

Vergaderjaar 2008–2009

29 515

Kabinetsplan aanpak administratieve lasten

Nr. 266

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 september 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 1 juli 2008 inzake Reductie administratieve lasten (Kamerstuk 29 515, nr. 259) en over de brief van de staatssecretaris van Economische Zaken en de ministers voor Wonen, Wijken en Integratie en van Verkeer en Waterstaat van 26 juli 2008 houdende o.a. het rapport van de commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (Commissie Noordzij) en de kabinetsreactie daarop (Kamerstuk 29 515, nr. 261). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 29 september 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).
Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

1

Hebt u kennis genomen van het persbericht van EVO van 15 augustus met als titel «kabinet moet kansen nachtelijke distributie benutten»?

Ja.

2

Bent u bereid de Kamer de resultaten van de gedane proeven te doen toekomen?

Ja, zie bijgevoegde rapportage (bijlage 1) die is opgesteld door SenterNovem¹

3

Is het waar dat u voornemens bent om te stoppen met het stimuleren van deze proeven? Wat zijn de daarbij gemaakte afwegingen?

De proeven zijn uitgevoerd in het kader van het Meerjarenprogramma PIEK. Dit meerjarenprogramma is in 1998 gestart na de in werking treding van de AMvB Detailhandel en Ambachtsbedrijven ex art. 8.40 Wet milieubeheer. In het kader van dit meerjarenprogramma zijn in de eerste fase stille technieken ontwikkeld voor het laden en lossen nabij winkels. In de tweede fase (vanaf 2003) is de aanschaf van stil materieel met subsidie gestimuleerd. In de derde fase (vanaf medio 2007) heeft SenterNovem als uitvoerende dienst een bemiddelende rol gespeeld bij de proeven (pilots) zoals in bovengenoemd rapport zijn beschreven. Deze fase is vanaf eind 2007 uitgebreid met nog 15 proeven. Het Meerjarenprogramma PIEK zal in 2008 worden afgerond, conform de opzet. Vanaf 2007 worden investeringen in geluidsarm materieel ondersteund via fiscale maatregelen.

De proeven rondom stille bevoorrading vóór de ochtendspits en na de avondspits passen binnen de afspraken die conform de Nota Mobiliteit worden gemaakt tussen het bedrijfsleven en de decentrale overheden, met name gemeenten. Juist partijen als EVO en TLN kunnen dit onderwerp agenderen bij gemeenten. Indien zij daar niet uitkomen of er meningsverschillen ontstaan dan kan de door mijn voorganger ingestelde Commissie Stedelijke Distributie daarbij ondersteuning bieden door advies of bemiddeling. Zo is onder andere in het kader van de instelling van de Milieuzone voor vrachtverkeer in de afgelopen jaren succesvol bemiddeld in Breda en Eindhoven door deze Commissie.

Om dit proces te continueren wordt de Commissie Stedelijke Distributie binnenkort opgevolgd door een Ambassadeur Stedelijke Distributie die onder andere ook de opdracht krijgt om samen met de betrokken overheden en private partijen een nationaal kader voor stedelijke distributie te ontwikkelen (via het principe «comply or explain»). Ik verwijs u in dit verband naar de kabinetsreactie op het eindadvies van de Commissie Stedelijke Distributie d.d 29 mei 2008 (Kamerstuk 29 644, nr. 90) en het Algemeen Overleg dat ik hierover met uw Kamer heb gehad op 24 juni 2008 (Kamerstuk 31 305, nr. 68).

4

Op welke wijze wilt u bijdragen aan de mogelijkheden om te komen tot minder files door wijzigingen rondom de stedelijke distributie?

Zoals bij vraag 3 beschreven, zijn bedrijfsleven en decentrale overheden eerstverantwoordelijk voor een efficiëntere stedelijke distributie. Juist omdat dit ook bijdraagt aan minder uitstoot, lagere kosten voor bedrijfsleven en verlaging van de filedruk heb ik er voor gekozen de activiteiten van de Commissie Stedelijke Distributie voort te laten zetten. Daarnaast zijn ook andere initiatieven op dit gebied door mijn departement recht-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

streeks ondersteund. Zo heeft bijvoorbeeld Binnenstadservice, een innovatieve manier van stedelijke bevoorrading met één aan de centrumrand gelegen afleveradres voor winkeliers – via het programma Fileproof – een subsidie gekregen ter ondersteuning van de landelijke uitrol van de ervaringen met de pilot in Nijmegen. Daarnaast is via de directe betrokkenheid van VenW en VROM bij het Convenant Schone vrachtwagens en milieuzonering subsidie verleend aan duurzamere, efficiëntere en stillere bevoorrading in een twintigtal steden.

5

Onderschrijft u de uitkomsten van onderzoek dat ook het milieu fors verbeterd kan worden op het onderdeel brandstofverbruik en uitstoot door de reductie van het aantal voertuigkilometers? Ziet u betere of effectievere mogelijkheden om deze reductie te bereiken?

Ik onderschrijf die uitkomsten. Ik wijs er daarbij op dat die uitkomsten voor mij geen verrassing zijn: ze zijn immers mede tot stand gekomen met behulp van de Rekenmodule die is ontwikkeld door de Commissie Stedelijke Distributie. Dit is één van de instrumenten waarmee gemeenten en bedrijfsleven gezamenlijk de resultaten van eventuele te nemen maatregelen kunnen doorrekenen op effecten voor duurzaamheid, uitstoot, veiligheid en kosten voor het bedrijfsleven. Zoals al eerder aangegeven kan de gezamenlijke aanpak van bedrijfsleven en gemeenten de beste resultaten opleveren. Zij kennen de lokale situatie én de specifieke (on)mogelijkheden van transport en logistiek in het gebied en kunnen zodoende tot maatwerk komen. Daarbij kan door de inzet van brancheorganisaties als EVO, TLN en KNV de ervaring in diverse steden verder worden verspreid.

6

Kunt u een reactie geven op de door EVO gepresenteerde top tien administratieve lasten?

De door EVO gepresenteerde toptien administratieve lasten vertoont een grote mate van overlap en samenhang met de door de Commissie Noordzij geïnventariseerde regeldruk-knelpunten (zie bijlage 2). Alle knelpunten uit de EVO toptien komen aan de orde in het rapport van Noordzij. Onderstaande tabel schetst die samenhang.

EVO top tien administratieve lasten en overbodige regels	agendering in rapport Noordzij #
1. Digitale tachograaf	27*
2. Knelpunten interne markt	8, 32, 35
3. Efficiëntere controles bij import	15*, 20, 22, 23
4. Verpakkingsbelasting	14*
5. Voertuigbeperkingen	29*, 30*, 31*
6. Verplichte rittenregistratie voor bestelautorijders	13*
7. Anti-terreurmaatregelen	25
8. Arbeidstijdenwet naast rij- en rusttijdenregeling	6*
9. Afvalstoffen regeling (VIHB en EVOA)	1*, 3
10. Stedelijke distributie	topprioriteit

Zie bijlage 2 voor de omschrijving van de door de Commissie Noordzij geïnventariseerde knelpunten. Knelpunten met een asterix (*) zijn volgens Noordzij binnen 1 jaar geheel of gedeeltelijk oplosbaar, mits er politieke wil is om het op te lossen¹.

In de brief die het kabinet op 17 juli 2008 heeft verzonden aan de Tweede Kamer over de adviezen van de Commissies Dekker en Noordzij staat de volgende procedure aangegeven ten aanzien van de kabinetsreactie op het rapport van Noordzij: «Na een uitvoerige consultatie van het bedrijfsleven zal het kabinet in het najaar komen met een kabinetsreactie en een uitgewerkt actieplan voor een merkbare vermindering van de regeldruk in de sector».

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In deze brief wil ik niet vooruitlopen op de uitkomsten van dat proces. Ik heb met de sector besproken om gezamenlijk alle voorstellen tot in detail te beoordelen met de bedoeling dat de uitkomsten daarvan, in elk geval ten aanzien van de top 15 knelpunten dit jaar aan uw Kamer kunnen worden gemeld. Mijn inzet is om afspraken te maken over concrete kansrijke oplossingsrichtingen. Ik focus daarbij dus op 15 actuele knelpunten, waarvan de Commissie Noordzij de inschatting heeft gemaakt dat deze binnen 1 jaar geheel of gedeeltelijk oplosbaar zijn. In het voorjaar van 2009 zal het kabinet vervolgens een actieplan aan uw Kamer sturen over de overige 25 knelpunten. Langs die weg zullen we tegelijkertijd ook reageren op de toptien van EVO.

De geschiedenis van de aanpak van administratieve lasten heeft ons geleerd dat het veel – ook politieke – wil, inventiviteit en doorzettingsmacht vergt om ze aan te pakken. Het feit dat sommige regels uitvloeisel zijn van EU-richtlijnen maakt het er niet eenvoudiger op. In die gevallen is het veelal noodzakelijk de EU-richtlijn aan te passen. Als daar al draagvlak voor gevonden kan worden, is dat vaak een proces van lange adem. Vooralsnog lijkt het er helaas op – soms mede door die EU-richtlijnen – dat niet alle door de Commissie Noordzij gesuggereerde oplossingen even kansrijk zijn. Het kabinet wil zich echter hier niet te snel bij neerleggen. Dat is voor mij een extra argument om samen met de sector de voorstellen intensief te bespreken en te beoordelen. Inzet is dus om niet te blijven hangen in vaak op zichzelf plausibele redeneringen waarom de knelpunten niet opgelost kunnen worden, maar om juist na te gaan welke mogelijkheden er wél zijn om de problematiek te verkleinen en welke stappen dat vergt van betrokken overheden en private partijen.

7

Kunt u tevens een separate reactie formuleren op de bijgevoegde toptien truckers-ellende, die door één van de leden van de commissie Verkeer en Waterstaat is opgesteld na een werkbezoek?

Er blijkt een grote mate van overlap en samenhang van de toptien truckers-ellende met de knelpunten van Noordzij en de top tien administratieve lasten van EVO. Onderstaande tabel geeft de samenhang weer.

TopTien-ergernissen van truckers in het internationaal vrachtverkeer	agendering bij Noordzij en bij EVO-toptien #
1. Chauffeur is vooral boekhouder	6*, EVO-8
2. Digitale tachograaf en boetes	27*, EVO-1
3. Tachograaf en parkeerplaatsen	EVO-1
4. Oneerlijke concurrentie in Zwitserland	–
5. Rompslomp aan b.v. Zwitserse grens	–
6. Europese jungle aan regels en rijverboden	8, EVO-2
7. Nationale en lokale milieuregels	8, EVO-2
8. Nationale tolsystemen: elk land zijn eigen kastje?	EVO-2
9. Invoering 48-urige werkweek	6*, EVO-8
10. Eenduidig EU-sanctiebeleid ontbreekt	8, EVO-2

Zie bijlage 2 voor de omschrijving van de door de Commissie Noordzij geïnventariseerde knelpunten. Knelpunten met een asterix () zijn volgens Noordzij binnen 1 jaar geheel of gedeeltelijk oplosbaar, mits er politieke wil is om het op te lossen.*

Net zoals bij de top tien van EVO zal het kabinet de inhoudelijke reactie op deze knelpunten zoveel mogelijk integraal geven via de reactie op de knelpunten van Noordzij. Aanvullend daarop het volgende.

- Ten aanzien van het derde punt heb ik uw Kamer in het AO over parkeerplaatsen van 28 april 2008 reeds kunnen melden, dat de Europese Commissie in overleg met de Lidstaten en de transportsector een richtsnoer voor de interpretatie van de richtlijn voor rij- en rusttijden heeft gepubliceerd, dat het mogelijk maakt om door te rijden naar een veilige parkeerplaats.

- De situatie die zich kennelijk voordoet in Zwitserland (punt 4 en 5) is mij bekend: veel controles (vooral veel op buitenlandse voertuigen), veel wachttijden aan de grensovergangen, en veel stilstand bij de Gotthard-tunnel. Ik wil dit in het overleg van de gemengde commissie EU en Zwitserland (waar de lidstaten toebehoorden zijn) aan de orde te stellen. Daarbij sonder ik eerst andere lidstaten (o.a. Duitsland).
- Ten aanzien van het risico dat elk land zijn eigen tolsysteem ontwikkelt, zijn al mijn internationale inspanningen er op gericht om die situatie te voorkomen. Zoals u weet blijf ik de besprekingen over de uitwerking van de interoperabiliteitsrichtlijn voortdurend nauw-gezet volgens en beïnvloeden. Daarnaast speel ik bij het ontwerpen van het Nederlandse kilometerprijsstelsel zo goed mogelijk in op de toekomstige Europese eisen en definities. Tot slot streef ik via bilaterale samenwerking convergentie van beprijzingsstelsels na.