

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009

Nr. 51

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2008

Hierbij breng ik ter kennis van de Tweede Kamer het rapport «Scope en visie goederenvervoer over de weg», waarin in hoofdlijnen is weergegeven op welke wijze en met welke uitgangspunten het toezicht op het goederenvervoer over de weg, zoals dat tot de taken van de Inspectie Verkeer en Waterstaat behoort, de komende jaren gestalte zal krijgen¹. Het visiedocument is in nauwe samenwerking met de sector tot stand gekomen. Concepten zijn besproken met het Overlegorgaan Goederenvervoer en met de individuele deelnemende organisaties daarvan. Over wat voorligt is overeenstemming bereikt. Op een aantal punten is in het afstemmingsoverleg speciaal gewezen.

Toezicht in beweging

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: de Inspectie) is aangehaakt bij de vernieuwingsagenda voor het toezicht dat van rijkswege wordt uitgevoerd, zoals verwoord in het algemene kabinetsbeleid. Het toezicht is in beweging en de Inspectie beweegt mee. Belangrijke ontwikkellijnen voor het toezicht zijn:

1. Toegevoegde waarde voor de samenleving
Waar de Inspectie zich voorheen vooral richtte op de actoren binnen de sector wordt nu de aandacht verlegd naar een risicogestuurd toezicht, dat wil zeggen een toezicht dat is gericht op het wegnemen van maatschappelijk ongewenste ontwikkelingen.
2. Samenwerken en integreren
Hoog op de agenda staat de verbetering van de samenwerking tussen (toezichthoudende) overheidsorganisaties, die in de sector van het wegvervoer wordt gerealiseerd in het Inspectieloket Wegvervoer.
3. Uitgaan van verdiend vertrouwen
Op basis van risicoanalyses en analyses van nalevingbereidheid wil de Inspectie het toezicht afstemmen op het vertrouwen dat in de onder

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

toezicht staande partijen kan worden gesteld. Bedrijven mogen toezicht op maat verwachten. Veiligheidszorg van de bedrijven zelf wordt maatgevend.

4. Actief naar beleid

Het toezicht dient beter aangehaakt te zijn bij de ontwikkeling van het beleid, nationaal en internationaal. De uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid zullen prominenter over het voetlicht worden gebracht.

Naast bovengenoemde algemene ontwikkelingen wijs ik op de toenevende betekenis van de digitalisering van het toezicht. De introductie van de digitale tachograaf in Europees verband heeft grote gevolgen voor de inrichting van het toezicht. Maar ook in de back office van de Inspectie vinden belangrijke verbeteringen plaats op dit gebied, waardoor de selectie van goed en slecht presterende bedrijven verbetert en de effectiviteit van het toezicht toeneemt. Vanuit de sector is aandacht gevraagd voor de gevolgen van deze ontwikkeling, in het bijzonder voor het handhaving-beleid dat nog moet worden afgestemd op de digitalisering van de toezichtinstrumenten.

Het domein in beweging

Ook binnen het domein van het goederenvervoer over de weg zijn er vermeldenswaardige ontwikkelingen. Hoewel de veiligheid van het vrachtverkeer, uitgedrukt in cijfers over slachtofferschap met betrokkenheid van vrachtauto's, stabiel te noemen is, is de maatschappelijke aandacht voor de verbetering van de veiligheid groot.

De internationalisering van het vervoer over de weg wordt steeds belangrijker. Niet alleen het grensoverschrijdend vervoer neemt snel toe, vooral van en naar de nieuwe lidstaten van de Europese Unie, maar er verschijnen ook meer internationale ondernemingen en chauffeurs op de Nederlandse vervoersmarkt. Daar komt bij dat de regelgeving voor het wegvervoer in toenemende mate wordt ingericht volgens internationale afspraken en afkomstig is van internationale gremia.

Nieuwe aandachtsgebieden en speerpunten

In het visiedocument is een aantal aandachtsgebieden en speerpunten benoemd.

1. Systeemtoezicht en keurmerken

Het verleggen van het toezicht naar het niveau van de bedrijven vergt investeringen, zowel bij de bedrijven als bij de Inspectie, om het analytisch en sturend vermogen te verbeteren. Bovendien is het nodig voortdurend na te gaan wat de gewenste en ongewenste effecten ervan zijn. Zo heeft het Overlegorgaan Goederenvervoer er terecht op gewezen dat de ontwikkeling in de richting van systeemtoezicht op het niveau van de bedrijven in eerste instantie vooral iets is voor de grote bedrijven. Voor kleine bedrijven is het niet doenlijk grote investeringen te doen op dat gebied. De Inspectie dient ervoor te waken dat er geen ongewenste benadeling van de kleine bedrijven zal optreden. Ook de introductie en versterking van keurmerken kunnen bijdragen aan het verleggen van het toezicht in de richting van de bedrijven. Hierover zullen goede afspraken met de sector moeten worden gemaakt. Van die kant is daarop ook aangedrongen.

2. Digitalisering

Digitalisering van het toezicht maakt het mogelijk de processen beter te stroomlijnen en is ook een randvoorwaarde voor de introductie van

systeemtoezicht. Ook wegininspecties kunnen door digitalisering veel effectiever worden. Deze ontwikkeling wordt ook vanuit de Europese Commissie gestuurd. Het belangrijkste voorbeeld hiervan is de digitale tachograaf die het toezicht op de rij- en rusttijden veranderd heeft. Deze veranderingen veroorzaken echter ook nieuwe knelpunten. Zo is er op Europees niveau wel bepaald op welke wijze en hoe intensief het toezicht op de rij- en rusttijden moet zijn, maar is het sanctiebeleid (nog) niet geharmoniseerd. Vanuit de sector klinken in dat verband klachten over zeer hoge cumulerende boetes die in het buitenland worden opgelegd. Met de sector wordt overlegd over de consequenties van het langs digitale weg mogelijk maken van een veel hogere pakkans. Hetzelfde geldt voor de schier onbegrensde mogelijkheden op het gebied van informatie-uitwisseling tussen handhavende diensten.

3. Europa

Hierboven is de Europese context al besproken. De Inspectie zal de komende tijd actiever worden in internationaal verband. Zij zal haar inzichten over de handhaafbaarheid van regels en over de consequenties van de keuzen die in Europees verband voorliggen zo vroeg mogelijk inbrengen. De keuze meer de richting op te gaan van systeemtoezicht is nog geen gemeengoed in Europa. Nederland zal moeten werken aan een breder draagvlak hiervoor, maar zal aan de andere kant gelijke pas moeten houden met de andere lidstaten. Anders ontstaan er ongewenste verschillen binnen Europees verband.

4. Samenwerking

De Inspectie heeft rond de samenwerking met andere toezichthouders het voortouw bij de inrichting en het functioneren van het Inspectieloket Wegvervoer. Hier komen samenwerkingsprojecten en informatie-uitwisseling ten behoeve van het toezicht op de weg samen. Dit is nuttig en noodzakelijk omdat een reeks van toezichthouders belast is met taken op het gebied van de handhaving van voorschriften die gelden voor het wegvervoer. Dit Inspectieloket kan, als het goed functioneert, invulling geven aan het streven van het kabinet de toezichtlasten te reduceren en het toezicht te stroomlijnen. Samenwerking is in het bijzonder geboden om te bereiken dat het toezicht op de naleving van rij- en rusttijden voor het beroepsgoederenvervoer, dat ten aanzien van die regels onder toezicht staat van de Inspectie, af te stemmen op het toezicht op de eigenvervoerders (ondernemers die niet voor derden vervoeren), dat tot de taken van de Arbeidsinspectie behoort. Hiervoor is ook vanuit de sector aandacht gevraagd.

5. Weginspecties

De effecten van de hierboven beschreven verschuiving in de richting van systeemtoezicht zullen door de Inspectie Verkeer en waterstaat worden geanalyseerd en beoordeeld. Daarvoor zijn zogeheten reality checks in de vorm van wegininspecties noodzakelijk. Daarnaast zal Nederland de komende jaren gehouden zijn aan een verhoging van het aantal wegcontroles op grond van Europese regelgeving daarover. Dit betekent dat de Inspectie de komende tijd onverminderd zichtbaar op de weg aanwezig zal blijven bij de uitvoering van haar controletaken.

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