

Vergaderjaar 2008–2009

**29 515**

## **Kabinetplan aanpak administratieve lasten**

**Nr. 277**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2008

Met deze brief wil ik u – op verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat (29515–261/2008D21041) – informeren over de voortgang met de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (Commissie Noordzij). Gezien het feit dat dit nog interdepartementale afstemming vergt via de geëigende voorportalen, verwacht ik de kabinetsreactie en het bijbehorende actieplan voor een 15-tal knelpunten uiterlijk begin maart 2009 jaar naar uw Kamer te kunnen zenden. De kabinetsreactie op de overige 25 knelpunten uit het rapport Noordzij zal ik u voor de zomer van 2009 doen toekomen.

Een belangrijk onderdeel van de analyse van de Commissie Noordzij wordt gevormd door een brede inventarisatie van een veertigtal knelpunten van uiteenlopende aard in de transportsector. De Commissie adviseert een aantal (15-tal) daarvan binnen één jaar op te lossen en voor de overige (25-tal) een aanvalsplan op te stellen. Ik ben nu in een afrondend stadium met het opstellen van een actieplan voor de 15 knelpunten waarvan de Commissie Noordzij de inschatting maakte dat ze binnen een jaar oplosbaar zijn.

Momenteel voert mijn departement samen met andere betrokken departementen in afrondende zin intensief en constructief overleg met brancheorganisaties, werkgevers en werknemers om dit beoogde actieplan in zijn definitieve vorm te detailleren en af te ronden. Daarbij nemen we integraal ook de daarmee samenhangende knelpunten uit de Top 10 van het lid Koopmans en de Top 10 ergernissen van de EVO mee.

Alle partijen achten het noodzakelijk dat we voldoende tijd uittrekken voor een gedegen actieplan. Het actieplan voor de top 15 zal een breed palet aan acties omvatten, zowel van overheden als bedrijfsleven. De acties lopen uiteen van maatregelen gericht op de uitvoering- en handhavingpraktijk tot aanpassing van Europese wet- en regelgeving.

Wat kunt u in het actieplan straks aantreffen? Sommige knelpunten zijn of worden op korte termijn goeddeels opgelost (b.v. vergroting van de maximale lengte bij binnenlands vervoer 45ft container). Andere knelpunten lijken bij nader inzien door de sector te worden teruggetrokken als knelpunt (b.v. maximale breedte dikwandige voertuigen voor niet-geconditioneerd vervoer). Opvallend is dat bij nadere beschouwing, er bij circa de helft van de 15 knelpunten een belangrijke Europese dimensie blijkt te zijn. Daardoor is de inschatting van de Commissie Noordzij dat al deze 15 punten in principe binnen een jaar oplosbaar zijn mijns inziens te optimistisch (b.v. rondom de tachograaf en de rij- en rusttijden). Op dergelijke punten is het resultaat nog ongewis en zullen oplossingen zeker langer op zich laten wachten. Uiteraard kijken we bij deze punten of en hoe er binnen de grenzen van de EU-regelgeving nationale oplossingen mogelijk zijn, of dat in de uitvoering en handhaving zaken verbeterd kunnen worden. Dat laat onverlet dat voor structurele oplossingen van dergelijke knelpunten ingezet moet worden op aanpassing van regelgeving van de EU.

Mijn intentie is om voor die punten een strategische EU-agenda op te stellen van overheid en branche gezamenlijk. Daarbij zal ook de branche zelf aan de slag moeten om steun voor de Nederlandse inzet te verwerven bij hun zusterorganisaties in het buitenland. Dat zal voor een aantal onderwerpen nog de nodige inspanning vergen, gezien de internationale verschillen van inzicht. Om een voorbeeld te noemen, de zusterorganisatie van TLN in Duitsland (BGL) is tegen toelating van lange zware vrachtwagens (LZV's). Dat helpt natuurlijk niet om dit onderwerp hoger op de agenda in Duitsland of Europa te krijgen. Met andere woorden, het oplossen van de knelpunten vergt veelal ook een actieve inzet van brancheorganisaties.

Alle betrokken partijen zijn content met het gekozen «pressure cooker» werkproces. De knelpunten worden in publiek-private werksessies besproken door inhoudelijke experts onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. Daarnaast wordt deze aanpak op overkoepelend niveau in het Overlegorgaan Goederenvervoer door overheid en betrokken maatschappelijke organisaties afgestemd en gemonitord. De reactie van de verzamelde partijen is positief. De manier waarop we het aanpakken wordt zeer gewaardeerd. Er is veel werk verzet door iedereen en met een constructieve insteek. De komende weken benutten we om het actieplan SMART te maken, zodat duidelijk is wie welke actie gaat uitvoeren op welke termijn en met welk beoogd resultaat.

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