

Verburg

onderzoek en geven de sector nog tot 1 april aanstaande de tijd.

Minister **Verburg**: Ik vertel de landbouwattachés exact hetzelfde als ik tegen de Kamer zeg. Ik zeg dat de situatie in de transportsector moet verbeteren en dat die ook zal verbeteren. Ik zeg ook dat wij daar met de sector en uw Kamer een aantal afspraken over hebben gemaakt. Ik zeg tegen de landbouwattachés dat het rapport dat bij de VWA boven tafel is gekomen, het bureau van deze noch de voormalig minister heeft bereikt. Dat is ernstig. Ik neem daar de volle verantwoordelijkheid voor. Dat heb ik vorige week in de Kamer gezegd en zeg dat ook tegen de landbouwattachés. Vervolgens zeg ik dat ik wil dat de onderste steen boven komt en dat ik het naadje van de kous wil weten. Ik vind dat het uitgezocht moet worden. De landbouwattachés zeggen daarop: dat lijkt ons fair.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aanstaande dinsdag stemmen wij over de tijdens dit debat ingediende moties.

De vergadering wordt van 18.15 uur tot 19.15 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 23 januari 2008 over **het spoor**.

□

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Volgende maand gaat de Zeeuwse lijn eruit vanwege groot onderhoud aan het spoor. Aan groot onderhoud hebben Zeeuwen nog angstige herinneringen. Ik zal niet zeggen dat men er een trauma aan over heeft gehouden, maar het scheelt niet veel. Vorig jaar, toen er in Zeeland onderhoud aan het spoor plaatsvond, was het vervangend vervoer immers een puinhoop. Naar aanleiding daarvan heb ik de volgende alliteratie bedacht: vervangend vervoer vreselijk verwaarloosd. Dat is niet goed voor de Zeeuwen, voor het imago van het openbaar vervoer, voor de kabinetsdoelstelling om het reizigersvervoer per spoor met 5% te laten groeien en voor de NS die ook een groei van het aantal reizigers wensen.

Wij willen met zijn allen proberen, de reizigers te verleiden om de auto te laten staan en de trein te nemen. Als je vrienden wilt maken op dit dossier, moet je zorgen voor zo weinig mogelijk overlast tijdens het onderhoud. Wat dat betreft zou je Zeeland een beetje kunnen beschouwen als pilot. Immers, als dit niet goed gaat, vrees ik voor de rest van de onderhoudsprojecten de komende jaren. Ik duid even op de Velserspoortunnel die, naar ik heb begrepen, de komende zomer ook een maand buiten dienst gaat. De minister schrijft in zijn brief dat de NS met de regio overleggen in een open en constructieve sfeer. Dat is mooi, maar daar koop ik niet zo veel voor. Eind februari wordt immers pas duidelijk hoe het alternatieve pakket voor het vervangend vervoer er uitziet. Een of twee weken daarna ligt de lijn eruit.

Stel dat de NS op dit dossier er een potje van maken. De Kamer en de minister kunnen daar dan niet zo veel meer aan doen. Ik wil dan ook een motie indienen. Deze

is bedoeld om de minister aan te sporen om, uiteraard binnen de bevoegdheden van de concessie, maximale druk uit te oefenen op de NS om met goede en slimme voorstellen te komen voor vervangend vervoer als de Zeeuwse lijn eruit ligt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet als doelstelling heeft om 5% reizigersgroei op het spoor te realiseren;

overwegende dat tevredenheid bij reizigers voor het realiseren van die doelstelling onontbeerlijk is;

overwegende dat dit impliceert dat bij noodzakelijk onderhoud aan het spoor, zoals de komende tijd in Zeeland, de overlast voor reizigers zo veel mogelijk wordt beperkt;

overwegende dat om die reden het vervangend vervoer kwalitatief goed moet zijn en in overeenstemming met de betrokken regio moet worden vormgegeven en dat om financiële redenen geen concessies mogen worden gedaan aan deze kwaliteit;

verzoekt de regering, er zorg voor te dragen dat kwaliteit en intensiteit van het vervangend vervoer op de Zeeuwse lijn in maart aanstaande wordt verzorgd op een niveau dat in overeenstemming is met de wensen van de regio in Zeeland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Mastwijk, Koppejan, Samsom en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 119 (29984).

De heer **Roemer** (SP): Begrijp ik de heer Mastwijk goed dat hij weliswaar een motie indient voor Zeeland, maar dat hierin ook gelezen moet worden dat deze uitgangspunten eigenlijk voor heel Nederland gelden? Als treinen wegens onderhoud uit de dienstregeling zijn gehaald, zijn vervoerders niet verplicht voor vervangend vervoer te zorgen. Bedoelt de heer Mastwijk met deze motie ook te zeggen dat als treinen wegens onderhoud uit de dienstregeling zijn gehaald, vervoerders verplicht zijn om niet alleen te zorgen voor vervangend vervoer, maar ook voor goed vervangend vervoer?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Het zou best zo kunnen zijn dat vervoerders niet wettelijk verplicht zijn om voor goed alternatief vervoer te zorgen. Dat is echter wel een opgave die wij met zijn allen hebben in Nederland. Als wij vinden dat wij meer mensen moeten verleiden om uit de auto te stappen en gebruik te maken van het openbaar vervoer – dit is een standpunt van het kabinet dat gedeeld wordt door de NS en de regionale vervoerders – dan kan het niet anders zijn dan dat er, wanneer delen van het spoornet buiten gebruik worden gesteld, sprake is van kwalitatief goed alternatief vervoer.

Mastwijk

Dat is immers de enige oplossing om meer mensen in de trein te krijgen.

Dan wil ik ingaan op uw eerste vraag. Ik meen met mijn woorden duidelijk te hebben gemaakt dat als er in Zeeland iets fout gaat, wij moeten vrezen voor de toekomst van het onderhoud aan het spoor in Nederland. Bovendien hebben de NS in Zeeland iets goed te maken, gelet op wat in het afgelopen najaar is gepasseerd. Met andere woorden, de NS kunnen niet anders dan zorgen voor goed vervangend openbaar vervoer bij dit spooronderhoud. Daarvoor moeten zij ook zorgen tijdens het werk aan de Velserspoortunnel en tijdens ander groot onderhoud in de komende jaren.

De heer **Roemer** (SP): Dat is helder. Ik wil de minister nog vragen om met zijn beantwoording expliciet in te gaan op het punt van de dienstregeling en het uitvallen van treinen.

De **voorzitter**: Ik meen dat de minister dat goed heeft gehoord. Het woord is aan hem.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Alhoewel verschillende mensen in dit halfrond zich een andere invulling van de carnavalsdinsdagavond zouden kunnen voorstellen – ik weet dat dit gevoelen leeft bij de heer Roemer en anderen – is het belangrijk dat wij hier bij elkaar zijn. Het onderwerp dat nu op de rol staat, is in het algemeen een belangrijk onderwerp. Het gaat namelijk om goed vervangend vervoer en hier betreft het specifiek de situatie die zich in Zeeland gaat voordoen.

Laat ik met mijn repliek eerst zeggen wat formeel voor dergelijke omstandigheden is geregeld. Daarna wil ik op de specifieke situatie en de ingediende motie ingaan. Ik onderschrijf nadrukkelijk het belang van kwalitatief goed vervangend vervoer van de NS in het geval van buitendienststelling op het spoor. Ik verwacht van de Nederlandse Spoorwegen dat zij in het geval van geplande en ingrijpende verstoringen van de dienstregeling nadrukkelijk in overleg met de betrokken regio tot een plan voor vervangend vervoer komen en hierover tijdig en goed met de reizigers communiceren.

Wat is formeel de positie van de minister van Verkeer en Waterstaat? De vervoersconcessie voor het hoofdtrainnet biedt mij formeel niet de mogelijkheid om de NS te dwingen tot het aanbieden van vervangend vervoer dat aan alle eventuele eisen van een regio voldoet. Op grond van de wet moeten de NS namelijk vervoer aanbieden waarmee het minimum bedieningsniveau dat in de concessie staat aangegeven, wordt bereikt. Mocht een regio meer willen dan dat minimumbedieningsniveau, dan is het aan de regio en de Nederlandse Spoorwegen om in goed overleg te bepalen wat wenselijk, maar ook haalbaar is. Ook over de eventuele kostenverdeling bij het realiseren van extra wensen dient in de regio overeenstemming te worden bereikt. Met nadruk zeg ik nogmaals dat het hierbij van belang is dat de Nederlandse Spoorwegen hun klanten bij buitendienststelling goed vervoer aanbieden, vervoer dat aan de hoogste eisen van kwaliteit en kwantiteit voldoet. Dat is mijn beleidslijn. Wat ik formeel kan afdwingen, is echter datgene wat ik heb aangegeven.

Vervangend vervoer is van algemeen belang, maar in de onderhavige situatie is het van bijzonder belang. Wat

staat te gebeuren, is namelijk nogal wat: gedurende een maand een buitendienststelling. Velen hier hebben zich daarover druk gemaakt. De heer Koppejan heeft in een vroegtijdig stadium heel nadrukkelijk vragen gesteld. Naar aanleiding van die vragen heb ik nogmaals gevraagd: kan het echt niet anders? Zoals ik schriftelijk heb laten weten, heeft de regio uiteindelijk gezegd: alle andere alternatieven zijn nog slechter. Dan heeft de minister van Verkeer en Waterstaat zich daarbij neer te leggen. Nogmaals, de regio zegt zelf: dit is minder slecht dan iedere andere optie en wij zijn in elk geval voor het toerismeseizoen weer full swing op het treinnet aangesloten.

Bij zo'n lange buitendienststelling is het zeer belangrijk dat er goed vervangend vervoer is. Naar aanleiding van het aangekondigde VAO heb ik hedenavond nog telefonisch contact met de commissaris van de Koningin in Zeeland, mijn ambtsvoorganger mevrouw Peijs, gehad. Zij heeft daarbij gewag gemaakt van het feit dat in januari in de regio goed overleg is gepleegd. Dat past ook bij de constructieve sfeer waarover ik eerder sprak. Zij zei mij dat NS-Zuid, Pro Rail-Zuid en de regio een akkoord hebben bereikt over een pakket aan vervangend vervoer. Dat is goed nieuws, maar het moet nog wel worden gematerialiseerd.

De heer Mastwijk heeft een motie ingediend die is meeondertekend door de heren Koppejan, Samsom en Cramer. Ik vind dat een zeer sympathieke motie. Kan ik het dictum van de motie zo lezen dat u uitgaat van het begrip "binnen de bevoegdheden van de concessie"? Ik kan het dus niet garanderen, maar ik kan mij wel maximaal inspannen om de signalen te geven in de richting van onder andere de Nederlandse Spoorwegen: doe je best, kom er landelijk uit. Als ik het op die manier mag lezen, zie ik de motie als ondersteuning van beleid en kan zij mijn grote steun hebben.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb er bewust voor gekozen om niet in het dictum op te nemen "verzoekt de minister te garanderen". Dat is niet toevallig, want ik ken natuurlijk ook de beperkingen van de concessie en de bevoegdheden die de minister binnen de concessie heeft. Wat nu in Zeeland gebeurt, zou wel eens een voorbeeld kunnen zijn voor groot onderhoud aan het spoor in Nederland in de komende jaren. Als de minister met deze motie in de hand alles wil doen om er bij de NS op aan te dringen dat men van het onderhoud aan het spoor in Zeeland een succesnummer maakt en daarmee de trend zet voor de toekomst, dan kijk ik even naar de medeondertekenaars van de motie. Als wij de minister met die boodschap op pad kunnen sturen, ben ik bereid de motie in te trekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Mastwijk c.s. (29984, nr. 119) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zeg voor alle duidelijkheid nogmaals toe dat ik dit signaal heel nadrukkelijk richting de Nederlandse Spoorwegen zal communiceren in de hoop dat de constructieve sfeer die in de regio tussen de partijen is ontstaan en die daar heeft geleid tot een plan dat grote overeenstemming heeft gebracht landelijk zal worden ingevuld. Ik ben daartoe bereid.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vind "hoop" altijd een mooi

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.