

Vergaderjaar 2007–2008

30 896

Regeling van het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's (Wet wegvervoer goederen)

B

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 8 april 2008

Het voorbereidend onderzoek geeft de commissie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

Inleiding

De leden van de fractie van de **VVD** hebben met verbazing kennis genomen van dit wetsvoorstel en met name van de in de Tweede Kamer aangebrachte wijzigingen die in belangrijke mate strijdig zijn met het aanvankelijke wetsvoorstel van de regering.

De leden van de fracties van de **SGP** en **CU** hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. De doelstellingen van het wetsvoorstel: versoering van de regelgeving in relatie met de Wet Goederenvervoer over de Weg (WGW); vermindering van de administratieve lasten en verbetering van de handhaafbaarheid van de regelgeving wordt door deze fracties onderschreven. Het uitgangspunt dat de regering had genomen, dat de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse wegvervoer zou moeten verbeteren, vinden deze fracties uitstekend.

Vragen

De leden van de fractie van de **VVD** stellen dat op enkele kernpunten de Tweede Kamer de wet heeft geamendeerd. Het betreft:

- het niet verhogen van de ondergrens voor vergunningplicht in het beroepsvervoer van 500 naar 3500 kg;
- het niet laten vervallen van de eis van dienstbetrekking voor chauffeurs;
- extra regulering door verladers mede-verantwoordelijk te stellen voor overbelading;
- de vrachtbrief blijft gehandhaafd.

Kortom bestaande nationale koppen op Europese regels worden niet afgeschaft, en er komt zelfs een nieuwe bij. De leden van de VVD-fractie zouden allereerst van de regering willen weten, welke eerder in het vooruitzicht gestelde voordelen nu niet worden bereikt.

¹ Samenstelling:

Schuurman (CU), Van den Berg (SGP), Meindertsma (PvdA), Dupuis (VVD), Slagter-Roukema (SP), Linthorst (PvdA), Schouw (D66), voorzitter, Thissen (GL), Slager (SP), Hendriks (CDA), Haubrich-Gooskens (PvdA), Hofstra (VVD), Asscher (VVD), Klein Breteler (CDA), Hillen (CDA), Huijbregts-Schiedon (VVD), Laurier (GL), De Vries-Leggedoor (CDA), Janse de Jonge (CDA), Smaling (SP), Koffeman (PvdD), Rehwinkel (PvdA), Vlieg-enthart (SP), vice-voorzitter en Yildirim (Fractie-Yildirim),

In het algemeen gesproken werd de discussie tot nu toe sterk beheerst door algemene problemen, of vermeende problemen, die de sector Verkeer en Waterstaat overstijgen. De leden van de fractie van de VVD doelen dan:

- verlaging van de administratieve lastendruk, waarover ACTAL recent de noodklok heeft geluid;
- de angst voor (buitenlandse) verdringing op de arbeidsmarkt, onder meer door het systeem van Zelfstandige Zonder Personeel (ZZP'ers);
- de verantwoordelijkheidsverdeling tussen vervoerders, verladers en werknemers;
- criteria voor het bestuur van de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO), die veel onderdelen van de wet uitvoert en ook met handhaving is belast.

Graag een algemene reactie van de regering op deze punten.

Meer specifiek wensen de leden van de fractie van de VVD nadere uitleg over de lagere effecten van deze wet waar het gaat om weer meer noodzakelijke vergunningen en kosten daarvan. Daarbij ook graag een opgave van de gehanteerde normkosten voor de betreffende vermindering van administratieve lastendruk.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie zich af hoe het begrip «economische dynamiek» in deze discussie is betrokken. Door minder regels en lagere drempels wordt bedrijvigheid en concurrentie toch gestimuleerd en daarmee de economie?

Ten slotte verzoeken de leden van de VVD-fractie de regering om in te gaan op de verantwoordelijkheidsverdeling voor wat betreft het probleem van overbelading. Hoe denkt de regering dat deze nieuwe regeling zal uitwerken?

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer op 24 januari 2008 is door het Tweede Kamerlid Roemer, indiener van amendement 12 (behoud eis van dienstbetrekking) aan de regering gevraagd of zij bereid is om deze eis van dienstbetrekking voorlopig in de wet te laten «tot het moment dat wij het samen goed geregeld hebben ... te kijken of het vangnet eruit kan.» (Handelingen pagina 8). Met het goed regelen werd door het Kamerlid bedoeld op een regeling die voorkomt dat ZZP'ers voor minder dan de cao-lonen worden ingezet. De regering heeft aangegeven dat er nog deze zomer door de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid een breed onderzoek naar de ZZP'ers problematiek wordt afgerond en de regering de uitkomsten van dit onderzoek wil betrekken in een evaluatie van onderhavig wetsvoorstel op dit punt. Deze evaluatie wordt door de regering in de tijd gezet, na 2 jaar inwerkingtreding van onderhavige wet. De leden van de fracties van de **SGP** en **CU** vragen of de regering bereid is om als de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van ZZP'ers in diverse sectoren er op wijzen dat er géén misstanden zijn in de transportsector, al eerder dan 2 jaar na invoering van de onderhavige wet de eis van dienstbetrekking te schrappen?

De regering heeft nadrukkelijk rond «de eis tot behoud van dienstbetrekking» een evaluatie na inwerkingtreding van de wet toegezegd. De medeaansprakelijkheid van afzender/expediteur (en wie nog meer?) voor overbelasting is evenwel ook op de valreep via een amendement in de onderhavige wet terecht gekomen. Door tijdsdruk is een grondig onderzoek naar de gevolgen en ook een consultatie van het vervoerend bedrijfsleven op dit punt achterwege gebleven. Het lijkt de leden van de fracties van de SGP en CU niet meer dan vanzelfsprekend als de regering ook dit onderdeel uit de wet nadrukkelijk in haar evaluatie meeneemt. De leden van de fracties van de SGP en CU vragen dan ook of de regering bereid is

om de mede-aansprakelijkheid verlader voor overbelading (artikel 2.6, lid 2 onderhavig wetsvoorstel) die op de valreep in de wettekst is opgenomen, ook 2 jaar na inwerking van de wet te evalueren, te toetsen op de daarmee opgedane praktijkervaring en waar nodig bij stellen?

Tijdens de discussie in de Tweede Kamer over amendement nr. 9 (Roefs c.s.) met betrekking tot het vasthouden van de ondergrens vergunningsplicht beroepsvervoer op 500 kg totaal toegelaten gewicht (artikel 2.1, lid 2 van onderhavig wetsvoorstel) werd onder meer verkeersveiligheid (rij- en rusttijden, milieuaspecten en onbetrouwbaarheid) aan de orde gesteld als contra-argumenten voor de door de minister voorgestelde ophoging van de vergunningsgrens tot 2500 kg TTM (EU-niveau). De tachograafverplichting geldt evenwel pas voor boven 3500 kg, en veel stedelijk distributievervoer vindt nu al plaats via grote bestelauto's, juist vanwege milieueisen. Tenslotte vrezen de opdrachtgevers van bedoelde koeriersbedrijven (EVO) geen achteruitgang in kwaliteit en service. Het lijkt er op dat het vasthouden van deze ondergrens (een nationale kop) is, die is ingegeven op grond van verkeerde argumenten. De leden van de fracties van de SGP en CU vragen of de regering bereid is om een onderzoek te doen naar de effecten van liberalisatie van de vergunningsgrens beroeps-goederenvervoer in de direct omliggende landen op de aspecten verkeersveiligheid, milieubelasting, betrouwbaarheid en aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek te evalueren of ook niet in Nederland de vergunningseis niet moet worden voorbehouden voor beroepsvervoer met vrachtauto's met 3500 kg TTM of meer?

De voorzitter van de commissie,
Schouw

De griffier van de commissie,
Hester Menninga