

Vergaderjaar 2008–2009

**29 515**

**Kabinetsplan aanpak administratieve lasten**

**Nr. 283**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2009

Hierbij bied ik u mede namens staatssecretaris Heemskerk van Economische Zaken de kabinetsreactie op het adviesrapport van de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (Commissie Noordzij).

Bijgevoegd is een onderliggend rapport van SIRA Consulting «Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake Rapport Weg Belemmeringen (Commissie Noordzij)». Dit rapport bevat een gezamenlijk actieplan van overheid en bedrijfsleven voor de top 15 knelpunten uit het rapport Noordzij.<sup>1</sup>

Voor de zomer van dit jaar zal ik u een aanvalsplan sturen voor de overige 25 knelpunten uit het adviesrapport van de Commissie Noordzij.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

**Kabinetsreactie op het adviesrapport  
«Weg belemmeringen, van red tape naar red carpet» van de  
Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen  
(Commissie Noordzij)**

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
0. Samenvatting kabinetsreactie	3
1. Aanleiding en voorgeschiedenis	5
2. Samenvatting van het advies van de Commissie Noordzij	6
3. Kabinetsreactie op de adviezen	6
3.1 De concrete 40 knelpunten	6
3.2 Test regels in experimenten	8
3.3 Voorkom nieuwe belemmeringen	13
4. Vervolgproces	17

**Bijlagen**

1. Actieplan Top-15 knelpunten	19
2. Overzicht 40 knelpunten uit het rapport van de Commissie Noordzij	25
3. Top 10 Knelpunten EVO	26
4. Top 10 Ergernissen Truckers (opgesteld door TK-lid de heer Koopmans)	27
5. Werkprogramma ministerie van Justitie voor een integraal wetgevingsbeleid	28
6. Advies van het Overlegorgaan Goederenvervoer	29

## Samenvatting kabinetsreactie

De regeldruk op het terrein van transport kan en moet verminderen. Dat is de boodschap van de Commissie Noordzij. Het kabinet deelt die conclusie. Het rapport van de Commissie Noordzij is voor het kabinet aanleiding geweest om over de volle breedte van het wegtransport nog eens goed na te gaan welke mogelijkheden er zijn ter verbetering van de situatie.

*In het kader van vermindering van regeldruk van bedrijven is in mei 2007 in opdracht van het kabinet een fundamentele verkenning transportbelemmeringen gestart onder voorzitterschap van de heer K. Noordzij. De Commissie Noordzij heeft haar advies op 11 juni 2008 aan het kabinet aangeboden.*

- De Commissie geeft aan dat twee thema's topprioriteit hebben: infrastructuur en stadsdistributie. Ter vermindering van de problemen op die twee terreinen adviseert de Commissie om meer te werken met praktijkexperimenten.*
- Maar ook op andere terreinen kunnen volgens de Commissie praktijkexperimenten zinvol zijn zoals rondom innovatieve vervoersconcepten (gyrocopter) of betere publieke private dialoog (Red-Carpet-Team).*
- Daarnaast heeft de Commissie een 40-tal actuele regeldruk-knelpunten van uiteenlopende aard geïnventariseerd. De Commissie adviseert een aantal (15-tal) daarvan binnen één jaar op te lossen en voor de overige 25 knelpunten een aanvalsplan op te stellen.*
- Ten slotte doet de Commissie voorstellen om in de toekomst nieuwe onnodige, onuitvoerbare of kostbare regelgeving te voorkomen.*

Het kabinet reageert hierbij op het hele rapport, met uitzondering op de 25 overige – niet binnen een jaar oplosbare – knelpunten uit het rapport Noordzij. Voor de zomer van 2009 stellen het kabinet en het bedrijfsleven daarvoor een gezamenlijk aanvalsplan op.

Bij het voorbereiden van deze reactie heeft het kabinet het bedrijfsleven intensief geconsulteerd, zowel in oplossingsgerichte werksessies per knelpunt, als op overkoepelend niveau in het Overlegorgaan Goederenvervoer. Deze innovatieve werkwijze is gekozen naar aanleiding van het advies van de Commissie Noordzij voor de instelling van een Red Carpet Team Vervoer en Logistiek. Zowel bedrijfsleven als overheden zijn heel content met het gekozen werkproces. Het heeft geleid tot meer wederzijds begrip, verheldering van knelpunten en gedeelde beelden over werkbare oplossingsroutes.

Alle betrokken partijen zijn verheugd dat de werksessies per knelpunt hebben geleid tot een concreet gezamenlijk actieplan (bijlage 1) van overheden en bedrijfsleven voor de aanpak van de top 15 van de Commissie Noordzij. Het gaat daarbij om een breed palet aan acties, zowel van overheden als bedrijfsleven. De acties lopen uiteen van maatregelen gericht op de uitvoering- en handhavingpraktijk tot aanpassing van Europese wet- en regelgeving. Dit leidt er toe dat een aantal knelpunten inderdaad binnen 1 jaar wordt opgelost dan wel sterk wordt verminderd. Op een aantal andere punten blijkt voor echte verbeteringen echter toch aanpassing van Europese regelgeving noodzakelijk, waardoor het resultaat nog ongewis is, en zeker langer op zich zal laten wachten. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Regiegroep Regeldruk zullen met inschakeling van het Overlegorgaan Goederenvervoer regelmatig en actief de voortgang van de gemaakte afspraken monitoren.

#### **Samenvatting resultaten van de acties op de 15 knelpunten**

- Ten eerste zijn er twee knelpunten door het bedrijfsleven teruggetrokken: lengte van vrachtauto/aanhangcombinaties (VenW) en de breedte van dikwandige voertuigen (VenW)
- Binnen 1 jaar worden 4 knelpunten opgelost of (zijn inmiddels) aanzienlijk verminderd: fiscale bijtelling bestelauto-van-de-zaak (FIN), nieuwe verpakkingenbelasting (FIN), CBS verkeers- en vervoersenquête (VenW/EZ), vergunningen speciaal vervoer (VNG).
- Vier andere knelpunten worden deels opgelost: melding hergebruikt asfalt als afval (VROM), rijbewijs & vakbekwaamheid chauffeur (SZW/VenW: rijbewijs vanaf 17 jaar), afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf (VenW: uitplaatsing naar markt) en gebruik 45 voet ISO containers (VenW: 80 cm langere aanhanger mogelijk voor binnenlands vervoer).
- Voor de resterende vijf knelpunten laat de oplossing zeker langer dan 1 jaar op zich wachten als gevolg van benodigde (Europese) overeenstemming: registratie VIHB-lijst (VROM), Arbeidstijdenwet naast rust- en rijtijden (SZW/VenW), invoerrechten kustvaart (FIN), Milieuheffing laadbakken kiepauto's (FIN), digitale tachograaf/28 dagen-bewaartermijn (VenW).
- Overigens, voor meer fundamentele oplossingen worden ook Europese interventies voorbereid voor melding hergebruikt asfalt, rijbewijs & vakbekwaamheid vrachtauto's, internationaal gebruik van 45 voet ISO-containers.

Het kabinet en de brancheorganisaties ontwikkelen voor de Europese knelpunten een gezamenlijke strategische aanpak, waarbij aan de hand van concrete voorbeelden en verbeterpunten gepoogd zal worden om zowel top down als bottom up medestanders te mobiliseren voor de Nederlandse inzet. Daarnaast vormt dit actieplan input voor de Nederlandse inzet voor de Europese regeldrukagenda. Zowel kabinet als bedrijfsleven realiseren zich wel dat in een Europa van 27 lidstaten de verwachtingen over de te realiseren resultaten niet al te hoog gestemd mogen zijn.

Naast de advisering over concrete regeldruk-knelpunten heeft de Commissie Noordzij ook aandacht gevraagd voor verbetering van de bereikbaarheid en stedelijk distributie. Dat zijn de twee topprioriteiten voor het bedrijfsleven in het wegvervoer. Het kabinet heeft op die punten de handschoen opgepakt.

Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten (de herziening van de Spoedwet en de Tracéwet), en andere acties voortkomend uit het advies van de Commissie Elverding is het einde in zicht van de periode van stagnatie bij de aanleg van wegen.

In steeds meer steden, stadsregio's en provincies zijn initiatieven genomen en afspraken gemaakt over stedelijke distributie. Om te bevorderen dat dit proces wordt voortgezet in alle steden en stadsregio's heeft het kabinet, op basis van de aanbevelingen van de Commissie Stedelijke Distributie, per 1 januari de heer E. Janse de Jonge als Ambassadeur Stedelijke Distributie aangesteld. Hij gaat zich inspannen om het door de Commissie Stedelijke Distributie ontwikkelde Referentiemodel Stedelijke Distributie (onderdeel van de Instrumentenmap CSD) een vaste plek te geven in het besluitvormingsproces van gemeenten waarvan alleen om gegronde redenen van mag worden afgeweken. Inzet is dat het Referentiemodel gaat fungeren als nationaal kader zoals door de Commissie Noordzij is voorgesteld. Voorts behoort tot zijn taken onder meer het bevorderen van praktijkexperimenten, eveneens als uitvloeisel van het advies van de Commissie Noordzij. Inmiddels is er al een subsidie verstrekt voor een proef met intergemeentelijke distributie in de steden

Amersfoort en Utrecht. Daarnaast heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat het voornemen om in samenwerking met de Ambassadeur Stedelijke Distributie een prijsvraag in te stellen om gemeentes en bedrijfsleven te stimuleren tot toepassing van een vernieuwende aanpak van stedelijke distributie praktijkexperimenten.

Ten slotte heeft de Commissie Noordzij geadviseerd over een wenselijke paradigmashift op terrein van wet- en regelgeving, het toepassen van praktijkexperimenten en de Europese dimensie van wet- en regelgeving. Per brief van 16 juli 2008 heeft het kabinet op hoofdlijnen hier reeds op hoofdlijnen gereageerd. De meeste aanbevelingen op deze punten worden door het kabinet herkend en omarmd. Een belangrijk voorbehoud bij het beginsel vertrouwen en verantwoordelijkheid blijft echter de veronderstelling dan wel noodzaak dat de politiek, zowel landelijk als lokaal, bij incidenten niet reageert door onmiddellijk de verantwoordelijkheid weer naar zich toe te trekken door bijvoorbeeld nadere voorschriften te stellen. Die terughoudende rol zal zeker niet gemakkelijk zijn.

Dit alles laat onverlet dat het kabinet met grote inzet doorgaat met de ingezette koers om minder en anders te regelen, en een groter beroep te doen op maatschappelijke krachten. Om deze ambities niet te doen verzanden in goede bedoelingen zal het kabinet samen met de betrokken maatschappelijke sectoren de voortgang van de hieraan verbonden acties monitoren.

Bij de reactie op de knelpunten (zie bijlage 2) van de Commissie Noordzij worden integraal de knelpunten-toptienlijstjes van EVO (zie bijlage 3) en van het Kamerlid de heer Koopmans (zie bijlage 4) meegenomen.

Deze reactie heeft het kabinet gelijktijdig ook aan de Commissie Regeldruk Bedrijven (commissie Wientjes) en het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) toegezonden om hen in de gelegenheid te stellen hierover desgewenst advies uit te brengen.

## **1. Aanleiding en voorgeschiedenis**

In het kader van vermindering van regeldruk van bedrijven is in mei 2007 in opdracht van het kabinet een fundamentele verkenning gestart voor de sector transport<sup>1</sup>. Deze verkenning is uitgevoerd door een commissie onder voorzitterschap van dhr. K. Noordzij. De Commissie Noordzij heeft haar advies op 11 juni 2008 naar buiten gebracht.

Per brief van 16 juli 2008 is het rapport van de Commissie Noordzij door het kabinet aangeboden aan de Tweede Kamer. In de brief is een reactie opgenomen over de algemene sturingsfilosofie (in samenhang met het rapport Dekker over de bouwsector) en er wordt een inhoudelijke reactie aangekondigd, na overleg met bedrijfsleven (TK nr. 29 515/261).

Inmiddels is er uitvoerig overleg met het bedrijfsleven geweest over het door de Commissie Noordzij uitgebrachte advies, vooral toegespitst op de geïnventariseerde specifieke transportknelpunten. In deze brief treft u de kabinetsreactie op alle deeladviezen van de Commissie Noordzij alsmede de 15 knelpunten waarvan de Commissie de inschatting heeft gemaakt dat ze binnen een jaar geheel of gedeeltelijk oplosbaar zijn. Een actieplan voor de overige 25 knelpunten volgt voor de zomer van 2009.

Bij de analyse en aanpak van de door de Commissie Noordzij geïnventariseerde knelpunten worden de samenhangende knelpunten uit de EVO top tien administratieve lasten en overbodige regels en de lijst TopTien-ergerissen van truckers in het internationaal vrachtverkeer zoals opgesteld door het kamerlid G. Koopmans integraal meegenomen.

---

<sup>1</sup> Het verminderen van onnodige regeldruk heeft overigens al langer de uitdrukkelijke aandacht van dit kabinet. Op het gebied van wegvervoer zijn reeds belangrijke stappen gezet. Op naar verwachting 1 mei 2009 gaat bijvoorbeeld de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen in, die een forse vermindering van de administratieve lasten en minder regels voor het bedrijfsleven betekent. Een ander voorbeeld: de Inspectie van Verkeer en Waterstaat heeft vorig jaar het nieuwe Frontoffice wegvervoer geopend met als motto: Minder last, meer effect.

## 2. Samenvatting van het advies van de Commissie Noordzij

De Commissie geeft aan dat twee thema's topprioriteit hebben: infrastructuur en stadsdistributie. Ter vermindering van de problemen op die twee terreinen adviseert de Commissie om meer te werken met praktijkexperimenten. Maar ook op andere terreinen kunnen praktijkexperimenten zinvol zijn zoals rondom innovatieve vervoersconcepten (gyrocopter) of betere publieke private dialoog (Red-Carpet-Team).

Daarnaast heeft de Commissie een veertigtal actuele regeldruk-knelpunten van uiteenlopende aard geïntariseerd. De Commissie adviseert een aantal (15-tal) daarvan binnen één jaar op te lossen en voor de overige een aanvalsplan op te stellen. Ten slotte doet de Commissie voorstellen om in de toekomst nieuwe onnodige, onuitvoerbare of kostbare regelgeving te voorkomen. In onderstaande tabel staan de adviezen opgesomd.

*Tabel 1 Adviezen van de Commissie Noordzij*

1. Neem ondernemers serieus, neem belemmeringen weg
  - Resultaatsverplichting: los binnen 1 jaar 15 actuele knelpunten op (1.1)
  - Maak een aanvalsplan voor de overige 25 actuele knelpunten (1.2)
2. Neem de praktijk serieus, test regels en regelreductie uit in experimenten
  - Doe meer met praktijkexperimenten (2.1)
  - Creëer ruimte voor praktijkexperimenten Wegverbreding en wegaanpassing (2.2)
  - Stimuleer praktijkexperimenten Stadsdistributie (2.3)
  - Start een praktijkexperiment Red-Carpet-Team Vervoer en Logistiek (2.4)
  - Start praktijkexperimenten Innovatieve Vervoersconcepten (2.5)
3. Neem de toekomst serieus, voorkom nieuwe belemmeringen
  - Benader de voorbereiding nieuwe regels vanuit positieve principes (3.1)
  - Creëer toekomstige regelgeving met minimale lastendruk (3.2)
  - Versterk de Nederlandse positie in Europa (3.3)
  - Organiseer brede discussiebijeenkomsten over de fundamentele vraagstukken en samenhangen achter het verschijnsel regeldruk (3.4)

## 3. Kabinetsreactie op de adviezen

### 3.1 De concrete 40 knelpunten

*Advies 1.1: los binnen 1 jaar 15 actuele knelpunten op.*

Treedt hierover tweemaandelijks in overleg met de betrokkenen van het verladende en vervoerende bedrijfsleven. Betrek bij deze publiek-private afstemmingswerkzaamheden het experimentele Red-Carpet-Team Vervoer en Logistiek (zie advies 2.4). Rapporteer na 6 maanden resp. 12 maanden over de voortgang aan de Tweede Kamer, en laat deze voortgangsverslagen vergezeld gaan van een advies door de overkoepelende Commissie Regeldruk Bedrijven en door het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal).

### *Reactie*

Voor de Top 15 knelpunten zijn in gezamenlijke werksessies met deskundigen van ministeries, uitvoeringsorganisaties en het bedrijfsleven concrete oplossingen uitgewerkt. Deze oplossingen zijn vervolgens vertaald naar een concreet actieplan waarin is aangegeven wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en wanneer dit is gerealiseerd. Dit actieplan heeft het kabinet gelijktijdig ook aan de Commissie Regeldruk Bedrijven (commissie Wientjes) en het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) toegezonden om hen in de gelegenheid te stellen hier-

over desgewenst advies uit te brengen. Zie bijlage 1 voor het concrete actieplan.

De commissie Noordzij heeft voor bepaalde knelpunten tevens suggesties gedaan voor een oplossingsrichting. Hierbij is aangegeven dat de Top 15 binnen 1 jaar dient te zijn opgelost. In samenspraak tussen ministeries, uitvoeringsorganisaties en het bedrijfsleven is echter geconstateerd dat dit maar voor een aantal punten van de Top 15 haalbaar is.

In onderstaande tabel staan de oplossingsrichtingen geïnventariseerd. Daarbij worden vijf typen maatregelen onderscheiden:

- *Besluitvorming Europees of internationaal (A)*. De oplossingsrichtingen in deze categorie kennen een lange doorlooptijd (> 1 jaar). Dit wordt bepaald door (1) enkele vastgestelde momenten voor officieel overleg, (2) verschillende niveaus en (3) internationale verschillen. De uiteindelijke besluitvorming is onzeker. [Acties in actieplan: gezamenlijke lobbyagenda, Oplossingen direct inbrengen in bestuurlijk EU overleg en Regeldrukprogramma]
- *Besluitvorming binnen Nederland (B)*. De oplossingsrichtingen in deze categorie kunnen nationaal worden opgelost waardoor de doorlooptijd korter kan zijn (> 6 maanden). Dit wordt vooral bepaald door aanpassing van wetten/of regelgeving. Bovendien kan besluitvorming onzeker zijn vanwege politieke standpunten. [Acties in actieplan: aanpassen nationale regelgeving, verduidelijken toezicht en ontwikkelen Best Practice voor gemeenten]
- *Uitvoeringstraject (C)*. De oplossingsrichtingen in deze categorie kunnen in de uitvoering worden doorgevoerd en hebben een korte doorlooptijd (< 6 maanden). Besluitvorming is bij voldoende draagvlak ook meteen resultaat. [Acties in actieplan: afspraken maken over handhaving of verduidelijken handhavingsbeleid, organiseren van (internationale) voorlichting en afstemming]
- *Nader onderzoek/experiment (D)*. De oplossingsrichting is niet duidelijk en dus is nader onderzoek of een experiment nodig (< 6 maanden).
- *Knelpunt is weggenomen (E)*. Het knelpunt is opgelost door reeds genomen maatregelen.

**Tabel 2. Categorieën acties uit actieplan voor Top 15 van de Commissie Noordzij**

Top 15 Commissie Noordzij		Type oplossingsrichting					
		A	B	C	D	E	
1	Afval	Registratie VHB-lijst	✓	✓	✓		
2	Afval	Melding (hergebruikt) asfalt als afval	✓				✓
3	Arbeid	Arbeidstijdenwet naast rust/rijtijden, ATBV	✓		✓		
4	Arbeid	Rijbewijs & vakbekwaamheid chauffeurs	✓		✓		
5	Fiscus	Fiscale bijtelling bestelauto-van-de-zaak			✓		
6	Fiscus	Nieuwe verpakkingenbelasting/hergebruikte laadeenheden			✓		✓
7	Fiscus	Invoerrechten kustvaart, afhandelingwijze	✓				✓
8	Fiscus	Milieuheffing inhoud laadbakken kiepauto's			✓		✓
9	Statistiek	CBS-vervoersenquête, verkeersenquête	✓		✓	✓	✓
10	Voertuig	Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn, e.d.	✓		✓		
11	Voertuig	Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf			✓		✓
12	Voertuig	Beperkingen gebruik 45 voet ISO containers	✓	✓	✓		
13	Voertuig	Lengte van vrachtauto / aanhangwagencombinaties		✓			✓
14	Voertuig	Breedte geconditioneerd vervoer / dikwandige voertuigen			✓		✓
15	Voertuig	Vergunningen speciaal vervoer, hijskranen, e.d.		✓			✓

*Advies 1.2 Maak een aanvalsplan voor de overige 25 actuele knelpunten.*

Leg het aanvalsplan uiterlijk na 9 maanden voor aan de Tweede Kamer, en laat deze voortgangsverslagen vergezeld gaan van een advies door de overkoepelende Commissie Regeldruk Bedrijven en door het Adviescollege Toetsing Administratieve Lasten (Actal). Betrek ook hierbij het experimentele Red-Carpet-Team Vervoer en Logistiek (advies 2.4).

*Reactie*

Het kabinet zal voor de zomer van 2009 een dergelijk aanvalsplan aan de Tweede Kamer sturen. Dit aanvalsplan zal worden opgesteld in nauw overleg met het bedrijfsleven en het wordt toegezonden aan de Commissie Regeldruk Bedrijven en het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) om hen in de gelegenheid te stellen hierover desgewenst advies uit te brengen.

*Advies 2.1 Doe meer met praktijkexperimenten*

Maak bij het voorbereiden en implementeren van regelgeving en/of regelreductie veel meer gebruik van praktijkexperimenten, waarbij in een goed evalueerbare omgeving wordt getoetst wat de positieve en negatieve effecten zijn van de voorgenomen regelgeving en/of regelreductie. Kies daarbij voor «evidence based policy making», maak «meer experimenteren» tot een structurele werkwijze en neem in regels waar mogelijk een horizonbepaling op.

*Reactie*

Het kabinet is het met de Commissie eens dat aan praktijkexperimenten belangrijke voordelen zijn verbonden. Op verschillende terreinen gaat het kabinet daarmee aan de slag. Zie hieronder bij de reacties op adviezen 2.2 t/m 2.5 inzake weginfrastructuur, stedelijke distributie, Red-Carpet-Team en innovatieve vervoersconcepten.

Het kabinet zal in het kader van het wetgevingsbeleid de mogelijkheden voor experimenteeruimte in wetgeving herzien, zodat niet alleen in de door de Commissie Noordzij genoemde gevallen, maar ook op andere terreinen ruimte ontstaat voor praktijkexperimenten (zie ook bij advies 3.1 en de reactie daarop). Het kabinet wil dit onderdeel maken van een bredere benadering, waarin sprake kan zijn van zowel experimenteren, gefaseerde invoering en horizonbepalingen. Een project hiertoe zal in 2009 worden uitgevoerd.

*3.2 Test regels in experimenten*

*Advies 2.2 Creëer ruimte voor praktijkexperimenten Wegverbreding/Wegaanpassing*

Creëer rond de ontwikkeling en aanleg van weginfrastructuur juridische ruimte voor praktijkexperimenten, waarin concrete ervaringen kunnen worden opgedaan met nieuwe werkwijzen en instrumenten. Zorg daarbij, net als in de Wegenverkeerswet, ook in de Tracéwet in relatie tot de Wet Milieubeheer voor een experimenteerartikel. Evalueer deze praktijkexperimenten en vertaal de resultaten zonodig in aanvullende regelgeving op het gebied van aanleg en gebruik van infrastructuur, met name bij de nadere uitwerking van doelvoorschriften en flexibiliteitsmaatregelen, inclusief bandbreedtes voor het inzetten van extra (verkeers)maatregelen. Maak van deze werkwijze van praktijkexperimenten ter voorbereiding en toetsing van eventuele aanvullende regelgeving en/of uitvoeringsmaatregelen in de toekomst structureel gebruik

*Reactie*

Ook het kabinet wil vaart zetten achter de uitbreiding van wegcapaciteit. Gelukkig maken het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten (de



herziening van de Spoedwet en de Tracéwet), en (andere) acties voortkomend uit het advies van de Commissie Elverding dit ook mogelijk binnen de gestelde randvoorwaarden van milieuwetgeving. Het einde van de periode van stagnatie is gelet op het voorgaande dan ook in zicht.

Het kabinet heeft geen behoefte aan experimenteeruimte op de nieuwe werkwijze die voortvloeit uit het advies van de Commissie Elverding. In de wetgevingsnota die zal verschijnen naar aanleiding van het advies van de Commissie Elverding, zal immers al worden ingegaan op de structurele herziening van het besluitvormingsvormingsproces van de Tracéwet. Een zinnellere wijze van effectbepaling maakt daar onderdeel van uit. Noordzij adviseert verder een praktijkexperiment te doen waarbij op basis van werkelijk gemeten luchtkwaliteit verkeersmaatregelen worden ingezet bij dreigende normoverschrijding. Het kabinet constateert dat de basisgedachte achter dit voorstel overeen komt met het advies van de commissie Elverding op dit punt en het komt ook terug in het advies van de commissie Meten en Berekenen van Luchtkwaliteit (Commissie Verheijen).

*De Commissie Meten en Berekenen Luchtkwaliteit (Commissie Verheijen) is gevraagd om aan te geven welke verbeteringen mogelijk zijn in de wijze waarop de luchtkwaliteit wordt bepaald, en op welke wijze met de onzekerheden hierin kan worden omgegaan.*

*De Commissie Verheijen geeft in algemene zin oplossingen langs drie sporen:*

- 1. Behoud en versterk de gegroeide focus op maatregelen. Zet de aanpak gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit ook na afloop van het NSL door.*
- 2. Ga anders om met onzekerheid in de bepaling van luchtkwaliteit. Elke berekening van de toekomstige concentratie na uitvoering van een project kent een bandbreedte van onzekerheid die kan oplopen tot ruim 20 % boven of onder de berekende concentratie. Houdt daarom een pakket maatregelen achter de hand om ook bij tegenvallers aan de norm te kunnen voldoen.*
- 3. Verminder de kwantiteit en verbeter de kwaliteit van berekeningen. Reken gedetailleerd waar het moet en globaal waar het kan.*

De adviezen van de Commissie Verheijen zijn ook van belang voor niet-NSL-projecten. Zij hebben betrekking op een breed spectrum aan besluitvorming, zowel over ruimtelijke en infrastructurele besluiten als over gemeentelijke besluiten (bestemmingsplannen, vergunningverlening etc.). Om ervaring op te doen met deze adviezen zal op korte termijn de toepasbaarheid hiervan aan de hand van een aantal praktijkcases worden beoordeeld. Dit zal door het ministerie van VROM worden geïnitieerd. Hiermee kunnen uitvoerende overheden ervaring opdoen hoe de adviezen van de Commissie Verheijen in de praktijk toepasbaar zijn hetgeen bepalend zal zijn voor de beleidskeuzes die gemaakt worden bij de verschillende adviezen. In deze praktijkvoorbeelden zullen ook beleidsmatige of juridische belemmeringen zichtbaar worden.

Tot slot wijst het kabinet op het voornemen om in aanvulling op deze initiatieven te bezien of er andere mogelijkheden zijn om de besluitvorming en geschilbeslechting in het bestuursrecht, in het bijzonder het omgevingsrecht, te versnellen (zie hierover de brief van de minister van Justitie d.d. 29 oktober 2008).

*Advies 2.3 Stimuleer vanuit de rijksoverheid praktijkexperimenten Stadsdistributie*

*Stimuleer vanuit de rijksoverheid in diverse gemeenten en regio's praktijkexperimenten voor het opdoen van (leer)ervaringen met varianten ter vergroting van de effectiviteit van de goederenbelevering in steden, door het vereenvoudigen en/of beter op elkaar afstemmen en/of tijdelijk opschorten van regels met betrekking tot venstertijden, toegestane aslasten, voertuiglengten, eisen aan nachtbelevering, e.d.*

Stel vanuit de rijksoverheid voor deze praktijkexperimenten gedurende 3 jaar een stimuleringsbudget-voor-best-practices beschikbaar.

Start tegelijk met de praktijkexperimenten stadsdistributie ook met de ontwikkeling van een nationaal kader met bandbreedtes voor stadsdistributie-regulering.

### *Reactie*

In de Nota Mobiliteit is afgesproken dat stedelijke distributie een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van bedrijfsleven (producenten, vervoerders, verladers en ontvangers) en decentrale overheden, in het bijzonder de gemeenten. Om dat proces te stimuleren en hierbij te ondersteunen en eventueel te bemiddelen is door de minister van Verkeer en Waterstaat enkele jaren terug de Commissie Stedelijke Distributie ingesteld. Deze gezamenlijke decentrale benadering begint zijn vruchten af te werpen. In steeds meer steden, stadsregio's en provincies zijn initiatieven genomen en afspraken gemaakt over stedelijke distributie. Desalniettemin moet er nog veel gebeuren om de bevoorrading van steden efficiënter te laten verlopen. Daarom heeft het kabinet, op basis van de aanbevelingen van de Commissie Stedelijke Distributie, per 1 januari de heer E. Janse de Jonge als Ambassadeur Stedelijke Distributie aangesteld. Tot zijn taken behoort onder meer het bevorderen van praktijkexperimenten en het (blijven) uitdragen van «best practices» zoals goed afgestemde venstertijden en de stille PIEK-bevoorrading voor en na de spits.

Het oplossen van de problematiek rondom stedelijke distributie is vooral een kwestie van goed overleg. Bestuurlijke wil en inzet zijn daarbij cruciaal. Het kabinet stelt daarom geen algemeen stimuleringsbudget voor stedelijke distributie beschikbaar. Dit neemt niet weg dat voor praktijkproeven met een belangrijke maatschappelijke meerwaarde het kabinet van geval tot geval serieus beziet hoe zij een bijdrage kan leveren aan het ondersteunen van de proef. Zo is vanuit het programma Fileproof van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2008 de landelijke uitrol van het Nijmeegse initiatief Binnenstadservice.nl gefaciliteerd. Daarnaast heeft dit jaar het ministerie van Economische Zaken een subsidie verstrekt voor een proef met intergemeentelijke stedelijke distributie in de steden Amersfoort en Utrecht. Bovendien zal er in samenwerking met de Ambassadeur Stedelijke Distributie een prijsvraag worden ingesteld om gemeentes en bedrijfsleven te stimuleren tot toepassing van een vernieuwende aanpak van stedelijke distributie praktijkexperimenten.

#### ***Binnenstadservice.nl***

*Binnenstadservice.nl is een serviceproject dat ontstaan is vanuit lokale Nijmeegse ondernemers. Sinds april 2008 is het project operationeel. Winkeliers in de binnenstad laten hun goederen afleveren bij een gezamenlijk magazijn, Binnenstadservice.nl, gevestigd buiten de binnenstad. Daar vandaan gaan de goederen in een «schone» (aardgas) vrachtauto gebundeld naar de winkel of direct naar de klant.*

*Inmiddels zijn in vijf andere steden initiatiefnemers zich aan het warm lopen om ook met een lokaal Binnenstadservicepunt te starten.*

Het is inderdaad een goede zaak om, de decentrale autonomie respecterend en met behoud van het benodigde lokale maatwerk, de afstemming van lokale regelgeving voor stedelijke distributie te verbeteren. Zoals hierboven aangegeven gaat de Ambassadeur Stedelijke Distributie hiermee aan de slag. Daarnaast gaat hij zich ook inspannen om het door de Commissie Stedelijke Distributie ontwikkelde Referentiemodel Stedelijke Distributie (onderdeel van de Instrumentenmap CSD) een vaste plek te geven in het besluitvormingsproces van gemeenten waarvan alleen omgegronde redenen van mag worden afgeweken. Inzet is dat het

Referentiemodel gaat fungeren als nationaal kader zoals door de Commissie Noordzij is voorgesteld. Met deze reactie geef ik gelijk tevens gevolg aan de motie van de leden Blanksma-Van den Heuvel en Smeets (TK 29 515, nr. 255).

***Voor de sector Geld- en Waardetransport worden venstertijden afgeschaft***

*Op 7 november 2008 is de wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in werking getreden. Op grond hiervan kan en zal de minister van Verkeer en Waterstaat aan geld- en waardetransporteurs vrijstelling verlenen van venstertijdbepalingen in lagere regelgeving. Voortaan hoeven de geld- en waardetransporteurs niet meer (vroeger veelal in elke gemeente apart, soms per voertuig en periodiek) vrijstelling van venstertijden aan te vragen. De onderhavige vrijstelling van venstertijden beoogt de bestaande praktijk, waarbij op grote schaal ontheffing wordt verleend ten behoeve van de veiligheid te vereenvoudigen, te bestendigen en te uniformeren. Wanneer geld- en waardevervoerders zich wél aan de venstertijden zouden moeten houden, betekent dit een grotere voorspelbaarheid en daarmee een hoger ongevalrisico.*

***Advies 2.4 Start een praktijkexperiment Red-Carpet-Team Vervoer en Logistiek***

Start onder regie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een experimenteel publiek-privaat samengesteld Red-Carpet-Team Vervoer en Logistiek. Dit team zou, gedurende een periode van tenminste 3 jaar, moeten fungeren als vraagbaak, feedback- en klankbordgroep voor bedrijfsleven en overheden op het terrein regeldruk van vervoer en logistiek, bijvoorbeeld bij de aanpak van de 40 door de Commissie geïnventariseerde knelpunten. Daarnaast adviseert de Commissie om onderlinge stage- en ervaringsuitwisselingsprogramma's te organiseren voor betrokken beleidsambtenaren en medewerkers uit de verladende en vervoerende bedrijven.

***Reactie***

Het kabinet deelt de visie dat de overheid bij regelgeving meer oog moet hebben voor de praktijk. Wet- en regelgeving zijn lang niet altijd even goed uitvoerbaar en handhaafbaar, ondanks het feit dat deze worden getoetst voor de introductie van die regelgeving (standaard wordt bij de introductie van nieuwe wetgeving de zogenoemde HUF-toets -toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid uitgevoerd). Ook is het nodig dat beleidsmakers, wetgevers en uitvoerders en handhavers elkaars werelden gaan delen, al in een vroeg stadium met elkaar in gesprek komen en oog hebben voor elkaars belangen én die van de doelgroep van de regels.

Het kabinet is het daarom met de Commissie eens dat er in het gehele traject van voorbereiding van regelgeving tot uitvoering en handhaving sprake moet zijn van een goede dialoog tussen overheden en bedrijfsleven. In de ogen van het kabinet is dat in het algemeen – en zeker ook op het terrein van het wegtransport – reeds jaren lang goed gebruik. Zowel op ambtelijk als politiek niveau is sprake van intensieve inhoudelijke contacten over wenselijke beleidsontwikkelingen. Alhoewel dat – mede door het brede (inter)nationale krachtenveld – niet altijd helemaal lukt, is daarbij ook altijd oog voor de praktische uitwerking voor transportondernemingen en chauffeurs. Kortom op alle niveaus en vanuit alle relevante aspecten (beleid, rijkswaterstaat, inspectie, rijksdienst voor het wegverkeer, etc) is er via vele gremia en informele overlegsituaties sprake van uitwisseling van inzichten tussen overheid, brancheorganisaties en individuele ondernemers.

Om die reden – en ook ter voorkoming van extra bestuurlijke drukte – organiseert het kabinet de overkoepelende dialoog tussen overheid en bedrijfsleven via het bestaande Overlegorgaan Goederenvervoer van Verkeer en Waterstaat en tussen overheden via het Nationaal Mobiliteits-

beraad. In het Overlegorgaan worden alle betrokken overheden en brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties uitgenodigd om te komen tot een integrale uitwisseling en afweging van belangen. In het overlegorgaan wordt regelmatig het rapport Noordzij geagendeerd. Daarbij gaat het zowel om bespreking van de (voortgang in de) aanpak van de meer algemene adviezen van de Commissie als de concrete regel-drukkelpunten. Daarmee is het bedoeling dat het Overlegorgaan de functie vervult die de Commissie Noordzij voor ogen had met het Red-Carpet-Team Vervoer en Logistiek.

Ter voorbereiding van de discussie in het Overlegorgaan over de knel-punten uit het rapport van de Commissie Noordzij organiseert het minis-terie van Verkeer en Waterstaat publiek-private werksessies waarin knel-punten en oplossingsrichtingen door inhoudelijke experts worden besproken. Inzet daarbij is steeds gezamenlijk concrete werkafspraken te maken over te ondernemen acties, wie daarbij het voortouw heeft en de termijn waarop (deel)resultaten zijn te verwachten. Eventuele verschillen van inzicht zullen na bespreking in het Overlegorgaan desgewenst op politiek niveau worden geagendeerd. Alle betrokken partijen zijn heel enthousiast over dit gezamenlijke interactieve samenwerkingsproces en de daarmee bereikte resultaten. Zie bijlage 6 voor het advies van het Over-legorgaan Goederenvervoer over de kabinetsreactie en het gekozen werk-proces.

Ten slotte een reactie op het voorstel van de Commissie Noordzij voor stage- en uitwisselingsprogramma's tussen bedrijfsleven en overheden. Dit kan inderdaad een extra bijdrage leveren aan kennis en begrip van elkanders positie en belangen. Organisaties zoals TLN, EVO, KNV en VERN zijn door hun goede kennis van zowel de praktijk als van de het overheidsbeleid bij uitstek in de positie om behulpzaam te zijn bij het maken van «matches» bij uitwisselingsverzoeken. Zij hebben de bereid-heid uitgesproken deze bemiddelingsrol te willen vervullen.

Overigens leert de ervaring – ook op andere beleidsterreinen – dat in de praktijk uitwisselingsprogramma's vooral uitmonden in korte «snuffel-stages». Gezien de specifieke benodigde expertise op diverse zakelijke en beleidsfuncties is dat niet verwonderlijk. Bovendien is er door bezuini-gingen en taakstellingen ook steeds minder ruimte om ervaren medewer-kers langere tijd uit te wisselen.

***Afspraken tussen Shell en Rijksoverheid over uitwisselen van managers***

*Vermeldenswaard zijn in dit verband ook de recent gemaakte afspraken tussen Shell en de rijksoverheid over het onderling uitwisselen van managers. Doel van de uitwisseling is het op managementniveau verbeteren van inzicht in de vaak zo gescheiden werelden van overheid en bedrijfsleven. Bovendien worden hiermee contacten gelegd die de samenwer-king tussen de rijksoverheid en Shell ten goede kunnen komen. De uitwisseling heeft de vorm van detachering van overheidsmanagers bij Shell en andersom. De detachering duurt in principe een á twee jaar. De afspraak tussen Shell en rijksoverheid is gemaakt in het kader van het uitwisselingsprogramma overheid-bedrijfsleven van de Algemene Bestuursdienst van het ministerie van BZK en VNO-NCW. Het is een initiatief van de Stichting Verkiezing Overheidsmanager van het Jaar.*

#### *Advies 2.5 Start praktijkexperimenten Innovatieve Vervoersconcepten*

Initieer en faciliteer vanuit de rijksoverheid praktijkexperimenten om gericht (leer)ervaringen op te doen met de kansen en bedreigingen van het eventuele gebruik van innovatieve vervoersconcepten op openbare infrastructures.

Start als eerste een concreet praktijkexperiment rond voertuigen die zowel kunnen rijden als vliegen, zoals de «gyrocopter» die nu in Nederland wordt ontwikkeld. Betrek in dit praktijkexperiment in elk geval de volgende te evalueren aspecten: de noodzaak en wijze van certificering in de luchtvaartwereld en in de wereld van weg vervoer en wegverkeer, voorzieningen voor opstijgen en landen, en voor brandstofinname, verantwoorde/minder-verantwoorde vliegroutes, behoefte aan aanvullende infrastructuurvoorzieningen, aan evt. aanvullende regelgeving, mogelijkheden voor zelfregulering.

#### *Reactie*

Het kabinet neemt de handschoen wat betreft innovatieve vervoersconcepten op. Naast een reeds lopend innovatietraject «Auto van de Toekomst» heeft het kabinet naar aanleiding van het advies van de Commissie een projectgroep opgericht om een praktijkexperiment uit te voeren met de Personal Air and land Vehicle (PAL-V), een voertuig dat zowel kan rijden als vliegen. Het ministerie van Economische Zaken heeft hiervoor een subsidie ter beschikking gesteld. De praktijkproef – uitgevoerd vanaf een verzorgingsplaats langs een rijksweg – heeft als doel om inzicht te geven in de kansen en bedreigingen van het gebruik van een gyrocopter/PAL-V op de openbare infrastructuur. Tijdens de praktijkproef zullen de volgende aspecten geëvalueerd worden: de noodzaak en wijze van certificering, voorzieningen voor opstijgen en landen en mogelijkheden van structurering van desbetreffende voorzieningen, verantwoorde/minder-verantwoorde vliegroutes, behoefte aan aanvullende infrastructuurvoorzieningen en implicaties ten aanzien van regelgeving. De volgende actoren worden o.a. bij het project betrokken: Inspectie Verkeer en Waterstaat (goedkeuring luchtvaart deel), Rijksdienst voor het wegverkeer (goedkeuring automotieve deel), RWS Dienst Verkeer en Scheepvaart (toelating op HWN en verzorgingsplaatsen), ondernemers in het MKB (die de PAL-V ontwerpen, bouwen en ter goedkeuring aanbieden), de provincie Utrecht (onthefing voor praktijkproef), gemeenten (de Wet op de Ruimtelijke Ordening, Wet Geluidhinder etc), ministerie van VROM (regelgeving op het gebied van de landelijke ruimtelijke ordening en KLPD afdeling luchtvaart (een van de toekomstige gebruikers van de PAL-V voor inspectie en hulpverleningsdoeleinden).

### *3.3 Voorkom nieuwe belemmeringen*

#### *Advies 3.1 Benader de voorbereiding van nieuwe regels vanuit positieve principes.*

Start ieder proces ter voorbereiding van nieuwe regelgeving met een aantal fundamentele «kan-het-anders-vragen», in de vorm van werkhypothesen die oplossingsrichtingen in beeld kunnen brengen die uitgaan van positieve paradigma's ten aanzien van het opstellen en handhaven van publieke regels. Betrek hierbij in ieder geval steeds de volgende zes werkhypothesen:

- \* Ga uit van vertrouwen, maar wordt het vertrouwen beschaamd dan harde sancties.
- \* Ga uit van de perceptie van de ondernemer (en/of de burger) en betrek betrokkenen actief bij de voorbereiding van regels.
- \* Ga (waar mogelijk) van red tape naar red carpet, richt je zoveel mogelijk op wat wel kan en zo min mogelijk op wat niet kan.
- \* Beloon gewenst gedrag, en begin niet meteen met bestraffen van ongewenst gedrag.
- \* Leer leven met risico's, en manage for the best instead of for the worst.
- \* Zet als standaard benadering meer praktijkexperimenten in.

Geef in de memorie van toelichting bij een nieuwe wet of wetswijziging aan hoe bij de voorbereiding van de regelgeving met deze principes is omgesprongen, en laat Actal deze toelichting meenemen bij de gebruikelijke beoordeling door dit college van nieuwe wetten.

### *Reactie*

Veel van de elementen van dit advies komen terug in de nota «Vertrouwen in wetgeving» die het ministerie van Justitie namens het kabinet oktober 2008 aan de Kamer heeft gezonden. In die nota is een programma voor een integraal wetgevingsbeleid ontwikkeld. Uitgangspunt is dat de wet vrijheid en ruimte voor burgers waarborgt en omgekeerd zekerheid biedt als basis voor ondernemen en ontplooiën. Wetgeving moet minder gericht zijn op beheersing door steeds verder verfijnde regels, maar ruimte geven door meer te vertrouwen op professionaliteit van uitvoerders en op andere vormen van sturing en verantwoording. Dit betekent volgens het kabinet ook dat de bestuurlijke reflex om op incidenten te reageren met regelgeving moet worden doorbroken. Een ander element in de nota is de benadering van toezicht en handhaving vanuit reële risico's (selectiviteit), zodat burgers en bedrijven die zich aan de wet houden, de minste last van toezicht en handhaving ondervinden.

Het kabinet richt de aandacht niet alleen op de toepassing en ontwikkeling van kwaliteitscriteria, maar ook op de vragen die in de fase van beleidsvoorbereiding aan de orde moeten komen. Eerder in het beleidsproces moet onder ogen worden gezien of nieuw beleid en nieuwe wetgeving werkelijk nodig zijn of dat andere instrumenten van sturing de voorkeur verdienen. Het Integraal afwegingskader voor beleid en wetgeving dat dit jaar zal worden ingevoerd biedt hiervoor de hulpmiddelen.

Op die wijze ontstaat een integraal wetgevingsbeleid gericht op alle eisen voor goede wetgeving. Het kabinet komt tot de volgende speerpunten:

- terughoudendheid met wetgeving
- ruimte bieden aan burgers, professionals en bedrijven
- heldere, uitvoerbare en rechtmatige wetgeving
- meer aandacht voor informatie- en communicatietechnologie bij de voorbereiding en uitvoering van nieuwe regelgeving
- meer aandacht voor de betekenis van de Europese en internationale rechtsorde.

Daarbij moet er meer ruimte zijn voor het experiment: werkt deze regel wel? Moeten we niet onze koers bijstellen gelet op de ervaringen? Lossen we het probleem wel op of creëren we nieuwe problemen? En moeten we de wet dan niet aanpassen? Gefaseerde invoering van wetgeving is een van de mogelijkheden om te leren van ervaringen. Zoals gezegd zal het kabinet een project starten om te verkennen waar de mogelijkheden voor experimenteer ruimte in wetgeving liggen, waarbij ook gefaseerde invoering, evaluatie en eventuele inzet van horizonbepalingen zullen worden betrokken. Zie bijlage 5 voor een overzicht van het werkprogramma op dit punt.

*Advies 3.2 Creëer toekomstige regelgeving met minimale lastendruk. Vermijdt mechanismen die regeldruk genereren, voorkom onuitvoerbare en/of maatschappelijk onnodig kostbare regels.*

Toets iedere voorgenomen nieuwe regel van tevoren aan vermindering van regeldruk-mechanismen, uitvoerbaarheid en kosten van uitvoering door bedrijven en door overheidsorganen, juridische handhaafbaarheid en voorafgaande berekening van het «saldo van de schade»: wat is de optelsom van kosten en besparingen bij alle groepen van private en publieke betrokkenen? Betrek rechtseconomische kennis bij de voorbereiding van regelgeving, bundel de kennis en ervaringsinzichten van juristen, economen en bedrijfskundigen, zowel van overheidszijde, als uit de kring van de bedrijven die in de praktijk met de regels moeten werken.

Geef in de Memorie van Toelichting bij een nieuwe wet of wetswijziging aan hoe met deze toetsingspunten is omgegaan bij de voorbereiding van de regelgeving, en laat Acta! deze toelichting meenemen bij de gebruikelijke beoordeling door dit college van nieuwe wetten.

### *Reactie*

Het is duidelijk dat regelgeving naast de beoogde effecten vaak ook ongewenste neveneffecten heeft. Het is daarom verstandig om pas wanneer alle effecten goed in beeld hebben gebracht een beslissing te nemen over ontwerpregelgeving.

Binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat is daartoe sinds 2008 een werkwijze ingesteld, waarbij in een vroeg stadium van gedachtevorming voornemens voor beleid en/of regelgeving worden getoetst door een reviewteam en vervolgens door de Stuurgroep Beter Geregeld en zo nodig de bestuursraad en de bewindspersonen. Deze nieuwe wijze van werken wordt in de tweede helft van 2009 geëvalueerd.

Inzet van V&W is om minder en anders te regelen, en een groter beroep te doen op maatschappelijke krachten. V&W wil dus anders sturen. Dat is hard nodig, omdat de traditionele manier van sturen heeft geleid tot een te ingewikkeld complex van wet- en regelgeving en dat van jaar op jaar de neiging heeft nóg ingewikkelder te worden. Dat werkt verstarrend. En omdat uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid afnemen, wordt ook ingeboet aan effectiviteit.

Daarnaast zal het ministerie ook het eerder genoemde integraal afwegingskader beleid en wetgeving gaan toepassen, waarin naast opties voor te kiezen sturingsinstrumenten ook de hulpmiddelen zijn opgenomen om de effecten daarvan voor doelgroepen en overheid in kaart te brengen, zoals administratieve lasten, toezichtslasten etc. Onderdeel van deze integrale aanpak zijn onder meer advisering door Actal, uitvoering van de bedrijfs-effectentoets en impact assessments op EU-niveau. Kortom, ten eerste is de inzet om in het begin van het beleidsproces regeldruk te voorkomen. Ten tweede wordt aan het eind van het proces kritisch getoetst op uitvoerbaarheid en (neven-)effecten.

#### *Advies 3.3 Versterk de Nederlandse positie in Europa:*

Draag vanuit Nederland zorg voor een veel proactievere houding ten opzichte van de politieke voorbereiding van beleid en regelgeving in Europa, en voor effectieve en tijdige politieke reacties op voorstellen voor Europese richtlijnen en verordeningen. Doe dat door

- Instelling van een zgn. Scrutiny-commissie in de Tweede Kamer, volledige en tijdige «fiches» over voorgenomen Europese beleid en regels aan de Tweede Kamer; houdt beraadslagingen in het parlement over de relevante veranderingen zonodig achter gesloten deuren; begin alle beraadslagingen in de Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat standaard met een openingsagendapunt: wat zit er op ons terrein in de pijplijn in EU, en welke procesafspraken maken wij om ons daarop voor te bereiden? En ten slotte, rust de Tweede Kamer uit met een eigen Ondersteuningsbureau voor Europese aangelegenheden.
- Vorm bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat (en bij de andere departementen die te maken hebben met verkeer en vervoergerelateerde onderwerpen) een vaste Task Force Europa. Leg de eindverantwoordelijkheid bij een «directeur-generaal in de lijn», betrek de topambtenaren van alle relevante onderdelen van het ministerie en vorm rond deze Task Force een Adviesgroep uit het bedrijfsleven en andere relevante maatschappelijke organisaties. Stem alle belangrijke voorgenomen nationale stellingnamen rond nieuw Europees beleid tevoren af met deze Adviesgroep resp. Task Force. Win voor cruciale beslismomenten bij de Adviesgroep verplicht advies in.
- Maak het benoemingsbeleid voor topfuncties bij de Nederlandse overheid veel «Europeser». Zorg dat op directeurgeneraal- en directeurposities alleen mensen kunnen worden benoemd met voorafgaande Brusselse ervaring, indien het beleidsterrein waarvoor de benoeming geldt in belangrijke mate door Europa beïnvloed wordt.

### *Reactie*

De aanbevelingen om de Nederlandse positie in Europa te versterken hebben voor een deel betrekking op de organisatie en werkwijze van de

Tweede Kamer der Staten-Generaal. Het Kabinet informeert de Tweede Kamer op regelmatige basis over de voortgang van de Europese besluitvorming. Dit gebeurt onder meer door het versturen van fiches over het Nederlandse standpunt met betrekking tot nieuwe voorstellen van de Europese Commissie (BNC-fiches) en geannoteerde agenda's over de Nederlandse inzet in de Transportraad. Tenminste vier keer per jaar vindt een Algemeen Overleg plaats met de Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat over Europese dossiers. Voorts stuurt het Kabinet ieder jaar een appreciatie van het jaarlijkse werkprogramma van de Europese Commissie aan de Tweede Kamer en ontvangt de Tweede Kamer de zogenaamde «Staat van de Unie».

De aanbevelingen die door de Commissie Noordzij zijn gericht aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zijn reeds ingevuld of is het ministerie bezig te ontwikkelen. Binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat vindt reeds op structurele basis, onder voorzitterschap van de DG Luchtvaart en Maritieme Zaken, tevens portefeuillehouder Internationaal in de Bestuursraad, overleg plaats over de inzet van VenW op relevante Europese dossiers. Daarnaast is er afstemming met het bedrijfsleven en andere externe stakeholders via het zogenaamde «VenW Europa forum» dat met enige regelmaat bijeenkomt. In dit forum wordt gesproken over actuele Europese dossiers. Tevens worden Europese onderwerpen geagendeerd die zich nog in een voorfase bevinden, om zodoende al in een vroegtijdig stadium een Nederlandse positie te bepalen.

Momenteel wordt, in samenwerking met het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat, bekeken hoe de samenwerking met stakeholders in dit forum kan worden versterkt. De afstemming inzake het Nederlandse standpunt met betrekking tot nieuwe Europese voorstellen maakt hier onderdeel van uit.

Randvoorwaarden bij het functioneren van deze overlegstructuren zijn dat ze geen vertraging opleveren bij bijvoorbeeld de BNC-fiches die binnen 6 weken bij de Tweede Kamer moeten liggen en dat ze voldoende beleidsmatige ruimte bieden om als Nederland effectief in de Europese Unie te opereren.

Het benoemingsbeleid voor topfuncties bij de Nederlandse overheid is reeds veel «Europeser» gemaakt. De Algemene Bestuursdienst hecht veel waarde aan de Europese dimensie. Een coördinator EU-benoemingen van Bureau ABD bevordert de kansen van Nederlandse topambtenaren bij Europese instellingen. Tijdens de kabinetsvorming is er bijvoorbeeld aandacht besteed aan de benoeming van Nederlanders in de kabinetten van de Europese Commissarissen. Ook voor topfuncties binnen Nederland wordt Europa-ervaring al lange tijd als richtlijn gehanteerd. Vanaf 1 januari 2011 wordt het een selectie-eis voor een ABD-functie. De ontwikkeling van kennis van en samenwerking met «Brussel» wordt op verschillende manieren gestimuleerd. Er zijn bijvoorbeeld masterclasses voor leden van de Topmanagement Groep. Europa maakt ook een belangrijk deel uit van het ABD-Kandidatenprogramma, een ontwikkeltraject voor aankomende ABD-managers (directeuren). Verplichte onderdelen in dit programma zijn een 3-daagse introductiemodule en een stage van enkele maanden in Brussel.



*Advies 3.4 Organiseer brede discussiebijeenkomsten over de fundamentele vraagstukken en samenhangen achter het verschijnsel regeldruk.*

Laat de overkoepelende Commissie Regeldruk Bedrijven hierin een leidende rol vervullen. In het najaar van 2008 zullen voorzitter en leden van de commissie, samen met voorzitter en leden van de Commissie Fundamentele Verkenning Bouw en van de innovatieve Programma-organisatie InAxis een eerste conferentie (laten) organiseren over deze vraagstukken en samenhangen, en de mogelijkheden tot effectieve paradigma-veranderingen rond de wijze waarop regels in het Nederlandse politiek-juridische bestel tot stand komen.

### *Reactie*

Zowel de commissie Noordzij als de commissie Dekker hebben in hun adviezen verwezen naar het essay «Repertoires voor regelreductie», dat de Commissie Lemstra voor Innovatie Openbaar Bestuur ongeveer gelijktijdig publiceerde. In dat essay zetten de bestuurskundigen Mark van Twist en Martijn van der Steen de lijnen uit voor een ander sturingsparadigma, meer gebaseerd op vertrouwen. Maar de vraag is: hoe wordt dat in praktijk gebracht, in een wereld waarin bij elk incident de roep om meer regels weerklinkt en het uitsluiten van risico's in de genen van onze openbare instituties is doorgedrongen.

Inmiddels is er in samenwerking met de overkoepelende Commissie Regeldruk Bedrijven en InAxis door de commissies Dekker, Noordzij en Lemstra een gezamenlijk symposium georganiseerd op 10 november 2008. Het thema was: volharden in vertrouwen.

De belangrijkste les uit deze sessie is dat het gaat om een andere manier van omgaan met regelgeving. Om tot deze andere werkwijze zouden onder andere de volgende voorwaarden in acht moeten worden genomen:

- Vertrouwen belonen en misbruik keihard afstraffen;
- Overheid en bedrijfsleven moeten gezamenlijk op weg naar nieuw beleid en elkaars wereld leren kennen, o.a. door stages te lopen bij elkaar;
- Pressure Cooker: resultaatgedreven werksessies (onder tijdsdruk);
- Uitgaan van hoe het wel kan i.p.v. hoe het niet kan, positieve benadering;
- Commitment aan de top, zowel ambtelijk als politiek;
- Niet altijd streven naar een 10, een 8 is al fantastisch (zeker Europese regeldruk is vaak lastig weg te nemen);
- Controleerbare afspraken maken, deadlines en actiepunten

Daarnaast zal het kabinet in het kader van de uitvoering van de nota Vertrouwen in wetgeving het komende jaar zowel onderzoek uitvoeren naar reguleringsconcepten die een fundamentele bijdrage kunnen leveren aan vermindering van regeldruk, en is het voornemen bijeenkomsten te organiseren met organisaties en instellingen om concrete mogelijkheden voor een andere wijzen van «regelen» te verkennen en uit te werken. Het idee zou zijn om de overkoepelende Commissie Regeldruk Bedrijven (Wientjes) te benutten als klankbord voor de uitkomsten van deze onderzoeken en bijeenkomsten.

### **4. Vervolgproces**

Deze brief markeert het begin van een meerjarig proces om de regeldruk in de sector van het wegtransport te verminderen. Samen met het bedrijfsleven is het kabinet aan de slag gegaan om een start te maken met het uitvoeren van het gepresenteerde actieplan voor de 15 knelpunten. Vervolgens stellen we voor de zomer van 2009 een aanvalsplan op voor de overige 25 knelpunten.

Het uitvoeren van de plannen en het daadwerkelijk verminderen van de regeldruk is een kwestie van lange adem. Om alle betrokkenen alert te houden, zal het kabinet samen met het bedrijfsleven de voortgang van de acties goed in de gaten houden. Dat zullen we doen in het Overlegorgaan Goederenvervoer. In 2009 wordt de voortgang minimaal twee maal geagendeerd in het Overlegorgaan Goederenvervoer. Maar ook in de jaren daarna zal het kabinet de voortgang blijven monitoren, opdat we de intenties ter vermindering van de regeldruk zo snel en zo goed mogelijk zullen realiseren.

**Samenvatting Actieplan Top 15 knelpunten (complete actieplan is separaat bijgevoegd)**

In de werksessies zijn voor de Top-15 knelpunten afspraken gemaakt over de (gedeeltelijke) oplossing en de acties die daarvoor worden ondernomen. In deze paragraaf worden de afspraken per knelpunt kort samengevat. In Bijlage I staat een planning van de afgesproken acties. Bijlage II bevat de rapportageformats per knelpunt. Deze rapportageformats geven weer wat in de werksessies is besproken en zijn (ambtelijk) afgestemd. In deze bijlagen wordt de nummering van het rapport Weg Belemmeringen gevolgd. Op die manier kan na de tweede reeks van werksessies een totaal overzicht worden opgesteld.

Een aantal van de acties in de actieplannen zijn kort na de werksessies opgepakt. Bij de reactie op de concept rapportages is voor enkele punten al een terugkoppeling gegeven. Deze terugkoppelingen zijn, bij wijze van actualisatie, opgenomen in de onderstaande samenvatting van acties per knelpunt. Het doel is niet om een volledig en actueel beeld te geven.

**1. Registratie VIHB-lijst**

In Europa is een comitologie-procedure gestart om de eisen van registratie beter op elkaar af te stemmen. In januari 2009 wordt bekend op welke termijn deze wordt behandeld. Indien deze niet op korte termijn in behandeling wordt genomen, dan wordt aanbevolen om binnen de Nederlandse regelgeving aanpassingen te maken om de eisen voor de registratie te versoepelen met aandacht voor ondernemers die werken met groene lijst afvalstoffen.

Ten aanzien van de onduidelijkheden met betrekking tot de uitzonderingen voor Eigen Vervoer, zal in januari een overleg plaats vinden tussen het ministerie van VROM, de VROM-Inspectie en EVO (eventueel aangevuld met andere geïnteresseerde brancheorganisaties). Hiertoe zal EVO, eventueel met hulp van andere brancheorganisaties, voor 2009 een overzicht opstellen met de belangrijkste situaties waarin de registratie problemen oplevert.

**2. Melding (hergebruikt) asfalt als afval**

Naar aanleiding van een evaluatie van het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen is een wijziging in voorbereiding die vermoedelijk op 1 oktober 2009 van kracht wordt. In deze wijziging is opgenomen dat het mogelijk wordt om voor repeterende vrachten per gebruikt voertuig te volstaan met één begeleidingsbrief per week. De branchevereniging geeft aan dat het geen volledige oplossing is voor het probleem, maar dat het wel een aanzienlijke vermindering van de administratieve lasten oplevert. De betrokkenen geven aan dat deze oplossing op dit moment het hoogst haalbare is. Aanpassing van de EU-regelgeving lijkt niet haalbaar door de opstelling van een aantal lidstaten in een bredere discussie over de afvalstatus van materialen.

**3. Arbeidstijdenwet naast rij- en rusttijden**

Het betreft een bijzonder complexe verzameling van (Europese) regelgeving. Aanpassing van Europese regelgeving wordt als oplossingsrichting op korte termijn niet haalbaar geacht. Afgesproken is dat de verschillende partijen in voorkomende gevallen door communicatie en voorlichting de ervaren complexiteit van ATBV proberen te reduceren. Uniformering van de handhaving wordt nagestreefd door gezamenlijke lobby en een internationale studiedag. Rond (het toepassingsgebied van) de rij- en

rusttijdenregeling en de uitvoering van de 48-urige werkweek vindt overleg plaats tussen de sociale partners om te komen tot een gezamenlijk voorstel. Dat voorstel wordt vervolgens besproken met SZW en V&W en eventueel geplaatst op de lijst met dereguleringsvoorstellen voor de High Level Group (EU).

#### **4. Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs**

Zowel de EU-richtlijnen inzake het rijbewijs als de EU-richtlijn over vakbekwaamheid van bestuurders bevatten vakbekwaamheideisen. Deze eisen komen terug in de theorie-examens voor het rijbewijs en het chauffeursdiploma. CBR wordt gevraagd in theorie-examens voor het rijbewijs minimale nadruk op vakbekwaamheid te leggen. V&W kaart de kwestie ook aan bij het Rijbewijscomité in de EU. Onderdeel van de vakbekwaamheidsrichtlijn is de nascholingsverplichting. Voor februari 2009 doet V&W – in het licht van de huidige economische crisis – een uitspraak of erkende opleidingen, gevolgd voor de EU-brede inwerkingtreding van richtlijn 2003/59, meetellen voor de nascholingsverplichting.

V&W en CBR onderzoeken het Nederlandse systeem voor het aantonen van medische geschiktheid, waarbij de meldingsplicht als uitgangspunt danwel mogelijkheid in beschouwing wordt genomen. Daarnaast wordt onderzocht of inhoudelijke keuringsvereisten modernisering behoeven.

V&W voert begeleid rijden in en verlaagt de minimumleeftijd voor rijbewijs B naar 17 jaar, tenzij dit gelet op verkeersveiligheid onverantwoord is. Als terugvaloptie is een pilot met inzet van BBL-leerlingen voorgesteld, waarbij leerlingen met rijbewijs zelfstandig mogen rijden.

##### *Actualisatie*

Nederland heeft recent een aantal zaken in Europa aangekaart. Dit heeft tot nu toe niet geleid tot bijstelling van de medische keuringsnormen. V&W beschikt over mogelijkheden om vooruitlopend op een beslissing in Europa, voor bepaalde keuringsnormen een regionale rijgeschiktheid te geven voor bestuurders in Nederland. Daarover vindt overleg met het CBR plaats. Het streven is om dit in 2009 te realiseren.

#### **5. Fiscale bijtelling (bestel) auto-van-de-zaak**

De fiscale bijtelling voor (bestel) auto-van-de-zaak zelf blijft ongewijzigd. Wel vindt overleg plaats tussen overheid en bedrijfsleven over vereenvoudiging van de rittenregistratie. In dit kader wordt gesproken over een systeem van convenanten per branche, waarbij ook individuele bedrijven zich kunnen aansluiten. Er wordt nader onderzocht of nog eenvoudigere werkwijzen mogelijk zijn. Op 9 december heeft overleg plaatsgevonden om tot nadere afspraken te komen. Volgens het bedrijfsleven is met de vereenvoudigde rittenregistratie het knelpunt voor het merendeel verholpen.

##### *Actualisatie*

Het systeem van convenanten per branche is losgelaten. Er is consensus bereikt over hoe de vereenvoudigde rittenregistratie eruit komt te zien en welke voorwaarden eraan worden gesteld. De vereenvoudiging biedt niet voor alle bedrijven soelaas, maar het lijkt een eerste (en belangrijke) stap. In januari 2009 zal deze oplossing worden gecommuniceerd.

## **6. Nieuwe Verpakkingenbelasting**

Er is een rekentool beschikbaar om te beoordelen of een onderneming onder de grens van 15 000 kg blijft, waardoor geen verpakkingenbelasting is verschuldigd. Hiermee is een deel van het knelpunt opgelost. In het Belastingplan 2009, waar de Tweede Kamer op 25 november 2008 mee heeft ingestemd, zijn daarnaast een aantal wijzigingen opgenomen die de rest van het knelpunt verhelpen. Dit betreft met name de volgende punten:

- Bedrijven kunnen een forfaitaire berekening van het aantal kilogram verpakkingen overeenkomen waardoor geen aparte, jaarlijkse administratie nodig is.
- Bedrijven kunnen werken met een algemeen tarief indien het niet mogelijk is om de gebruikte verpakkingsmaterialen apart op te geven.
- Er is een lijst opgesteld met uitgezonderde logistieke hulpmiddelen.

Om ervoor te zorgen dat de bedrijven goed op de hoogte zijn van de veranderingen in Belastingplan 2009 stellen de overheid en het bedrijfsleven gezamenlijk een communicatieplan op om de doorgevoerde vereenvoudigingen te communiceren.

In het kader van de afstemming tussen de verpakkingenbelasting en het Besluit beheer verpakkingen inventariseert het bedrijfsleven de problemen rond deze regelingen. Op basis van deze inventarisatie beziet de overheid of verdere afstemming tussen de regelingen nodig is.

## **7. Invoerrechten kustvaart; afhandelingwijze**

Er wordt een overleg georganiseerd tussen deskundigen van overheid en bedrijfsleven om te bezien of in Nederland een pilot kan worden gestart. De bedoeling is om, bij succes, te bezien in hoeverre die pilot kan worden uitgebreid richting andere lidstaten. Eventueel kan dit punt op de lijst worden geplaatst met dereguleringsvoorstellen voor de High Level Group, onder leiding van Stoiber.

### *Actualisatie*

Tijdens informeel contact is met de Europese verladersorganisatie (ESC) gesproken over een (eventuele) pilot. ESC is enthousiast en lijkt bereid om hieraan mee te werken. Ook wordt binnen DG TAXUD nagedacht over een voorstel waarbij goederen geacht worden een communautaire oorsprong te hebben zolang alleen gemeenschapshavens worden aangedaan. Daarmee zou de pilot niet nodig zijn. Om die reden is het in januari geplande overleg over de pilot opgeschoven naar juni 2009. De High Level Group heeft dit knelpunt ook opgenomen in de «*offline consultation*» van 18 september 2008.

## **8. Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken/kiepauto's**

Momenteel vindt rond het knelpunt van de afvalstoffenbelasting overleg en nader onderzoek plaats. De transportsector sluit hierbij aan. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen eventueel worden meegenomen in het Belastingplan 2010. Tevens beveelt de transportsector nader onderzoek naar het effect van het duale tariefsysteem aan. Hiervoor wordt VROM benaderd.

## **9. CBS-vervoersenquête en verkeersenquête**

Met de vervoers- en verkeersenquêtes wordt informatie ingewonnen voor statistiekverplichtingen uit diverse verordeningen en (inter-)nationale afspraken. Er zijn een aantal wijzigingen in de uitvoering van kracht geworden waardoor de enquêtedruk afneemt en het knelpunt deels wordt opgelost. Voor 2009 staat een verdere vereenvoudiging op stapel. Verder blijft het CBS gebruik van gegevens uit andere bronnen onderzoeken. Ook doet CBS onderzoek naar de omvang en samenstelling van de steekproef, mede om te bestuderen hoe kleine bedrijven minder kunnen worden belast. Uiterlijk in februari 2009 wordt hierover een rapportage verwacht.

## **10. Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn**

De huidige digitale tachograaf is technisch verouderd en de specificaties staan in de EU-verordening. In 2009 start een evaluatie om de verordening aan te passen. Ook start het project SMART om te komen tot een nieuwe of verbeterde versie van de digitale tachograaf. De brancheorganisaties proberen samen met de collega's in andere lidstaten een gezamenlijke lobby te voeren. De overheid streeft doelregelgeving na en is proactief bij de evaluatie en het SMART-project.

Met de invoering van de digitale tachograaf is de bewaar- en controleperiode voor controles langs de weg opgerekt naar 28 dagen. Lidstaten verschillen onderling in de manier van handhaven en het boetebeleid. Nederland probeert via diverse sporen, samen met collega's uit andere lidstaten, meer uniformiteit in de handhaving te realiseren. De redelijkheid van het Nederlandse handhavingsbeleid is daarbij het uitgangspunt. De uniformiteit van handhaving wordt als onderwerp besproken tijdens een internationale studiedag die het bedrijfsleven, samen met de overheid, in 2009 organiseert.

Er komt een nieuw Europees formulier voor het aantonen van (privé-)activiteiten, dat algemeen erkend moet worden. Dat lijkt een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Nederland streeft op langere termijn volledig afschaffen van het formulier na, mits er andere controle mogelijkheden zijn. Hiertoe wordt de kwestie opgenomen in een lijst met dereguleringsvoorstellen voor de High Level Group onder leiding van Stoiber.

### *Actualisatie*

Tijdens het Comité op 20 november 2008 is aangegeven, dat (de introductie van) het nieuwe Europese formulier de volgende keer op de agenda zal komen. Het project SMART is gestart.

## **11. Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf**

De afgifte van de persoonsgebonden bestuurderskaarten wordt uitgesteld naar de markt. Daarmee moeten de kosten van de bestuurderskaart zo laag en de doorlooptijd van de aanvraag zo kort mogelijk worden. De verordening staat alleen persoonsgebonden bestuurderskaarten toe. Daarom onderzoekt IVW of een waterdichte noodprocedure bij urgente gevallen mogelijk is. Begin 2009 moet rond de afgifte van de bestuurderskaarten meer duidelijk zijn.

## **12. Beperkingen gebruik 45-voet ISO-containers**

Voertuigen voor het vervoer van 45-voets containers over de weg overschrijden de maximale lengte. Voor binnenlands vervoer mogen lidstaten uitzonderingen toestaan. Op 17 november 2008 is overleg tussen de over-

heid en het bedrijfsleven om afspraken te maken over de nationaal toegestane extra voertuiglengte. Ook is afgesproken dat zowel overheid als bedrijfsleven contact opnemen met collega's in België en Duitsland om hen te informeren over de Nederlandse oplossing, hen over te halen dezelfde condities voor binnenlands vervoer in te voeren en afspraken te maken. Via gezamenlijke lobby wordt verruiming van de EU-regelgeving gestimuleerd.

#### *Actualisatie*

Uitkomst van het overleg op 17 oktober 2008 is dat Nederland een overhang van 80 centimeter gaat toestaan voor binnenlands vervoer. Daarmee komt de totale lengte met een 45-voet container uit op maximaal 17,30 meter. De regeling is op 1 januari 2009 van kracht geworden<sup>1</sup>. Minister Eurlings heeft in de Transportraad al toegezegd dat de maximale voertuiglengte in Nederland wordt verruimd. Ook heeft Eurlings toegezegd te gaan lobbyen bij Duitse en Belgische collega's voor verruiming.

### **13. Lengte voertuig/aanhang combinaties**

Voor voertuigcombinaties die, met uitgeschoven materieel, ondeelbare lading vervoeren wordt onderzocht of EU-regelgeving toestaat dat nationaal 22 meter als maximum wordt toegestaan. Op 17 november 2008 worden hierover verdere afspraken gemaakt.

#### *Actualisatie*

Tijdens het overleg bleek geen consensus over een grotere combinatie-lengte mogelijk. Wel is overeengekomen dat het knelpunt kan vervallen.

Een uitbreiding van de combinatielengte vereist minutieuze regelgeving en leidt tot moeizame controle in verband met de beperking van de belading van het trekkende voertuig, mede in relatie tot de voorgeschreven druk onder de aangedreven assen. Ook is er kans op misbruik door inzet van de combinatie voor het vervoer van deelbare lading en door andere bedrijfstakken en sectoren.

Gezien de omvang van de doelgroep is een dergelijke inspanning niet verantwoord. Daarbij komt dat er verschillende praktische oplossingen mogelijk zijn:

- Inzetten van een combinatie van trekker met oplegger.
- Inhuren van een kortere (trekkende) vrachtauto.
- Door de wettelijk toegestane uitsteek van lading is vervoer met een grotere lengte mogelijk dan de lengte van de voertuigcombinatie zelf.

### **14. Breedte geconditioneerd vervoer/dikwandige voertuigen**

Voor de maximaal toegestane breedte bij dikwandige voertuigen wordt door de sector en de handhavende instanties verkend of afspraken in de handhavingsfeer volstaan om wel dikwandige voertuigen met een breedte van 2,60 meter in te kunnen zetten.

#### *Actualisatie*

Tijdens overleg op 17 november bleek het probleem in de praktijk binnen Nederland niet erg nijpend. Het Voertuigreglement eist een speciale inrichting, maar niet een specifiek gebruik van het geconditioneerde voertuig. Ook andere goederen mogen in deze voertuigen worden vervoerd. Verder controleert de RDW bij toelating uitsluitend op de dikte van de wanden en niet op de aanwezigheid van een koelof verwarmingselement.

---

<sup>1</sup> De Regeling tot wijziging van de Regeling meetmethoden massa's en afmetingen van bedrijfsauto's en aanhangwagens is op 10 december 2008 gepubliceerd in de Staatscourant (Nr. 1655).

In de praktijk betekent dit dat met een geconditioneerd voertuig – zeker binnen Nederland – kan worden gereden, indien de omschrijving op het kentekenbewijs «code 63: geconditioneerd voertuig» vermeldt. Het knelpunt kan daarom vervallen. Wel blijft de meer principiële vraag of het noodzakelijk is de breedte afhankelijk te stellen van de inrichting als geconditioneerd voertuig. In feite is de grotere wanddikte reden om een grotere breedte toe te staan.

### **15. Vergunning voor plaatsen hijskranen op de openbare weg**

Voor de lokale vergunningen voor het plaatsen van hijskranen en andere werktuigen op de openbare weg wordt een experiment opgestart. Bij dat experiment worden een uniform voorbeeld en een handreiking voor gemeenten opgesteld in samenwerking met VNG. Hiertoe levert het bedrijfsleven eerst voorbeelden aan van gemeenten waar het goed geregeld is. Deze handreiking wordt begin 2009 verspreid richting gemeenten en bedrijfsleven. In januari 2010 wordt het experiment geëvalueerd.

#### *Actualisatie*

Als actiepunt is nader onderzoek naar de dubbele precariobelasting overeengekomen. Dit onderzoek heeft inmiddels plaatsgevonden, met de volgende uitkomst:

Een gemeente kan precariobelasting heffen voor het hebben van voorwerpen onder, op of boven voor de openbare dienst bestemde gemeentegrond (artikel 228 Gemeentewet). De heffing is dus gekoppeld aan een voorwerp. Dat betekent dat men niet dubbel betaalt, maar voor verschillende voorwerpen. Als men een APV-vergunning heeft is op zich nog niet voldaan aan het belastbaar feit «het hebben van voorwerpen».

Betalen bij de aanvraag is niet mogelijk. In beginsel kan een gemeente pas achteraf heffen, omdat dan pas de totale omvang van de belastingschuld vaststaat (artikel 11 Algemene wet inzake rijksbelastingen).

Voor voorwerpen die aan een vergunning gekoppeld zijn, kan worden aangesloten bij de periode waarvoor de vergunning is afgegeven en kan nadat de voorwerpen geplaatst zijn al een aanslag worden opgelegd, met tegenbewijs-mogelijkheid voor het geval het hebben van de voorwerpen niet de hele vergunningperiode heeft geduurd (ontheffingsregeling). De VNG modelverordening precariobelasting voorziet daarin. Maar omdat het 2 voorwerpen zijn, zal men altijd voor die 2 voorwerpen moeten betalen. Wel kan de gemeente de aanslagen daarvoor op één aanslagbiljet verenigen.

Dit laatste kan mogelijk worden meegenomen bij de handreiking en bij publicatie over goede voorbeelden.



**BIJLAGE 2**
**OVERZICHT 40 KNELPUNTEN UIT RAPPORT NOORDZIJ**

Thema	Knelpunt	verantwoordelijk
<b>Afval (5x)</b>		
1. Afval:	Registratie VIHB-lijst*	VROM
2. Afval:	Melding (hergebruikt) asfalt als afval*	VROM
3. Afval:	Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA)	VROM
4. Afval:	Vervoer paardenmest	VROM/LNV
5. Afval:	Verplicht gebruik ondergrondse afvalcontainers	gemeenten
<b>Arbeid (7x)</b>		
6. Arbeid:	Arbeidstijdenwet naast rust/rijtijden, ATBV*	SZW/V&W
7. Arbeid:	Rijbewijs & vakbekwaamheid chauffeurs*	SZW/V&W
8. Arbeid:	EU-lidstaatverschillen weekendrijverboden, e.d.	SZW
9. Arbeid:	Formulier EU-101: dekking sociale zekerheid	SZW
10. Arbeid:	Limosa-melding België (buitenlandse werknemers)	SZW
11. Arbeid:	Reikwijdte ARIE-regeling (arbeidsrisico's)	SZW
12. Arbeid:	Toepassing BRZO-regeling op logistieke dienstverleners	SZW
<b>Fiscus (9x)</b>		
13. Fiscus:	Fiscale bijtelling bestelauto-van-de-zaak*	Fin
14. Fiscus:	Nieuwe verpakkingsregeling/hergebruikte laadeenheden*	Fin
15. Fiscus:	Invoerrechten kustvaart, afhandelingswijze*	Fin
16. Fiscus:	Milieuheffing inhoud laadbakken kiepauto's*	Fin
17. Fiscus:	Naheffing LPG-tax heftrucks	Fin
18. Fiscus:	EU-procedures teruggaaf BTW (6de richtlijn)	Fin
19. Fiscus:	Verschillen inkomsten/loonbelasting, woon/werkverkeer	Fin
20. Fiscus:	Oponthoud inklaar containers	Fin
21. Fiscus:	EU-lidstaatverschillen dieselaccijns	Fin
<b>Inspecties (2x)</b>		
22. Inspecties:	Hoge (weekend)kosten inspecties	LNV/V&W/Fin
23. Inspecties:	EU-inspectie-eisen veterinaire controles	LNV
<b>Open EU-markt (1x)</b>		
24. EU-markt:	Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage	V&W
<b>Security (1x)</b>		
25. Security	EU-ketensecurity voor diverse modaliteiten	V&W/Fin
<b>Statistiek (1x)</b>		
26. Statistiek:	CBS-vervoersenquête, verkeersenquête*	V&W/EZ
<b>Voertuigen (14x)</b>		
27. Voertuig:	Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn, e.d.*	V&W
28. Voertuig:	Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf*	V&W
29. Voertuig:	Beperkingen gebruik 45 voet ISO-containers*	V&W
30. Voertuig:	Lengte van vrachtauto/aanhangwagencombinaties*	V&W
31. Voertuig:	Breedte geconditioneerd vervoer/dikwandige voertuigen*	V&W
32. Voertuig:	Mogelijkheid verplichte APK-keuring ook in andere lidstaten	V&W
33. Voertuig:	EU-lidstaatverschillen uitrustingseisen voertuigen	V&W
34. Voertuig:	Aslastendruk, drukverplaatsing lading	V&W
35. Voertuig:	EU-lidstaatverschillen vastzetten lading	V&W
36. Voertuig:	EU-Trilingsrichtlijn	SZW
37. Voertuig:	Roetfilters diesel-uitlaatmissies, DME-lijst	SZW/VROM
38. Voertuig:	Aansprakelijkheid van de vervoerder in Nederland	Justitie
39. Voertuig:	Vergunningen speciaal vervoer, hijskranen, e.d.*	gemeenten
40. Voertuig:	Vervoermanagementseisen gemeenten	gemeenten

\* De taxatie van de Commissie Noordzij is dat dit knelpunt binnen 1 jaar geheel of gedeeltelijk oplosbaar is, mits er politieke wil is om het op te lossen. Dit geldt volgens Noordzij voor 15 van de 40 geïnventariseerde knelpunten.

**Top 10 Knelpunten EVO**

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 <sup>1</sup>
1. Digitale tachograaf	27*
2. Knelpunten interne markt	8, 32, 35
3. Efficiëntere controles bij import	15*, 20, 22, 23
4. Verpakingsbelasting	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

<sup>1</sup> 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.

**Top 10 Ergernissen Truckers (opgesteld door TK-lid G. Koopmans)**

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 <sup>1</sup>
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

<sup>1</sup> 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.

**Werkprogramma ministerie van Justitie voor een integraal wetgevingsbeleid**

**A. Terughoudendheid met nieuwe wetgeving**

- invoering integraal afwegingskader (vanaf 1 april 2008)
- invoering selectieve en geïntensiveerde wetgevingstoets (2008)
- ontwikkeling van een «objecttest» (2009)
- rijksbreed experiment met internetconsultatie (2009–2010)

**B. Ruimte voor burgers, bedrijven en uitvoerders**

- verkenningen naar bredere toepasbaarheid van private afspraken (2008–2011)
- wettelijke regeling van verantwoorde openbaarmaking (voorbereiding 2008)
- nieuwe rechtsfiguren en rechtsvormen in het maatschappelijk domein (deze kabinetsperiode)

**C. Betere uitvoering**

- invoering vaste verandermomenten (gefaseerd vanaf 2008)
- «clearing house» voor wetsevaluatie (2009)
- het delen van ervaringen en best practices van dossierteams en panels van uitvoerenden (deze kabinetsperiode)
- rijksbrede toepassing van startnotities met de keuze voor doel en instrumenten en departementale toetspools (2009)
- wegnemen belemmeringen voor samenwerking door inspectie-diensten (voorbereiding 2008)

**D. Uitvoering programma Legis (ICT en wetgeving) (deze kabinetsperiode)**

**E. De betekenis van Europa**

- onderzoek naar de betekenis van de Europese rechtsruimte voor de inrichting van het nationale rechtstelsel (deze kabinetsperiode)
- nieuwe vraagbaak Wetgeving en Europa (2008)
- effectenanalyse van Europese voorstellen (2009)

**Advies van het Overlegorgaan Goederenvervoer**

*Dit advies is gebaseerd op de discussie in het Overlegorgaan op 19 november jl. over de toen beschikbare meest recente concept kabinetsreactie.*

**Advies actieplan Commissie Noordzij**

Datum behandeling Ovw: 19 november 2008

Kenmerk: OVW-2008/725

**Aanleiding en doel themabijeenkomst**

Op 11 juni 2008 kwam het rapport van de Commissie Noordzij uit. Inmiddels is de kabinetsreactie op het rapport van de commissie bijna gereed. Daarnaast zijn in verschillende werksessies een aantal knelpunten uit het rapport van de commissie aangepakt. Op de themabijeenkomst van 19 november 2008 zijn de conceptkabinetsreactie en de uitkomsten van de werksessies besproken en is de aanpak geëvalueerd. Op deze bijeenkomst heeft dhr. Noordzij een presentatie gegeven over een aanverwante sessie die plaats vond op 10 november jl. met topmensen uit het maatschappelijk veld en van de overheid. Ook gaf hij zijn zienswijze op de conceptkabinetsreactie (zie bijlage 1).

Dit advies geeft inzicht in de zienswijze van de deelnemers op de conceptkabinetsreactie, de aanpak en het vervolgproces.

**Samenvatting van het advies**

1. *Conceptkabinetsreactie:* De deelnemers zijn in hoofdlijnen erg tevreden met de conceptkabinetsreactie zoals deze nu voor ligt. In de reactie wordt concreet ingegaan op de door de commissie Noordzij naar voren gebrachte punten. De gezamenlijke koers van overheid en bedrijfsleven om knelpunten op te lossen is een goede tendens.

Aandachtspunten die in de kabinetreactie beter naar voren moeten worden gebracht zijn volgens de deelnemers:

- In het kader van de Europese Unie: samen optrekken van overheid en bedrijfsleven en vroegtijdig agenderen;
  - Gezamenlijke toezichthouder/inspectie;
  - Maatregelen concreter formuleren en experimenten met naam en toenaam benoemen;
  - Meer duidelijkheid over het Integraal afwegingskader.
2. *Inhoudelijke aanpak werksessies:* Zowel marktpartijen als overheden zijn bijzonder te spreken over de werksessies. Positieve punten zijn:
    - Constructieve insteek bij alle partijen;
    - Uitstralingseffect op de sector;
    - Er wordt gezocht naar concrete oplossingen of deeloplossingen voor knelpunten;
    - Deze oplossingen zijn in een aantal gevallen al bereikt.
  3. *Evaluatie werkproces:* Het werkproces wordt als zeer positief ervaren door de deelnemers en zij willen graag op dezelfde weg doorgaan met dit proces. De succesfactoren hierbij zijn:
    - Duidelijke afspraken over actiepunten en deadlines;
    - De mix van inhoudelijke experts vanuit de marktpartijen en de ministeries enerzijds en de kritische spelers met verstand van de uitvoering bij de departementen anderzijds werkt opbouwend.

De marktpartijen stellen voor een dergelijke aanpak van knelpunten om de drie tot vijf jaar te herhalen.

Onderstaand vindt u een nadere toelichting van deze adviezen en het verloop van de bijeenkomst.

## **Toelichting**

### *1. Conceptkabinetsreactie*

Dhr. Hensems (projectleider uitvoering Noordzij) geeft een presentatie over de Conceptkabinetsreactie, waarna de deelnemers hierop kunnen reageren. De deelnemers geven aan in hoofdlijnen de conceptkabinetsreactie te steunen. In de reactie wordt concreet ingegaan op de door de commissie Noordzij naar voren gebrachte punten. Een gezamenlijke koers van overheid en bedrijfsleven om knelpunten op te lossen is een goede tendens.

Aandachtspunten die in de kabinetreactie beter naar voren gebracht moeten worden zijn volgens de deelnemers:

Binnen de EU, samen optrekken van overheid en bedrijfsleven en vroegtijdig agenderen.

De indruk bestaat bij enkele deelnemers dat Nederland zijn belangen in Brussel in het verleden te weinig heeft behartigd. Nederland zal echter reëel moeten zijn bij bereiken van haar doelstellingen in Europa. Nederland is een klein land, maar heeft wel een grote transport en logistiek sector. In de conceptkabinetsreactie zou daarom duidelijker moeten worden beschreven dat Nederland fors moet inzetten op Europese lobby op dit terrein. Om haar doelstellingen te bereiken zal meer moeten worden samengewerkt tussen overheid en bedrijfsleven, met andere landen en met het bedrijfsleven in andere landen voor een effectievere lobby. Daarnaast moet Nederland van tevoren weten hoe Brussel tegen onderwerpen op dit gebied aankijkt, om zo een effectievere lobby te kunnen organiseren.

### *Gezamenlijke toezichthouder/inspectie*

Het grote verschil in de handhaving binnen de EU blijft een knelpunt voor de marktpartijen. De handhavers zouden minder langs elkaar heen moeten werken. Meer harmonisatie in de EU is daarom wenselijk en hier moet in de lobby op worden ingezet. De deelnemers zijn zich ervan bewust dat dit op deelonderwerpen tot gevolg kan hebben dat het toezicht strenger wordt.

## **Maatregelen concreter formuleren en experimenten met naam en toenaam benoemen**

De deelnemers verzoeken om de conceptkabinetsreactie te versterken door maatregelen concreet te formuleren. Verschillende goede experimenten lopen op dit moment al, maar deze worden niet altijd genoemd. In de conceptkabinetsreactie kunnen deze genoemd worden om zo de reactie concreter te maken.

## **Integraal afwegingskader**

Er bestaat bij de deelnemers onduidelijkheid over het integraal afwegingskader.

*Toelichting:* Een effectieve aanpak van regeldruk vereist dat alle informatie, die nodig is om een goede afweging te kunnen maken voor een overheidsbesluit, verzameld wordt. Het Rijk heeft daarom het initiatief

genomen om in samenwerking met de Actal een integraal afwegingskader te ontwikkelen in de vorm van een website dat informatie aanbiedt over de verschillende componenten van een integrale afweging en dat helpt de verschillende effecten van voorgenomen overheidsbesluiten in kaart te brengen. In dit kader worden bestaande interdepartementaal geldende kwaliteitseisen gebundeld. In de dialoog met uitvoerders, toezichthouders en burgers over de maatschappelijke problemen moet deze informatie worden benut. Door in de beleidsfase de relevante vragen aan bod te brengen kan de toetsing achteraf verminderd worden. De invoering van het IAK zal dan ook gepaard gaan met een vereenvoudiging van de toetsprocedures.

Aanvullende vragen over het integraal afwegingskader kunnen schriftelijk gericht worden aan het OVW. Deze zal ze doorsturen aan het ministerie van Justitie.

### **Overige opmerkingen en suggesties**

- Commitment vanuit de top: ACN geeft aan het van belang te vinden dat in de top van de ministeries naast procesmanagers ook materie-deskundigheid aanwezig is;
- Het betrekken van de binnenvaart: De CBOB benadrukt dat de binnenvaart voor een belangrijk deel een oplossing kan zijn voor de problemen op de weg. Zij geven aan het te betreuren dat deze dimensie niet in het advies Noordzij is opgenomen.
- Gezamenlijke inspectie in Nederland: verschillende deelnemers geven aan de beweging naar een gezamenlijk loket voor de inspecties te ondersteunen. ACN zou graag een verder samengaan van de verschillende inspecties willen bepleiten.

### *2. Inhoudelijke aanpak werksessies*

Dhr. Bex van SIRA consulting geeft een presentatie over de inhoudelijke uitkomsten van de afgeronde werksessies. Er is een overzicht gemaakt van de uitkomsten van de sessies. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen 4 categorieën onderwerpen (Voertuig, afval, fiscaal en arbeid) en 5 categorieën uitkomsten (Europees of internationaal niveau, besluitvorming Nederland, uitvoeringstraject, nader onderzoek, knelpunt is weggenomen). In de sessies wordt altijd gezocht naar de meest concrete (deel)oplossing.

Zowel marktpartijen als overheden zijn bijzonder te spreken over de praktische uitkomsten van de werksessies. Bij alle partijen bestaat een positieve insteek en dit heeft een uitstralingseffect op de sector. Aan de hand van de werksessies wordt gezocht naar concrete oplossingen of deeloplossingen voor knelpunten. Deze oplossingen zijn in een aantal gevallen al bereikt.

### *3. Evaluatie werkproces*

Op 10 december a.s. zal het AO in de Kamer plaatsvinden over de uitvoering van het rapport Noordzij. Voor de kerst zal de kabinetsreactie worden behandeld in de Ministerraad.

Het werkproces wordt eveneens als zeer positief ervaren door de deelnemers en zij willen graag op dezelfde weg doorgaan met dit proces. In de werksessies worden duidelijke actiepunten en deadlines afgesproken. De marktpartijen stellen voor een dergelijke aanpak van knelpunten om de 3 tot 5 jaar te herhalen. De mix van inhoudelijke experts vanuit de markt-

partijen en de ministeries enerzijds en de kritische spelers met verstand van de uitvoering bij de departementen anderzijds werkt opbouwend.

**Tot slot**

Dit advies zal worden meegestuurd met de Kabinetsreactie.

HET OVERLEGORGAAN GOEDERENVERVOER

Hoogachtend,

J. G. M. Alders  
Voorzitter Overlegorgaan Goederenvervoer