

Vergaderjaar 2013–2014

**33 976**

## **Herstel van wetstechnische gebreken alsmede andere wijzigingen van ondergeschikte aard in diverse wetten op of in verband met het terrein van infrastructuur en milieu (Reparatiewet infrastructuur en milieu 2014)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN**

Dit voorstel van wet bevat een verzameling wijzigingen van diverse wetten op of in verband met het terrein van infrastructuur en milieu.

Het gaat in dit wetsvoorstel om het herstel van wetstechnische gebreken en leemten alsmede andere wijzigingen van ondergeschikte aard, onder andere verschrijvingen, onjuiste verwijzingen, kleine redactionele correcties, verduidelijkingen en het herstel van verwijzingen naar vernummerde wetsartikelen. De gemene deler betreft dat dit wetsvoorstel voorziet in het noodzakelijke onderhoud van de diverse wetten. De afzonderlijke wijzigingen worden in de artikelsgewijze toelichting besproken.

Dit voorstel heeft geen regeldrukgevolgen.

#### **Artikelsgewijs**

#### **ARTIKELEN I EN IV**

#### **De Algemene wet bestuursrecht en de Drinkwaterwet**

De voorgestelde wijziging in artikel IV, onderdeel A, actualiseert de begripsomschrijving van «Onze Minister» in artikel 1. De in artikel IV voorgestelde wijziging van artikel 50 van de Drinkwaterwet (Dww) voorziet in de toepasselijkheid van de reguliere handhavende bevoegdheid van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op het voor drinkwaterbedrijven geldende verbod op kruissubsidiëring en de verplichting tot het voeren van een gescheiden boekhouding (artikel 7, vierde lid, Dww). De in artikel I opgenomen aanvulling van bijlage 2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) leidt er toe dat voor de regeling van beroep en hoger beroep ter zake van de uit artikel 7, vierde lid, Dww volgende besluiten wordt aangesloten bij de concentratie van de rechtsgang voor mededinging, zoals geregeld in de artikelen 7 en 11 van de genoemde bijlage.

De ACM is momenteel in het kader van de Drinkwaterwet uitsluitend belast met het toezicht op de naleving van het verbod op kruissubsidiëring en de daarmee samenhangende transparantieplichting. Dit wordt bepaald in artikel 48, vierde lid, Dww. Aan de ACM is bij de totstandkoming van de Dww nog geen bevoegdheid toegekend een bestuurlijke sanctie, zoals een bestuurlijke boete, op te leggen ter handhaving van de hiervoor genoemde bepalingen. De Minister van IenM beschikt weliswaar over een algemene bevoegdheid tot het opleggen van een last onder bestuursdwang ter handhaving van de Dww, deze is echter niet specifiek toegesneden op mededingingsaspecten. De regering acht het wenselijk ook de bevoegdheid tot het opleggen van bestuurlijke sancties, voor zover het betreft artikel 7, vierde lid, Dww, onder te brengen bij de ACM. Dit is efficiënter vanwege de specifieke deskundigheid van de ACM op het gebied van de mededinging, is wenselijk met het oog op de onafhankelijkheid van de ACM en biedt ook anderszins voordelen, zoals uniformering en concentratie van mededingingstoezicht en -handhaving bij de ACM, de mogelijkheid van inzet van specifieke sancties en concentratie van de rechtsgang. De voorgestelde regeling bestaat uit de volgende onderdelen:

Ingevolge artikel IV wordt een nieuw derde lid aan artikel 50 Dww toegevoegd. Daarin wordt artikel 70a van de Mededingingswet (Mw) van overeenkomstige toepassing verklaard. Artikel 70a Mw kent aan de ACM de bevoegdheid toe een bestuurlijke boete of last onder dwangsom op te leggen in geval van overtreding van verplichtingen inzake financiële transparantie (artikel 25b, eerste of tweede lid, of artikel 25e, eerste volzin, Mw). Door het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 70a Mw in artikel 50, derde lid, Dww wordt deze bevoegdheid van toepassing bij niet naleving van artikel 7, vierde lid, Dww, te weten het verbod op kruissubsidiëring en niet naleving van de verplichting tot het voeren van een gescheiden boekhouding.

Met artikel I wordt aangesloten bij de huidige concentratie van de rechtsgang, zoals deze voor besluiten van de ACM geldt. Ten aanzien van beroepen tegen alle besluiten van de ACM is uitsluitend de rechtbank Rotterdam (Rb. R'dam) bevoegd en is het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb) aangewezen als instantie voor hoger beroep. De voorgestelde wijzigingen betreffen bijlage 2 van de Awb. In bijlage 2 Awb is de bevoegdheidsregeling voor bestuursrechtspraak geregeld (behorend bij de artikelen 8:5, 8:6, 8:7, 8:105 en 8:106 Awb). Hoofdstuk 3 van bijlage 2 Awb regelt het beroep in eerste aanleg bij een andere (dan de regulier bevoegde) rechtbank. Artikel 7 bijl. 2 Awb regelt het beroep bij de Rb. R'dam. Tegen een besluit, genomen op grond van een in artikel 7 bijl. 2 Awb genoemd voorschrift of anderszins in dit artikel omschreven, kan beroep worden ingesteld bij de Rb. R'dam. Ingevolge artikel I wordt in de tekst van artikel 7 ingevoegd: Drinkwaterwet: artikel 50, derde lid, juncto artikel 70a Mw. Dit heeft dus tot gevolg dat tegen een besluit, genomen op grond van of omschreven in dat artikel (uitsluitend) beroep kan worden ingesteld bij de Rb. R'dam. Ingevolge artikel I wordt eenzelfde toevoeging opgenomen in bijl. 2, hoofdstuk 4, artikel 11 Awb. Artikel 11 regelt het hoger beroep bij het CBb. De wijziging heeft tot gevolg dat ten aanzien van uitspraken door de Rb. R'dam t.a.v. een besluit op grond van of omschreven in artikel 50, derde lid, Dww juncto artikel 70a Mw alleen bij het CBb hoger beroep kan worden ingesteld.

De informatie-uitwisseling hoeft bij deze wijzigingen niet geregeld te worden, omdat daar de Instellingswet ACM al in voorziet. De ACM heeft een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets uitgevoerd op het voorstel. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft daarvan afgezien. Het voorstel leidt niet tot een verandering in de administratieve

lastendruk voor burgers of bedrijven, noch tot hogere bestuurlijke of uitvoeringslasten.

## ARTIKEL II

### De **Binnenvaartwet**

#### *Onderdeel A*

Het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (Rsp), bijlage 1.9 van de Binnenvaartregeling, geeft voorschriften met betrekking tot het veiligheidspersoneel aan boord, terwijl dit personeel volgens de begripsbepalingen van dat reglement strikt genomen niet onder de bemanningsleden valt, en dat wel wordt bedoeld. Ook is het veiligheidspersoneel niet expliciet opgenomen in het begrip «bemanningslid» in artikel 1 van de Binnenvaartwet. Daardoor ontbreekt voor het begrijpen van het veiligheidspersoneel onder de bemanningsleden in het Rsp, de grondslag. Om dit te herstellen wordt voorgesteld om het begrip «bemanningslid» in de Binnenvaartwet en de daarop berustende bepalingen uit te breiden met «lid van het veiligheidspersoneel».

#### *Onderdeel B*

Het komt voor dat zeeschepen binnenlands vervoer verrichten waarbij werkzaamheden worden uitgevoerd die niet in overeenstemming zijn met de afgegeven certificaten. Bijvoorbeeld zeeslepers die duwwerkzaamheden verrichten terwijl het zeecertificaat alleen slepen toestaat. Dit betekent dat het door de afwijkende werkzaamheden niet zeker is dat de veiligheid, zoals bijvoorbeeld de stabiliteit, is gewaarborgd. De huidige redactie van dit artikel biedt met de begrippen «binnenschip» en «certificaat van onderzoek» geen ruimte om bestuurlijk op te treden tegen zeeschepen die werkzaamheden uitvoeren waarvoor het certificaat niet is afgegeven. Met de voorgestelde wijziging wordt deze omissie hersteld.

#### *Onderdeel C*

Ingevolge de wijziging van artikel 2 van de Wet zeevarenden (voorheen de Zeevaartbemanningwet) bij de wet van 6 juli 2011 (Stb. 394) vallen zeeschepen die uitsluitend op de binnenwateren worden gebruikt onder de Binnenvaartwet. Derhalve zijn op deze schepen ook de bemanningsvoorschriften van de Binnenvaartwet van toepassing. Aangezien artikel 23, eerste lid, van die wet nu alleen voor bemanningsleden van binnenschepen een geldige geneeskundige verklaring voorschrijft, wordt voorgesteld om dit ook te verplichten voor bemanningsleden van zeeschepen. Derhalve wordt voorgesteld om in voornoemd artikel 23, eerste lid, «binnenschip» te vervangen door «schip», hetgeen krachtens artikel 1 van de Binnenvaartwet zowel een binnen- als zeeschip kan betreffen. Om dezelfde redenen maar dan met betrekking tot het voorgeschreven bezit van een geldig vaarbewijs wordt dit ook voorgesteld voor artikel 25, vijfde lid.

#### *Onderdeel D*

In de artikelen 39c, 39d en 39f wordt abusievelijk het begrip «schip» gehanteerd. Krachtens artikel 39b zijn deze artikelen niet van toepassing op zeeschepen.

## ARTIKEL III

### Het **Burgerlijk Wetboek**

Het tarief in artikel 529j van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek wordt bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) vastgesteld. De voorgestelde wijziging van het artikel voorziet in vaststelling bij ministeriële regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Er zijn twee redenen waarom een ministeriële regeling passender is voor de vaststelling van dit tarief. In de eerste plaats worden vergelijkbare tarieven (bijvoorbeeld de tarieven in de Regeling tarieven scheepvaart 2005) in één keer bij ministeriële regeling vastgesteld. De voorgestelde wijziging maakt het mogelijk dat dit tarief onderdeel vormt van de vaststelling van de andere tarieven. Een tweede reden is dat dit tarief jaarlijks kan worden aangepast. Om deze regelmatige wijzigingen door te voeren, is een AMvB onnodig belastend en tijdrovend: een ministeriële regeling is hiertoe een geschikter instrument.

## ARTIKEL V EN XVII

### De **Gemeentewet** en de **Wet Aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen**

Deze wijzigingen zijn het gevolg van de wet van 19 juni 2013 houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333). In deze nieuwe systematiek is van opgave van een kenteken slechts eenmalig sprake door inschrijving van een voertuig in het kentekenregister. Bij overdracht van het voertuig verandert de tenaamstelling. Het kentekenbewijs is alleen een bewijsmiddel waaruit de tenaamstelling blijkt (zie voor nadere toelichting: Kamerstukken II 2012–2013, 33 504, nr. 3).

## ARTIKEL VI

### De **Instellingswet Autoriteit Consument en Markt**

Bij de uitwerking van de systematiek voor de doorberekening van ACM-kosten is gebleken dat het praktischer is enkele gedetailleerde punten bij ministeriële regeling te regelen in plaats van bij algemene maatregel van bestuur. De voorgestelde grondslag maakt dat thans mogelijk. Tevens wordt voorzien in een grondslag voor de verplichting van marktorganisaties om met de kostendoorberekeningssystematiek samenhangende gegevens aan de ACM te verstrekken. Deze verstrekking (jaarlijkse opgave van de relevante omzet) hangt dermate nauw samen met die systematiek dat het meer voor de hand ligt die verstrekking in de algemene maatregel van bestuur op basis van artikel 6a te regelen dan haar te baseren op de in artikel 6b van de Instellingswet ACM opgenomen bevoegdheid van de ACM om van een ieder de gegevens te vragen en ontvangen die zij redelijkerwijs nodig heeft voor de uitvoering van haar taken.

Bij de inwerkingtredingsbepaling van dit artikel is rekening gehouden met de samenloop met de wijziging van artikel 6a in het wetsvoorstel tot wijziging van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt en enige andere wetten in verband met de stroomlijning van het door de Autoriteit Consument en Markt te houden markttoezicht (Kamerstukken 33 622).

De **Kadasterwet** en onderdelen van de **Wegenverkeerswet 1994**

Als sluitstuk van de implementatie van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen (Kaderwet) bij lenM zijn per zbo waarop de Kaderwet van toepassing werd verklaard met de Aanpassingswet zbo's lenM aan de Kaderwet zbo's, sturings- en toezichtarrangementen opgesteld bestaande uit ministeriële regelingen en beleidsregels zoals de Regeling sturing en toezicht op de Dienst Wegverkeer (Stcrt. 2012, nr. 25315) en de Beleidsregels sturing en toezicht op de Dienst Wegverkeer (Stcrt. 2012, nr. 25331). Bij de totstandkoming van deze regels is de planning- en controlecyclus bekeken die in de toelichting op de beleidsregels is beschreven. Onderdeel van deze cyclus is de indiening van de begroting met het tarievenvoorstel door het zbo bij lenM. Na goedkeuring van de begroting en het tarievenvoorstel door de Minister, publiceert het zbo tijdig de nieuwe tarieven voor het volgende jaar. Conform de huidige wetgeving is echter een aantal tarieven ook opgenomen in ministeriële regelingen. Naast de publicatie van het zbo moet dus ook lenM ervoor zorgen dat de ministeriële regelingen tijdig worden gewijzigd. Om voor de gebruiker een integraal overzicht mogelijk te maken wordt voorgesteld de publicatie van de tarieven in één hand te concentreren: bij het desbetreffende zbo na goedkeuring door de Minister op grond van artikel 17 van de Kaderwet.

*ARTIKEL VII, onderdelen A en B*

Op dit moment worden overeenkomstig de artikelen 108 en 109 van de Kadasterwet de tarieven van het Kadaster en de gevallen waarin geen kadastraal recht is verschuldigd vastgesteld door de Minister, terwijl de Dienst Wegverkeer (RDW) en het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) de meeste tarieven zelf vaststellen en publiceren, na goedkeuring door de Minister van lenM. Voorgesteld wordt de procedure van vaststelling van de tarieven in één hand te concentreren. De regeling op basis van artikel 109 dient, evenals thans het geval is, deel uit te maken van de regeling op basis van artikel 108 en is daarmee aan dezelfde procedure onderhevig als de procedure die geldt voor de tarieven op basis van artikel 108.

Overeenkomstig artikel 118 van de Kadasterwet zal de op basis van de artikelen 108 en 109 door de Minister goedgekeurde en door de Dienst vastgestelde regeling worden gepubliceerd in de Staatscourant.

*ARTIKEL XVI, onderdeel A, onder 4*

Dit onderdeel heeft betrekking op artikel 4b, eerste lid, onder n van de Wegenverkeerswet 1994. Voorgesteld wordt de taakopdracht aan de RDW voor de vaststelling van de tarieven net zoals bij het CBR in artikel 4aa, onderdeel p, Wegenverkeerswet 1994, algemeen te formuleren. Dit voorkomt frequente wijzigingen.

*ARTIKEL XVI, onderdelen B en AA*

Deze onderdelen hebben betrekking op de artikelen 4q, tweede lid, en 121, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Het wetsvoorstel voorziet erin dat in een tweetal gevallen bedragen door de RDW worden vastgesteld in plaats van bij ministeriële regeling.

Allereerst betreft het bedrag dat op grond van artikel 4q, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 bij ministeriële regeling wordt vastgesteld en dat strekt ter dekking van een aantal in dat artikellid opgenomen kosten. Ten tweede betreft het de hoogte van de vergoedingen die de gemeenten

aan de RDW verschuldigd zijn ter zake van de afgifte van rijbewijzen door de burgemeester en de afgifte van rijbewijzen door de RDW, waarvoor de aanvraag bij de burgemeester is ingediend.

#### *ARTIKEL XVI, onderdelen BB, CC, GG en HH, onder 1*

Deze onderdelen hebben betrekking op de artikelen 132a, 132c, 133 en 134 van de Wegenverkeerswet 1994. Tot de inwerkingtreding van de Aanpassingswet zbo's lenM aan de Kaderwet zbo's was geregeld dat de kosten (tarieven) voor de educatieve maatregelen, het alcoholslot en de onderzoeken en tweede onderzoeken in het kader van de vorderingsprocedure op grond van de artikelen 130 e.v. Wegenverkeerswet 1994 (de procedure gericht op de beoordeling van de rijvaardigheid of geschiktheid die vereist is voor het besturen van rijbewijsplichtige motorrijtuigen) bij ministeriële regeling werden vastgesteld. In de desbetreffende ministeriële regeling (de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011) waren vervolgens de tarieven voor deze maatregelen opgenomen, alsmede een indexeringsformule op grond waarvan het CBR jaarlijks de hoogte kon aanpassen, zonder dat daarvoor jaarlijks een wijziging van de ministeriële regeling nodig was. Bij de Aanpassingswet zbo's lenM aan de Kaderwet zbo's is artikel 4aa in de Wegenverkeerswet 1994 opgenomen. Op grond van het eerste lid, onderdeel p, van dat artikel is het CBR belast met het vaststellen van de tarieven, alsmede het vaststellen van de wijze van betaling van deze tarieven, voor het verrichten van de taken waarvoor het CBR bij of krachtens de wet bevoegd is. Deze opzet is evenwel niet doorgevoerd in de artikelen 130 e.v. van de Wegenverkeerswet 1994. Op grond van deze artikelen worden de tarieven (kosten) van het opleggen, respectievelijk uitvoeren van de educatieve maatregelen, het alcoholslot-programma en de onderzoeken, alsmede de tweede onderzoeken, bij ministeriële regeling vastgesteld. Wel is de indexeringsformule uit de eerder genoemde ministeriële regeling is geschrapt. Dit heeft tot gevolg dat elk jaar de tarieven opnieuw bij ministeriële regeling moeten worden vastgesteld. Het wetsvoorstel strekt ertoe de artikelen 130 e.v. op het punt van de vaststelling van de tarieven (kosten) in lijn te brengen met artikel 4aa, eerste lid, onderdeel p, van de Wegenverkeerswet 1994.

Conform artikel 4, aanhef en onder b, van de Bekendmakingswet worden de algemeen verbindende voorschriften zoals volgend uit het voorgestelde artikel 4aa, eerste lid, onder p, van de Wegenverkeerswet 1994 door plaatsing in de Staatscourant bekend gemaakt.

#### ARTIKEL VIII

##### **De Loodsenwet**

Ingevolge artikel X van het wetsvoorstel tot wijziging van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt en enige andere wetten in verband met de stroomlijning van het door de Autoriteit Consument en Markt te houden markttoezicht (Kamerstukken 33 622), hierna: wetsvoorstel stroomlijning toezicht ACM, wordt een nieuw derde lid toegevoegd aan artikel 27g van de Loodsenwet. Hierin wordt abusievelijk artikel 6:18 Awb genoemd. Dat artikel is met ingang van 1 januari 2013 vervallen. In plaats daarvan dient in artikel 27g genoemd te worden: artikel 6:19 Awb.

## ARTIKEL IX

### De **onteigeningswet**

In artikel 72c wordt abusievelijk nog gesproken over het niet meer bestaande streekplan. In plaats daarvan moet worden gesproken over inpassingsplan.

## ARTIKEL X

### De **Organisatiewet Kadaster**

#### *Onderdeel A*

Ook deze voorgestelde wijziging beoogt het bereiken van meer eenvoudigheid met betrekking tot de onder het Ministerie van IenM ressorterende zbo's. In de Organisatiewet Kadaster is op dit moment niet opgenomen voor welke termijn de voorzitter en de leden van het bestuur van het Kadaster worden benoemd en of herbenoeming mogelijk is, terwijl dat bij de RDW, de Luchtverkeersleiding Nederland en het CBR wel het geval is. Voorgesteld wordt te kiezen voor een benoemingstermijn van ten hoogste 5 jaren en geen beperkingen te stellen aan de mogelijkheden voor herbenoeming. Het voorgestelde artikel 7 brengt geen verandering in de benoemingstermijnen van de huidige voorzitter en leden van het bestuur. Artikel 7 vindt, na inwerkingtreding, eerst toepassing na het ontstaan van een vacature.

#### *Onderdeel B*

Deze voorgestelde wijziging betreft het herstel van een omissie.

## ARTIKEL XI

### De **Scheepvaartverkeerswet**

In de Scheepvaartverkeerswet komt een aantal malen het begrip Autoriteit Consument en Markt voor, echter zonder begripsomschrijving. Met de wijziging wordt voorzien in een algemene begripsomschrijving waarbij zoals gebruikelijk wordt verwezen naar artikel 2, eerste lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt.

## ARTIKELEN XII, XIII EN XXVII

### De **Spoedwet wegverbreding**, de **Tracéwet** en de **Wet ruimtelijke ordening**

Met ingang van 1 juli 2012 is de Invoeringswet geluidproductieplafonds (Stb. 2012, 267) in werking getreden (Stb. 2012, 268). Bij die gelegenheid zijn ook de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet gewijzigd en dat is niet geheel goed gegaan. Voorgesteld wordt om wijzigingen aan te brengen in artikel 9, tweede lid, en in artikel 10, tweede en derde lid, van de Tracéwet. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om ook een eerdere verschrijving in artikel 13, vierde lid, te herstellen. Tevens bevat dit voorstel wijzigingen van artikel 5 en artikel 6, zesde en negende lid, van de Spoedwet wegverbreding.

#### *ARTIKEL XIII, onderdeel A*

Artikel 9, tweede lid, van de Tracéwet bevat verwijzingen naar artikel 13, zesde en zevende lid (tot 1 juli 2012 werd verwezen naar het zevende en

achtste lid). Met artikel VI, onderdeel Ca, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds kwam het tweede lid van artikel 13 van de Tracéwet te vervallen, in een vernummering was echter niet voorzien. Een vernummering van de verwijzingen in artikel 9, tweede lid, was dan ook niet nodig geweest. Voorgesteld wordt om de wijziging van de verwijzing in artikel 9, tweede lid, van de Tracéwet terug te draaien.

#### *ARTIKEL XIII, onderdeel B, en ARTIKEL XII*

In artikel 10, tweede lid, onder b, en derde lid, onder b, van de Tracéwet staat dat het tracébesluit de in acht te nemen geluidproductieplafonds bevat indien aanleg of wijziging zou leiden tot overschrijding van het geldende geluidproductieplafond, alsmede de referentiepunten ingeval van aanleg of ingeval van verplaatsing van referentiepunten.

Uit de toelichting bij deze wijziging van artikel 10, tweede lid, onder b, en derde lid, onder b, blijkt echter dat bij het schrijven van de toelichting een ander voorstel van wettekst voorlag: «Ingevolge deze Invoeringswet zal in de Tracéwet worden bepaald dat de beslissing tot het vaststellen of wijzigen van geluidproductieplafonds voor deze weg of spoorweg deel uitmaakt van het tracébesluit. Daarmee wordt aangesloten bij het beginsel dat het tracébesluit de geluidaspecten mede omvat.» (Kamerstukken II 2010/11, 32 625, nr. 3, p. 14.)

De andere bedoeling blijkt ook uit de navolgende passage: «Voor de goede orde vloeit uit de formulering van artikel 10, tweede en derde lid, onder b, voort dat het opnemen van een (gewijzigd) geluidproductieplafond in het tracébesluit alleen aan de orde is indien de aanleg of wijziging van infrastructuur zou leiden tot overschrijding van het geldende geluidproductieplafond. Immers, de systematiek van geluidproductieplafonds houdt in dat de beheerder de vrijheid heeft om zijn infrastructuur te wijzigen (zonder wettelijke procedures voor geluid) indien het geldende plafond niet wordt overschreden.» (Kamerstukken II 2010/11, 32 625, nr. 3, p. 42.)

Voorgesteld wordt om artikel 10, tweede lid, onder b, en derde lid, onder b, van de Tracéwet en artikel 5, onder a, en artikel 6, zesde lid, onder a, van de Spoedwet wegverbreding alsnog in overeenstemming te brengen met de oorspronkelijke bedoeling, zoals die naar voren komt uit de toelichting bij het voorstel voor de Invoeringswet geluidproductieplafonds.

#### *ARTIKEL XII, onderdeel C, ARTIKEL XIII, onderdeel D en ARTIKEL XXVII*

Bij de wet van 3 december 2009 tot wijziging van enkele bijzondere wetten in verband met de Wet dwangsom en beroep bij niet tijdig beslissen (Stb. 2009, 542) zijn de artikelen 2 en 3 van de Belemmeringenwet Privaatrecht gewijzigd. Die wijziging heeft tot gevolg gehad dat de niet tevens aangepaste verwijzingen naar deze artikelen in artikel 15, tweede lid, onder b, van de Spoedwet wegverbreding, in artikel 21, tweede lid, onder b, van de Tracéwet en in artikel 3.36a, tweede lid, onder b, van de Wet ruimtelijke ordening niet meer juist waren.

#### ARTIKEL XIV

##### **De Waterschapswet**

Het eerste lid van artikel 128a vervalt, omdat de bevoegdheid van de heffingsambtenaar om de belastingplichtige voor de verontreinigingsheffing aan te wijzen bij lozingen vanuit een woonruimte die meerdere gebruikers heeft, al in artikel 7.2, vierde lid, aanhef en onderdeel a, van de



Waterwet is geregeld. Het te schrappen artikellid verwijst overigens abusievelijk naar artikel 7.2, derde lid, van de Waterwet in plaats van naar het vierde lid van laatstgenoemd artikel.

Verder wordt bepaald dat de bevoegdheden tot het betreden van plaatsen en het nemen van monsters van afvalwater die in artikel 128a worden gegeven met betrekking tot de verontreinigingsheffing, eveneens gelden met betrekking tot de zuiveringsheffing.

## ARTIKEL XV

### De **Waterwet**

#### *Onderdelen A en B*

Dit betreft technische correcties.

#### *Onderdeel C*

Met de voorgestelde wijziging van artikel 5.20 van de Waterwet wordt een omissie in dat artikel hersteld. Ingevolge de Wet van 18 december 2013 tot wijziging van de Waterwet en enkele andere wetten (aanvulling en verbetering; vereenvoudiging van de verontreinigingsheffing; opheffing van de Commissie van advies inzake de waterstaatswetgeving) (Stb. 2014, 21) wordt het oorspronkelijk in het artikel opgenomen tweede lid geschrapt, omdat de daarin opgenomen bepaling op gespannen voet staat met de Algemene wet op het binnentreden. Die wet eist in beginsel een schriftelijke machtiging voor het zonder toestemming van de bewoner binnentreden in een woning. Met het schrappen van het tweede lid werd teruggevallen op de algemene regeling van de Algemene wet op het binnentreden. Dit leidt tot enkele onbedoelde neveneffecten, te weten:

- a. zonder nadere regeling kan alleen de burgemeester en niet het bestuur van een waterschap of de Minister een machtiging tot binnentreden geven;
- b. een wettelijke grondslag voor het aanwijzen van tot binnentreden bevoegde ambtenaren ontbreekt nog;
- c. de eerder in artikel 5.20 Waterwet opgenomen beperking tot woningen die grenzen aan of deel uitmaken van een waterstaatswerk is vervallen.

Voor het Rijk en de waterschappen is het, vanwege het functionele karakter van het waterbestuur, wenselijk dat de Minister van Infrastructuur en Milieu onderscheidenlijk het bestuur van het waterschap zelf de machtiging kan geven. De Algemene wet op het binnentreden houdt daar rekening mee door de mogelijkheid te bieden een ander bestuursorgaan dan de burgemeester aan te wijzen (artikel 3, tweede lid). Het voorgestelde tweede lid voorziet in verdere wijziging van artikel 5.20 Waterwet en maakt van deze mogelijkheid gebruik door de Minister, respectievelijk het bestuur van het waterschap, de bevoegdheid te geven tot het verstrekken van een machtiging tot binnentreden. De bepaling voorziet tevens in een grondslag voor het aanwijzen van bevoegde ambtenaren en in beperking van de bevoegdheid tot woningen die grenzen aan of deel uitmaken van een waterstaatswerk.

De **Wegenverkeerswet 1994**

*Onderdeel A*

De voorgestelde wijzigingen in artikel 4b, eerste lid, dragen een technisch karakter. Het gaat om het vervallen van een overbodig onderdeel (onderdeel e, dit vloeit al voort uit de Awb), om actualisering (in onderdeel j wordt een verwijzing naar een tweetal nieuwe erkenningen toegevoegd), om het minder onderhoudsgevoelig maken van regelgeving (vervallen opsomming van artikelen in onderdeel n) en om redactionele wijzigingen (in onderdeel o het omschrijven van de taak zelf en niet een middel ter uitvoering ervan en in de onderdelen n en q het consistent maken van de taakomschrijvingen).

In onderdeel j1 wordt «het uitvoeren van een periodieke herkwalificatie» bijgevoegd. Artikel 4.1.4 van bijlage 3 van VN/ECE-reglement 110<sup>1</sup> bepaalt dat elke CNG-cilinder (CNG-tank) ten minste om de 48 maanden na de datum van ingebruikname ervan in het voertuig visueel moet worden gekeurd om tekenen van uitwendige schade en slijtage op te sporen, ook onder de steunbeugels. Deze verplichting tot herkwalificatie geldt ook als de CNG-tank opnieuw wordt geïnstalleerd. De visuele keuring moet overeenkomstig de specificaties van de fabrikant van de cilinder worden uitgevoerd door een bevoegde organisatie die door de regelgevende instantie is goedgekeurd of erkend. De RDW wordt bevoegd om de bevoegde organisatie(s) aan te wijzen. De bevoegde organisatie is een technische dienst die de periodieke herkwalificatie kan uitvoeren overeenkomstig de voorschriften van VN/ECE-reglement 110.

*Onderdeel C*

De in onderdelen r en s van artikel 4aa, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 aan het CBR op te dragen taken betreffen het in stand houden en beheren van een ICT-systeem waarmee rij scholen namens hun leerlingen online examens bij het CBR kunnen reserveren alsmede het informeren van rij scholen over relevante ontwikkelingen. De in dit onderdeel opgedragen taken omvatten tevens het onderhouden van een financiële administratie.

Het CBR ontplooit ter uitvoering van deze taak verschillende activiteiten waaronder:

- het registreren van rij scholen die examens willen reserveren;
- het onderhouden van een reserveringssysteem alsmede het toegang verlenen aan rij scholen tot dit systeem waarmee kandidaten geregistreerd en ingepland worden voor theorie- en praktijkexamens en voor de informatievoorziening;
- het verstrekken van digitale maandelijkse overzichten van alle financiële transacties van een rij school aan deze rij school;
- het regelmatig (digitaal) verstrekken van nieuwsbrieven waarin alle rij scholen door het CBR worden geïnformeerd over relevante ontwikkelingen in de sector;
- de organisatie van bijeenkomsten tijdens welke rij scholen kosteloos worden geïnformeerd over nieuwe ontwikkelingen in de sector;

---

<sup>1</sup> Reglement nr. 110 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) inzake uniforme bepalingen voor de goedkeuring van specifieke onderdelen van motorvoertuigen die gecombineerd aardgas (cng) als brandstof gebruiken en voertuigen met betrekking tot de installatie van specifieke onderdelen van een goedgekeurd type voor het gebruik van gecombineerd aardgas (cng) als brandstof.

- het vermelden van bedrijfsgegevens en slagingspercentages van rijsscholen op een website.

Voor de bekostiging van deze taken heeft het CBR bij de rijsscholen een eenmalige betaling van zogenoemd entreegeld (de hoogte daarvan hangt af van de hoedanigheid waarin de rijsschool zich bij het CBR laat registreren) en de betaling van een jaarlijkse bijdrage. Nadere afspraken over de concrete uitvoering maken het CBR en de rijsscholen in zogenoemde inschrijvingsovereenkomsten.

#### *Onderdeel D*

De taak van de wegbeheerder om verkeerstekens toe te passen en maatregelen op of aan de weg te nemen, ligt reeds in de Wegenverkeerswet 1994 besloten. Door de onderhavige wijziging wordt verduidelijkt dat technische hulpmiddelen mogen worden gebruikt om kentekengegevens bij de uitvoering van die taak te verwerken, mits dit past binnen de in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en c, genoemde doelen. Aan het College bescherming persoonsgegevens (Cbp) is op 28 november 2013 advies gevraagd over het wetsvoorstel waarbij in het bijzonder aandacht is gevraagd voor artikel XV, onderdeel D. Naar aanleiding van het advies dat het Cbp vervolgens op 24 januari 2014 heeft uitgebracht is de memorie van toelichting bij dit onderdeel aangepast.

Als uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voert Rijkswaterstaat (RWS) als wegbeheerder voor rijkswegen verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten uit met het doel een bijdrage te leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet. Spitsmijdenprojecten zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geïnitieerde projecten, die tot doel hebben het rijden in de spits terug te dringen dan wel het rijgedrag van de weggebruiker te beïnvloeden aan de hand van financiële beloningen, spelelementen, informatieprikkels en/of het aanboren van intrinsieke motivaties.

Genoemde activiteiten passen in de taak van RWS als wegbeheerder zoals die in het Instellingsbesluit Rijkswaterstaat (Stcrt. 2009, 20348) is uitgewerkt.

Ook komt het voor dat RWS met het oog op deze doelen verkeersenquêtes en spitsmijdenprojecten uitvoert op verzoek van andere wegbeheerders, zoals de provincies of stadsregio's. Verkeersenquêtes en werving van deelnemers aan spitsmijdenprojecten door middel van het (gericht) per brief benaderen van weggebruikers zijn middelen die daartoe door RWS worden ingezet. Om weggebruikers te benaderen werden in het verleden kentekengegevens bij het uitvoeren van verkeersonderzoeken handmatig geregistreerd. Omdat dit veel schrijffouten opleverde, maakt men nu gebruik van automatische kentekenherkenning, ofwel ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Het gaat hier dan om het met behulp van een foto-opname vastleggen van kentekens, locatie en tijdstip van vastlegging. Dit gebruik van ANPR wordt met de nodige waarborgen omkleed om de privacy van de weggebruikers te beschermen. In een brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 8 juli 2013 (Kamerstukken II 2012–2013, 31 051, nr. 14) is ingegaan op de wijze waarop deze verkeersenquêtes worden verricht en de juridische context waarin dit plaatsvindt. Zo wordt ruim van tevoren door publicaties in lokale kranten of andere aankondigingen bekend gemaakt dat kentekens met behulp van ANPR worden geregistreerd in het kader van verkeersonderzoeken. Pas daarna kan een kentekenhouder worden aangeschreven met het verzoek mee te doen aan het onderzoek. Kentekenhouders die zijn aangeschreven, kunnen ervoor kiezen deel te nemen aan het verkeersonderzoek of gebruik maken van de mogelijkheid zich hiervoor af te melden. Bij spitsmijdenprojecten geldt dezelfde procedure.

Door de onderhavige wijziging wordt helder gemaakt dat wegbeheerders, voor de wegen die zij in beheer hebben, technische hulpmiddelen kunnen inzetten voor de in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en c van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde doelen. Genoemde doelen zijn het verzekeren van de veiligheid op de weg (a) en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan (c). De mogelijkheid tot het plaatsen van technische hulpmiddelen is met het oog op die doelen in beginsel beperkt tot de hier bedoelde spitsmijdenprojecten en verkeersonderzoeken.

Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgelegd voor de wegbeheerders op het gebied van transparantie en kenbaarheid, procedures die in acht moeten worden genomen en bewaartermijnen. Op deze wijze wordt geborgd dat het vastleggen van kentekengegevens door alle wegbeheerders op dezelfde wijze en onder dezelfde randvoorwaarden plaatsvindt. Bij de keuze voor de term «technisch hulpmiddel» is aangesloten bij de terminologie zoals gebruikt in het voorgestelde artikel 126jj van het Wetboek van Strafvordering (Kamerstukken II 2013–2014, 33 542).

Gezien de aard van dit voorstel zijn met het oog op de zorgvuldigheid twee Privacy Impact Assessments uitgevoerd (zie ook Kamerstukken I 2010/11, 31 051, nr. D; motie-Franken). Hierbij is in het bijzonder aandacht besteed aan de noodzaak van de gegevensverwerking en de rechten van de betrokkenen.

Spitsmijdenprojecten dragen bij aan het verbeteren van de doorstroming op de wegen. Een reductie van een paar procent in het verkeersaanbod heeft een exponentieel effect op de doorstroming op overbelaste trajecten in de spitsperiodes. Met de projecten wordt een structurele gedragsverandering onder automobilisten die in de spitsperiode reizen beoogd. Bij deelname aan een spitsmijdenproject kunnen zij in aanmerking komen voor een financiële beloning. Het gebruik van ANPR bij spitsmijdenprojecten is noodzakelijk, omdat andere methodes de objectiviteit van de metingen kunnen beïnvloeden. Zo zegt bijvoorbeeld een werkgeversverklaring te weinig over het daadwerkelijke reisgedrag van een medewerker. Ook het vooraf toestemming vragen voor de verwerking van de kentekengegevens of het eerst inbouwen van een apparaat in het voertuig kan het reisgedrag van een deelnemer beïnvloeden. Een potentiële deelnemer kan zijn reisgedrag immers aanpassen als hij, voorafgaand aan zijn deelname aan een spitsmijdenproject, weet dat een referentiemeting van zijn reisgedrag gaande is en met welk doel. Alternatieve beschikbare technieken die in het voertuig of op een mobiel apparaat worden geplaatst hebben een verhoogd risico op technische uitval of vormen van fraude (afschermen of uitschakelen). Ook enquêteren is onvoldoende betrouwbaar. Potentiële deelnemers onderschatten vaak onbewust hoe vaak zij van een bepaald traject gebruik hebben gemaakt. Alleen aan de hand van vooraf vastgelegde kentekengegevens door middel van ANPR kan het reisgedrag van potentiële deelnemers aan deze projecten objectief worden vastgesteld. Met het oog op beloningen die aan de deelnemer aan een spitsmijdenproject worden uitgekeerd is van belang te borgen dat een objectieve toetsing aan de hand van kentekenregistraties plaatsvindt. Het gaat hierbij uitsluitend om kentekengegevens en niet om gevoelige of bijzondere persoonsgegevens.

Kentekengegevens van een weggebruiker die niet wenst deel te nemen aan het project worden direct verwijderd. Bij verkeersonderzoeken geldt dezelfde procedure. In dit verband wordt verwezen naar eerdergenoemde brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 8 juli 2013.

### *Onderdeel E*

Op basis van artikel 22 van de wet verleent de RDW een typegoedkeuring indien het voertuig, het systeem, het onderdeel, de technische eenheid, het uitrustingsstuk of de voorziening ter bescherming van weggebruikers en passagiers voldoet aan de eisen voor toelating tot het verkeer op de weg, zoals gesteld in de Regeling voertuigen. De situatie kan zich echter voordoen dat uit de keuring door de RDW blijkt dat het betreffende voertuig(onderdeel) weliswaar voldoet aan de toelatingseisen, maar dat het onwenselijk is de goedkeuring te verlenen. Weigering is alleen mogelijk indien de toelating van het voertuig(onderdeel) zou leiden tot een ernstig gevaar voor de verkeersveiligheid, dan wel van ernstige schade aan het milieu of de volksgezondheid.

De bevoegdheid van de RDW om typegoedkeuringen op deze gronden te weigeren vloeit voort uit artikel 8, derde lid, van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PbEU 2007, L 263). Deze bepaling is niet geïmplementeerd in het kader van de Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een herziening en vereenvoudiging van de voertuigregelgeving, ter implementatie van richtlijn 2007/46/EG betreffende de goedkeuring van voertuigen en enkele andere technische wijzigingen (Stb. 2009, 38). Bij deze wordt deze omissie hersteld.

### *Onderdelen F en DD*

Deze verwijzingen worden aangepast in verband met de vernummering van de leden van artikel 22 in onderdeel E.

### *Onderdeel G*

Met deze wijziging wordt de RDW bevoegd om de goedkeuring te weigeren van een voertuig dat niet beschikt over een typegoedkeuring als bedoeld in artikel 22, eerste lid, maar voldoet aan de individuele toelatingseisen. Het kan voorkomen dat de toelating van het voertuig desondanks tot een ernstig gevaar voor de verkeersveiligheid, dan wel van ernstige schade aan het milieu of de volksgezondheid de volksgezondheid of het milieu zou leiden. Aangezien één individueel toegelaten voertuig relatief geringe schade aanbrengt, dienen bij de beoordeling alle reeds individueel toegelaten voertuigen te worden betrokken dan wel in de toekomst (nog) te verwachten voertuigen die worden aangeboden in het kader van een individuele goedkeuring voor de toelating tot de weg.

### *Onderdeel H*

Op grond van artikel 48, zevende lid, van de Wegenverkeerswet 1994 kan de houder van een kenteken worden aangezegd dat met het betrokken voertuig niet op de weg mag worden gereden. Een verbod om gebruik te maken van de weg als omschreven in artikel 37, vijfde lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994 kan niet worden opgelegd en hoeft dus ook niet genoemd te worden in dat lid.

### *Onderdeel I*

Als gevolg van de wet van 19 juni 2013 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333) die op 1 januari 2014 in werking is

getreden, vindt niet langer tenaamstelling van kentekens plaats. In plaats daarvan worden de motorrijtuigen of aanhangwagens waarvoor een kenteken is opgegeven ingeschreven in het kentekenregister en tenaamgesteld. Deze wijziging voorziet in aanpassing van artikel 42, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 aan deze nieuwe systematiek.

#### *Onderdeel J*

De wijziging van artikel 47 betreft een taalkundige verbetering van het bij de wet van 19 juni 2013 houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333) opnieuw vastgestelde artikel.

#### *Onderdeel K*

De voorgestelde wijziging strekt tot herstel van een foutieve verwijzing. In de wet van 19 juni 2013 houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333) is artikel 48, eerste lid (oud) om redactionele reden gesplitst in twee leden. Hierdoor is artikel 48, tweede lid (oud) in het artikel 48 het derde lid (nieuw) geworden. Per abuis is de verwijzing naar het tweede lid (nieuw) niet opgenomen in het derde lid (nieuw). Met deze wijziging wordt de omissie hersteld.

#### *Onderdeel L*

In artikel 50 wordt een kennelijke verschrijving hersteld die plaatsvond bij de eerste Nota van wijziging voor het betreffende wetsvoorstel (Kamerstukken II 2012–2013, 33 504, nr. 7). Bij die nota zijn per abuis onderdelen a en b vervallen in het eerste lid van het nieuwe artikel 50, als vastgesteld door de wet van 19 juni 2013 houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333). Daarnaast is een wijziging in het tweede lid opgenomen in lijn met de Aanpassingswet basisregistratie personen (Stb. 2013, 316).

#### *Onderdeel M*

De voorgestelde wijziging strekt tot herstel van een redactionele omissie.

#### *Onderdeel N*

In artikel 61a, derde lid, vervalt de bepaling dat bij ministeriële regeling de hoogte van het tarief en de wijze van betaling kan worden geregeld. De Wegenverkeerswet 1994 voorziet al in vaststelling hiervan door de RDW, na goedkeuring van de Minister, in de Regeling tarieven Dienst Wegverkeer.

#### *Onderdelen O, Q, W, EE en FF*

Deze wijzigingen betreffen de erkenningsregelingen bedrijfsvoorraad, tenaamstelling en alcoholsloten. Voor deze bedrijven geldt dat de RDW de erkenning kan intrekken als zij niet voldoen aan de erkenningseisen. Vervolgens kan een wachttijd worden vastgesteld voor het aanvragen van een nieuwe erkenning. Deze wachttijd geldt echter niet bij intrekking van de erkenning op eigen verzoek. Met de wijziging wordt voorkomen dat

een bedrijf wiens erkenning dreigt te worden ingetrokken, verzoekt om intrekking, waardoor de wachttijd niet langer voor hem zou gelden.

#### *Onderdeel P*

Artikel 62, vijfde lid, moet in lijn gebracht worden met de nieuwe tekst van artikel 50. In het eerste lid van dat laatste artikel wordt niet meer gesproken van een bij ministeriële regeling aan te wijzen instantie, maar over een door de RDW te erkennen instantie.

#### *Onderdeel R*

In artikel 67 vervalt het zesde lid. Onder de systematiek die bestond tot 1 januari 2004 gold het kentekenbewijs als cruciaal, terwijl met de modernisering van de tenaamstelling bij de wet van 19 juni 2013 houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333) het kentekenregister centraal is komen te staan. Daarmee is bij schorsing van de tenaamstelling in het kentekenregister niet langer vereist dat een aantekening plaatsvindt op het kentekenbewijs. Bij ministeriële regeling zijn dus evenmin regels nodig omtrent de aantekening van de schorsing.

#### *Onderdelen S en T*

Deze wijzigingen betreffen het herstel van een omissie. Bij het invoeren van artikel 66a is verzuimd een verwijzing naar dat artikel op te nemende artikelen 70i en 70j. Met dit voorstel wordt hierin alsnog voorzien.

#### *Onderdeel U*

Met de voorgestelde wijziging van artikel 80 wordt een omissie hersteld.

#### *Onderdeel V*

Met dit voorstel wordt artikel 85a, zesde lid van de Wegenverkeerswet 1994 in lijn gebracht met artikel 17 van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. Het betreft de goedkeuring van de Minister voor het door het aangewezen exameninstituut, IBKI, vast te stellen tarief voor het doen van een examen APK keurmeester. Deze bevoegdheid komt de Minister al toe op grond van de Kaderwet Zelfstandige bestuursorganen aan de Minister toekomt zodat dit niet in deze bijzondere wet hoeft te worden geregeld.

#### *Onderdeel X*

Door een kennelijke verschrijving in de wet van 19 juni 2013 houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333) is per abuis artikel 87a, derde lid, komen te vervallen. Met dit voorstel wordt deze omissie hersteld.

#### *Onderdeel Y*

In artikel 115, eerste lid, waarin de bevoegdheid tot inname van rijbewijzen door degene die belast is met de afgifte van rijbewijzen is geregeld, is abusievelijk de verwijzing naar artikel 119, vierde lid, niet opgenomen. Artikel 119, vierde lid, verplicht de houder van een verloren geraakt rijbewijs waarvoor een nieuw of vervangend rijbewijs is afgegeven, dat

rijbewijs in te leveren bij degene die het nieuwe of vervangende rijbewijs heeft afgegeven, indien hij na de afgifte van het nieuwe of vervangende rijbewijs weer in het bezit komt van dat verloren geraakte rijbewijs. Met de voorgestelde wijziging wordt bij de bevoegdheid tot inname van het rijbewijs aangesloten op de verplichte inlevering van het rijbewijs.

#### *Onderdeel Z en ARTIKEL XXIX*

In de artikelen XVI, onderdeel Z, en XXIX, zijn enkele aanpassingen opgenomen die verband houden met de afgifte van het internationale rijbewijs. Dit internationale rijbewijs wordt op basis van artikel 117 van de Wegenverkeerswet 1994 afgegeven op basis van het nationale rijbewijs. In de afgelopen jaren zijn er enkele wijzigingen van dit artikel doorgevoerd, die nog geen van alle in werking zijn getreden. Het gaat hierbij om:

- artikel I, onderdeel X, van de wet van 18 april 2002 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de rijvaardigheid en de rijbevoegdheid (Stb. 2002, 250),
- artikel II, onderdeel A, van de wet van 9 december 2004 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot het verlenen van ontheffingen in bepaalde gevallen door de Dienst Wegverkeer en enkele technische wijzigingen (Stb. 2004, 687),
- artikel III, onderdelen A, B en C, van de wet van 2 november 2006 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele verwante wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard (Stb. 2006, 616), en
- artikel IIA van de wet van 10 april 2007 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 ter implementatie van de richtlijn nr. 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders) (Stb. 2007, 166).

Geconstateerd is dat bij andere wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994, bijvoorbeeld bij de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn (de wet van 26 januari 2012 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn (Stb. 2012, 39)) niet altijd voldoende met de wijzigingen in verband met het internationale rijbewijs is rekening gehouden. In deze wijzigingswet is bijvoorbeeld de basis opgenomen om de minimumleeftijden voor het besturen van motorrijtuigen bij algemene maatregel van bestuur te regelen. De in het onderhavige wetsvoorstel opgenomen aanpassingen voorzien in het herstel van deze omissie.

#### *Onderdeel HH, onder 2*

In artikel 134, zevende lid, is concreet vastgelegd dat het CBR bij gebleken rijvaardigheid of geschiktheid, betrokkene een educatieve maatregel gedrag en verkeer, respectievelijk deelname aan het alcoholslotprogramma oplegt. In de praktijk is echter gebleken dat in sommige gevallen oplegging van het alcoholslotprogramma een te zware maatregel zou zijn en dat aan een lichtere de voorkeur zou moeten worden gegeven. Vanwege de thans in artikel 134, zevende lid, opgenomen formulering, is dat dan niet mogelijk. Daarom wordt voorgesteld dit artikellid zo aan te passen dat bij ministeriële regeling wordt bepaald welke maatregel het CBR oplegt, als uit onderzoek is gebleken dat de betrokken rijbewijs houder nog wel rijvaardig of geschikt is voor het besturen van motorrijtuigen.

#### *Onderdeel II*

Deze wijziging actualiseert de begripsomschrijving van «Onze Minister» in artikel 158, tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994.



## *Onderdeel JJ en ARTIKEL XXX*

In de wet van 19 juni 2013 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van de wijze van tenaamstelling van kentekenbewijzen en enkele andere wijzigingen van uiteenlopende aard (Stb. 2013, 333) is niet voorzien in de vermelding van artikel 47 van de Wegenverkeerswet 1994 in artikel 177 van die wet. Die omissie wordt nu hersteld.

In het bij koninklijke boodschap van 11 augustus 2012 (Kamerstukken II vergaderjaar 2011/12, 33 346, nr. 2) aangeboden voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de uitbreiding van de reikwijdte van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten is abusievelijk in artikel I, onderdeel J (nieuw) een onjuiste verwijzing opgenomen. In dat onderdeel is een verwijzingsopdracht opgenomen die zowel op artikel 177, eerste lid, onderdeel a, als op onderdeel b betrekking heeft. Onderdeel JJ herstelt deze onjuiste verwijzing voor onderdeel a en in artikel XXX is een samenloopbepaling voorzien voor het geval artikel XVI, onderdeel JJ, eerder in werking treedt dan artikel I, onderdeel J, van het andere wetsvoorstel.

Voor de omgekeerde situatie is geen samenloopbepaling nodig: dan is artikel I, onderdeel J, van het eerdere wetsvoorstel in werking getreden voor wat betreft de verwijzingsopdracht in onderdeel b en wordt de onjuiste verwijzingsopdracht voor onderdeel a hersteld in artikel XVI, onderdeel JJ, van dit wetsvoorstel.

## ARTIKEL XVIII

### De **Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels**

#### *Onderdeel A*

De verwijzing naar het TEN-T netwerk wordt aangepast. Dit omdat de beschikking waarnaar zowel de huidige wet als de richtlijn verwijst, inmiddels is opgevolgd door een ander besluit (Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PbEU L240)) en dit laatste besluit per 1 januari 2014 ook weer wordt vervangen, door een verordening. Het is gezien die opeenvolgende wijzigingen wenselijk de verwijzing naar het EU-besluit waarin het voor deze wet van belang zijnde netwerk wordt aangewezen niet langer op wetsniveau, maar op het niveau van een ministeriële regeling aan te wijzen. Dat vereenvoudigt toekomstige aanpassingen van die verwijzing.

#### *Onderdeel B*

In de vijfde, en laatste volzin van artikel 7, eerste lid, wordt verwezen naar de eerste volzin, terwijl verwezen had moeten worden naar de derde volzin.

#### *Onderdeel C*

Het tweede en derde lid van artikel 18 regelen overgangsrecht voor tunnels die op het moment van het wijzigen van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, per 1 juli 2013, al opengesteld zijn of opengesteld geweest zijn of waarvoor een tracébesluit is genomen of een bestemmingsplan of een wijziging daarvan is vastgesteld. Ter verduidelijking van de reikwijdte van het overgangsrecht wordt de datum die daarvoor van belang is, 1 juli 2013, in het artikel opgenomen.

## ARTIKEL XIX

### De **Wet beheer rijkswaterstaatswerken**

*Onderdelen A, B onder 1, en C*

Het wegennet beschreven in deel 2 van Bijlage 1 bij Beschikking nr. 1692/96/EG bevat een weg die niet (meer) in beheer is bij het Rijk, maar bij een provincie. Het is daarom voor een volledige implementatie van de richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur nodig expliciet te maken dat de voorschriften van hoofdstuk 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) ook gelden voor wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk. Alhoewel de titel van de wet niet doet vermoeden dat daarin ook voorschriften kunnen staan gericht tot andere dan Rijkswaterstaatswerken, is er toch voor gekozen deze aanpassing in de Wbr op te nemen. Dit mede omdat het in de praktijk maar om één weg gaat in beheer bij een ander dan het Rijk en de desbetreffende beheerder reeds op de hoogte is van de relevantie van de voorschriften uit de Wbr voor die weg. Maar ook omdat de Wbr over enkele jaren komt te vervallen in het kader van de voorstellen voor de Omgevingswet.

Daarnaast wordt de verwijzing naar het TEN-T netwerk waarop dit hoofdstuk ziet aangepast. Dit omdat de beschikking waarnaar zowel de huidige wet als de richtlijn verwijst, inmiddels is opgevolgd door een ander besluit (Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PbEU L240)) en dit laatste besluit per 1 januari 2014 ook weer wordt vervangen, door een verordening. Het is gezien die opeenvolgende wijzigingen wenselijk de verwijzing naar het EU-besluit waarin het voor dit hoofdstuk van belang zijnde netwerk wordt aangewezen niet langer op wetsniveau, maar op het niveau van een ministeriële regeling aan te wijzen. Dat vereenvoudigt toekomstige aanpassingen van die verwijzing.

*Onderdeel B onder 2*

In het tweede lid, onderdeel c, ontbreekt in de zinsnede «op 19 december 2010» abusievelijk het woord «uiterlijk». Dat wordt met deze wijziging hersteld.

ARTIKELN XX, XXV EN XXXIII

### De **Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot** en de **Wet overleg verkeer en waterstaat**

*ARTIKEL XX, onderdelen A en C*

De voorgestelde wijzigingen actualiseren de omschrijving van «Onze Minister» en «het Ministerie».

*ARTIKEL XX, onderdeel B, ARTIKEL XXIV en ARTIKEL XXXII*

De Wet overleg verkeer en waterstaat regelt het overleg in het Overlegorgaan verkeer en waterstaat over beleidsvoornemens inzake verkeer en waterstaat tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en betrokkenen en hun organisaties. Bij de samenvoeging van delen van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Besluit opheffing Ministeries van

Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat en instelling Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Stcrt. 2010, nr. 16525) is de Minister van Infrastructuur en Milieu belast met de behartiging van alle aangelegenheden die voor 14 oktober 2010 waren opgedragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en van een deel van de aangelegenheden die waren opgedragen aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Een van laatstgenoemde aangelegenheden betrof het overleg dat door of namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer werd gevoerd over beleidsvoornemens inzake ruimtelijke ordening en milieubeheer. Hoewel ten tijde van de samenvoeging is besloten dit overleg onder te brengen in het overleg gevoerd in het Overlegorgaan verkeer en waterstaat, is abusievelijk verzuimd de formalisering daarvan op te nemen in de nota van wijziging bij het wetsvoorstel Instelling van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Kamerstukken II 2010–2011, 32 314, nr. 7). Het onderhavige voorstel dient tot herstel van deze omissie.

## ARTIKEL XXI

### De **Wet geluidhinder**

#### *Onderdeel A*

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een verschrijving in artikel 98, eerste lid, te corrigeren.

Destijds is de totstandkoming van het Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (hierna: *Isv*) voortgekomen uit de Nota stedelijke vernieuwing, als gevolg van de geconstateerde toenemende druk op het stedelijk gebied door werkloosheid, verslechterde leefkwaliteit en het wegtrekken van zowel mensen met midden- en hogere inkomens als bedrijvigheid. Het Rijk hechtte daarom grote waarde aan de revitalisering van steden. De wettelijke grondslag was gelegen in de Wet stedelijke vernieuwing (hierna: *Wsv*). Deze wet is inmiddels ingetrokken. Het *Isv* geldt nog voor alle gemeenten in Nederland tot en met 2014.

#### *Onderdeel B*

De Wet geluidhinder (*Wgh*) kent verplichtingen voor gemeenten ten aanzien van sanering van te hoog belaste woningen middels gevelisolatie. Het Rijk voorziet in de middelen voor de uitvoering van deze sanering. Na de totstandkoming van het *Isv* is in 2000 besloten om de benodigde middelen voor het aanbrengen van gevelisolatie bij de meest prioritaire woningen (de *A*-lijst) in het *Isv* onder te brengen. Deze keuze bracht met zich mee dat in de *Wgh* bepaald kon worden dat het Rijk niet in middelen voor deze sanering hoeft te voorzien. Immers, door het onderbrengen van de benodigde middelen in het *Isv* was reeds structureel door het Rijk voorzien in de middelen voor sanering van de *A*-lijst woningen. Om deze reden is destijds het tweede lid van artikel 126 in de *Wgh* ingevoegd dat er toe strekt de sanering van de *A*-lijst woningen uit te zonderen van financiering door het Rijk. Nu het *Isv* komt te vervallen per 1 januari 2015 dient de betreffende uitzondering opgenomen in het tweede lid van artikel 128 eveneens per 1 januari 2015 te vervallen. Hiermede wordt de weg geopend om de nog noodzakelijke middelen beschikbaar te stellen voor afronding van de wettelijk verplichte sanering van de *A*-lijst woningen.

### *Onderdeel C*

Aangezien het tweede lid van artikel 128 terugverwijst naar het tweede lid van artikel 126, dient ook dit lid te vervallen.

### ARTIKEL XXII

#### De **Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden**

Door een technische onvolkomenheid in de Wet van 6 november 2013 tot wijziging van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden ter uitvoering van Verordening (EU) nr. 528/2012 betreffende het op de markt aanbieden en het gebruik van biociden (Stb. 2013, 459) is in drie artikelen van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden abusievelijk naar een verkeerd artikel verwezen. Middels deze wijziging wordt dit gecorrigeerd.

### ARTIKEL XXIII

#### De **Wet lokaal spoor**

##### *Onderdeel A*

In de begripsomschrijving van «lokaal spoorwegverkeerssysteem» wordt beschreven op basis van welk artikellid lokale spoorwegen worden aangewezen. Dit onderdeel verbetert de verwijzing naar dat artikellid.

##### *Onderdeel B*

Dit onderdeel heeft tot doel een ontbrekend bijwoord («te») in te voegen. Hierdoor ontstaat in artikel 15, eerste lid, onderdeel b, van de Wet lokaal spoor een taalkundig correcte zinsnede.

##### *Onderdeel C*

Door middel van de wijziging van artikel 16 van de Wet lokaal spoor wordt uitdrukkelijk geregeld dat gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur een ander kunnen machtigen om onderzoek te verrichten naar ongevallen en incidenten op lokale spoorwegen. Het gaat hierbij om onderzoek naar de oorzaken van ongevallen en incidenten op lokale spoorwegen en naar andere onregelmatigheden in de afwikkeling van het spoorverkeer waardoor de veiligheid van het spoorverkeer of van daarbij betrokken personen in gevaar is gebracht of in gevaar gebracht had kunnen worden. Gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur kunnen de machtiging om het ongevalonderzoek te verrichten, verlenen aan een bedrijf, indien dat – bijvoorbeeld om specialistische redenen – noodzakelijk is. Uiteraard dient dat bedrijf bekwaam en betrouwbaar te zijn. Bij een dergelijke machtiging blijven gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur verantwoordelijkheid voor het onderzoek.

##### *Onderdeel D*

In artikel 19 van de Wet lokaal spoor was de term «veiligheidszorgsysteem» abusievelijk nog niet vervangen door de term «veiligheidsbeheersysteem». Hierbij is deze onvolkomenheid hersteld.

### *Onderdeel E*

Dit onderdeel verbetert de verwijzingen naar het artikellid in de Spoorwegwet waarin de begrippen «hoofdspoorweg» en «bijzondere spoorweg» worden omschreven.

### *Onderdeel F*

Dit onderdeel verbetert in de Locaalspoor- en Tramwegwet, de Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen en de Wet zwerfstroomen de verwijzing naar het artikellid op basis waarvan lokale spoorwegen aangewezen worden.

### *Onderdeel G*

Dit onderdeel strekt ertoe een ontbrekende werkwoordsvorm in te voegen in artikel 65.

Voor de onderdelen B tot en met G geldt een afwijkende inwerkingtreding. De bijbehorende hoofdstukken treden in werking de eerste dag van de vierentwintigste kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin de Wet lokaal spoor is geplaatst, ingevolge artikel 67 van de Wet lokaal spoor. Derhalve wordt voorzien dat de inwerkingtreding van de onderdelen in deze wet samenvalt met de inwerkingtreding van de bijbehorende hoofdstukken in de Wet lokaal spoor.

## ARTIKEL XXIV

### De **Wet luchtvaart**

#### *Onderdelen A en C*

De voorgestelde wijziging van artikel 8.1b, eerste lid, van de Wet luchtvaart actualiseert de naam van de inspectie. De wijziging van artikel 11.24 van die wet bevat een redactionele correctie.

#### *Onderdeel B*

De voorgestelde wijzigingen strekken tot herstel van foutieve verwijzingen.

## ARTIKEL XXVI

### De **Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993**

Bij de herziening van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in 2009 is de definitie van rijonderricht als bedoeld in die wet uitgebreid naar alle vormen van rijonderricht. Blijkens de parlementaire geschiedenis van die herziening was het daarbij de bedoeling om voor het geven iedere vorm van rijonderricht ook als die zonder winstoogetek worden gegeven, het bezit van een certificaat als bedoeld in artikel 7 van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 verplicht te stellen (zie Kamerstukken II 2007/08, 31 278, nr. 3, blz. 10). De formulering van artikel 7, eerste en vierde lid, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 blijkt niet in overeenstemming met die duidelijke bedoeling van de wetgever. Deze reparatie brengt de wetgeving in overeenstemming met die bedoeling.

## ARTIKEL XXVIII

### De **Wet wegvervoer goederen**

De voorgestelde wijziging strekt tot herstel van een foutieve verwijzing.

## ARTIKELEN XXXI EN XXXII

De wijziging in het eerste lid betreft de verduidelijking dat met een rijbewijs B dat is voorzien van de voor het alcoholslotprogramma vastgestelde codering geen voertuig van de rijbewijscategorie T mag worden bestuurd. In dat voertuig kan immers geen alcoholslot worden ingebouwd.

Het tweede lid betreft een verduidelijking van een onderdeel van het overgangsrecht. Hierdoor wordt duidelijker tot uitdrukking gebracht dat het de bedoeling is om de vrijstelling voor het T-rijbewijs alleen te laten gelden voor personen die voor het tijdstip van de inwerkingtreding in het bezit waren van rijbewijs B, of ten aanzien van wie voor genoemd tijdstip het besluit tot afgifte van een rijbewijs voor de categorie B is genomen. Tevens wordt geregeld dat bij afgifte van een rijbewijs B met de voor deelname aan het alcoholslotprogramma vastgestelde codering geen rijbewijs T wordt afgegeven.

Voor de goede werking van deze samenloopbepaling is aan dit artikel XXXI terugwerkende kracht verleend.

## ARTIKEL XXXIV

Dit wetsvoorstel treedt op grond van deze inwerkingtredingsbepaling in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst. Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten die als uitgangspunt gelden. Gekozen is voor spoedige inwerkingtreding, omdat deze regeling ziet op reparaties van wetstechnische onjuistheden, verduidelijkingen en andere wijzigingen van inhoudelijk ondergeschikte aard. Bij een aantal artikelen of onderdelen van artikelen is de inwerkingtreding afhankelijk van de inwerkingtreding van andere wetsvoorstellen en dient rekening te worden gehouden met nog lopende procedures. Met het oog op flexibiliteit zullen deze artikelen in werking treden bij koninklijk besluit.

Voor de toelichting op de onderdelen b en c van deze inwerkingtredingsbepaling wordt verwezen naar de toelichting bij artikel VI, respectievelijk XXIII van dit wetsvoorstel.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus