

Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake Rapport Weg Belemmeringen (Commissie Noordzij)

Actieplan Top 15 knelpunten

Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake Rapport Weg Belemmeringen (Commissie Noordzij)

Actieplan Top-15 knelpunten

Versie 2.1

Nieuwegein, 20 januari 2009

drs.ing. P.M.H.H.Bex
drs. P.A.M. van der Poll MSc
drs. A.C.P. Piet

SIRA Consulting is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoekresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van SIRA Consulting. SIRA Consulting aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Werkwijze en stand van Zaken	4
2.1	Werkwijze	4
2.2	Stand van zaken	4
3	Resultaten	6
3.1	Algemene bevindingen bij de Top-15 knelpunten	6
3.2	Samenvatting van acties per knelpunt	8
3.3	Overige knelpunten besproken tijdens de eerste reeks werksessies	14

1 Inleiding

In het kader van vermindering van regeldruk voor bedrijven is, in opdracht van het kabinet, een fundamentele verkenning voor de sector transport gestart. Deze verkenning is uitgevoerd door een Commissie onder voorzitterschap van ir. K. Noordzij. De Commissie Noordzij heeft in een rondgang langs ondernemers in de transportwereld een lijst van knelpunten opgeleverd. Op basis van een nadere analyse stelt de Commissie aan het kabinet drie soorten acties voor:

- A. Ga meteen aan de slag en los binnen één jaar samen met ondernemers 15 knelpunten op en stel voor de overige knelpunten een aanvalsplan op.
- B. Doe meer met praktijkexperimenten en test de effecten van nieuw beleid eerst uit.
- C. Ga uit van vertrouwen bij het maken van nieuwe regels en let meer op Europa.

Om invulling te geven aan de eerste actie heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) in samenwerking met de Regiegroep Regeldruk van het ministerie van Financiën het project “Analyse knelpunten en inventarisatie werkbare oplossingen inzake Rapport Weg Bepemmeringen (Commissie Noordzij)” gestart. Het project is gericht op het afstemmen en concreet – in de vorm van een uitgewerkt actieplan – invullen van de oplossingsrichtingen. Het resultaat van het project is:

- *Een actieplan voor de Top 15 knelpunten.* Hierin wordt gerapporteerd over de wijze waarop de Top 15 knelpunten binnen een jaar (geheel of gedeeltelijk) worden opgelost. Ook wordt een concrete jaarplanning voor de oplossingsrichtingen opgenomen, waarbij tevens de belangrijkste risico's zijn samengevat.
- *Een aanvalsplan voor de overige (25) knelpunten.* Hierin wordt gerapporteerd over de wijze waarop de overige (25) knelpunten (geheel of gedeeltelijk) kunnen worden opgelost. In het aanvalsplan zijn de risico's toegelicht, die uitvoering kunnen vertragen of verhinderen.

Deze rapportage bestaat uit een toelichting op het project en het actieplan voor de top-15 knelpunten.

2 Werkwijze en stand van Zaken

2.1 Werkwijze

Het project wordt gefaseerd uitgevoerd waarbij onderscheid is gemaakt in de Top 15 knelpunten en de overige knelpunten. De werkwijze hierbij is als volgt:

1. Verduidelijken knelpunten en oplossingsrichtingen

De knelpunten en de bijbehorende oplossingsrichtingen zijn in overleg met deskundigen aangescherpt en op onderdelen verduidelijkt. Hiervoor zijn interviews uitgevoerd met deskundigen vanuit de overheid en het bedrijfsleven.

De knelpunten en de nader geconcretiseerde oplossingsrichtingen zijn vervolgens samengevat in een zogenaamd rapportageformat. Hierin is tevens op hoofdlijnen aangegeven wat de kosten en baten van de voorgestelde oplossingsrichtingen zijn.

2. Opstellen actieplannen in werksessies

Om van oplossingsrichting te komen tot concrete acties voor de uitvoering zijn werksessies georganiseerd. In de werksessies – uitgevoerd onder leiding van de heer M.C van der Harst – is de zogenaamde “*pressure cooker*” methode gebruikt om tot een concreet resultaat te komen. Het resultaat is een concept actieplan per knelpunt, waarin is aangegeven wie welke activiteit gaat uitvoeren om de oplossing te realiseren. Aan de sessies hebben deskundigen van ministeries, uitvoeringsorganisaties en het bedrijfsleven deelgenomen.

3. Afstemmen actieplannen

De concept actieplannen worden (inter-) departementaal afgestemd, zodanig dat hiermee commitment wordt gegeven aan de activiteitenplanning. Na deze (ambtelijke) afstemming wordt een definitief actieplan opgesteld waarin alle knelpunten, die zijn besproken tijdens de werksessies, zijn opgenomen.

2.2 Stand van zaken

De eerste fase van het project – te weten de Top-15 knelpunten – is uitgevoerd in de periode oktober – december 2008. Concreet betekent dit dat alle interviews en werksessies hebben plaatsgevonden en dat een concept actieplan per knelpunt is opgesteld. De concept actieplannen zijn ter goedkeuring aan de deelnemers van de werksessies toegestuurd. De ontvangen reacties zijn verwerkt in een overkoepelende concept rapportage. Deze concept rapportage is voor een tweede reactieronde verspreid. De ontvangen reacties zijn vervolgens verwerkt in

deze definitieve rapportage met daarin het de actieplannen voor de Top-15 knelpunten van de Commissie Noordzij.

Bij de reactie op de concept rapportages is voor sommige actieplannen tevens een actualisatie meegestuurd. Deze actualisatie is opgenomen in deze rapportage.

Voor de Top-15 knelpunten zijn vier werksessies georganiseerd:

Werksessie	Onderwerp	Datum
Werksessie 1	Voertuig	04 november 2008
Werksessie 2	Afval	11 november 2008
Werksessie 3	Arbeid en transport	13 en 25 november 2008
Werksessie 4	Fiscaal	25 november 2008

De tweede fase van het project wordt uitgevoerd in de periode december 2008 – februari 2009. Concreet houdt dit in dat de interviews met deskundigen worden gepland en uitgevoerd in december 2009 en de werksessies worden georganiseerd medio januari 2009. Aansluitend worden concept aanvalsplannen per knelpunt rondgestuurd ter goedkeuring. Tenslotte wordt een tweede rapportage opgeleverd met daarin de aanvalsplannen per knelpunt.

3 Resultaten

3.1 Algemene bevindingen bij de Top-15 knelpunten

Voor de Top-15 knelpunten, zoals aangegeven in de rapportage van de commissie Noordzij, zijn in samenwerking met deskundigen van ministeries, uitvoeringsorganisaties en het bedrijfsleven concrete oplossingen uitgewerkt. In sommige gevallen gaat het daarbij om reeds lopende initiatieven of worden bestaande initiatieven aangepast. Deze oplossingen zijn tijdens werksessies vervolgens vertaald naar een concreet actieplan waarin is aangegeven wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en wanneer dit is gerealiseerd.

Voor de Top-15 knelpunten heeft de commissie Noordzij aangegeven dat ze binnen 1 jaar opgelost dienen te zijn. In samenspraak tussen ministeries, uitvoeringsorganisaties en het bedrijfsleven is echter geconstateerd dat dit niet voor alle punten van de Top-15 haalbaar is. Bij de knelpunten en de oplossingsrichtingen valt op dat er onderscheid gemaakt kan worden naar vijf typen van oplossingsrichtingen. Als toelichting hierop zijn de oplossingsrichtingen – zoals geformuleerd in het actieplan – als volgt gecategoriseerd:

A. Besluitvorming Europees of internationaal.

De oplossingsrichtingen in deze categorie kennen een lange doorlooptijd (> 1 jaar). Dit wordt onder andere bepaald door (1) enkele vastgestelde momenten voor officieel overleg, (2) verschillende niveaus van besluitvorming en (3) internationale verschillen. De uitkomsten van de onderhandelings- en besluitvormingsprocessen zijn onvoorspelbaar en aanpassing van EU-regelgeving leidt in praktijk vaak tot strengere en minder flexibele regelgeving. Ook bij harmonisering of aanpassing van de handhaving loopt men het risico dat de strengste methode de norm wordt.

Acties in actieplan:

- Gezamenlijke lobbyagenda's.
- Oplossingen direct inbrengen in (bestuurlijk) EU overleg en/of inbrengen bij de High Level Group onder leiding van de heer Stoiber.

B. Besluitvorming binnen Nederland.

De oplossingsrichtingen in deze categorie kunnen nationaal worden opgelost waardoor de doorlooptijd korter kan zijn (> 6 maanden). Dit wordt vooral bepaald door aanpassing van wet- en/of regelgeving. De besluitvorming kan onzeker zijn vanwege politieke standpunten die in de loop van het proces de voorstellen beïnvloed.

Acties in actieplan:

- Aanpassen nationale regelgeving.
- Verduidelijken toezicht en handhaving.
- Ontwikkelen van Best Practice voor gemeenten.

C. Uitvoeringstraject.

De oplossingsrichtingen in deze categorie kunnen in de uitvoering worden doorgevoerd en kunnen een korte doorlooptijd (< 6 maanden) hebben. Besluitvorming is bij voldoende draagvlak vaak ook meteen resultaat.

Acties in actieplan:

- Afspraken maken over handhaving of verduidelijken handhavingsbeleid.
- Organiseren van (internationale) voorlichting en afstemming.

D. Nader onderzoek / experiment.

De oplossingsrichting is niet duidelijk en dus is nader onderzoek of een experiment nodig. Ook deze categorie van oplossingen kent een relatief korte doorlooptijd (< 6 maanden).

E. Knelpunt is weggenomen.

Het knelpunt is (gedeeltelijk) opgelost door reeds genomen maatregelen.

In de onderstaande tabel is voor de Top-15 per knelpunt aangegeven in welke categorieën concrete acties zijn geformuleerd. Deze acties staan uitgewerkt in de rapportageformats per knelpunt (zie Bijlage II).

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

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

3.2 Samenvatting van acties per knelpunt

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

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

1. Registratie VIHB-lijst

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

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

2. Melding (hergebruikt) asfalt als afval

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

3. Arbeidstijdenwet naast rij- en rusttijden

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

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

4. Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs

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

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

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

Actualisatie

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

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

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

Actualisatie

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

6. Nieuwe Verpakkingenbelasting

Er is een rekentool beschikbaar om te beoordelen of een onderneming onder de grens van 15.000 kg blijft, waardoor geen verpakkingenbelasting is verschuldigd. Hiermee is een deel van het knelpunt opgelost. In het Belastingplan 2009, waar de Tweede Kamer op 25 november 2008 mee heeft ingestemd, zijn daarnaast een aantal wijzigingen opgenomen die de rest van het knelpunt verhelpen. Dit betreft met name de volgende punten:

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

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

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

7. Invoerrechten kustvaart; afhandelingwijze

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

Actualisatie

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

8. Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken/kipauto's

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

9. CBS-vervoersenquête en verkeersenquête

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

10. Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn

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

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

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

Actualisatie

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

11. Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf

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

12. Beperkingen gebruik 45-voet ISO-containers

Voertuigen voor het vervoer van 45-voets containers over de weg overschrijden de maximale lengte. Voor binnenlands vervoer mogen lidstaten uitzonderingen toestaan. Op 17 november 2008 is overleg tussen de overheid en het bedrijfsleven om afspraken te maken over de nationaal toegestane extra voertuiglengte. Ook is afgesproken dat zowel overheid als bedrijfsleven contact opnemen met collega's in België en Duitsland om hen te informeren over de Nederlandse oplossing, hen over te halen dezelfde condities voor binnenlands vervoer in te voeren en afspraken te maken. Via gezamenlijke lobby wordt verruiming van de EU-regelgeving gestimuleerd.

Actualisatie

Uitkomst van het overleg op 17 oktober 2008 is dat Nederland een overhang van 80 centimeter gaat toestaan voor binnenlands vervoer. Daarmee komt de totale lengte met een 45-voet container uit op maximaal 17,30 meter. De regeling is op 1 januari 2009 van kracht geworden¹. Minister Eurlings heeft in de Transportraad al toegezegd dat de maximale voertuiglengte in Nederland wordt verruimd. Ook heeft Eurlings toegezegd te gaan lobbyen bij Duitse en Belgische collega's voor verruiming.

13. Lengte voertuig / aanhang combinaties

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

Actualisatie

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

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

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

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

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

14. Breedte geconditioneerd vervoer / dikwandige voertuigen

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

Actualisatie

Tijdens overleg op 17 november bleek het probleem in de praktijk binnen Nederland niet erg nijpend. Het Voertuigreglement eist een speciale inrichting, maar niet een specifiek gebruik van het geconditioneerde voertuig. Ook andere goederen mogen in deze voertuigen worden vervoerd. Verder controleert de RDW bij toelating uitsluitend op de dikte van de wanden en niet op de aanwezigheid van een koel- of verwarmingselement. In de praktijk betekent dit dat met een geconditioneerd voertuig - zeker binnen Nederland - kan worden gereden, indien de omschrijving op het kentekenbewijs “code 63: geconditioneerd voertuig” vermeldt. Het knelpunt kan daarom vervallen.

Wel blijft de meer principiële vraag of het noodzakelijk is de breedte afhankelijk te stellen van de inrichting als geconditioneerd voertuig. In feite is de grotere wanddikte reden om een grotere breedte toe te staan.

15. Vergunning voor plaatsen hijskranen op de openbare weg

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

Actualisatie

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

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

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

Voor voorwerpen die aan een vergunning gekoppeld zijn, kan worden aangesloten bij de periode waarvoor de vergunning is afgegeven en kan nadat de voorwerpen geplaatst zijn al een aanslag worden opgelegd, met tegenbewijs-mogelijkheid voor het geval het hebben van de voorwerpen niet de hele vergunningperiode heeft geduurd (ontheftingsregeling). De VNG modelverordening precariobelasting voorziet daarin. Maar omdat het 2 voorwerpen zijn, zal

men altijd voor die 2 voorwerpen moeten betalen. Wel kan de gemeente de aanslagen daarvoor op één aanslagbiljet verenigen.

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

3.3 Overige knelpunten besproken tijdens de eerste reeks werksessies

Vanwege het totale aantal knelpunten en de inhoudelijke verwantschap van enkele onderwerpen is besloten om een aantal knelpunten uit rapport Weg Belemmeringen die niet als Top-15 zijn aangemerkt alvast mee te nemen in de werksessies over de Top-15 knelpunten.

1. Europese Verordening overbrenging afvalstoffen

De EVOA regelgeving komt voort uit het Verdrag van Basel en is daarmee internationaal breder verankerd dan alleen de EU. Het schrappen van onderdelen van deze regelgeving is daarmee dan ook niet mogelijk. Wel is het mogelijk om op Europees niveau de uitvoering van de regelgeving ter sprake te brengen.

In januari 2009 zullen waarschijnlijk de eerste vijf mengsels worden geplaatst op de lijst van Bijlage 3A van de EVOA. Deze lijst biedt een oplossing voor de knelpunten, maar het vullen van de lijst duurt lang. De ministers zullen proberen dit proces te versnellen. Zo zal Minister President Balkenende het onderwerp op de agenda plaatsen van de Stoiber-groep. Daarnaast zal via de weg van de comitologie ook worden getracht om papier en metaal buiten de kader-richtlijn afval te brengen. Binnen Nederland zal via het handhavingsoverleg worden gesproken over strenge controles met betrekking tot Bijlage VII van de EVOA in Nederland.

2. EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden

Versillende lidstaten en regio's daarbinnen hebben rijverboden ingevoerd. Nederland heeft al diverse pogingen ondernomen om deze rijverboden (gedeeltelijk) af te schaffen, maar stuit op grote weerstand. Afgesproken is dat Nederland op korte termijn geen initiatief neemt, maar wel de opstelling blijft uitdragen. Alleen voor 'bederfelijke goederen' wordt actie ondernomen. Het bedrijfsleven levert in 2008 concrete gevallen aan. V&W probeert deze gevallen bilateraal met de betreffende lidstaat te bespreken.

3. Aslastendruk; drukverplaatsing lading

Voor de aslasten problematiek wordt in 2009 een bewustwordingscampagne gevoerd. Het gaat daarin over de gevolgen van overbelading voor de infrastructuur en over (technische) oplossingen ter voorkoming van overbelading. De bewustwording wordt verder gestimuleerd door de medeaansprakelijkheid van opdrachtgevers die is geregeld in de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen. Naar verwachting treedt deze wet in werking op 1 mei 2009.

4. EU-lidstaten; verschil vastzetten van lading

Voor de problematiek rond het vastzetten van lading wordt voorgesteld om het handhavingsbeleid nogmaals tegen het licht te houden. Doelregelgeving vraagt om specifieke methoden van handhaving. Voorts faciliteert de overheid een internationale studiedag die in 2009 door de brancheorganisaties georganiseerd wordt voor collega-organisaties uit de andere lidstaten. Doel is om inzicht te geven in de manier waarop in Nederland wordt omgegaan met doelregelgeving, het vastzetten van lading en de handhaving.

Bijlage I: Planning (op basis van de rapportageformats)

Planning Noordzij Top-15			2008												2009		2010	
Knooppunt	Oplossing in Actieplan		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
			11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
1 Registratie VIHB-lijst	1.1.1	Op EU-niveau agenderen en afspraken maken over harmonisering van de eisen aan registratie.																
	1.2.1	Bepalen tijdsplan voor Europese comitologie-procedure.																
	1.2.1	Eventueel aanpassen van nationale regelgeving.																
	1.3.1	Opstellen van de lijst met belangrijkste probleemsituaties en het bespreken van deze lijst.																
2 Melding (hergebruikt) asfalt als afval	2.1.1	Geen actie noodzakelijk.																
3 Europese verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA)	3.1.1	Ter sprake brengen van de handhaving op Europees niveau.																
	3.1.1	Via comitologie-procedure papier en metaal buiten de Kaderrichtlijn brengen.																
	3.2.1	Afspraken maken over handhaving binnen Nederland.																
	3.3.1	Ministers nemen contact op met collega's en/of brengen de kwestie ter tafel bij geschikte gelegenheden.																
	3.3.1	Organisatie van een internationale conferentie.																
	3.4.1	Opstellen en bespreken van de reactie van het bedrijfsleven op de VROM Vuisregels.																
6 Arbeidstijden naast rij- en rusttijden	6.1.2	Organiseren van een internationale studiedag. <i>Zie knooppunt EU-lidstaten: verschil vastzetten van lading.</i> Voeren van een gezamenlijke lobby voor uniformering van het handhavingbeleid. Handhavingproblematiek door complexiteit als politiek punt meegeven aan de minister(s).																
	6.3.1	Overleg sociale partners en opstellen gezamenlijk voorstel over het toepassingsgebied van de rij- en rusttijdenregels. Overleg sociale partners en overheid over het gezamenlijke voorstel over het toepassingsgebied van de rij- en rusttijdenregels.																
	6.4.2	Toesturen van uitleg over de Belgische variant van omgang met beschikbaarheidstijd in 48-urige werkweek. Overleg sociale partners en opstellen gezamenlijk voorstel inzake de beschikbaarheidstijd in 48-urige werkweek. Overleg sociale partners en overheid over het gezamenlijke voorstel inzake de beschikbaarheidstijd in 48-urige werkweek.																
	7 Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs	7.1.1	Formeel vragen om onderzoek naar vakbekwaamheidsonderwerpen in theorie-examens rijbewijs. Onderzoeken van theorie-examens rijbewijs op vakbekwaamheidsonderwerpen. Aankaarten kwestie dubbele vakbekwaamheid bij EU-Rijbewijscomite. Bij implementatieproces EU-richtlijn 2006/126/EG bij theorie-examens rijbewijs rekening houden met vakbekwaamheid.															
8 EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden	8.1.1	Nederland handhaaft haar attitude voor afschaffing rijverboden of eventuele harmonisatie.																
	8.2.1	Bilateraal bespreken van concrete voorbeelden van 'bederfelijke goederen'.																
	13 Fiscale bijtelling (bestel-) auto-van-de-zaak.	13.1.1	Uitzoeken noodzaak en wenselijkheid van convenanten bij de vereenvoudigde rittenregistratie. Overleg tussen overheid en bedrijfsleven over de vereenvoudigde rittenregistratie.															
	14 Nieuwe verpakkingenbelasting / hergebruikte laadeenheden	14.1.1	Forfaitair bedrag gekoppeld aan de omzet in plaats van een administratie als onderdeel van Belastingplan 2009.															
14.2.1		Invoeren algemeen tarief voor gemengde verpakkingen als onderdeel van Belastingplan 2009.																
14.3.1		Uitzonderen van retourverpakkingen en verpakkingstraggers als onderdeel van Belastingplan 2009.																
14.4.1		Inventariseren en bespreken van de afstemmingsproblemen tussen het Besluit Beheer verpakkingen en de verpakkingenbelasting.																
14.5.1		Opstellen en uitvoeren van een gezamenlijk communicatieplan voor vereenvoudigingen in Belastingplan 2009.																
15 Invoerrecht kustvaart; afhandelingwijze	15.1.1	Overleg over mogelijkheden en uitgangspunten en eventueel verdere uitwerking van een pilot in Nederland. Uitvoeren van de pilot en uitbreiden ervan met zoveel mogelijk andere Europese lidstaten.																
16 Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken kiepauto's	16.1.1	Uitzoeken gekozen oplossing voor schuine laadbakken. Uitnodigen transportsector voor deelname aan overleg en onderzoek met betrekking tot de afvalstoffenbelasting. Nader onderzoek naar mogelijke oplossingen en alternatieven voor (de uitvoering van) de afvalstoffenbelasting.																
	16.2.1	VROM benaderen voor nader onderzoek naar het tariefstelsel. Nader onderzoek naar (het effect van) het huidige duale tariefstelsel.																
26 CBS vervoersquote en verkeersquote	26.1.1	Doorgaan met streven naar vermindering regeldruk. Geen aanvullende actie's.																
	26.2.1	Onderzoeken van de mogelijkheden en het gebruik maken van gegevens uit andere bronnen.																
	26.3.1	Onderzoeken van de steekproefomvang en -samenstelling.																

■ Afgesproken actie wordt uitgevoerd.

■ Afgesproken actie waarvan onbekend is of / wanneer deze plaatsvindt.

Planning Noordzij Top-15																	
Knpunt	Oplossing in Actieplan	2008		2009										2010			
		11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
27 Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn	27.1.1 Ombuiging van de EU-verordening naar doelregelgeving door gezamenlijke lobby.																
	27.1.2 Verbeteren van de digitale tachograaf in het SMART-project en het voeren van een gezamenlijke lobby.																
	27.2.1 Aanleveren & bespreken van concrete boeterapporten																
	Inbrengen van het onderwerp in Europese vergaderingen																
	Aandringen op aankondiging van de CORTE-aanbevelingen.																
	Aandringen op lobby voor uniformering van de handhaving door IRU.																
	27.2.2 Organiseren van een internationale studiedag. <i>Zie knelpunt EU-lidstaten: verschil vastzetten van lading.</i>																
	27.3.1 Nieuw Europees formulier voor aantonen (privé) activiteiten.																
27.3.2 Indienen van "afschaffen van het formulier voor aantonen van (privé-) activiteiten" voor Stolber.																	
28 Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf	28.1.1 Verkorten van de aanvraagprocedure door uitplaatsing naar marktpartijen.																
	28.2.1 Onderzoek naar waterdichte noodprocedure voor afgifte van bestuurderskaarten.																
	28.3.1 Verlaging van de kosten door uitplaatsing naar marktpartijen.																
29 Beperkingen gebruik 45-voet ISO-containers	29.1.1 Op EU-niveau agenderen en afspraken maken over de verruiming van voertuigafmetingen.																
	29.1.2 Contact opnemen met collega's in EU-lidstaten over de Nederlandse condities voor binnenlands vervoer van 45-voet containers.																
	29.2.1 Overleg over condities voor binnenlands vervoer van 45-voet containers.																
	29.2.2 Contact opnemen met collega's in Duitsland en België over de Nederlandse condities voor binnenlands vervoer van 45-voet containers.																
30 Lengte vrachtauto/aanhang combinaties	30.1.1 Uitzoeken of de EU-richtlijn ruimte biedt voor een maximum lengte van 22 meter bij vervoer van ondeelbare lading op uitgeschoven materieel.																
	30.1.2 Overleg tussen V&W en de sector over maximum lengte van voertuigen bij vervoer van ondeelbare lading op uitgeschoven materieel.																
31 Breedte geconditioneerd vervoer / dikwandige voertuigen	31.1.1 Overleg tussen EVO, RDW en handhavingdiensten om het handhavingsbeleid te bespreken.																
34 Alastendruk; drukverplaatsing lading	34.1.1 Uitvoeren van een bewustwordingscampagne over de gevolgen van overbelading en de mogelijkheden om te hoge alastendruk te voorkomen.																
	34.1.2 Doorwerking Wet Wegvervoer Goederen via de medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever.																
35 EU-lidstaten; verschil vastzetten van lading	35.1.2 Herzien van het handhavingsbeleid in Nederland rond het vastzetten van lading.																
	35.1.3 Organiseren van een dag over vastzetten van lading voor brancheorganisaties uit andere lidstaten.																
39 Vergunning plaatsen hijskranen op openbare weg	39.1.1 VNG stelt een format op, samen met VVT, TLN, EVO, V&W en Regiegroep Regeldruk.																
	39.1.2 VVT, TLN en EVO leveren voorbeelden van 'good practices' voor het afgeven van vergunningen aan.																
	39.1.3 VNG, VVT, TLN, EVO, V&W en Regiegroep Regeldruk stellen samen een handreiking en een voorbeeld vergunning op.																
	39.1.4 VNG, VVT, TLN, EVO, V&W en Regiegroep Regeldruk verspreiden de handreiking richting gemeenten en bedrijfsleven.																
	39.1.5 Evaluatie van het experiment en het gebruik van het voorbeeld door gemeenten.																
	39.2.1 VNG onderzoekt de precariorechten.																

■ Afgesproken actie wordt uitgevoerd.

■ Afgesproken actie waarvan onbekend is of / wanneer deze plaatsvindt.

Bijlage II: Rapportageformats per knelpunt

Inhoudsopgave:

01. Registratie VIHB-lijst	2
02. Melding (hergebruikt) asfalt als afval	4
03. Europese verordening overbrenging afvalstoffen	5
06 Arbeidstijdenwet naast rij- en rusttijden	7
07 Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs	10
08 EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden	13
13. Fiscale bijtelling (bestel) auto-van-de-zaak	15
14. Nieuwe verpakkingenbelasting/hergebruikte laadeenheden	16
15. Invoerrechten kustvaart (afhandelingwijze)	18
16. Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken kiepauto's	19
26 CBS-vervoersenquête en verkeerenquête	20
27 Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn	22
28 Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf	25
29. Beperkingen gebruik 45-voet ISO-containers	27
30. Lengte vrachtauto / aanhangcombinaties	29
31. Breedte geconditioneerd vervoer / dikwandige voertuigen	30
34. Aslastendruk; drukverplaatsing lading	31
35. EU-lidstaten; verschil vastzetten van lading	32
39. Vergunning plaatsen van hijskranen, e.d. op de openbare weg	34

Veel gebruikte afkortingen

TLN	Transport en Logistiek Nederland
EVO	EVO Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
EU	Europese Unie

01. Registratie VIHB-lijst

Bedrijven zijn op basis van de Wet milieubeheer (artikel 10.45, 10.48 en 10.55) verplicht om zich te laten registreren op een centrale VIHB lijst en moeten daarvoor aan drie eisen voldoen a. kredietwaardigheid, b. betrouwbaarheid en c. vakdiploma afvalstoffen. Deze verplichting is een nationale uitwerking van de Europese Kaderrichtlijn afvalstoffen. Verder staat VIHB voor Vervoerders, Inzamelaars, Handelaars en Bemiddelaars van afvalstoffen.

1.1 Verschillen tussen lidstaten:

De Kaderrichtlijn afvalstoffen verplicht dat elke VIHB-er is geregistreerd. In praktijk dient men zich in iedere lidstaat opnieuw te laten registreren. De lidstaten mogen deze registratieverplichting uit de EU-richtlijn echter naar eigen inzicht invullen. Daardoor zijn er verschillen tussen de lidstaten.

1.1.1 Oplossing: Aanpassen van EU-regelgeving en uitvoering van de registratie.

Het rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat er één registratieloket moet worden ingesteld voor heel Europa zodat bedrijven zich niet in iedere afzonderlijke lidstaat hoeven te laten registreren. Dit betekent het harmoniseren van de registers en wederzijdse erkenning van de registraties zodat één registratie in alle EU lidstaat geldig zijn.

De Europese kaderrichtlijn afvalstoffen wordt op dit moment herzien. De inzet van VROM richt zich op een goed resultaat in de comitologie procedure. Wederzijdse erkenning, één uniform Europees systeem en een betere afstemming van de registratie van de inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen, onder andere door uniforme voorwaarden aan de registratie zijn in principe de inzet van VROM. Op gebied van regeldruk wordt gestreefd naar één redelijk licht systeem voor alle afvalstoffen, maar mogelijk zal voor gevaarlijke afvalstoffen een zwaarder regime kunnen gaan gelden. Dit is afhankelijk van de onderhandelingen tussen de lidstaten. Bij de implementatie van de nieuwe richtlijn zal de Nederlandse regelgeving en uitvoering rondom de registratie worden herzien en aangepast aan de nieuwe Europese normen. De totale procestijd zal hiermee minimaal 2 jaar bedragen. In januari 2009 wordt waarschijnlijk bekend wanneer de comitologie-procedure, waarin het bovenstaande zal worden behandeld, wordt gestart en op welke termijn de oplossing kan worden bereikt. Op 1 februari 2009 rapporteert VROM aan V&W over de planning van dit proces.

1.2 Zware eisen aan registratie voor groene lijst afvalstoffen:

Beroepsmatige inzameling van groene-lijst afvalstoffen valt ook onder deze registratie regeling, maar de gestelde eisen lijken veelal te zwaar omdat het ongevaarlijke afvalstoffen betreft. Vooral het vakbekwaamheidsvereiste is een bron van ergernis. Hiervan zijn bepaalde groepen reeds uitgezonderd, zoals vervoerders met een vergunning beroepsgoederenvervoer, houders van een binnenvaartvergunning en leidinggevende binnen ondernemingen die zich voor 2004 al bezighielden met VIHB-activiteiten.

1.2.1 Oplossing: Aanpassen EU of nationale regelgeving.

Het rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat bedrijven die handelen in ongevaarlijke afvalstoffen enkel een meldingsplicht moeten hebben (dus op VIHB-lijst laten registreren met welke afvalstoffen zij werken en in welke regio) en niet hoeven te voldoen aan de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid.

Om dit op Europees niveau te regelen is het in principe de inzet van VROM dit mee te nemen in de comitologie-procedure, zoals beschreven bij oplossing 1.1.1. Indien blijkt in de rapportage van 1 februari dat de behandeling van deze comitologie-procedure te lang gaat duren, zal de aanbeveling worden gedaan dat de nationale regelgeving wordt aangepast door de vakbekwaamheids-eisen te laten vervallen voor vervoerders van groene lijst afvalstoffen. De volgende afspraken zijn hierbij gemaakt:

- Op 2 februari wordt aan de hand van de terugkoppeling aan V&W besloten of de nationale regelgeving zal worden aangepast of dat gewacht wordt op het Europese traject.
- VROM zoekt tegelijkertijd naar mogelijkheden om een eventuele aanpassing van de Nederlandse regelgeving zo snel mogelijk uit te voeren.

1.3 Onduidelijke grenzen voor eigen vervoer van afvalstoffen:

Binnen Nederland is het vervoer van eigen afvalstoffen met eigen vervoer uitgezonderd van de VIHB-regeling. Wanneer echter sprake is van eigen vervoer is niet altijd duidelijk. Vrijgekomen afvalstoffen bij aannemingswerkzaamheden vallen bijvoorbeeld alleen onder de regeling als het om grote hoeveelheden gaat. Het is onduidelijk wanneer de hoeveelheden groot genoeg zijn. Hierdoor vallen meer bedrijven onder de VIHB-regeling dan in de praktijk nodig en wenselijk is.

1.3.1 Oplossing: Overleg tussen overheid en bedrijven.

Het rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat alle bedrijven die als hoofdwerkzaamheid aannemingswerk hebben in de zin van woningbouw, sloop, grondverzet en grondaafgraving, rioleringswerkzaamheden, etc. en die als gevolg

van hun werkzaamheden de vrijgekomen afvalstoffen moeten vervoeren, dienen uitgesloten te zijn van deze verplichting.

Het Europese Hof van Justitie is van mening dat een dergelijke uitzondering in strijd is met de Europese regelgeving. Tot op heden heeft de Commissie nog niets met deze uitspraak gedaan en wacht VROM op hun standpunt. Besloten is om in een overleg tussen de overheid en het bedrijfsleven de specifieke situaties, waarin dit knelpunt naar voren komt, te benoemen en in overleg te zoeken naar oplossingen.

De volgende afspraken zijn hierbij gemaakt:

- EVO stelt, eventueel in samenspraak met andere brancheorganisaties, voor 12 december 2008 een overzicht op met de belangrijkste situaties waarin dit knelpunt een probleem is.
- In januari 2009 zal een overleg plaats vinden waarbij aanwezig zijn: VROM, de VROM-inspectie (VI), EVO en eventuele andere brancheorganisaties die geholpen hebben met het opstellen van het overzicht.
- Op 6 februari rapporteren EVO en VROM de uitkomsten van het overleg aan V&W.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
1.1.1	Op EU-niveau agenderen en afspraken maken over de harmonisering van de eisen aan de registratie.	VROM
	Resultaat: Terugkoppeling tijdsplanning van de comitologie procedure.	VROM
		Zo snel mogelijk
		2 februari 2009
1.2.1	Bepalen tijdsplan voor Europese comitologie procedure.	VROM
	Eventueel aanpassen nationale regelgeving.	VROM
	Resultaat: Terugkoppeling van het tijdsplan voor de comitologie en besluit of de nationale regelgeving snel zal worden aangepast.	VROM
		Zo snel mogelijk
		2 februari 2009
1.3.1	Opstellen lijst met belangrijkste knelsituaties.	EVO (e.a.)
	Plannen datum voor overleg.	EVO, VROM en VI
	Resultaat: Overdragen van de lijst aan VROM.	EVO
		12 december 2008
		Voor 12-12-2008
		12 december 2008
	Bepreken van de lijst tussen overheid en bedrijfsleven.	EVO, VROM en VI
	Resultaat: Terugkoppeling van het overleg.	
		januari 2009
		6 februari 2009
Risico's	Maatregelen	
A.	De comitologie procedure wordt pas laat gestart.	Het ministerie van VROM past de nationale regelgeving aan zoals beschreven in oplossing 1.2.1
B.	EU komt tot andere oplossing.	<ul style="list-style-type: none"> • Goed moment afwachten om het onderwerp te agenderen. • Vraag vanuit het bedrijfsleven stimuleren voor de Nederlandse condities.
C.	Situatie met betrekking tot eigen vervoer wordt niet opgelost tijdens het onderlinge overleg.	Geen

02. Melding (hergebruikt) asfalt als afval

In 2005 werd het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen van kracht. De wettelijke regeling van het melden en registreren van afvalstoffen moet voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn afvalstoffen en de Richtlijn gevaarlijke afvalstoffen. Sinds 2005 is er een meldingsplicht op het moment dat afval vervoerd wordt om verwerkt te worden in een verwerkingsinrichting.

2.1 Melden van asfalt als afvalstoffen geeft veel administratieve lasten:

De meldingsplicht houdt in dat er voor elk transport details over onder andere de oorspronkelijke locatie, hoeveelheid en vervoer van de stof gecommuniceerd dient te worden aan het 'landelijk meldpunt afval' (LMA).

2.1.1 Oplossing: Aanpassing van regelgeving.

Rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat asfalt in de Kaderrichtlijn afvalstoffen buiten de definitie van afval dient te worden geplaatst of dat deze definitie alleen nog op teerhoudend afval van toepassing is.

De voorgestelde oplossingsrichting blijkt niet haalbaar. Aanpassing van de EU-regelgeving wordt belemmerd door de opstelling van lidstaten uit het voormalige Oostblok in de bredere discussie over de afvalstatus van materialen.

Het Besluit melden is recent geëvalueerd in samenwerking met het bedrijfsleven. De wijzigingen die hieruit voortvloeien worden op 1 oktober 2009 van kracht. Een van de aanpassingen is dat voor repeterende vrachten kan worden volstaan met één begeleidingsbrief per week en per gebruikt voertuig. De branchevereniging geeft aan dat het geen volledige oplossing is voor het probleem, maar wel een aanzienlijke vermindering van de administratieve lasten oplevert¹. Door de betrokkenen wordt aangegeven dat deze oplossing op dit moment het hoogst haalbare is.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
2.11.	Verder geen actie noodzakelijk.		
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			
C.			

¹ Kern van de wijziging is dat teevrij asfaltgranulaat wordt opgenomen in Bijlage A van Besluit melden. Daardoor valt deze stroom onder de inzamelaarregeling. Tevens wordt aangetekend dat geen afbreuk wordt gedaan aan verantwoordelijkheden uit de code Milieu Verantwoord Wegbeheer.

03. Europese verordening overbrenging afvalstoffen

De Europese verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA) is een Europese verordening, bedoeld om zicht te houden op internationale afvaltransporten. Sinds 2007 is de nieuwe EVOA van kracht.

3.1 Gevraagde informatie is vooraf nog niet bekend of is bedrijfsgevoelige informatie:

Voor het grensoverschrijdend vervoer van groene lijst afvalstoffen (ongevaarlijk voor het milieu, zoals papier en schoon schroot) is het noodzakelijk dat een officieel formulier aanwezig is (Bijlage VII van de EVOA), ondertekend door degene die afstand doet van de afvalstof. Tevens is vereist dat er een contract bestaat dat door de eindverwerker is ondertekend.

Bij de export van veel groene lijst afvalstromen is het gangbaar dat regelmatig van eigenaar wordt verwisseld. De uiteindelijke eindbestemming is dus niet bekend bij de aanvang van het transport. De EVOA verplichting is hierdoor zeer moeilijk uitvoerbaar. Als de informatie wel beschikbaar is dan bevat dit formulier gegevens van zowel de bron als de eindverwerker. Deze bedrijfsgevoelige informatie heeft als onbedoeld effect dat de tussenhandel uitgeschakeld kan worden.

3.1.1 Oplossing: Aanpassing van de regelgeving

In de rapportage van de Commissie Noordzij wordt aanbevolen om groene lijst afvalstoffen uit te zonderen van de EVOA-regelgeving.

De EVOA regelgeving komt voort uit het Verdrag van Basel en is daar mee internationaal verankerd, op een wijze die breder is dan alleen de EU. Het schrappen van onderdelen van deze regelgeving is daarmee niet mogelijk. Wel is het mogelijk om op Europees niveau de uitvoering van de regelgeving ter sprake te brengen. Dit kan alleen op de lange termijn, meer dan 5 jaar, tot werkbare oplossingen leiden.

Als alternatieve oplossing zal via comitologie worden getracht om papier en metaal buiten de Kaderrichtlijn afval te brengen. Hierdoor zal een belangrijk deel de transporten buiten de EVOA-regelgeving worden geplaatst. De termijn hiervoor is echter afhankelijk van de tijd waarop de procedure wordt gestart en hoe snel de lidstaten tot overeenstemming kunnen komen. V&W wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang.

3.2 Nederland handhaaft strenger op bijlage VII dan andere landen:

Bijkomend bij dit knelpunt is dat Nederland als enige land strenger controleert op (het invullen van) Bijlage VII. Hierdoor ontstaat een scheef beeld en het leidt tot verstoring van de concurrentieverhoudingen

3.2.1 Oplossing: Aanpassing van de handhaving

Op internationaal vlak wordt gewerkt aan een project om handhaving binnen Europa op een eenduidige manier te gaan organiseren en zo een Level-playing-field te creëren. Het is bij de deelnemers van de werksessie echter onduidelijk hoe dit project verloopt. Op nationaal niveau wordt afgesproken om via het handhavingsoverleg tot afspraken tussen overheid en bedrijven te komen. V&W wordt voor 1 juni 2009 geïnformeerd over de stand van zaken.

3.3 De lijst met toegestane gemengde vrachten is leeg:

Onder de noemer "groen en groen is rood²" moeten gemengde vrachten van (milieuongevaarlijke) groene lijst afvalstoffen de zware procedure voor het grensoverschrijdend vervoer volgen. De nieuwe EVOA kent een bijlage 3A waarin een lijst is opgenomen met gemengde vrachten die zijn toegestaan. Deze lijst is echter leeg.

3.3.1 Oplossing: Vullen van de 3A-lijst

De Commissie Noordzij stelt niet expliciet een oplossingsrichting voor bij dit knelpunt.

In januari 2009 worden waarschijnlijk de eerste vijf mengsels op de lijst van Bijlage 3A van de EVOA geplaatst. Met het vullen van de lijst is de een oplossing voor dit knelpunt dichterbij gekomen, maar het vullen van de lijst duurt lang. De ministers zullen proberen dit proces te versnellen door contact op te nemen met hun buitenlandse collega's. Daarnaast zal Minister President Balkenende het onderwerp op de agenda plaatsen van de Stoiber-groep.

Om dit initiatief van de overheid kracht bij te zetten zullen de bedrijven een internationale conferentie beleggen. De heer Van Rijsen van de Vereniging van Afvalbedrijven wordt benaderd om deze conferentie (mede) te organiseren.

Voor 1 juni 2009 wordt de stand van zaken teruggekoppeld aan V&W.

² In de nieuwe EVOA 'oranje'.

3.4 Het toegestane percentage vervuiling is onduidelijk:

Een gemengde vracht kan een lading houten pallets van A kwaliteit zijn, waar bijvoorbeeld een aantal klosjes van die pallets van spaanplaat (B kwaliteit), is. In feite is de A lading verontreinigd met B kwaliteit. Het is de vraag hoeveel procent B kwaliteit is toegestaan om nog voor de groene lijst procedure in aanmerking te komen. In de wet is hierover niets vastgelegd en in de handhaving lijkt sprake van willekeur. Handhavers gaan uit van 0% toegestane verontreiniging of 5%, een andere hanteert het 'fingerspitzengefühl'.

3.4.1 Oplossing: Verduidelijken van de voorschriften

In lijn met de voorgestelde oplossing in Rapport Weg Belemmeringen heeft het ministerie van VROM zogenaamde vuistregels opgesteld.

Het bedrijfsleven geeft echter aan dat deze vuistregels niet werkbaar zijn. Afgesproken wordt dat het bedrijfsleven onder leiding van de MRF een reactie op de vuistregels zal opstellen. Deze reactie wordt begin 2009 met VROM besproken. V&W krijgt de resultaten teruggekoppeld.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
3.1.1	Ter sprake brengen van de handhaving op Europees niveau. Via comitologie procedure papier en metaal buiten de Kaderrichtlijn brengen. Resultaat: Terugkoppeling over de status.	VROM VROM	2008/2009 1 juni 2009
3.2.1.	Afspraken maken over de handhaving binnen Nederland (handhavingsoverleg). Resultaat: Terugkoppeling over de status.	VROM VROM	 1 juni 2009
3.3.1	Ministers nemen contact op met collega's. Kwestie wordt ingebracht bij Stoiber-groep. Organisatie van internationale conferentie. Resultaat: terugkoppeling van contact. Resultaat: afschrift van lijst Balkenende. Resultaat: internationale conferentie.	VROM Regiegroep Regeldruk VVA (e.a.) VROM Regiegroep Regeldruk VVA (e.a.)	2008/2009 2008/2009 2009 2008/2009 2008/2009 1 juni 2009
3.4.1	Opstellen reactie bedrijfsleven op vuistregels. Bespreken reactie bedrijfsleven. Resultaat: reactie bedrijfsleven. Resultaat: terugkoppeling van bespreking.	MRF (e.a.) VROM, MRF (e.a.) MRF (e.a.) VROM, MRF (e.a.)	2008/2009 Begin 2009 2008/2009 Begin 2009
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			
C.			

06 Arbeidstijdenwet naast rij- en rusttijden

Op het gebied van de arbeidstijden en rij- en rusttijden zijn diverse nationale en Europese regelingen van kracht. In richtlijn 2003/88/EG worden de algemene arbeidstijden geregeld. In EU-richtlijn 2002/15/EG worden de arbeidstijden van mobiele werknemers geregeld. Daarnaast geldt EU-verordening 561/2006 betreffende rij- en rusttijden. Dit is geïmplementeerd in de Arbeidstijdenwet (ATW) en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (ATB Vervoer), waarin ook nationale aanvullingen zijn opgenomen. Doel van de regelgeving is verkeersveiligheid en bescherming van chauffeurs en hun omgeving. De regelgeving is van invloed op de arbeidsomstandigheden en de afspraken daarover.

6.1 Complexiteit van de regelgeving en problemen bij de uitvoering ervan:

Het toepassingsgebied van individuele regelingen is, mede door de complexiteit van die regeling, niet altijd helder. Daarnaast kunnen verschillende regelingen tegelijk van toepassing zijn en worden verschillende definities en begrippen gebruikt. Het ATB Vervoer bevat veel verwijzingen die de leesbaarheid en de begrijpelijkheid belemmeren. Dit zorgt in de praktijk voor onduidelijkheid of de regelgeving van toepassing is en voor onduidelijkheid welke regelgeving gevolgd dient te worden of welke werkwijze (planning) voldoet aan de geldende regelingen. Dat leidt tot uitvoeringsproblemen voor het bedrijfsleven, maar ook tot verschillen en problemen in de handhaving. Voor de handhaving geldt daarbovenop dat lidstaten een eigen werkwijze en boetebeleid voeren.

6.1.1 Oplossing: Aanpassen van Europese regelgeving.

De Commissie Noordzij geeft als oplossingsrichting dat de EU regels voor arbeidstijden voor mobiele werknemers afgeschaft dienen te worden en alleen de rij- en rusttijden van toepassing zouden moeten zijn. Daarnaast stelt de Commissie Noordzij voor om de arbeidstijdenrichtlijn gedeeltelijk aan te passen, zodat voor de uitvoering van de pauzeregeling en de nachtarbeid de rij en rusttijdenregeling gevolgd kan worden.

Om deze deelknelpunten op te lossen dienen EU-richtlijnen te worden aangepast. Aanpassing van Europese regelgeving is moeizaam en heeft een relatief lange doorlooptijd. Daarnaast is de uitkomst van het proces onvoorspelbaar en leidt aanpassing vaak tot strengere en minder flexibele regelgeving. Aangezien de partijen in de werksessie ook niet tot een gezamenlijk standpunt konden komen is afgesproken op dit punt (nog) geen actie te ondernemen.

6.1.2 Oplossing: Bevorderen uniformering van de handhaving.

De complexiteit van de regelgeving is medeoorzaak van verschillen in de handhaving tussen lidstaten. Afgesproken wordt dat, in lijn van de oplossing bij knelpunt “*EU-lidstaten: verschil vast zetten lading*”, het bedrijfsleven concrete voorbeelden van misstanden aandraagt en een gezamenlijke lobby wordt ingezet, met het Nederlandse handhavingbeleid als uitgangspunt. Hierbij kan mogelijk gebruik gemaakt worden van de verwachte aanbevelingen van de *Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement* (CORTE). Verschillen in handhaving tussen de lidstaten wordt als onderwerp geagendeerd bij de internationale studiedag die het bedrijfsleven organiseert. Ook wordt de kwestie meegeven aan de minister(s) als politiek signaal richting de EU.

6.1.3 Oplossing: Stroomlijnen van definities en communicatie.

Afgesproken wordt dat in voorkomende gevallen in samenwerking gekeken wordt naar eventuele aanpassing of opheldering. Ook geven de partijen aan dat goede communicatie belangrijk blijft. Er komt geen specifieke actie.

6.2 Aanvullende nationale beperkingen op nachtarbeid:

In EU-richtlijn 2002/15 wordt de diensttijd van een mobiele werknemer, die in de nacht werkt, gemaximeerd op 10 uur. De Nederlandse arbeidstijdenwet bevat daarnaast aanvullende regelgeving voor nachtarbeid (43 keer werken in 16 weken) ter bescherming van zowel de gezondheid en het welzijn van de individuele chauffeur, als de verkeersveiligheid. Deze kop op nachtarbeid staat in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. Ongeveer 80% van de chauffeurs moet voldoen aan deze regelgeving. De overige 20% werkt in sectoren die geheel of gedeeltelijk zijn uitgezonderd voor de beperkingen op nachtarbeid. Kanttekening hierbij is dat in alle sectoren (in het verleden) afspraken zijn vastgelegd over nachtarbeid in arbeidstijdenregelingen.

6.2.1 Oplossing: Afschaffen nationale beperkingen op nachtarbeid.

De Commissie Noordzij stelt afschaffing de nationale kop op nachtarbeid voor als oplossingsrichting.

Tijdens de werksessie worden de partijen het niet eens over een oplossing en er wordt geen actie afgesproken. Op dit punt staat als optie open dat het kabinet zelf een standpunt inneemt.

6.3 Rij- en rusttijdenregelgeving wordt nationaal breder toegepast:

Nederland heeft de rij en rusttijden van toepassing verklaard voor voertuigen met laadvermogen >500 kg, terwijl de EU deze regels alleen verplicht voor een totaalgewicht >3500 kg. Hierdoor geldt de rij- en rusttijden regeling naast het Arbeidstijdenbesluit Vervoer, terwijl de arbeidstijdenrichtlijn voor mobiele werknemers weer niet van toepassing

is. De ondergrens van 500 kg is gelijk aan de ondergrens voor de vergunningsplicht in de Wet Wegvervoer Goederen en gold ook in het oude rijtijdenbesluit voor alle soorten vervoer.

6.3.1 Oplossing: Toepassen rij- en rusttijdenregelgeving conform Europese regelgeving.

Rapport Weg Belemmeringen noemt afstemming van het toepassingsgebied van de rij- en rusttijden op de eisen zoals de EU voorschrijft als oplossing. Daarbij gelden de rij- en rusttijdenregels vanaf 3.500 kg totaalgewicht.

Afgesproken wordt dat dit onderwerp besproken wordt in een overleg tussen de sociale partners. Deze komen met een gezamenlijk voorstel, waarover met V&W en SZW overleg zal plaatsvinden. Centraal staat de vraag of de Arbeidstijdenwet van toepassing moet worden, in plaats van het ATB Vervoer. Uiterlijk op 1 maart 2009 is er duidelijkheid rond het gezamenlijke voorstel. De voortgang wordt teruggekoppeld aan V&W.

6.4 Gevolgen van de 48-urige werkweek:

De opt-out regeling uit de algemene arbeidstijdenrichtlijn (2003/88/EG) wordt door Nederland als overgangsregeling toegepast bij de implementatie van richtlijn 2002/15/EG. Die richtlijn gaat over de organisatie van de arbeidstijd van mobiele werknemers in het wegvervoer en leidt onder andere tot invoering van een 48-urige werkweek. Door de opt-out regeling is tijdelijk nog een 55-urige werkweek toegestaan. In 2011 geldt een 48-urige werkweek. Door de kortere werkweek verdienen chauffeurs minder en zijn meer chauffeurs nodig voor dezelfde transportcapaciteit.

6.4.1 Oplossing: EU moet nationale uitzonderingen blijven toestaan.

Als oplossing noemt Rapport Weg Belemmeringen dat de EU ook na 2011 nationale uitzonderingen moet toestaan.

De voorgestelde oplossingsrichting wordt niet haalbaar geacht, aangezien er een hofzaak dreigt voor de huidige Nederlandse overgangsregeling. Bovendien blijkt uit onderzoek dat 48-urige werkweek nauwelijks negatieve impact hoeft te hebben, mits aanpassingen worden gemaakt in de manier van werken.

6.4.2 Oplossing: Nationaal overnemen van de Belgische variant.

In de Belgische variant wordt gerekend met een standaardtijd voor beschikbaarheid per levering. TLN stuurt uitleg over de variant naar FNV, CNV, EVO, SZW en V&W. De sociale partners bespreken de Belgische variant. Bij overeenstemming komt er een gezamenlijk voorstel om te bespreken met SZW en V&W. Uiterlijk op 1 maart 2009 is er duidelijkheid rond het gezamenlijke voorstel. Over de voortgang wordt teruggekoppeld aan V&W.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
6.1.2	Agenderen bij de internationale studiedag over handhavingsbeleid.	TLN en EVO.	2009
	Gezamenlijk lobby voeren voor uniformering van het handhavingsbeleid.	TLN, EVO, KNV, FNV, CNV, VNO-NCW, SZW en V&W.	2008/2009
	Kwestie meegeven aan de Minister.	SZW en V&W.	Geschikt moment
	Resultaat: Internationale studiedag.	TLN en EVO.	2009
	Resultaat: Terugkoppeling voortgang.	TLN, EVO, KNV, FNV, CNV, VNO-NCW, SZW en V&W.	1 juni 2009
6.3.1	Overleg sociale partners en opstellen gezamenlijk voorstel over het toepassingsgebied van de rij- en rusttijdenregels.	TLN, EVO, KNV, FNV, CNV en VNO-NCW.	Voor 1 maart 2009
	Bespreken van het gezamenlijke voorstel.	TLN, EVO, KNV, FNV, CNV, VNO-NCW, SZW en V&W.	1 ^e helft 2009
	Resultaat: Gezamenlijk voorstel.	TLN, EVO, KNV, FNV, CNV en VNO-NCW.	1 maart 2009
	Resultaat: Terugkoppeling.	TLN, EVO, KNV, FNV, CNV, VNO-NCW, SZW en V&W.	1 juni 2009

6.4.2	<p>Toe sturen uitleg Belgische variant.</p> <p>Bespreken Belgische variant en opstellen van een gezamenlijk voorstel.</p> <p>Bespreken van het gezamenlijke voorstel.</p> <p>Inbrengen op lijst van voorstellen voor de High Level Group, onder leiding van Stoiber.</p> <p>Resultaat: Gezamenlijk voorstel.</p> <p>Resultaat: Terugkoppeling</p>	<p>TLN</p> <p>TLN, EVO, KNV, FNV, CNV en VNO-NCW.</p> <p>TLN, EVO, KNV, FNV, CNV, VNO-NCW, SZW en V&W.</p> <p>Regiegroep Regeldruk en V&W</p> <p>TLN, EVO, KNV, FNV, CNV en VNO-NCW.</p> <p>TLN, EVO, KNV, FNV, CNV, VNO-NCW, SZW en V&W.</p>	<p>November 2008</p> <p>2008/2009 Voor 1 maart 2009</p> <p>1^e helft 2009</p> <p>1 maart 2009</p> <p>1 juni 2009</p>
Risico's		Maatregelen	
A.	Sociale partners komen niet tot een gezamenlijk voorstel.	Geen	
B.	Aanpassing Europese regelgeving leidt tot strengere en minder flexibele regelgeving.	Geen initiatief nemen om EU-regelgeving aan te passen en aandacht te richten op uniformering van de handhaving.	
C.			

07 Rijbewijs en vakbekwaamheid chauffeurs

In EU richtlijn 2000/56 inzake het rijbewijs wordt vervangen door de derde rijbewijsrichtlijn (2006/126/EG), die in 2013 geïmplementeerd dient te zijn en vanaf dan in werking treedt. In beide rijbewijsrichtlijnen staan zowel rijvaardigheid- als vakbekwaamheidsvereisten voor de verschillende categorieën en deze gelden voor alle (potentiële) rijbewijshouders. Voor rijbewijs C en D geldt dat het grootste deel van de huidige rijbewijshouders geen beroepschauffeur is³, mede doordat categorieën blijven staan als het rijbewijs wordt verlengd. Om fraude tegen te gaan wordt de geldigheidsduur van het rijbewijsdocument door de derde rijbewijsrichtlijn verkort naar 5 jaar.

EU-richtlijn 2003/59 inzake vakbekwaamheid voor bestuurders treedt in werking op 1 oktober 2008 (Rijbewijs D) en 1 oktober 2009 (Rijbewijs C). Het Nederlandse chauffeursdiploma wordt bij de vakbekwaamheidsrichtlijn vervangen door een code 'vakbekwaamheid' op het rijbewijsdocument en geldt voor alle bestuurders van voertuigen waarvoor rijbewijs C of D nodig is. Tot 10 september 2009 is het Nederlandse chauffeursdiploma vereist voor voertuigen met een laadvermogen vanaf 7.500 kg. Dat betekent dat beroepschauffeurs die nu rijden in voertuigen met een laadvermogen tussen 3.500 en 7.500 kg een groot rijbewijs nodig hebben, maar geen chauffeursdiploma. De vakbekwaamheidsrichtlijn bevat een nascholingsverplichting van 35 uur in 5 jaar. Beroepschauffeurs geboren voor 1955, chauffeurs die incidenteel rijden (< 12 uur per week) en bestuurders van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen voor privé doeleinden zijn uitgezonderd van de richtlijn.

7.1 Vakbekwaamheidseisen in het theorie-examen voor rijbewijscategorieën C en D:

Dit deelknelpunt van de Commissie Noordzij is tweeledig. In het theorie-examen voor het rijbewijs C en D worden vragen gesteld die qua onderwerp thuis horen in de examens voor de vakbekwaamheid. Ook particulieren die een groot rijbewijs willen behalen moeten dit examen afleggen. Daarnaast moet voor het chauffeursdiploma een theorie-examen worden afgelegd waarin de vakbekwaamheidseisen uit de vakbekwaamheidsrichtlijn zijn opgenomen. Deze eisen zijn deels overlappend met de eisen gesteld in het theorie-examen voor rijbewijzen C en D.

7.1.1 Oplossing: Intrekken vakbekwaamheidseisen in de rijbewijsrichtlijn(en).

Commissie Noordzij geeft als oplossingsrichting dat de vakbekwaamheidseisen in EG richtlijn 2000/56 voor behalen van het rijbewijs C en D ingetrokken dienen te worden op het moment dat EG richtlijn 2003/59 wordt ingevoerd. Zo komt er een logische scheiding tussen vakbekwaamheidseisen voor beroepschauffeurs en de normale rijopleiding voor privé-personen en chauffeurs in bedrijfstakken waarvoor geen aanvullende vakbekwaamheidseisen gelden.

Deze oplossing kan niet op korte termijn gerealiseerd worden. De derde rijbewijsrichtlijn (2006/126/EG) bevat vergelijkbare vakbekwaamheidseisen als de huidige EU-richtlijn. In de rijbewijsrichtlijn staan echter voorwaarden waaraan het examen moet voldoen. Het CBR bepaalt in praktijk hoe het examen wordt ingevuld. Als actie op de korte termijn vraagt EVO formeel via de CCV-raad van februari 2009, aan het CBR aandacht voor de examenvragen en de examinering. V&W ontvangt terugkoppeling en wordt geïnformeerd over vervolgacties.

Bij het implementatieproces voor de derde rijbewijsrichtlijn wordt ook goed gekeken naar de invulling van de examens. Die richtlijn moet in 2013 geïmplementeerd zijn. In praktijk is dan ook de vakbekwaamheidsrichtlijn van kracht (vanaf september 2009), waardoor het chauffeursdiploma en de nascholingsverplichting van toepassing is op alle bestuurders van voertuigen met een laadvermogen >3.500kg. Verder is afgesproken dat Nederland de dubbele vakbekwaamheidseisen aankaart bij het rijbewijscomité van de EU. Dat comité komt in het voorjaar van 2009 bijeen. Punten worden alvast schriftelijk ingediend en geprobeerd wordt om deze geagendeerd te krijgen. De datum van die bijeenkomst is nog niet bekend. V&W wordt geïnformeerd over de datum en ontvangt terugkoppeling op dit punt.

7.2 Erkenning van opleidingen voor de nascholingsverplichting:

De vakbekwaamheidsrichtlijn wordt in oktober 2009 van kracht voor goederentransport. Werkgevers willen – in het licht van de huidige economische crisis – op dit moment personeel al opleidingen laten volgen en willen graag dat deze opleidingen meetellen voor de nascholingsverplichting. Op dit moment zijn er nog geen opleidingen erkend en zijn er geen opleidingen die al mogen worden meegeteld voor de nascholingsverplichting.

7.1.1 Oplossing: Vervroegd erkennen van opleidingen.

Het bedrijfsleven vraagt V&W of de geplande nascholingsverplichting, die gepland staat in september 2009, in praktische zin naar voren kan worden geschoven, zodat eerder gevolgde opleidingen, mits gecertificeerd, meetellen voor de 35 uur nascholing die chauffeurs in een periode van 5 jaar moeten volgen.

³ Bijna 1 miljoen rijbewijshouders met categorie C en/of D, terwijl er minder dan 300.000 beroepschauffeurs zijn. Veel rijbewijshouders hebben ooit in militaire dienst hun rijbewijs gehaald en sindsdien verlengd.

V&W is bereid te kijken naar de juridische mogelijkheden, maar benadrukt dat er ook praktische en administratieve hindernissen zijn. CCV moet dan ook in staat zijn om de opleidingen eerder te kunnen erkennen. Ook wijst V&W erop dat Nederland dan voorop loopt binnen EU en in praktijk feitelijk een verzwaring doorvoert door de richtlijn eerder in werking te laten treden. Het bedrijfsleven beaamt dit, maar ziet de huidige marktsituatie als moment om het volgen van opleidingen te stimuleren. Als die meetellen voor de nascholingsverplichting, dan slaat men twee vliegen in een klap. Anders moet dezelfde opleiding later nog eens gevolgd worden om aan de 35-urige verplichting te voldoen.

Afgesproken wordt dat V&W uiterlijk in februari 2009 komt met een uitspraak (ja/nee) over de (juridische) mogelijkheden. Een positieve uitspraak betekent dat opleidingen per direct of met terugwerkende kracht meetellen voor de nascholingsverplichting. V&W wordt geïnformeerd over de beslissing en de voortgang.

7.3 Tekortkomingen in het systeem voor het aantonen van medische geschiktheid:

De rijbewijsrichtlijnen stellen dat voor eerste afgifte van rijbewijs C of D de medische geschiktheid vastgesteld dient te zijn middels een controle (check). De medische geschiktheid dient vervolgens periodiek te worden aangetoond, volgens het systeem van de lidstaat. Op dit moment hanteert Nederland daarvoor een medische keuring. Deze dient bij eerste afgifte en bij iedere verlenging te worden ondergaan. De keuring wordt door de medische specialisten van het CBR beoordeeld, mede op basis van op Europees niveau vastgelegde medische normen. Op dit moment dient men iedere 10 jaar een keuring te ondergaan. Voor tussentijds ontdekte medische aandoeningen die de geschiktheid beïnvloeden geldt een meldplicht. Voor beroepschauffeurs betekent medisch afgekeurd worden het einde van hun beroepsuitoefening.

Het huidige systeem kent verschillende tekortkomingen. De EU-brede normen voor medische geschiktheid zijn strikt en gedeeltelijk verouderd. Voorstellen voor modernisering blijven bij de medische commissie van de EU liggen of worden niet gehonoreerd. De medische keuring is een aanzienlijke kostenpost, die geldt voor alle rijbewijshouders. Door de frequentieverandering verdubbelen de problemen met de keuringskosten en de medische normen.

7.3.1 Oplossing: Aanpassen Nederlands systeem door vervangen van de keuring door een meldplicht.

Commissie Noordzij stelt voor het Nederlandse systeem aan te passen door de medische keuring bij verlenging van het rijbewijs te vervangen door een meldplicht zoals dat in Zweden al het geval is. Hierbij meldt de chauffeur zelf eventuele lichamelijke klachten. De verantwoordelijkheid wordt zo teruggelegd bij de ondernemers en chauffeurs.

In de werksessie worden vraagtekens gesteld bij de beschrijving en wenselijkheid van dit 'Zweedse systeem'. Voorgesteld om te kijken naar het 'Zweedse systeem' of een combinatie van de huidige keuring en een meldplicht (om en om), waarbij ook leeftijd mee kan tellen. Aangezien V&W en CBR op dit moment de voor- en nadelen van een systeem van meldplicht in kaart brengen, wordt afgesproken dat op dit punt contact wordt opgenomen met de heer Van der Vlist (V&W). V&W ontvangt terugkoppeling over het contact en de verdere plannen.

7.3.2 Oplossing: Stroomlijnen van de PAGO-keuring en de keuring voor medische geschiktheid.

Voor beroepschauffeurs, die vallen onder de CAO Beroepsvervoer, wordt stroomlijning tussen de medische keuring voor het rijbewijs en de PAGO-keuring uit de CAO nagestreefd. Het betreft ongeveer 95.000 chauffeurs. Het O&O fonds verleent subsidie voor het op 1 datum laten vallen van de PAGO en de rijbewijskeuring. Die regeling wordt uitgevoerd door BGZ Wegvervoer. Veel beroepschauffeurs vallen onder een Cao-regeling, waarbij ook naar stroomlijning gekeken zou kunnen worden. Er wordt geen aanvullende actie afgesproken op dit punt.

7.3.3 Oplossing: Verlagen van de keuringskosten.

Het CBR werkt aan kwaliteitsverbeteringen in de medische keuringen. Binnenkort zal het dan ook mogelijk zijn om een keuring te laten uitvoeren door een vrijgevestigde bedrijfsarts. Door een stijging van het aanbod van artsen en de marktwerking verwacht men een prijsdaling. Er wordt geen aanvullende actie afgesproken op dit punt.

7.3.4 Oplossing: Stimuleren modernisering van EU-brede keuringsnormen.

Het moderniseren van de inhoudelijke keuringsnormen moet op Europees niveau plaats vinden en het duurt waarschijnlijk een aantal jaar voordat men daar in de praktijk iets van merkt. De heer Van der Vlist (V&W) wordt benaderd om te onderzoeken op welke manier de modernisering van de keuringsnormen gestimuleerd kan worden.

7.4 Instroom van personeel:

In Nederland is een tekort aan beroepschauffeurs. Er wordt gewerkt aan instroom in de sector, onder andere via beroepsopleidingen (BBL). Op dit moment zijn er ruim 2.000 leerlingen via BBL in dienst van de transportsector. Deze leerlingen moeten wachten met het behalen van het B-rijbewijs tot ze 18 jaar zijn. Dat werkt demotiverend. Voorgesteld wordt om deze groep, bij wijze van experiment, toe te staan op 17-jarige leeftijd te starten met het behalen van het B-rijbewijs en zelfstandig te laten rijden.

8.1.1 Oplossing: Aanpassen van de systematiek van rijvaardigheid.

V&W is van plan om begeleid rijden in te voeren en de leeftijd waarop rijlessen en rijexamens worden gedaan naar beneden bijstellen. Dat gaat gebeuren, tenzij blijkt dat dit onverantwoord is voor de verkeersveiligheid. Op dit punt is nog wel politieke besluitvorming nodig. Dat maakt ook een inschatting van de termijn waarin de oplossing wordt gerealiseerd lastig. De proeftuin met BBL-leerlingen wordt als terugvaloptie aangemerkt. V&W ontvangt terugkoppeling over het contact en de verdere plannen.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
7.1.1	Aandacht vragen voor de vakbekwaamheid in het theorie-examen voor rijbewijzen C en D.	EVO (namens bedrijfsleven)	Februari 2009
	Onderzoeken van huidige theorie-examens op vereenvoudiging vakbekwaamheid gedeelte.	CBR	2009
	Aankaarten kwestie dubbele vakbekwaamheidseisen bij het Rijbewijscomité van de EU.	V&W	voorjaar 2009
	Bij implementatieproces rekening houden met vakbekwaamheidsvragen in het theorie-examen.	V&W	2009-2013
	Resultaat: Terugkoppeling CCV-raad. Resultaat: Terugkoppeling onderzoek. Resultaat: Terugkoppeling Rijbewijscomité.	EVO CBR V&W	Februari 2009 2009 2009
7.2.1	Onderzoek naar (juridische) mogelijkheden voor vervroegen nascholingsverplichting.	V&W	2008/2009
	Resultaat: Uitspraak over de mogelijkheden.	V&W	Februari 2009
7.3.1	Contact opnemen over het Nederlandse systeem voor het aantonen van medische geschiktheid.		2008
	Resultaat: Terugkoppeling.		Januari 2009
7.3.4	Contact opnemen over moderniseren EU-brede keuringsnormen.		2008
	Resultaat: Terugkoppeling.		Januari 2009
7.4.1	Invoeren begeleid rijden.	V&W	2009 ⁴
	Resultaat: Terugkoppeling beslissing Resultaat: Aanpassing regelgeving	V&W V&W	2009 ⁵
Risico's			
A.		Maatregelen	
B.			
C.			

⁴ Dit is afhankelijk van een politiek besluit. Tijdens de werksessie is de verwachting uitgesproken dat een beslissing door Minister Eurlings op korte termijn wordt verwacht.

⁵ Idem dito.

08 EU-lidstaten: verschil (weekend) rijverboden

Invoeren van rijverboden valt onder de subsidiariteit van EU-lidstaten. Verschillende lidstaten en regio's daarbinnen hanteren eigen rijverboden. Momenteel hebben ongeveer 20 landen rijverbodregelingen op het gebied van tijd, gewicht, afstand, locatie, lading en weersgesteldheid. Deze rijverboden variëren en zijn niet op elkaar afgestemd. Per jaar zijn er in heel Europa opgeteld meer dan 1.500 dagen, doordeweeks en in het weekend, waarop het goederenvervoer over de weg niet mag rijden. Vooral rijverboden op doordeweekse dagen (hoofdzakelijk door nationale feestdagen) leiden tot ergernis.

De invoering van rijverboden is grotendeels gebaseerd op emotionele en politieke gronden of zijn een voortzetting van eerdere beslissingen. In Duitsland hanteren de Länder verschillende rijverboden. In Frankrijk heeft men de verboden ingevoerd als onderdeel van regelgeving rond de sociale werkomstandigheden van vrachtwagenchauffeurs. Italië doet het omwille van de verkeersveiligheid. Oostenrijk ziet wegvervoer als oorzaak van geluidsoverlast en (milieu-) vervuiling en probeert nu ook sectorale rijverboden in te voeren, om modaliteitkeuze (spoor) af te dwingen⁶.

Door de rijverboden zijn er (vooral op werkdagen) meer voertuigen op de weg dan noodzakelijk. Door rijverboden mogen landsgrenzen niet worden gepasseerd en ontstaan vlak voor de grenzen ophopingen van voertuigen. Door de piekbelasting staan parkeerplaatsen overvol en staan de vrachtauto's noodgedwongen geparkeerd op de vluchstrook. De faciliteiten zijn ontoereikend, waardoor extra problemen ontstaan op gebied van (verkeers-) veiligheid, criminaliteit en diefstal van lading⁷. Door de rijverboden staan chauffeurs verplicht uren of soms zelfs dagenlang aan de kant van de weg en moeten daar ook overnachten. Door de rijverboden duurt transport onnodig lang, waardoor ook de kosten van transport toenemen. Economisch zit er geen ratio in de rijverboden. Alleen al voor Nederland kosten de rijverboden honderden miljoenen per jaar⁸.

8.1 Rijverboden belemmeren efficiënte planning van transport:

In de transportsector wordt just-in-time levering steeds belangrijker, waardoor planning steeds belangrijker wordt. De rijverboden zorgen voor aanzienlijke belemmeringen in de planning. Daarnaast zorgen de verschillende regimes voor een lappendeken aan regelingen die moeilijk te volgen is voor ondernemers. Beperkingen gelden ook voor rijden in de nacht in Zwitserland en Oostenrijk, tenzij het voertuigen met geluidsarm materieel betreft.

8.1.1 Oplossing: Invoeren van een Europese regeling.

Commissie Noordzij stelt als oplossing voor om een Europese regeling in te voeren om de verschillende regelingen te harmoniseren.

Deze oplossingsrichting wordt in de werksessie niet als kansrijk beoordeeld. In 1994 heeft Nederland een voorstel voor harmonisatie ingediend bij de EU. Ook tijdens het Nederlandse voorzitterschap is het onderwerp geagendeerd. Tot drie keer toe is geprobeerd een akkoord in de Raad te krijgen. In 2003 is geprobeerd om EU-breed tot een kader te komen voor de rijverboden. Er is een voorstel voor een richtlijn opgesteld dat door de lidstaten in de koelkast is gezet. In 2006 heeft de Commissie het voorstel, in het kader van Beter Geregeld, definitief van de agenda gehaald met de argumentatie dat deze nieuwe regelgeving tot hogere regeldruk leidt. Afgesproken wordt dat Nederland wel inzet op afschaffen of harmoniseren van de rijverboden, maar daar niet actief mee aan de slag gaat.

8.1.2 Oplossing: Afschaffen van rijverboden.

De tweede alternatieve oplossing in Rapport Weg Belemmeringen is het afschaffen van weekendrijverboden en/of nachtverboden, tenzij heel duidelijk kan worden aangetoond dat het vrachtverkeer een versturende werking heeft.

Ook deze oplossing wordt als niet kansrijk beoordeeld en er wordt geen actie afgesproken. Redenerend vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid zou de sector altijd moeten streven om het beste materiaal in te zetten.

8.1.3 Oplossing: Vrijstellen van belangrijke transitotrajecten (TEN's).

Commissie Noordzij geeft ook de suggestie om belangrijke transitotrajecten (TEN's) vrij te stellen. Vooruitlopend hierop dienen rijverboden zo kort mogelijk en zo veel mogelijk op Europees niveau geharmoniseerd te zijn.

Als aanloop naar het vrijgeven van transitotrajecten is voorgesteld te starten met het openstellen van corridors op de doordeweekse dagen of alleen voor terugkerend verkeer dat voor ingang van het rijverbod al onderweg was. Ook op dit punt wordt geen concrete actie afgesproken.

⁶ Nederland ziet dat als een handelsverbod en maakt de zaak aanhangig bij het Europese Hof van Justitie.

⁷ Ladingdiefstal kost binnen de EU naar schatting € 8 miljard per jaar en wordt een steeds groter probleem. Ladingdiefstal heeft ook voor chauffeurs persoonlijk een behoorlijke impact.

⁸ TLN-rapport "Stilstand is achteruitgang".

8.2 Verschillende definities voor 'bederfelijke goederen':

Bij verschillende rijverboden worden uitzonderingen gemaakt voor bederfelijke goederen. Lidstaten en regio's hanteren echter verschillende definities voor de term 'bederfelijke goederen'. In Frankrijk zijn bijvoorbeeld bloemen en potplanten uitgezonderd van de rijverbodregeling omdat dit onder bederfelijke goederen valt, terwijl dit in Duitsland niet het geval is.

8.2.1 Oplossing: Onderling afstemmen van de verschillende definities.

Commissie Noordzij stelt voor om de van de rijverboden ontheven goederen op elkaar af te stemmen.

Voor die oplossingsrichting kan op verschillende niveaus worden gekeken. Een EU-brede oplossing wordt niet haalbaar geacht. Voor heel concrete gevallen zijn er wel mogelijkheden om bilateraal tot afspraken te komen. Afgesproken wordt dat TLN, EVO en KNV voor 1 december 2008 concrete gevallen aanleveren bij V&W. V&W legt deze gevallen ter bespreking voor aan collega's in het betreffende land. Eind 2008 en voor 1 juni 2009 wordt terugkoppeling gegeven aan V&W.

8.3 Transitoverboden versterken de werking van rijverboden:

Buurlanden van lidstaten waar rijverboden gelden, stellen steeds vaker transitoverboden in om te voorkomen dat er ophoud ontstaat bij de landsgrenzen. Dit betekent dat een rijverbod in een lidstaat zich als een olievlek verspreidt over de buurlanden.

8.3.1 Oplossing: Opheffen van de rijverboden.

Commissie Noordzij geeft aan dat dit deelknelpunt alleen opgelost kan worden als de buurlanden geen beperkingen meer opleggen.

Het opheffen van rijverboden is geen haalbare oplossing. Nederland probeert wel te komen tot afspraken met de buurlanden om verkeer door te laten rijden tot de eerstvolgende parkeerplaats. Ook wordt gekeken naar het creëren van goed uitgeruste faciliteiten bij de landsgrenzen. Op dit punt worden geen concrete acties afgesproken.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
8.1.1	Nederland streeft afschaffing of eventueel harmonisatie van de rijverboden na, maar neemt geen initiatief. Resultaat: Attitude, geen resultaatsverplichting.	V&W, TLN, KNV en EVO	
8.2.1	Concrete gevallen voor bilaterale bespreking aanleveren bij V&W.	TLN, KNV en EVO	Voor 1 december
	Resultaat: lijst met concrete gevallen.	TLN, KNV en EVO	1 december 2008
	Bilateraal bespreken van concrete gevallen.	V&W	2008/2009
	Resultaat: Terugkoppeling van uitkomsten.	V&W	December 2008 1 juni 2009
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			
C.			

13. Fiscale bijtelling (bestel) auto-van-de-zaak

Privé-gebruik van de (bestel) auto-van-de-zaak boven 500 km wordt gezien als loon in natura. Daarom moet de werkgever iedere maand 1/12 van 25% van de cataloguswaarde op het loon van de werknemer inhouden. Voor zelfstandigen geldt dat zij bij de inkomstenbelastingaangifte 25% bij het inkomen moeten optellen. Deze bijtelling kan worden voorkomen door met een sluitende rittenregistratie (per kenteken) aan te tonen dat het privé-gebruik minder dan 500 km is.

13.1 Fouten in de administratie leiden tot forse naheffingen:

In praktijk is het voor veel mensen moeilijk een sluitende rittenregistratie bij te houden, helemaal als er verschillende chauffeurs met een voertuig rijden. Berijders lopen daardoor continu het risico de bijtelling plus naheffingsaanslag te moeten betalen. De boetebedragen zijn relatief hoog omdat de individuele werknemer deze moet betalen.

13.1.1 Oplossing: Vereenvoudiging van de rittenregistratie.

Tussen de belangrijkste belanghebbenden van dit onderwerp, de Belastingdienst en diverse brancheorganisaties, is al overleg gevoerd om te komen tot een vereenvoudigde rittenregistratie. Dit vermindert de administratieve lasten en de kans op een naheffing. In dit kader wordt gesproken over een systeem van convenanten per branche, waarbij ook individuele bedrijven zich kunnen aansluiten om, onder voorwaarden, gebruik te maken van de vereenvoudigde rittenregistratie. De heer Takens (FIN) vraagt na waarom gekozen wordt voor het systeem van convenanten. Volgens het bedrijfsleven is met de vereenvoudigde rittenregistratie het probleem voor het grootste deel verholpen.

Naar aanleiding van het eerste overleg heeft de Belastingdienst een conceptmodel opgesteld. Op 9 december zullen de partijen dit nader bespreken. Bij beide partijen is nadrukkelijk de wil aanwezig om tot overeenstemming te komen. Bij dit overleg kan ook nader worden onderzocht of nog eenvoudigere werkwijzen (zonder convenant) mogelijk zijn. De partijen streven er naar om het systeem in januari klaar te hebben. V&W ontvangt terugkoppeling van het overleg en de voortgang.

13.2 Alternatieven voor de rittenregistratie zijn niet voor iedereen uitvoerbaar:

Momenteel zijn er een aantal alternatieven voor de rittenregistratie, die in praktijk niet (altijd) goed uitvoerbaar zijn:

- Verbod op privé-gebruik. Sinds 1-1-2006 is er een alternatief voor de sluitende rittenregistratie. De werkgever kan met de werknemer een verbod op privé-gebruik in een contract vatten. De werkgever dient toezicht te houden en forse sanctie opleggen bij een geconstateerde overtreding. Zelfstandige ondernemers kunnen niet werken met een verbod op privé-gebruik.
- Ongeschikt verklaren voor privé doeleinden. Een andere mogelijkheid is een bestelauto ongeschikt voor privé doeleinden te verklaren. Dit is alleen mogelijk voor bestelauto's met één stoel. Veel werknemers die gebruik maken van een bestelauto werken in duo's, dus biedt deze regeling voor hen geen oplossing.
- Afkoopsom. Ook is een afkoopsom van € 300 mogelijk voor bestelauto's waarbij sprake is van wisselende bestuurders. Hieraan zijn echter strenge eisen verbonden, waardoor slechts een kleine groep van deze mogelijkheid gebruik kan maken.

13.2.1 Oplossing: Vereenvoudiging van de rittenregistratie.

Zie oplossing 13.1.1

Actieplan

Actie	Wie	Wanneer
13.1.1	Ministerie van Financiën Belastingdienst, EVO e.a.	Voor 9 december 9 december 2008
Resultaat: Terugkoppeling aan V&W. Resultaat: Het systeem voor een vereenvoudigde rittenregistratie.	EVO en de Belastingdienst Belastingdienst, EVO e.a.	2 januari 2009 januari 2009
Risico's	Maatregelen	
A.	De partijen komen niet tot een akkoord.	Geen.

14. Nieuwe verpakkingenbelasting/hergebruikte laadeenheden

Op 1 januari 2008 is de nieuwe verpakkingenbelasting van kracht geworden. Bedrijven die consumenten- en/of bedrijfsverpakkingen voor het eerst op de Nederlandse markt brengen (kan ook door import) betalen hierover belasting. De belasting wordt geheven op het moment dat de verpakking in gebruik wordt genomen als verpakking. Het tarief is afhankelijk van het materiaal en het soort verpakking. Deze belasting geldt alleen voor bedrijven die boven een grens van 15.000 kilo aan verpakkingsmateriaal per jaar komen.

14.1 Bedrijven dienen een uitgebreide administratie bij te houden:

In praktijk is het lastig om te bewijzen dat men onder de grens van 15.000 kilo zit. Dat vergt de nodige administratie, zeker als een ondernemer tegen de grens aan zit. Inmiddels is een rekentool op de markt die de administratie vereenvoudigt. Bedrijven geven aan dat dit de situatie vereenvoudigt, maar dat het wel een lastige zaak blijft.

14.1.1 Oplossing: Forfaitair bedrag.

In het Belastingplan 2009, waar de Tweede Kamer op 25 november 2008 mee heeft ingestemd, is de mogelijkheid opgenomen dat bedrijven en de Belastingdienst afspraken maken over een forfaitaire vaststelling van het aantal kilogram verpakkingen. Dit betekent dat bedrijven voor maximaal vijf jaar gebruik kunnen maken van een forfait en niet jaarlijks een aparte administratie hoeven bij te houden.

14.2 Er is geen eenduidige werkwijze voor het bepalen van het verschuldigde bedrag:

Er is geen eenduidige werkwijze voor het meten van het gewicht van de verpakking en men moet rekening houden met het materiaal van de verpakking, in geval de verpakking uit meerdere materialen bestaat. Is het materiaal bekend, dan is men gebonden aan, afhankelijk van het materiaal, 16 verschillende tarieven.

14.2.1 Oplossing: Gemiddelde tarieven voor gemengde verpakkingen.

In het Belastingplan 2009 is de mogelijkheid opgenomen dat gebruik gemaakt kan worden van een nieuw algemeen tarief voor verpakkingen waarbij het niet lukt om de verschillende gebruikte materialen apart op te geven. Extra uitzoekwerk en administratie kunnen hierdoor achterwege blijven. Er kan ook gebruik worden gemaakt van een lager algemeen tarief als kan worden aangetoond dat er geen verpakkingsmateriaal met een hoger tarief wordt gebruikt.

14.3 Vaststellen of retourverpakkingen en verpakkingsdragers eerder op de markt zijn geweest:

Het is in de praktijk voor retourverpakkingen en verpakkingsdragers zoals pallets, vaten en IBC's moeilijk vast te stellen of deze eerder op de Nederlandse markt zijn geweest. Is dit het geval, dan hoeft men geen belasting te betalen. Dit is echter vaak onbekend of onduidelijk.

14.3.1 Oplossing: Retourverpakkingen en verpakkingsdrager uitzonderen van de verpakkingenbelasting.

In het Belastingplan 2009 worden logistieke hulpmiddelen uitgezonderd van de verpakkingenbelasting. Hierdoor wordt dit knelpunt grotendeels opgelost.

14.4 Regelgeving over verpakkingen is niet goed op elkaar afgestemd:

Bedrijven geven aan dat het Besluit beheer verpakkingen van het ministerie van VROM en de verpakkingenbelasting van het ministerie van Financiën niet goed op elkaar aansluiten. Dit resulteert in verschillende definities en administraties en leidt tot extra lasten voor bedrijven. Bij het opstellen van de verpakkingenbelasting is echter wel afstemming gezocht met het Besluit beheer verpakkingen, waardoor dubbele administratie voorkomen zouden moeten zijn. Omdat op basis van het Besluit beheer verpakkingen nog altijd een administratieve verplichting blijft bestaan is afschaffing van de Verpakkingenbelasting geen volledige oplossing⁹. In het huidige Besluit beheer verpakkingen wordt volgens het bedrijfsleven wel meer gevraagd dan de onderliggende Europese richtlijn vereist.

14.4.1 Oplossing: Inventariseren problemen en bespreken met VROM.

VNO-NCW inventariseert de problemen die spelen rond het Besluit beheer verpakkingen met expliciete aandacht voor de koppelingen met de Verpakkingenbelasting en communiceert deze inventarisatie aan VROM. Hierna volgt een bespreking over de inventarisatie. V&W ontvangt terugkoppeling over deze activiteiten.

14.5 Bedrijven zijn niet goed op de hoogte gebracht van de eerdere veranderingen:

Een van de redenen dat bedrijven nog hoge lasten ervaren is het feit dat zij niet goed op de hoogte zijn van doorgevoerde vereenvoudigingen.

⁹ Overigens zal, vanwege de politieke lading, het afschaffen van de verpakkingenbelasting zeer lastig zijn.

14.5.1 Oplossing: Duidelijk communiceren van veranderingen in de regelgeving.

Om te voorkomen dat bedrijven met onnodige lasten te maken krijgen, zullen de veranderingen in de regelgeving duidelijk aan de bedrijven worden gecommuniceerd door de Belastingdienst. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van de bestaande kanalen (website, congressen, folders, telefoon), maar wordt ook in samenwerking met de brancheorganisaties gezocht naar verdere mogelijkheden. Hiertoe wordt voor de communicatie van de veranderingen in het Belastingplan 2009 met de Belastingdienst en de brancheorganisaties een gezamenlijk communicatieplan opgesteld. Een onderdeel hiervan zal zijn om de veranderingen te publiceren in de vakbladen. V&W ontvangt terugkoppeling over de afspraken en de voortgang.

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
14.1.1	Invoeren Belastingplan 2009. Geen aanvullende acties nodig.	Financiën	
14.2.1	Invoeren Belastingplan 2009. Geen aanvullende acties nodig.	Financiën	
14.3.1	Invoeren Belastingplan 2009. Geen aanvullende acties nodig.	Financiën	
14.4.1	Inventariseren knelpunten Besluit beheer verpakkingen. Bespreken van de knelpunten Resultaat: Verslag aan V&W over de resultaten van de bespreking.	VNO-NCW VROM, VNO-NCW VNO-NCW	December 2008 Januari 2009 2 februari 2009
14.5.1	Opstellen gezamenlijke communicatieplan voor het Belastingplan 2009 Resultaat: Terugkoppeling van het plan aan V&W	Belastingdienst, VNO-NCW, EVO en TLN Belastingdienst, VNO-NCW, EVO en TLN	Na vaststelling Belastingplan. Na vaststelling communicatieplan
Risico's			
A.		Maatregelen	
B.			
C.			

15. Invoerrechten kustvaart (afhandelingwijze)

Bij short sea shipping (kustvaart) buiten de regelmatige scheepvaartlijnen of veerverbindingen moet men, bij aankomst in een andere Europese haven, aantonen dat de goederen aan boord niet aan invoerbelastingen onderworpen zijn (m.a.w. dat het geen goederen van buiten de EU zijn). Hiertoe moet onder andere het T2L (Herkomstbescheid) schriftelijk worden overlegd in de haven van herkomst.

15.1 De procedure kost veel tijd en benadeelt de concurrentiepositie van kustvaart:

Deze procedure kost veel arbeidskracht en geld. Daarnaast veroorzaakt douanecontrole, vanuit logistiek oogpunt, onbetrouwbaarheid in de keten, doordat een vracht onverwacht een vertraging krijgt. Verder hoeft bij vervoer over land, zolang men niet door “derdelanden” komt, niet te worden aangetoond of goederen aan invoerbelastingen onderworpen zijn. Dit geeft een concurrentievoordeel ten opzichte van de modaliteit kustvaart.

Het is een probleem waarvoor Nederland regelmatig aandacht vraagt bij de Europese Commissie. Recentelijk nog ten behoeve van de modernisering van het douanewetboek. Hiervoor is tot op heden echter geen gehoor gevonden bij de Europese Commissie en andere lidstaten.

15.1.1 Oplossing: Pilot als onderbouwing voor de Europese Commissie

De Nederlandse overheid en bedrijfsleven zitten op één lijn, maar hebben vooralsnog de Europese Commissie en de andere lidstaten nog niet kunnen overtuigen. Daarom is afgesproken om in Nederland de mogelijkheden en uitgangspunten voor een pilot, waarin de verschillende mogelijkheden worden onderzocht, te bespreken. Het streven is om een dergelijke pilot, indien mogelijk, zoveel mogelijk uit te bereiden met andere Europese landen om zo meer onderbouwing te krijgen voor het Nederlandse standpunt in Europa. Zowel de resultaten van het overleg als de voortgang en resultaten van een eventuele pilot worden teruggekoppeld aan V&W.

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
15.1.1	Overleg tussen Godfriet Smit (EVO) en Guus Jacobs (Financiën) om de mogelijkheden en uitgangspunten voor een pilot nader te bespreken.	EVO en Financiën	Januari 2009
	Resultaat: Terugkoppeling over het resultaat van het overleg aan V&W.	EVO en Financiën	2 februari 2009
	Uitvoeren en uitbreiden van de eventuele pilot met zoveel mogelijk andere Europese landen.	EVO en Financiën	2009/2010
	Resultaat: Pilot (indien mogelijk)	EVO en Financiën	2009/2010
	Resultaat: Terugkoppeling aan V&W.		
Risiko's		Maatregelen	
A.	Andere landen willen niet meewerken	Geen.	
B.			
C.			

16. Afvalstoffenbelasting inhoud laadbakken kiepauto's

Om het storten van afvalstoffen te ontmoedigen en het verbranden van afval te stimuleren is in 1995 de afvalstoffenbelasting ingevoerd. Storten van afval is daarmee een belaste activiteit geworden. In 1998 is de duale tariefstructuur gekomen waarbij voor brandbare afvalstoffen een hoger (regulier) tarief moet worden betaald dan voor nietbrandbare afvalstoffen. Met ingang van 1 januari 2000 is het soortelijke gewicht van de afvalstof het onderscheidende criterium voor de tariefstoepassing.

16.1 De volumieke massaregeling is onrechtvaardig

De berekening is onrechtvaardig voor wagens met schuine laadbakken en wagens met laadkleppen die schuin toe lopen, omdat het berekende volume groter is dan het reële volume dat kan worden gebruikt voor lading. Daarnaast mag het laadvolume dat door de fabrikant wordt opgegeven niet worden gebruikt voor de berekening. Dit opgegeven volume wordt door de belastingdienst niet in alle gevallen even betrouwbaar geacht.

16.1.1 Oplossing: Onderzoek naar de mogelijkheden voor alternatieve tariefbepaling

Volgens TLN is het probleem voor wagens met schuine laadbakken opgelost, maar is echter niet bekend welke oplossing dit is. De heer Wout van den Heuvel zoekt dit uit.

Voor de schuine laadkleppen is nog geen oplossing, maar het punt wordt wel meegenomen in het onderzoek naar de herziening van de tariefstructuur van de afvalstoffenbelasting (en daarmee het voortbestaan van de volumieke massa regeling). Om te voorkomen dat hierin oplossingsrichtingen worden gekozen die tot onnodige lasten voor de transportsector leiden, zoals de noodzakelijkheid tot ijen van laadbakken, wordt de transportsector ook uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. V&W ontvangt terugkoppeling over de resultaten.

16.2 Tussen de twee tariefgroepen zit een groot verschil

Het lage tarief (€ 14,56) is veel lager dan het reguliere tarief (€ 88,21). Dit verschil was noodzakelijk om het financieel aantrekkelijk te maken om afval te verbranden. Eventuele naheffingen worden hierdoor echter aanzienlijk.

16.2.1 Oplossing: Onderzoek naar het effect van het duale tariefsysteem

Ook dit punt wordt meegenomen in het onderzoek naar de herziening. Aanvullend hierop wordt aanbevolen om te onderzoeken of het effect van het duale tariefsysteem nog wel aanwezig is. Naar de mening van de transportsector is de situatie in Nederland namelijk sterk veranderd ten opzichte van de invoering van het systeem.

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
16.1.1	Navragen oplossing voor schuine laadbakken.	TLN	december 2008
	Resultaat: Terugkoppeling aan V&W.	TLN	2 januari 2009
	De brancheorganisaties uitnodigen voor het overleg voor het onderzoek.	Financiën	Zo spoedig mogelijk
16.2.1	Onderzoek naar mogelijke oplossingen en alternatieven voor (de tariefstructuur van) de belasting.	Financiën, in overleg met branches, VROM, IPO en VNG	1 ^e kwartaal 2009
	Resultaat: Terugkoppeling aan V&W.	Financiën	1 mei 2009
	VROM op de hoogte stellen van de aanbeveling.	V&W	December 2008
	Resultaat: Terugkoppeling aan V&W.	Financiën	1 mei 2009
Risico's		Maatregelen	
A.			

26 CBS-vervoersenquête en verkeersenquête

De Europese Commissie heeft bepaald dat alle lidstaten statistische gegevens over het goederenvervoer over de weg moeten verzamelen (EU verordening 1172/98). Het CBS stuurt eigen vervoerders en beroepsvervoerders daarom jaarlijks de zogenaamde vervoersenquête (vragen over het wagenpark, ritten en vervoerde goederen). Daarnaast stuurt het CBS de verkeersenquête voor voertuigen met een laadvermogen kleiner dan 2 ton.

26.1 Nederland vraagt meer dan Verordening 1172/98 verplicht stelt:

Nederland vat de verplichting ruimer op dan de EU voorschrijft. Zo wint Nederland naast verplichte informatie ook informatie in over zaken die Europa als facultatief voorschrijft of die Nederland zelf heeft bedacht. Het gaat hierbij om de beladingsgraad, wel/geen gecombineerd vervoer, Nederlandse grensovergang en vrachtopbrengst / factuurwaarde goederen. Bovendien schrijft Europa voor dat informatie inwinnen noodzakelijk is bij voertuigen met een laadvermogen van tenminste 3,5 ton, terwijl Nederland dat al doet bij voertuigen met een laadvermogen van 2 ton.

26.1.1 Oplossing: Niet meer vragen dan EU-verordening 1172/98 verplicht stelt.

Rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat Nederland moet terug naar de Europese eisen, zoals gesteld in EU-verordening 1172/98.

De voorgestelde oplossing wordt niet overgenomen. De huidige verkeer- en vervoersenquête zijn niet alleen op verordening 1172/98 gebaseerd, maar ook op andere Europese verordeningen en (inter-) nationale afspraken. Nederland heeft juist verschillende statistiekverplichtingen, zoals de nationale motorvoertuigenenquête en enquêtes met milieudoelstellingen, geïntegreerd in de verkeers- en vervoersenquête. De enquêtes leveren informatie voor:

- Het berekenen van de wegverkeeremissies uit het Kyoto-klimaatverdrag, de EU/National Emission Ceiling-richtlijn, en de luchtkwaliteitproblematiek (Brandstofverbruik, grensovergang, gecombineerd vervoer en voertuigkilometers van bestelwagens en kleine vrachtauto's).
- Het bepalen van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer over de weg conform EU-verordening 1180/70 (Voertuigkilometers van alle motorvoertuigen).
- De Nationale Rekeningen (Vrachtopbrengst in het beroepsvervoer).
- Het berekenen van de benutting van het voertuigpark (Beladingsgraad).
- Eurostat, DVS, NEA Transportonderzoek en –opleiding en verschillende brancheorganisaties (containerinhoud, doorvoer/wederuitvoer, overslag in transport (goederenketens) en inter-modaal vervoer).

Daarnaast zijn verschillende aanpassingen doorgevoerd die leiden tot verlaging van de enquêtedruk op macroniveau. Het aantal enquêtes voor vrachtauto's is tussen 2004 en 2006 met bijna de helft verlaagd. Het aantal enquêtes voor kleine vrachtauto's en bestelwagens in 2008 is relatief gering. De omvang van de enquête bestelwagens is in 2006 verlaagd van 40.000 naar 8.000 respondenten. Vanaf 2008 is de wagenparkenquête vervallen. Bovendien zit vanaf 2008 niet elk bedrijf jaarlijks in de enquête, omdat de steekproef op voertuigniveau is, de verschillende voertuig-enquêtes per onderneming worden gebundeld en de enquêtes in een specifieke periode zijn geconcentreerd. Ook staat voor 2009 verdere vereenvoudiging op stapel. De uitvraag voor de verkeersenquête zal bijvoorbeeld nog maar een keer per vier jaar plaatsvinden in plaats van jaarlijks. Voor de beleving van een individuele ondernemer maakt het niet zoveel uit. Vermoedelijk is het meer *moeten* deelnemen aan enquêtes dat vervelend wordt gevonden, dan *wat* precies in enquête wordt gevraagd.

26.1.2 Oplossing: Gegevens op andere manier verzamelen.

Door Commissie Noordzij wordt voorgesteld dat Nederland de gegevens in de vervoersenquête op andere manieren dient te verzamelen (haal zoveel mogelijk uit bestaande bronnen en rechtstreeks uit bedrijfsadministraties).

Het CBS heeft al aanpassingen doorgevoerd in lijn met de voorgestelde oplossingsrichting. Door de aanpassingen krijgen meer ondernemers een elektronische vragenlijst en zijn/worden afspraken gemaakt met enkele grote bedrijven in het beroepsvervoer om gegevens direct vanuit de bedrijfsadministraties aan te leveren via XML. Ook wordt door het CBS en het bedrijfsleven gesproken over een gezamenlijk project om XML breder uit te rollen, waarbij vooral de financiering een hangijzer is.

26.2 Verkeersenquête:

Nederland kent de verkeersenquête voor voertuigen met een laadvermogen kleiner dan 2 ton (bestelauto's). Europa heeft hierover niets vastgelegd. In Nederland zijn ongeveer een miljoen voertuigen met een laadvermogen tot 2 ton.

26.2.1 Oplossing: Afschaffen verkeersenquête en gegevens op andere manieren verzamelen.

Rapport Weg Belemmeringen stelt voor om de nationale verkeersenquête af te schaffen en de verkeersgegevens uit andere bronnen, zoals camera's, lussen en de nationale autopas, te gebruiken.

Afschaffen van de enquête wordt voorlopig niet mogelijk geacht omdat deze voertuigen een belangrijke rol spelen in de congestie- en milieuproblematiek. De verkeersenquête wordt vanaf 2009 nog maar 1 keer per vier jaar uitgevraagd en het CBS onderzoekt, in lijn met de voorgestelde oplossingsrichting, hoe andere bronnen kunnen worden gebruikt. Veel gegevens uit camerasystemen zijn bruikbaar voor statistische doeleinden en analyses van de verkeers- en vervoersstromen in Nederland. Echter, uitsluitend gegevens van overtreeders van belading- en snelheidslimieten worden bewaard, de rest wordt onmiddellijk vernietigd. Momenteel wordt onderzocht of gebruik kan worden gemaakt van de gegevens van de stichting Nationale Auto Pas.

26.3 Kleine bedrijven hebben relatief veel last van de statistiekverplichtingen:

Kleinere bedrijven hebben relatief veel last van de statistiekverplichtingen. Dat komt mede doordat de steekproeven op ondernemingsniveau plaatsvinden.

26.3.1 Oplossing: Kleine bedrijven moeten (gedeeltelijk) worden vrijgesteld.

Commissie Noordzij stelt voor om kleinere bedrijven vrij te stellen van de statistiekverplichtingen.

In verband met de representativiteit van de gegevens is dit niet mogelijk. Door de steekproef op kentekenniveau te trekken vallen bedrijven met een beperkt aantal voertuigen minder vaak in de steekproef. Hierdoor wordt in de praktijk een deel van de voorgestelde oplossing gerealiseerd. Verder onderzoekt het CBS manieren om de steekproef verder te verbeteren. Het CBS verwacht in februari 2009 te kunnen rapporteren welke consequenties het steekproef-trekken op kentekenniveau heeft gehad voor de kleine ondernemers in 2008. Een afschrift wordt toegestuurd aan V&W. Verder zal het CBS blijven zoeken naar nieuwe achtergrondinformatie die gebruikt kan worden om de uitvraag nog efficiënter te maken.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
26.1.1	Geen aanvullende actie.		
26.2.1	Onderzoeken en gebruiken van gegevens uit andere bronnen. Resultaat: geen resultaat afgesproken.	CBS	2008/2009
26.3.1	Onderzoek naar steekproefomvang en – samenstelling. Resultaat: Onderzoeksrapport.	CBS	2008/2009 Februari 2009
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			
C.			

27 Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn

Door EU-Verordening 2135/98 en bijbehorende Annex 1B is op 1 mei 2006 de digitale tachograaf voor nieuwe vrachtauto's verplicht geworden. De digitale tachograaf moet bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de bescherming van de chauffeur. Daarnaast biedt de digitale tachograaf betere mogelijkheden voor fraudebestrijding en waarborgen van eerlijke concurrentieverhoudingen. Door de digitale tachograaf wordt het moeilijker om de grenzen van de wet onopgemerkt te overschrijden. Bedrijven zijn verplicht om de gegevens uit de digitale en de analoge tachografen te bewaren.

27.1 Kosten, gebruiksonvriendelijkheid en gebrekkige functionaliteit:

Bij aanvang moet men investeren in kaarten, apparatuur en software¹⁰. Deze initiële investering moet zich terug verdienen bij het gebruik omdat gegevens automatisch en foutloos in de systemen van het bedrijf komen. Daardoor kan men besparen op kantoorpersoneel en is de informatievoorziening beter. Voor beide type tachografen dienen kaarten aangevraagd te worden. Bij de digitale tachograaf zijn de kosten per kaart veel hoger, maar is de kaart wel 5 jaar geldig. Er hoeven geen analoge tachograafschijven meer te worden aangeschaft.

De gebruiksvriendelijkheid van het verplichte basissysteem laat te wensen over. Dat komt deels doordat de digitale tachograaf technologisch verouderd was vanaf het moment dat deze verplicht werd gesteld. Daarnaast is het een nieuw systeem, men heeft tijd nodig om ermee te leren werken. Dat geldt aan de kant van de ondernemers en de chauffeurs, maar ook aan de kant van de handhaving. Handhavingdiensten zijn nog niet altijd goed toegerust. Nu worden van chauffeurs uitgeprinte versies met stempel verwacht, terwijl men een digitaal apparaat heeft.

Naast de (aanschaf-) kosten en de gebruiksonvriendelijkheid bestaat de indruk dat het systeem functioneel niet deugt en de functionaliteit van de tachograaf niet aansluit bij de praktijk in de transportsector. Tijden worden afgerond of niet geregistreerd omdat wordt afgeweken van voorgeprogrammeerde regels. De geheugencapaciteit op de bestuurderskaart is niet altijd toereikend voor een periode van 28 dagen en de tachograaf overschrijft dan oudere gegevens. Om de gegevens te kunnen tonen bij controle maakt men tussentijds uitdraaien met de printmogelijkheid van de tachograaf. Men is verplicht de tachograaf gegevens te kunnen uitdraaien bij inspectie en er zijn eisen gesteld aan beschikbaarheid van printpapier. Daarnaast worden vooraf handelingen van de chauffeur verwacht zodat de tachograaf "weet" wat er aan de hand is. Dat betekent dat chauffeurs vooraf moeten bedenken wat ze gaan doen terwijl ze dat niet precies kunnen weten en terug moeten naar de tachograaf als de plannen wijzigen.

27.1.1 Oplossing: Ombuiging EU-verordening naar doelregelgeving.

Rapport Weg belemmeringen stelt voor de EU-verordening aan te passen. Nu zijn de technische specificaties in de EU verordening opgenomen. Door op EU niveau geen middelwetgeving, maar doelwetgeving op te nemen, is er ruimte om te innoveren en een gebruiksvriendelijkere tachograaf in te zetten.

In 2009 start een evaluatie van de EU-verordening, waarbij de insteek is te komen tot doelregelgeving. Daarmee moet ook ruimte ontstaan voor technologische vernieuwing. Ook is op Europees niveau het SMART-project gestart om te komen tot een nieuwe of verbeterde versie van de digitale tachograaf. TLN, KNV en EVO nemen contact op met collega's in andere lidstaten en mobiliseert hen voor gezamenlijke lobby richting EU om het belang van dit knelpunt te onderschrijven. De Nederlandse overheid streeft doelregelgeving na en is proactief bij de evaluatie en het SMART-project. In juni 2009 wordt teruggekoppeld naar V&W.

27.1.2 Oplossing: verbeteren gebruiksvriendelijkheid.

In Rapport Weg Belemmeringen wordt als oplossingsrichting voor de korte termijn voorgesteld dat het op afstand kunnen uitlezen van de tachograaf en bestuurderskaart moet worden toegestaan.

Met de bedrijfskaart kan de huidige digitale tachograaf al op afstand worden uitgelezen. Men kan maximaal 90 dagen uitlezen. Het aantal bedrijfskaarten per bedrijf is wel gemaximeerd. De gebruiksvriendelijkheid is onderdeel van de evaluatie van de EU-verordening en het SMART-project.

27.2 Controleperiode en bewaartermijn van 28 dagen:

Met de invoering van de digitale tachograaf is ook de controleperiode (bij controles langs de weg) opgerekt van 7 dagen (lopende week plus 1 dag) naar 28 dagen. Die controleperiode is noodzakelijk om de weekendrust te kunnen controleren en geldt voor beide type tachografen. Men vindt dat wetgeving moet worden nageleefd en heeft geen probleem met de 28 dagen controleperiode op zich. Maar door de regelgeving en de wijze van handhaving wordt de chauffeur onderweg belast met administratieve lasten die niet bijdragen aan de verkeersveiligheid. Chauffeurs worden onderweg tot in details gecontroleerd en kleine onvolkomenheden kunnen leiden tot forse boetes, die veelal

¹⁰ Als kostenindicatie: uitleesapparaat € 260, uitleesapparatuur € 1.000-1.500, bestuurderskaart € 83, bedrijfskaart € 83

ter plekke moet worden afgerekend. Als men niet kan betalen dan wordt de vrachtwagen aan de ketting gelegd.

In Nederland valt het mee omdat er ook veel bedrijfscontroles plaatsvinden en rekening gehouden wordt met de staat van dienst. Daarnaast zijn de controles langs de weg vooral gericht op het acute verkeersveiligheidsrisico. De overige controles vinden plaats tijdens bedrijfscontroles. Internationaal ontbreekt deze professionaliteit en worden chauffeurs soms doelbewust geselecteerd en doorgelicht. Opvallend genoeg zijn het juist Duitsland, Frankrijk en België die zo streng controleren bij Nederlandse chauffeurs. In het verenigde Europa ontbreekt harmonisatie van handhaving en boetebeleid. Er is geen samenwerking op Europees niveau en lidstaten verschillen sterk in toezicht-systematiek en omgang met (vermeende) overtredingen.

27.2.1 Oplossing: Terugbrengen controleperiode langs de weg naar 7 dagen.

Rapport Weg Belemmeringen stelt voor de controleperiode op de weg terug te brengen naar 7 dagen om te controleren of de chauffeur zich aan de rij- en rusttijden heeft gehouden. Controleer het bedrijf op de tweewekelijkse rijtijdinformatie en compensatie van wekelijkse rusttijden.

Voor deze oplossing lijkt aanpassing van Europese regelgeving noodzakelijk. In de werksessie is aangegeven dat grote weerstand te verwachten is bij deze oplossingsrichting. Als alternatief zou kunnen worden vastgelegd dat de periode van 28 dagen alleen gebruikt mag worden voor controle van de twee wekelijkse rij- en rusttijden. Dit lijkt eenvoudiger te realiseren omdat het een handhavingsafpraak is. Daarnaast kan mogelijk gebruikt gemaakt worden van de aanbevelingen die de *Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement* (CORTE) opstelt.

In de werksessie wordt afgesproken dat de redelijkheid van het Nederlandse handhavingsbeleid als uitgangspunt wordt genomen bij de acties die overheid en bedrijfsleven richting de EU en andere lidstaten gaan ondernemen. Er is een politieke beslissing nodig en er zijn maar beperkte mogelijkheden om onderwerpen in te brengen, zoals de Transportraad en het ambtelijk voorbereidende Comité. Dat comité komt jaarlijks bijeen en de laatste vergadering van het Comité was 1 jaar geleden. Op 20 november 2008 is de eerstvolgende bijeenkomst van de ambtelijke EU-werkgroep. TLN, EVO en KNV leveren concrete boeterapporten aan bij V&W. V&W bespreekt deze gevallen afzonderlijk met de bewuste lidstaten, voordat ze in het Comité worden ingebracht. Een andere inbrengmogelijkheid is het bezoek van Eurocommissaris Tajani aan Nederland op 24 november. IVW stuurt bij de CORTE aan op aankondiging van hun aanbevelingen, die in februari 2009 worden verwacht. Deze aanbevelingen sluiten naar verwachting aan bij de Nederlandse standpunten. TLN, KNV en EVO proberen via de *International Roadtransport Union* (IRU) een lobby op gang te brengen voor uniforme handhaving naar het oorspronkelijke idee van de regelgeving. De IRU moet richting EU het signaal afgeven over de verschillen in handhaving. De concrete boeterapporten worden als onderbouwing gebruikt. V&W, IVW, TLN, KNV en EVO geven eind december 2008 en voor 1 juni 2009 terugkoppeling aan V&W over welke acties zijn ondernomen en wat de stand van zaken is.

27.2.2 Oplossing: Verschil in handhaving agenderen in internationale studiedag

Als oplossing voor het knelpunt rond het vastzetten van lading en de uniformiteit van de handhaving wordt een internationale studiedag georganiseerd. Tijdens de werksessie is voorgesteld ook dit onderwerp te agenderen.

27.3 Verschil aantonen (privé) activiteiten:

Chauffeurs moeten (privé)activiteiten kunnen aantonen. Daartoe hebben verschillende lidstaten formulieren en procedures in het leven geroepen. Als oplossing hiervoor heeft de Europese Commissie een nieuw formulier uitgegeven voor het aantonen van (privé)activiteiten. Dit formulier heeft nog niet het gewenste effect gesorteerd en kampt met verschillende tekortkomingen:

- Het formulier is niet compleet. Zo kunnen kantoorwerkzaamheden en weekendverlof niet worden aangegeven.
- Het formulier mag officieel alleen machinaal worden ingevuld en moet zijn ondertekend door de werkgever. Onderweg handmatig invullen of wijzigen is niet toegestaan.
- Omdat nieuw formulier niet toereikend is, gebruiken bedrijven ook het oude formulier (patronaal attest). Landen gaan verschillend om met de oude en nieuwe formulieren. Dat moet voor de hele rit worden uitgezocht.

27.3.1 Oplossing: Introductie van een nieuw Europees formulier.

Het probleem wordt onderkend en er is al een nieuwe versie van het formulier vastgesteld. De EU bespreekt het format op 20 november 2008. Dat formulier dient algemeen erkend te worden en de mogelijkheid bieden om alle situaties te kunnen aangeven op gebruiksvriendelijke wijze. V&W koppelt terug aan V&W.

27.3.2 Oplossing: Afschaffen van het formulier voor aantonen van (privé-) activiteiten.

Volledig afschaffen van het formulier lijkt voor een aantal lidstaten geen optie. Nederland ziet dit wel als de meest wenselijke optie, mits er andere controle mogelijkheden zijn. De tachograaf registreert wanneer je wel werkt. Voorgesteld wordt om dit punt wel op te nemen in de dereguleringslijst voor Stoiber. De Regiegroep Regeldruk zorgt ervoor dat dit punt op de lijst komt. De Regiegroep Regeldruk stuurt een afschrift aan V&W.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
27.1.1	Ombuiging EU-verordening naar doelregelgeving door gezamenlijke lobby.	V&W, TLN, KNV en EVO	2009
	Resultaat: Terugkoppeling over status.	V&W, TLN, KNV en EVO	1 juni 2009
27.1.2	Gebruiksvriendelijkheid opnemen in SMART-project door gezamenlijke lobby.	V&W, IVW, TLN, KNV en EVO	2009
	Resultaat: Terugkoppeling over status.	V&W, IVW, TLN, KNV en EVO	1 juni 2009
27.2.1	Aanleveren concrete boeterapporten.	TLN, KNV en EVO	Voor 20-11-2008
	Bespreken concrete boeterapporten en inbrengen onderwerp in vergadering.	V&W	Voor 20-11-2008
	Aansturen op aankondiging van de CORTE-aanbevelingen.	IVW	Voor 20-11-2008
	Resultaat: Terugkoppeling over status.	V&W, IVW, TLN, KNV en EVO	December 2008 1 juni 2009
27.2.2	Lobby voor uniformering handhaving door IRU	TLN, KNV en EVO	2008/2009
	Resultaat: Terugkoppeling over status.	TLN, KNV en EVO	December 2008 1 juni 2009
27.2.2	Organiseren van een internationale studiedag. <i>Zie knelpunt EU-lidstaten: verschil vastzetten van lading.</i>	TLN en EVO	2009
27.3.1	Introductie van nieuw Europees formulier voor aantonen (privé) activiteiten.	V&W	November 2008
	Resultaat: Terugkoppeling over status.	V&W	December 2008
27.3.2	Indienen van “afschaffen van het formulier voor aantonen van (privé-) activiteiten” voor Stoiber.	Regiegroep Regeldruk	December 2008
	Resultaat: toesturen kopie lijst	Regiegroep Regeldruk	December 2008
Risico's		Maatregelen	
A.	De Europese uitkomst leidt tot strengere handhavingnormen dan Nederland nu hanteert.	<ul style="list-style-type: none"> • Gezamenlijke lobby met Nederlands handhavingsbeleid als uitgangspunt. • IRU betrekken bij Nederlandse lobby. 	
B.			
C.			

28 Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf

Met de invoering van de digitale tachograaf op 1 mei 2006 (EU verordening 3821/85) moeten chauffeurs van een voertuig met digitale tachograaf in bezit zijn van een persoonsgebonden bestuurderskaart. Deze bestuurderskaart dient te worden aangevraagd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). IVW heeft 6 weken de tijd om aanvragen af te wikkelen. De bestuurderskaart kost € 83 euro en is 5 jaar geldig. Sinds 2006 moeten nieuwe voertuigen met een digitale tachograaf zijn uitgerust. Daardoor komen er geleidelijk meer voertuigen met een digitale tachograaf, maar voorlopig zijn er nog meer analoge tachografen. Op dit moment zorgen de geldigheidsduur van de bestuurderskaart en de kosten ervan dat chauffeurs die niet direct een bestuurderskaart nodig hebben de aanvraag ervan uitstellen.

28.1 Lange doorlooptijd aanvraagproces bestuurderskaarten:

Net na de invoering zijn er problemen met de afgifteprocedure geweest. Ondanks dat de afgifteprocedure beter onder controle is en de termijn gemiddeld 8 dagen bedraagt, wordt de doorlooptijd als te lang ervaren. In sommige andere landen is de afgiftetermijn korter door een andere uitgifteprocedure en er bijvoorbeeld geen betaling vooraf wordt gevraagd. In het geval van een defecte of verloren kaart moet binnen 5 dagen na melding een nieuwe kaart worden afgegeven en mag op basis van print outs gereden worden.

28.1.1 Oplossing: Verbetering aanvraagproces bestuurderskaarten.

Rapport Weg Belemmering stelt als oplossing voor om de afgifte van bestuurderskaarten door marktpartijen te laten uitvoeren. Dat zou mogelijk tot een reductie in de afgiftetermijn kunnen leiden. De uitplaatsing is in gang gezet. Zie verder 28.3.1 Oplossing Afgifte bestuurderskaarten door marktpartijen.

28.2 Beperking flexibiliteit inzetbaarheid personeel en voertuigen:

Door het vereiste van de persoonsgebonden bestuurderskaart wordt het flexibel inzetten van chauffeurs, waaronder uitzendkrachten, en voertuigen beperkt. Voor het rijden in een voertuig met digitale tachograaf dient de beoogd chauffeur te beschikken over een bestuurderskaart en lang niet alle chauffeurs beschikken daarover.

28.2.1 Oplossing: Invoering niet-persoonsgebonden kaart.

Rapport Weg Belemmeringen stelt als oplossing voor om een algemene bedrijfspas of tijdelijke pas in te voeren, waarop een chauffeur tijdelijk zijn werk kan uitvoeren in een voertuig waarin een digitale tachograaf verplicht is.

Deze oplossingsrichting wordt niet haalbaar geacht. Het gebruik van een algemene bedrijfspas of tijdelijke pas in plaats van een bestuurskaart is strijdig met de artikelen 14, vierde lid, en 15, tweede lid (Verordening 3821/85/EG). Elke bestuurder moet beschikken over een eigen bestuurderskaart en die gebruiken. Een bestuurderskaart is per definitie tijdelijk door geldigheid van vijf jaar.

IVW onderzoekt of een waterdichte noodprocedure voor urgente gevallen mogelijk is. Medio februari 2009 worden de bevindingen teruggekoppeld aan V&W.

28.3 Kosten van de bestuurderskaart:

In de verschillende EU lidstaten worden voor de uitgifteprijs van de kaart verschillende berekeningsmethodieken gehanteerd, waardoor de verschillen in kosten per type kaart ook groot kunnen zijn. In verband met de verrekening van de vaste lasten is het aantal uit te geven kaarten van belang bij de bepaling van de prijs. In diverse landen wordt de uitgifte van de kaart ook door marktpartijen gedaan.

De bestuurderskaart is in Nederland duurder dan in andere landen. Dat was altijd het geval, maar intussen zijn de prijzen verhoogd. Het zou gaan om de kostprijs, maar ondanks herhaaldelijke verzoeken en toezeggingen is nog steeds geen inzage gegevens in de kosten en de samenstelling van de kostprijs.

28.3.1 Oplossing: Afgifte bestuurderskaarten door marktpartijen.

Rapport Weg Belemmering stelt als oplossing voor de uitgifte door marktpartijen te laten uitvoeren.

De IVW is bezig met de uitplaatsing van de verstrekking van officiële documenten. De IVW wil op deze wijze een groot deel van haar taakstelling realiseren. De verstrekking van de officiële documenten zal voorlopig in mandaat, dus namens de Minister van V&W, geschieden. De kostprijs is een wenscriterium in de aanbesteding en de tariefsontwikkeling een selectiecriterium. De eerste 5 jaar bepaalt de Minister de prijs, daarna wordt een maximale prijs door de Minister vastgesteld. De verwachting is dat de kosten van de bestuurderskaart lager worden. Inkorten van de afgiftetermijn is minder waarschijnlijk omdat verwerkingstijd nodig is voor processtappen. De IVW informeert V&W voor 1 juni 2009 over de stand van zaken rondom de uitplaatsing.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
28.1.1	Verkorten van de aanvraagprocedure door uitplaatsing naar marktpartijen. Resultaat: Terugkoppeling over de status.	IVW IVW	2009 1 juni 2009
28.2.1	Onderzoek naar waterdichte noodprocedure voor afgifte van bestuurderskaarten. Resultaat: Terugkoppeling bevindingen.	IVW IVW	Eind 2008 Februari 2009
28.3.1	Verlaging van de kosten door uitplaatsing naar marktpartijen. Resultaat: Terugkoppeling over de status.	IVW IVW	2009 1 juni 2009
Risico's			
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			
C.			

29. Beperkingen gebruik 45-voet ISO-containers

In EU-richtlijn 96/53 zijn afspraken gemaakt over het uitsluitend vervoeren van 45-voet containers over de weg. Onder de EU-richtlijn geldt voor (internationaal) transport van containers over de weg een maximale voertuiglengte van 16,5 meter. Het gebruik van 45-voet containers in kust- en zeevaart is echter toegestaan, waardoor de vraag naar transport over de weg blijft bestaan. Het merendeel van de ritten betreft binnenlands transport. Van de internationale ritten gaat het grootste deel naar Antwerpen en het Ruhrgebied.

Zowel in het knelpunt als bij de oplossingsrichtingen is er verschil tussen nationaal en grensoverschrijdend vervoer. Verder zijn er twee soorten 45-voet containers (normale containers en containers met afgeschuinde hoeken), twee chassis types (normaal en aangepast) en twee soorten trekkende voertuigen (2-assig en 3-assig). Een normale 45-voet container op een normaal chassis met een 2-assige trekker is langer dan 16,5 meter. De container met afgeschuinde hoeken en het aangepaste chassis zijn speciaal ontwikkeld als oplossing voor het lengteprobleem. De combinatie met een 2-assige trekker blijft binnen de maximaal toegestane lengte. Veel bedrijven hebben daarom in deze oplossing geïnvesteerd en beschikken nu veelal over beide typen chassis.

Eind 2006 is besloten dat lidstaten uitzonderingscondities mogen bepalen waaronder binnenlands vervoer van 45-voet containers over de weg is toegestaan.

29.1 Beperking grensoverschrijdend vervoer:

Voor grensoverschrijdend vervoer geldt de EU-richtlijn. Voertuigen langer dan de maximum lengte uit de richtlijn mogen geen grensoverschrijdend vervoer van 45-voet containers over de weg uitvoeren.

29.1.1 Oplossing: Aanpassen van EU-regelgeving.

Rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat (1) Nederland de beperking tot uitsluitend binnenlands vervoer zou moeten schrappen. (2) Ook de Belgische overheid deze beperking los zou moeten laten. (3) Hetzelfde geldt voor andere lidstaten die het gebruik van 45-voet containers voor binnenlands vervoer toestaan.

De voorgestelde oplossingsrichtingen zijn alleen mogelijk door aanpassing van de EU-richtlijn. De Europese Commissie heeft toegezegd naar de mogelijkheden te kijken. Een Europees onderzoek naar voertuigafmetingen is in een afrondende fase. Daarom is in de werksessie afgesproken dit proces op de achtergrond te stimuleren en te wachten op geschikte aangrijpingspunten. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt zich hard voor het agenderen van het onderwerp. Voor 1 juni wordt een terugkoppeling aan V&W gegeven over de contacten en de voortgang.

29.1.2 Oplossing: Gezamenlijke vraag om aanpassing EU-regelgeving.

TLN en EVO nemen contact op met collega-organisaties in andere lidstaten om de vraag richting de commissie op gang te brengen. Voor 1 juni wordt een terugkoppeling aan V&W gegeven over de contacten en de voortgang.

29.2 Beperking binnenlands vervoer:

De EU-richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om condities te bepalen voor binnenlands vervoer. Nu staat Nederland 12 centimeter extra lengte toe, waardoor ook normale 45-voets containers kunnen worden vervoerd. Door toegestane lengte van trekkende voertuigen is meer extra lengte gewenst.

29.2.1 Oplossing: Aanpassen condities voor binnenlands vervoer.

Op 17 november 2008 vindt overleg plaats tussen KNV, TLN, EVO, RAI, FOCWA, BOVAG en V&W. Doel van het overleg is te komen tot afspraken over de condities waaronder binnenlands vervoer is toegestaan. De uitkomsten van dit overleg, met concrete acties en een planning, worden voor 1 december 2008 aan V&W teruggekoppeld. In navolging op een overleg in oktober wordt gesproken over het nationaal toestaan van voertuigen tot een maximum van 17,5 meter (inclusief overhang). V&W wil voorkomen dat er concurrentievervalsing optreedt ten nadele van bedrijven die investeringen hebben gedaan om binnen de EU-richtlijn (grensoverschrijdend) vervoer te verrichten en wil garanties dat er geen protesten en zwaarwegende bezwaren vanuit de branches komen. De verwachting is dat bedrijven positief staan tegenover dit voorstel.

Risico: De Europese oplossing wijkt af van de Nederlandse condities voor binnenlands vervoer.

29.2.2 Oplossing: Nederlandse condities voor binnenlands vervoer uitdragen in Duitsland en België.

In de werksessie is afgesproken dat Nederland streeft naar uniformiteit in de condities waaronder binnenlands vervoer over de weg is toegestaan. V&W, TLN en EVO nemen contact op met collega-organisaties in Duitsland en België over de afspraken van 17 oktober 2008. Op die manier wordt nagestreefd dat de buurlanden vergelijkbare condities gaan hanteren. Dat maakt ook een gezamenlijk optreden richting de EU eenvoudiger. Overheid en bedrijfs-

leven lobbyen vanuit twee kanten voor de overeengekomen oplossing. Voor 1 juni wordt een terugkoppeling gegeven aan V&W over de contacten en de voortgang.

Actieplan		
Actie	Wie	Wanneer
29.1.1	Op EU-niveau agenderen, steun creëren en afspraken maken over de verruiming van voertuigafmetingen. Resultaat: Terugkoppeling van de status.	V&W V&W 1 juni 2009
29.1.2	Contact opnemen met collega's in EU-lidstaten over de Nederlandse condities voor binnenlands vervoer van 45-voet containers. Resultaat: Terugkoppeling van de contacten.	TLN en EVO TLN en EVO 1 juni 2009
29.2.1	Overleg over condities voor binnenlands vervoer van 45-voet containers. Resultaat: Terugkoppeling van de afspraken.	KNV, TLN, EVO, RAI, FOCWA, BOVAG en V&W V&W 17 november 2008 1 december 2008
29.2.2	Contact opnemen met collega's in Duitsland en België over de Nederlandse condities voor binnenlands vervoer van 45-voet containers. Resultaat: Terugkoppeling van de contacten.	TLN, EVO en V&W TLN, EVO en V&W 1 ^e helft 2009 1 juni 2009
Risico's		Maatregelen
A.	De partijen komen er niet uit op 17 november.	Geen
B.	EU komt tot andere oplossing.	<ul style="list-style-type: none"> Goed moment afwachten om het onderwerp te agenderen. Vraag vanuit het bedrijfsleven stimuleren voor de Nederlandse condities.
C.		

30. Lengte vrachtauto / aanhangcombinaties

EU-richtlijn 85/3/EEG stelt eisen aan de afmetingen van voertuigen. In artikel 5.18.13 van het Voertuigreglement, staan uitzonderingen in geval van ondeelbare lading beschreven. Voor een trekker met oplegger geldt een maximale lengte van 16,50 meter. Als de combinatie voor het vervoer van ondeelbare lading wordt gebruikt, mag de oplegger uitgeschoven worden tot een maximale lengte van 22 meter. Voor een vrachtauto met aanhangwagen geldt een maximale lengte van 18,75 meter.

Dit knelpunt speelt vooral voor aannemers in grond-, weg- en waterbouw, en dan ook nog specifiek voor transport van materieel naar de werklocatie en terug. Het knelpunt gaat alleen over ondeelbare lading, zoals bedoeld in Artikel 5.18.13. De verwachting is dat het om relatief geringe aantallen gaat en het qua aantallen waarschijnlijk mogelijk is om *case-by-case* oplossingen te vinden.

30.1 Beperking in vervoer van ondeelbare lading:

Voorheen reed men met een zwaar beladen, 12 meter lange semi-dieplader achter de kiepwagen. Die combinatie bleef precies binnen de maximale lengte. De kiepwagens zijn echter langer geworden, waardoor hetzelfde transport leidt tot overschrijding van de maximale lengte.

30.1.1 Oplossing: Uitzoeken mogelijkheden binnen EU-richtlijn.

Rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat in de wet moet worden vastgelegd dat naast de combinatie van een trekker met oplegger, ook de combinatie van een vrachtauto met aanhangwagen 22 meter lang mag zijn, mits hiermee ondeelbare lading wordt vervoerd.

Tijdens de werksessie blijkt onduidelijk of EU-richtlijn 85/3/EEG ruimte biedt voor een oplossing. Dat wordt eerst door EVO uitgezocht, voor er gekeken wordt naar mogelijkheden om de Nederlandse regelgeving aan te passen. De uitkomst wordt besproken tijdens het overleg op 17 november 2008.

30.1.2 Oplossing: Overleg over condities voor binnenlands vervoer.

Als het binnen de EU-richtlijn kan, dan worden tijdens een overleg op 17 november 2008 afspraken gemaakt. De afspraken worden voor 1 december 2008 aan V&W teruggekoppeld.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
30.1.1	Uitzoeken of de EU-richtlijn ruimte biedt voor een maximum lengte van 22 meter bij vervoer van ondeelbare lading op uitgeschoven materieel.	EVO	Voor 17-11-2008
	Resultaat: Terugkoppeling uitkomst	EVO	17 november 2008
30.1.2	Overleg over condities voor binnenlands vervoer.	KNV, TLN, EVO, RAI, FOCWA, BOVAG en V&W	17 november 2008
	Resultaat: Terugkoppeling van de afspraken.	V&W	1 december 2008
Risico's		Maatregelen	
A.	EU-richtlijn 85/3/EEG biedt geen ruimte voor oplossing.	Geen	
B.	De partijen komen er niet uit op 17 november.	Geen	
C.			

31. Breedte geconditioneerd vervoer / dikwandige voertuigen

Richtlijn 96/53/EG laat zowel om redenen van concurrentie verhoudingen als verkeersveiligheid alleen voertuigen met een breedte van 2,55 m toe, maar voor geconditioneerd vervoer is 2,60 meter toegestaan. Voor de concurrentieverhoudingen is de benutbare binnenbreedte van de laadruimte van belang. De binnenbreedte is daarmee bepalend voor de maximale breedte van het voertuig. Voor geconditioneerd vervoer gelden eisen aan de wanddikte en -constructie. Doordat de wanden dikker moeten zijn is voor een geconditioneerd voertuig een breedte van maximaal 2,60 meter toegestaan. Voor de inrichtingscode op het kentekenbewijs beoordeelt de RDW deze wanden. De RDW ontvangt jaarlijks een aantal verzoeken waarbij onduidelijk is of de gevraagde constructie is toegestaan.

Voor gekoeld of verwarmd transport met een geconditioneerd voertuig is tevens het ATP-certificaat nodig. Bij gekoeld of verwarmd transport moet rekening worden gehouden met de luchtcirculatie, waardoor de effectieve trailerruimte minder is. Dikwandige voertuigen bieden geen economische voordelen bij normaal transport.

31.1 Onderscheid tussen geconditioneerde en dikwandige voertuigen:

Er zijn andere toepassingen voor dikwandige voertuigen dan gekoeld of verwarmd transport. Bijvoorbeeld voor geluidsisolatie van machines, zoals grote aggregaten en compressoren die op plekken ingezet worden waar geluids-overlast een belangrijke factor is, zoals een noodaggregaat bij een ziekenhuis. Dat transport kan niet gepland worden, waardoor het aanvragen van een ontheffing geen optie is. Een ander voorbeeld is een voertuig met dubbele laadvloer en een liftconstructie. Het liftmechanisme gebruikt de wanddikte om de bovenste laadvloer te heffen. Voor dergelijke dikwandige voertuigen geldt een maximale breedte van 2,55 meter.

31.1.1 Oplossing: Overleg over handhavingsbeleid rond dikwandige voertuigen.

Rapport Weg Belemmeringen stelt als oplossing voor om een breedte van 2,60 m voor alle dikwandige voertuigen op de weg toe te staan.

Deze voorgestelde oplossingsrichting betekent aanpassing van de Nederlandse regelgeving. Het is onduidelijk of de EU-richtlijn daar ruimte voor biedt en hoe de EU staat ten opzichte van een aanpassing. Aangezien de bekende toepassingen uitzonderlijk zijn en het gaat over binnenlands transport zouden afspraken over de handhaving voldoende moeten zijn. Er komt een overleg tussen EVO, RDW en handhavingsdiensten om het handhavingsbeleid te bespreken. De uitkomsten worden aan V&W teruggekoppeld.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
31.1.1	Overleg over handhavingsbeleid rond dikwandige voertuigen voor binnenlands transport.	EVO, RDW en handhavingsdiensten	Eind 2008
	Resultaat: terugkoppeling uitkomsten.	EVO	Eind 2008
Risico's		Maatregelen	
A.			
B.			
C.			

34. Aslastendruk; drukverplaatsing lading

Bij het beladen van voertuigen mogen de wettelijke voorschriften voor het toegestane totaalgewicht en de maximale aslasten niet worden overschreden. Voor het internationale verkeer zijn de maximale toegestane waarden vastgelegd in de Europese richtlijn 96/53 over massa's en afmetingen van wegvoertuigen boven de 3.500 kilogram. Voertuigen die hieraan voldoen, moeten voor wat betreft deze aspecten in alle EU-landen worden geaccepteerd. Landen hebben de vrijheid om nationaal afwijkende hogere waarden toe te staan.

Er worden twee categorieën van overbelading onderscheiden. De eerste categorie is overschrijding van zowel het totaalgewicht als de maximale aslast. De tweede categorie is alleen overschrijding van de maximale aslast. Tachtig procent van de overtredingen door overbelading betreft alleen overschrijding van de aslast. Overschrijding van het totaalgewicht komt voor bij alle soorten voertuigen. Alleen overschrijding van de aslast blijkt geconcentreerd op trekker / oplegger combinaties, vooral op de aandrijf-as van de trekker.

Overbelading beïnvloedt de bestuurbaarheid en verhoogt het risico op voertuigschade en ongevallen. Overschrijding van het totaalgewicht zorgt voor schade aan kunstwerken en is een bron van oneerlijke concurrentie. Te zwaar belaste assen zorgen voor extra schade aan het wegdek (toplaag en onderlaag) en de schade neemt exponentieel toe bij toename van de aslastendruk. Zo zorgt een overschrijding van de aslastendruk met 20% tot 100% extra schade aan het wegdek. De kosten van de schade aan het wegdek door overbelading (grotendeels veroorzaakt door aslast overschrijding) worden door de overheid geschat op 17 tot 50 miljoen euro per jaar. De hierdoor veroorzaakte verkeershinder wordt geschat op 5 tot 10 miljoen euro per jaar. Mede omdat congestie één van de topprioriteiten is, staat het kabinet geen hogere aslastendruk toe.

Overbelading is een economisch delict met forse boetes als gevolg. Het boetebeleid is progressief en bevat een recidive principe. Het boetebeleid maakt, sinds het eindigen van de tijdelijke uitzonderingsregel in 2003, geen onderscheid tussen overschrijding van het totaalgewicht dan wel aslastendruk. Dat leidt tot ergernis in de sector. Die wordt versterkt doordat de KLPD veel controleert en via weeglussen in het wegdek heel gericht op aslast overschrijding kan controleren. De combinatie leidt tot ongeveer 5.000 boetes per jaar. Verkeer en Waterstaat geeft aan dat met deze 5.000 bekeuringen slechts 1 promille van de overtredingen wordt beboet.

34.1 Herbeladen om overschrijding aslastdruk te voorkomen:

Vervoerders moeten na een eerste aflevering onderweg herbeladen om de voorste aslast niet te zwaar te laten worden. Dit kost extra tijd. In de rapportage van de Commissie Noordzij wordt aangeraden nader onderzoek te doen.

34.1.1 Oplossing: Bewustwordingscampagne over gevolgen van overbelading.

Bij de werksessie is voorgesteld om een bewustwordingscampagne te voeren. Het gaat daarbij zowel om bewustwording van de gevolgen van overbelading (op de infrastructuur) als een handreiking met voorbeelden van (technische) oplossingen. De campagne is gericht op preventie en voorlichting. Bedrijfsbezoeken maken hier mogelijk ook deel van uit. De bewustwordingscampagne wordt meegenomen in het bestaande plan van aanpak dat door RWS/DVS en IVW is opgesteld. Voor 1 juni 2009 wordt terugkoppeling gegeven aan V&W.

34.1.2 Oplossing: Doorwerking Wet Wegvervoer Goederen.

Daarnaast wordt in de nieuwe Wet Wegvervoer Goederen geregeld dat opdrachtgevers medeaansprakelijk zijn voor overbelading. De verwachting is dat de medeaansprakelijkheid de bewustwording bevordert en het gebruik maken van oplossingen wordt gestimuleerd. Naar verwachting treedt deze wet in werking op 1 mei 2009.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
34.1.1	Uitvoeren van bewustwordingscampagne over gevolgen van overbelading.	RWS/DVS en IVW	2009
	Resultaat: Terugkoppeling over stand van zaken.	RWS/DVS en IVW	1 juni 2009
34.1.2	Doorwerking Wet Wegvervoer Goederen via de medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever.	V&W	Inwerkingtreding: (1-5-2009)
Risico's		Maatregelen	
A.			

35. EU-lidstaten; verschil vastzetten van lading

Vervoerders hebben dagelijks te maken met vastzetten van lading en kunnen tijdens iedere rit gecontroleerd worden.

35.1 Verschil in regelgeving en handhaving rond vastzetten van lading:

Bij het vervoer tussen de lidstaten lopen vervoerders aan tegen grote verschillen met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan het vastzetten van lading op de vrachtauto. Bij vervoer in Duitsland kan het verplichte aantal spanbanden bijvoorbeeld dubbel zo groot zijn als in Nederland. De verschillen leiden tot hogere kosten (verdiepen in de eisen van andere lidstaten) en onzekerheid. Indien goederen opnieuw moeten worden vastgezet leidt dit tot vertraging en (te) late aankomst van goederen door discussies die ontstaan langs de kant van de weg tussen de vervoerder en inspectie. De onzekerheid en de onduidelijkheid zijn belangrijker dan het daadwerkelijke aantal controles en boetes dat wordt uitgedeeld.

Bij controles langs de weg wordt door de handhaver beoordeeld of de lading goed is gezeurd en op die manier geeft de individuele handhaver invulling aan de interpretatieruimte en die invulling is afhankelijk van de kennis en kunde van die handhaver. Deze situatie speelt zowel binnen Nederland als daarbuiten.

- 1) Duitsland controleert vrij strak en hanteert eigen normen.
- 2) De huidige stand van de techniek is leidend. Dit kan tot allerlei interpretatie verschillen leiden.

Het vastzetten van lading is complex en er zijn verschillende combinaties van middelen om lading vast te zetten. Artikel 5.18.6 van het Voertuigreglement bepaalt dat lading niet van het voertuig mag vallen. Die omschrijving geeft veel interpretatieruimte. Een EU-werkgroep heeft een leidraad (*Best Practice Guideline*) uitgebracht om tot een EU-brede methodiek te komen. Als compromis zijn twee berekeningsmethodieken opgenomen in de leidraad: de Scandinavische en de Duitse. Deze leiden tot verschillende uitkomsten, waardoor men met de Scandinavische methodiek in Duitsland in overtreding kan zijn. De leidraad kampt met dezelfde brede interpretatieruimte.

- 3) België heeft een nieuwe wet aangekondigd (voorzien in september 2009) waarin staat omschreven dat als men voldoet aan de EU norm, men het goed doet. Dit veroorzaakt mogelijk veel inspectiedruk. Dit betekent namelijk dat men rekening moet houden met allerlei wrijvingscoëfficiënten, materialen, e.d.. Europa heeft dit in een leidraad omschreven en deze leidraad nadrukkelijk niet als verplichting gesteld, aangezien dit (te) lastig handhaafbaar is.

35.1.1 Oplossing: Uniformeren internationale regelgeving en handhaving.

Rapport Weg Belemmeringen stelt voor dat controleurs c.q. handhavers van alle 27 lidstaten dezelfde eisen zouden moeten stellen aan het vastzetten van lading, zodat wordt voorkomen dat men in het buitenland een boete krijgt die ze in eigen land niet gekregen zouden hebben. Daartoe zou:

- 1) een convenant kunnen worden gesloten met alle handhavende instanties in heel Europa. In dat convenant wordt dan afgesproken hoe controleurs vastgezette lading gaan beoordelen.
- 2) een convenant zou kunnen worden afgesloten met alleen de buurlanden, omdat er vooral problemen ontstaan in buurlanden waar de controleurs duidelijk strenger zijn dan in Nederland. Dit zou al veel problemen wegnemen.

De voorgestelde oplossingsrichting wordt als zeer nuttig maar moeilijk realiseerbaar beschouwd. Duitsland is vasthoudend en onderhandelingen zouden leiden tot meer gedetailleerde regelgeving en zwaardere eisen aan het vastzetten van lading. Om tot een EU-brede oplossing te komen zou ook tot een compromis gekomen moeten worden. Daarbij loopt men het risico dat de strengste methode de norm wordt. Ook dat wordt niet wenselijk geacht.

35.1.2 Oplossing: Doorlichten Nederlands handhavingsbeleid.

Nederland wil graag de doelregelgeving voor het vastzetten van lading behouden maar toch meer duidelijkheid en uniformiteit scheppen in de manier waarop gehandhaafd wordt. Voorgesteld wordt dat de handhavers (KLPD, Regiopolitie en opsporingsdiensten) het handhavingsbeleid tegen het licht houden, met het oog op de aansluiting op doelregelgeving. De uitkomsten van deze actie worden teruggespeeld aan V&W. Als suggestie is meegegeven dat de opleidingen van handhavingsdiensten op de Europese guideline geënt zouden moeten worden.

35.1.3 Oplossing: Internationale studiedag over het vastzetten van lading.

Om binnen Europa meer uniformiteit te realiseren wordt de suggestie gedaan om een bijeenkomst te organiseren. TLN en EVO organiseren, samen met de overheid, een dag over het vastzetten van lading en de wijze van handhaving bij doelregelgeving voor brancheorganisaties uit andere lidstaten. Op die manier kan Nederland laten zien hoe in Nederland wordt omgegaan met het vastzetten van lading en wordt ook uitleg gegeven over de manier van handhaven (handhavingsbeleid bij doelregelgeving). Nevendoelstelling is om een uniforme vraag vanuit het bedrijfsleven richting overheden in andere lidstaten te stimuleren. V&W wordt voor 1 juni 2009 geïnformeerd over de voortgang.

Actieplan			
Actie	Wie	Wanneer	
35.1.2	Herzien van het handhavingsbeleid in Nederland rond het vastzetten van lading. Resultaat: Terugkoppeling bevindingen.	KLPD, Regiopolitie en opsporingsdiensten KLPD, Regiopolitie en opsporingsdiensten	2009 1 juni 2009
35.1.3	Organiseren van een dag over vastzetten van lading voor brancheorganisaties uit andere lidstaten.	TLN en EVO	2009
	Resultaat: Internationale studiedag. Resultaat: Terugkoppeling voortgang.	TLN en EVO TLN en EVO	2009 1 juni 2009
Risico's		Maatregelen	
A.	KLPD, Regiopolitie en opsporingsdiensten waren niet aanwezig.		

39. Vergunning plaatsen van hijskranen, e.d. op de openbare weg

Dit knelpunt speelt hoofdzakelijk voor een specifiek deel van de transport- en logistieke bedrijven, het verticaal transport. Het gaat om de vergunning of ontheffing voor de plaatsing van (mobiele) kranen op een werkplek. Er zijn ongeveer 250 bedrijven actief in de kraanverhuur sector. Die bedrijven hebben meestal meerdere kranen.

39.1 Verschil uitvoering vergunningsaanvraag en lengte doorlooptijden:

Elke gemeente (en in Amsterdam tot voor kort zelfs elke deelraad) heeft een ander loket en dienovereenkomstige procedures voor het afgeven van vergunningen voor het tijdelijk plaatsen op de openbare weg van hijskranen en andere werktuigen die nodig zijn bij bouw- en/of verbouwingswerkzaamheden. Voor het neerzetten van een hijskraan moet 5 tot 8 dagen tevoren een vergunning worden aangevraagd. Dit belemmert de flexibiliteit van ondernemers, waar het vaak voorkomt dat bepaalde werkzaamheden snelheid vereisen.

39.1.1 Oplossing: Uniformeren regelgeving en handhaving.

Rapport Weg Belemmeringen stelt de volgende oplossingen voor:

- 1) Uniformeer de aanvraag van vergunningen voor het plaatsen van hijskranen, e.d. bij gemeenten.
- 2) Versnel de aanvraagprocedure, al dan niet middels een *lex silencio positivo*.

De voorgestelde oplossingsrichting kan door de gemeentelijke autonomie niet worden afgedwongen. Om die reden wordt een experiment voorgesteld. Via de VNG is / komt een uniform voorbeeld beschikbaar binnen de Model Algemeen Plaatselijke Verordening (APV). Er komt een handreiking voor gemeentes en (verticaal) transport-bedrijven. Bij de uitvoering sluit men zo mogelijk aan op (de ontwikkeling van) het digitale formulier van EGEM.

VNG coördineert. Regiegroep Regeldruk, V&W en sector werken en denken mee. Het bedrijfsleven komt eerst, mede via Vereniging Verticaal Transport (VVT), met voorbeelden van gemeenten waar het goed of juist niet goed is geregeld en welke gemeenten als voorbeeld kunnen dienen. Die gemeenten worden als *good practice* uitgelicht op de VNG-website. Ook komt er een beschrijving vanuit de sector hoe het proces eruit moet zien, met die beschrijving kan een “goedkeuringsstempel” worden gegeven.

Target: op 1 januari 2010 gebruiken zoveel mogelijk gemeenten het voorbeeld. In januari 2010 wordt dit experiment geëvalueerd en wordt gekeken hoeveel van de 100 grootste gemeentes dit voorbeeld gebruiken.

39.2 Dubbele heffing precario:

Vaak komt het voor dat er dubbele precariorechten betaald moeten worden op het moment dat bv. een hijskraan neergezet moet worden op een weg die de gehele openbare weg blokkeert (eerste maal precario), waarbij ook een bord met opschrift ‘doodlopende weg’ wordt neergezet aan het begin van de weg (tweede maal precario).

39.2.1 Oplossing: Onderzoek naar precariorechten.

Rapport Weg Belemmeringen stelt de volgende oplossingen voor:

- 3) Hef geen afzonderlijke precariobelasting voor de plaatsing van het verkeersbord.

VNG onderzoekt de (dubbele) heffing van precariorechten om te zien of en hoe de voorgestelde oplossingsrichting te realiseren is.

Actieplan			
Actie		Wie	Wanneer
39.1.1	Opstellen van (concept) format.	VNG, V&W, VVT, TLN, EVO en Regiegroep Regeldruk	November 2008
	Resultaat: concept format.	VNG	November 2008
39.1.2	Aanleveren voorbeelden van ‘good practices’ voor het afgeven van vergunningen.	VVT, TLN en EVO.	December 2008
	Resultaat: Lijst met good practices.	VVT, TLN en EVO.	December 2008

39.1.3	Samenstellen van handreiking en voorbeeld vergunning (-sprocedure). Resultaat: Handreiking en voorbeeld.	VNG, Regiegroep Regeldruk, V&W, VVT, TLN en EVO. VNG, Regiegroep Regeldruk, V&W, VVT, TLN en EVO.	Voor 1 januari 2009 Voor 1 januari 2009
39.1.4	Verspreiden van de handreiking en de voorbeelden richting gemeenten en bedrijfsleven. Resultaat: Terugkoppeling aan V&W door afschrift handreiking en voorbeelden.	VNG, Regiegroep Regeldruk, V&W, VVT, TLN en EVO. VNG, Regiegroep Regeldruk, V&W, VVT, TLN en EVO.	Eind januari 2009 Eind januari 2009
39.1.5	Evaluatie van het experiment en het gebruik van het voorbeeld door gemeenten. Resultaat: Evaluatierapport.	VNG, Regiegroep Regeldruk, V&W, VVT, TLN en EVO. VNG, Regiegroep Regeldruk, V&W, VVT, TLN en EVO.	Januari 2010 Januari 2010
39.2.1	Onderzoeken van de precariorechten. Resultaat: Terugkoppeling van bevindingen.	VNG VNG	Eind 2008 Eind 2008
Risico's		Maatregelen	
A.	De Vereniging Verticaal Transport (VVT) kon (door late uitnodiging) niet aanwezig zijn en is nog niet op de hoogte van de afspraken.	<ul style="list-style-type: none"> • Rapportageformat toesturen aan VVT. • TLN en EVO nemen contact op met VVT om het idee/experiment te bespreken. 	
B.	Gemeentelijke autonomie. Gemeenten mogen zelf dit proces vormgeven.	<ul style="list-style-type: none"> • Overhalen van individuele gemeenten om mee te doen aanlevering van voorbeeld en handreiking. • Stimuleren van gebruik door good practices te profileren op de website. 	