

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

| | |
|---|----------------|
| Contactpersoon | Doorkiesnummer |
| - | - |
| Datum | Bijlage(n) |
| 23 november 2005 | - |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| DGTL/05.009113 | - |
| Onderwerp | |
| Toezeggingen in algemeen overleg over het programma Beter Geregeld en over administratieve lasten van Verkeer en Waterstaat op 7 september 2005 | |

Geachte voorzitter,

In vervolg op de vragen van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat in het Algemeen Overleg op 7 september 2005 over het programma Beter Geregeld (Kamerstukken II, 29 515, nr. 86) en over de administratieve lasten voor (Kamerstukken II, 29 515, nr. 88 alsmede Kamerstukken II, 29 362, nr. 42) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, bericht ik u het volgende.

1. Aan de orde kwam de controle bij overbelading van vrachtwagens voor vee-transport. In Nederland zou een zwaardere belading zijn toegestaan dan in buurlanden. De goederen in de sector vee-transport zouden lijden onder de kwaden omdat de controle in Nederland te wensen over zou laten.
Hierover kan ik u het volgende melden. De uitgevoerde controles wijzen uit dat de vee-transporteurs voldoen aan de Nederlandse eisen voor het totaalgewicht (maximaal 50 ton) en aan de eisen voor de individuele aslasten. Bekend is dat in andere EU landen andere maximum toegelaten totaalgewichten gelden. Het is aan de overheden van die landen om het toezicht op de naleving van de eigen nationale regels vorm te geven.
2. Aan de orde kwam de top 10 ergernissen aan administratieve lasten van de Eigen Transporteurs Organisatie (ETO). De vraag werd gesteld wat ik de ETO heb te bieden.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Voorop staat dat er veel goed en constructief overleg is met de branche en met name ook met de EVO, waarbij men vroegtijdig over de te verwachten ontwikkelingen geïnformeerd wordt. Nederland is voor zover overzien kan worden niet strenger dan de buurlanden bij de implementatie van EU richtlijnen. Zoveel mogelijk wordt getracht de ruimte te benutten die de richtlijnen de lidstaten biedt. Een aantal onderwerpen uit de EVO top 10 behoort niet tot de verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zoals fiscale zaken, de afvalstoffenwetgeving en de vervoersstatistieken. Voor zover het onderwerpen betreft waar Verkeer en Waterstaat bij betrokken is, kan ik het volgende melden.

Met betrekking tot de gemiddelde arbeidstijd van maximaal 48 uur kende het wegvervoer altijd een uitzonderingspositie. Met de komst van de richtlijn 2002/15/EG geldt voor deze sector nu ook een limitering van de arbeidstijd. Bij de implementatie wordt - binnen de mogelijkheden van de richtlijn - zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van de betrokkenen. De meest betrokken partijen is dan ook gevraagd aan te geven welke inhoudelijke en praktische elementen betrokken zouden moeten worden bij de implementatie van de richtlijn 2002/15/EG, mede in het licht van de bepalingen van richtlijn 2003/88/EG.

Overigens vallen de meeste medewerkers, die werkzaam zijn in de logistieke sector waarvan de EVO de belangen behartigd, al vele jaren onder de algemene arbeidsrichtlijn. Door de richtlijn 2002/15 (organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen) worden het arbeidstijdenregime van chauffeurs nu met het algemene regime nagenoeg gelijkgetrokken.

Er wordt naar gestreefd om de consequenties van de "richtlijn vakbekwaamheid chauffeurs in het vrachtvervoer" zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de verplichtingen in het kader van het rijbewijs. Hierdoor worden extra lasten voor de burger zoveel mogelijk voorkomen.

Voor wat betreft de verplichte nascholing wordt er naar gestreefd om deze zo flexibel mogelijk in te vullen ten voordele van het bedrijfsleven en op maat voor de chauffeurs, binnen de mogelijkheden die de richtlijn 2003/59 (vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer) biedt.

De verplichting tot medische keuring vloeit voort uit een veroordeling van Nederland door het Europese Hof van Justitie. Hierdoor is nu bij iedere verlenging van rijbewijs C en D een medische keuring verplicht. Overigens is een 5 jaarlijkse medische keuring al in diverse CAO's voor het beroepsgoederenvervoer opgenomen.

3. Over de landelijke vrijstelling voor venstertijden voor waardetransporten werd geïnformeerd naar te verwachten concrete maatregelen. Daarover kan ik u het volgende mededelen.

Medio dit jaar heeft het Maatschappelijk Overleg Betalingsverkeer (MOB) mij geadviseerd om de wettelijke regels zo aan te passen dat geld- en waarde-transporten niet langer gebonden zijn aan de venstertijden die gemeenten hebben vastgesteld. Begin oktober 2005 heb ik middels een schrijven positief gereageerd op het advies van het MOB. In mijn brief kondig ik aan de regelgeving aan te passen. Ik streef ernaar om begin januari 2006 samen met de gemeenten vanuit hun rol als wegbeheerder de beslissing te nemen over het in gang zetten van de benodigde wetswijziging. Aan de VNG heb ik in een separate brief de vraag voorgelegd om in beeld te brengen welke fysieke belemmeringen (toegangssystemen) in de individuele steden nog resteren en hoe deze zullen worden ondervangen voor de verschillende geld- en waardetransporteurs in Nederland. De VNG maakt inmiddels geen deel meer uit van het MOB, maar is wel essentieel voor het vereiste zicht op de uitvoeringsconsequenties van de maatregel.

4. De administratieve lasten van de afvalvervoerders in de binnenvaart werd aan de orde gesteld. De registratieverplichting voor afvalvervoerders is ingevoerd op grond van de Europese Kaderrichtlijn afvalstoffen. Mede gedwongen door de uitspraak van de Raad van State zijn er nadere eisen gesteld aan de registratieverplichting, namelijk betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. VROM heeft de afgelopen maanden de uitvoering van deze registratieverplichting verlicht. Sinds de invoering van de registratieverplichting zijn de volgende besluiten genomen:
 - a. Voor wat betreft de vakbekwaamheid is voor de binnenvaart bepaald dat in plaats van een apart bewijs van vakbekwaamheid kan worden volstaan met het vakbekwaamheidsbewijs dat door de Inspectie Verkeer en Waterstaat reeds wordt geregistreerd ten behoeve van het verkrijgen van een vergunning voor beroepsvervoer per binnenvaartschip.
 - b. De eis van € 18.000 aan eigen vermogen van de ondernemer blijft bestaan. Alternatieven - aangedragen door de binnenvaartsector - zijn onderzocht, maar blijken geen garantie voor kredietwaardigheid te bieden.
 - c. Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft procedureafspraken gemaakt met het Ministerie van Justitie om voor binnenvaartondernemers het verkrijgen van een verklaring van goed gedrag via de gemeenten te vergemakkelijken. Toen de binnenvaartbranche aangaf nog problemen te ondervinden met een aantal gemeenten, heeft VROM contact opgenomen met het ministerie van Justitie om de problemen aldaar op te lossen. Het is dus gedeeltelijk gelukt om de administratieve lasten van de afvalstoffenregistratie te beperken. Alle mogelijke oplossingen in de zin van praktische uitwerking van de regelgeving zijn onderzocht en waar mogelijk toegepast. Verder vermindering van administratieve lasten kan alleen indien de regelgeving wordt aangepast.

Dit zal niet zonder meer kunnen, omdat deze regelgeving het resultaat is van een interpretatie door de Raad van State van een Europese richtlijn. Aangezien de interpretatie door de Raad van State strenger is dan de interpretatie in de ons

omringende landen, lijkt een internationale harmonisatie (in de CCR) conform de Nederlandse interpretatie niet erg kansrijk.

5. In het algemeen overleg heb ik u toegezegd snel te komen met een brief over de relatie tussen de omgevingsvergunning en de op basis van de Waterwet te realiseren watervergunning. De brief kunt u binnenkort tegemoet zien.
6. Over de Algemene Periodieke Keuring van voertuigen (APK) werden diverse vragen gesteld. Ik heb toegezegd dat u voor de begrotingsbehandeling een brief tegemoet kunt zien. In de brief - die ik u binnenkort doe toekomen - zal ik ingaan op gevolgen voor het milieu en de verkeersveiligheid bij verlaging van de frequentie van de APK.
7. Ten slotte kwamen twee onderwerpen aan de orde, de problematiek van het onverzekerd rijden en de problematiek inzake de verzekeringsplicht voor verkeersregelaars en verkeersbrigades, waarover ik u inmiddels heb bericht in mijn brief van 5 oktober 2005 (Kamerstukken II, 29 398, nr. 32).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs