

Vergaderjaar 1990–1991

**21 532**

## **Regeling van het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer met vrachtauto's (Wet goederenvervoer over de weg)**

**Nr. 14**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET EINDVERSLAG**

Ontvangen 16 april 1991

#### **Inleiding**

Met waardering heb ik kennis genomen van de belangstelling die de betreffende fracties hebben getoond in de Memorie van Antwoord blijkens het door mij op 21 maart 1991 ontvangen eindverslag.

De om reactie vragende tekstdelen van de geachte afgevaardigden zijn voorzover mogelijk onderwerpsgewijs behandeld.

De leden van de fracties van C.D.A. en P.v.d.A. wilden informatie hebben over het systeem van crisisbeheersing in de EG.

Dit systeem is op de EG-Vervoerraad van 17 en 18 december 1990 aanvaard in combinatie met een verhoging van het communautair contingent voor de jaren 1991 en 1992 met 40%. Het systeem houdt in dat in een periode van «crisis» maatregelen kunnen worden getroffen om een eind te maken aan de ontstane – ongewenste – situatie. Het gaat daarbij om de markt voor het internationale beroepsgoederenvervoer over de weg dat tussen Lid-Staten op het grondgebied van de Gemeenschap wordt verricht. Onder «crisis» wordt hier de situatie verstaan, dat zich zodanige voor deze markt specifieke problemen voordoen dat zich een ernstig en mogelijk aanhoudend overaanbod tegenover de vraag voordoet, met als gevolg dat het financiële evenwicht en het voortbestaan van een aantal ondernemingen voor beroepsgoederenvervoer over de weg ernstig worden bedreigd, tenzij de vooruitzichten op korte en middellange termijn voor de betrokken markt op een aanzienlijke en duurzame verbetering wijzen. De door de Europese Commissie te treffen maatregelen vinden plaats, na raadpleging van de Lid-Staten, voor de duur van maximaal 12 maanden (6 maanden en een éénmalige verlengingsmogelijkheid van ten hoogste 6 maanden). Bij de te treffen maatregelen stelt de Europese Commissie zich voor in eerste instantie de toegang tot de markt te bevriezen. Bij haar activiteiten in dezen wordt de Europese Commissie bijgestaan door een Raadgevend Comité dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en dat wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Europese Commissie.

De leden van de fracties van C.D.A., P.v.d.A. en S.G.P. hebben vragen

gesteld over de stand van zaken van het overleg met het Openbaar Ministerie.

In het najaar van 1990 is met vertegenwoordigers van het departement van Justitie en van het Openbaar Ministerie overleg gevoerd over het opsporings- en vervolgingsbeleid in het kader van de Wgw. Redengevend daarvoor was dat de invulling van het concurrentievoorwaardenbeleid en de eis van betrouwbaarheid een effectieve uitvoering eisen van toezicht en controle. Tevens moest worden bereikt dat een koppeling wordt gelegd tussen het strafpuntenstelsel en het vervolgingsbeleid. Over voorstellen terzake is op hoofdlijnen overeenstemming verkregen. In verschillende werkgroepen is vervolgens, onder leiding van Justitie, gesproken over een aantal, met name juridische vraagpunten. Deze vraagpunten betreffen onder andere de toepassing van de OM-transactie op buitenlanders, die de rijtjdnormen overtreden, en de informatie over rechterlijke uitspraken aan de vergunningverlenende instantie, die in het kader van de eis van betrouwbaarheid het strafpuntenstelsel moet onderhouden. Onlangs is daarover, alsmede over de verdere invulling van de controlemethodiek, gesproken in de Werkgroep Vervoer van het Openbaar Ministerie. De conclusie daarbij was dat zich geen wezenlijke beletselen meer lijken voor te doen. Op onderdelen is nog wel een verdere invulling noodzakelijk: in de genoemde Werkgroep Vervoer zijn daarover afspraken gemaakt.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen zich met betrekking tot het Europees Economisch Samenwerkingsverband af wat in concrete gevallen de consequenties kunnen zijn van het feit dat de Nederlandse wetgever geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om bij wet te bepalen dat een bevoegde autoriteit bezwaar kan maken tegen een zetelverplaatsing die zou leiden tot wisseling van het toepasselijke recht. Zijn op dit punt overigens, hier te lande of elders, reeds ervaringen opgedaan?

In de eerste plaats wil ik hier opmerken dat het, gezien de ondersteunende aard van een Europees Economisch Samenwerkingsverband, niet voor de hand ligt dat een dergelijk verband een aanvraag voor een vergunning beroepsgoederenvervoer zal indienen. Het zullen veeleer de participanten zijn die de aanvragen indienen, waarbij het eigen nationale recht van toepassing is. Voorts is de consequentie van het niet gebruik maken van bovengenoemde mogelijkheid door de Nederlandse wetgever, dat geen enkele Nederlandse autoriteit de mogelijkheid heeft om een zetelverplaatsing te voorkomen, waarbij het toepasselijke recht wisselt. In concreto betekent dit dat een Europees Economisch Samenwerkingsverband dat is opgericht in Nederland en waarop het Nederlandse recht van toepassing is, zijn zetel kan verplaatsen naar een andere Lid-Staat waarbij het recht van die andere Lid-Staat van toepassing wordt zonder dat een Nederlandse autoriteit daar bezwaar tegen kan maken.

Wat betreft de hier te lande opgedane ervaringen kan ik vermelden, dat sinds het in werking treden op 28 juni 1989 van de Wet houdende uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 2137/85 tot instelling van Europese Economische Samenwerkingsverbanden (Stb. 1989, 245) er 80 van dergelijke samenwerkingsverbanden in Nederland zijn opgericht, waarop het Nederlandse recht van toepassing is. In geval er sprake zou zijn van zetelverplaatsing naar een andere Lid-Staat, waarbij het recht van die andere Lid-Staat van toepassing wordt, dient ingevolge de artikelen 7 en 8 van de genoemde Verordening hierover een vermelding te worden opgenomen in het Handelsregister van de betreffende Kamer van Koophandel en dient dit gegeven tevens openbaar te worden gemaakt in de Staatscourant. Op dit moment is er in Nederland slechts één Europees Economisch Samenwerkingsverband op het gebied van het beroepsgoederenvervoer ingeschreven in het Handelsregister.

De vraag van de leden van de fractie van de P.v.d.A. of ervan kan worden uitgegaan dat onmiddellijk na het in werking treden van de Wgw de cabotage in Beneluxverband een feit zal worden, kan bevestigend worden beantwoord. Hiermee is tevens de desbetreffende vraag van de leden van de V.V.D.-fractie beantwoord.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen of kon worden aangegeven hoeveel tonnage (nationaal en internationaal) sinds het vervallen van het capaciteitsregime aan de Nederlandse «markt» is toegevoegd en of het denkbaar was dat die uitbreiding eerder destabiliserend heeft gewerkt op de financiële resultaten van met name het grensoverschrijdend wegvervoer.

Voor alle duidelijkheid wijs ik u erop dat er sedert de wijziging van de Wet Autovervoer Goederen (WAG) in 1988 sprake is van een versoepeld capaciteitsregime (er wordt nog rekening gehouden met fysieke behoefte en winst). Het capaciteitsregime zal pas bij de invoering van de Wgw geheel komen te vervallen. Ook spreekt men sedert de wetswijziging in 1988 niet meer over tonnage maar over eenheden. De vraag hoeveel tonnage er sinds het vervallen van het capaciteitsregime aan de Nederlandse «markt» is toegevoegd, kan ik niet meer beantwoorden omdat zowel een vrachtauto met een laadvermogen van bij voorbeeld 550 kg als een vrachtauto met een laadvermogen van 3200 kg een eenheid kan zijn. Op 31 december 1988 bedroeg het aantal eenheden 94.467. Een jaar later was het aantal eenheden al gestegen tot 102.226. Per maart 1991 bedroeg het aantal eenheden 113.689. Er is dus sprake van een duidelijke stijging van het aantal eenheden vanaf december 1988. Het lijkt mij echter niet juist om tegenvallende financiële resultaten van met name het grensoverschrijdend wegvervoer uitsluitend te relateren aan het versoepelen van het capaciteitsregime, dat op zich al onvoldoende positief effect sorteerde. Vraag en aanbod zijn hierdoor wellicht wat verder uit elkaar gaan lopen, maar er zijn ook nog andere factoren te noemen die van invloed kunnen zijn geweest, namelijk de economische situatie in zijn algemeenheid, de internationale concurrentieverhoudingen en de groei van het Nederlandse internationale vervoer.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen of nader kon worden uitgelegd waarom «cabotage op zich overcapaciteit niet hoeft te bevorderen» en of het geen theorie was te veronderstellen dat onder omstandigheden cabotage al dan niet drastisch kon worden beperkt.

Ik ben van mening dat cabotage geen overcapaciteit behoeft te veroorzaken, omdat de liberalisering van de markt een naar verwachting belangrijke toename van het vervoer tot gevolg zal hebben. Daarom zijn op dit terrein mijns inziens geen problemen te verwachten.

Het is inderdaad geen theorie om te veronderstellen, dat onder omstandigheden cabotage al dan niet drastisch kan worden beperkt. Ik verwijs u hiervoor naar de inhoud van artikel 2 lid 5 van de EG-cabotageverordening (nr. 4059/89) van 21 december 1989, dat onder meer als volgt luidt: «Indien de binnenlandse vervoersmarkt in een bepaalde geografische zone ernstig verstoord wordt door cabotage-activiteiten, kunnen de Lid-Staten de kwestie bij de Commissie aanhangig maken zodat vrijwaringsmaatregelen genomen kunnen worden. Deze maatregelen kunnen tijdelijk uitsluiting van de betrokken zone van de werkings-sfeer van deze verordening omvatten.»

Genoemde leden vroegen zich op basis van het gestelde in de Memorie van Antwoord af of met het strafpuntenstelsel dat wordt geïntroduceerd om inhoud te geven aan de dynamische eis van betrouwbaarheid recht wordt gedaan aan hetgeen in het wetsvoorstel ten

aanzien van de deregulering wordt beoogd. Zijn andere, minder ingewikkelde oplossingen aan de orde geweest?

Sinds het begin van de jaren tachtig staat het streven naar deregulering in Nederland hoog op de politieke agenda. Van grote betekenis was de regeringsbeslissing over het rapport van de Commissie Geelhoed (kamerstuk II 1983-1984, 17 931, nr. 39). Ook de WAG werd aan de dereguleringsstoets onderworpen. Oogmerk werd, de WAG geleidelijk – via overgangswetgeving – om te zetten in een volledig geliberaliseerde regelgeving op basis van kwalitatieve eisen. Hieraan wordt nog steeds volledig inhoud gegeven. Dus ook als het gaat om het sanctioneringsbeleid ten aanzien van het zogenaamde strafpuntenstelsel, dat overigens op basis van EG-regelgeving ten aanzien van de betrouwbaarheid is ontwikkeld. Uitgangspunt daarbij is – overigens in nauwe samenwerking met de bedrijfstak – dat dit systeem eenvoudig, duidelijk en objectief is in zijn consequenties voor de ondernemer en daarmee, naar ik verwacht, vooral een preventieve werking heeft.

Ook vroegen deze leden hoe het overleg met het OM verloopt over de concrete uitvoering van de registratie en wat wordt bedoeld met «de bepalingen van de in het beroep geldende loon- en overige op geld waardeerbare arbeidsvoorwaarden» in perioden dat geen (al dan niet verbindend verklaarde) CAO van toepassing is.

Het antwoord op de eerste vraag is eerder in dit hoofdstuk gegeven. Het antwoord op de tweede vraag wordt hierna gegeven in het hoofdstuk «Hoofdlijnen van nationaal beleid».

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen op welke termijn de Regering denkt dat de gewijzigde EG-Richtlijn 74/561 (Toegang tot het beroep) uitgevoerd zal kunnen zijn.

Op zich is de gewijzigde EG-richtlijn 74/561 reeds sinds 1 januari 1990 van toepassing. De regering heeft echter in een eerder stadium besloten niet meer over te gaan tot een aanpassing van de vigerende WAG, doch de nieuwe Wgw, waarin de consequenties van deze gewijzigde richtlijn zijn verwerkt, zo spoedig mogelijk in te voeren.

De vraag van de leden van de S.G.P.-fractie, waarom er een stringente koppeling wordt gelegd tussen de invoering van het wetsvoorstel en de invoering van de cabotagevrijheid in de Benelux, wordt in het volgende hoofdstuk «Historische ontwikkelingen» te zamen met een gelijklopende vraag van de leden van de C.D.A.-fractie beantwoord.

### **Historische ontwikkelingen**

De leden van de C.D.A.-fractie informeerden naar de wijze waarop de minister inhoud denkt te geven aan het streven naar een hogere wegvervoerefficiëntie.

Behalve de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer en de cabotagevrijheid denk ik er ook aan mogelijkheden te onderzoeken tot het samenwerken en samenladen door wegvervoerders, danwel een nuancering aan te brengen in het onderscheid tussen beroeps- en eigen vervoer. Indien dit leidt tot een betere benutting van het inzetbare materieel, danwel tot minder voertuigbewegingen, zal ik bezien in hoeverre dit ingepast kan worden in de regelgeving.

Ik ben het eens met de leden van de C.D.A.-fractie dat een integrale visie ten aanzien van het gecombineerd vervoer om die reden noodzakelijk is. In mijn beleid met betrekking tot gecombineerd vervoer beoog ik dat ook.

Enige aarzeling constateer ik bij de leden van de C.D.A.-fractie met betrekking tot het integrale vervoerbeleid.

Mijns inziens is deze aarzeling niet terecht. Ik ben voornemens een beleid te ontwikkelen dat integraal is per sector. Zo vormen sociale, fiscale, verkeersveiligheids- en milieu-aspecten naast economische aspecten een afgewogen geheel in het wegvervoerbeleid.

De leden van de C.D.A.-fractie veronderstelden dat uit de Memorie van Antwoord zou zijn op te maken dat, alvorens de cabotage in de Benelux tot stand komt, voorafgaande harmonisatie dient plaats te vinden.

Dit is een onjuiste veronderstelling. Zoals ik u reeds heb medegedeeld is er een politieke afspraak gemaakt tussen de Beneluxlanden dat de nieuwe wetgevingen in de drie landen ingevoerd dienen te zijn alvorens cabotagevrijheid in de Benelux van kracht wordt. Dit zijn geen nieuwe harmonisatievoorwaarden en het levert derhalve geen onnodige vertraging op van het liberaliseringsproces in de Benelux.

Tevens wensten de leden van de C.D.A.- en de S.G.P.-fractie nadere opheldering over de zinsnede op pagina 3 van de Memorie van Antwoord (en pagina 19) waar een verband wordt gelegd tussen de invoering van de cabotagevrijheid in de Benelux en de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel.

Inderdaad kan onder de vigerende WAG ook worden overgegaan tot cabotagevrijheid, doch de uitdrukkelijke afspraak met België en Luxemburg is dat eerst de liberale vervoerswetgeving in de drie landen in werking moet zijn getreden. Wat Nederland betreft had cabotagevrijheid in de Benelux ook reeds onder de huidige WAG tot stand mogen komen.

### **Ontwikkelingen op Europees niveau**

De leden van de S.G.P.-fractie verzochten de regering om een zo actueel mogelijk overzicht van de voortgang op het gebied van de harmonisatie op technisch, fiscaal en sociaal terrein alsmede de gevolgen ervan voor het Nederlandse wegvervoer.

Op technisch vlak is de EG-Raad op haar zitting van 17 en 18 december 1990 tot besluiten gekomen over de maximale afmetingen van combinaties van motorwag en aanhangwag. Voor de trekker-opleggercombinaties is reeds een EG-regeling doorgevoerd in de nationale wetgeving. Resteert nog de behandeling van de nationale gewichten.

Op fiscaal vlak zijn voorstellen van de Europese Commissie thans in discussie. Op sociaal terrein is in 1988 de Richtlijn 88/599 aanvaard, waarin afspraken over controles in de Lid-Staten zijn vastgelegd. Voor het Nederlandse wegvervoer zou aanvaarding van met name de fiscale voorstellen een aanzienlijke kostenverhoging betekenen. Ook de technische harmonisatie pakt voor Nederland slecht uit, omdat de maximale lengtemaat van een combinatie van motorwag en aanhangwag (18.35 m) wat betreft de mogelijkheden voor de belading onvoordelig is en uit milieu-oogpunt meer ritten noodzakelijk maakt en dus meer uitstoot tot gevolg heeft. De uiteindelijk resulterende kostenverhogingen zullen door de voordelen van de geliberaliseerde grotere markt, vooral door cabotage, moeten worden gecompenseerd.

### **Hoofdpijnen van nationaal beleid**

De leden van de C.D.A.-fractie stelden de vraag of de minister ook kon aangeven hoe zij de toepassing van de geldende loon- en arbeidsvoorwaarden denkt te controleren, indien hetzij er geen CAO is, hetzij partijen hebben besloten het boetebeding uit de CAO te schrappen. Door de leden van de P.v.d.A.-fractie werd een soortgelijke vraag gesteld, namelijk: Wat wordt bedoeld met «de bepalingen van de in het beroep

geldende loon- en overige op geld waardeerbare arbeidsvoorwaarden» in perioden dat geen (al dan niet verbindend verklaarde) CAO van toepassing is?

Ik neem aan dat u ervan op de hoogte bent dat het intrekken van de vergunning in de Wgw gebeurt via een administratiefrechtelijke sanctie aan de hand van een strafpuntenstelsel. Waar het gaat om de CAO-naleving is een veroordeling door de civiele rechter voor ernstige en herhaalde overtredingen van de CAO maatgevend voor het toekennen van een strafpunt. Door tussenkomst van de Stichting Raad van Toezicht voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg (SRTB), waarin CAO-partijen zijn vertegenwoordigd, is het mogelijk om van deze veroordelingen op de hoogte te raken, aangezien de SRTB via het schadevergoedingsbeding in de CAO, naleving van de CAO kan afdwingen. Blijft een werkgever weigerachtig de CAO toe te passen, dan spant de SRTB als eisende partij een civiele procedure aan bij de kantonrechter.

Zowel in het geval dat er geen CAO is (het schadevergoedingsbeding in de CAO is een zogenaamde diagonale bepaling die niet nawerkt in een CAO-loos tijdperk terwijl de arbeidsvoorwaarden vallen onder de horizontale bepalingen van de CAO die wel nawerken als de CAO is afgelopen) als in het geval dat het boetebeding uit de CAO is geschrapt, kunnen werknemers op grond van de individuele arbeidsovereenkomst, die reeds tijdens de looptijd van de CAO was afgesloten, danwel op grond van het niet-naleven van een CAO naar de civiele rechter stappen om de werkgever te dwingen zijn verplichtingen na te komen. In deze situatie echter is er geen sprake meer van tussenkomst van de SRTB. Veroordelingen blijven dus nog steeds mogelijk, maar het thans nog niet actuele probleem is om van deze veroordelingen op de hoogte te raken.

Aangezien ik het noodzakelijk acht dat een voorziening wordt getroffen, waardoor in een CAO-loos tijdperk het concurrentievoorzakendstelsel zijn belangrijke functie kan behouden en strafpunten gegeven kunnen worden, heb ik mijn ambtgenoot van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, die op dit terrein competent en bij uitstek deskundig is, schriftelijk verzocht om hiervoor op korte termijn een adequate oplossing aan te dragen.

De leden van de C.D.A.-fractie constateerden dat de afspraken gemaakt in het Convenant Wegvervoer, ten aanzien van het sanctioneeringsbeleid, niet geheel konden worden nagekomen. Zij uitten twijfels over de waarborging van een uniforme rechtsbedeling gezien het specialistische karakter van de delicten als de berechting in handen wordt gesteld van iedere rechtbank.

Ik ben van oordeel dat voor deze twijfels geen grond aanwezig is. Er kunnen voldoende argumenten worden aangevoerd om een gelijke rechtsbedeling te waarborgen. Om de afspraken in het Convenant Wegvervoer na te komen is er op ambtelijk niveau overleg gevoerd met het ministerie van Justitie. Om te bewerkstelligen dat slechts een beperkt aantal Rechtbanken voor vervoerszaken competent is, zou de wet op de Rechterlijke Organisatie aangepast moeten worden. De Minister van Justitie was echter niet bereid om deze wet speciaal hiervoor te wijzigen, aangezien er bij de rechtbanken rechters zijn die gespecialiseerd zijn op het gebied van economische delicten. Evenzo zijn er economische Officieren van Justitie die zich speciaal met vervoerszaken bezighouden. Ik kan mij verenigen met de opvatting van de Minister van Justitie in dezen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen zich, na lezing van het terzake gestelde in de Memorie van Antwoord, eens te meer af wat de werkelijke betekenis is van de eis van kredietwaardigheid waar het dynamische karakter daarvan ontbreekt. Dat gold evenzeer de eis van betrouw-

baarheid; dat deze «in dit verband inderdaad slechts een beperkte waarde» heeft lijkt een eufemisme. Deze leden stelden vast dat daarmee twee van de drie voorwaarden waaraan moet worden voldaan om toegang tot het beroep te verkrijgen slechts van beperkte betekenis zijn.

De werkelijke betekenis van de eis van kredietwaardigheid zal dezelfde zijn als de betekenis die er momenteel, dus zonder het criterium van een dynamisch karakter, aan wordt gehecht. De betekenis ervan is dus van éénmalige aard, namelijk uitsluitend bij de toegang tot het beroep. Dit geldt eveneens voor de eis van betrouwbaarheid waar het gaat om de periodiek om de vijf jaar af te geven verklaring omtrent het gedrag. Wat betreft de beperkte betekenis waar de geachte leden van de P.v.d.A.-fractie op wijzen in het kader van de kredietwaardigheid, stel ik voorop dat de regering er – overigens in nauwe samenspraak met de bedrijfstak – duidelijk voor heeft gekozen het beroepsgoederenvervoer niet meer te begeleiden via het onvoldoende uitwerkende instrument van capaciteitsbeheersing. Dit instrument dient dan ook niet via een omweg, dus met behulp van de eis van kredietwaardigheid, weer binnengehaald te worden. Wat betreft de eis van betrouwbaarheid wijs ik u er – wellicht ten overvloede – op, dat de betrouwbaarheid tussentijds verloren kan gaan wanneer een transportbedrijf tijdens het functioneren op de markt zich op een destructieve manier manifesteert ten aanzien van de voorschriften op het terrein van de verkeersveiligheid en het sociale terrein in het kader van het concurrentievoorwaardenstelsel.

De leden van de P.v.d.A.-fractie hadden het logischer gevonden wanneer reeds in dit stadium duidelijkheid had kunnen worden geboden over een verdergaande samenwerking danwel efficiëntere taakverdeling tussen de verschillende controlerende diensten. Mag verwacht worden dat de verdergaande reorganisaties binnen de Rijksdienst ook van invloed zullen zijn op de Rijksverkeersinspectie en de Arbeidsinspectie?

Waar in de grote efficiency-operatie de raakvlakken tussen departementen ter discussie staan, zal in dat kader ook de samenwerking en de taakverdeling tussen de Arbeidsinspectie en de Rijksverkeersinspectie in de beschouwing worden betrokken. Ook in het in 1991 uit te brengen regeringsstandpunt omtrent de bijzondere opsporingsdiensten komt dat aan de orde. Daarnaast is, waar het gaat om de Rijksinspectie voor het Vervoer, waar de Rijksverkeersinspectie onderdeel van uitmaakt, onlangs een onderzoek in gang gezet naar de mogelijkheid tot zelfstandiging van de uitvoerende, alsmede controlerende en toezichthoudende taken.

De leden van de V.V.D.- en P.v.d.A.-fractie achtten het in menig opzicht rechtvaardiger om verlader en vervoerder in gelijke mate verantwoordelijk te laten zijn voor een juiste belading en – daaraan gekoppeld – bij overbelading in gelijke mate aansprakelijk en strafbaar.

Ik kan u mededelen dat ik hierover momenteel, mede op basis van de praktijk in de Bondsrepubliek Duitsland en Frankrijk, in overleg ben met mijn ambtgenoot van Justitie. Dit overleg is nog niet afgerond. Het betreft hier zowel concurrentie-, verkeersveiligheids-, als infrastructuuraspecten. Mocht dit overleg leiden tot een regeling waarin de verlader mede aansprakelijk kan worden gesteld voor overbelading dan stel ik mij voor deze bij de eerstkomende wijziging van de Wgw, voorzien per 1 januari 1993, wanneer de vergunning voor grensoverschrijdend vervoer zal worden vervangen door de zogenaamde EG-vergunning, in te voeren.

De leden van de fractie van de S.G.P. waren benieuwd naar de resultaten van het, mede gezien de ervaringen in de Bondsrepubliek Duitsland en Frankrijk op het gebied van de medeverantwoordelijkheid van de verladers inzake overbelading, toegezegde nadere onderzoek.

In Frankrijk bestaat wetgeving die het mogelijk maakt dat zowel de

vervoerder als de verlader aansprakelijk worden gesteld voor overbelading. In Duitsland bestaat zeer algemene wetgeving terzake. Het onderzoek hiernaar is nog niet afgerond.

De leden van de fractie van D66 vroegen of nog eens duidelijk gemaakt kon worden waarom de eis van betrouwbaarheid niet aan het eigen vervoer kon worden gesteld.

Richtlijn 74/561/EEG van 12 november 1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg stelt drie vestigingseisen voor het vervoer van goederen voor rekening van derden. Deze eisen betreffen de vakbekwaamheid, de betrouwbaarheid en de kredietwaardigheid. Het vervoer voor eigen rekening valt niet onder de werkingssfeer van deze Richtlijn. De vestigingseisen zijn in overeenstemming met voornoemde Richtlijn overgenomen in het wetsvoorstel en gelden dus alleen voor het beroepsvervoer. Alleen beroepsvervoerders kunnen in het kader van het concurrentievoorwaardenstelsel, bij het wegvallen van de betrouwbaarheid, hun vergunning kwijtraken. Echter, zowel beroeps- als eigen vervoerders zijn in het kader van het concurrentievoorwaardenstelsel onderworpen aan de Wet Economische Delicten, welke de afroming van het ten onrechte behaalde economische voordeel beoogt. Ik acht dit het belangrijkste onderdeel van het concurrentievoorwaardenstelsel.

Bij de leden van de fractie van D66 was, met betrekking tot de uitwerking van het strafpuntenstelsel in de MvA, de vraag gerezen of in de toekomst ooit de vergunning van een bedrijf zou worden ingetrokken. De intrekking zou dan namelijk geschieden op basis van toegekende strafpunten, welke werden toegekend op grond van overtredingen, waarvoor men in een aaneengesloten periode van drie jaar was veroordeeld. De vervoersbond FNV had erop gewezen dat dit in de praktijk betekende dat gedurende een aaneengesloten periode van drie jaar voor veroordeling van overtredingen van de CAO slechts één strafpunt kon worden toegekend. De leden van de D66-fractie zouden het standpunt van de minister willen vernemen wat betreft de suggestie om de voorgestelde aaneengesloten periode op 5 jaar te brengen.

Het strafpuntenstelsel dat is opgezet om inhoud te geven aan de dynamische eis van betrouwbaarheid in het wetsvoorstel heeft als uitgangspunten dat het eenvoudig, duidelijk en objectief moet zijn in zijn consequenties voor de ondernemer. De intrekking van de vergunning dient slechts als uiterste middel en zal met name de notoire overtreders treffen.

In de ontwerp-ministeriële regeling inzake ontvallen betrouwbaarheidsvereiste wordt invulling gegeven aan het strafpuntenstelsel. Uit de artikelen 1, 2 en 3 van deze ministeriële regeling blijkt dat de aaneengesloten periode van drie jaar geldt zowel ten aanzien van veroordelingen voor overtredingen van het Rijttijdenbesluit en de in het beroep geldende loon- en arbeidsvoorwaarden als ten aanzien van veroordelingen voor overtredingen van de Wegenverkeerswet (overbelading en Algemene Periodieke Keuring).

In overleg met de bedrijfstak is de keus gevallen op het nu voorliggende systeem. Mijn bedoeling is hiermee eerst ervaring op te doen en de ervaringen in andere EG-landen te volgen, alvorens aanpassingen te overwegen. Deze zijn overigens betrekkelijk eenvoudig aan te brengen. Wanneer in een later stadium in overleg met de bedrijfstak zal blijken dat de effectiviteit van het systeem kan worden bevorderd, zal ik niet schromen dit ook te doen.

Uit het gestelde in de MvA concludeerden de leden van de fractie van D66 dat de eis van betrouwbaarheid alleen in het geding is in geval van



overtredingen die enig economisch voordeel opleveren voor de overtreder. Omdat het economisch voordeel bij overtreding van de maximumsnelheid te gering is kan dit geen reden zijn tot het geven van strafpunten die kunnen leiden tot het intrekken van de vervoersvergunning. De leden van de fractie van D66 hadden enige vragen en kanttekeningen bij deze redenering uit de MvA.

Zij vroegen hoe de vijfjaarlijkse overlegging van een verklaring omtrent het gedrag die betrekking heeft op veroordelingen van meer algemene aard (MvA p.4) getoetst wordt aan het uitgangspunt dat economisch voordeel behaald moet zijn met het begaan van de overtreding.

Tevens konden deze leden zich voorstellen dat in bepaalde deelmarkten van het wegvervoer – bij voorbeeld de koeriersbedrijven indien deze binnen de Wgw zouden vallen – het economisch gewin dat te behalen valt door te hard te rijden wel degelijk een rol speelt. Daarnaast zou afgevraagd kunnen worden of het nu gaat om het feitelijk economisch gewin dat is behaald met het begaan van de overtreding of dat net zo goed van belang is het feit dat men de overtreding begaat omdat men er economisch voordeel van verwacht.

De vijfjaarlijkse overlegging van een verklaring omtrent het gedrag verloopt langs een geheel ander spoor dan de tussentijdse kans de betrouwbaarheid te verliezen ingevolge het concurrentievoorwaardenstelsel. De om de vijf jaar aan te tonen betrouwbaarheid door middel van een verklaring van de burgemeester is een EG-eis en betreft de persoon van de bestuurder van de onderneming in zijn of haar hoedanigheid als burger. Het concurrentievoorwaardenstelsel ziet daarnaast continu toe op het wel of niet betrouwbaar zijn en blijven van de bestuurder(s) van de onderneming in de uitoefening van het beroep van transportondernemer. Er bestaat zodoende tussen de vijfjaarlijkse overlegging van een verklaring omtrent het gedrag en de toetsing aan het uitgangspunt dat economisch voordeel behaald moet zijn met het begaan van de overtreding, geen direct verband.

Het behalen van economisch gewin door overtreding van de maximum toegestane rijsnelheid is en blijft voor mij van ondergeschikte betekenis. In tegenstelling tot overbelading, dat een vaststaand gegeven is gedurende de gehele rit, is de rijsnelheid van het voertuig continu variabel. Overtreding van de snelheidslimiet is afhankelijk van meerdere factoren. Verkeersoponhoud onderweg, dat daarna gevolgd wordt door een te hoge rijsnelheid wanneer de kans zich voordoet om verloren tijd in te halen, is daar één van. De factor oponhoud speelt bij het door deze fractieleiden aangehaalde voorbeeld van de koeriersdiensten een grote rol, gegeven hun belangrijkste werkterrein in en tussen de grote steden. Verkeersopstoppingen in stedelijk gebied en files zouden de koeriersbedrijven er zelfs toe bewegen meer gebruik te gaan maken van de motorfiets. Bij dit soort snelheidsovertredingen is naar mijn mening dus geen economisch voordeel te verwachten. Eerder zal het zo zijn dat in deze deelmarkt iedere keer weer getracht zal worden ten minste de aangegane vervoerovereenkomsten na te komen. Overigens blijkt, zo is aangetoond, dat bij een normale verkeersdoorstroming een hogere snelheid relatief gezien nauwelijks tijdwinst, maar wel een hoger energieverbruik en dus hogere kosten, oplevert. Mijn conclusie is dat snelheidsovertredingen aangepakt moeten blijven worden via de daarvoor geëigende kanalen. Het concurrentievoorwaardenstelsel speelt daarbij verder geen rol.

De leden van de S.G.P.-fractie waren geïnteresseerd in de stand van zaken aangaande het overleg met het Openbaar Ministerie over registratie van veroordelingen.

Het antwoord hierop staat vermeld in het hoofdstuk «Inleiding».

## Het zelfstandig bestuursorgaan

De leden van de fracties van C.D.A. en S.G.P. bleven aandacht vragen voor de strikte scheiding tussen publiekrechtelijke en privaatrechtelijke taken van de zelfstandige bestuursorganen.

Zoals reeds gesteld in de Memorie van Antwoord ben ik met de leden van de C.D.A.-fractie van mening dat er een duidelijke scheiding tussen publiekrechtelijke en privaatrechtelijke werkzaamheden van de zelfstandige bestuursorganen dient te bestaan. Deze scheidslijn is voor de NIWO wettelijk en helder vastgelegd in artikel 32, eerste en tweede lid. Het tweede lid heeft betrekking op de werkzaamheden van privaatrechtelijke aard. De meergenoemde scheidslijn wordt tevens belichaamd in artikel 28. Voor de privaatrechtelijke taken kan op grond van de wet geen vergoeding in rekening gebracht worden. Een door de wet gesancioneerde vergoeding is uitsluitend op zijn plaats voor werkzaamheden van publiekrechtelijke aard. Ik ben van mening dat er van een financiële belangenvermenging geen sprake kan zijn. Zoals eveneens al eerder opgemerkt in de Memorie van Antwoord wordt met het tweede lid van artikel 32 een handvat geboden voor een zekere clausulering van de werkzaamheden van privaatrechtelijke aard van de NIWO. Eén en ander is conform het regeringsstandpunt met betrekking tot functionele decentralisatie.

De leden van de fractie van D66 achtten het betoog over de mate van zelfregulering op pagina 24 van de Memorie van Antwoord niet overtuigend. Volgens die Memorie zit het zelfregulerende element in een tweetal zaken. In de eerste plaats in het overleg in het Samenwerkingsorgaan. Maar is het niet zo, zo vroegen deze leden, dat de beleidsmarges die aan dit overleg worden gelaten uiterst gering zijn gezien de gedetailleerdheid van de regelgeving? Zelfregulering veronderstelt dat de betrokken bedrijfstak op een aantal terreinen zelfstandig regels kan vaststellen. Kan de minister aangeven op welke terreinen daarvoor in de Wgw nog ruimte is? In de tweede plaats meenden deze leden, anders dan de minister, dat zelfregulering niet ontstaat omdat overheidsregulering op economisch gebied wegvalt. Het méér overlaten van activiteiten aan de werking van de vrije markt betekent nog niet dat er ook zelfregulering is!

De leden van de fractie van D66 voegden aan bovengestelde opmerkingen toe, dat het hun daarbij niet zozeer gaat om kritiek op de wet, als wel om het feit dat het beklemtonen van de zelfregulering en de deregulering tegen de door hen geschetste achtergrond wat overspannen aandoet. Gaarne vernamen zij daarover de mening van de minister.

Alvorens in te gaan op de specifieke vraagstelling lijkt het voor een goed wederzijds begrip belangrijk eerst uiteen te zetten wat verstaan wordt onder de termen «zelfregulering» en «deregulering». Onder «zelfregulering» versta ik de bevordering van de naleving van wet- en regelgeving door middel van samenwerking tussen de betrokkenen (bedrijven, instellingen, burgers) binnen het kader van wet- en regelgeving. Dit wordt ook wel aangeduid met de termen «zelfreinigend vermogen» of «zelfcontrolerend vermogen». Onder «deregulering» versta ik het uit oogpunt van de nadelen van overmatige regelzucht zodanig vereenvoudigen en verbeteren van overheidsregels, dat deze – onder handhaving van de gestelde beleidsdoelstellingen – voor de betrokkenen (bedrijven, instellingen, burgers) minder bezwarend zijn.

Met mijn uitleg over «zelfregulering» en «deregulering» is de door de leden van de D66-fractie in de eerste plaats gemaakte opmerking over het Samenwerkingsorgaan naar mijn mening impliciet beantwoord. De in de tweede plaats gemaakte opmerking over zelfregulering versus

overheidsregulering op economisch gebied, geeft mij aanleiding te stellen dat door het – mede uit oogpunt van deregulering – niet meer begeleiden van de bedrijfstak beroepsgoederenvervoer via het onvoldoende positief uitwerkende instrument van capaciteitsbeheersing, er voor het bedrijfsleven een belangrijke taak is weggelegd hier een ander, maar ook een veel beter instrument tegenover te stellen ten einde de bedrijven op een sociaal-economisch verantwoorde wijze binnen de grenzen van de wet te laten opereren. In dit verband verwijs ik naar het in ontwikkeling zijnde Stimulerings- en Ontwikkelingsprogramma, waarvoor het Samenwerkingsorgaan in mijn ogen het bindende element is tussen de sociale partners in het beroepsvervoer om dit programma te blijven ontwikkelen, te doen uitvoeren en te evalueren. Wellicht ten overvloede (ik schreef dit al in de Memorie van Toelichting), het ontwikkelde Stimulerings- en Ontwikkelingsbeleid heeft tot doel de verbetering van de economische en sociale structuur van het beroepsvervoer en de verbetering van de ontplooiingsmogelijkheden van het beroeps- en eigen vervoer.

De leden van de fracties van het C.D.A. en de S.G.P. vroegen zich af of in artikel 34 van het wetsvoorstel niet een bepaling analoog aan artikel 32, eerste lid, onderdeel g, moet worden opgenomen met betrekking tot de taken van de SIEV.

Artikel 32, eerste lid, onderdeel g, van het wetsvoorstel geeft de mogelijkheid aan de NIWO werkzaamheden op te dragen bij of krachtens een AMvB. Daarbij moet worden gedacht aan het bijhouden van een registratiesysteem in het kader van de intrekking van een vergunning, werkzaamheden in het kader van een EEG-crisismechanisme, het beheren van gegevensbestanden nodig uit hoofde van de door de NIWO te verrichten publiekrechtelijke taken en deelname aan gemengde commissies als bedoeld in de bilaterale wegvervoeroverdragen en andere bilaterale regelingen.

Afgezien van de bilaterale verdragen en regelingen spelen deze werkzaamheden bij de SIEV geen rol. Er is daarom niet direct behoefte aan een artikel waarbij bij of krachtens een AMvB werkzaamheden aan de SIEV kunnen worden opgedragen. De SIEV blijft de taken uitvoeren die zij al doet. In de derde Nota van wijziging die U een dezer dagen zal bereiken, zal in artikel 34 van het wetsvoorstel een nieuw onderdeel g worden opgenomen, waarbij aan de SIEV de wettelijke bevoegdheid wordt gegeven deel te nemen aan onderhandelingen in het kader van bilaterale wegvervoeroverdragen. De kosten van deze werkzaamheden kunnen worden bestreden uit de vergoedingen, die de SIEV krijgt op grond van artikel 28, vierde lid, van de Wgw.

De dienovereenkomstige vraag, die de leden van de S.G.P.-fractie hadden ten aanzien van de specifieke vergoedingen aan de NIWO, is hiermede tevens beantwoord.

Op het stellen van de vraag door de leden van de S.G.P.-fractie, welke betekenis het noemen van concrete bedragen in de eerste Nota van wijziging heeft, kom ik terug in het hoofdstuk «Nota's van wijziging».

### **Toetsing vanuit een oogpunt van terughoudendheid met regelgeving**

De leden van de P.v.d.A.-fractie waren niet overtuigd door de argumenten die werden aangevoerd voor handhaving van de zogenaamde ondergrens op 500 kg. Zij vroegen of het waar is dat met name de bij de werkgeversorganisaties in het wegvervoer aangesloten

koeriersdiensten ook hechten aan het laten vervallen van de ondergrens en wat daar precies de reden van is.

Met verwijzing naar de antwoorden hierna op de door de leden van de D66-fractie over dit onderwerp gestelde vragen, volsta ik hier met de constatering dat de koeriersdiensten, die zijn aangesloten bij werkgeversorganisaties in het wegvervoer, dus vergunninghouders beroepsvervoer, vanzelfsprekend zullen hechten aan het laten vervallen van de ondergrens.

De leden van de fractie van D66 vonden het antwoord op hun vragen naar de wetstechnische aspecten van de Wgw niet zeer overtuigend. Zij hadden met name enige moeite met de verdeling van regels over wet en AMvB. De leden van de fractie van D66 merkten op dat niet valt in te zien waarom een norm van relatief gering belang niet in de wet zou kunnen worden opgenomen. Voorts waren de leden van de fractie van mening dat in de Memorie van Antwoord een heel ander argument dan in de Memorie van Toelichting genoemd werd ter motivering van de verdeling van regels over wet en AMvB, namelijk de stelling dat de voorschriften niet van een zodanig gewicht zijn dat ze in de wet zelf vastgelegd zouden moeten worden.

Ter nadere toelichting zou ik hierover het volgende willen opmerken. Het ontwerp Bgw bevat een vrij groot aantal voorschriften van administratieve aard. Dergelijke voorschriften kunnen heel goed door secundaire regelgevers worden vastgesteld. Het argument van het gewicht van de voorschriften heeft dan ook betrekking op deze voorschriften van administratieve aard.

Het door de leden van de fractie aangehaalde argument van gewenste flexibiliteit ter rechtvaardiging van het feit dat bepaalde normen nader uitgewerkt worden in het Bgw heeft inderdaad eveneens een rol gespeeld. Met name geldt dit voor de vereisten van de vakbekwaamheid en de betrouwbaarheid. Zoals bekend dienen de Lid-Staten ingevolge de in 1989 gewijzigde Richtlijn 74/561/EEG ondermeer uitvoering te geven aan de dynamische eis van betrouwbaarheid. Essentieel is dat de vergunning voor het beroepsvervoer over de weg moet worden ingetrokken indien de betrouwbaarheid komt te ontvallen. Er is voor gekozen de normering met betrekking tot het ontvallen van de betrouwbaarheid nader uit te werken in het Bgw en een ministeriële regeling. Hierbij heeft het argument van de flexibiliteit in tweeërlei zin een rol gespeeld. In de eerste plaats wordt het gelet op de nieuwigheid van de materie (het werken met een strafpuntenstelsel) noodzakelijk geacht om de regeling na verloop van tijd te evalueren en eventueel bij te stellen. In de tweede plaats sluit ik het niet uit dat Richtlijn 74/561/EEG terzake van de betrouwbaarheid en de vakbekwaamheid aanpassing zal ondergaan ten gevolge van het beredeneerd verslag over de tenuitvoerlegging van de Richtlijn dat de Europese Commissie voor 1 januari 1992 zal indienen bij de Raad. De eventuele aanpassingen zouden dan zonder wijziging van de Wgw in de Nederlandse regelgeving geïncorporeerd kunnen worden.

De leden van de D66-fractie merkten met betrekking tot de zogenaamde 500 kg-grens het volgende op.

Volgens de minister zijn er niet genoeg zwaarwegende argumenten om voor de koeriersdiensten een uitzondering te maken op de 500 kg-grens. De leden van de fractie van D66 menen echter dat de koeriersdiensten gezien moeten worden als een serieuze en een zich sterk ontwikkelende tak binnen het goederenvervoer over de weg. Daarmee is er veel voor te zeggen om deze tak binnen het kader van de Wgw te laten vallen. In de MvA wordt ook niet aangegeven wat zich er tegen verzet om een uitzondering te maken voor de koeriersdiensten. Er wordt slechts gesproken over de geringe betekenis die toepassing van het concurrentievoorwaar-

denstelsel op vrachtauto's met een laadvermogen van minder dan 500 kg heeft voor de concurrentieverhoudingen. Wel wordt erkend dat het ontbreken van sanctiemogelijkheden op grond van het concurrentievoorwaardenstelsel waar het gaat om de naleving van de CAO-beroepsgoederenvervoer in de deelmarkt koeriersdiensten een relevant probleem is. De minister wijst er echter op dat in de CAO-beroepsgoederenvervoer een schadevergoedingsbeding is opgenomen dat ook voor de koeriersdiensten geldt. Daarmee gaat zij er echter aan voorbij dat onder het concurrentievoorwaardenstelsel intrekking van de vergunning als eventuele laatste sanctie kan worden gebruikt. Het komt de leden van de fractie van D66 vreemd voor dat koeriersbedrijven, die over het algemeen een personeelsbestand hebben dat vele malen groter is dan het gemiddelde bedrijf in de bedrijfstak, niet onderhevig kunnen zijn aan deze ultieme sanctie en dat dit wel geldt voor de vele zeer kleine andere bedrijven in het wegvervoer.

De stelling van de leden van de D66-fractie dat er veel voor te zeggen is om deze tak binnen het kader van de Wgw te laten vallen, bestrijd ik niet voor zover het betreft bedrijven die gebruik maken van vrachtauto's met een hoger laadvermogen dan 500 kg. Waar het gaat om de categorie vrachtauto's met een laadvermogen lager dan 500 kg is er sprake van een ten opzichte van het concurrentievoorwaardenstelsel oneigenlijke categorie vervoer. Slechts een kwart deel van het concurrentievoorwaardenstelsel is van toepassing, namelijk alleen de naleving van de CAO. Immers, de rijtijdenwetgeving geldt niet beneden 500 kg laadvermogen, de Algemene Periodieke Keuring wordt nageleefd en overbelading is bij gebruik van standaard type voertuigen met minder dan 500 kg laadvermogen, commercieel nauwelijks interessant. Blijft dus over de naleving van de CAO, waarvan inderdaad gezegd kan worden dat slechts de ultieme sanctie op overtredingen ontbreekt, maar waarbij wel het daaraan voorafgaande traject tot en met het schadevergoedingsbeding, te weten de belangrijkste sanctie in de vorm van de financiële prikkel, van toepassing is. Dit geheel overziende blijf ik van mening dat geen lagere werkingssfeer dan 500 kg dient te gelden en dat evenmin een uitzonderingspositie voor de koeriersdiensten moet worden gecreëerd.

### **Proeve voor het Besluit goederenvervoer over de weg**

De leden van de C.D.A.-fractie waren verheugd over het feit dat de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een onderzoek laat verrichten naar de wenselijkheid van een mogelijke gelijk-schakeling van «grijs afval» met huishoudelijke afvalstoffen dat vóór 1 januari 1992 moet zijn afgerond. Gaarne zouden zij van de minister willen vernemen of het overleg tussen direct betrokkenen bij de afvalmarkt, teneinde tot een nadere invulling te komen van het begrip grijs afval, reeds tot een sluitende (ontwerp)regeling heeft geleid.

Naar verluidt heeft op 15 januari jl. een slotbespreking plaatsgevonden tussen de betrokken marktpartijen over het onderwerp «grijs afval». De betrokken partijen daarbij waren de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Nederlandse Vereniging van Reinigings Directeuren (NVRD), de Ondernemers organisatie voor logistiek en transport (EVO), de Christelijke Vervoerders Organisatie (Wegvervoer CVO) en de Nationale Organisatie voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg (NOB Wegtransport). Tijdens dat overleg is een van VNG, NVRD en EVO afkomstige definitie van grijs afval ter discussie gesteld. De uitkomst van dat slotoverleg was dat de beroepsgoederenvervoerorganisaties hun achterban zouden raadplegen, hetgeen ook is gebeurd. Naar verluidt heeft die achterban het definitie-voorstel unaniem van de hand gewezen.

Tot een uit naam van alle betrokken marktpartijen sluitende (ontwerp)regeling is het derhalve nog niet gekomen.

Gezien het gestelde in de Memorie van Antwoord gingen de leden van de fractie van D66 ervan uit dat een mogelijkheid zal worden gevonden om het «grijze afval» in één inzamelgang met afval uit particuliere huishoudens op te halen.

Voor de goede orde wijs ik erop dat er hoegenaamd geen enkel beletsel bestaat om «grijs afval» en afval uit particuliere huishoudens in één inzamelgang op te halen, mits er wordt voldaan aan de vergunningplicht voor het beroepsvervoer of aan de inschrijvingsplicht voor eigen vervoer. Dit geldt dus ook voor de gemeentelijke reinigingsdiensten. Echter, het probleem blijkt te schuilen in de vuilnisophaaldiensten van de kleine gemeenten, die vaak met slechts één vuilniswagen zowel zorgen voor het ophalen van huishoudelijke afvalstoffen als voor het ophalen van de uit bij voorbeeld de winkelstraat afkomstige «grijze afvalstoffen». Deze gemeenten voelen zich niet geroepen slechts daarvoor een beroepsvervoervergunning te gaan gebruiken. In verband met dit probleem was de hiervoor aangehaalde definitie onderwerp van discussie tussen de betrokken partijen. Die definitie zou erop neerkomen, dat «grijs afval inhoudt kantoor-, winkel- en dienstenafval dat naar aard, omvang en samenstelling identiek is aan huishoudelijk afval en dat op dezelfde wijze als in een reguliere inzamelgang, tijdens een dergelijke reguliere inzamelgang, wordt aangeboden als huishoudelijk afval». Deze en andere van belang zijnde informatie zal via mijn inbreng worden betrokken bij het door mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te voltooien onderzoek terzake.

De leden van de V.V.D.-fractie waren minder ingenomen met de reactie van de Regering op hun commentaar naar aanleiding van de artikelen 42 en 66 van de Proeve van het Besluit. Deze leden behoefden enige begeleiding bij het bevatten van het tekstgedeelte uit de reactie: (citaat) «Wat betreft artikel 42 Bgw zal het in de praktijk zo zijn, dat een beroepsvervoerder zal ingevolge artikel 66 Bgw te nemen dat de overtreder «ten minste één maal» op de hoogte zal worden gesteld van de dreigende sanctie».

Door een administratieftechnische fout is in de eindversie van de Memorie van Antwoord een tweetal delen van de eigenlijke tekst weggelaten. Deze tekst luidt voluit: «Wat betreft artikel 42 Bgw zal het in de praktijk zo zijn, dat een beroepsvervoerder van elk strafpunt op de hoogte wordt gebracht. Ook de eigen vervoerder zal ingevolge artikel 66 Bgw in de praktijk meer dan één maal gewezen worden op overtreding van de genoemde artikelen en de daarbij horende sanctie. Om te vermijden dat de beroeps- en eigen vervoerder zich erop beroepen, dat ze niet op de hoogte waren van de gevolgen van de overtreding van met name genoemde artikelen, heb ik ervoor gekozen om in het Bgw op te nemen dat de overtreder «ten minste één maal» op de hoogte zal worden gesteld van de dreigende sanctie».

### **Nota's van wijziging**

De vraag van de leden van de C.D.A.-fractie of in verband met de aan de NIWO op te dragen publieke werkzaamheden niet eveneens artikel 34 van het wetsvoorstel dient te worden aangevuld ten aanzien van de SIEV-taken, is hiervoor beantwoord in het hoofdstuk «Het zelfstandig bestuursorgaan».

De leden van de C.D.A.-fractie zouden gaarne inzicht krijgen hoe de bedragen tot stand zijn gekomen in de Toelichting bij de Nota van

wijziging (21 532, nr. 9). Kon de minister deze bedragen nader onderbouwen en was de minister bereid deze bedragen ter beoordeling voor te leggen aan de Adviescommissie Goederenvervoer ex. artikel 6 WAG?

De bedragen, als genoemd in de Toelichting bij de Nota van wijziging (21 532, nr. 9), zijn berekend door en afkomstig van het secretariaatsbureau van de NIWO. Het gaat hier slechts om het geven van een indicatie. De uiteindelijke bedragen zullen door de Raad van Beheer van de NIWO, dus door het betrokken bedrijfsleven zelf, aan mij ter goedkeuring worden voorgelegd. Overigens moge ik u verwijzen naar artikel 72 van het wetsvoorstel.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen zich hiervoor in het hoofdstuk «Het zelfstandig bestuursorgaan» af welke betekenis het noemen van concrete bedragen in de eerste Nota van wijziging heeft.

De betekenis hiervan is het parlement inzicht te verschaffen, in ieder geval bij benadering, in de orde van grootte van de bedragen die het betrokken bedrijfsleven alsdan zal moeten betalen om de NIWO haar desbetreffende taken te laten vervullen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Majj-Weggen