzondering in Europa. Er is dus sprake van een dubbele uitzonderingspositie. Zojuist heb ik al gezegd dat ik van mening ben dat het een schijnzekerheid biedt.

De eisen die aan de chauffeurs worden gesteld, zijn in de EU geharmoniseerd. Zij dienen uiteraard het rijbewijs

Eurlings

te behalen en te voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid. De wetgeving op dat vlak ligt in Duitsland dus niet op een ander niveau dan bij ons. Mogelijk zijn er wel afwijkende afspraken in cao's of in nationaal arbeidsrecht. In het geval van cao's zitten partners om tafel om maatwerk te creëren.

De heer Cramer vroeg hoe het zit in andere landen. Ik heb gezegd dat in België, Duitsland en de andere EU-landen geen eis van dienstbetrekking bestaat. Verder heeft hij gevraagd of de eis van dienstbetrekking niet nodig is op grond van EG-richtlijn 96/26. In artikel 3 wordt namelijk gesproken over de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden. Het antwoord daarop is ontkennend, want artikel 3 verplicht niet tot het handhaven van de eis van dienstbetrekking. Dat artikel geeft slechts aan dat bij toetsing van de betrouwbaarheid van de vervoerder mede de veroordelingen voor cao-overtredingen kunnen worden betrokken. De eis van dienstbetrekking wordt overigens in het geheel niet opgelegd door deze richtlijn. Ik heb zojuist de Europese situatie genoemd, waarin wij een uitzondering zijn. Overall in de landen om ons heen is van zo'n eis geen sprake.

Zolang ik zeg dat iets zal worden geëvalueerd, zal dat ook gebeuren. Als extra maatregelen nodig zijn, zullen ze worden genomen. Mevrouw Roefs vroeg of de cao-voorwaarden geen garantie vormen. Er staat niets, maar dan ook niets over cao-voorwaarden in het voorstel. Dit is ooit bedoeld geweest om te voorkomen dat een werkgever een werknemer kan dwingen om als zzp'er voor hem te gaan werken, hem of haar daarmee onder de cao-voorwaarden drukkend. In de huidige juridische bepalingen en in de marktsituatie vinden wij voldoende argumenten hiervoor.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Bij de beantwoording van de vorige vraag las u een zin voor over de betekenis van de eis van dienstbetrekking. In die zin hoorde ik precies dát waar het om draait: met de eis van dienstbetrekking in de hand kan worden bekeken of aan de cao-voorwaarden wordt voldaan.

Minister **Eurlings**: Dat heb ik niet gezegd, ik heb gezegd dat artikel 3 van EG-richtlijn 96/26 aangeeft dat bij de toetsing van de betrouwbaarheid van de vervoerder mede de veroordelingen voor cao-overtredingen kunnen worden betrokken. Dat vind ik een heel goede zaak. Maar de eis van dienstbetrekking biedt daarbij geen enkele zekerheid. De indruk zou kunnen ontstaan dat, als je die eis wel als instrument ziet, je iets bereikt.

Ik kom toe aan de medeaansprakelijkheid van de afzender en de verlader. Rond de laatste eeuwwisseling heeft de aanpak van overbelading meer prioriteit gekregen en zijn de boetes op overbelading terecht opgetrokken. De schade aan het wegdek door overbelading is namelijk aanzienlijk: zeker 20 mln. tot 30 mln. per jaar. Mogelijk is dat nog heel wat meer; wij kennen de voortgaande discussie over de staat van onze kunstwerken. De wens om medeaansprakelijkheid in deze wet op te nemen, berust op de veronderstelling dat de positie van de vervoerder zo zwak zou zijn dat deze zijn opdrachtgever nauwelijks aan durft te spreken op overbelading – hij wil zijn klantrelatie niet verspelen – en dat de overheid het daarom zou moeten regelen. De regering heeft een aantal redenen om hier een andere visie op te hebben.

Om te beginnen is er in de meeste gevallen weinig reden voor een verlader om een vervoerder te bewegen zijn voertuig over te beladen. De verlader heeft immers een contract met zijn vervoerder om goederen te vervoeren. Hij heeft geen reden om daarin vast te leggen met hoeveel en welke voertuigen dat gebeurt. Het gaat hem er alleen maar om of zijn goederen op tijd en op een veilige manier op de plaats van bestemming komen. De vervoerder heeft dus, door te kiezen voor een voldoende aantal voertuigen, bij uitstek de sleutel in handen om overbelading te voorkomen.

Hoe is het in het buitenland geregeld? De praktijk laat zien dat een wettelijke bepaling, die medeaansprakelijkheid, moeilijk te handhaven is. De bewijsvoering is zeer arbeidsintensief voor de handhaafinstanties. Je ziet dan ook waar dat toe leidt. In België bestaat deze medeaansprakelijkheid al zo'n acht jaar, maar er heeft nog geen enkele veroordeling plaatsgevonden. In Frankrijk is het effect van de wettelijke bepaling ook nauwelijks meetbaar. In Duitsland geldt een iets andere regeling, maar het beeld is hetzelfde. De conclusie van onze buurlanden is dat het opnemen van zo'n bepaling een hoog papierentijgerkarakter heeft, waarvan de feitelijke betekenis zeer miniem is.

Die opname leidt – daarover bestaat geen twijfel – tot een stijging van de controlelasten voor de verladers. Zij moeten namelijk voorkomen dat zij ooit aansprakelijk kunnen worden gesteld. Bovendien kan de verlader niet zien wat er buiten zijn terrein gebeurt en of er bijvoorbeeld lading wordt toegevoegd. De afzender zal zich dan genoodzaakt voelen om een controlesysteem op te zetten om bij iedere zending na te gaan of er al dan niet sprake is van overbelading. Een extra probleem hierbij is dat vaak moeilijk te bepalen is wie als afzender kan worden aangemerkt en op wie die medeaansprakelijkheid de jure echt berust, bijvoorbeeld bij het gezamenlijk verzenden van verschillende vrachten door een expediteur ter besparing van kosten. Afzenders uit het buitenland zijn bovendien ook vaak erg moeilijk aan te pakken. Ik denk hierbij aan een container uit China. Ten slotte beschikken vervoerders over verschillende mogelijkheden om overbelading te voorkomen: inzet van het juiste materieel, een goede belading van het voertuig, aslastmeters enzovoorts.

Bij deze wetsbehandeling komen wij een aantal keren voor de vraag te staan wat de effectiviteit is van een mogelijke maatregel. Ook hier is het beeld: veel extra lasten, nauwelijks enig effect, veel juridische complicaties. Volgens de regering is dit typisch een zaak tussen marktpartijen. In de algemene vervoerscondities zijn hierover dan ook door de betrokken partijen nadrukkelijk afspraken gemaakt. Ik moet nog namens mijn collega van Justitie melden dat hij van mening is dat dit type juridische aansprakelijkheidsvragen niet in een marktorderingswet dienen te worden beslecht, maar dat het meer een discussie is die op het juridische deel van ons politieke speelveld moet worden gevoerd.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb aangegeven dat er in de praktijk wel degelijk veel voorbeelden zijn, waarbij de verlader er juist wel belang bij heeft om net even die extra pallet of die extra ton mee te nemen. Stel dat er 100 ton aardappels zijn geoogst. Per rit kan men 32 ton meenemen. In drie ritten kan men dus 96 ton vervoeren. Die laatste vier ton worden dan heel dure aardappels. Het is voor de verlader dus heel aantrekkelijk om de

Eurlings

vervoerder ertoe te bewegen om bij elke rit net iets extra mee te nemen. Dat scheelt hem een rit en de kosten van dien. Er zijn hiervoor dus wel degelijk motivaties aan verladerszijde denkbaar. Waarom wordt dit in de afweging niet meegenomen?

Minister **Eurlings**: Dat wordt wel degelijk meegenomen. De vraag daarbij is echter of wij deze mogelijke situatie hiermee effectief voorkomen. Onze zuiderburen zijn logistiek toch ook een niet onbeduidende partij, met de haven van Antwerpen met zijn sterke groei, met name op het vlak van containervervoer. Zij hebben in acht jaar tijd nul veroordelingen gekregen. Een vergelijkbaar verhaal gaat op voor Frankrijk en Duitsland. De complexiteit om dit juridisch te laten functioneren, als het zich ooit voordoet, is groot. Er zijn wel heel veel lasten. Daarom slaat voor de regering de naald door naar het voorstel om dit niet te doen. De minister van Justitie heeft mij bovendien gevraagd om de discussie ook op het juridische vlak te voeren, als wij die aangaan. Dan krijgen wij namelijk echt bredere aansprakelijkheidsvragen, samen met de kwestie van handhaafbaarheid, controle et cetera. Dit gaf de doorslag. Er kan voor de verlader inderdaad een reden zijn om nog iets aan de lading toe te voegen. Dan nog blijft de vraag of een scherpe controle en bestraffing de beste manier vormen om dit voor de toekomst te voorkomen. Daarbij hebben wij op zijn zachtst gezegd heel grote twijfels.

De heer **Van Heugten** (CDA): De minister gaf zelf het voorbeeld van Belgische vervoerders. Hoewel zich geen feitelijke overtreding bij verladers voordoet, merken deze vervoerders wel dat men bij verlading in België ook van verladerszijde nadrukkelijker bekijkt of er sprake is van overbelading ten opzichte van Nederlandse verladers. Dit werkt puur als stok achter de deur. Wij zijn het met elkaar eens dat het maar voor een beperkte goederenstroom geldt. Het is geen oplossing voor het hele probleem. Vindt de minister desondanks niet dat het opnemen van dit artikel in dit wetsvoorstel tot marktordening een goede stok achter de deur is om de marktpartijen preventief aan te zetten tot meer inspanningen om overbelading te voorkomen?

Minister **Eurlings**: Daarbij hebben wij op zijn zachtst gezegd heel grote twijfels. Ook in Frankrijk en Duitsland is het beeld dat hiervan nauwelijks enig effect meetbaar is. Het kan best zijn dat sommige mensen er wat scherper op toezien. Het grote beeld is evenwel dat er nauwelijks enig effect optreedt. Dit zien wij in Frankrijk en Duitsland; in België is er nog nooit één veroordeling geweest. Dat is een nogal stevig argument. Dit is de lijn van de regering. Daarbij komt het juridische argument dat het om een aansprakelijkheidskwestie gaat die in het juridische speelveld op haar merites moet worden beslecht. Dat vormt een extra complicatie op dit vlak. Als je voor één sector die aansprakelijkheid regelt, hangt daar veel aan vast. Ons beeld is dat misschien enkele verladers er beter op zijn gaan letten – dat is dan gunstig – maar dat een algemeen effect in onze buurlanden nauwelijks meetbaar is. Wel liggen er heel veel extra controlelasten en juridische complicaties aan ten grondslag. Dit doet niets af aan het grote belang van het tegengaan van overbelading. Ik heb zojuist de post van 20 mln. tot 30 mln. schade aan kunstwerken et cetera

genoemd. De regering vindt dit echter niet het effectieve instrument om dit probleem tegen te gaan.

De heer **Madlener** (PVV): Ik volg de minister. Ik ben eveneens van mening dat degene die de gedraging uitvoert, zelf daarvoor aansprakelijk moet zijn. Zo'n indirecte aansprakelijkheid voor anderen vind ik toch lastig. Ik ben het echter ook met de minister van Justitie eens dat het vooral een juridische vraag is. Hoe moeten wij daarmee nu omgaan? Wij moeten nu immers antwoord geven en de keuze maken om dit al of niet via een amendement uit het wetsvoorstel te halen.

Minister **Eurlings**: Wij hebben ten eerste natuurlijk de kracht van het argument en de discussie daaromtrent. De regering stelt zich op de positie dat dit instrument niet efficiënt is en dat het dus niet goed zou zijn om het te introduceren. Als de Kamer persisteert, zal ik echter terug moeten naar het kabinet en aan met name mijn collega van Justitie moeten vragen hoe hij dit juridisch ziet. Los van de inhoudelijke vraag hoe dit al dan niet tot effecten en nadelen in de vervoersmarkt leidt, is er de juridische vraag wat dit betekent en hoe het juridisch instrumentarium eruit moet zien. Het is dus een extra complicatie, maar daar zal de minister van Justitie zijn licht over moeten laten schijnen voordat het hier tot een eindstemming komt.

De **voorzitter**: Ik heb een vraag aan de minister. Ik begreep hem zodanig dat dit element niet in deze wet kan worden geregeld. Ik zou daarom willen voorstellen dat wij voor de stemming schriftelijk worden geïnformeerd over hoe dit precies zit, want het is toch een beetje gecompliceerd. Dat kan waarschijnlijk wel snel. Dat zou mijn voorstel aan de Kamer zijn voordat wij hier een heel juridisch debat krijgen waarbij wij allemaal niet precies weten hoe het zit. Ik zie instemmend geknik, maar de heer Roemer heeft nog twijfels.

De heer **Roemer** (SP): Elk wetsvoorstel dat wij hier bespreken, vanuit welke commissie dan ook, heeft altijd juridische consequenties en zal altijd juridisch uitgewerkt moeten worden. Wij moeten zaken in een wet regelen en het wetsvoorstel bespreken wij hier. Als achteraf blijkt dat de minister van Justitie een onoverkomelijk probleem heeft, komt de regering maar weer terug naar de Kamer, maar ik kan niet achteraf iets anders gaan doen.

De **voorzitter**: Dat ben ik op zich met u eens. Ik vond het element dat de minister inbrengt in de discussie, ingewikkeld. Dat zou ik dus nader onderbouwd willen zien, want je kunt daar inderdaad twijfels over hebben. Dat ben ik op zich met u eens. U wilt volgens mij ook nog een vraag aan de minister stellen.

De heer **Roemer** (SP): Zeker, want de minister had het over het belang van de vraag of het wel of niet uitvoerbaar is. Hij noemde onder andere Frankrijk. Mijn informatie luidt dat men daar in Frankrijk voor de invoering van die aansprakelijkheid nooit echt op gecontroleerd heeft. Ik vraag de minister of die informatie klopt. Zo ja, dan valt er ook moeilijk te meten. Een ander punt is of de minister het risico erkent. Om het mooie voorbeeld te geven dat de heer Van Heugten naar voren heeft gebracht: de vervoerder is misschien allang

Eurlings

blij dat hij bij hetzelfde bedrijf waar hij de aardappelen mag vervoeren, dat contract heeft. Dat wil hij absoluut niet onder druk zetten door moeilijk te gaan doen door twee keer een ton meer in zijn vrachtwagen te gooien. Hij heeft dus te maken met die druk en kan daar niet onderuit, want de verlader is op dat moment gewoon de baas. Anders is het de laatste keer dat die vervoerder die aardappelen voor hem vervoerd heeft. Erkent de minister dat probleem?

Minister **Eurlings**: Ik erken dit probleem misschien wel in theorie, maar niet in de praktijk. Ik ben mijn beantwoording zojuist begonnen met de stand van de markt. Ik zie dit risico dus als zeer miniem. Ik ben bereid om schriftelijk aan te geven waarop ik baseer dat dit in Frankrijk nauwelijks tot enig meetbaar effect heeft geleid. Ik ben het zeer eens met het voorstel van de voorzitter dat de minister van Justitie zijn bezwaren aan de Kamer voor de stemming over het wetsvoorstel nog kort meedeelt.

De **voorzitter**: Ik wil er nog even iets over zeggen. Met mijn reactie op de heer Roemer wilde ik geen mening geven. Niet iedereen kon dit zien en zeker niet horen, maar ik zag sommige collega's non-verbaal reageren op mijn reactie. De vraag is hoe de medeaansprakelijkheid van de verlader in deze wetgeving wordt geregeld. Verschillende sprekers hebben een punt, namelijk dat dit een juridisch element is dat in wetgeving een rol speelt. Wij willen dat de minister samen met de collega van Justitie daarop ingaat en het niet overlaat aan zijn collega van Justitie. Daarover dient de minister de Kamer zo spoedig mogelijk te informeren. Ik zie aan de Kamerleden dat zij dit met mij eens zijn.

De heer **Roemer** (SP): Ik plaats daarbij de opmerking dat ik ervan uitga, tot het tegendeel is bewezen, dat wij over de wet spreken. Als de Kamer in meerderheid een mening heeft over wat in de wet moet staan, laten wij het erin staan.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik. Het is echter niet mijn bedoeling om een heel debat te voeren over een ordevoorstel.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik wil de kanttekening plaatsen dat er rekening moet worden gehouden met het feit dat deze wet over het beroepsgoederenvervoer gaat. De verlader is in het beroepsgoederenvervoer wel degelijk een partij waarover deze wet iets kan zeggen.

De **voorzitter**: Ik ben blij dat de heer Van Heugten mij zo hartverwarmend steunt. Hij maakt precies het punt waarop ik doelde. Ik ga ervan uit dat de minister mij heel goed verstaan heeft en ons zal informeren op de wijze die ik formuleerde.

Minister **Eurlings**: Ik wil de onduidelijkheid nu al, door mijn mondelinge beantwoording, proberen weg te nemen. De regering ontraadt het aannemen van het amendement. De voorgestelde medeaansprakelijkheid resulteert niet in het door de indieners beoogde effect. Zojuist heb ik daarover uitvoerig gesproken. Aansprakelijkheid wordt eerder beperkt dan verruimd. Het amendement verwijst alleen naar het onjuist informeren en het geven van aanwijzingen door de afzender.

Aansprakelijkheid kan ook gelegen zijn in andere handelingen of nalatigheden van de afzender. Dat leidt weer tot onduidelijkheden. De huidige strafrechtelijke mogelijkheden om tegen wangedrag van een afzender in de vorm van overbelading op te treden zijn naar de mening van de regering toereikend. Hij kan strafrechtelijk aansprakelijk zijn, als medepleger of uitlokker van overbelading. Dikwijls zal hij ook zelfstandig aansprakelijk kunnen worden gesteld wegens frauduleuze handelingen. Er zijn dus al behoorlijk wat juridische instrumentaria.

Het amendement sorteert volgens de regering geen effect. Het introduceert in zijn huidige vorm namelijk geen strafbaarstellingen. De strafbaarstelling voor overbelasting is geregeld in de Wegenverkeerswet 1994 en in het Wetboek van Strafrecht voor wat betreft deelneming aan en uitlokking van een strafbaar feit. Het amendement is ongeleid en past niet in het wetsvoorstel. In de Wet wegvervoer goederen is de overbelading een van de feiten op grond waarvan de betrouwbaarheid van de vervoerder kan worden getoetst. Overbelading door de vervoerder, de afzender of wie dan ook, heeft als strafbaar feit geen zelfstandige betekenis in de wet. Dat moet naar de mening van de regering zo blijven. Het aannemen van dit amendement wil zij daarom met klem ontraden. Ik zeg dit mede namens de collega van Justitie. Hij heeft mij duidelijk gemaakt dat dit een onbegaanbare weg is, om eerder genoemde beleidsmatige en wetstechnische redenen. Daarom acht hij deze aanpassing niet gewenst. Een dergelijk amendement zou ertoe leiden dat ik het wetsvoorstel moet aanhouden. Om dit te voorkomen, stel ik de Kamer het volgende voor. Ik wil toezeggen dat ik met Justitie en BVOM zal overleggen of hierop zwaarder gehandhaafd kan worden. Justitie heeft aangegeven hiertoe mogelijkheden te zien. Daarnaast zeg ik toe de mogelijkheden te onderzoeken van strafrechtelijke aanpak van de verlader via andere wetgeving of maatregelen anderszins. Ik wijs er met nadruk op dat dit niet alleen mijn verantwoordelijkheid is, maar die van het gehele kabinet, in het bijzonder van de minister van Justitie.

Ik hoop dat ik op dit punt helderheid heb verschaft. Ik heb de argumenten genoemd en het juridische complex aangegeven. Wijziging van het wetsvoorstel zou niet alleen de effectiviteit ervan raken, maar ook wetstechnische problemen opleveren. Ik zou mij in dat geval genoodzaakt zien, het voorstel aan te houden. Ik hoop dat ik, mede namens mijn collega van Justitie, de Kamer tegemoet gekomen ben met de handreikingen die ik zo-even heb gedaan.

De heer **De Krom** (VVD): In de memorie van toelichting schrijft de minister dat handhaving lastig is. Ik kan mij daarbij wel iets voorstellen en ik zal een voorbeeld geven. Stel dat een vervoerder een lading uit het buitenland meeneemt naar Nederland. Vervolgens wordt hier overbelading geconstateerd. Hoe treed je in dat geval de afzender tegemoet? Welke rechtsgang kan dan überhaupt gevolgd worden?

Minister **Eurlings**: Soms is zelfs het achterhalen van de afzender een ingewikkelde materie.

De heer **Roemer** (SP): Ik neem aan dat wij hetgeen de minister zojuist in strenge bewoordingen heeft meege-deeld, nog vandaag op schrift gesteld krijgen. De

Eurlings

minister gebruikt immers grote woorden en spreekt van aanhouden. Ik wil goed kunnen bestuderen op welke gronden het kabinet dit op een na zwaarste middel aangrijpt om de Kamer sterk onder druk te zetten. Voor mijn gevoel wordt de vervoerder nog steeds in de steek gelaten.

De **voorzitter**: Ik wil de Kamer een procedureel voorstel doen. Wij hadden al afgesproken dat de minister na overleg met zijn collega van Justitie schriftelijk zou reageren en alle mits en maren zou aangeven. Ik stel voor deze schriftelijke reactie af te wachten en de tweede termijn uit te stellen tot volgende week.

De heer **Van Heugten** (CDA): Uit de reactie van de minister maak ik op dat wellicht sprake is van een misverstand tussen de minister van Justitie en de vragensteller en indiener van het amendement. Er worden bezwaren tegen dit amendement aangereikt die mijns inziens niet van toepassing kunnen zijn. Volgens het amendement is op basis van dit wetsvoorstel in een aantal gevallen medeaansprakelijkheid van toepassing. De minister echter maakt bezwaar tegen gevallen waarop medeaansprakelijkheid niet van toepassing is. Voor een Chinese aardappelboer geldt die dus niet. Hiervoor is het amendement ook niet opgesteld. In het verleden is uitvoerig besproken dat het amendement niet in deze wet thuishoort, maar een andere wet is er niet. Waarom niet? Volgens informatie van Justitie zelf is overbelading namelijk geen strafbaar feit. De minister zegt echter: omdat het een strafbaar feit is, kan ik een aantal dingen niet doen en maakt Justitie bezwaar. Overbelading is een economisch delict van de vervoerder, omdat hij niet heeft voorkomen dat zijn chauffeur met een te zwaar beladen vrachtauto de weg op is gegaan. Het ministerie van Justitie heeft het amendement naar mijn mening verkeerd geïnterpreteerd. Als wij het voorstel van de voorzitter volgen, hecht ik eraan dat het ministerie van Justitie in ieder geval goed wordt geïnformeerd over de werking en de bedoeling van dit amendement. Als er inderdaad zodanige bezwaren zijn dat de uitvoering van dit amendement tot een hopeloze wet leidt en het dus onverantwoord zou zijn dat de Kamer het indient, ontstaat er een andere situatie. Dit zou ik dan graag schriftelijk aangereikt krijgen.

De **voorzitter**: Dit lijkt mij een waardevolle aanvulling op mijn voorstel. Het was ook mijn bedoeling dat er nader overleg plaatsvindt tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Justitie. Ik stel voor om het op de voorgestelde wijze te doen, inclusief de aanvulling van de heer Van Heugten. De minister kan dan nu zijn eerste termijn beëindigen. De Kamer ontvangt zo spoedig mogelijk de gevraagde schriftelijke informatie waarna de tweede termijn kan volgen, waarschijnlijk in de loop van volgende week.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Mevrouw de voorzitter. De zorgvuldigheid gebiedt deze werkwijze. De Kamer zal een schriftelijke reactie ontvangen, mede namens mijn ambtgenoot van Justitie. Laat een ding duidelijk zijn: wij delen de zorg die de heer Van Heugten heeft geuit. Het feit dat ik al heb gezegd dat wij andere mogelijkheden zien om dit binnen het huidige kader aan te pakken en dat wij ook

bereid zijn om te kijken naar het juridisch kader om dit probleem nog beter aan te pakken, toont wel aan dat wij zeker bereid zijn om met de Kamer mee te denken. Het bezwaar dat ik heb uitgesproken is een juridisch bezwaar. Ik heb geen grote of stevige woorden willen gebruiken, maar mij werd gevraagd om heel duidelijk te zijn. Ik ben ingegaan op de wetstechnische achtergrond van dit bezwaar en dus minder op de inhoud. Ik heb er echter ook op gewezen dat de voorgestelde werkwijze in onze zienswijze weinig effectief is. Wij zijn wel degelijk bereid om na te gaan hoe wij aan dit probleem tegemoet kunnen komen, maar dit moet dan wel op een effectieve en juridisch goed gestructureerde manier gebeuren. Dit wordt vervolgd.

De heer De Krom heeft vragen gesteld over het bestuur van de NIWO. De NIWO is een privaatrechtelijke organisatie die al 50 jaar in deze samenstelling naar tevredenheid van alle partijen functioneert. Er zijn geen voorbeelden van taken die niet op een integrale manier zijn uitgevoerd. Er is vrijwel geen discretionaire bevoegdheid. Degene die aan de eisen voldoet, krijgt een vergunning. Zo is de regeling. Bovendien voorziet het wetsvoorstel nu ook in de benoeming van onafhankelijken in het bestuur waardoor de onpartijdige besluitvorming nog beter is gewaarborgd. Dit is nieuw in deze wet. Dus ook op dit vlak is er sprake van verbetering. De regering hecht eraan om de brede acceptatie van de wijze waarop de NIWO in het verleden heeft gefunctioneerd, in de toekomst te continueren. Zij is van mening dat de participatie van de sector in het bestuur moet blijven bestaan.

Om dit te objectiveren, wijs ik erop dat ook bij andere privaatrechtelijke organisaties zoals het CBR en Innovam vertegenwoordigers uit de sectoren actief zijn in de raden van toezicht. Ik ga ervan uit dat wij op deze manier met de sector kunnen verdergaan.

De heer **De Krom** (VVD): Dat wij iets vijftig jaar hebben laten voortduren is natuurlijk het laatste argument om de bestaande situatie te laten voortbestaan. Veel belangrijker is de vraag waarom een bepaalde situatie is ontstaan en of wij de argumenten die destijds zijn gebruikt, nog steeds valide vinden. U verwijst naar het CBR. Misschien moeten wij ons daarover dezelfde vragen stellen. Ik heb nog geen nieuwe, valide argumenten gehoord waarom de uitvoering en handhaving met deze constructie beter kunnen worden gehandhaafd. Het is voor mijn beoordeling van dit wetsvoorstel geen hoofdzaak, maar het is wel een principiële vraag of bij de uitvoering van publiek beleid leden van representatieve organisaties moeten worden betrokken. Die vraag is des te belangrijker als een orgaan handhavingsbevoegdheid heeft, in dit geval last onder dwangsom.

Minister **Eurlings**: U legt deze vraag op zichzelf terecht op tafel, maar de regering baseert zijn argumentatie niet op die geschiedenis van vijftig jaar. Overigens kun je lang doorgaan met zaken die goed gefundeerd zijn. Zo staat het huis van Thorbecke al meer dan 150 jaar stevig op zijn fundamenten.

Voor de regering is het belangrijk dat niemand ooit vragen heeft gesteld over de integriteit van deze organisatie. Verder beschikt deze organisatie niet over ruime discretionaire vrijheid, want iemand die aan de eisen voldoet, moet een vergunning worden verleend. Daar komt bij dat het wetsvoorstel de door uw

Eurlings

gevraagde onafhankelijkheid waarborgt en daardoor helpt bij het voorkomen van misstanden. Als je dit combineert met de goede ervaringen die zijn opgedaan met de betrokkenheid van de sector, zie ik geen reden om de bakens te verzetten. Soms moet je in het leven pragmatisch zijn en goede dingen continueren.

De heer **De Krom** (VVD): U geeft nu wederom argumenten die mij er op zichzelf niet van overtuigen dat wij het met het wetsvoorstel beter regelen. Waarom gaat het beter als je representatieve organisaties hieraan laat meedoen? Wat voegen die organisaties eigenlijk toe als je toch in de wet opneemt dat ze zonder last en ruggespraak stemmen?

Minister **Eurlings**: Het heeft er in het verleden wel toe geleid dat het werk van de NIWO breed wordt geaccepteerd en dat mensen zich bij het werk van de NIWO betrokken voelen. Het is altijd de vraag of je dit soort zaken heel formeel moet benaderen. Ik denk dat wij ook in het oog moeten houden dat het heel goed is dat het geluid van praktijkdeskundigen in zo'n organisatie doorklinkt. Het zou natuurlijk een ander verhaal zijn als ik enige reden had om te twijfelen aan de integriteit. Daarover bestaat bij mij geen twijfel. Bovendien wordt de onafhankelijkheid van deze organisatie alleen maar groter. Al met al zie ik geen reden om mensen uit de sector, met al hun kennis en realiteitszin, uit deze organisatie te verwijderen.

Voorzitter. Een zzp'er met vrachtwagen is een vergunninghouder. Hij is een eigenrijder en moet zich als een ondernemer opstellen. Verder moet hij vakbekwaam zijn en voor de rekening van meer dan één derde vervoer verrichten. Bij administratiekantoren wordt de vakbekwaamheid ingebracht door een boekhouder die tevens vervoersopdrachten verstrekt. Er is geen bezwaar voor een zzp'er, een chauffeur zonder vrachtauto, om zich bij een administratiekantoor aan te sluiten.

Heel wat leden hebben vragen gesteld over de integriteitsverklaring; kan ervan worden uitgegaan dat die een verbetering betekent? Ik ben ervan overtuigd dat deze gaat werken. Het systeem van screening, van justitie, is in ontwikkeling en is het beste dat er is. Het systeem wordt bijvoorbeeld gebruikt in Amsterdam bij de aanpak van problemen op de Wallen. Het werkt daar goed. Informatie over de integriteit van personen en rechtspersonen is goed beschikbaar bij justitie. Alle veroordelingen die voor de integriteit van de vervoerder relevant zijn, worden door het COVOG, de screeningsorganisatie van justitie, verzameld via de rechtbanken. Relevante gegevens worden betrokken bij de beoordeling van de betrouwbaarheid van de vervoerder. Dat gebeurt op grond van duidelijke en nadrukkelijk afgesproken criteria. Ik heb er dan ook alle vertrouwen in dat het systeem goed zal werken. In het verleden was het voor de Inspectie erg lastig om de juiste gegevens op de juiste plaats te krijgen. Gegevens voor toetsing van de integriteit van de vervoerder waren verre van volledig. Dat zal naar mijn stellige overtuiging veranderen.

Er is ook gevraagd naar de verbetering van de handhaving.

De heer **Roemer** (SP): Het kan zijn dat ik in de paperassenstapel iets gemist heb, maar voor mijn gevoel ontbraken juist de specifieke eisen: waar wordt allemaal naar gekeken? Ik hoopte dat u dat nader zou toelichten.

Als dat nu niet mogelijk is en er een brief komt, dan mag u het ook daarin vermelden. Ik wil zeker weten dat de specifieke eisen duidelijk zijn.

De **voorzitter**: Er komt een brief, geen boek.

Minister **Eurlings**: Ik zeg de heer Roemer dit van ganser harte toe. Het wordt meegenomen in de brief.

In het wetsvoorstel worden de artikelen geschrapt die niet of nauwelijks handhaafbaar zijn. Daarnet is de discussie daarover ook gevoerd: wat is efficiënt, wat is handhaafbaar en waar doen zich problemen voor? Er hoeft bijvoorbeeld geen energie meer gestoken te worden in een uitvoerbaar strafpuntenstelsel. De Inspectie kan zich daarmee veel beter concentreren op de overblijvende artikelen in de wet die wel goed handhaafbaar zijn. Zij zal daar meer energie in kunnen steken, met als resultaat een betere handhaving van de totale wet. Een doelstelling van het wetsvoorstel is: concentreren op de dingen die handhaafbaar zijn en vervolgens doorpakken.

Voorzitter. Mede gelet op het feit dat wij op een later tijdstip een tweede termijn krijgen en dat een aantal onderwerpen, zoals benoemd, schriftelijk nader zullen worden toegelicht, kom ik hiermee aan het einde van mijn beantwoording in eerste termijn. Daarbij wil ik zeggen dat ik dit een belangrijke discussie vind. Ik herhaal wat ik aan het begin van mijn betoog zei, namelijk dat het overgrote gedeelte van de verbeterpunten die deze wet voorstelt, bijna Kamerbreed wordt ondersteund. Zo heb ik het in ieder geval opgevat. Daarmee zal dit wetsvoorstel, hoe de tweede termijn en de stemming ook afloopt, stevig voordeel opleveren voor de sector – werkgevers en werknemers – en voor de internationale positie van onze sector. Bovendien zal het wetsvoorstel de lasten significant verminderen. Op een aantal punten gaat de discussie voort. Ik hoop dat ik van mijn kant voldoende duidelijk heb gemaakt, dat er geen verschil van mening bestaat over de risico's zoals deze door de Kamer zijn benoemd en over het belang om die risico's in de praktijk niet bewaarheid te zien worden. De enige discussie die wij dan hebben, heeft betrekking op de vraag hoe groot die risico's zijn en wat de meest efficiënte weg is om deze risico's tegen te gaan. Ik zie ernaar uit om de discussie in tweede termijn, mede op basis van de schriftelijke beantwoording die de Kamer nog zal bereiken, verder met de Kamer te voeren.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. Wij krijgen nog een brief van de minister en ook de heer Roemer wordt nog geïnformeerd naar aanleiding van de vraag die hij net stelde. Ik hoop dat die brief er zo snel mogelijk kan zijn. De tweede termijn zal ingepland kunnen worden als die brief er is. Niemand heeft er belang bij om dat op de lange baan te schuiven, dus wij willen de tweede termijn zo spoedig mogelijk laten plaatsvinden. Ik zie de minister knikken, dus ik ga ervan uit dat hij daar persoonlijk zorg voor zal dragen.

De vergadering wordt van 15.00 uur tot 15.30 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen