

Vergaderjaar 2008–2009

29 515

Kabinetplan aanpak administratieve lasten

Nr. 285

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 april 2009

¹ Samenstelling:

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

² Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Sterk (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 18 maart 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over transportbelemmeringen. Daarbij kwamen aan de orde:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 juli 2008 inzake reductie administratieve lasten (29 515, nr. 259);**
- **de brief van de staatssecretaris van Economische Zaken d.d. 16 juli 2008 ter aanbieding van twee rapporten (commissie-Dekker en commissie-Noordzij) over wegtransport stedelijke distributie en milieuzonering (29 515, nr. 261);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 november 2008 met de rapportage reductie administratieve lasten (29 515, nr. 273);**
- **de brief d.d. 28 november 2008 van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake de toezegging van informatie over een anti-piratenknop (31 700 XII, nr. 42);**
- **de brief d.d. 3 december 2008 van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken over de richtlijn inzake uitsluiting van zelfstandige beroepschauffeurs van de arbeidstijden richtlijn (22 112, nr. 741);**
- **de brief d.d. 19 december 2008 van de minister van Verkeer en Waterstaat met de stand van zaken kabinetsreactie op het rapport commissie-Noordzij (29 515, nr. 277);**
- **de brief d.d. 22 december 2008 van de minister van Verkeer en Waterstaat met het visiedocument toezicht goederenvervoer over de weg (31 700 XII, nr. 51);**
- **de brief d.d. 22 december 2008 van de minister van Verkeer en Waterstaat over maatregelen tegen fraude met de digitale tachograaf (31 700 XII, nr. 53);**
- **de brief d.d. 13 februari 2009 van de minister van Verkeer en Waterstaat met de kabinetsreactie op het adviesrapport van de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (Commissie-Noordzij) (29 515, nr. 283);**

- de brief d.d. 10 maart 2009 van de minister van Verkeer en Waterstaat over de flexibele interpretatie rij- en rusttijden in het licht van onveilige parkeerplaatsen (21 501-33, nr. 215);
- de brief d.d. 10 maart 2009 van de minister van Verkeer en Waterstaat over toezicht en handhaving op LZV's (29 398, nr. 140).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Griffier: Tijdink

Voorzitter: De Jager

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De kern van dit AO is het rapport van de commissie-Noordzij en de aanbevelingen daaruit. Het was leuk om de heer Noordzij in levenden lijve te ontmoeten. Volgens mij is er heel goed werk verricht. Er ligt een concrete lijst van 40 punten die de regeldruk zouden kunnen verminderen. Het bijzondere daaraan vind ik dat de vertaalslag gemaakt is. Je hoort mensen immers vaak schande spreken van regeltjes, formulieren en papieren, en als je dan concreet vraagt wat zij bedoelen, of zij eens zo'n regel willen noemen en wat wij daaraan moeten doen, dan komt men vaak niet verder dan dat er een bepaald gevoel is. In dit geval vind ik het heel knap dat er een lijst met vijftien knelpunten is die binnen een jaar opgelost zouden moeten worden en dat er voor vijftientig punten een aanvalsplan opgesteld wordt. Dat aanvalsplan zouden wij voor de zomer krijgen. Geldt die planning nog steeds? Ik heb de indruk dat er op een constructieve manier samengewerkt is om de eerste vijftien punten aan te pakken. Van onze kant dan ook welgemeende complimenten voor de ambtenaren op het ministerie en voor de branchevereniging voor dit constructieve overleg.

In het rapport van de commissie-Noordzij komen ook twee andere hoofdthema's aan de orde, namelijk de infrastructuur en de stedelijke distributie. Over de versnelling van de infrastructurele projecten wil ik het eigenlijk vandaag niet hebben. Wij hebben hopelijk binnenkort een wetgevingsnota over Elverding en er komt een nieuwe Tracéwet aan. Eigenlijk zijn wij heel hard bezig met de omzetting van de aanbevelingen van de commissie-Noordzij ter versnelling van infrastructurele projecten. Dan kom ik te spreken over de stedelijke distributie. De ambassadeur – ik zag hem hier ook al – zou moeten bewaken dat het referentiemodel stedelijke distributie ook daadwerkelijk wordt toegepast. Daar hebben wij al vaker over gesproken. De vraag is wat op dit moment de stand van zaken is. Wordt het model meer dan voorheen nageleefd? Wij hebben het referentiemodel immers niet voor niets opgesteld. Ik vroeg mij ook af of wij iets afgesproken hebben over rapportages van de ambassadeur aan de Kamer over de voortgang van de lopende experimenten en bij het uitdragen van best practices, wat een andere taak van de ambassadeur is. Ik herhaal voorts een vraag die ik al eerder heb gesteld: wat doen wij met de venstertijden als wij de kilometerheffing invoeren? De inspectie gaat meer naar systeemtoezicht toe. Dat is vooral iets voor grote bedrijven. Hoe kunnen wij voorkomen dat kleine bedrijven benadeeld worden? Wij hebben het in overleggen met de staatssecretaris over taxi's heel vaak over het boetebeleid. Daar wordt op dit moment aan gewerkt. Er moeten verbeteringen doorgevoerd worden, opdat excessieve boetes niet meer voorkomen. Worden de gesprekken daarover ook gevoerd met de transportsector?

Ik wil even ingaan op de Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's). Ik ben erg tevreden over het voorliggende rapport. Volgens mij is er niets mis aan de kant van de transportsector. Ik heb echter al eerder een punt gemaakt van de vraag of het via de gemeente en de wegbeheerder

moet, wat weer leidt tot bureaucratie. Ik heb er al eens naar gevraagd hoe dat nu eigenlijk gaat en toen schrok ik toch wel even. De aanvraag van ontheffingen voor LZV's loopt via de afdeling Toelating Exceptioneel Transport (TET) van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Natuurlijk zijn er wegen waarvoor TET al toestemming kan geven. Als de toelating al eerder aangevraagd is, gaat dat heel snel. Ik geloof dat het binnen vijf dagen geregeld is. Er zijn echter ook wegen waarvoor de RDW dat zelf niet kan beslissen. Dan moet de RDW bij de wegbeheerder een verzoek indienen om de weg vrij te geven voor de LZV's. De wegbeheerder moet dan gaan kijken of de weg wel of niet geschikt is. Afhankelijk van de route naar een bepaalde locatie kan dat vrij lang duren, want soms zijn er meerdere wegbeheerders. Er zijn zelfs voorbeelden bekend waar het zes maanden of langer heeft geduurd voordat er een beslissing was genomen of voordat een kerngebied met een aansluitroute wel of niet werd vrijgegeven. Dat komt in feite omdat sommige wegbeheerders geen beslissing durven te nemen en een aanvraag eindeloos voor zich uit blijven schuiven. Nu is er inmiddels een richtlijn van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeers-techniek (CROW) die in dat soort gevallen moet helpen. Kan het niet allemaal nog wat sneller? Kan de RDW niet nog wat meer druk uitoefenen? Het vraagstuk van de cabotage lijkt mij een processie van Echternach. Nu is er eindelijk op Europees niveau een minimum afgesproken. Wij waren ontzettend verbaasd – en dan druk ik mij nog heel gematigd uit – dat België nu plots op dat minimum wil gaan zitten, terwijl wij in Benelux-verband heel andere afspraken hadden gemaakt. Dat riekt wel heel erg naar protectionisme, om nog maar niet te spreken over de nadelige effecten voor het milieu. De vraag is of de minister al contact heeft gehad met zijn college. Ik ben eigenlijk heel benieuwd naar de stand van zaken rondom een amendement van mijn hand dat de Kamer heeft aangenomen bij de behandeling van de Wet wegvervoer goederen. Het betrof de eis van dienstbetrekking. Wij hebben het hier ook over regeldruk. Ik ben benieuwd of wij daarin nieuwe stappen kunnen ondernemen. Mijn laatste punt is een artikel over dwarse Alpenlanden. Met verbijstering hebben wij gereageerd op het plan van acht Alpenlanden om trucks uit hun contreien te gaan weren. De vraag aan de minister is: wat gaan wij daarmee doen?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Vanuit de VVD-fractie complimenten voor de commissie-Noordzij, de commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen, die goed werk heeft geleverd. Ik kom straks met een paar kritische opmerkingen. Eerst complimenteer ik echter ook het ministerie en de medewerkers daarvan. Ik heb begrepen dat in het kader van de commissie-Noordzij heel goed is samengewerkt tussen de verschillende vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de medewerkers van het ministerie. De inzet van iedereen was goed en dat vind ik uitermate belangrijk. Daar is de VVD-fractie heel erg enthousiast over. Wij denken ook dat de analyse klopt: de filevorming en de steeds moeilijker wordende distributie in steden zijn de grootste knelpunten. Op een aantal punten heb ik opmerkingen. ik begin bij prioriteit nummer één, de filevorming. In veel opzichten is de minister goed aan de slag gegaan. De spoedwet is aangenomen. Die hebben wij van de VVD van harte gesteund. Wij houden de minister aan zijn toezegging dat de 30 wegtrajecten die in de wet staan, allemaal worden aangepakt, dat het werk nog in deze kabinetsperiode start en dat in het voorjaar van 2011, aan het eind van de kabinetsperiode, tien daarvan gereed zijn. Wij rekenen daarop, maar wensen de minister bij de uitvoering ook succes. Over andere punten zijn wij minder enthousiast. Deze week vernamen wij dat de voorbereidende werkzaamheden voor de verbreding van de A58 tussen Bergen op Zoom en Eindhoven, en van de A67 tussen Eindhoven en Veldhoven door de minister zijn stilgelegd. Ik heb daar inmiddels

vragen over gesteld. Eveneens deze week vernamen wij verder – dit zijn maar een paar voorbeelden – dat de verbreding van de A2, die van twee keer twee naar twee keer drie rijstroken gaat, gebaseerd is op cijfers die meer dan tien jaar oud zijn. Iedereen in de regio zegt: maak er dan direct twee keer vier van. Alle gesprekspartners zeggen dat zij niet serieus worden genomen als zij met het ministerie van V en W praten. Recent las ik in het AD het bericht – en dat vond ik best een beetje shocking – dat Rijkswaterstaat (RWS) namens de minister bekendmaakt, dat de minister later dit jaar zal besluiten of de aanleg van de A4 Midden-Delfland doorgaat. Wij gaan er gewoon vanuit dat die doorgaat en daar reken ik ook op naar aanleiding van de uitlatingen van de minister. Het kan immers niet zo zijn dat wij serieus overwegen dat een beetje frunniken aan de A13 het probleem oplost. Wij gaan gewoon voor echte oplossingen. Dat vergt her en der wat asfalt erbij en dat moet gebeuren.

Het volgende punt is de stedelijke distributie. Wij vinden de aanpak van de problemen vrijblijvend en dat komt door het feit dat er natuurlijk gemeentelijke autonomie is. Dat vinden wij in veel opzichten prima, zeg ik ook tegen de minister. Wij zijn er echter tegen dat elke minister bijvoorbeeld met venstertijden een eigen besluit neemt, dat er geen afstemming is en dat het voor het bedrijfsleven dus niet mogelijk is om nog een beetje efficiënt te rijden. Dat zou voor het bedrijfsleven qua kostprijs goed zijn en voor het milieu ook. Wij willen graag van de minister weten hoe hij dat wil aanpakken. Als het in goed overleg met de gemeenten kan, vinden wij dat prima. Anders zou er een bevoegdheid moeten komen voor de provincies dan wel voor het Rijk om gewoon in te grijpen in de gemeentelijke autonomie en besluiten te nemen over venstertijden, zodat er wel op een normale manier beleverd kan worden. Milieuzones – daar hebben wij het eerder over gehad – vinden wij geen oplossing, ik noem dat toch maar even. Het is een lapmiddel. Wij gaan er gewoon voor zorgen dat het park van vracht- en bestelwagens mede met een sloopregeling in een wat hoger tempo wordt vernieuwd. Dan hebben wij het probleem bij de bron aangepakt. De essentie vinden wij echter dat er een bevoegdheid komt voor provincie dan wel Rijk om in te grijpen in het gemeentelijk beleid als dat nodig is om ervoor te zorgen dat er op een efficiënte manier kan worden gereden. Wil de minister daarover nadenken of wil hij haar nu een mening over geven?

Dan kom ik op het voorkomen van nieuwe regeldruk. Ik heb vanuit het bedrijfsleven suggesties gekregen om niet alleen nu de regeldruk en de red tape te voorkomen. Er waren twee suggesties: allereerst een verplichte berekening van de gevolgen van wetgeving, dat wil zeggen een impact assessment zoals de Europese Unie dat heeft. Dat zou je kunnen laten controleren door Actal. De tweede suggestie is om het bedrijfsleven ruim van tevoren te betrekken bij wetgeving en voorstellen van Nederland en de Europese Commissie, zodat wij weten hoe wij ons in Europa moeten opstellen. Wat ons betreft, zouden beide suggesties moeten worden nagekomen. Ik ben daar voorstander van en ik denk dat de minister dat ook is. Graag hoor ik zijn mening over die twee voorstellen vanuit het bedrijfsleven. Ik denk dat het de kwaliteit van wetgeving alleen ten goede kan komen. Natuurlijk hebben wij een eigen verantwoordelijkheid in de afweging, maar je moet altijd weten wat de mensen in de praktijk ervan vinden.

Het volgende punt zijn de vijftien snelle voorstellen van Noordzij. Zo noem ik ze maar. Het gaat om voorstellen die binnen een jaar gerealiseerd kunnen worden. Wij krijgen straks het aanvalsplan. Wij willen er wel vanuit gaan dat de minister alles op alles zet om binnen een jaar die vijftien voorstellen te realiseren. Wat de lijst van vervoerders, inzamelaars, handelaren en bemiddelaars betreft, de zogenaamde VIHB-lijst, denken wij dat dit kan. Wij achten ook het schrappen van de Arbeidstijdenwet haalbaar. Als mensen onder de Rij- en rusttijdenwet werken, is dat voldoende. Je hebt geen dubbel slot op de deur nodig. Met de regeling

van rij- en rusttijden zijn de gezondheid en veiligheid immers afdoende gewaarborgd. Wij vinden sowieso dat zzp'ers niet conform de Arbeidstijdenwet zouden moeten werken. De fiscale bijtelling bestelauto is versoepeld, maar nu ik voor het eerst in de gelegenheid ben om daar met deze minister over te praten, zou ik toch willen weten wat hij vindt van de gedachte die de VVD een paar keer eerder naar voren heeft gebracht: schaf de bijtelling voor bestelauto's af en gooi één bedrag op de motorrijtuigenbelasting voor bestelauto's. Dat is budgettair neutraal. Het is toch te gek voor woorden hoe het nu uitwerkt voor iemand die een luxe auto rijdt – ik noem een Volkswagen Passat van € 24 000 met alles erop en eraan, waarin je met je schoonouders op vakantie kunt gaan, als je dat al zou willen – en voor iemand met een grote bestelbak met een zwaardere achteras en een dikke dieselmotor. Die eigenaar heeft vaak een heel andere verantwoordelijkheid en een heel ander inkomen, en die bak kost geen € 24 000, maar € 40 000 en hij kan zijn schoonouders of vier kinderen niet meenemen. Als die een keer privé rijdt, geldt daar ook 25% bijtelling voor. Daar klopt geen bal van. Het is bovendien sociaal ten opzichte van de werknemers in het bedrijfsleven, de mensen met de banen die het harde werk doen en nog in werkkleren rondlopen. Ik denk dat mevrouw Roefs mijn voorstel steunt: schaf de bijtelling voor bestelauto's af. De SP-fractie moet dat zeker ook steunen. Hef gewoon een extra bedragje op de motorrijtuigenbelasting. Dan betalen alle ondernemers dat en zijn wij een boel gedonder kwijt.

Volgens ons moeten CBS-enquêtes gewoon softwarematig geregeld worden. Er moet software voor worden ontwikkeld, zodat bedrijven het zo kunnen aanleveren. Is de minister bereid om samen met het bedrijfsleven te investeren in software waardoor gegevens automatisch kunnen worden aangeleverd? De digitale tachograaf vind ik schitterend, maar het probleem is wel dat je alles tot op de laatste seconde berekent, terwijl er situaties zijn waarin mensen naar een veilige parkeerplaats moeten. Of neem nou het laatste stukje van de rit, nadat men lang in de file heeft gestaan. Hoe kunnen wij zonder alle tijden maar op te rekken, handelen naar de geest van de wet in plaats van naar de letter? Dat men om die paar laatste minuten de hoogste boetes kan krijgen, is zo langzamerhand onredelijk. Met betrekking tot de lange zware voertuigen sluit ik mij aan bij mevrouw Roefs. Wij horen dat gemeenten moeilijk doen. Hoe kan de minister dat aanpakken?

Op welke termijn zullen de andere vijftientig voorstellen verwerkt worden? Wat de vrije cabotage betreft, vinden wij het voorstel van België belachelijk. Heeft de minister al contact opgenomen met de Belgische regering? Wij kunnen in ieder geval de IJzeren Rijn direct schrappen als men maatregelen tegen ons neemt. Ik heb wel eens gezegd: hang maar een ketting voor de Schelde. Dat is in het verleden wel eens vaker gebeurd. Dat laten wij niet gebeuren. Hetzelfde geldt voor wat mevrouw Roefs zei over de Alpenlanden. Het is natuurlijk gek dat wij elkaar in deze tijd, waarin wij al blij moeten zijn als er nog vrachtauto's rijden en de economie nog een beetje draait, gewoon gaan pesten.

Mijn allerlaatste punt is de ellende met betaalsystemen. Er wordt gesproken over een kilometerheffing in Nederland, maar wij dreigen in Europa straks vijf, tien of twaalf betaalsystemen te krijgen. Wij zijn tegen de kilometerheffing, maar als je deze ooit wilt invoeren, bijvoorbeeld aan het eind van deze eeuw, dan vraag ik de minister om ervoor te zorgen dat er één systeem komt in Europa en dat hij ons die ellende bespaart.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat u een zwaardere ketting bedoelde dan die welke over de Theems gelegd werd?

De heer **Aptroot** (VVD): Als je het doet zoals de VVD het wil, dan moet je het goed doen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De heer Noordzij noemde het «gemengd zwemmen»: om een oplossing te vinden voor al die administratieve belemmeringen en de bureaucratie moet je het bedrijfsleven en de overheid samen in het zwembad gooien en dan moet er geleerd worden om gemengd te zwemmen, want van papier naar praktijk is het een taaie weg. Je moet niet blijven hangen in hoe het niet kan, maar doorpakken totdat er een oplossing is gevonden. Wat dat betreft, is de minister erin geslaagd, een diploma gemengd zwemmen te behalen.

De CDA-fractie zegt daar echter meteen bij dat er nog wel heel veel baantjes getrokken moeten worden. Wij zijn er nog lang niet.

Wat de snelle aanleg van wegen betreft, zijn wij het helemaal eens met de voorgaande sprekers. Wij hopen overigens dat alle fracties in deze Kamer ook pal blijven staan achter alle wetgeving die daarvoor nodig is geweest en nog zal zijn. Ik doel op de Tracéwet en de nieuwe Spoedwet wegverbreding. Inmiddels is derogatie aangevraagd en wij hopen dat wij op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) verder kunnen. Een vraag heb ik daarover wel. Los van het feit dat ook wij ons verwonderd hebben over de uitspraken van de minister ten aanzien van de A58 en de A67, wordt er ook gesproken over de commissie-Verheijen die het meten en berekenen van de luchtkwaliteit nader gaat onderzoeken en in praktijkcases brengen. Hoe staat het daarmee? Wanneer vindt dat onderzoek plaats en wat voor resultaat kunnen wij daarvan verwachten?

Dan kom ik op de stedelijke distributie. De vraag is of onze nieuwe Ambassadeur Stedelijke Distributie de deur bij de VNG al heeft platgelopen om ervoor te zorgen dat het referentiemodel ook een gemeentelijke modelverordening wordt. Dan wordt die namelijk – dat is bij heel veel gemeenten gebleken – omgezet in gemeentelijk beleid. Dat moeten wij dus promoten. Verder zegt de ambassadeur dat hij graag meer praktijkexperimenten wil. Hij wil graag meer prijsvragen instellen om meer praktijkexperimenten te laten plaatsvinden. Dat is prima, maar het moeten geen Willie Wortel-achtige luchtkastelen of hobbyprojecten worden. In dat geval vraag ik toch maar even hoe het zit met de Amsterdamse vrachtram. Is die nu definitief uitgerangeerd of heeft hij nog kans van leven?

De heer **Aptroot** (VVD): Die gaat straks als metro rijden. In een heel mooie tunnel.

De heer **Van Heugten** (CDA): Volgens mij moet hij dan veel zandbakken meenemen. Een veel grotere kans van slagen heeft mijns inziens de aanpak van bijvoorbeeld nieuwe winkelcentra in binnensteden. Binnensteden worden regelmatig herontwikkeld en uitgebreid. Een voorbeeld is mijn eigen stad, Helmond. Helmond heeft aangeboden om alle zaken op te pakken die vanuit stedenbouwkundig oogpunt nodig zijn om tot een goed bevoorradbaar winkelcentrum te komen – ik doel op de bevoorrading, de dienstverlening, de afvalophaling, de serviceverleners – om dit goed in het nieuwe stedenbouwkundige concept in te bedden en om er een voorbeeldproject van te maken. Staat de minister hiervoor open, wellicht in samenwerking met de Ambassadeur Stedelijke Distributie? Zijn voor dit soort goede voorbeeldprojecten cofinanciers te vinden? Wij vinden nog twee andere punten ten aanzien van de stedelijke distributie belangrijk, die naar onze mening tot dusverre te weinig worden opgepakt. In de eerste plaats zijn dat de belemmeringen voor nachtdistributie in verband met de extra beperking voor nachtwerk. Dat is een nationale kop op Europese wetgeving. De commissie-Noordzij stelt voor om die af te schaffen, maar in de werksessie zijn partijen het daar niet over eens geworden en is er geen verdere actie afgesproken. Gaat de minister deze actie nu wel nemen door het Arbeidstijdenbesluit vervoer aan te passen, zodat nachtdistributie verder inhoud en vorm gegeven kan

worden? Dat is overigens nationale wetgeving, dus daar hebben wij Europa niet voor nodig.

Een ander punt dat wringt bij het distributiewerk zijn de boetes voor het overschrijden van de maximale aslasten. Er is in het distributiewerk geen sprake van overbelading, maar doordat het afladen in deelladingen plaatsvindt, bijvoorbeeld op de eerste afleveradressen, verschuift het zwaartepunt van de resterende lading en kan tijdelijk de maximale aslast van een as of zelfs van meerdere assen overschreden worden. Herbeladen is in de theorie mogelijk, maar in de praktijk geen optie, omdat de lading tegen het kopschot gestuwd moet blijven worden, anders gaat alles schuiven. Er wordt nu een bewustwordingscampagne voorgesteld, maar dat zal in de praktijk niet helpen. Chauffeurs zijn zich akelig goed bewust van hoe zij de vracht moeten distribueren, maar kunnen niet anders. Ik stel daarom voor dat de geconstateerde aslastoverschrijdingen voorsnog alleen dan tot een boete leiden, als ook het totale toegestane gewicht is overschreden. Dan is er namelijk sprake van een economisch delict en heeft de vervoerder er kennelijk economisch voordeel van. Als dat niet het geval is, vind ik dat wij niet langer moeten bekeuren op aslasten. Ondertussen zouden wij erover kunnen nadenken of er misschien een betere en definitieve oplossing voor dit probleem te vinden is.

Dan iets over rijbewijzen en vakbekwaamheidseisen voor chauffeurs. Die eisen hebben zich in de afgelopen decennia in rap tempo opgestapeld, en daarmee ook de administratieve lasten en kosten om chauffeur te kunnen worden en chauffeur te kunnen blijven. De CDA-fractie is niet gelukkig met de Europese richtlijn dat je vanaf 2013 voortaan elke vijf jaar je rijbewijs moet verlengen, maar wij willen vermijden dat chauffeurs ook elke vijf jaar een dure medische keuring moeten ondergaan. Wij stellen daarom voor om vanaf 2013 een gecombineerd systeem van melden en keuren in te voeren. Dus elke tien jaar keuren en tussendoor na vijf jaar, bij verlenging van je rijbewijs, de chauffeur zelf laten melden als er iets veranderd is. Dan kan daarop gereageerd worden. Is de minister bereid, deze suggestie over te nemen?

Dan is het vervroegd erkennen van opleidingen belangrijk in het kader van de later verplichte nascholing van chauffeurs. Dat moet toch niet zo moeilijk zijn. Er moet snel duidelijkheid komen over de vraag hoe wij op korte termijn met die opleidingen gaan beginnen. De dure opleiders staan alweer in de rij om daar veel administratieve lasten en kosten voor in rekening te gaan brengen. Kunnen bedrijven hiervoor ook hun eigen bedrijfsopleidingen gebruiken? Bij de uitreiking van de prijzen bij Transport en Logistiek Nederland (TLN) zien wij regelmatig dat veel bedrijven heel veel doen aan scholing om hun chauffeurs en de medewerkers goed geschoold te houden. Mag dat meegerekend worden?

Wat de eis van dienstbetrekking betreft, is naar mijn idee uit onderzoeken van Sociale Zaken gebleken dat er geen aanleiding is om zzp'ers in het transport te weren of extra beschermingsmaatregelen ten opzichte van andere beroepsgroepen in stand te houden. Bovendien zien wij nu dat de eis van dienstbetrekking, nu wij meer chauffeurs van werk naar werk willen helpen, zelfs belemmerend kan werken. Gaat de minister nu het Koninklijk Besluit slaan om de eis van dienstbetrekking uit de Wet wegvervoer goederen te schrappen?

Afschaffen van het weekendrijverbod in verschillende lidstaten is niet kansrijk. Harmoniseren leidt bovendien tot extra beperkingen. Bij de Europese Commissie erop aandringen dat de belangrijkste doorvoerassen niet of met minder rijverboden worden belast, lijkt nog wel een reële optie. Daar moeten wij actief op inzetten. Ook zouden wij, om te beginnen bij onze oosterburen, erop moeten aandringen dat er geen rijverbod geldt vanaf de grens tot aan de eerste parkeerplaats in het buitenland, bijvoorbeeld in Duitsland. Daarmee worden namelijk gevaarlijke parkeeropstoppen voor de grensposten in Nederland voorkomen. Ik heb uit

gesprekken met onze vrienden in Noordrijn-Westfalen begrepen dat zij daar wel naar willen luisteren, maar het vergt wel vervolgactie. In de Belgische variant van de 48-urige werkweek wordt gerekend met een standaardtijd voor beschikbaarheid per levering. Uiterlijk 1 maart zou er bij partijen duidelijkheid zijn over dit voorstel. Het is inmiddels 1 maart geweest. Hoe staat het ermee? Gaan wij dit nationaal ook overnemen? Tot slot ga ik in op de samenwerking met VROM. Een aantal van de knelpunten die Noordzij genoemd heeft, heeft te maken met administratieve lasten op het gebied van VROM, zoals de VIHB-lijst of teerhoudend asfalt, wat naar onze mening administratief niet langer als afval bestempeld hoeft te worden. Dat vergt medewerking van VROM. Hoe kan de minister op dit moment de samenwerking met VROM classificeren? Gaat dat goed? Leidt dat tot versnelling of tot vertraging?

Tot slot de antipiratenknop. Ik lees even voor uit de reactie van de ministers van V en W en Justitie dat er bij het ministerie van EZ – het wordt heel breed gedragen – een platform is opgericht voor overleg over het tweede convenant aanpak transportcriminaliteit dat naar verwachting in 2009 onder regie van het ministerie van EZ tot stand zal komen. Kan de minister aangeven wat daarvan de stand van zaken is?

Als allerlaatste puntje heeft mijn collega Biskop in het Benelux-parlement een resolutie aangenomen gekregen over de cabotage. Daarin worden de Belgische, Luxemburgse en Nederlandse ministers opgeroepen om met elkaar in contact te treden. Heeft dat contact al plaatsgevonden?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Toen ik zo in mijn omgeving zei dat wij vandaag een debat hebben over transportbelemmeringen, vroeg men mij met glazige ogen: wat voor ding? Probeer maar eens in gewoon Nederlands uit te leggen aan de mensen op straat waar het over gaat als je het hebt over transportbelemmeringen. Het eerste wat mij te binnen schoot, was het voorbeeld van het truckerrun. Dat snapte meteen iedereen. Belachelijke regelgeving. Heel veel mensen bewijzen op zondag even een dienst aan gehandicapte kinderen en mogen dan daags daarna geen rit meer maken. Dat is een mooi voorbeeld van overbodige regels die de zaken niet regelen op de wijze die wij met elkaar bedoeld hebben. Ik acht dat de mooiste omschrijving. Als ik dan toch de truckers noem: heeft de minister niet alleen het Nederlandse kabinet, maar inmiddels ook Europa overtuigd? Wanneer krijgen wij van hem het bericht dat er wat dat betreft ook buiten de Nederlandse grenzen geen belemmeringen meer zijn voor chauffeurs?

Als je het verder gaat uitleggen, vind je veel terreinen waarop een hoop te verbeteren valt. Ik noem het voorbeeld van de rij- en rusttijden. Ook de SP-fractie is het ermee eens dat daar een stuk flexibiliteit in moet zitten. Als je als enige op de snelweg rijdt, kun je zo ongeveer tot op de minuut uitrekenen hoe laat je op een bepaalde plek aankomt. Zo zit de weg echter niet in elkaar. Om tien minuten voor je eindbestemming je vrachtwagen maar op de vluchtstrook te zetten, omdat je geen beveiligde parkeerhaven ziet staan, gaat ook de SP-fractie te ver. Hetzelfde geldt als je tien minuten van je eigen huisadres vandaan denkt: mooi ritje vanuit Griekenland. Dan blijf je tien minuten verwijderd van thuis staan, om vervolgens in een personenauto wel door te mogen rijden. Ook dat kan de SP-fractie niet uitleggen. Als de minister komt met voorstellen ter verbetering van de flexibiliteit op dat soort punten, dan zal hij de SP aan zijn zijde vinden. Ik kreeg de uitspraak voorgelegd dat transportbelemmeringen toch zeker niet alleen op de weg spelen. Dat is ook wel zo, was mijn antwoord. Als ik alle stukken lees, dan ligt de nadruk nu wel heel erg op de vraag hoe wij transportbelemmeringen oplossen die op de weg zitten. Het gaat niet om het spoor en het gaat niet om de binnenvaart. Dan kom ik weer op mijn oude punten terug. Ik heb bij deze minister toch steeds het gevoel dat er voor hem verschil zit in de belangrijkheid. Waarom is er niet net zo veel aandacht voor bestaande belemmeringen op het spoor en in de binnen-

vaart? Wij hadden recentelijk een debat over de regels voor kleine binnenvaartschepen. Er moeten aanpassingen en forse investeringen gedaan worden om voor 2010 aan de CCR-regels te voldoen. In 2015 moet er worden voldaan aan de nieuwe regels. Dat is veel, zeker in deze tijd. Het voorstel van de SP-fractie was dan ook: ga daar eens wat soepeler mee om, want dit is vooral voor de kleinere schepen een enorm groot probleem. Dat zal leiden tot minder kleine schepen, met alle gevolgen van dien. Helaas was de staatssecretaris onvermurwbaar. Zij wilde niet bewegen. Ik hoop op iets meer begrip bij deze minister. Ik hoop dat hij nog eens wil bezien of hij daar iets aan kan doen, zeker als ik de berichten uit de binnenvaart lees. De problemen in de binnenvaart zijn verschrikkelijk groot. Laten wij die problemen meteen maar oppakken. Bij het rapport van de commissie-Noordzij heb ik een tweeledig gevoel. Enerzijds valt er veel te verdienen aan en heel veel te winnen bij alles wat dichtgetimmerd en dichtgeregeld is. Aan de andere kant heb ik ook het gevoel dat heel veel regels natuurlijk toch zeker niet zo maar bestaan. Hoe vinden wij daarin de juiste balans? Die regels zijn goed bedoeld, zij zijn bedoeld ter bescherming van personeel, van het milieu, van de verkeersveiligheid enzovoorts. Ik hoop dat de minister die kant van de medaille niet uit het oog verliest, als het straks gaat om de concrete maatregelen. In het laatste debat over de verkeersveiligheid deed de minister de toezegging dat hij zou onderzoeken hoe het precies stond met de werkzaamheden aan de beveiligde parkeerplaatsen aan de A67. Wellicht kan hij nu bevestigen dat het allemaal goed opgelost is en dat chauffeurs niet langer de halve wereld door moeten rijden op zoek naar vervangende veilige plekken. Dat zijn dan weer vaak de eenvoudige dingen die wij hier kunnen oplossen.

Over de cabotage is al het nodige gezegd, zeker voor wat België betreft. Volgens mij kunnen wij daar Frankrijk ook nog steeds bij betrekken. Ik heb de indruk dat ook dat nog steeds niet soepel loopt. Graag een reactie daarop van de minister.

De filevorming is een van de belangrijkste punten in het rapport van de commissie-Noordzij. Ik verwijs een ieder die dat probleem wil oplossen – en ik kan mij niet voorstellen dat iemand dat niet wil – naar www.sp.nl en naar ons fileplan, waarin wij onze ideeën voor oplossingen uitgebreid uiteen hebben gezet.

Tot slot de eis van dienstbetrekking. Laat helder zijn dat er in de Tweede Kamer een amendement is aangenomen, dus daar valt niet over te marchanderen. Er wordt niets geschrapt voordat er een goed alternatief is. Wij gaan geen oude schoenen weggooiden voordat wij goede nieuwe schoenen hebben. Ik neem aan dat de minister dat amendement echt niet vergeten is.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb een vraag aan de heer Roemer over het al dan niet afschaffen van de eis van dienstbetrekking. Stel dat uit het onderzoek van Sociale Zaken blijkt dat onze angst ongegrond is en dat er in de transportsector niet meer dan in andere sectoren sprake is van misbruik en schijnzelfstandigheid, terwijl het wel een belemmering is voor chauffeurs om snel naar een nieuw dienstverband te vertrekken. Vindt de heer Roemer dat voldoende reden om de eis van dienstbetrekking toch weer ter discussie te stellen en mogelijk uit de wet te schrappen?

De heer **Roemer** (SP): Ik heb niet het gevoel dat het die kant opgaat. Ik ben zeer sceptisch. Wat mij betreft had die gewoon erin mogen blijven. Ik ben uiteindelijk meegegaan, ook op basis van toezeggingen van de minister dat hij op zoek zou gaan naar verbetering op dat vlak, ongeacht de tijd van het jaar, die nogal bepalend is voor het aantal chauffeurs dat op de markt te verkrijgen is. De minister heeft toegezegd dat hij gaat werken aan een mogelijk alternatief om dat te waarborgen en daar wacht ik netjes op.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wat is dan het verschil met andere beroepsgroepen? Dat geldt toch voor elke beroepsgroep? Inmiddels is gebleken dat dit voor de transporteurs en de chauffeurs niet anders is dan voor de journalisten of welke andere tak van sport dan ook.

De heer **Roemer** (SP): Voor de thuiszorg? Dan moet u maar eens gaan kijken daar.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor alle vragen. De opmerkingen uit de Kamer zijn soms kritisch, maar vaak ook positief. Dat waardeer ik zeer en ik zal de complimenten doorgeven aan de ambtenaren. Allereerst geef ik de complimenten door aan de heer Noordzij zelf, die met zijn commissie heel belangrijk werk heeft verricht.

Onze economie is in zwaar weer. De crisis slaat onverwacht hard toe. De signalen worden steeds meer in plaats van minder. In de sector wegvervoer voelen wij deze crisis heel erg hard. De teruglopende wereldhandel is met name in deze sector heel snel voelbaar: minder varend transport, teruglopende rendementen, stilstaande vrachtwagens. Dit moet ons allemaal motiveren om nog een tand extra bij te zetten in het verminderen van administratieve lasten en transportbelemmeringen. Misschien wordt de crisis er op korte termijn niet minder door, het is immers een internationale crisis. Een en ander draagt echter wel bij aan een aantrekkelijker ondernemingsklimaat, aan efficiënter vervoer, aan maatschappelijk gewenste, duurzame ontwikkeling en last but not least draagt het bij aan een Nederland dat, als de wereldeconomie weer aantrekt, echt in de startblokken staat en eruit schiet om als eerste weer van de groei te profiteren. Dat is de spirit die wij met elkaar moeten hebben, zeker tegenover de transportsector. Laten wij nu de maatregelen nemen waar wij straks, als de jaren weer beter worden, de vruchten van kunnen plukken.

Ik denk aan een hele reeks van acties. Ik zal ze opsommen, zoals altijd kort en bondig. Daarna kom ik op een paar van die punten terug. Ik zal in het algemene verhaal al een aantal opmerkingen van de Kamer meenemen en daarna van woordvoerder tot woordvoerder de resterende vragen proberen te beantwoorden. Met de nieuwe Wet wegvervoer goederen die per 1 mei aanstaande in werking treedt, maken wij een aantal belangrijke slagen in de reductie van de administratieve lasten. Het is een eerste, maar wel goede stap in de juiste richting. Het tweede punt is de commissie-Noordzij, die in haar rapport een lijst van maar liefst 40 knelpunten heeft opgenomen. Het is onze intentie om deze knelpunten in goede samenwerking aan te pakken. Het gezamenlijke actieplan van de top 15 – er is al naar verwezen – is reeds opgesteld. Het actieplan voor de resterende 25 zal de Kamer binnen enkele maanden bereiken. Dat is inderdaad nog steeds binnen de geplande termijn, bevestig ik tegenover mevrouw Roefs.

Ook in de volle breedte van het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat is het mijn inzet om de regeldruk te verminderen. Ook daar liggen wij – en dat zeg ik u toch wel met een beetje trots – goed op koers. In 2007 en 2008 is 12% vermindering van de regeldruk voor bedrijven gerealiseerd en daarmee ligt V en W nu eens een keer boven het gemiddelde van de departementen. Een belangrijk punt is de modernisering van het goederenvervoer over de weg. Door de introductie van een systeemtoezicht zal de lastendruk voor ondernemers verder afnemen. Ook dat helpt.

Het volgende punt betreft de digitale tachograaf. Europees hebben wij de krachten gebundeld om meer inzicht te krijgen in de omvang van fraude en om fraude tegen te gaan. Op dit punt zal ik straks nog nader ingaan. De verdere punten zijn: de ontwikkelingen rondom een mogelijke introductie van een antipiratenknop om diefstal van vrachtauto's of van lading

te bestrijden, de oprichting van een Europees meldpunt voor disproportionele sancties, herijking, handhaving en beleid inzake het Arbeidstijdenbesluit vervoer en tot slot de Europese arbeidstijdenrichtlijn voor chauffeurs. Momenteel is er in Brussel een discussie gaande over het al dan niet van toepassing zijn van de 48-urige werkweek op zzp'ers. Onze inzet is om de regelgeving niet nog ingewikkelder te maken en derhalve de zelfstandige chauffeur hiervan uit te sluiten.

Ik begin bij de kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Noordzij in het algemeen. Ik heb mijn waardering voor de heer Noordzij en zijn werk uitgesproken. Naar onze stellige overtuiging is dit rapport een waardevolle inventarisatie van de wegbelemmeringen, alsmede een advies om de knelpunten op te lossen en nieuwe regeldruk in de toekomst te vermijden. Ik vind het fijn om vandaag hierover van gedachten te kunnen wisselen met de Kamer. Bij de kabinetsreactie hebben wij ook integraal de top tien truckersellende van de heer Koopmans en de top tien administratieve lasten van EVO meegenomen. Bij het opstellen van de kabinetsreactie hebben wij het bedrijfsleven uitvoerig betrokken. Knelpunten en mogelijke oplossingen zijn besproken met experts uit overheid en bedrijfsleven in een soort «pressure cooker» onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. Dat proces is niet alleen de Kamer en het bedrijfsleven goed bevallen, maar ook onszelf: voor het departement smaakt dit naar meer.

In een notitie over de kabinetsreactie schrijven EVO en TLN zeer positief te zijn over de wijze waarop het ministerie de kabinetsreactie heeft gecoördineerd. Het rapport van de commissie-Noordzij is volgens deze organisaties op een zeer actieve wijze ter hand genomen. Ook de samenwerking met andere departementen is goed en intensief geweest. Ik zeg dit niet om onszelf op de borst te kloppen. Ik zeg dit omdat het ons de moed moet geven om op deze manier verder te gaan. Er is altijd een keerzijde. Een scherpstrijper zal zeggen: zo'n werkproces vergt meer tijd dan de reguliere aanpak. Het was dan ook niet realistisch om voor de Kerst met een reactie te komen. In onze planning houden wij nog steeds vast aan de zomer, maar het zou zomaar kunnen zijn dat je in mei zegt toch nog iets dieper op de materie te willen ingaan. Ik kan niet uitsluiten dat de planning dan verandert. Uiteindelijk gaat het echter om het resultaat. Dat is het mooie hiervan: je ziet dat het intensieve samenwerkingsproces werkt. Wellicht ben je hierdoor anderhalve maand later gereed, maar dan heb je wel een pakket op tafel waarmee je ook echt vooruit komt. Ik vind dat het extra investeren in tijd echt zijn vruchten afwerpt. Niet een ministerie dat zelf wel een reactie verzorgt, maar intensief samenwerken aan een reactie heeft geresulteerd in een breed gedragen actieplan. Ik kan mij de oproep van de heer Noordzij tijdens de persconferentie goed herinneren. Ik hoop dat wij hieraan op deze manier een goede invulling gegeven hebben. Dan kom ik te spreken over het actieplan. Misschien lukt het ons nog niet om alle zaken binnen een jaar te realiseren. Wij kunnen echter wel komen met een actieplan dat realistisch en concreet, maar tegelijkertijd ook ambitieus is. Een actieplan waarvoor nadrukkelijk draagvlak bestaat bij het bedrijfsleven. Een actieplan dat wij regelmatig zullen monitoren om de druk op de ketel te houden. Het gaat om concrete resultaten; geklets en politiek gepraat hebben wij genoeg. Het gaat erom dat wij in de belevingswereld van de chauffeurs en het bedrijfsleven zelf resultaat bereiken. Ik zal kort vier acties in dit verband noemen, te beginnen met de meest vergaande, maar tegelijkertijd ook de lastigste maatregel, namelijk aanpassing van Europese regelgeving. Deze regelgeving is ooit opgesteld om het level playing field te realiseren. Vaak is zij echter gepaard gegaan met een onvoorziene verhoging van de administratieve lastendruk. Neem de regelgeving met betrekking tot de tachograaf en de rij- en rusttijden: onnodige bureaucratie en administratieve lasten. Het kabinet zal deze punten binnenkort inbrengen in de commissie-Stoiber. Stoiber is

oud-premier van Beieren. Zijn commissie bereidt een agenda voor ter vermindering van de Europese regeldruk. Daarnaast stel ik samen met de branche een strategische EU-agenda op. Op afzonderlijke dossiers is sprake van een goede samenwerking tussen de sector en de overheid. Wij moeten erin slagen om een strategische, overkoepelende agenda voor Brussel te maken en deze samen uit te dragen: het bedrijfsleven via zijn Europese counterparts en Europese koepels en wij via onze bevriende ministers in Brussel. Dan zijn wij veel effectiever en hebben wij veel meer kans om die moeilijke discussie met 27 lidstaten naar onze hand te zetten en in ons voordeel te beslechten. De branche zelf zal dus ook flink aan de slag moeten om de zusterorganisaties in het buitenland in beweging te krijgen. Dit is echter een mooie opgave waarin wij elkaar kunnen steunen.

Ik noem een klein voorbeeld om te illustreren hoe groot de uitdaging soms is waar niet alleen ik tegenaan loop, maar ook de brancheorganisaties. De zusterorganisatie van TLN in Duitsland is nadrukkelijk tegen LZV's en het is moeilijk om daarover überhaupt inhoudelijk te discussiëren. Dat helpt natuurlijk niet om het onderwerp hoger op de Europese agenda te krijgen. Als wij elkaar hierin helpen en ik lobby bij de Duitse minister en TLN bij haar zusterorganisatie in Duitsland, wie weet wat er nog mogelijk is in Europa! Dan kom ik bij het volgende actiepunt, knelpunten die gebaat zijn bij aanpassing van de nationale wet- en regelgeving. Ik heb het dan over de rittenregistratie voor bestelauto's, de verpakkingenbelasting, de enquêtedruk van het CBS en langere voertuigen voor containers van 45 voet. Voor deze knelpunten zijn al afspraken gemaakt of oplossingen bedacht die met gezwinde spoed ter hand worden genomen.

Het volgende punt betreft de oplossing van knelpunten die soms te bereiken is door aanpassing van de uitvoering of de handhaving. Voor vrijwel alle topvijftienknelpunten zijn op dit punt afspraken gemaakt. Voor sommige hiervan zijn de effecten nu al zichtbaar – zie de enquêtedruk – of binnen bereik, zoals in geval van de uitgiftetermijn voor de bestuurderskaart voor de tachograaf.

Dan zijn er knelpunten waarvoor nader onderzoek wenselijk is, bijvoorbeeld omdat de oplossingsrichting nog niet duidelijk is. Het probleem is wel in beeld, maar een oplossing ervoor nog niet. Dit geldt bijvoorbeeld voor vergunningen voor het plaatsen van hijskranen op de openbare weg. Hiervoor zal een experiment gestart worden om te komen tot een handreiking voor gemeenten, opdat men weet hoe hiermee beter om te gaan. Bij elk knelpunt wordt ingezet op alle relevante maatregelen. Wij kijken dus niet naar één enkele maatregel. In lijn met het Urgentieprogramma Randstad zal iedere actie voorzien zijn van een deadline om tijdig tot resultaten te komen. Ik vind het mooi dat wij ook buiten het kader van het Urgentieprogramma Randstad deadlines met elkaar afspreken en elkaar daaraan houden. Dat is een veel betere bestuurscultuur.

De heer Karel Noordzij heeft veel in beweging gezet. Via het actieplan zullen wij de komende tijd proberen de effecten te monitoren. Dat is belangrijk. Immers, aanpak van de knelpunten leidt tot veel minder lasten voor de transportsector en voorkomt veel onnodige ergernis.

Vervolgens ga ik in op de inhoud van het advies. Zoals door velen is opgemerkt, waren bereikbaarheid en stedelijke distributie topprioriteiten. Over beide inderdaad belangrijke topprioriteiten wordt regelmatig met de Kamer van gedachten gewisseld. Wij gaan door met het verbeteren van de regelgeving. De spoedwet is bijna door de Kamer aangenomen. Het is een rechts noch links verhaal. Het is sneller, zorgvuldiger en zelfs beter voor het milieu om een en ander op de nieuwe manier te regelen. Ik hoop op 24 maart in de Eerste Kamer de spoedwet te behandelen en er daarna snel mee aan de slag te kunnen. Daarna zullen wij komen met een bredere aanpassing van de wetgeving, ik noem dit maar even «Elverding II». Zonder vooruit te willen lopen op de beantwoording van de schriftelijke

vragen, wil ik eerst iets zeggen over de beeldvorming met betrekking tot de A58 et cetera. Het is geenszins mijn bedoeling om andere projecten de vernieling in te helpen teneinde de betreffende 30 spoedprojecten te kunnen realiseren. Ik heb voor 400 mensen van Rijkswaterstaat gestaan in het Congrescentrum. Zij zijn tot op het bot gemotiveerd. Er is sprake van een heel andere manier van werken, ook voor de markt heel innovatief. Als je 30 projecten onder gigantische druk wilt realiseren, dan vergt dat nogal wat van een organisatie. Op een gegeven moment word je voor de vraag gesteld wat prioriteit heeft: asfalt draaien of papierbergen produceren. Wij hebben alle aandacht voor de 30 asfaltdraaiende projecten. Misschien moeten wij de verkenningen, de papieren werkelijkheid, iets temporiseren. Wij denken dit te kunnen voorstellen, ook in het MIRT-overleg, omdat wij met de nieuwe regelgeving, Elverding II, ook bij die projecten later in de procedure heel wel in staat moeten zijn om de tijd weer in te halen, opdat er geen vertraging in de realisatie ontstaat. Op papier kun je niet rijden, daarom alle aandacht hiervoor. Bij een paar verkenningen moet je misschien iets temporiseren om de tijd later in de procedure weer in te halen. Ik kom hierop graag en detail terug. Dat verdient dit onderwerp immers.

Er is gevraagd of wij het traject A4 Midden-Delfland gaan realiseren. Formeel hebben wij nog de A4, de A13 en de A16. Ik blik alvast vooruit op de procedures van de Raad van State die zeker zullen volgen. Ik moet de zaken dus tot het einde nobel tegenover elkaar zetten en dat zal ik ook doen. De Kamer weet dat ik wel een bestuurlijke voorkeur heb uitgesproken. Ik ga hiermee niet vooruitlopen op het eindoordeel. Wel zeg ik dat je rond de verbrede A13 niet meer doet dan wat wettelijk nodig is. Wat wettelijk nodig is, zullen wij echter doen. Mijn bestuurlijke voorkeur heeft daarentegen de A4 Midden-Delfland.

De heer **Van Heugten** (CDA): De minister zegt terecht de voorkeur te geven aan het draaien van asfalt en het indammen van de papierstroom. Vanmorgen hebben wij in de procedurevergadering gekeken naar de procedure rondom de ring Utrecht. Hieruit blijkt dat wij van besluitvorming tot asfalt meer dan zesentwintig jaar onderweg zijn, waarvan alleen al drieëntwintig jaar aan het MIRT'en. Er valt dus nog een hele wereld te winnen. Namens de minister heeft de woordvoerder van VenW een aantal uitspraken gedaan over de A58 en A59. Klopt het dat wij koersen op de afspraken en de plannings die gemaakt zijn en dat wij in het slechtste geval iets moeten schuiven in de capaciteitsproblemen, maar dat dit nooit de intentie van de minister is?

Minister **Eurlings**: Zo is het maar net. Tijdens de MIRT-overleggen ga ik hierover in gesprek met de gedeputeerden om samen te bezien hoe je bij deze projecten de papierwinkel even temporeert om vervolgens later in het proces weer tijd in te halen. Ik streef ernaar, in de realisatie geen vertraging te laten optreden. Rond de A67 gaan wij op korte termijn heel snel maatregelen treffen. Ik ken de situatie aldaar maar al te goed; geen haar op mijn hoofd denkt erover om dit project langer te laten voortduren. Op de korte termijn moet je er alles aan doen om het asfalt te laten draaien, zonder dat dit leidt tot vertraging van andere projecten: iets minder snel papier, iets sneller realisatie van een project. Ik heb gelezen dat gedeputeerde mevrouw Van Nieuwenhuizen hierop gemêleerd reageerde. Het is altijd wat onfortuinlijk dat je pas het gesprek hebt met elkaar nadat er berichten in de krant zijn verschenen: dan krijg je dit soort beelden. Men kent mij niet als een minister die van vertraging houdt. Ik kom op dit onderwerp nog graag terug.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister kan soms heel mooi formuleren. De Brabantse gedeputeerde Van Nieuwenhuizen reageerde volgens hem vrij «gemêleerd». Ik zeg in het Nederlands dat zij vrij stevig reageerde: geen

sprake van uitstel, doorgaan! Dat is ook wat wij als VVD willen. Ik vind een en ander een beetje twijfelachtig. Het grote ministerie van Verkeer en Waterstaat kent 30 projecten waarmee wij al eeuwig bezig zijn. Ik ben het ermee eens dat deze allemaal uitgevoerd moeten worden en dat ze topprioriteit zijn. Er wordt gezegd: wij moeten her en der een beetje schuiven, maar dat halen wij wel in met Elverding. Als wij Elvering straks gebruiken om nu eerst achterstanden op te lopen om deze later weer in te lopen, dan vind ik dat per saldo niet beter. Het wegnemen op orde krijgen heeft prioriteit. Wel ben ik redelijk tevreden over het feit dat de minister zegt dat hij weliswaar de alternatieven moet meenemen in een MER-procedure, maar dat hij gaat voor de A4 Midden-Delfland. Dit is een van de punten waarop wij zijn ministerschap later zullen beoordelen. Wij steunen hem hierin, de VVD heeft dezelfde voorkeur als de minister.

Minister Eurlings: Dat is een mooi pleidooi. Ik moet de procedure tot het eind nobel en eerlijk volgen. Anders kan mij immers vooringenomenheid verweten worden. Ik heb niet zonder reden mijn bestuurlijke voorkeur uitgesproken. Bij de alternatieve variant, de verbreding van de A13, zal ik niet meer doen dan wettelijk moet. Ik wil dit jaar met betrekking tot dit dossier de eerste belangrijke knoop doorhakken.

Voor alle duidelijkheid, bijna alle verkenningen gaan op volle stoom vooruit. Het uitvoeren van 30 projecten betekent echt heel veel. Toen ik eraan begon en met de spoedwet kwam, had ik niet en detail voor ogen hoeveel dit van een organisatie vraagt. Er moet heel veel heel snel en parallel aan elkaar: er moeten snel allerlei berekeningen worden gemaakt en er moet gesproken worden met aannemers. Dit vergt heel veel van het apparaat. Ik ben blij om te zien hoe de slag is gemaakt: men gaat ervoor, met de heer Sieben Poel als de grote directeur die hieraan trekt, onder rechtstreekse verantwoordelijkheid van de directeur-generaal. Samen met het A4-project, waar ook een dubbele projectorganisatie op zit, heeft dit topprioriteit. Bij een paar projecten dient zich de vraag aan of de verkenning iets getemporeerd kan worden, omdat anders de spankracht wel heel erg groot wordt en het risico op fouten ook. Dat wil echter niet zeggen dat je de realisatie vertraagt. Over verkenningcapaciteit gesproken, ook bijvoorbeeld een provincie kan het nodige doen op dit vlak. Wij gaan hierover open het gesprek aan. Ik heb niemand, de gedeputeerden al helemaal niet, horen zeggen: laat die spoedprojecten maar zitten. Men kan zich best voorstellen dat de prioriteit ligt bij het draaien van asfalt, zo heb ik mevrouw Cora van Nieuwenhuizen gelezen. Wij moeten eindelijk versnelling in de projecten krijgen; dat is mijn enige drive.

De heer **Aptroot** (VVD): Volgens de berichtgeving namens de minister waren de projecten stilgelegd. Ik begrijp nu dat de projecten misschien ietsje minder snel worden uitgevoerd, maar dat er gewoon aan wordt gewerkt. Er is dus geen sprake van dat ze zijn stilgelegd?

Minister Eurlings: In een aantal gevallen wordt bij een door de provincie geïnitieerde verkenning een stuk van de capaciteit van Rijkswaterstaat tijdelijk elders ingezet. Wij moeten samen bezien of de provincie zelf meer kan doen en sowieso afspraken maken over de verdere voortgang. Verkenning is geen realisatie, maar het papierwerk aan het begin van het traject. Als ik moet kiezen tussen heel veel asfalt of een berg papier, kies ik voor asfalt. Bij een paar projecten moet je bezien of de provincie voor extra capaciteit kan zorgen. Je kunt ook met elkaar afspreken om een en ander een halfjaar uit te stellen om vervolgens de verloren tijd bij de realisatie van het project meer dan in te halen. Dat soort discussies moet je samen voeren. Ik heb er echt vertrouwen in – dit is geen politiek praatje – dat wij er samen uitkomen. De paar projecten waar het om gaat, zijn immers met zorg gekozen. Ik zie de gedachtewisseling met de provincies dan ook vol vertrouwen tegemoet. Ik kom graag terug op dit punt.

Wij hebben niet alleen de heer Noordzij in ons midden, maar ook de Ambassadeur Stedelijke Distributie, de heer Janse de Jonge; fijn om hem hier te zien. Deze functie is sinds 1 januari van dit jaar ingesteld ter ondersteuning van de uitvoering van de afspraken in de Nota Mobiliteit uit 2006 volgens welke bedrijfsleven en decentrale overheden gezamenlijk tot oplossingen moeten komen. Naar aanleiding van het advies van de commissie-Noordzij heb ik de ambassadeur specifiek de opdracht gegeven om met decentrale overheden en de sector een nationaal kader te ontwikkelen voor stedelijke distributie via het principe van «comply or explain». De ambassadeur kan hierbij voortbouwen op het door de Commissie Stedelijke Distributie ontwikkelde referentiemodel voor venstertijden en voertuigeisen. Uiteraard zal hij dit in goed overleg doen met gemeenten en de VNG. Ik verwacht medio dit jaar van de ambassadeur een terugkoppeling over zijn bevindingen. Ter ondersteuning en ter advisering, maar ook met het oog op het creëren van een breed draagvlak, heeft de ambassadeur reeds een aantal experts om zich heen verzameld. Eén van hen is de vice-voorzitter van de VNG-commissie Milieu en Mobiliteit, de heer Rob Metz, tevens wethouder mobiliteit in de gemeente Apeldoorn. Ook via deze route smeedt de ambassadeur banden met de VNG.

Tot de taken van de ambassadeur behoren het bevorderen van praktijkexperimenten en het verspreiden van best practices. Men moet hierbij denken aan verdere verspreiding van het concept van stadsdistributie zoals gestart in Nijmegen, met hulp van V en W. Dit concept vindt nu navolging in Den Bosch en Utrecht. Ook bij andere grote steden bestaat belangstelling, zowel bij het bedrijfsleven als bij de overheid. Stille PIEK- of dagrandbevoorrading van supermarkten en grootwinkelbedrijven voor en na de spits is ook door de rijksoverheid sterk gestimuleerd in de vorm van geld en de inzet van SenterNovem. Zo zal Albert Heijn in 2010 volledig met PIEK-voertuigen werken, en dat is niet bepaald een kleine grootgrutter. De laatste jaren is er dus veel gerealiseerd, meer dan in de tien jaar daarvoor. Steeds meer grote en middengrote gemeenten zijn met het bedrijfsleven aan de slag gegaan. Ik vind dat wij hiermee volop moeten doorgaan. Ik heb er het volste vertrouwen in dat de ambassadeur op dit terrein slagen kan maken.

Via de ambassadeur willen wij een prijsvraag uitschrijven met betrekking tot stedelijke bevoorrading. De inzet van de prijsvraag krijgt inmiddels concrete contouren. Op advies van de ambassadeur wordt de prijsvraag er een van nuchtere en direct uitvoerbare oplossingen; papier en visies hebben wij zo langzaam maar wel genoeg. De prijsvraag is ingesteld om durf, directe uitvoerbaarheid en publiekprivate samenwerking te belonen. Het is dus niet de bedoeling om nieuwe Willie Wortel-ideeën te vinden waarmee wij in 2050 in de praktijk nog niet uit de voeten kunnen. Wij hebben concepten genoeg. Het gaat nu om de vraag hoe wij dingen concreet organiseren. Denk bijvoorbeeld aan een experiment met het schrappen van regels, aan een gemeente die iets durft met haar bestemmingsplan of aan een private partij die echt de nek durft uit te steken om een voortrekkersrol te vervullen. Ik verwacht dat de prijsvraag voor de zomer is uitgeschreven en dat wij eind dit jaar één of meer winnaars hebben. In 2010 kunnen wij dan laten zien dat de ideeën werken; hoe eerder hoe liever. Het prijzengeld is beperkt, maar het gaat toch nog altijd om € 300 000. Er is geen sprake van een subsidiepot of een opendeure-regeling. Voor een project als de Amsterdamse vrachttram zal het geen soelaas meer bieden: dat project is inmiddels failliet. De betreffende stadsstram is weliswaar een mooi initiatief, maar de tram moet wel kunnen parkeren bij bevoorrading. Anders blokkeert hij de rails en dat levert weer heel veel kosten op. Bovendien is de fijnmazigheid van het tramnetwerk niet zodanig dat je gemakkelijk overal bij in de buurt kunt komen. Volgens mij heeft dit mede geleid tot het uitblijven van succes.

Dan kom ik bij het volgende punt: de cabotage in België. Dit is een ernstig punt. Ik wil niet verhelen dat ik dit slecht vind, en niet alleen qua inhoud. Op een Belgische website heb ik gezien dat dit werd gepositioneerd als een protectionistische maatregel om de eigen sector te helpen in deze zo moeilijke tijd. Dat maakt het in de praktische uitwerking een slechte maatregel, maar ook in het principe dat erachter ligt. Ik keer mij keihard tegen protectionisme als oplossing voor deze crisis. Voor de goegemeente klinkt het misschien goed voor de korte termijn, maar iedereen met enig verstand van economie zal toch moeten begrijpen dat je juist in deze tijd behoefte hebt aan het wegnemen van belemmeringen: vrij baan voor internationale handel en transport. Juist hierdoor kan Europa internationaal de slag aan en straks weer snel economische groei laten zien. Protectionisme is geen oplossing, het helpt ons van de regen in de drup. Met alles wat ik in mij heb wil ik mij sterk maken om de cabotage verder te liberaliseren en dit soort ontwikkelingen tegen te gaan. Deze week, vanavond nog of anders morgenvroeg, zal ik een brief schrijven aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schouppe. Ik zal hierin met klem wijzen op de doelstelling van het Benelux-verdrag om tot vrije economische verkeersvormen te komen. Ik zal de heer Etienne Schouppe prangend oproepen om mij te bevestigen dat de cabotage voor Nederlandse wegvervoerders geliberaliseerd blijft conform het Benelux-verdrag. Ik zal hem laten weten dat Nederland cabotage op de agenda van het Directiecomité Verkeer en Vervoer van de Benelux heeft gezet. Mijn directeur-generaal Mobiliteit, de heer Siebe Riedstra, zal mij daar vertegenwoordigen en dit punt inbrengen. Ik hoop overigens dat men ook in het Groothertogdom Luxemburg zich zal afvragen of dit de weg vooruit is. Ik heb er vertrouwen in dat Luxemburg onze lijn zal steunen. Zelf zal ik op 1 april in België zijn, waar ik zal praten met mijn nieuwe collega Vanackere. Tevens zal ik met staatssecretaris Schouppe praten over dit punt. Ik heb het gesprek aangevraagd omdat ik ook hem ervan hoop te overtuigen dat dit niet de weg vooruit is in deze economische zo moeilijke tijd. Iedere sector heeft een probleem, die van ons ook. De haven van Antwerpen zal ook problemen hebben. Dit is echter niet de langetermijnpolitiek die wij nodig hebben om de sector goed door deze winter heen te laten komen. Zojuist heb ik gehoord dat TLN een akkoord over vrije cabotage met de Belgische zusterorganisaties heeft bereikt. Dat is voor ons een belangrijke steun in de rug in het Benelux-overleg. Als de brancheorganisaties zelf zeggen dat ze geen sta-in-de-weg willen hebben, maar vrij verkeer, dan vind ik het voor de politiek moeilijk te verdedigen om hier tegenin te gaan. Ik hoop dat dit een steun in de rug is, ook voor de Belgische ambtgenoten, om conform het Benelux-verdrag de vrijheid in het vaandel te houden. Zodra wij een dergelijk resultaat hebben bereikt, zal ik de Kamer daarover berichten.

In Frankrijk heeft men onder Sarkozy milieu en mobiliteit verenigd in één ministerie, met Borloo als «superminister». Staatssecretaris Dominique Bussereau gaat over het punt van cabotage. Bij de Fransen ligt dit heel moeilijk. Er is sprake van grote weerstand tegen een ruimere cabotage. De Kamer weet hoe wij voor de retourcabotage hebben moeten knokken. Er is gespeeld op het scherpst van de snede. Men spreekt dan over verkeer en milieu – deze zaken worden terecht samen gezien – en zegt: misschien zijn vrachtauto's uit andere landen minder milieuvriendelijk dan die van ons. Ik heb gezegd dat je dat van de Nederlandse sector niet kunt zeggen en voorgesteld om in een binationale projectgroep te bezien of wij onderling tot afspraken kunnen komen. Dit traject is ingezet. Ik vond het al pure winst dat wij hierover überhaupt met elkaar konden spreken. Ik wil niet te veel verwachtingen wekken. Het onderwerp ligt in Frankrijk immers buitengewoon moeilijk. Ik heb al eerder gezegd dat ik dit cabotageverhaal slecht vind voor de efficiency en de concurrentiekracht van de sector. Het is slecht voor het milieu als nog steeds veel te veel vrachtauto's duizenden

kilometers leeg moeten terugrijden. Ik vind het bovenal slecht voor de geloofwaardigheid van Europa: dit past niet bij een Europese Unie die het principe van één interne markt hoog in het vaandel voert en bovendien als eerste *raison d'être* heeft. Ik vind het een zwakkebod. Onze inzet gaat door, maar het zal moeilijk zijn.

In de verklaring van de acht Alpenstaten die op 11 en 12 maart in Evian bijeen waren, gaat het om een plan van aanpak om klimaatverandering tegen te gaan met daarin diverse maatregelen gericht op duurzame ontwikkeling. Een van de vele plannen is het reguleren – dit klinkt vrij neutraal – van transitovervoer door de Alpen. Wij kunnen er niets op tegen hebben om de *schöne grüne Wiesen* in de Alpen ook mooi groen te houden. Wij gaan er vaak op vakantie om die natuurpracht in onze longen op te zuigen. Het belemmeren van verkeer zonder alternatieven te bieden is niet de oplossing. De uitgangspositie is om vervuiling bij de bron aan te pakken, inderdaad het schoner en efficiënter maken van het wagenpark door het bevorderen van de inzet van vrachtwagens die voldoen aan de hoogste Euronormen: roetfilters en de inzet, ook internationaal, van LZV's. Dat is toekomstgericht beleid. De oplossingen, als die er al komen, moeten Europees van aard zijn. Je kunt niet allemaal eilandjes in Europa krijgen door landen die hun eigen politiek bedrijven. Niet alleen voor het transitoverkeer, maar ook voor het nationale vrachtverkeer moeten wij natuurlijk aan de schoonste normen voldoen, maar dan wel op deze manier.

Wij zetten ons er al jaren actief voor in om de belemmeringen voor het wegverkeer zo veel mogelijk te beperken. Het gaat daarbij om het bewaken van het level playing field. Zo zal Nederland zich ook gaan voegen in de Hofzaak tegen het sectoraal rijverbod in Tirol. Ik denk dat ik de Nederlandse positie hiermee duidelijk heb aangegeven. Zo nodig zal ik interveniëren, bijvoorbeeld via mijn collega's in de Transportraad, met betrekking tot de acht Alpenlanden. Zeven ministers zal ik ontmoeten; Zwitserland niet of nog niet. Ik zal de Kamer hierover nader berichten. Ik zal doen wat ik kan doen. Het belemmeren zonder alternatief is wat mij betreft een niet begaanbare weg.

Het aanvalsplan met betrekking tot de 25 overige knelpunten komt voor de zomer.

Het volgende punt betreft de toelating van LZV's in gemeenten. Groot-schalige uitrol moet zorgvuldig gebeuren. Eén groot ongeluk op dat vlak en de steun voor LZV's in ons land zal dramatisch kelderen. De inzet van LZV's blijkt in Nederland prima te werken in de praktijk, juist door een zorgvuldige introductie en geleidelijke opschaling. Wel is duidelijk dat in sommige gemeenten geldt: onbekend maakt onbemind, vooral als het een eerste aanvraag betreft. Vandaar dat ik al in 2007 aan het CROW de opdracht heb gegeven om kennis beschikbaar te stellen aan gemeenten. Sinds februari is de publicatie LZV's op het onderliggend wegennet beschikbaar. Zij is verzonden aan alle gemeentelijke wegbeheerders. De lokale wegbeheerders maar ook Veilig Verkeer Nederland en TLN hebben intensief aan dit boekwerk meegewerkt. Het departement heeft daarnaast een fact sheet gemaakt, speciaal gericht op decentrale overheden. Deze wordt door de RDW meegestuurd met de mailing over de LZV's. De vaart begint er in te komen bij de ontheffingverlening door de RDW en ook dat is positief. Er zijn 350 kerngebieden in gemeenten toegelaten. Iedere transporteur die hierheen wil, krijgt de ontheffing direct van de RDW. Voor nieuwe kerngebieden geldt een streeftijd van vier weken. De RDW zit er bovenop om deze streeftijd ook te halen. Bovendien is er veel contact met de brancheorganisaties om de afhandeling te stroomlijnen en situaties in bepaalde gemeenten te bespreken. Als aanvragen worden afgewezen, gebeurt dit meestal op basis van de CROW-advieslijst zelf. Dit sterkt mij in de mening dat het goed gaat: het gaat steeds beter en steeds sneller. Kennis helpt om koudwatervrees te voorkomen. Als er een afwijzing is, is dat op basis van een duidelijk kader. Dit kader is gericht op een ruime

inzet van LZV's zonder aantasting van de verkeersveiligheid. Een en ander komt dus op stoom en ik ben er positief over dat het steeds beter gaat. Ik dank de brancheorganisaties en Veilig Verkeer Nederland voor hun medewerking, ook bij de zorgvuldige invoering.

Ik kan ook iets positiefs over onze zuiderburen melden. Ook in België worden namelijk proeven met LZV's georganiseerd waaraan, let wel, ook Nederlandse transporteurs kunnen meedoen. In de komende maanden wordt met diverse landen, waaronder Zweden, Finland, Denemarken, Noorwegen en België verder gesproken over de internationale mogelijkheden. Een en ander begint dus langzaam maar zeker op gang te komen. Vrijwel alle sprekers hebben de eis van dienstbetrekking genoemd. Het wetsvoorstel Wegvervoer goederen voorzagt oorspronkelijk in de afschaffing van de eis van dienstbetrekking. Men kent de discussie die wij hierover plenair hebben gehad. Het aangenomen amendement om de eis van dienstbetrekking aan te houden voorziet erin dat deze eis kan vervallen als er een bevredigende oplossing is gevonden voor deze groep chauffeurs die bescherming biedt tegen betaling onder het cao-loon. Als Verkeer en Waterstaat hebben wij ons aangesloten bij het door de Kamer genoemde breder onderzoek van Sociale Zaken naar de positie van de zzp'er. De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat zzp'ers een factor van belang op de arbeidsmarkt vormen en dat het over het algemeen gaat om een groep werkenden die uit positieve motieven kiest voor het bestaan als zelfstandige; een positief verhaal dus. Het kabinet vindt het zzp-schap een gunstige ontwikkeling die een nuttige functie kan vervullen op de arbeidsmarkt. Volgens deze visie van het kabinet moeten zzp'ers zo min mogelijk worden belemmerd. Het onderzoek geeft dus geen aanleiding om maatregelen te treffen met het oog op vergroting van de sociale bescherming van de zzp'er. Als uitvoerder van het amendement ben ik samen met de sociale partners op zoek naar een oplossing voor de bescherming van zzp'ers tegen betaling onder het cao-loon. Ik heb er vertrouwen in dat wij er snel uit kunnen komen. Zodra er overeenstemming is, zal ik het KB opstellen.

De heer **Roemer** (SP): Ik neem aan dat de minister zo galant is om, alvorens een Koninklijk Besluit te publiceren, een eventuele oplossing eerst aan de Kamer voor te leggen en de Kamer in de gelegenheid te stellen hierover te spreken, mocht daaraan behoefte zijn.

Minister **Eurlings**: Zo galant zal ik zeker zijn, niet alleen omdat ik zo ben opgevoed, maar ook omdat ik weet dat de Kamer mij anders wel kwaadschiks een galante houding zal bijbrengen.

Vervolgens kom ik te spreken over herijking en handhaving van het beleid inzake de digitale tachograaf. Samen met de sector ontwikkelen wij het boetebeleid. Onredelijke boetes moeten worden voorkomen, dat is ons uitgangspunt. Eigenlijk is dat vergelijkbaar met het taxidossier. Een Europees meldpunt voor onredelijke boetes is ingericht per 1 april, conform de wens van de Tweede Kamer, zoals gemeld in het algemeen overleg van 2 december 2008. Europese kaders spelen een rol bij de mogelijkheden. Dit punt is op EU-niveau in ieder geval bespreekbaar gemaakt. Ik heb hierover goed kunnen praten met eurocommissaris Tajani. Het was een heel open gesprek waarin ik de belemmeringen kon melden. Ik heb Tajani gewezen op de onevenredige en onredelijke hantering van boetes. Wordt vervolgd.

Dan het systeem van toezicht op kleine bedrijven. In het visiedocument worden speerpunten bij introductie van het systeemtoezicht genoemd. De vraag is of een en ander niet leidt tot een toename van administratieve lasten, nu bedrijven ineens over allerlei systemen moeten beschikken et cetera. Ik kan mevrouw Roefs geruststellen. Bedrijven hoeven van de overheid geen systemen aan te schaffen. Met het toezicht kijkt de inspectie of een organisatie processen heeft ingericht om de naleving van

de wet- en regelgeving te beheersen. Denk aan rij- en rusttijden, overbelading en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het systeemtoezicht sluit daarmee aan bij een veel professionelere bedrijfsvoering. Als de beheersing voldoende is, zal het toezicht juist kunnen verminderen en vermindert dus de overlast voor het bedrijfsleven. Je kunt kijken of het systeem in grote lijnen voldoet en dan hoeft je niet meer op iedere punt en komma te controleren en het bedrijfsleven lastig te vallen. Natuurlijk is het aanpassen van het systeem van bedrijfsvoering een eerste verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven zelf. Het is de vraag of het bedrijfsleven bereid is om op dit vlak een extra slag te maken. Men weet in ieder geval dat men, als men deze keus maakt, hiervoor ook iets terug krijgt, namelijk minder overlast en bureaucratie later. Ik hoop dat wij deze moderniseringslag met veel bedrijven kunnen maken.

De heer Aptroot heeft gevraagd naar het integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving dat volgend jaar wordt ingevoerd. Het integrale afwegingskader zal volgens mijn stellige overtuiging een verbetering betekenen ten opzichte van het tot nu toe geldende totaal van toetsen. Ik heb ze eens op een rij gezet. Wij kennen een bedrijfseffectentoets, een milieutoets, een U&H-toets, een administratievelastentoets et cetera. Net als de huidige bedrijfseffectentoets zal het IAK onderdeel zijn van de aanwijzing voor de regelgeving van Justitie en daarmee verplichtend zijn voor elk wetsvoorstel. Het IAK heeft tot doel om, vroeg in het beleidsproces geïntegreerd, alle relevante vragen aan bod te doen komen. Het biedt ook ondersteuning bij een goede probleemanalyse, doelformulering en instrumentkeuze. Het IAK beoogt bij uitstek zijn werking te hebben in de fase van beleidsvorming.

Alle bestaande instrumenten voor impact en analyse zijn in Nederland hierin bijeen gebracht en hiermee zal het IAK die integrale afweging ondersteunen. Bovendien ondersteunt het een beleidsvormingsproces waarbij alle partijen die met het probleem te maken hebben zo veel mogelijk zullen worden betrokken. Dat geldt zowel voor de formulering van het probleem en het beleidsdoel als voor de afweging van de beleidsalternatieven om dat doel te bereiken. De diepere achtergrond van uw vraag was immers of ook het bedrijfsleven bij die inschatting kan worden betrokken. Ik heb er dus echt vertrouwen in dat het bedrijfsleven vanaf het begin bij dit proces is betrokken en dat het mogelijk is om ook de effecten van een mogelijke maatregel vooraf in te schatten.

Ook in Europa zie je die beweging. Het is de heer Doorn van het Europees Parlement gelukt om een soort effecttoets te laten aannemen die van toepassing zal zijn op alle Europese regelgeving. De heer De Krom viel mij een keer aan door te zeggen dat ik een Europarlementariër van het CDA noemde. Ik wil niet dat u mij ervan verdenkt dat ik hier verkiezingscampagne voer en zeg daarom dat de heer Doorn bijna door het gehele Europese Parlement werd gesteund. Dat is bijna uniek. Het vooraf voorzien van die effecten is dus iets wat ook in Brussel breed leeft.

De heer **Aptroot** (VVD): U hebt het allemaal weer genoemd.

Minister **Eurlings**: Ja, ik noemde de vorige keer iemand. Goed, al doende probeer ik te leren.

Ik kom op de weekendrijverboden, waarvoor de heer Van Heugten terecht aandacht vroeg. Ik wil er zeer zeker bij de Europese Commissie op aandringen dat de belangrijke vervoersas, de Trans European Network (TEN) corridors, niet met rijverboden worden belast, of dat dit in elk geval minder gebeurt. Tot op de dag van vandaag is dat echter niet reëel gebleken, omdat veel landen zich van dit soort ideeën niets wensen aan te trekken. Mede op initiatief van Nederland is een derde poging gedaan met de intentie om ten minste tot harmonisatie van de rijverboden op de TEN corridors te komen, dus om die op de agenda te krijgen. Het is ons niet gelukt, de Transportraad wat dit betreft verenigd te krijgen. De Europese

Commissie heeft het voorstel in het kader van het programma Beter Geld in 2006 zelfs definitief van de agenda af gehaald. In Europa vlot het dus niet en dan druk ik mij nog heel voorzichtig uit. De heer Van Heugten vroeg, los daarvan, om er bij onze oosterburen op aan te dringen dat er geen rijverbod geldt vanaf de grens tot op de eerste parkeerplaats. Gevaarlijke opstoppingen voor de grensposten, bijvoorbeeld bij Venlo, kunnen daarmee inderdaad worden tegengegaan. Het probleem is bij mij bekend en ik heb het vaak besproken met de Duitse minister van Verkeer. Tot nu toe is het antwoord van Duitsland echter nee. Ik kom er gewoonweg niet doorheen. Ik begrijp wel dat men bang is dat de eerste parkeerplaats dan ook volloopt en dat men vreest voor een waaiereffect, maar desondanks heb ik gezegd dat ik hoop dat men enig begrip heeft voor de problemen die wij aan onze kant ervaren. Hun rust is immers onze ellende, onze onveiligheid en onze overlast. Ik wil daarmee graag doorgaan. Als er bij de Commissie enige beweging te bespeuren was, zou dat prachtig nieuws zijn. Graag wil ik dus wederom met mijn Duitse collega spreken, maar ik wijs erop dat dit dossier net zo prettig is als dat van de cabotage. Tot nu toe is het echt beton waar ik tegenaan sta te beuken. Goed nieuws is dat er wat de rij- en rusttijden betreft wel beweging is gekomen. Dat haalde de heer Van Heugten in zijn bijdrage ook aan. De heer Van Heugten vroeg ook naar de nationale kop op nachtarbeid. Het knelpunt nachtarbeid heeft onze bijzondere aandacht. Naar mijn idee moeten wij bedrijven en chauffeurs zo min mogelijk beperkingen opleggen. Ik doel dan op het vermijden van spitsperiodes en het zo efficiënt mogelijk vervoeren van de goederen. Er moet sprake zijn van zo veel mogelijk vrijheid. De door de commissie-Noordzij aangehaalde knelpunten worden in nauw overleg met de sociale partners weggenomen. Het past dan ook bij deze aanpak dat ik ten aanzien van dit knelpunt eerst de sociale partners verzoek om het eens te worden over een aanpak. Ik heb TLN, de KNV, het FNV en het CNV dan ook onlangs bij brief verzocht om daarover een gezamenlijk standpunt in te nemen. Dat is het positieve gedeelte van mijn antwoord. Nu kom ik terug op de realiteit: het ziet er helaas nog niet naar uit dat de verschillende partijen er onderling uit komen. Ik wacht de reacties van alle sociale partners af en roep hen desnoods nogmaals op om er gezamenlijk uit te komen. Dat zou immers veel beter zijn. Mochten zij er desondanks niet uit komen, dan moet ik samen met minister Donner een besluit nemen over de nationale kop nachtarbeid. Mocht het laatste nodig zijn, dan is en blijft mijn uitgangspunt en inzet dat nationale koppen worden afgeschaft. Dit soort zaken kan naar mijn idee namelijk prima met een cao worden geregeld. Het is te voorkomen dat ik in een dergelijke positie terechtkom. Sociale partners, neem liever uw verantwoordelijkheid en probeer er echt samen uit te komen.

Overbelasting beïnvloedt de bestuurbaarheid en verhoogt het risico op voertuigschade en ongevallen. Ook de extra schade aan de weg is op dit vlak zeer relevant. De schade neemt namelijk exponentieel toe in het geval dat de aslastendruk stijgt. Er is sprake van 20 tot 100% extra schade aan het wegdek. 20% extra aslast leidt tot extra wegwerkzaamheden. De kosten daarvoor bedragen tussen de 17 mln. en 50 mln. per jaar. Dit zeg ik om u een beeld te geven. Dat is geen klein bier. De daardoor veroorzaakte verkeersfiles en -hinder worden geschat op een bedrag tussen de 5 mln. en 10 mln. per jaar, als die zaken al in geld zijn uit te drukken. Wij hechten eraan om een te hoge aslastendruk te voorkomen. In de publiekprivate werksessie in het kader van het onderzoek van de commissie-Noordzij is dit punt door de sector overigens teruggetrokken. Inmiddels ziet de sector ook wel in dat er sprake is van een probleem. De voorgestelde campagnes die preventie en voorlichting tot doel hebben, worden meegenomen in het plan van aanpak over overbelading van Rijkswaterstaat (RWS), de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. In de nieuwe Wet wegvervoer goederen zal worden geregeld dat

opdrachtgevers medeaansprakelijk zijn voor overbelading. De verwachting is dat medeaansprakelijkheid bewustwording bevordert en dat men gestimuleerd wordt om de mogelijkheden te benutten. Deze wet zal naar verwachting per 1 mei 2009 in werking treden. Ik zie het probleem dat de heer Van Heugten schetst. Ik weet namelijk hoe lastig het is om de belading, als je iets van achter de tweede as eruit haalt, weer aan te passen. Ik loop aan tegen het probleem van de controleerbaarheid. Een reëel probleem is ook dat de schade aan de weg echt samenhangt met aslastdruk en dus niet met het totaal gedeeld door twee. Ik zie ook niet direct hoe je dat anders zou kunnen doen en op welke wijze het mogelijk is om die schade te voorkomen. De sector heeft, zoals gezegd, het punt inmiddels teruggetrokken in het kader van de activiteiten van de commissie-Noordzij. Ik wil best nog eens nagaan of er in andere landen ingenieuze oplossingen zijn gevonden om hieraan een goede draai te geven. Ik zie het probleem dus wel, maar in mijn ogen is er geen oplossing voorhanden waarmee wij de zaken kunnen voorkomen die ik zojuist noemde. Zoals ik al zei, wil ik best nog een keer over de grenzen kijken om te weten te komen of men daar tot ingenieuze oplossingen is gekomen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik dank de minister voor zijn opstelling. Ik begrijp die, maar probeer de zaak van twee kanten te bekijken. Ook de transportsector die wat dit betreft welwillend is en die zich keurig houdt aan de maximale belading, zit op een bepaald moment tijdens de rit met één of meerdere overbeladen assen. Wij begrijpen allemaal dat het lastig zal zijn om dit probleem op te lossen. De minister geeft dat ook aan. Ik heb geen aanwijzingen dat er in het buitenland op een eenvoudige manier oplossingen zijn bedacht. Is het dan niet redelijk om een coulanceregeling met de inspectie te maken totdat er een oplossing voorhanden is? De vervoerder, noch degene die het materiaal maakt, kan immers iets doen. Met een dergelijke regeling kan misschien een handreiking worden gedaan. Het lijkt mij niet terecht om forse boetes op te leggen, zeker niet in deze tijd waarin ook deze vervoerders hun marges echt moeten verdienen.

Minister **Eurlings**: Een coulanceregeling? Ik begrijp wat de sympathieke gedachte daarachter is, maar het probleem is dat je daarmee de goeden en de kwaden niet van elkaar kunt scheiden. Dan zal niemand zich meer genoodzaakt voelen om zich aan de maximale aslast te houden. Dan kan het effect dus heel stevig worden. Zojuist heb ik gezegd wat de schade aan het wegdek is. Ik weet dat er in het buitenland combinaties zijn die extra banden enz. hebben. Daarom vind ik het ook leuk om naar het buitenland te kijken. Ik weet niet of dat voor ons een oplossing is, maar wil er graag op die manier naar kijken. Daarnaast lijkt het mij goed om zich zo goed als het gaat aan de regels inzake de aslast te houden. Het aantal boetes dat wordt uitgedeeld is niet dermate groot dat dit een zeer grote invloed heeft op de bedrijfsvoering. Het principe van de aslast is overigens wel om een goede reden geboren. Als daarvan geen sprake was, zou ik bij het ministerie van Financiën langs moeten gaan om extra geld voor de wegen te vragen. Of dit het juiste moment is voor het claimen van extra middelen voor wegonderhoud, durf ik niet te hopen. Ik ben daar niet van overtuigd.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik begrijp het dilemma waarmee de minister te maken heeft. Mijn voorstel is echter om in de coulanceregeling nadrukkelijk op te nemen dat het voertuig absoluut niet overbeladen mag zijn. Op een aantal plaatsen in Nederland krijgt men automatische weegsystemen. Als het voertuig binnen de totale marge niet is overbeladen en men dus keurig binnen de beladingswet blijft, maar er één as overbeladen is, lijkt het mij goed om na te gaan of het terecht is dat er een boete wordt

opgelegd. Iedereen wil immers wel meewerken, maar kan dat soms niet. Dat is het grote probleem.

Minister Eurlings: Ja, dat begrijp ik, maar het probleem is dat de schade aan het wegdek echt met één as samenhangt. Dat is de ellende. Met twee assen zit je ver onder de limiet. Als één as er boven zit, hebben wij problemen met het wegdek. Tegen dat probleem lopen wij aan. Daarom noemde ik het bedrag van 50 mln. dat een en ander jaarlijks kost. Daarmee gaf ik de orde van grootte aan. Er is sprake van twee keer meer schade. U weet dat personenauto's in vergelijking met vrachtauto's het wegdek nauwelijks beschadigen. 20% extra aslast is, zoals ik al zei, 100% extra schade. Met uw welnemen zou ik dus graag nog eens in het buitenland kijken of daar het ei van Columbus te vinden is. Ik zal de Kamer berichten als ik van mening ben dat er iets is wat ook voor Nederland de oplossing kan zijn. De sector vindt het immers ook moeilijk om een oplossing te vinden. Als één as te zwaar is en de tweede extra licht, is er geen sprake van compensatie. Het wegdek herstelt zich namelijk niet door een lichtere as ter compensatie.

De heer **Van Heugten** (CDA): Een boete helpt ook niet. Het kwaad is dan immers toch al geschied.

Minister Eurlings: Ja, dat klopt. Als ik te snel rijd en een brief op de deurmat vind over de boete die ik moet betalen, is het kwaad ook geschied, maar misschien denk ik daardoor de volgende keer wel extra na. U hebt gelijk als u zegt dat het niet altijd is te voorkomen, maar in veel gevallen kan dat wel. Een coulancregeling kan ertoe bijdragen dat men minder gemotiveerd is om overlading te voorkomen. Dat is de ellende. Ik begrijp de heer Van Heugten dus wel, maar vraag hem ook onder ogen te zien wat de andere kant van de medaille is.

De **voorzitter:** Ik geef de heer Roemer het woord en verzoek de minister om zo meteen tot een afronding te komen.

De heer **Roemer** (SP): De ogen vallen mij zo ongeveer uit het hoofd, of mijn oren vallen van mijn kop. Ik weet niet wat ik moet zeggen. Ik steun de minister. Hij moet wat dat betreft gewoon helder zijn en zich niet laten verleiden door de CDA-fractie die opeens voor gedogen is. De heer Van Heugten zegt bovendien dat, als er een overtreding is begaan, het kwaad toch al is geschied. Dus als iemand met 180 km per uur door de bebouwde kom rijdt, is het kwaad toch al geschied. Waarom zou je die persoon dan bekeuren? Dat is wel een heel vreemde wending van de CDA-fractie.

De heer **Van Heugten** (CDA): Nee, dit is uitlokking.

De heer **Roemer** (SP): Ja, u lokte mij uit! Ik was helemaal niet van plan om iets te zeggen, totdat u met die opmerking kwam.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dan daag ik bij dezen de heer Roemer uit om een oplossing te zoeken voor het probleem van de aslastoverschrijding. Het probleem is dat men niet overbeladen vertrekt, maar dat er na aflading sprake is van overschrijding van de norm bij één as. Tot die tijd moet de heer Roemer praktisch zijn.

De heer **Roemer** (SP): Het is een kwestie van laden.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik zal de heer Roemer eens een dagje meesturen met een chauffeur. Dan wordt hij wel wakker. Dat heeft de SP-fractie in deze tijd wel nodig.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil die handschoen graag oppakken. Dat hoeft de heer Van Heugten niet te doen, want ik kom volgens mij bijna net zo vaak bij transporteurs als hij. Dat vind ik dan ook grote flauwekul. Er wordt een probleem geconstateerd. Dat zal er zeker zijn. De minister zegt dat er niet zo snel een oplossing voorhanden is. Als de heer Van Heugten meer vertrouwen in mij heeft dan in zijn eigen minister, vind ik dat een compliment. Die handschoen wil ik dus ook wel oppakken, maar dit is natuurlijk flauwekul. Er is een probleem dat op een andere manier opgelost moet worden. Dat wil niet zeggen dat wij opeens niet meer bekeuren en zullen gedogen. De minister erkent het probleem en probeert daarvoor een oplossing te vinden. Als die oplossing er niet is, is die er niet. Dat is simpel zat.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dan helpt het ook niet om te bekeuren.

De heer **Roemer** (SP): Ja, bekeuren helpt dan wel. Dan moet je de inhoud maar over twee vrachtwagens verdelen. Dat is vervelend, maar toch.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dat is niet goed voor het milieu.

De heer **Roemer** (SP): Nee, dat is helemaal niet goed voor het milieu, dus dan moet je het anders doen, maar niet op deze manier.

De **voorzitter**: De heer Roemer en de heer Van Heugten nodigen elkaar uit voor een werkbezoek aan een transportbedrijf, ondanks dat zij al vaak bij een dergelijk bedrijf zijn geweest.

Minister **Eurlings**: Het was gezellig achter het dashboard, maar goed. Voor een gedeelte van de sector is er een probleem waarvoor nog geen oplossing voorhanden is. Ik heb gezegd dat ik wil nagaan of ergens anders het ei van Columbus gevonden is. Daarbij merk ik wel op dat de belastingsgrens in Nederland ruim is in vergelijking met die in het buitenland. In het buitenland is de grens vaak 40 ton en bij ons 50 ton. Ik hecht er ook aan om te zeggen dat wij het probleem dat de heer Van Heugten schetst in die zin proberen op te lossen dat er, net als bij snelheidsovertreidingen en beboeting, een relatief ruime marge is. Er wordt dus niet geverbaliseerd als men binnen die marge blijft. Wij proberen dus niet te veel te muggenziften.

De heer Van Heugten vroeg naar nascholingscursussen en het vroeg erkennen daarvan. Ik ben blij dat ik hem kan melden dat het vroeg erkennen van de nascholingscursussen om de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs op peil te houden, inderdaad niet zo lastig is. De divisie CCV van het Centraal Bureau voor de Rijvaardigheid (CBR) heeft hard gewerkt om het in Nederland mogelijk te maken dat de uren voor het volgen van gecertificeerde nascholingscursussen vanaf 1 maart jl. meetellen. De chauffeurs zijn verplicht om 35 lessen te volgen. Het is zeker ook mogelijk om daarvoor eigen bedrijfsopleidingen te gebruiken. Natuurlijk dienen die opleidingen dan door de CCV te zijn gecertificeerd. Ik denk dat dit veel zorgen kan wegnemen.

Ik kom op de EU-arbeidstijdenrichtlijn. De Europese Commissie wil met haar voorstel zelfstandige beroepschauffeurs permanent uitsluiten van de arbeidstijdenregelgeving voor mobiele werknemers, waaronder de 48-urige werkweek. Ik steun de Commissie daarin. Het kabinet is principieel tegen het beperken van arbeidstijden van zelfstandige ondernemers. Geen enkele groep zelfstandigen heeft daarmee te maken. Zelfstandigen dragen zelf het ondernemingsrisico en zijn vrij om tijd in hun eigen bedrijf te steken. Zeker in de huidige economische situatie waarin een verdere daling van de rentabiliteit in de sector zichtbaar is, moeten wij het ondernemerschap in de sector niet verder proberen te beperken. Tegenstanders van het voorstel wijzen natuurlijk vaak op de risicovolle omstan-

digheden van het chauffeurswerk en het belang van arbeidstijden voor zelfstandigen ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid. Het is belangrijk om vandaag met elkaar te delen dat wij hiervoor de rij- en rusttijden hebben. Die voorkomen dat er onacceptabele situaties ontstaan. Zoals u weet, worden die rij- en rusttijden maar al te goed gehandhaafd. Vaak hoorde ik u zeggen dat dit in het buitenland soms te goed gebeurt. Wij hoeven dus weinig zorgen te hebben. Ik plaats ook een vraagteken bij de handhaafbaarheid, als je het al zou doen. Het is niet te doen om onderscheid te maken tussen de tijd die een zelfstandige besteedt aan tal van activiteiten, waaronder de administratie, en de tijd die hij besteedt aan laden, lossen en rusten. Handhaving is dus niet te doen. Dat zouden wij ook niet moeten willen. Het is gewoon een ondoenlijk idee. Geopperd wordt ook om de administratieve uren te registreren met een tachograaf. Ik zie het al voor me. Laat ik kort zijn: wij steunen de Commissie. Wij zijn er tegen en hopen dat wij dit kunnen voorkomen. Ik kom op de antipiratenknop, de noodknop. Naar aanleiding van ons overleg over de top 20 van de minst veilige parkeerplaatsen, stuurde ik een brief, mede namens de ministers van Justitie en BZK. Die brief is met alle partijen besproken. Geconstateerd is dat de inzet en de effectiviteit van de noodknop moeten worden beoordeeld als onderdeel van de totale keten ter voorkoming en bestrijding van criminaliteit. Het beeld is dat men wel op de knop kan meppen, maar dat men daarmee niet zo veel opschiet als er vervolgens geen justitiële opvolging komt. Met de sector is afgesproken om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om installatie en effectief gebruik te stimuleren, en welke rol diverse partijen daarbij hebben. Ook is afgesproken dat deze knop als nieuw element in het nieuwe convenant ten behoeve van de aanpak van transportcriminaliteit zal worden opgenomen. Dat convenant dient onder regie van EZ tot stand te komen en zal voortbouwen op het convenant dat in 2004 is afgesloten. Ik ben daar blij mee, want dit is een integrale aanpak die echt voordeel moet bieden. In de aanloop naar het nieuwe convenant zullen veel activiteiten ontplooid worden, waaronder het verkennen van de toekomstige rol van volgsystemen en wat die vereisen aan nationale en internationale samenwerking in deze sector voor de keten van opvolging van alarmsystemen en -signalen. Het is de bedoeling dat er, ook als je bijvoorbeeld in België op de knop slaat, iets gebeurt.

De heer Roemer vroeg of ik alleen voor wegtransport ben. Ik probeer zijn zorg wederom weg te nemen, maar weet niet of mij dat lukt. Ik ben ook voorstander van goederenvervoer over het spoor en de staatssecretaris gaat over de binnenvaart. Wij zijn dus voorstander van goederenvervoer over het spoor en van de binnenvaart. De heer Noordzij richtte zich met name intensief op het transport over de weg. Dat deed hij met succes. Ik ben best bereid om te bezien of het zinvol is om breder te kijken naar de binnenvaart en het spoor. Daar gebeurt ook wel veel, maar dat valt niet onder de vlag van de heer Noordzij. Graag wil ik nagaan of er wat dat betreft een meerwaarde kan zijn. Mocht dat het geval zijn, dan kom ik daarop graag bij de Kamer terug.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb daarover een heel concrete vraag gesteld, zeker ten aanzien van aanpassingen van kleine schepen. De minister heeft ongeveer een uur en drie kwartier over de weg gesproken en in één zin hebben wij nu het spoor en de binnenvaart gehad. Wij weten nu dus hoe de verhoudingen ongeveer liggen. Nee, de minister heeft mij niet overtuigd. Sterker nog, hij heeft mijn beeld vandaag bevestigd.

Minister **Eurlings**: Dan roep ik hulp troepen in, en wel hulp troepen onder leiding van Tineke Huizinga. Graag speel ik dit aan haar door en verzoek ik haar om de Kamer schriftelijk te informeren.

De heer **Roemer** (SP): Met alle respect, daaraan heb ik geen behoefte. Daarover hebben wij een debat gehad en ik heb het als voorbeeld gegeven. Een paar weken geleden hebben wij gesproken over Europese regels. Kleinere schepen moeten voor 2010 of 2015 worden aangepast. Juist in deze tijd is daarvoor geen enkel begrip van het kabinet. En de staatssecretaris spreekt ook namens deze minister. Het kabinet zegt niet in Europees verband dat het er vol voor wil gaan. Het toont wat dat betreft geen enkel begrip. Het blijft volledig achter de regels staan in plaats van dat het die negatief beoordeelt en zegt dat het daarmee niets kan beginnen. Ik vind dat het kabinet daarmee echt een kans heeft laten liggen. Meteen wordt er gedacht dat dit toch niet gaat lukken en dat het dus geen enkele zin heeft om daaraan te werken. Ik zeg nogmaals dat ik het een gemiste kans vind.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben van mening dat de heer Roemer een volstrekt verkeerde situatieschets geeft, want er is wel degelijk uitgebreid over deze kwestie gesproken. Wij hebben het niet voor niets gehad over de hardheidsclausule enz. In mijn ogen klopt zijn samenvatting dus absoluut niet.

De heer **Roemer** (SP): Dat is precies wat ik bedoel: het zich verschuilen achter de regeltjes zoals die bestonden. Er is totaal geen begrip voor de kleine schippers die nog steeds in zak en as zitten.

Minister **Eurlings**: Ik dank de heer Roemer voor het feit dat hij zijn appreciatie van het debat over de binnenvaart tot nu toe luid en duidelijk heeft gecommuniceerd. Daar neem ik graag akte van. Dat is zijn appreciatie. Ik vraag begrip voor de situatie. Hij kan mij immers ook bevragen over de herstructurering van de politiemacht in Nederland. Daarvan zal ik dan ook akte nemen, maar op de vragen zal ik geen beleidsinhoudelijk antwoord geven.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb daarvoor zeker begrip. Ik wilde alleen zeggen dat, als wij het over transportbelemmeringen hebben, wij zeker ook volop aandacht moeten hebben voor hetgeen op het spoor en in de binnenvaart gebeurt. Daar zijn immers ook veel belemmeringen. Dat was de strekking van mijn betoog. Ik heb daarbij een voorbeeld gegeven. Ik meen dat die boodschap ook bij de heer Noordzij is overgekomen en hoop dat de minister wil bevestigen dat dit, ook in het overleg met de commissie, niet wordt vergeten.

Minister **Eurlings**: Ik probeerde de heer Roemer zojuist een handreiking te doen. Ik ga nu toch een beetje over de grens heen, maar doe dat niet om de discussie uit te lokken. Ik zal die discussie namelijk niet aangaan. Wel kan ik hem mededelen dat staatssecretaris Huizinga in november 2008 voorstellen in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft ingediend om te komen tot een reductie van de administratieve lasten. Door die commissie is afgesproken dat de bevoegde comités zal worden verzocht om de haalbaarheid van de Nederlandse voorstellen te onderzoeken. Het secretariaat van de CCR bereidt daartoe een startdocument voor waarin de gevraagde acties worden beschreven. Dat document zal deze maand of in april 2009 op de agenda van de vergadering voor de comités staan. Er is dus wel degelijk aandacht voor dit onderwerp, al is de heer Roemer daarover misschien niet tevreden. Naar aanleiding van zijn opmerking van zojuist en de bredere vraag of het zinvol is om integraal te kijken naar de binnenvaart en het spoor, zal de staatssecretaris graag bij hem terugkomen. Daar het haar beleidsterrein is, zal zij daarop een inhoudelijke reactie geven. Verder dan dit kan ik niet gaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een punt van orde. Het is bijna 18.00 uur. Dit algemeen overleg is gepland van 16.00 uur tot 18.00 uur en ik moet weg. De inhoudelijke beantwoording van de minister vind ik over het algemeen prima, maar hij hield weer zo'n lange inleiding. Ik heb het gevoel dat ik in die inleiding van vijftien minuten niets nieuws hoorde. Wij krijgen dus weer geen tweede termijn. Ik wil graag dat wij het voortaan anders doen en stel voor dat wij alle overleggen met deze minister met een uur verlengen als hij elke keer met die standaard inleidingsteksten komt. Voor de rest ben ik blij met de beantwoording. De minister gaat goed op de vragen en opmerkingen in, maar die inleiding, het herhalen wat in de stukken staat, gaat ten koste van de tweede termijn. En ik vind het zonde om onnodig VAO's aan te vragen. Daar houd ik niet van en daarmee zijn wij niet geholpen.

Minister **Eurlings**: Ik heb bijgehouden hoe lang de inleiding was en geconstateerd dat die nog geen vijftien minuten duurde. Ik ben om 16.45 uur aan het woord gekomen. Om 17.00 uur ben ik met de beantwoording begonnen. Bovendien ga ik altijd in op interruptiedebatten. Die zijn er veelvuldig. Zojuist vond er weer een interruptiedebat plaats. Dat is prima, maar die debatten namen het leeuwendeel van de tijd in beslag. Het is niet een kwestie van jij-bakken, maar wij moeten wel reëel zijn en toegeven waar de tijd echt in gaat zitten. Ik had mijn pleidooi gemakkelijk om 17.30 uur kunnen afronden als er weinig interruptiedebatten waren geweest. Het voeren van interruptiedebatten is overigens de meerwaarde van het debat. Ik zal heel snel afronden en reken er een beetje op dat wij een snelle tweede termijn houden. Zie die glimlach. Het valt allemaal wel weer mee.

Ik kom snel terug op de vrijstelling van de truckersruns. Ik moet nog een contact met Brussel leggen om een vraag te laten beantwoorden waar ik zelf mee zit.

Voorzitter, ik ben gewoon klaar. Alstublieft!

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Volgens mij stel ik voor de vierde of de vijfde keer de vraag wat wij doen met venstertijden als wij de kilometerheffing invoeren.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wij voeren de kilometerheffing niet in, dus wat dat betreft zijn wij snel klaar. Dat is een geintje.

Ik heb de minister gevraagd of het probleem op de beveiligde parkeerplaats aan de A67 naar behoren is opgelost.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De minister heeft mijn vraag nog niet beantwoord over de verlenging van het chauffeursrijbewijs. Ik vroeg of Nederland wil inzetten op verlenging met vijf jaar, een medische melding en pas na tien jaar een medische keuring. Zodoende hoeven wij niet alle chauffeurs om de vijf jaar te herkeuren.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de fiscale bijtelling voor bestelauto's of de afschaffing daarvan. Evenmin heb ik antwoord gehad op mijn vraag over de enquête van het CBS. Laatstgenoemde vraag mag de minister wat mij betreft schriftelijk beantwoorden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Mevrouw Roefs vroeg naar de venstertijden en de kilometerheffing. Als ik kijk naar de principes van de kilometerheffing, constateer ik dat die heffing geen alternatief is voor venstertijden. De venstertijden zijn met name ingesteld ten behoeve van de leefbaarheid van binnenstedelijke gebieden. Indien er voor de vracht ook sprake zou

zijn van spitstarifiëring, zou dat natuurlijk ook zijn werking hebben op het stimuleren van vracht buiten de spits. Wij moeten nog met elkaar spreken over hoe dat allemaal moet. Het is geen wet van Meden en Perzen dat er geen venstertijden meer zijn als de kilometerheffing er komt. Dat maakt de uitdaging voor ons des te groter om ervoor te zorgen dat er sprake zal zijn van uniformiteit en dat wij dus inderdaad één lijn trekken. Ik heb er echt vertrouwen in dat de ambassadeur wat die aanpak betreft tot gedeeltelijke uniformiteit kan komen. Om nog een ongevraagde vraag te beantwoorden: de autonomie van gemeenten is natuurlijk van belang, maar u weet ook dat wij de aanwijzingsbevoegdheid als ultimum remedium hebben, al mag ik hopen dat het niet nodig is om die te gebruiken. Laat iedereen in het land die zin goed horen. Er moet echt meer sprake zijn van uniformiteit. Het kan geen lappendeken worden in de zin van ieder op zijn eigen manier.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw Roefs kort het woord en verzoek de minister om kort te antwoorden, want anders kost het heel veel tijd. De heer Aptroot moet helaas weg. Ik kan mij dat ook voorstellen, want het is 18.00 uur.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De venstertijden, zoals die vaak worden afgesproken, zijn juist spits tijden. Dat zou in feite kunnen betekenen dat er bij de transportsector extra kosten in rekening moeten worden gebracht. Ik hoop dat er andere venstertijden komen, temeer omdat die tot nu toe niet bevorderlijk waren voor de verkeersveiligheid. Op die momenten is het immers enorm druk in de stad.

Minister **Eurlings**: Het laatste ben ik volstrekt met mevrouw Roefs eens, maar ik probeer duidelijk te maken dat zij het verschil ziet tussen het enerzijds omgaan met venstertijden – mevrouw Roefs maakte wat dat betreft terecht een punt van de verkeersveiligheid – en anderzijds de kilometerheffing die een alternatief is voor de bestaande vaste belastingen. Als wij zouden besluiten tot een spitstarief voor vrachtverkeer – uiteindelijk gaat de Kamer daarover – zou er in enige mate sprake kunnen zijn van een uitwijkwerking vanuit de spits. De vragen zijn hoe, of enz. Verder zijn het naar mijn idee echt gescheiden trajecten.

Graag informeer ik de Kamer over de A67 en de fiscale positie van de bestelwagens.

Er is gevraagd naar het combineersysteem voor het melden en keuren van vakbekwame beroepschauffeurs. De derde Europese rijbewijsrichtlijn stelt de geldigheidsduur van het groot rijbewijs C en D vast op vijf jaar. Nationaal kan ik daaraan helemaal niets veranderen. Dat is als het ware in beton gegoten. Anticiperend op de implementatie van deze richtlijn heb ik reeds goede gesprekken met sociale partners gehad om de geldigheid van de rijbewijsdocumenten te stroomlijnen met die van de code vakbekwaamheid van de chauffeurs, die ook op het rijbewijs is vermeld. Ik denk dat wij voorlopig niet onze aandacht moeten vestigen op een gecombineerd systeem voor melden en keuren. Heel wat chauffeurs zijn namelijk niet alleen verplicht om een rijbewijskeuring te laten doen, maar ook om elke vijf jaar een cao-keuring te ondergaan. Ik heb wel begrepen dat sociale partners werken aan een koppeling van de cao-keuring aan de rijbewijskeuring per begin 2012. Als sociale partners dat inderdaad willen doen, zal ik dat stimuleren. Dan is het immers mogelijk om dubbele lasten voor de chauffeurs te voorkomen. Dat lijkt mij dus een werkbare manier om het door de heer Van Heugten geschetste doel te bereiken. Verder kan ik melden dat met het CBR is afgesproken dat verslagen van de cao-keuring ook zullen worden geaccepteerd als rijbewijskeuring, indien die als gelijkwaardig te beschouwen zijn. Daarmee is het mogelijk om de lasten te verlichten. Met die twee stappen kan dus worden bereikt wat de heer Van Heugten wenst.

Ik heb al gezegd dat ik de vraag over de A67 binnen niet al te lange tijd schriftelijk zal beantwoorden. Eerder zei ik dat wij zullen proberen om een alternatief te vinden op het moment dat de winkel wordt verbouwd, dus als de parkeerplaats wordt aangepakt.

De **voorzitter**: Dank u wel. De toezeggingen worden opgenomen in het verslag. Die zal ik niet meer voorlezen. Ik dank alle aanwezigen en sluit dit algemeen overleg.

Toezeggingen

De minister doet de Kamer medio 2009 de eerste rapportage van de ambassadeur Stedelijke Distributie toekomen.

De minister bericht de Kamer over het resultaat van zijn activiteiten om België ertoe te bewegen, de vrije cabotage te handhaven die in de Benelux is afgesproken.

De minister bericht de Kamer over wat er gebeurt met het voornemen van de acht Alpenlanden om het transitovervoer door de Alpen te reguleren en de actie die hij daarop zal ondernemen.

De minister legt het alternatief voor de eis van dienstbetrekking in de Wet wegvervoer goederen na uitwerking aan de Kamer voor, alvorens deze eis uit de Wet te schrappen.

De minister zal inventariseren of er in het buitenland goede oplossingen zijn voor het probleem van de maximale asbelasting voor vrachtwagens en de Kamer daarover informeren.

De minister komt schriftelijk terug op de vraag van het lid Roemer over de beveiligde parkeerplaats bij de A67 en op de vragen van de heer Aptroot over de mogelijkheid om de fiscale bijtelling voor bestelauto's af te schaffen en over de mogelijkheid van een softwarematige oplossing voor de lastendruk veroorzaakt door CBS-enquêtes.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep