

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 XII**Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003****21 501-33****Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie****Nr. 126****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 14 juli 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 juni 2003 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister d.d. 9 april 2003 inzake de uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtverkeer (28 600-XII, nr. 104);**
- **het antwoord van de minister, mede namens de minister van Justitie, op Kamervragen over de verhoging van boetes voor aslastoverschrijding (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2002–2003 nr. 955);**
- **de brief van de minister d.d. 6 mei 2003 inzake ontwikkelingen in de transportsector (28 600-XII, 21 501-33, nr. 112);**
- **de brief van de minister d.d. 27 mei 2003 inzake het Besluit proeven met langere en/of zwaardere vrachtwagencombinaties (VW-03-365).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA), Van Lith (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Koopmans (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF) en Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Eurlings (CDA), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Buijs (CDA), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF) en Luchtenveld (VVD).

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) memoreert dat Duitsland stellig van plan is om de LKW-Maut per 1 september 2003 in te voeren, hetgeen gezien de gehanteerde tarieven grote invloed heeft op de Nederlandse transportsector. Hij heeft geen bezwaar tegen het principe van de kilometerheffing voor vrachtauto's. De VVD-fractie heeft zelfs twee jaar geleden een motie ingediend met die strekking, die helaas werd verworpen. In dit geval is echter het tarief van 17 eurocent per kilometer of meer veel te hoog. Daar komt bij dat het Duitse bedrijfsleven vrij ruimhartig wordt gecompenseerd en dat de Duitse overheid kruissubsidies zal toepassen voor het vervoer per trein en schip. De logistieke invoering verloopt voor de Nederlandse transportsector ook bepaald niet optimaal. Hij verzoekt de minister derhalve om in Brussel bezwaar te maken tegen het zeer hoge tarief, het liefst samen met andere lidstaten. Ook is het van belang dat zij met Duitsland overleg voert over de logistieke problemen. In dat verband vraagt hij ook wat Nederland zal doen met het eurovignet en of de transportsector daarvoor zal worden gecompenseerd.

Het inhalen van vrachtwagens kan zeer hinderlijk zijn, met name voor automobilisten, zeker als dat gepaard gaat met een snelheidsverschil van 3 km per uur. De vrachtwagens horen er echter wel bij en maken rechte

gebruik van de weg. Automobilisten houden ook niet altijd evenveel rekening met de omstandigheden waarmee vrachtwagenchauffeurs te maken hebben. Met het oog daarop is het van belang dat hieraan in de publiekscommunicatie aandacht wordt geschonken. De VVD-fractie is voorstander van de uitbreiding van het inhaalverbod, mits uniforme tijdsvensters worden gehanteerd. Waarom is niet overwogen om dit verbod in principe overal op de auto(snel)wegen in te voeren, met uitzondering van een aantal relatief rustige wegvakken? Het is logisch dat op diestrooks autosnelwegen geen verbod van toepassing is, mits vrachtverkeer niet op de linkerrijstrook komt. Wanneer kunnen de eerste proeven met het dynamische systeem van inhaalverboden worden verwacht? Is overigens in het Wegenverkeersreglement nog steeds sprake van een minimumsnelheid op autosnelwegen, gezien de lage snelheden waarmee bestuurders van caravans soms rijden? Verdient het geen aanbeveling om de afstelling van de snelheidsbegrenzers in vrachtwagens in EU-verband op gelijk niveau te brengen?

De heer Hofstra onderkent dat overschrijding van de aslast slecht is voor de staat van de wegen en indirect dus ook voor de vervoerders. Het is dan ook logisch dat in dezen een vrij straf beleid wordt gevoerd. Bij het bulkvervoer is een flinke sanctie op overschrijding van de aslast te rechtvaardigen, maar dat ligt anders bij containervervoer en bij vervoer waarbij onderweg wordt geladen en gelost. Van belang is dat de minister nog eens met de transportsector overleg voert over de wijze waarop het boetesysteem kan worden verbeterd. Hij is er voorstander van dat de boetes op een matige overschrijding van de aslast worden gematigd. Bij grotere overschrijdingen kan de boete dan exponentieel worden verhoogd, want daarbij is de schade ook veel groter. Meer assen onder de vrachtwagen zouden goed zijn voor oplossing van het probleem, maar daarvoor dient men dan meer motorrijtuigenbelasting te betalen. Is het mogelijk om in overleg met de sector via de motorrijtuigenbelasting een prikkel aan de sector te geven, opdat die voertuigen worden ingezet die het gunstigst zijn voor het gebruik van de weg?

Met langere en/of zwaardere vrachtwagencombinaties (LZV's) is een proef uitgevoerd met maar liefst vier combinaties. Het is een goede zaak dat deze proef wordt voorgezet, maar het is wenselijk dat dan meer combinaties worden ingezet. Kan ervan worden uitgegaan dat reguliere invoering mogelijk wordt met ingang van 2005?

Voorts heeft de heer Hofstra begrepen dat de subsidieregeling inzake de geluidsbelasting van het vrachtverkeer (de piekregeling) wordt afgeschaft. Wellicht kan dan ook de desbetreffende regeling worden afgeschaft. Is de minister bereid om hierover met haar collega's en met de sector overleg te voeren, opdat duidelijk wordt op welke punten van het totale subsidiepakket voor de transportsector kan worden bezuinigd? Daar moet men in goed overleg uit kunnen komen.

In zijn optiek kan het project transportbesparing worden geschrapt, want het is een illusie om te denken dat iemand zonder reële noodzaak gebruikmaakt van vrachtvervoer. Vergeleken met het vervoer per trein en schip, is het wegtransport ook de enige sector die nu de kosten van het vervoer betaalt.

Tot slot benadrukt hij dat de positie van de zelfstandigen zonder personeel (ZZP'ers) in de transportsector zo snel mogelijk goed moet worden geregeld. Dat is, ondanks een toezegging van minister De Geus, nog niet gebeurd.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) releveert dat het inhaalverbod voor vrachtverkeer van kracht werd uit een oogpunt van filebestrijding. Het is van groot belang dat de minister over de uitbreiding van het inhaalverbod overleg heeft gevoerd met de sector, omdat hiervoor draagvlak moet bestaan. Is het juist dat voor de invoering wordt gekeken naar de verhouding tussen verkeersintensiteit en wegcapaciteit en dat nu een inhaal-

verbod van kracht wordt bij een verhouding boven de 56% in plaats van boven de 60%? Als nieuwe wegen ook op die 56% komen, zal dan daar ook een inhaalverbod van kracht worden of vergt dat een apart besluit? Is het huidige inhaalverbod te handhaven en gebeurt dat ook in de praktijk? Wanneer zal de bij motie bepleite verhoging van de maximumsnelheid voor bussen naar 100 km per uur worden ingevoerd?

Hij heeft er begrip voor dat transportsector zes jaar uitstel vraagt van de verhoging van de boetes op overschrijding van de aslast, maar een dergelijk uitstel lijkt hem te lang. Het is immers al lang bekend dat de boetes worden verhoogd. Hij sluit zich aan bij de suggesties van de heer Hofstra om de boetes voor kleine overschrijdingen te verlagen en voor grote overschrijdingen exponentieel te verhogen, alsmede om te kijken naar mogelijke prikkels via het belastingsysteem. Ook heeft hij begrepen dat VROM denkt aan afschaffing van de piekregeling, maar de vraag is of het nu tijd is om de transportsector met hogere kosten op te zadelen. Wellicht kan invoering van de regelgeving in dit geval worden uitgesteld.

De heer Van Haersma Buma heeft begrepen dat ook Frankrijk inmiddels is aangestoken door het virus uit Duitsland inzake de LKW-Maut. Komt er inderdaad nog zo'n heffing in Frankrijk? Wat doet Nederland om Duitsland te bewegen tot een reëlere heffing? Wat gebeurt er om te komen tot een Europees systeem van beprijzing of variabilisering van belastingen?

Overigens steunt hij de bepaling in het regeerakkoord over beprijzing van de transportsector, mits geen sprake is van een lastenverzwaring maar van een lastenverschuiving. Een dergelijk systeem moet pas worden ingevoerd als het werkt.

Tot slot spreekt hij er zijn verbazing over uit dat bij de proef met de LZV's pas na een jaar werd geconstateerd dat de opzet van de proef niet goed was. Zijn vraag is wat nu nog precies met hoeveel vrachtwagencombinaties moet worden onderzocht voordat tot invoering van de LZV's kan worden overgegaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is verheugd over de invoering van de LKW-Maut in Duitsland. De hoogte van de heffing van gemiddeld 15 eurocent per kilometer is ook een goede eerste stap, want GroenLinks is voorstander van een heffing van tussen de 18 en 28 eurocent per kilometer. De gedachte achter transportpreventie is ook uitstekend, want er is geen autonome vraag naar transport. De vraag is immers afhankelijk van de prijs van het transport. Een beperking van het transport is zowel goed voor het milieu als voor de bestrijding van files. De vraag is of Nederland het Duitse systeem zal volgen. Het is verheugend dat zowel de VVD als het CDA zich nu voorstander heeft betoond van een systeem van beprijzing. De klimaatverandering, waarin het wegverkeer een belangrijke rol speelt, stelt Nederland voor enorme kosten. Deze kosten zitten thans echter niet in de prijs van het vrachtverkeer. In Rotterdam sterven jaarlijks een paar honderd mensen twee jaar eerder door het fijn stof, hetgeen vooral wordt veroorzaakt door het vrachtverkeer. Ook die kosten zijn niet in de prijs van het vrachtverkeer verdisconteerd. In het regeerakkoord staat: «Het kabinet zal in overleg met de transportsector de mogelijkheid van beprijzing van de transportsector, onder gelijktijdige terugsluis binnen de budgettaire spelregels, bezien.» Op welke wijze wordt deze passage uitgevoerd en heeft de transportsector daarbij een vetorecht? Hoe interpreteert de minister de passage over de terugsluis binnen de budgettaire spelregels? In dat kader breekt hij ook een lans voor een systeem van beprijzing voor het autoverkeer. De tolheffing in Londen toont aan wat met dit instrument kan worden bereikt. De essentie van beprijzen is dat meer wordt betaald naarmate men meer kilometers rijdt.

Vervolgens benadrukt de heer Duyvendak dat de bepalingen rond de aslast streng moeten worden gehandhaafd. Het verbaast hem ook dat het CDA en de VVD nu veel soepeler met de handhaving van regels willen omgaan dan bijvoorbeeld bij diefstal en dergelijke. Als de regels strikt

worden gehandhaafd, zal de sector er ook voor zorgen dat er voldoende weegschalen zijn om overtredingen te voorkomen.

De heer **Verdaas** (PvdA) is gevoelig voor de argumenten van de transportsector inzake verhoging van de boetes voor overschrijding van de aslast, maar uitstel van zes jaar is voor hem niet acceptabel. Dat zou immers geen beloning zijn voor diegenen in de sector die wel innoveren. In dat verband sluit hij zich dan ook aan bij de suggestie om een progressief stelsel te onderzoeken, zodat alleen die overtredingen worden beboet die kunnen worden voorkomen.

Hij sluit zich aan bij de vragen van de heer Duyvendak naar de interpretatie van de passage in het regeerakkoord over beprijzing van de transportsector. Het is voor de sector goed als de minister snel een vertrekpunt formuleert, zodat duidelijk wordt welke planning wordt gehanteerd, aan welk systeem wordt gedacht en welke randvoorwaarden van toepassing zijn. Dat zal het overleg met de sector bevorderen.

Het antwoord van de minister

De **minister** releveert dat de uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtwagens onderdeel is van een pakket benuttingsmaatregelen met als doel: de verbetering van de doorstroming, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het creëren van een rustiger verkeersbeeld. In de praktijk zal op alle drukke tweestrooks autosnelwegen een inhaalverbod van kracht zijn. Het inhaalverbod zal van kracht zijn gedurende de drukke uren, want dat heeft het meeste draagvlak bij degenen die het verbod moeten naleven. Anders is handhaving van het verbod niet mogelijk. Een verdere uitbreiding met een statisch systeem van inhaalverboden is geen reële optie. Ten behoeve van de ontwikkeling van het dynamische systeem van inhaalverboden wordt een proef voorbereid op een drie-strooks autosnelweg; over de opzet van de proef zal de Kamer in het derde kwartaal van 2003 worden geïnformeerd. Verdere implementatie zal worden meegenomen bij de al voorziene vervanging van wegsignaleringsystemen. Over de uitbreiding van het inhaalverbod is overleg gevoerd met de brancheorganisaties in het wegvervoer en het bureau verkeershandhaving van het OM. Zij hebben ingestemd met de uitbreiding van het inhaalverbod. Er zullen voorlichtingsactiviteiten plaatsvinden om meer begrip te kweken tussen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten.

De boetes voor overbelading vallen onder de bevoegdheid van de minister van Justitie. De transportsector heeft moeite met het feit dat in de geïntensiveerde handhaving de overschrijding van zowel het totaal-gewicht als van de maximumaslast wordt aangepakt. Op het beheer en onderhoud van de infrastructuur wordt een tekort van honderden miljoenen euro's geconstateerd. Het is een speerpunt in het beleid om onnodige schade aan de wegen te voorkomen. Juist de aslastoverschrijdingen veroorzaken veel schade aan de wegen, waarmee op jaarbasis een bedrag is gemoeid van ruim 30 mln euro. Bovendien leiden deze overschrijdingen tot oneerlijke concurrentie en tot verkeersonveiligheid. Onnodig onderhoud levert ook onnodige filevorming op. Transport en Logistiek Nederland heeft zijn zorgen uitgesproken over de financiering van het wegenonderhoud. Als de sector zich aan de regels voor de aslast en de belading houdt, kan het onderhoud evenwel worden teruggebracht. Het is dan ook aan de sector om zich nu aan de regels te houden; er zijn ook softwareprogramma's beschikbaar voor het vervoer ter ondersteuning van aslastbepalingen bij laden en lossen. De sector is reeds in 1998 op de hoogte gesteld van de uitkomsten van de proeven met de elektronische aslastmeetsystemen op de A15 en de A16. In april 2000 zijn de koepelorganisaties geïnformeerd over het voornemen tot intensivering van de controle op overbelading, onder andere door aanleg van een aantal vaste

aslastmeetsystemen op enkele autowegen. Daarnaast is in de periode van 1998 tot heden op veel plaatsen voorlichting gegeven. De sector gaf vorig jaar aan meer tijd nodig te hebben en mede daarom heeft Justitie de voorgenomen verhoging van de boetes met één jaar uitgesteld. Justitie is niet bereid tot het verlenen van verder uitstel. De sector heeft nu een jaar de tijd om de zaak op orde te brengen en dat lijkt de minister voldoende. Er is immers geen sprake van nieuwe regelgeving, want de voorschriften staan al vijftien jaar in de Nederlandse wetgeving. Bij een coalitie die staat voor het afschaffen van het gedogen, ligt het in de rede om de regels nu te gaan handhaven. De suggestie voor aanpassing van de motorrijtuigenbelasting bij het gebruik van meer assen zal zij met haar ambtgenoot van Financiën bespreken.

De tolheffing betreft een maatregel van de Duitse nationale overheid. De huidige internationale wetgeving staat die tolheffing toe. Het is voor de Nederlandse regering dan ook niet mogelijk om de invoering van de heffing te vertragen of te voorkomen. De tol is niet in strijd met de EU-regelgeving en een dergelijke financieringsmethodiek past goed in het denken van de Europese Commissie. Aanvankelijk dacht Duitsland aan invoering van een veel hogere heffing, maar het is daarvan op basis van de vele bezwaren teruggekomen. De vreugde van de heer Duyvendak over de maatregel kan zij niet goed plaatsen, want Duitsland zal de opbrengst aanwenden voor de aanleg van meer wegen. De fractie van de Christendemocraten in het Europees Parlement heeft de Europese commissaris gevraagd om de tolheffing in Duitsland uit te stellen, omdat chaos op de Duitse wegen dreigt doordat de hardware voor in de vrachtwagens in onvoldoende mate aanwezig is. Uitstel van invoering van de maatregel lijkt haar vanuit die optiek nuttig, maar de kans daarop acht zij vrij klein in verband met het financiële belang voor de Duitse overheid. Minister De Boer heeft aan zijn Duitse ambtgenoot de ongerustheid van het bedrijfsleven over mogelijke invoeringsproblemen overgebracht. Afgesproken is dat er op dat punt nauwe contacten tussen Nederland en Duitsland zullen worden onderhouden. Tijdens het geplande onderhoud op 18 augustus zal minister Peijs dit probleem met haar Duitse collega bespreken. Op 23 juni zal de DG goederenvervoer samen met de branche een bezoek brengen aan Toll Collect. In antwoord op Kamervragen heeft minister De Boer aangegeven dat van de invoering van de tol geen grote effecten worden verwacht voor de verkeersafwikkeling in Nederland. Voor zover hogere kosten van de Duitse tol niet kunnen worden opgevangen door een grotere efficiency, zullen de vervoerders deze doorberekenen aan de opdrachtgevers en uiteindelijk aan de consument. Hoe en in welke mate dat gebeurt, is een zaak van het bedrijfsleven zelf.

Informeel heeft de minister vernomen dat een aantal EU-landen overweegt een soortgelijke tolheffing voor het vrachtverkeer in te voeren, terwijl in het Verenigd Koninkrijk een aantal lokale overheden reeds een lokale heffing hanteert. Met name het aspect van de interoperabiliteit baart haar zorgen, gezien de verschillende systemen die daarbij worden gehanteerd. Het zou te gek voor woorden zijn als vrachtwagens in de toekomst met 25 kastjes moeten gaan rijden. Begin juni zou de Europese Commissie met een voorstel in dezen komen, maar dat bleek niet het geval. De Commissie bleek hierover blijkbaar niet tot overeenstemming te kunnen komen. In de toekomst mag dan ook weinig centrale regie op dit punt worden verwacht.

Het eurovignet is een nationale heffing, verschuldigd voor het gebruik door zware vrachtwagens van autosnelwegen in Nederland. Deze belasting heeft geen enkele directe relatie met het gebruik van autosnelwegen in andere landen. De andere eurovignetverdragsstaten delen die mening. Eventuele tariefswijzigingen kunnen alleen bij unanimititeit worden doorgevoerd. Tijdens de bijeenkomst van het coördinatiecomité eurovignet op 5 februari in Luxemburg bleek bij de andere verdragsstaten geen draagvlak

te bestaan voor het neerwaarts bijstellen van het tarief. De staatssecretaris van Financiën heeft de Kamer hierover bij brief van 21 maart geïnformeerd.

Door de stringente voorwaarden bij de eerste proef met LZV's is de deelname van het bedrijfsleven beperkt gebleven tot vier combinaties. Daardoor is het niet mogelijk om algemene conclusies aan de proef te verbinden, hoewel het ernaar uitziet dat de resultaten positief zijn. Er is voldoende aanleiding om een vervolgproef voor te bereiden van een grotere omvang, opdat meer inzicht wordt verkregen in de gevolgen van LZV's voor de verkeersveiligheid, de transport- en energiebesparing, de logistiek en de infrastructuur. De vervolgproef zal in goed overleg met de branche, verkeersveiligheidsorganisaties en wegbeheerders worden voorbereid. Eind 2003 zal de Kamer concreet worden geïnformeerd over de resultaten van de eerste proef en over de voornemens tot inrichting van de vervolgproef. Zo mogelijk zal de invoering van die vervolgproef worden bespoedigd. 3VO zal bij de evaluatie van de proef worden betrokken.

Het zou in de optiek van minister Peijs belachelijk zijn om een eventuele beprijzing van de transportsector zonder overleg met de sector in te voeren, maar dat houdt niet in dat de sector een vetorecht heeft. De terugsluis waarvan sprake is, houdt in haar visie in dat invoering van de beprijzing voor de sector budgettair neutraal moet verlopen. Onder «budgettair neutraal» kan ook worden verstaan het terugsluizen van de opbrengst naar de aanpak van infrastructurele of andere knelpunten. Zij onderschrijft niet dat de essentie van beprijzen is dat meer wordt betaald naarmate men meer kilometers rijdt. Een en ander zal overigens nog uitgebreid onderwerp van overleg met de Kamer vormen.

Ook zij acht het van belang om het probleem van de ZZP'ers zo snel mogelijk uit de wereld te helpen. Het is in haar optiek niet mogelijk om dat binnen de huidige wet- en regelgeving te regelen, hoewel de direct betrokken ministeries in dezen een andere opvatting hebben. Zij geeft de Kamer in overweging om de wetgeving te wijzigen, want anders blijft het lapwerk.

Tot slot geeft zij te kennen dat met de piekregeling een sympathiek traject is doorlopen, want hiermee werd beoogd om de binnensteden leefbaarder te maken. Het ministerie van VROM heeft nog geen besluit genomen tot afschaffing van de subsidieregeling. Hierover zal binnen het kabinet overleg worden gevoerd.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hofstra** (VVD) steunt uitstel van de invoering van de LKW-Maut, maar hij betwijfelt of Duitsland daarmee akkoord gaat. Hij stelt hem, gezien de hoogte van het tarief, teleur dat de minister nu blijkbaar met de regeling akkoord gaat. Hij stemt in met het principe van de heffing, maar in Europa moet duidelijk worden wat dan mag worden doorberekend. De kruissubsidies in dezen stuiten bij hem ook op bezwaren. Als de regering voorstelt om in Nederland een dergelijke heffing met een dergelijk tarief in te voeren, dan kan zij ervan uitgaan dat de VVD daartegen zal zijn. Voorts wijst hij erop dat Duitsland het eurovignet bij invoering van de LKW-Maut zal afschaffen, waardoor de totale opbrengst met de helft zal dalen. Ten aanzien van de interoperabiliteit meent hij te weten dat de Europese Commissie al een initiatief heeft genomen.

Voorts stelt hij vast dat op ruim 400 kilometer tweestrooks autosnelwegen wel degelijk de gehele dag een inhaalverbod voor vrachtwagens van kracht is, namelijk van 06.00 uur tot 19.00 uur. Dat is, gezien de drukte van de wegen, ook noodzakelijk. Hij begrijpt dat de minister geen voorstander is van invoering van het inhaalverbod op rustige wegen. Ook daarmee gaat hij akkoord.

Ten aanzien van de aslastoverschrijdingen verschilt hij met de minister

van mening. Zes jaar uitstel van de verhoging van de boetes is inderdaad niet acceptabel, maar dat laat onverlet dat het goed is om via de motorrijtuigenbelasting de sector te stimuleren om er een asje bij te doen. Het moet mogelijk zijn dat het kabinet in overleg met de sector over deze en andere zaken, zoals de piekregeling en het eurovignet, nagaat wat mogelijk is. Voorts blijft hij erbij dat kleine overschrijdingen lager moeten worden beboet en grotere overschrijdingen hoger.

Hij krijgt graag nog een reactie op zijn opmerkingen over het project transportbesparing. Als dit project wordt geschrapt, wordt daarmee 2 mln euro bespaard.

Ten aanzien van de ZZP'ers wijst hij erop dat het aan het kabinet is om met een wetswijziging te komen, zeker gezien de toezegging van minister De Geus in dezen. Het probleem speelt in allerlei sectoren en het is te ingewikkeld om dit bij initiatiefwetsvoorstel te regelen.

Tot slot spreekt hij de hoop uit dat de transportsector met de komst van minister Peijs weer net zo welkom is op de Plesmanweg als in het verleden het geval was.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) krijgt graag een reactie op zijn vraag over de verhoging van de maximumsnelheid voor bussen.

Hij sluit zich aan bij het pleidooi van de heer Hofstra om de suggesties inzake de aslast in een breder verband te bekijken. De sector kent immers buitengewoon lage rendementen en derhalve moeten lastenverzwaringen zoveel mogelijk worden voorkomen. De piekregeling kan in zijn optiek worden uitgesteld als er geen gelden beschikbaar zijn voor de subsidie. Tot slot benadrukt hij dat in het regeerakkoord wordt gesteld dat de mogelijkheid van beprijzing van de transportsector zal worden «bezien». «Bezien» moet je altijd heel zorgvuldig doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) betreurt het dat de minister twijfel heeft gezaaid met haar uitleg van de passage in het regeerakkoord. Zij creëerde daarbij heel veel mist, terwijl het bij de invoering van een systeem van beprijzen aankomt op helder en daadkrachtig leiderschap. Als dat bij dit onderwerp niet wordt getoond, gaat het ongelooflijk mis. Hoe sneller de minister een heldere lijn uitzet, hoe meer kans er is dat het onderwerp met succes wordt afgerond.

De heer **Verdaas** (PvdA) is erover verheugd dat de minister bij de invoering van de hogere boetes op aslastoverschrijdingen niet op voorhand al wil gaan schuiven, maar de druk op de ketel houdt. Wel vraagt hij nog wat volgens de minister het doel is van de passage in het regeerakkoord over de beprijzing. Als alleen een vereenvoudiging wordt beoogd, is overleg met de sector niet noodzakelijk. Daar zal de sector immers voorstander van zijn.

De **minister** zal in het overleg met haar Duitse ambtgenoot uitstel van invoering van de LKW-Maut bepleiten indien de invoering ervan per 1 september uit praktische overwegingen op problemen stuit. Het lijkt haar niet mogelijk om de hoogte van de heffing aan te passen, zeker niet gezien de beoogde invoeringsdatum. De heffing is al gedaald ten opzichte van het oorspronkelijke voornemen en bovendien wordt het gebruik van schone vrachtwagens met 3 eurocent korting gestimuleerd. Wellicht dat dit laatste voor de sector uitkomst kan bieden. Ook zij is geen voorstander van kruissubsidies. Het Europees Parlement heeft dergelijke subsidies alleen toegestaan in de Alpen en de Pyreneeën. Het wordt tijd dat de Europese Raad daarover een standpunt inneemt. Het is inderdaad zaak dat bij de invoering van tolsystemen sprake is van interoperabiliteit. Zij zal wederom bij de andere verdragsstaten pleiten voor een aanpassing van het tarief voor het eurovignet.

Op zichzelf steunt zij het streven naar transportbesparing, maar dan moet men wel vooraan in de keten beginnen: de productie. De totstandkoming van de interne markt heeft ertoe geleid dat het bedrijfsleven efficiënter kan produceren, bijvoorbeeld door de productie te centraliseren. Als gevolg daarvan is het aantal transportbewegingen toegenomen.

De minister is op zichzelf bereid om met de betrokken ministers overleg te voeren over een samenhangend pakket met betrekking tot maatregelen voor de transportsector, maar zij vreest dat daar weinig schot in zal zitten. Overigens heeft zij er het volste vertrouwen in dat het piekprogramma op tijd goed kan worden geregeld. Mocht dat niet lukken, dan zal de invoering worden uitgesteld.

Voorts zegt zij toe dat zij nogmaals met de minister van SZW overleg zal voeren over de mogelijkheid van aanpassing van de wetgeving op het gebied van de ZZP'ers, gezien de grote onzekerheid waarvan nu sprake is. Het verhogen van de maximumsnelheid voor bussen naar 100 km per uur stuit nog op een technisch probleem inzake de noodzakelijke aanpassing van de tachografen. Zodra dat is opgelost, kan de maximumsnelheid worden verhoogd.

Ook zegt zij toe dat het kabinet zeker helderheid zal scheppen over de eventuele invoering van beprijzing van de transportsector nadat hierover met de sector overleg is gevoerd. In het najaar mogen de eerste voorstellen in dezen worden verwacht. De beprijzing kan verschillende doelen hebben, bijvoorbeeld door de opbrengst voor een deel terug te sluizen naar de aanpak van infrastructurele knelpunten. Dat komt ook de sector ten goede.

Tot slot zegt zij desgevraagd toe dat de Kamer in september bij de begroting van Verkeer en Waterstaat nadere informatie zal ontvangen over de LKW-Maut, de aslast en de maximumsnelheid voor bussen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

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