
4 Wp 2000

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten ter uitvoering van verordeningen 1071/2009/EG, 1072/2009/EG en 1073/2009/EG inzake toegang tot het beroep en de toegang tot de markt van het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg (33184).**

De **voorzitter**:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu van harte welkom.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **De Graaf** (PVV):

Voorzitter. Laat ik ermee beginnen dat ik dacht hier in mijn eentje te staan. De heer De Jong heeft dit debat aangevraagd. Gelukkig zijn wij nu toch met zijn vijven. Er is, ook door de toevoeging van mevrouw Van Veldhoven, terecht wat meer belangstelling.

De PVV constateert al jaren dat waar andere partijen een aflevering van Zembla voor nodig hebben, namelijk dat de Nederlandse transportsector overspoeld wordt met Poolse en Roemeense chauffeurs. Dat komt de kwaliteit niet ten goede. En dan druk ik mij nog netjes uit.

Dinsdag stond er een bijzonder bericht in diverse kranten en op websites. Dat bericht luidt: Poolse truck verliest wielen op de A7. De Poolse chauffeur had niet de moeite genomen om de moeren te bevestigen die de wielen op hun plaats houden. Dat is nogal wat! In de aflevering van Zembla zagen wij ook hoe het vervoer van giftige stoffen door twee grote transportondernemers wordt geregeld. Het is nog veiliger om een kind een aansteker met een fles spiritus te geven dan door te gaan met het openstellen van de markt voor buitenlandse chauffeurs! Op een fles spiritus zit immers een kindersluiting. De sector omzeilt juist, in een "andersomverhaal", de veiligheidsprocedures. De rotte appels, die het voor de hele sector verpesten, moeten wat ons betreft keihard worden aangepakt. Ik doel hier bijvoorbeeld op het feit dat Nederlandse gekwalificeerde chauffeurs hun lading ophalen om vervolgens de poort uit te rijden, meteen te stoppen en een Poolse chauffeur verder te laten rijden. Wat is de reactie van de minister op deze kwalijke praktijken?

De genoemde misstanden zijn precies wat deze minister uiteindelijk bereikt met de voorliggende wetswijziging. Meer Europese concurrentie in de transportwereld betekent volgens ons meer misstanden. Voor de PVV is dat onacceptabel. Dit is niet de manier waarop de PVV het level playing field in de transportsector ziet verbeteren. Sterker nog, wij zijn ervan overtuigd dat het de sector geen goed zal doen. Wij zijn dan ook van mening dat deze wetswijziging een aanzuigende werking heeft op de verkeerde bedrijven en mensen. Onder het mom van een hoger kwaliteitsniveau op de wegvervoermarkt bereiken wij waarschijnlijk het tegenovergestelde. De PVV pleit dan ook voor meer vliegende controles bij de grenzen op strategische plekken, zoals de parkeerplaatsen waar deze chauffeurs samenkomen. Is de minister daartoe bereid?

Hoe beoordeelt de minister de ADR-certificaat-affaire? Met een beetje luxe kleurenprinter maak je tegenwoordig al een Poolse vergunning na. Vervalsen blijkt een eitje. De PVV heeft voor het zomerreces al gevraagd naar een onderzoek naar de kwaliteit van rijopleidingen in Polen. De vraag is waar de resultaten blijven.

De minister heeft gezegd dat er 3.000 controles per jaar op giftige stoffen worden uitgevoerd. Als wij dat omrekenen, zijn dat er 12 per werkdag voor heel Nederland oftewel één per provincie per werkdag. Dat is niet veel. Want als wij weten hoeveel vrachtwagens er bijvoorbeeld bij Pernis, de Botlek en de Maasvlakte rijden, is dat gewoon heel erg weinig. Bij hoeveel van de controles zijn er vervalste papieren ontdekt en is specifiek op dat punt gecontroleerd?

De centrale vraag voor de PVV is de volgende. Op welke manier denkt de minister een kwaliteitsverhoging van het vervoer door de transportsector te realiseren als maar 1% van alle transporten wordt gecontroleerd en dus 99% niet? Wij geloven niet dat dit voorstel het antwoord is op de voorliggende problematiek. De minister zegt dat zij zich niet herkent in de berichtgeving dat de Inspectie Leefomgeving en Transport niet zou optreden tegen overtredingen, maar slechts 1% is toch een ander verhaal. Als namelijk een emmer overloopt, moet de kraan dicht en helpt geen vaatdoekje om de vloer te deppen. Volgens de PVV is de pakkans momenteel veel te laag om de rotte appels werkelijk uit de sector te halen. De inspectiedienst komt met een reëel schrikbeeld dat van de week door het bericht over de A7 werd geschetst. Ik leg het graag voor. Wacht de minister ook totdat het grandioos misgaat? Wachten wij tot een Oost-Europese chauffeur de wielen vergeet vast te zetten van zijn lpg-truck en in de Coentunnel tot ontploffing komt, om maar alvast een bruggetje naar het volgende debat te maken?

De PVV steunt de oproep van Transport en Logistiek Nederland om een onderzoek te starten naar de Europese wet- en regelgeving en naar de vraag of deze regelgeving wel voldoende garanties geeft voor het goed, eerlijk en veilig functioneren van de transportsector in Nederland en Europa. Het gaat hierbij volgens TLN om de totale keten van verzender tot ontvanger. Is de minister bereid om kritisch naar deze regelgeving te kijken en de Kamer hierover zo spoedig mogelijk, het liefst voor het einde van het jaar, te informeren, zodat de Kamer heel snel naar oplossingen kan gaan kijken? Graag krijg ik hierover een heldere toezegging.

Aan de initieel voorliggende wetswijziging besteed ik graag het slot van mijn inbreng. De PVV gelooft niet in de cabotageregeling. Een kind kan uitrekenen dat die niet de bescherming zal brengen aan de Nederlandse chauffeurs en op de lange termijn geen gelijk speelveld teweeg zal brengen. Geloof de minister nog steeds in een gelijk speelveld na al jaren van schandelijke berichten over wantoestanden met Oost-Europese chauffeurs?

De PVV heeft ook haar bedenkingen over het elektronische sanctiesysteem. Het klinkt allemaal heel mooi dat elke lidstaat een uitwisselbaar systeem op moet zetten over veroordelingen en sancties, maar met zoveel lidstaten wordt dat natuurlijk een ratjetoe. Volgens de PVV is dit het verhaal van de emmer en de vaatdoek. Als illustratie kom ik terug op de slechts 1% controles, want als de pakkans heel laag is, zal dit volgens de PVV niet het gewenste effect hebben. Graag krijg ik daarop een reactie.



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Vandaag spreken wij over een wijziging van de wet die bepaalt aan welke voorwaarden je moet voldoen om in Nederland personen of vracht te mogen vervoeren. Dat is niet zonder reden, want als je kind met een schoolreisje meegaat, moet je erop kunnen vertrouwen dat de busmaatschappij ervoor zorgt dat de chauffeur fit is. Als bedrijf X een tankauto met diesel op pad stuurt, wil je niet dat die midden in de ochtendspits drie rijbanen van de A12 blokkeert met flinke milieuschade op de koop toe. Het gaat dus om een belangrijk wetsvoorstel, omdat het regels betreft die niet alleen voor Nederlandse bedrijven gelden, maar voor iedereen die in de EU vervoert. D66 is dan ook blij dat er stappen worden gezet om te komen tot een verdere totstandkoming van de interne Europese wegvervoersmarkt. Als alle spelers zich aan dezelfde regels moeten houden, is er pas sprake van eerlijke concurrentie. De sector vraagt daar ook om. Het doel is dus prima, maar over een aantal punten in de uitwerking hebben wij nog wel onze zorgen. Deze worden versterkt door verontrustende berichten die de afgelopen week in de media de ronde deden.

In dit kader wil ik als eerste ingaan op de eis voor vervoerders die opnieuw is ingevoerd, namelijk de eis dat een vervoerder werkelijk en duurzaam in een lidstaat gevestigd moet zijn om toegang tot het beroep van wegvervoerder te krijgen. De ZEMBLA-uitzending van 12 oktober jongstleden waaraan al gerefereerd werd, toonde dat verschillende vervoerders, gevestigd in Nederland, via brievenbusfirma's in Oost-Europa goedkope chauffeurs uit die landen onder de daar geldende regelgeving in dienst zouden nemen. Zoals gezegd steunt D66 de totstandkoming van een interne vervoersmarkt, maar dit moet wel onder eerlijke en veilige omstandigheden gebeuren. De Europese regelgeving ziet daar ook op toe, maar alles staat of valt met goede handhaving. Wat gaat de minister doen om zulke omzeilingen van richtlijnen tegen te gaan? Wij hebben ook al eens eerder de kwestie van de champignonkwekerijen gehad, waar eenzelfde soort situatie ontstond.

Een voorwaarde voor duurzame vestiging is dat de vervoerder beschikt over een in die lidstaat gelegen vestiging, zo lees ik in de stukken. Hij moet daarbij met ten minste één vrachtauto of bus activiteiten verrichten. Dit lijkt mij nogal een magere eis die eigenlijk veel creatieve ruimte biedt voor brievenbusfirma's. Ik begrijp dat het gaat om een Europese verordening en dat wij dat die hier in de Kamer niet zomaar kunnen aanpassen, maar kan de minister mij toch uitleggen waarom er destijds is gekozen voor zo'n absoluut criterium en niet voor een criterium op basis van bijvoorbeeld een percentage van de totale activiteiten? Kortom, is de minister het met de fractie van D66 eens dat het criterium van duurzame vestiging versteviging behoeft? En is ze bereid om daarover op Europees niveau het gesprek aan te gaan?

Een andere belangrijke eis die aan vervoerders wordt gesteld, is betrouwbaarheid. Bij de beoordeling hiervan spelen sancties een grote rol, zo lees ik. Dat vond ik een wat merkwaardige zin. In de memorie van toelichting is te lezen dat vervoerders niet aan deze eis voldoen als er sprake is van een onherroepelijke uitspraak, veroordeling of sanctie die minder dan twee jaar oud is. Ik neem echter aan dat niet alleen de datum van het vonnis maar vooral ook de einddatum van de straf bepalend is, tenzij het om

een voorwaardelijke straf gaat. Verder lees ik dat voor een positieve beoordeling het aantal sancties wegens ernstige inbreuk op de communautaire wetgeving het bij ministeriële regeling vastgestelde aantal niet te boven mag gaan. Kan de minister vertellen wat dat aantal is? En waarop is dat aantal gebaseerd? Is dat aantal Europees geharmoniseerd?

In de memorie van toelichting zie ik ook dat de betrouwbaarheid behouden blijft indien de bevoegde instanties hebben geoordeeld dat het verlies van betrouwbaarheid in relatie tot de overtreding een onevenredig zware sanctie zou zijn. Op zich is dat een goed principe, maar het valt me wel op dat betrouwbaarheid dus blijkbaar zwart of wit is: je bent het wel of je bent het niet. Bij sancties voor zeer ernstige inbreuk wordt de betrouwbaarheid je ontnomen en bij een redelijk ernstige inbreuk blijft die simpelweg behouden. Is dat niet een wat te strakke tweedeling? De terechte wens om niet onredelijk zwaar te straffen, kan zo wellicht leiden tot niet straffen waar dat wel terecht zou zijn. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Van de vakbekwaamheid van vervoerders ga ik naar de bekwaamheid van chauffeurs. De Europese verordening inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerder stelt strenge eisen aan het opleidingsniveau van de vervoersmanager, maar ook aan de vakbekwaamheid van de chauffeurs zelf. Dat is van groot belang, zeker met het oog op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uit de uitzending van ZEMBLA blijkt dat er geen Europees toezicht op de veiligheidsopleidingen is en dat een ADR-certificaat soms wordt vergeven op basis van uitzitten in plaats van op basis van inzet tijdens de cursus. Het al dan niet hebben van dat ADR-document bepaalt vervolgens of je wel of niet met een enorme gasfles door Nederland mag rijden. Deelt de minister de ernstige zorgen van de D66-fractie op dit punt? Kunnen er op dit gebied geen lessen worden getrokken uit de bestaande wederzijdse erkenning van diploma's en kwalificaties in de Europese Unie op het terrein van onderwijs? Gaat de minister hiervoor op Europees niveau aandacht vragen? Gaat ze pleiten voor Europese certificering van de opleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld via het al bestaande Europese centrum? Wat doet de minister in de tussentijd? Is ze van plan om hierover rechtstreeks contact op te nemen met haar collega's in de betreffende lidstaten, die immers verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de opleidingseisen daar? Ik vraag de minister om de Kamer proactief te informeren over de stappen die op dit gebied zullen worden gezet. Het is van groot belang dat er internationaal meer waarborgen komen, zodat alleen mensen die er echt voor zijn opgeleid, met gevaarlijke stoffen rijden en een chemisch bedrijf in de Botlek gerust een chauffeur uit Bulgarije op zijn terrein kan toelaten.

Ik kom op een volgend onderdeel: valse documenten. Buiten het feit dat we belang hechten aan de kwaliteit van de opleidingen, willen we natuurlijk ook dat alle chauffeurs die gevaarlijke stoffen vervoeren, daadwerkelijk gecertificeerd zijn. In het antwoord op de vragen van de leden Wolbert en Kuiken las ik dat de minister de problemen betreffende fraude met certificaten van chauffeurs uit Oost-Europa aan de orde wil stellen in de Europese Commissie en bij de betrokken lidstaten. We zijn blij met die toezegging. In dezelfde beantwoording zegt de minister echter ook dat bij controles in de afgelopen jaren het slechts incidenteel het geval was dat zo'n chauffeur geen certificaat had. Denkt de minister misschien ook niet dat dit te maken kan hebben met het feit dat je er vrij gemak-

kelijk aan kunt komen? Wat D66 betreft moeten de controles worden verscherpt en moet de pakkans worden vergroot. Deelt de minister deze mening? Zo ja, wat gaat ze eraan doen om dat mogelijk te maken? Om de pakkans te vergroten, zou het goed zijn als de minister ook eens kritisch gaat kijken naar de convenanten die de ILT afsluit met vervoerders. Het lijkt me slim, en met de beperkte middelen heb ik daar ook begrip voor, dat er bij inspecties wordt geprioriteerd op basis van risicoprofielen. Het lijkt me echter niet slim om bedrijven met een laag risico volledig vrij te stellen van controles en hun aan te geven dat dit zo is. Bedrijven hebben immers ook zelf baat bij controles. Ze weten dan zelf, op basis van externe toetsing, dat het nog goed zit binnen het bedrijf. Dit kunnen ze dan ook weer laten zien aan hun klanten. De sector zelf heeft daarop gisteren, middels een petitie aan de Kamer, ook nog eens de aandacht gevestigd.

Ik heb ter afsluiting nog enkele technische vragen. Uit de rapportage van ZEMBLA begreep ik dat de digitale tachograaf makkelijk te manipuleren zou zijn. Klopt deze constatering en, zo ja, wat gaat de minister dan doen om het probleem te verhelpen? Om gegevens over veroordelingen internationaal uit te wisselen, zal het ICT-systeem moeten worden aangepast. Dit lijkt mijn fractie van groot belang, want voor een effectieve handhaving binnen de hele Europese Unie is het belangrijk dat malafide bedrijven niet van het ene land naar het andere kunnen hoppen om daar zogenaamd met een schone lei te beginnen. Je kunt dit alleen maar voorkomen als je van elkaar weet wat er gebeurt.

Het voordeel van een verordening ten opzichte van een richtlijn is dat de regels op de hele Europese transportmarkt hetzelfde zijn. Ze kunnen dus ook niet door ons gemakkelijk worden aangepast, tenzij er in de verordening staat dat landen het zelf mogen regelen. En dat blijkt in dezen nu net het geval te zijn. Op maar liefst achttien belangrijke punten mogen lidstaten zelf hun voorwaarden stellen. Is de minister het met D66 eens dat er dan ook nog behoorlijk wat werk aan de winkel is voordat voor alle chauffeurs dezelfde regels gelden?

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Bashir heeft aangegeven dat hij het debat wel volgt, maar geen behoefte heeft aan eigen spreektijd. Overigens mag hij wel interrumperen omdat hij ingeschreven is.



De heer **Elias** (VVD):

Mevrouw de voorzitter. Het is mij een groot genoegen om voor het eerst onder uw leiding het woord te mogen voeren.

Dit wetsvoorstel vormt de uitvoering van drie Europese verordeningen uit 2009, die een verbetering en aanscherping waren van oude verordeningen en richtlijnen. Het gaat dan over het betaalde vervoer van personen en goederen over de weg. De doelstellingen van het wetsvoorstel zijn: gemeenschappelijke voorwaarden om wegvervoersondernemer te mogen zijn, gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en gemeenschappelijke regels voor de toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten.

Ik stip de belangrijkste wijzigingen kort aan, te beginnen bij de invulling en toetsing van een betrouwbaar-

heidseis. De Nederlandse regering voert de betrouwbaarheidseis uit door de vervoerder een aantal onzes inziens reële voorwaarden te stellen, zoals een verklaring omtrent gedrag. De vervoerder dient in de twee jaar voorafgaand aan de aanvraag niet onherroepelijk veroordeeld te zijn door de rechter. Het wetsvoorstel voorziet tevens in de introductie van de functie van vervoersmanager. Hij of zij is degene die binnen een onderneming de leiding heeft over de vervoersactiviteiten. Dat is voor Nederland geen nieuwe functie. Nieuw is wel dat met dit wetsvoorstel de manager ongeschikt kan worden verklaard voor de uitoefening van zijn beroep indien hij of zij niet langer betrouwbaar wordt geacht. Dat kan gebeuren wanneer hij of zij verantwoordelijk is voor zeer ernstige overtredingen waarop sanctie of veroordeling volgt, bijvoorbeeld bij het overtreeden van de regels met betrekking tot rij- en rusttijden. Verder vinden wij het een goede zaak dat het verplicht wordt om een uitwisselbaar elektronisch dossier bij te houden.

Om malafide wegvervoerders te weren, is het goed dat er eisen aan de vervoerders worden gesteld. Meerdere verordeningen en richtlijnen samenvoegen tot deze drie verordeningen leidt tot een vereenvoudiging en verduidelijking van de regels. Mijn voorganger op dit dossier heeft eerder, tijdens de schriftelijke behandeling van dit wetsvoorstel, vragen gesteld over de functie van de vervoersmanager en over onherroepelijke sancties. Op basis daarvan wil ik het volgende benadrukken. De vervoersmanager moet niet per definitie een nieuwe functie binnen de betreffende bedrijven worden. De functie moet kunnen worden ingevuld door degene die momenteel al leiding geeft aan de vervoersactiviteiten, dus geen extra administratieve lasten voor een bedrijf. Dit punt zit niet in het wetsvoorstel, maar het is belangrijk om het nog eens te benadrukken.

Tot zover over het wetsvoorstel in enge zin. Hoe voorkomen wij dat de wet straks een papieren tijger, een mooi kaftje wordt? Hoe creëren wij een gelijk speelveld met gelijke en eerlijke kansen voor transporteurs? Voor de VVD is dat de hoofdvraag. Ik wil weten wanneer soortgelijke wetgeving in bijvoorbeeld EU-land Polen wordt gewijzigd. Immers, onder meer Poolse beunhazen die in Nederland opereren, kunnen profiteren van het feit dat de Poolse wetgeving nog niet is geharmoniseerd overeenkomstig de manier waarop wij onze wetgeving beogen aan te passen met dit wetsvoorstel.

Europa is een lappendeken van rijverboden, wat zeg ik, een chaos. TLN, Transport en Logistiek Nederland, meldde in januari 2011 al op de website dat er in Europa 20 landen met meer dan 50 verschillende regelingen voor rijverboden zijn, die niet op elkaar zijn afgestemd. Volgens brancheorganisatie TLN is een complete rijverbodenchaos het gevolg. Er is een belachelijk groot aantal nationale en regionale rijverboden, waardoor vrachtwagens bepaalde Europese lidstaten niet in kunnen. Jaarlijks zijn er in Europa bij elkaar opgeteld al meer dan 1.500 dagen waarop vrachtverkeer geen goederen kan vervoeren, omdat op die dagen niet mag worden gereden.

Een willekeurig voorbeeld zijn de zogenoemde Feiertage in Duitsland. Ik heb paragraaf 30 van de Straßenverkehrsordnung van 16 november 1970 er nog eens op nageslagen. Daarin vliegen de verboden rijdagen je om de oren. Hoezo harmonisatie, vraag ik de minister.

In een uitzending van het tv-programma ZEMBLA op 12 oktober jongstleden werd, zoals vandaag al eerder is genoemd, glashard aangetoond hoe het gesteld is met

de naleving van regels op het gebied van goederenvervoer in Nederland. Ook hier bestaat er de facto geen gelijk speelveld. Uit de uitzending blijkt namelijk dat Nederlandse vervoerders gebruikmaken van Poolse of Hongaarse chauffeurs die niet over de juiste papieren of vakbekwaamheid beschikken om bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen te voeren, zoals al is gememoreerd. Desalniettemin worden zij veelvuldig ingezet.

Werken met Oost-Europese chauffeurs is aantrekkelijk vanuit het oogpunt van de werkgever, omdat zij voor Nederlandse vervoerders goedkoop zijn. Zij worden namelijk via buitenlandse vestigingen van de vervoerders betaald. Die vestigingen voldoen volgens het tv-programma niet aan de voorwaarden die daar door Europa aan gesteld worden. Zij maken gebruik van brievenbusfirma's om de regels te omzeilen. Zo laten Nederlandse vervoerders buitenlandse chauffeurs via onwettige constructies te veel en te vaak binnenlandse ritten rijden. Dit is rechtstreeks in strijd met Europese wetgeving voor zogeheten cabotage, binnenlands vervoer in een EU-lidstaat dat wordt uitgevoerd door een vervoerder die gevestigd is in een andere lidstaat.

Bovendien beschikken veel van die chauffeurs niet over de juiste papieren. Ik noem bijvoorbeeld een certificaat waarover chauffeurs die gevaarlijke stoffen over de weg vervoeren moeten beschikken. In de uitzending van ZEM-BLA werd een chauffeur geïnterviewd die aangaf dat hij zijn papieren voor omgerekend € 75 heeft gekocht in Polen, zonder dat hij daarvoor ooit enige opleiding heeft afgerond.

Sowieso bestaat er op Poolse en andere buitenlandse opleidingen geen Europees of Nederlands toezicht. Dit leidt tot malafide constructies. Nederlandse chauffeurs die over de juiste papieren en vakbekwaamheid beschikken laden bepaalde goederen, maar zodra zij het terrein af zijn koppelen zij de lading los. Dan komt er een Poolse of Hongaarse chauffeur zonder de goede papieren en de goede kennis aan, om met de gevaarlijke stoffen heel Europa door te rijden. Dit hoort in Nederland niet te kunnen. Ik wil vandaag concreet van de minister horen wat zij hier tegen onderneemt. Ik vind de suggestie van mijn PVV-collega over vliegende, controlerende brigades interessant. Ik hoor hierover graag de mening van de minister.

De heer Sakkers, voorzitter van Transport en Logistiek Nederland, zei in dezelfde tv-uitzending dat wie zich niet aan de regels houdt, aangepakt hoort te worden. Toen hij gisteren een petitie kwam aanbieden, zei hij: wij krijgen scheve gezichten in de branche; de een kijkt de ander scheef aan. Men vraagt zich af wie zich wel aan de regels houdt en wie niet en het dus goedkoper kan regelen. Dat moeten we niet hebben, zei de heer Sakkers. De sector heeft dus zelf nadrukkelijk het gevoel dat er iets aan moet worden gedaan. Waar wachten we dus op?

Bij de aanbieding van de petitie zei Transport en Logistiek Nederland ook: we willen een onafhankelijk onderzoek naar de werking van de Europese wet- en regelgeving voor de transportsector in Nederland en Europa. Ik zei nog: ik hoop dat u niet een ontzettend ingewikkeld en dik rapport wenst. Het antwoord was: nee, het moet een onafhankelijk, gezaghebbend, dun, snel en duidelijk rapport zijn. De handhaving van de regels is namelijk zeer divers. Elke lidstaat heeft zijn eigen handhavingssysteem. Sommige chauffeurs worden wel bekeurd en andere niet. Hierover zijn de meest verschrikkelijke verhalen. Volgens Transport en Logistiek Nederland wordt de sector kapotgemaakt. De een volgt de regels, de andere niet. Graag

een reactie van de minister op het voorstel van Transport en Logistiek Nederland.

In Nederland wordt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geacht om toezicht te houden op vervoerders, maar zij controleert slechts 1% van de vrachtwagens. Er zou een convenant gesloten zijn met een met naam genoemde vervoerder en dit zou inhouden dat vrachtwagens van die betreffende vervoerder niet gecontroleerd worden, terwijl juist die vervoerder zich niet aan de regels houdt. In antwoord op Kamervragen van collega's van de PvdA stelt de minister dat de inspectie geen signalen had van fraude met papieren, waardoor die niet-bekwame chauffeurs met gevaarlijke stoffen zouden rondrijden. Hoe kan dit? Wat gaat de minister hieraan doen? Het lijkt me stug dat een convenant kan dienen als vrijbrief om je niet aan de wet te houden. De minister stelt voorts dat de inspectie haar werk goed uitvoert en dat zij geen reden ziet om de werkwijze van de inspectie aan te passen. Ik vind dat op het eerste oog moeizaam te begrijpen en ik krijg er graag een toelichting op. Zijn die Kamervragen niet serieus genomen of zo?

Dit alles gebeurt terwijl Nederlandse chauffeurs meer en meer uit de arbeidsmarkt verdrongen worden. Zoals uit de deelstudie van het Centraal Planbureau blijkt, zijn de nadelen van arbeidsmigratie juist voelbaar binnen de bouw en het vrachtvervoer. Wij hebben een paar jaar geleden een parlementaire zelfreflectie gehad waarbij wij hebben vastgesteld dat het parlement wat dieper en preciezer moet kijken naar bepaalde ontwikkelingen in de samenleving en naar de mate waarin wetgeving ingrijpt. Dit is zo'n voorbeeld van een onderzoek dat de Kamer zelf heeft gedaan waaruit blijkt dat de nadelen van arbeidsmigratie zich hier juist voordoen. Als wij dit zelf hebben onderzocht, moeten wij dat ook serieus nemen. In toenemende mate wordt een beroep gedaan op niet-Nederlandse chauffeurs. Dat is een reden temeer om geen incapabele types toe te laten bij vooral de gevaarlijke transporten.

Ik sluit af. Ik wil graag een duidelijke toezegging van de minister. Hoe gaat zij ervoor zorgen dat de controle op de naleving van Europese regels op het gebied van goederentransport over de weg verscherpt wordt en dat wij een goed werkend handhavingssysteem creëren? Dat is het minste. Daarnaast speelt het Europese structurele punt. Zonder gelijke concurrentievoorwaarden geen gelijk speelveld. Zolang niet alle EU-lidstaten de gelijke Europese wetgeving hebben doorgevoerd in nationale wetgeving, blijft het macro-Europees behelpen. Toch blijft de VVD streven naar een volledig geliberaliseerde vervoerdersmarkt in de Europese Unie.

De voorzitter:
Gaat u afronden?

De heer **Elias** (VVD):
Ja, maar dit is wetgeving. Wij hebben dus onbeperkt spreektijd.

De voorzitter:
Dat klopt, maar u hebt zich ingeschreven voor tien minuten. Daarmee hebt u zich beperkt. U bent nu ruim over uw tijd heen.

De heer **Elias** (VVD):
Dan maak ik er twaalf van.

Elias

De voorzitter:

Zo werkt het niet. Dat weet u heel goed.

De heer Elias (VVD):

Ik heb nog ongeveer 40 seconden nodig.

Wij streven naar een volledig geliberaliseerde vervoerdersmarkt in de Europese Unie. Ik wil werkelijk van de minister weten hoe wij in Europa een gelijk speelveld gaan creëren. Wat de VVD betreft moeten wij er niet voor terugschrikken om de Europese Commissie te verzoeken om een inbreukprocedure in gang te zetten tegen die lidstaten die de Europese wetgeving niet of onvoldoende naleven.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De heer Elias zei dat zijn partij voor een volledig interne vervoerdersmarkt is. Tegelijkertijd maakte hij een aantal kritische opmerkingen over de arbeidsmigratie. Ik neem dat de inzet van de VVD is dat wij onder gelijke voorwaarden kunnen concurreren en niet dat wij de arbeidsmigratie beperken.

De heer Elias (VVD):

Nee, nee. Het is een illustratie bij dit probleem, dat in onze ogen uiteindelijk alleen maar kan worden opgelost bij een volledige, correcte, open, geliberaliseerde, concurrerende markt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Gelukkig. Dan zijn we het eens.



Mevrouw Kuiken (PvdA):

Voorzitter. De PvdA-fractie is voorstander van goede regels voor goederen- en personenvervoer in de Europese Unie. Immers, Nederlandse vrachtwagens rijden in het buitenland en vice versa. Dat geldt ook voor touringcars. Door te zorgen voor eerlijke concurrentie voorkomen we fraude, uitbuiting en onveiligheid. In dat opzicht juichen we de nu voorliggende verordening toe. Tegelijkertijd hebben we nog wel een aantal vragen en zorgen.

Eerst ga ik in op de zorgen. De verordening biedt handvatten om zaken als fraude en onveiligheid tegen te gaan, maar vooral de handhaving is een issue. Het recente ZEMBLA-programma liet dat ook weer beeldend zien. In deze uitzending ging het om het vervoer van gevaarlijke stoffen door Nederland. De inspectie gaf in de uitzending onder andere aan slechts 1% van de vervoerders te kunnen controleren. Sterker nog, de inspectie hintte er min of meer op dat er eigenlijk eerst weer een ramp moet gebeuren met gevaarlijke stoffen, om ervoor te zorgen dat de Nederlandse overheid wakker wordt. Juist op het punt van handhaving willen we dan ook meer duidelijkheid van de minister. Ook liet de uitzending zien dat er nu allerlei legale en illegale constructies met onder andere satellietorganisaties in de verschillende lidstaten bestaan om onder de eisen, zoals die in de Nederlandse wetgeving en Europese wetgeving zijn vastgelegd, uit te komen. Hoe voorkomen we dat deze verordening een soort wassen neus is, is mijn vraag aan de minister. Hoe zorgen we ervoor dat er niet alleen goede afspraken zijn gemaakt, maar dat er vervolgens ook instanties zijn die daadwerkelijk de capaciteit en de mogelijkheid hebben om hierop te controleren? Op welke wijze gaat de minister dit in de Transportraad van aanstaande maandag aan

de orde stellen? Dit sluit ook aan bij het verzoek dat Transport en Logistiek Nederland aan ons heeft gedaan naar de werking van de huidige Europese wet- en regelgeving voor de transportsector. Transport en Logistiek Nederland vraagt een onafhankelijk onderzoek om juist inzichtelijk te maken of de huidige Europese wet- en regelgeving, en ook deze verordeningen, wel aansluiten op wat nodig is. Ik krijg graag een reactie van de minister op dit voorstel, waarnaar mijn collega's ook al hebben gevraagd.

Een ander punt dat ik ontzettend belangrijk vind, maar dat een beetje onderbelicht blijft, is het zelfreinigend vermogen van de sector. Ik kan niet beoordelen of alle aantijgingen kloppen, maar het zijn niet alleen kleine vervoerders die zich schijnbaar schuldig maken aan illegale praktijken; het zijn ook de grote vervoerders. Op welke manier kunnen we ervoor zorgen dat die vervoerders zichzelf ook de maat nemen? Hoe zorgen we ervoor dat we dus niet alleen afhankelijk zijn van inspecties, maar dat zijzelf ook in staat zijn om zichzelf te controleren of gecontroleerd te worden?

Ik gaf aan dat er een aantal goede zaken in de verordening is opgenomen, maar dat er ook zorgen zijn. Daarnaast zien wij een aantal zaken in de verordening graag aangescherpt. Zo heeft de minister de mogelijkheid om bepaalde vervoerders uit het buitenland, niet zijnde EU-landen, toe te staan cabotagevervoer uit te voeren in Nederland. Onze zorg is dat bijvoorbeeld Albanese of Wit-Russische vervoerders of vrachtwagenchauffeurs in Nederland vervoer mogen uitvoeren. Wij maken ons, samen met de heer Elias, zorgen dat dit de Nederlandse werkgelegenheid schaadt in die zin dat het de deur openzet voor schimmige zcp-constructies en malafide uitzendbureaus. Dat is ook de reden waarom wij in een inmiddels ingediend amendement pleiten voor een voor- en nahangprocedure, zodat de Kamer zelf ook invloed kan uitoefenen op welke landen daarvoor toestemming zouden kunnen krijgen van de minister.

De voorzitter:

Het amendement waarover u zojuist sprak, is nog niet ingediend.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

We hebben nu het verzoek gedaan om dat in te dienen. Als het goed is, wordt het amendement nog tijdens dit debat ingediend.

Verder komt er een mogelijkheid voor de minister om per AMvB de sanctie "onbetrouwbaar vervoerder" of "onbetrouwbaar vervoersmanager" niet op te leggen, indien mocht blijken dat die sanctie te zwaar is, bijvoorbeeld als dit zou leiden tot een faillissement van de vervoerder. In de AMvB komt een omschrijving te staan van wat er wordt verstaan onder "onevenredig zware gevolgen". Ook op dit punt vinden wij het verstandig dat er zowel een strenge voorhang- als ook nahangprocedure komt, om ook de Kamer de mogelijkheid te geven inzicht te krijgen in de omstandigheden waaronder een sanctie te zwaar is. Nogmaals: veiligheid op de weg maar ook het voorkomen van uitbuiting en fraude is ontzettend belangrijk. Je moet hier dus niet te lichtzinnig mee om willen gaan. Graag een reactie van de minister ten aanzien van het niet toepassen van de sanctie "onbetrouwbaar".

Ook pleiten wij voor het opnemen van een duidelijke norm voor het aantal overtredingen waarna de ondernemer of vervoerder niet meer voldoet aan de eis van betrouwbaarheid. Is het bijvoorbeeld eerst één waarschu-

Kuiken

wing en na de tweede keer een uitsluiting? Wij zien graag dat daarvoor een duidelijke norm wordt opgenomen in een verordening. Ook hiervoor is een amendement voorbereid dat ingediend zal worden. Graag een reactie van de minister op dit punt.

Mijn volgende punt betreft de periode waarna de ondernemer weer in aanmerking komt voor rehabilitatie als er sprake is geweest van uitsluiting van het uitoefenen van vervoer. Ook hiervoor is geen exacte periode aangegeven. Wij zijn voorstander van een periode van minimaal twee jaar uitsluiting. Wij willen graag van de minister weten hoe zij hiertegen aankijkt. Ook hiervoor hebben wij een amendement in voorbereiding.

Tot slot vragen wij de minister om de vrijstelling die kan worden verleend aan de nationale vervoerder ten aanzien van het niet hoeven voldoen aan de EU-verordening, om te zetten van een ministeriële regeling in een AMvB. Ook hiervoor zullen wij een amendement indienen.

Hier laat ik het bij. Er zijn door mijn collega's al vele vragen gesteld. Mijn collega van D66 en de heer Elias hebben heel veel feitelijke vragen gesteld waar ik mij graag bij aansluit.

De vergadering wordt van 10.53 uur tot 11.13 uur geschorst.

De voorzitter:

Voordat ik het woord aan de minister geef, wil ik iets met de leden overleggen.

Mevrouw Kuiken heeft in haar eerste termijn gezegd dat zij een aantal amendementen zal indienen. Op dat moment waren die nog niet binnen. Ze druppelen nu binnen. Ik heb met haar en de minister afgesproken dat de minister op de amendementen die nog niet binnen zijn, een schriftelijke reactie geeft, zodat alle leden de amendementen en de reactie kunnen bestuderen. Dat houdt de mogelijkheid open om, mochten de leden daaraan behoefte hebben, een derde termijn te vragen. Wij hebben ook nog een tweede termijn. Daarin kunnen de leden er uiteraard ook op terugkomen.

De heer **Elias** (VVD):

Dat lijkt mij een prima procedure vanuit een oogpunt van zorgvuldige wetgeving.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de minister.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik had ook nog bedacht dat ik de amendementen misschien kan beantwoorden als vraag en verder schriftelijk kan reageren, maar laten we afwachten hoe het debat verloopt.

Ik dank de Kamer voor haar vragen over het wetsvoorstel. In algemene zin proef ik bij een meerderheid steun voor het wetsvoorstel, maar er zijn wel veel vragen of het op een aantal punten ver genoeg gaat. Er zijn ook vragen over specifieke handhaving en controles in Nederland. Ik zal eerst iets zeggen over het wetsvoorstel op zich en waartoe het dient. Vervolgens ga ik in op de handhaving van de wet, vooral in het buitenland, en mogelijk nader onderzoek. Ten slotte zal ik terugkomen op de ILT en de rol daarvan.

Met de wet wordt beoogd, zoals een aantal Kamerleden al zei, dat drie nieuwe EU-verordeningen over toegang tot de markt en het beroep in het internationaal wegvervoer kunnen worden uitgevoerd. De verordeningen moeten zorgen voor eerlijker concurrentieverhoudingen en een hogere kwaliteit van de dienstverlening. Dat is voor Nederland met zijn grote transportsector heel erg belangrijk. De vraag is of de harmonisatie ver genoeg gaat. De heer Elias noemde voorbeelden waaruit blijkt dat wij nog veel meer wensen zouden hebben in Europees verband. Ik sluit mij daar op zichzelf bij aan. Dit is alleen wel een eerste stap om het beter te maken. Ik zal kort de wijzigingen langslopen, want zij komen overeen met de vragen die gesteld worden en geven ook aan waarom er een aantal verbeteringen in zit. Daarna kom ik op de eventuele omissies.

Om te beginnen moet een vervoersbedrijf voortaan fysiek en duurzaam gevestigd zijn in een lidstaat. Het klopt dat er nu nog met postbussen wordt gewerkt, maar dat kan vanaf 1 januari 2013 niet meer. Dan moeten zij duurzaam gevestigd zijn. Dat is niet een vrij beperkte variant waarbij je met één vrachtauto ingeschreven kunt staan; je moet er echt fysiek zijn. De dagelijkse leiding over het bedrijf moet er ook zitten, de vervoersmanager moet er zitten. Je kunt je er dus niet heel gemakkelijk van afmaken. Dit is ook een antwoord op de vraag van mevrouw Van Veldhoven hoe zwaar dit criterium nu eigenlijk is. Ik denk dat dit goed is, want dit voorkomt dus wel wat van die postbusbedrijven.

Vervolgens is gezegd dat ieder bedrijf een vervoersmanager moet hebben die de leiding heeft over de vervoersactiviteiten. Die manager moet betrouwbaar en vakbekwaam zijn. Die is ook aansprakelijk voor ernstige overtredingen. Je kunt dus mensen ook werkelijk aanpakken als er overtredingen zijn. De heer Elias vroeg of het iemand kan zijn die er al zit. Dat kan zeker. Er worden gewoon een aantal eisen gesteld waarop die vervoersmanager aanspreekbaar is. Hij kan zelfs ongeschikt worden verklaard als hij het niet goed doet.

Een ander effect van de wet is dat de eis van betrouwbaarheid wordt aangevuld. Er komt een sanctieregister. Dat betekent dat de bevoegde en handhavende instanties binnen de lidstaten elkaar via een Europees netwerk kunnen informeren over ernstige overtredingen en dus ook over de status van een specifiek vervoersbedrijf of de ongeschiktheid van een specifieke vervoersmanager. Ik kom daar straks nog over te spreken in verband met het aantal controles. Met dat register kun je signalen uit eigen land en uit andere landen makkelijker traceren. Ook dat is een voordeel van de wet ten opzichte van de huidige situatie.

Hoe gaat het vervolgens? Als je zo'n sanctieregister hebt, moet je ook sancties opleggen. Verschillende Kamerleden hebben daarnaar gevraagd: wat betekent dat, hoeveel overtredingen moet je hebben begaan, wat is een ernstige overtreding en wanneer is het wel of niet proportioneel? Er worden in ieder geval eisen gesteld, een maximumaantal ernstige en zeer ernstige overtredingen. Een ernstige overtreding is bijvoorbeeld fraude met een tachograaf. Dat kan het verlies van betrouwbaarheid en dus ook schorsing of intrekking van de vergunning tot gevolg hebben. Het is heel complex om een kwantitatieve norm op te nemen, want voor een bedrijf met duizend chauffeurs kan één overtreding anders zijn dan voor een ander bedrijf. Daarom geldt net als in het strafrecht de eis van proportionaliteit. Je kunt eigenlijk nooit een kwantitatieve norm opnemen, maar wel een soort kwalitatieve norm.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Daarmee heb ik meteen reactie gegeven op het amendement op stuk nr. 13.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb een vraag over dat maximumaantal overtredingen. Ik begrijp dat het lastig is om bedrijven daarin exact hetzelfde te behandelen, maar aan zo'n vervoersmanager is wel een maximumaantal bedrijven of vrachtwagens gekoppeld waarover hij mag gaan. Ik neem aan dat het wel te koppelen is aan zo'n vervoersmanager: op een maximum van 50 vrachtwagens mag maximaal zo vaak iets fout gaan. Waarom is het dan toch zo lastig om dat aantal overtredingen wat nauwkeuriger vast te leggen? In de verordeningen wordt aangegeven dat het gewoon moet gebeuren. Waaraan denkt de minister dan? Waarop is die norm gebaseerd en hoe verhoudt die zich in Europees verband?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het gaat dan inderdaad meer – misschien doelt de PvdA daar ook op – over kwalitatieve normen, eventueel percentageel omdat je ze naar verhouding moet toepassen. Zoals eigenlijk voor alles in onze wetgeving geldt, of het nu om de transportmarkt gaat of over andere zaken, is het complexe dat je altijd een afweging moet maken naar redelijkheid en proportionaliteit. Je kunt dus niet van tevoren alles beschrijven. Daarom is het zo omschreven. De inspectie bij ons is zeer streng. Wij zullen straks nog een discussie hebben over de vraag of dat elders ook zo is. Zij zal dan ook niet snel zeggen: wij vinden het eigenlijk wel goed, hand over het hart. Zij zal ook ingrijpen op momenten dat zij vindt dat de gemaakte overtredingen echt moeten leiden tot intrekking van de vergunning of van het betrouwbaarheidsbewijs. Het moeilijke is dat een overtreding naar de aard heel sterk kan verschillen. Het is voor mij heel complex om te zeggen: je mag 50% minder ernstige, maar 25% ernstige en maar 15% zeer ernstige overtredingen hebben. Ik zoek een beetje naar ruimte om dat te laten beoordelen door zo'n inspectie, die dat ook voor heel veel andere zaken moet doen.

Wat de markt voor cabotage voor geregeld personenvervoer betreft, komt er een verruiming door de mogelijkheid om bij eventuele bedreiging van vitale lijnen ook achteraf bewijslast te vragen. Ook de binnenlandse cabotage goederenvervoer door buitenlandse vervoersbedrijven wordt aan strenge beperkingen onderworpen: maximaal drie ritten in maximaal een week. Het is de bedoeling om zorg te dragen voor eerlijkere concurrentieverhoudingen en tegelijkertijd ervoor te zorgen dat de kwaliteit hoger wordt. Dat geldt niet alleen voor bedrijven die van buiten naar ons komen, maar ook voor onze eigen Nederlandse transportbedrijven. De buitenlandse chauffeurs zijn namelijk niet alleen van buitenlandse bedrijven, ze zijn ook regelmatig in dienst bij Nederlandse transportbedrijven. Ik vond de vraag van mevrouw Kuiken over het zelfreinigend vermogen dan ook heel goed. Bedrijven moeten niet alleen roepen "help, er zijn buitenlandse chauffeurs op de markt", maar ook naar zichzelf kijken. Zij nemen ze namelijk ook zelf vaak in dienst en moeten ook zelf strak toezien op de juiste papieren. Kortom, met de verordening en met dit wetsvoorstel wordt een volgende stap gezet in de harmonisering van de regelgeving in de verschillende lidstaten. Het klopt, mijnheer Elias, dat er nog een hoop wensen zijn, want er gebeurt nog steeds veel.

Wat gaan wij doen met de verzoeken om handhaving en om nader onderzoek van onder andere TLN? De wet is één, maar twee is in hoeverre hij werkelijk in de verschillende lidstaten wordt toegepast en gehandhaafd. Ik neem de certificaten als voorbeeld. Ja, wij hebben erop gecontroleerd. Ja, wij hebben in een zeer beperkt aantal gevallen gezien dat ze niet aanwezig of kloppend waren. Maar het is heel complex, want de certificaten waren tot nu toe vormvrij. Dat verandert straks. Ze moeten allemaal aan een bepaald vormvereiste voldoen. Dan kan de inspectie controleren of zo'n certificaat daadwerkelijk klopt. Een land van herkomst is verantwoordelijk voor het toezicht op de certificaten. Een Poolse chauffeur moet door de Poolse overheid worden gecertificeerd en de Poolse overheid moet daarop toezien. Tegelijkertijd wil ik weten of de chauffeur die in Nederland op de weg rijdt, een juist certificaat heeft. Ik ben er heel blij mee dat die harmonisatie gaat plaatsvinden. Dan kun je niet alleen controleren of er zo'n certificaat is, maar ook of het klopt. Het moet een watermerk hebben, het moet een vast format hebben. Met ingang van 1 januari 2013 gelden de vormvereisten, waarmee de controle makkelijker wordt. Overigens hebben de oude documenten nog wel een geldigheidsduur van vijf jaar. Dat moeten wij wel beseffen.

De PVV heeft als eerste partij aan de bel getrokken, omdat zij problemen constateerde. Ik heb daarop aangegeven dat wij dat in onze controles niet terugzien. Wij zien geen grote afwijkingen. Bij de ADR-certificaten is in 0,5% van de gevallen bij Nederlandse chauffeurs iets niet in orde en in 1,2% van de gevallen bij MOE-landers. Er is dus wel een verschil, maar hoe groot is dat nou eigenlijk? Bij inspecties is het redelijk verwaarloosbaar. In de afgelopen tijd is er in diverse programma's aandacht voor gevraagd, maar ik ben een minister van de facts and figures. Ik heb indertijd een onderzoek aan de PVV toegezegd. De PVV vroeg mij naar de exameneisen in de verschillende landen en naar misstanden in de arbeidsomstandigheden. Dat laatste doet SZW. Ik heb toegezegd dat het onderzoek zal worden geleverd. Dat zal in december gebeuren.

Naar aanleiding van de diverse rapportages in de afgelopen periode heeft TLN aandacht gevraagd voor meer vraagstukken en misstanden in de vervoerssector. Ik zal graag met de organisatie in gesprek gaan om te bekijken of het onderzoek en de fact and figures voldoende zijn. Mogelijk zullen aanvullende vragen worden gesteld die ik in kaart kan brengen. Ik wil dat wij met elkaar over feiten spreken, niet alleen naar aanleiding van programma's en geïnterviewde individuele personen. Als er dan wat mis is, ben ik ook volledig bereid om de Kamer tegemoet te komen in het straf toezien op de collega's, in het in Europees verband aan de orde stellen van dit punt en in het extra controleren van specifieke groepen. Ik neem de petitie van TLN serieus en zal ook in gesprek treden met dat bedrijf. Daarna zal ik bekijken of ik aanvullend onderzoek moet doen, naast het door de PVV gevraagde onderzoek om te zien of dat tot andere cijfers leidt dan wij tot nu toe zien.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het feit dat er zo weinig chauffeurs met een ADR-certificaat rondrijden, zegt nog niets over de kwaliteit van de kennis die ze hebben. Naar ik nu begrijp, komt dat terug in het door de minister beloofde onderzoek. Het gaat niet om het uitzitten van zo'n cursus, maar om de werkelijke inzet tijdens zo'n cursus. Klopt het dat dat nog in dat onderzoek aan de orde komt? Is de minister van mening dat

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

het goed zou zijn als er een Europese certificering van dat soort opleidingen plaatsvindt, bijvoorbeeld via dat Europese centrum?

Ik heb nog een andere vraag.

De voorzitter:

Misschien moet u de minister eerst laten antwoorden op de eerste vragen, anders heb ik geen garantie dat u dat nog krijgt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het onderzoek van de PVV richt zich op de exameneisen, omdat landen in Europa – en dat geldt eigenlijk ook voor heel veel andere opleidingen – vrij zijn om de opleiding in te vullen. Wij zouden in Nederland ook niet willen dat in algemene zin wordt voorgeschreven hoe je je opleiding moet inrichten. We hebben nu eenmaal vrijheid van onderwijs. Maar we zeggen wel, welke kennis en vaardigheden er bij een examen aanwezig moeten zijn. Het onderzoek van de PVV richt zich op de exameneisen en niet op de opleidingseisen. Dat maakt het complex om de opleidingen te certificeren. Ik moet nog even bekijken of het certificeren van de examens toegevoegde waarde heeft. Ik denk dat vanzelf uit onderzoek naar voren komt of er verschillen zijn of niet, en of dat werkelijk een probleem vormt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dank dat de minister dit meeneemt, want het gaat er uiteindelijk om dat je bij het afleggen van een examen zeker weet dat de inhoud van die opleiding goed genoeg is geweest. Dat weet je pas als je weet dat het papiertje in elk land evenveel waard is.

Ik las dat bij de uitwerking van de eis van betrouwbaarheid de eerste randvoorwaarde is dat er geen ernstige redenen mogen zijn om te twifelen aan de betrouwbaarheid in verband met een ernstige inbreuk op de nationale voorschriften. De zeer ernstige inbreuken op communautaire wetgeving zijn bij EG-verordening aangewezen. Vervolgens wordt gesproken over de verschillende vereisten die in Nederland zouden gelden. Het vierde vereiste is dat het aantal minder dan twee jaar zijnde onherroepelijke strafrechtelijke veroordelingen en onherroepelijke bestuursrechtelijke sancties wegens ernstige inbreuken op de communautaire wetgeving het daarvoor bij ministeriële regeling vastgesteld aantal niet te boven gaat. Er is dus een lijstje van ernstige inbreuken en van wat communautair is vastgesteld. Daarnaast moeten we in Nederland dus vaststellen, hoe vaak je daar overheen mag gaan om nog betrouwbaar te kunnen zijn. Hoeveel ernstige inbreuken mag je maken, voordat dat ten koste gaat van je betrouwbaarheid?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom daar nog op terug, mondeling of schriftelijk.

De voorzitter:

De minister heeft net uitgebreid aangegeven dat ze onderzoek doet. Is ze van plan dat onderzoek naar de Kamer te sturen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja. De PVV heeft al voor de zomer om dat onderzoek gevraagd. We leveren dat in december aan. Daarin zitten in ieder geval de exameneisen, een internationale vergelijking en misstanden in de vervoerssector. De PVV gaf toen

al aan te vermoeden dat er meer aan de hand is dan wij nu zien uit onze controlegegevens.

De heer Elias (VVD):

Heb ik terecht de indruk dat de minister klaar is met de beantwoording over Europa?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee.

De heer De Graaf (PVV):

Ik wil toch nog even terugkomen op de beantwoording van de eerste vraag. Een programma zoals ZEMBLA laat natuurlijk meer zien dan de 1% controles die er nu zijn. Er wordt daarin een grote misstand aangetoond. Maar waar zit dan het licht tussen de ervaringen van die 1% controles en wat we in ZEMBLA gezien hebben?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De vraag is of een programma meer laat zien dan die 1% controles. Zo'n programma laat natuurlijk een heel klein stuk zien. Ik kan er geen oordeel over vestigen, maar het kan zijn dat men daarin net de paar gevallen laat zien waar het wel mis is, terwijl dat in bredere zin niet zo is. Als minister kijk ik naar wat we internationaal afgesproken hebben op het gebied van controles. Het aantal controles dat we doen is 1% van het aantal vervoersbewegingen. In Nederland is het aantal vervoersbewegingen natuurlijk heel erg groot. Dus hoe meer bewegingen, hoe meer controles er plaatsvinden. Genoemd percentage geldt overigens voor alle landen, conform de eis in EU-verband op dit punt. Dat is analoog aan de controles die we doen bij rij- en rusttijden. Dat is ooit tot stand gekomen omdat men ervan uitgaat dat je bij 1% een goed bewijs hebt over wat de misstanden zijn en wat ... Ik kan er even niet opkomen ...

De heer Elias (VVD):

Wat representatief is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Inderdaad, representatief. De heer Elias helpt mij uit de brand. Dus conform de afspraak wordt die 1% gehanteerd. Daarmee kun je gelet op het aantal vervoerswegen in Nederland heel veel vrachtauto's bereiken. Dan doen we het ook nog eens specifiek, omdat je weet wie zich eigenlijk altijd goed gedraagt en wie de risicogroepen zijn. Dus er worden ook specifieke controles gedaan ten aanzien van bepaalde bedrijven waar we slechte ervaringen mee hebben. Daarnaast sluiten we soms convenanten af met bedrijven waar we goede ervaringen mee hebben. Dat betekent niet dat zo'n bedrijf nooit meer een misstand kan begaan en dat we dat nooit meer controleren, want ook bedrijven waarmee we een convenant hebben gesloten controleren we af en toe, steekproefsgewijs. Op het moment dat we daar dan een misstand constateren, gaat zo'n bedrijf vervolgens weer in alle vaste controles mee. Een convenant is eigenlijk een beloning voor goed gedrag en als je dat beschaamt kom je gewoon weer op het lijstje van slecht gedrag.

De heer De Graaf (PVV):

Dat is een heel lang antwoord, maar wel heel informatief, waarvoor dank. Ik heb in mijn eerste termijn het voorbeeld genoemd waarbij iemand de wielen van zijn lpg-truck vergeet vast te zetten en er daardoor iets gebeurt in

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de Coentunnel. In een dichtbevolkt land, in een transportland als Nederland, waar meer nog dan in andere landen alles dicht op elkaar staat, is er juist toch meer reden om meer controles te doen dan die 1%? Het kan namelijk letterlijk een explosief dossier worden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Je kunt eigenlijk niet voorkomen dat iemand door de mazen heen gaat behalve als je een 100%-controle zou hebben. Dat laatste kan natuurlijk niet, dat zou volstrekt irrealistisch zijn. De vraag is hoe je ervoor zorgt dat het heel gemakkelijk is om de bedrijven te pakken die verkeerde dingen doen, malversaties plegen of een verkeerde veiligheidscultuur hebben. Aan de ene kant werken we eraan door de wet- en regelgeving te versterken en aan de andere kant doen we dat door de controles te houden. De gedachte is dat die 1% een representatief beeld geeft. Bovendien wordt ook nog specifiek gestuurd richting bepaalde partijen. Dat doen we nu op signalen. Als iemand in de transportsector tegen ons zegt dat we ergens eens moeten gaan kijken omdat het er een rommeltje is, dan controleren we daar ook specifiek op. Straks wordt het weer wat gemakkelijker omdat wij van andere lidstaten signalen kunnen krijgen. Zo kan ook van die landen gehoord worden dat bedrijven niet voldoen. Nogmaals, ik constateer geen bijzondere afwijkingen in de controles tot nu toe. Ik heb ook al gezegd dat ik bereid ben met TLN te gaan kijken naar nader onderzoek op specifieke punten. Ik heb ook nog een eigen onderzoek voor de Kamer in petto.

Bovendien vraag ik mij af of 2% of 3% aan controle, wat gigantisch veel meer controles zijn, het verschil maakt. Het gaat er veel meer om dat wij doorhebben wat er in de landen van herkomst aan handhaving en wetgeving gebeurt. Die landen moeten zich immers houden aan de eisen die wij stellen.

De heer De Graaf (PVV):

Op welke termijn gaat de minister met TLN om tafel zitten om ernaar te kijken? Het blijft daarnaast een stukje discussie over statistiek. Het is bekend wat er over statistieken wordt gezegd. Dat zal ik hier niet herhalen. Ik wil nog wel het statement maken dat het in een dichtbevolkt land zoals Nederland – zeker met zo veel transport als in de Randstad, dat in Europa misschien alleen in het Ruhrgebied wordt geëvenaard – misschien wijs is om toch eens naar een intensivering te kijken. De minister heeft daarover ook al wat te berde gebracht.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zit ook niet vast aan 1% controle. Ik constateer zelf dat er meer problemen zijn. Dan moet ik ook de controles daarop aanpassen. Dat zeg ik dan ook bij voorbaat. Ik zeg ook dat wij eerst de "facts and figures" goed moeten hebben in plaats van alleen maar te reageren op de vertoonde beelden. Ik ga "zsm" met TLN om tafel om te kijken wat zij willen. Dat moet volgens mij binnen een maand kunnen. Dan kunnen wij ook bekijken wat de extra vragen zijn en wat wij extra moeten onderzoeken.

De heer De Graaf vraagt naar vliegende controles bij de grenzen en de parkeerplaatsen. Binnen de EU wordt niet aan de landsgrenzen gecontroleerd. Daarover zijn afspraken gemaakt. Wij controleren juist heel specifiek bij de parkeerplaatsen. Dat zijn de plekken waar heel goed gecontroleerd kan worden. Daar vinden onze vliegende controles plaats.

De heer Elias (VVD):

De minister zegt dat één uitzending haar niet zo veel zegt. Daar ben ik het op zich wel mee eens. Zij zegt de feiten precies op een rijtje te willen hebben. Wij maken hier inderdaad geen wetgeving aan de hand van één televisie-uitzending. Wie echter goed naar de uitzending kijkt, ziet dat er op een middag aan de lopende band vrachtwagens van een terrein afrijden en vervolgens afgekoppeld worden. Het bedrijf Esso geeft als commentaar dat het niet verantwoordelijk is voor wat er buiten zijn terrein gebeurt. Bij een nuchtere combinatie van die dingen is er toch meer aan de hand? Wij hebben niet alle cijfers. Toch geeft wat wij nu weten een indicatie dat er meer aan de hand is dan uit het antwoord van de minister tot nu toe af te leiden lijkt. Ik vind het prima om op feiten en cijfers te wachten. Om nu weg te wuiven wat er in die uitzending te zien was, vind ik echter iets te gemakkelijk.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is ook niet mijn bedoeling. Ik heb al gezegd graag de "facts and figures" te willen hebben. Als er iets aan de hand is, ga ik er ook echt voor om de problemen op te lossen. Ik zal er dan voor zorgen dat ofwel de controles ofwel de wet- en regelgeving waar mogelijk aangescherpt worden. Ik heb overigens wel begrepen waarom die ont koppeling plaatsvindt. Ik kan het nu even niet vinden. Misschien kom ik daar straks op terug.

De voorzitter:

Minister, hebt u nog lang nodig voor uw antwoord?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee hoor, volgens mij heb ik niet zo heel erg veel tijd meer nodig. Ik kan het redelijk kort houden.

Er is gevraagd of er te frauderen is met de digitale tachograaf. Ja, dat is technisch mogelijk. De ILT heeft daar specifieke apparatuur voor en voert hier ook gerichte controles op uit. Wij zien zo waar er gefraudeerd is en letten dus ook extra op.

De VVD vraagt naar het convenant en of er beperkt wordt gecontroleerd. Er wordt wel gecontroleerd, zoals ik net heb gezegd. Als blijkt dat men niet voldoet, valt het recht van het convenant weg.

Het belangrijkste in mijn beantwoording is het volgende. Ten eerste is mij gevraagd of ik bereid ben om de zaken die nu naar boven komen nader met cijfers te onderbouwen. Dat ben ik. Ik ga met TLN om tafel zitten om ervoor te zorgen de bestaande zorgen zo snel mogelijk in beeld te brengen. De tweede vraag was van de heer Elias: ben ik ook bereid om daarvoor in Europees verband aan de slag te gaan? Natuurlijk wil ik dat doen. Ik heb al het signaal gehoord dat sommige collega's de wetgeving niet op 1 januari 2013 zullen hebben geïmplementeerd. Ik zal zeker met de Europese Commissie contact daarover opnemen en zeggen dat ik vind dat zij dat wel moeten doen en dat de Europese Commissie daarop moet toezien. Eén ding is zoiets met elkaar verzinnen, het andere is dat het ook wordt geïmplementeerd en gehandhaafd. Ik zal de Europese Commissie daar dus zeker op aanspreken en, als dat nodig is, haar verlokken om tot zo'n infractieprocedure over te gaan. Ik zeg dus toe dat ik er bij mijn collega's achteraan zal gaan, indien blijkt dat zij inbreuk plegen. Zelf doe ik natuurlijk geen infractieprocedures, dat doet de Europese Commissie. Ik zal dat wel bij haar onder de aandacht brengen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Elias** (VVD):
Even heel precies en wellicht om de tweede termijn te vermijden: "onder de aandacht brengen" of van haar ver-
langden dat ze dat namens Nederland gaat doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Als andere landen er niet aan voldoen, zal ik de Europese
Commissie zeggen dat zij moet overgaan tot infractiepro-
cedures tegen die andere landen. De Europese Commis-
sie bepaalt natuurlijk zelf of ze dat doet, maar dat is iets
anders.

De heer **Elias** (VVD):
Dat wordt het standpunt van Nederland?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja.

In hoofdlijnen is het volgens mij als volgt. Ik vind de-
ze wet een verbetering van de huidige situatie. De vragen
van de Kamer komen vooral neer op: de wet is leuk, maar
wat gebeurt er in de praktijk? Ik stel dat wij in de contro-
les nog geen navenante afwijkingen zien, maar ik ben be-
reid om hier nader op toe te zien. Dat betekent dat, als die
wet wordt ingevoerd, wij scherper kunnen toezien op de
handhaving en de uitvoering door andere landen en bin-
nen ons eigen land, indien dat noodzakelijk is. Ik ben be-
reid om dat samen met de sector te doen. Ik vind het he-
lemaal mooi dat mevrouw Kuiken zei dat de sector daar-
voor de hand in eigen boezem moet steken en moet bekij-
ken wat hij kan doen om tot een oplossing te komen.

Op de amendementen van de PvdA-fractie zal ik graag
schriftelijk reageren, zoals is voorgesteld.

De **voorzitter**:
Wellicht is dat ook mogelijk in de tweede termijn. Was dit
het eind van uw antwoord?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kan ook wel direct een reactie geven.

De **voorzitter**:
Er zijn er vier binnen, een is er nog niet binnen. Ik denk
dat het handig is om nu de tweede termijn van de Kamer
te houden, in de hoop dat we alles nog in dit debat kun-
nen afronden. Een eventuele heropening is niet plezierig.

De heer **De Graaf** (PVV):
Als onervaren, nieuw Kamerlid heb ik nog even de vol-
gende vraag: wil de minister inderdaad de uitkomsten
van het overleg meteen aan de Kamer doen toekomen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja, natuurlijk. Die vraag komt van u.

De **voorzitter**:
Hiermee is een eind gekomen aan de eerste termijn van
de regering. Sorry voor de onduidelijkheid over de amen-
dementen.
Voor de tweede termijn van de Kamer kijk ik naar de
heer De Graaf. Ik zie dat hij behoefte heeft aan een tweede
termijn.

De heer **De Graaf** (PVV):
Voorzitter. Ik dank de minister voor haar heldere antwoor-
den. Ik vrees dat we het niet helemaal eens zullen wor-
den. Op één punt wil ik nog terugkomen: de vliegende
controles. Die zijn mogelijk binnen de door de EU opge-
stelde regelgeving; en niet alleen op parkeerplaatsen,
maar ook aan de grens. Als ik goed ben geïnformeerd
– en daar ga ik van uit – geldt dat ook voor het perso-
nenvervoer. Ik heb daarom een motie die de minister er-
toe oproept om iets met die vliegende controles te gaan
doen. Mijn motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er structureel te weinig controles zijn
op vrachtcombinaties in Nederland;

constaterende dat onder andere recent onderzoek van het
televisieprogramma Zembla heeft uitgewezen dat er veel
gevaarlijk vervoer plaatsvindt dat niet wordt gecontro-
leerd;

overwegende dat vliegende controles aan de grens tot de
mogelijkheden behoren;

verzoekt de regering om deze controles op vrachtcombi-
naties van buiten de EU reeds bij de grens te laten plaats-
vinden;

verzoekt de regering tevens om structureel extra contro-
les uit te voeren op strategische plaatsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Graaf. Naar mij
blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 15 (33184).

De heer **Elias** (VVD):
Om te kunnen beoordelen of mijn fractie steun aan de-
ze motie kan geven, heb ik nog de volgende vraag: heeft
mijn collega een idee van wat de financiële gevolgen van
een toezegging op dit gebied zijn?

De heer **De Graaf** (PVV):
Voorzitter. Uiteraard heeft het financiële gevolgen. Ik denk
echter dat er door de manier van uitvoering van de contro-
les valt te schuiven met de financiën. Die controles
moeten niet alleen worden uitgevoerd op de manier zoals
nu gebruikelijk. Een deel ervan moet reeds bij de grens
plaatsvinden. Dan voorkom je ook heel veel ellende in Ne-
derland. Als je de controles dus verplaatst naar de grens,
hoef je in Nederland waarschijnlijk minder te doen.

De Graaf

De heer **Elias** (VVD):

Kan ik het verzoek in de motie als volgt vertalen: doe het met het bestaande budget of eventueel met een lichte verhoging daarvan?

De heer **De Graaf** (PVV):

Ja, met het bestaande budget en desnoods een lichte verhoging, maar geen heel forse verhoging, want daar moeten we dan ook weer geld voor zien te vinden. Maar het kan ook door het wat te verplaatsen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Voor D66 is veiligheid op de weg heel belangrijk. Daarin spelen het vracht- en het personenvervoer een bijzondere rol. Het is dan ook heel goed dat de regels in heel Europa dicht bij elkaar komen om te zorgen voor meer veiligheid en eerlijke concurrentie. Maar dan moet je dus wel weten dat die voorwaarden in de hele Europese Unie worden gehandhaafd. Daarom is het voor mijn fractie heel belangrijk dat de minister er in Europa op toeziet dat die regels ook in andere landen goed worden geïmplementeerd. We zijn ons uiteraard bewust van de bevoegdheidsverdeling tussen de Europese Commissie en de lidstaten onderling, maar het is wel belangrijk om dit in de gaten te houden. In het bijzonder zijn we blij met de toezegging van de minister dat ze ook wil kijken naar de wijze waarop we kunnen verzekeren dat het examen in elke lidstaat evenveel waard is, dat een chauffeur die in de ene lidstaat een ADR-certificaat krijgt, werkelijk dezelfde kennis heeft als een chauffeur die bijvoorbeeld in Nederland een ADR-certificaat krijgt, op basis van de opleiding hier.

Het volgende punt is de betrouwbaarheid. Ik begrijp dat een en ander nog in lagere regelgeving wordt uitgewerkt. Ik vind het belangrijk dat de Kamer daar goed bij betrokken wordt. Een aantal amendementen van de PvdA gaan ook in die richting. Ik verzoek de minister dan ook om de vragen die ik haar heb gesteld, nog voor de behandeling van die lagere regelgeving aan de Kamer te doen toekomen.

De heer **Elias** (VVD):

Voorzitter. Ik heb eigenlijk op alle vragen wel antwoord gekregen. Met name de toezegging om in Europees verband stevig op de trom te slaan, heeft onze warme instemming. Ik heb nog wel een vraag over de motie. Het idee van meer controle, aan de grens of misschien deels aan de grens, spreekt me wel aan. Misschien kan de minister bekijken of ze daarvoor binnen haar financiële mogelijkheden iets kan verzinnen. Ik vind het moeilijk om de motie nu te beoordelen. Ik hoor graag wat de minister erover zegt. Maar het idee om scherper te controleren spreekt ons aan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Mijn excuses voor het feit dat de amendementen zo laat binnenkomen. Ook ik hecht aan een zorgvuldig proces, maar tegelijk moet er goed worden afgestemd met Bureau Wetgeving. Het heeft dus soms wat meer tijd nodig. Ik heb begrepen dat het vijfde amendement nog

komt en dat dat nu niet meer lukt. Dat wordt dus later vandaag. Dat is overigens ook het amendement waarover misschien nog wel de grootste discussie is. Die gaat over de vraag in hoeverre je normen ten aanzien van overtredingen kunt opnemen. De minister gaf al aan dat dat heel ingewikkeld is, omdat het ervan afhangt wat de verantwoordelijkheid van de vervoersmanager is, wat de overtreding precies is et cetera. Ze wil daarin een bepaalde mate van vrijheid hebben. Als ik de minister echter goed heb begrepen, zegt ook zij dat ze naar kwalitatieve normen zoekt. Ik kan me dus voorstellen dat we er een AMvB van maken, waarin we de kwalitatieve normen vastleggen, zodat we in de voorhang- en de nahangprocedure kunnen bekijken op welke manier we dat wat meer handen en voeten kunnen geven. Ik wil graag van de minister horen hoe zij hierover denkt. Wij moeten samen bezien hoe wij dat het handigst doen. Volgens mij dienen wij immers allemaal hetzelfde doel.

Ook ik voel wel voor vliegende brigades, maar tegelijkertijd zie ik praktische bezwaren. Wij kunnen immers niet meer terug naar de tijd van grenscontroles. In hoeverre kan er samengewerkt worden of wordt er al samengewerkt met politie en douane? De douane heeft zich vanaf de grenzen steeds meer teruggetrokken naar bepaalde strategische punten. Tegelijkertijd is men op bepaalde terreinen actiever bezig met grenscontroles. Wij werken ook met risicoanalyses. Kunnen wij op dat vlak een verbinding leggen om de veiligheid op de weg te verbeteren?

Ik heb nog een laatste vraag over de tachografen. Hierover is al het een en ander gezegd, met name over de digitale tachograaf. Van mijn buurman heb ik echter begrepen dat er ook nog vrachtwagens zijn die rijden met een ouderwetse, handmatig te bedienen tachograaf. Hoeveel van dat soort vrachtwagens rijden er nog rond? Dit werkt een bepaalde mate van fraude in de hand. Men rijdt met de ene vrachtwagen en stapt vervolgens over op de andere om de rij- en rusttijden te ontduiken.

Ik dank de minister voor haar antwoorden. Wij wachten de reactie op de AMvB's af. Het gaat er vooral om dat de Kamer de vinger aan de pols kan houden. Samen moeten wij ervoor zorgen dat wij fraude, uitbuiting en onveiligheid bij het vervoer op de weg tegengaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Vindt mevrouw Kuiken het interessant om de minister te vragen om in het kader van de vliegende brigades behalve met de douane ook samen te werken met de desbetreffende diensten in de buurlanden? Die hebben immers wellicht al ervaring met bepaalde transporteurs en bedrijven. Misschien kunnen wij met die informatie de risicoanalyses optimaliseren.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Dat lijkt mij een prima suggestie, die ik graag doorspeel aan de minister.

De **voorzitter**:

Wij zijn aan het einde gekomen van de tweede termijn van de Kamer. Vier amendementen zijn ontvangen aan het begin van de termijn van de minister. Ik stel voor dat wij de minister vragen of zij daar nu al op kan reageren. Dan kunnen wij deze amendementen meteen deel laten uitmaken van het debat.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik hoop dat ik de juiste amendementen bij me heb, want er zijn verschillende versies langsgelopen.

Ik begin met de antwoorden op de vragen. De woordvoerder van de PVV-fractie heeft een motie ingediend ten aanzien van de vliegende brigades. Hij vraagt of wij hierop in kunnen gaan. Ik zie dat er nog meer amendementen binnenkomen.

De **voorzitter**:

Dit zijn de vier amendementen die de Kamerleden ook hebben. Dan weet u zeker dat u de goede hebt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat zullen wij zo checken.

Ik heb al aangegeven dat wij waar mogelijk specifiek op parkeerplaatsen controleren. In de motie wordt verzocht om extra controles op strategische plaatsen. Als de risicoanalyse hiertoe aanleiding geeft, dan zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Dan moet ik immers wat gaan doen. De vertaling van de heer De Graaf was dat ik een en ander moet uitvoeren op strategische plaatsen, binnen het bestaande budget. Ik doe dat al op strategische plaatsen. Ik wil even de formulering "extra controles" onder de aandacht brengen. Mijn verzoek is om de motie aan te houden totdat wij met de facts and figures zijn gekomen. Dan kunnen wij discussiëren over de vraag of het nodig is om meer te doen dan wij op dit moment al doen en of dat financiële consequenties heeft. Kortom, op strategische plaatsen controleren wij al en als de risicoanalyse hiertoe aanleiding geeft, dan controleren wij wat mij betreft extra.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik kreeg nog even wat adviezen van collega's, waarvoor dank, maar het zat ook al in het kopje. Het lijkt me een prima voorstel om de motie aan te houden tot de facts and figures.

De **voorzitter**:

Aangezien de motie-De Graaf (33184, nr. 15) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik denk dat het dan steviger wordt dan wanneer ik zeg: dat doen we al.

D66 heeft een opmerking gemaakt over de opleidingseis. Ik heb al gezegd dat we naar de exameneisen kijken, maar zal ook bekijken of we er een opmerking over kunnen maken of het in internationaal verband even zwaar weegt, en in hoeverre de opleidingseisen verschillen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het zou heel fijn zijn als de minister ons hierover nog een brief stuurt. Onze vraag was namelijk of er vanuit Europa op kan worden toegezien dat de exameneisen hetzelfde zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat zou ik graag willen doen op het moment dat we het rapport over de exameneisen presenteren. Dan neem ik de vraag van mevrouw Van Veldhoven meteen mee.

D66 wil het ook graag nog hebben over de norm in relatie tot de lagere regelgeving. Het ging om de vraag welke ernstige delicten worden meegenomen in de periode van twee jaar die geldt bij betrouwbaarheid. Nu zijn dat alleen nog de ernstige hoofdzaken die worden vastgesteld. Zo staat het ook in de wet. Per 2015 zullen ook de lichtere delicten worden meegenomen. De onderliggende regelgeving zal dus ook in de tijd gaan werken. Per 2015 zullen ook de lichtere delicten worden meegewogen. De EU moet daar nog een voorstel voor maken. Wij zullen dat de Kamer te zijner tijd geven. De hoofdzonden staan in het huidige wetsvoorstel.

De VVD verwees naar de motie en vroeg naar de consequenties. We weten nu wat ermee gebeurt.

De PvdA heeft een aantal amendementen ingediend. Het amendement op stuk nr. 11 richt zich erop om te bekijken of een vervoerder uit Albanië of desnoods Chili die wegvervoer uitvoert in Nederland, een uitzonderingspositie kan krijgen als een meerderheid van de CEMT-landen daar voorstander van is. Ik ontraad het amendement in deze vorm, omdat de uitvoering in het amendement bij wet wordt geregeld. Ik kan er wel mee leven als dat in een AMvB zou gebeuren. Dat geef ik de indiener mee. Een vrijstelling van het verbod bij wet kan nu al. Het wordt al sinds de jaren vijftig uitgevoerd. Bij een vrijstelling bij AMvB zou je in elk geval kunnen zeggen dat je het met de voorhang en de nahang nog in de Kamer bespreekt.

In het amendement op stuk nr. 12 wordt gevraagd om de voordracht van een Algemene Maatregel van Bestuur te vervangen door "bij of krachtens Algemene Maatregel van Bestuur". Ook wordt een lid toegevoegd waarin staat dat niet eerder wordt besloten dan vier weken nadat het ontwerp daarvoor aan beide Kamers der Staten-Generaal is overlegd. Daarmee kan ik instemmen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik heb een praktische vraag. De minister zegt: ik stem ermee in. Wordt het dan overgenomen en is het dus bij de zegen geregeld?

De **voorzitter**:

Is de minister bereid om het over te nemen of moet hierover worden gestemd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Nee, hoor, ik neem het over.

De **voorzitter**:

Het amendement-Kuiken (stuk nr.12) is overgenomen.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik kom op het amendement op stuk nr. 13, ingediend door de PvdA. Daarin worden eisen gesteld aan een vervoersmanager die ongeschikt is verklaard. Ik adviseer om het niet specifiek aan de vervoersmanager toe te schrijven. Ik denk dat het ook weleens om een termijn van een jaar of korter kan gaan. Ik constateer ook dat hierover in de Kamer verschil van mening bestaat. D66 wil het niet zo doen, maar de PvdA juist wel. Daarom ontraad ik dit amendement.

Tot slot kom ik op het amendement op stuk nr. 14, over het bij of krachtens Algemene Maatregel van Bestuur voorleggen van het vijfde lid. Ik begrijp dat de volgers van het debat buiten deze Kamer er weinig mee kunnen als

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ik het zo uitleg. De indiener wil de invloed van de Kamer vergroten. Daarom wil zij per amendement regelen dat er via een Algemene Maatregel van Bestuur parlementaire betrokkenheid is bij de Wet wegvervoer goederen, met een "lichte voorhang" en een "zware nahang". Ik kan er mee instemmen om het per AMvB te regelen en niet bij wet, omdat het een uitvoeringsvraagstuk is. Daarom ont-raad ik het amendement, maar ik geef de indiener wel de tip om het in de vorm van een AMvB te doen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

We zullen komende dinsdag over het wetsvoorstel en de ingediende amendementen stemmen. De minister heeft toegezegd dat zij schriftelijk terugkomt op een amende-ment van de Partij van de Arbeid dat nog in de maak is. Ik neem aan dat die reactie binnen is voordat wij dinsdag gaan stemmen.

De minister heeft twee toezeggingen gedaan. In decem-ber 2012 ontvangt de Kamer het onderzoek naar de nale-ving van wet- en regelgeving in de transportsector. Daar-naast treedt de minister met TLN over dezelfde onderwer-phen in overleg en zal zij de Kamer informeren over de uit-komsten daarvan.

De vergadering wordt van 12.05 uur tot 12.35 uur ge-schorst.