

Vergaderjaar 2009–2010

**32 403**

**Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 op een aantal punten van uiteenlopende aard, van de Wet personenvervoer 2000 ten aanzien van het openbaar-vervoerverbod en enkele technische wijzigingen, van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat in verband met wijzigingen in de vorm waarin betrokkenen en organisaties bij het beleidsproces worden betrokken, alsmede wijziging van de Wet op de economische delicten, de Wet luchtvaart, de Binnenvaartwet, de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot, de Wet belastingen op milieugrondslag, de Waterwet, de Invoeringswet Waterwet, de Waterschapswet en de Crisis- en herstelwet op enkele punten van technische aard (Verzamelwet Verkeer en Waterstaat 2010)**

**Nr. 3**

## **MEMORIE VAN TOELICHTING**

### **1 Algemeen**

Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WvW 1994) op een aantal punten van uiteenlopende aard, wijziging van de Wet personenvervoer 2000 ten aanzien van het openbaar vervoerverbod en de verduidelijkingen van een aantal andere artikelen van die wet, wijziging van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat in verband met het invoeren van één overlegorgaan alsmede wijzigingen van technische aard van de Wet economische delicten, Wet luchtvaart, de Binnenvaartwet, de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot, de Wet belastingen op milieugrondslag, de Waterwet, de Invoeringswet Waterwet, de Waterschapswet en de Crisis- en herstelwet.

In de WvW 1994 wordt voorgesteld een nieuwe erkenning in te voeren die specifiek van toepassing is voor bedrijven die zich bezig houden met exportdienstverlening (paragraaf 2), het creëren van een mogelijkheid voor het verlenen van een ontheffing van de kentekenplicht voor aanhangers die worden gebruikt bij speciale gelegenheden, zoals carnavalsoptochten en bloemencorso's (paragraaf 3) en de experimenteerbepaling van artikel 186 uit te breiden zodat de bepalingen ten aanzien van de Algemene Periodieke Keuring (hierna: APK) en ten aanzien van de vakbekwaamheid bestuurders goederen- en personenvervoer er ook onder vallen (paragraaf 4). Daarnaast wordt voorgesteld te bepalen dat bepaalde bestuurders op de eerste vordering van opsporingsambtenaren

hun gehandicaptenparkeerkaart of kaart ten behoeve van het vervoer van gehandicapten ter inzage geven en worden enkele technische wijzigingen voorgesteld van de WvW 1994. Deze ontwerp-wijzigingen worden in het artikelsgewijze deel van deze memorie van toelichting nader toegelicht. De in het onderhavige wetsvoorstel voorgestelde wijziging ten aanzien van de strafbaarstelling van overtreding van artikel 98 van de Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp 2000), het zogenoemde openbaarvervoerverbod, wordt in paragraaf 5 nader toegelicht, daarnaast wordt deze wet gewijzigd ten aanzien van de concessieverlening. Dit laatste onderdeel wordt in het artikelsgewijze deel van deze memorie van toelichting nader toegelicht.

In paragraaf 6 wordt nader ingegaan op de wijziging van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat.

De technische wijzigingen van de Wet economische delicten, de Wet luchtvaart, de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot, de Binnenvaartwet, de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot, de Wet belastingen op milieugrondslag, de Waterwet, de Invoeringswet Waterwet, de Waterschapswet en de Crisis- en herstelwet worden in het artikelsgewijze deel van deze memorie van toelichting toegelicht.

## **2 Invoering van een erkenning voor exportdienstverlening**

In Nederland worden de voertuiggebonden verplichtingen zoals de verplichting ten aanzien van algemene periodieke keuring (hierna: APK), de verplichtingen op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en verplichting tot het betalen van motorrijtuigenbelastingen gehandhaafd op grond van het houderschapbeginsel. Het is daarom noodzakelijk om de beëindiging van registraties in het kentekenregister op een juiste wijze te bewaken. Hiertoe is, onder meer in het Kentekenreglement, een groot aantal voorschriften opgenomen die er toe strekken aan de beëindiging van de tenaamstelling voorwaarden te stellen zodat het kentekenregister zuiver kan worden gehouden.

Een van manieren waarop de actuele tenaamstelling van een voertuig uit het kentekenregister kan worden verwijderd, is de beëindiging van registratie wegens export van het voertuig.<sup>1</sup> Sinds de invoering van de WvW 1994 werd de exportprocedure verzorgd door de Dienst Wegverkeer (hierna: de RDW) en door autohandelaren die in het bezit zijn van een erkenning bedrijfsvoorraad als bedoeld in artikel 62 van die wet. Deze bedrijven mogen op grond van de aan hen verleende erkenning de in hun bedrijfsvoorraad opgenomen voertuigen voor export afmelden. De procedure is aldus vormgegeven, dat ten aanzien van de geëxporteerde voertuigen achteraf kan worden nagegaan welk erkend bedrijf de mutatie in het register heeft aangebracht en wie de laatste geregistreerde eigenaar van het voertuig was.

Hoewel de hierboven beschreven procedure in de meeste gevallen naar tevredenheid werkt, is een belangrijk obstakel gelegen in het feit dat erkende bedrijven verplicht zijn om de te exporteren voertuigen in hun bedrijfsvoorraad op te nemen. Is de belanghebbende een particulier die langs deze weg een voertuig wil exporteren, dan is hij voor de dienstverlening afhankelijk van een erkend bedrijf dat het voertuig in haar bedrijfsvoorraad moet opnemen om het voertuig als geëxporteerde aan de RDW te kunnen melden. Om een voertuig in de bedrijfsvoorraad aan te mogen melden is evenwel vereist dat het erkende bedrijf het voertuig in eigendom verkrijgt. De erkenning bedrijfsvoorraad is immers bedoeld als een faciliteit ten behoeve van de eigen voorraad van autohandelaren. Deze, onder druk van de eisen die worden gesteld aan de bovengeschetste exportprocedure via een erkend bedrijf, tot stand gekomen eigendomsoverdracht van een voertuig, waarbij in beginsel geen van de

---

<sup>1</sup> Alleen de actuele tenaamstelling wordt verwijderd, de historie van het voertuig blijft geregistreerd.

partijen belang heeft, wordt door betrokken handelaren en voertuigeigenaren als omslachtig en onnodig ingewikkeld ervaren.

Het geschetste probleem is in de afgelopen jaren zichtbaarder geworden, omdat in de praktijk is gebleken dat een aantal bedrijven zich in toenemende mate specialiseert in het verzorgen van export van voertuigen ten behoeve van derden. Deze exportdienstverleners verzorgen een totaalpakket ten behoeve van de exporterende eigenaar, inclusief het afsluiten van de vereiste verzekering en overige formaliteiten. Deze ontwikkeling heeft de laatste jaren een vlucht genomen als gevolg van de sterk toegenomen export van motorvoertuigen. De exportdienstverleners zijn voor de uitoefening van hun diensten aangewezen op een erkenning bedrijfsvoorraad, hoewel zij daar strikt genomen geen belang bij hebben, omdat ze geen eigen voertuigvoorraad hebben. Als gevolg van de eisen en voorwaarden die gesteld worden aan export via een erkenning bedrijfsvoorraad, zijn ze verplicht om het voertuig, al is het voor (zeer) korte tijd, in eigendom te verkrijgen. Slagen zij er bij controle door de toezichthouder niet in om aan te tonen dat ze ten tijde van de exportmelding bij de RDW eigenaar waren, dan stellen ze zich bloot aan de op te leggen maatregelen, waaronder het intrekken van de erkenning bedrijfsvoorraad met als gevolg dat zij de dienstverlening niet langer kunnen uitoefenen.

Aangezien deze vorm van dienstverlening, waarbij het voertuig dus direct van een exportkentekenbewijs of uitvoerverklaring kan worden voorzien zonder dat deze door het erkende bedrijf in eigendom hoeft te worden genomen, voorziet in een maatschappelijke behoefte, is in 2008 de Regeling kentekenbewijzen gewijzigd. Deze wijziging strekte er toe om, vooruitlopend op de onderhavige wetswijziging, een basis te scheppen om exportdienstverleners aan te wijzen die aan de RDW mogen melden dat een voertuig wordt geëxporteerd en die een exportkentekenbewijs of een exportverklaring kunnen afgeven.

In de nieuwe erkenningsregeling exportdienstverlening is niet langer vereist dat de exportdienstverlener de eigendom van de te exporteren voertuigen verkrijgt. Aan deze erkenning kunnen op grond van dit wetsvoorstel eigen, op de exportprocedure toegespitste toekenningsvoorwaarden worden gesteld.

Voorgesteld wordt de nieuwe erkenning in de WvW 1994 in te voegen door middel van de nieuwe artikelen 66a tot en met 66e (artikel I, onderdeel E).

### **3 Ontheffing kentekenplicht voor aanhangers bij speciale gelegenheden**

Met de voorgestelde toevoeging van een nieuw derde lid aan artikel 149 van de WvW 1994 wordt de mogelijkheid gecreëerd dat de wegbeheerder een ontheffing verleent van de kentekenplicht voor aanhangers, waaronder ook opleggers worden begrepen, indien deze worden gebruikt voor speciale gelegenheden zoals bloemencorso's en carnavalsoptochten (artikel I, onderdeel F). Als gevolg van een dergelijke ontheffing kan in het kader van het evenement tijdelijk worden toegestaan dat een gekentekend voertuig een niet gekentekende, zware aanhanger trekt. Hiermee wordt voorkomen dat een aanhangwagen die zich slechts één keer per jaar op de openbare weg bevindt, namelijk wanneer het wordt gebruikt in het kader van bijvoorbeeld een carnavalsoptocht of een bloemencorso, gekentekend moet worden en als gevolg daarvan ieder jaar APK gekeurd moet worden.

#### **4 Wijzigingen van de experimenteerbepaling van artikel 186 van de WvW 1994**

##### *Accepteren buitenlandse APKs*

De wens van de erkenning van een «buitenlandse APK» komt zowel van personen als van bedrijven. Bij personen speelt voornamelijk de problematiek van het aanhouden van een auto bij een tweede woonverblijf in het buitenland. Het gaat om die mensen die hun tweede auto niet kunnen voorzien van een buitenlands kenteken. Hun auto blijft dus voorzien van een Nederlands kenteken, met als gevolg de periodieke APK-plicht, dus een regelmatige reis naar Nederland. Door de recente aanpassing van de APK-frequentie, is voor sommigen deze last overigens verminderd. Bij bedrijven gaat het voornamelijk om vrachtauto's of aanhangwagens waarvoor om fiscale of financiële redenen gekozen is voor een Nederlands kenteken of die om redenen van vervoersvraag in het buitenland een aantal jaren niet in Nederland komen. Ook voor deze groep voertuigen is een regelmatige reis naar Nederland verplicht om aan de APK-plicht te kunnen voldoen. Dat leidt tot onbegrip, omdat ook in het buitenland auto's APK gekeurd kunnen worden.

In Europa zijn het vooral Nederlandse personen en bedrijven die hier direct last van ondervinden, omdat Nederland controle op het voldoen aan de APK-plicht uitvoert aan de hand van registercontrole, daar waar andere landen die controle slechts uitvoeren op basis van staandhoudingen. Acceptatie van APKs uitgevoerd in andere EU-landen sec is niet wenselijk vanwege de uitvoertechnische en handhavingsproblemen die daarbij rijzen. In de eerste plaats is het moeilijk om een in een andere taal geschreven keuringsbewijs te ontcijferen, bovendien kunnen buitenlandse keuringsinstantie niet afmelden in het kentekenregister. Overigens zijn EU-lidstaten niet verplicht om APKs uit andere EU-lidstaten te accepteren, zo is door het Europese Hof beslist. Het Hof stelt dat wat de vrijheid van dienstverrichting betreft, de erkenning als keuringsstation van in een andere Lid-Staat gevestigd garagebedrijf, waar zulks uitbreiding van een overheidsprerogatief tot buiten het nationale grondgebied inhoudt, buiten het toepassingsgebied van artikel 59 van het Verdrag (thans art. 56 VWEU) valt.<sup>1</sup>

In mijn brief van 23 december 2008 heb ik aangekondigd om in overleg met de de RDW te bezien of er mogelijkheden zijn om in gesprek te gaan met Spaanse autoriteiten teneinde tot een technisch en juridisch uit te voeren constructie te komen voor het erkennen van Spaanse APKs. Inmiddels is dit overleg gevoerd en heeft dit tot de wens geleid van beide kanten om tot een experiment met het accepteren van Spaanse APKs bij enkele Spaanse APK-stations in de regio rondom Barcelona en Sevilla te beginnen. Zoals ik in mijn brief heb aangegeven is voor Spanje gekozen, omdat relatief veel verzoeken voor het erkennen van een buitenlandse APK uit Spanje komen van personen die in Spanje een tweede woonverblijf hebben. Het is de bedoeling om te komen tot een systeem dat, indien het experiment succesvol blijkt te zijn, op termijn kan worden uitgerold naar andere lidstaten van de Europese Unie. Hierbij zal echter wel sprake dienen te zijn van wederkerigheid.

Door de zogenoemde experimenteerbepaling van artikel 186 uit te breiden met de paragrafen van hoofdstuk V van de WvW 1994 die gaan over de APK, wordt het mogelijk een experiment te starten met de acceptatie van Spaanse APKs (artikel I, onderdeel I, tweede lid).

---

<sup>1</sup> C-55/93.

De experimenteerbepaling van artikel 186 wordt daarnaast ook uitgebreid ten aanzien van de bepalingen die betrekking hebben op de vakbekwaamheid van bestuurders in het goederen- en personenvervoer (artikel I, onderdeel I, eerste en tweede lid). Door middel van onderhavige wijziging wordt het mogelijk om te experimenteren binnen het kader van richtlijn nr. 2003/59 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (PbEG L 226). Hoofdstuk VIIA, paragraaf 2, van de wet bevat de bepalingen over het getuigschrift van vakbekwaamheid en het getuigschrift van nascholing. Een voorbeeld van een bepaling in deze paragraaf betreft de toegangseisen tot een examen gericht op het behalen van een getuigschrift van vakbekwaamheid of tot de opleiding gericht op het behalen van het getuigschrift vakbekwaamheid.

### **5 Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 ten aanzien van het openbaar-vervoerverbod**

In het onderhavige wetsvoorstel wordt voorgesteld om artikel 29 van de Wp 2000 te verduidelijken naar aanleiding van onder meer een gerechtelijke uitspraak. Verder wordt in het kader van dit wetsvoorstel voorgeteld om een verbetering aan te brengen in de mogelijkheden voor reizigersinspraak en een verduidelijking van de personeelsparagraaf. Deze twee onderwerpen vloeien voort uit het Actieprogramma 2007 dat is opgesteld naar aanleiding van de evaluatie van de Wp 2000<sup>1</sup>. Tot slot wordt voorgesteld om een wijziging aan te brengen in de strafbaarstelling van overtreding van artikel 98 van de Wp 2000 (artikel II). In de artikelsgewijze toelichting zal op deze onderwerpen nader worden ingegaan.

### **6 Wijziging van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat in verband met het invoeren van één overlegorgaan**

De Wet advies en overleg verkeer en waterstaat regelt het overleg in overlegorganen met betrokkenen of met hun organisaties. In 2004 is het aantal overlegorganen teruggebracht van zeven naar (uiteindelijk) drie, die ieder één beleidsterrein van het ministerie bestrijken. De belangrijkste motieven hiervoor waren: vereenvoudiging van de overlegstructuur door aan te sluiten bij de organisatiestructuur van het ministerie, een grotere flexibiliteit in de werkwijze door het overleg meer in themabijeenkomsten te organiseren en terugdringen van de vergaderlast voor de betrokkenen en hun organisaties.

De ontwikkelingen die aanleiding gaven tot de eerdere vereenvoudiging hebben zich voortgezet. Zij brengen onder andere met zich mee, dat de integraliteit van het beleid verder toeneemt en dat beleidsvoornemens steeds vaker steeds meer aspecten bevatten. Een meer programmatische wijze van werken wordt in de praktijk zichtbaar. De consequentie daarvan voor het overleg in de overlegorganen is, dat de inhoud van een onderwerp steeds vaker de grenzen van één overlegorgaan overschrijdt, de grenzen tussen de afzonderlijke overlegorganen vervagen en in de praktijk een thematische werkwijze de overhand heeft gekregen.

Deze ontwikkelingen zijn aanleiding om de vaste onderverdeling van de domeinen van overleg los te laten. Er wordt één overlegorgaan voorgesteld, waarbinnen op basis van de inhoud van een onderwerp de meest betrokkenen of hun organisaties worden uitgenodigd om deel te nemen aan het overleg over het desbetreffende onderwerp of thema. De inhoud van het onderwerp bepaalt wie op dat moment als betrokkenen worden

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2005/06, 30 421, nr. 7.

uitgenodigd. De onderwerpen waarover overleg wordt gevoerd worden tevoren bekend gemaakt op een wijze die voor alle leden toegankelijk is. Het overleg waar de wet toe verplicht kan zo flexibeler, doelmatiger en meer op maat vorm worden gegeven, met zo weinig mogelijk bureaucra-tielast voor alle betrokkenen. Aangezien de huidige Wet advies en overleg verkeer en waterstaat uitgaat van meerdere overlegorganen, betekenen deze ontwikkelingen dat die wet moet worden aangepast.

Voor een meer specifieke toelichting van de wijzigingen wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van deze memorie van toelichting.

## **7 Administratieve lasten en bedrijfseffecten**

Bij enkele van de onderdelen van dit wetsvoorstel is er sprake van administratieve lasten. Deze worden hieronder behandeld. Bij de andere onderdelen is er geen sprake van administratieve lasten of bedrijfsef-fecten.

### *Invoering van een erkenning voor exportdienstverlening.*

Vanuit Nederland worden jaarlijks circa 255 000 voertuigen geëxporteerd. Daarvan worden circa 200 000 voertuigen met bemiddeling van bedrijven uit de automobielbranche geëxporteerd. Daarvoor verandert in de praktijk niets en stelt dit wetsvoorstel evenwel een betere juridische basis voor.

Voor de andere 55 000 te exporteren voertuigen kan men nu alleen terecht bij een van de 18 RDW-keuringsstations. Na aanpassing van de regel-geving kan dat ook bij 111 autobedrijven die zich hebben gespecialiseerd in de exportdienstverlening. Deze export van voertuigen vindt zowel plaats door bedrijven als door burgers. Bedrijven exporteren van deze 55 000 voertuigen circa 40 500 en burgers circa 14 500.

Omdat de spreiding van de keuringsstations in Nederland groter wordt, hoeft er gemiddeld zo een kleine 20 km minder gereden te worden, een tijdsbeslag van 23 minuten. Dat betekent voor bedrijven circa 15 500 uren minder en voor burgers circa 5 500 uren minder. Tegen een normtarief van € 37 is dat voor bedrijven een besparing van circa € 575 000. Aan reiskosten tegen een kilometertarief van € 0,28 is dit een besparing van € 300 000. Daarvan is een bedrag van € 220 000 een besparing voor bedrijven en € 80 000 voor burgers.

Voor de 111 exportdienstverlenende bedrijven heeft de onderhavige regelgeving tot gevolg dat men een erkenning exportdienstverlener moet aanvragen. Daarvoor moeten deze bedrijven eenmalig een erkenning aanvragen bij de RDW. De aanvraag kost circa 12 minuten. Dit betekent een eenmalige toename van administratieve lasten tegen een normtarief van € 37 van circa € 1 350.

Voor het toezicht moeten de bedrijven met een erkenning exportdienstver-lening jaarlijks € 50 aan de RDW betalen. De toezichtkosten worden jaarlijks door de minister van Verkeer en Waterstaat goedgekeurd. De bedrijfseffecten bedragen aldus 111 maal 50 euro is 5 550 euro op jaarbasis.

Gekozen is voor het invoeren van deze nieuwe erkenning, omdat er duidelijk behoefte was vanuit de automobielbranche aan een eenvoudiger manier van exporteren dan het laten verlopen via de bedrijfsvoorraad. Op deze manier kan een significante lastenreductie worden gerealiseerd en blijft het daarnaast mogelijk voor de RDW om toezicht te houden op de voertuigen die geëxporteerd worden en de wijze waarop. Indien niet was gekozen voor de vorm van een erkenning, was het zeer moeilijk geweest

voor de RDW om adequate toezicht te houden op de wijze waarop voertuigen uit het kentekenregister verdwijnen, met mogelijk gevolgen op het gebied van fraude met de identiteit van voertuigen.

#### *Accepteren buitenlandse APKs.*

Met de onderhavige wijziging wordt de experimenteerbepaling uitgebreid, waarmee een experiment op dit gebied mogelijk wordt gemaakt. Er is geen sprake van verlichting van de administratieve lasten. Wel betekent dit voor bedrijven logistieke voordelen, omdat bij de inzet van vrachtauto's en aanhangers de optie van een APK in Spanje kan worden meegenomen. Op basis van een ruwe schatting wordt op dit moment uitgegaan van jaarlijks 150 personenauto's, 300 vrachtauto's en 450 aanhangwagens die van deze faciliteit in Spanje gebruik gaan maken. Met dit experiment zal worden bekeken of accepteren van in andere EU-lidstaten uitgevoerde APKs een werkbare oplossing is voor de problematiek van Nederlanders die in het buitenland een Nederlands gekentekend voertuig bezitten. Een andere oplossing zou zijn geweest een vorm van schorsing van het kenteken voor zolang het zich in het buitenland bevindt, maar dat zou problemen opleveren in het kader van het als gevolg van de schorsing vervallen van de verzekeringsplicht en ten aanzien van de handhaving door buitenlandse autoriteiten, die het rondrijden van voertuigen met geschorste kentekens niet zouden accepteren. Bovendien zou het erg moeilijk te controleren zijn of de voertuigen wel weer ontschorst worden zodra ze Nederland weer binnen rijden.

#### *Vakbekwaamheid goederen- en personenvervoer*

Het aantal bestuurders dat onder het experiment gaat vallen is onbekend. Gezien het aantal jonge vrachtwagenchauffeurs dat elk jaar instroomt, gaat het om een aantal jonge buschauffeurs van enkele tientallen en niet om honderdtallen. Op dit moment wordt uitgegaan van maximaal 100 aspirant-chauffeurs per jaar, omdat de jongeren begeleid moeten worden door een bedrijf en grotere aantallen zouden door de bedrijven waarschijnlijk niet op de juiste wijze begeleid kunnen worden. Op jaarbasis worden de administratieve lasten – uitgaande van 100 aspirant-buschauffeurs – in totaal geschat op een bedrag van € 1 530 voor jongeren, een last € 510 voor opleiders en € 1 530 voor bedrijven. In totaal levert dit een extra administratieve last van € 3 570 per jaar op. Een meer gedetailleerde berekening van deze administratieve last zal worden opgenomen in de nota van toelichting bij de algemene maatregel van bestuur terzake van het verlagen van de leeftijd voor buschauffeurs. Gekozen is voor het experimenteren met de verlaging van de leeftijd van buschauffeurs om te bezien of dit een werkzame oplossing is voor het door de vervoerbranche als nijpend geziene tekort aan nieuw op te leiden werknemers.

#### *Ontheffing kentekenplicht voor aanhangers bij speciale gelegenheden*

Het gaat hierbij slechts om een zeer kleine groep van aanhangwagens per jaar. Naar schatting enkele tientallen. Er is geen sprake van een verzwaring van de administratieve lasten, omdat de aanvraag voor ontheffing van de kentekenplicht integraal onderdeel is van het verzoek aan de wegbeheerder voor het vervoeren van personen op de aanhangwagen. Met andere woorden, de ontheffing voor het vervoeren van personen op de aanhangwagen en de ontheffing per evenement gecombineerd worden tot één ontheffing, die wordt ingediend bij de wegbeheerder (meestal de gemeente). Er is een vermindering van administratieve lasten, omdat de desbetreffende aanhangwagens niet elk

jaar APK-gekeurd hoeven te worden. De besparing op administratieve lasten zit in het vervallen van de APK-plicht voor deze aanhangwagens, die naar wij aannemen vrijwel allemaal het eigendom zullen zijn van een bedrijf. Naar schatting gaat het om 50 aanhangwagens per jaar. De zogenaamde nulmeting in 2007 hanteert een AL van € 100 per aanhangwagen. Dit resulteert in een AL-besparing van circa € 5 000 per jaar voor het bedrijfsleven.

Er is gekozen voor de oplossing van een ontheffing voor kentekening, omdat het de enige uitvoerbare oplossing was, afgezien van instandhouding van de kentekenplicht en daarmee de als onredelijk zwaar geachte APK-plicht.

Het wetsvoorstel is aan Actal voorgelegd. Het College heeft besloten het wetsvoorstel niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel I, onderdeel A*

In maart 2009 zijn de bevoegdheden voor verkeersregelaars herzien. Er is een gedifferentieerd systeem opgezet met zwaardere eisen voor verkeersregelaars met zwaardere taken (transportbegeleiders) en een verlicht regime voor verkeersregelaars met incidentele taken (evenementenverkeersregelaars). Het toezicht op verkeersregelaars is daarbij primair neergelegd bij de politie.

De politie beschikt evenwel niet over de bevoegdheden om op te treden tegen verkeersregelaars die hun taken niet naar behoren vervullen. Het is voor hen niet mogelijk adequaat op te treden tegen verkeersregelaars die een gevaar op de weg vormen. Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) zal worden aangevuld met de mogelijkheid voor de politie om de aanstellingspas van verkeersregelaars in te nemen. Het (blijven) uitvoeren van de verkeersregelende taak gedurende de tijd dat de aanstellingspas is ingenomen zal strafbaar worden gesteld. Deze bevoegdheid zal alleen kunnen worden gebruikt indien het optreden van de verkeersregelaar een gevaar op de weg veroorzaakt of kan veroorzaken. Met de voorgestelde wijziging van artikel 12 van de WvW 1994 wordt in een grondslag hiervoor voorzien, nu het eerder daarvoor opgenomen onderdeel d daarvoor niet toereikend is.

#### *Artikelen I, onderdeel B, en III*

Ten gevolge van de samenloop van een wijziging van artikel 34 die is opgenomen in de wet van 29 december 2008 tot wijziging van de WvW 1994 in verband met een herziening en vereenvoudiging van de voertuigregelgeving, ter implementatie van richtlijn nr. 2007/46/EG betreffende de goedkeuring van voertuigen en enkele andere technische wijzigingen (Stb. 2009, 38) en een wijziging van artikel 34 die is opgenomen in de wet van 2 november 2006 tot wijziging van de WvW 1994 en enkele andere wetten op een aantal punten van uiteenlopende aard (Stb. 2009, 616) is er een omissie geslopen in dit artikel. Door middel van de onderhavige wijziging wordt dit hersteld. Tevens wordt in de Wet op de economische delicten de verwijzing naar artikel 34 van de WvW 1994 aangepast.

#### *Artikel I, onderdeel C*

Ten behoeve van onder andere staatsveiligheid, opsporing en bescherming van diplomatiek verkeer verzorgt de Dienst wegverkeer de afgifte van zogenoemde landsbelangkentekenbewijzen. Dit zijn kentekenbewijzen waarvan de werkelijke voertuig- en persoonsgegevens in het

landsbelang niet opvraagbaar zijn in het kentekenregister. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de kentekenbewijzen van voertuigen die gebruikt worden door de opsporingsinstantie, bewindslieden en personen die lid zijn van de Koninklijke familie. Feitelijk gaat het om onechte kentekenbewijzen, omdat voor de voertuigen waarvoor ze worden afgegeven doorgaans al een kentekenbewijs is afgegeven. Bovendien worden, indien nodig, op deze documenten en in het kentekenregister, fictieve gegevens opgenomen. Indien de gegevens van voertuigen met een dergelijk pseudokentekenbewijs worden opgevraagd, worden de voertuigtechnische gegevens wel verstrekt. Het is echter mogelijk dat deze in bepaalde gevallen afwijken van de werkelijke gegevens, omdat het voertuig is aangepast voor het gebruiksdoel. Deze afwijkende gegevens worden dan niet bekend gemaakt. Daarvoor in de plaats komen dan de fictieve gegevens behorende bij eenzelfde soort voertuig zonder de modificaties. Het toegenomen aantal digitale bevragingmogelijkheden van het kentekenregister heeft niet alleen tot het besef geleid dat het huidige registratiesysteem voor verbetering vatbaar is, maar ook dat afgifte van deze pseudokentekenbewijzen een wettelijke basis behoeft. De onderhavige wijziging voorziet hierin door het openen van de mogelijkheid voor de Dienst Wegverkeer om gegevens met betrekking tot voertuigen te registreren en tevens te bepalen dat deze niet behoren tot de kentekenregistratie en daarmee niet tot de basisregistratie. Om de anonimiteit te waarborgen worden deze gegevens wel verwerkt in de technische omgeving van het kentekenregister. Ze worden voorzien van een voor de beheerder van het register zichtbare markering, zodat herkenbaar is welke informatie is onttrokken aan de gegevensverstrekking.

#### *Artikel I, onderdeel D*

In de Wet van 9 december 2004 tot wijziging van de WvW 1994 met betrekking tot het verlenen van ontheffingen in bepaalde gevallen door de Dienst Wegverkeer en enkele technische wijzigingen (Stb. 2004, 687) is artikel 108, eerste lid, onderdeel h, gewijzigd in verband met het vervallen van de registratie vandoor andere EU-lidstaten en EER-staten afgegeven rijbewijzen<sup>1</sup>. Destijds is ten onrechte verzuimd artikel 50, eerste lid, onderdeel a, waarin thans nog wordt verwezen naar de inmiddels niet meer bestaande registratie, aan te passen. Deze omissie wordt hersteld.

#### *Artikel I, onderdeel E*

In dit onderdeel worden de artikelen met betrekking tot de invoering van een erkenning voor expordienstverlening ingevoegd. Voor zover mogelijk is aangesloten bij de redactie van de artikelen die betrekking hebben op de erkenningsregeling bedrijfsvoorraad (de artikelen 62 tot en met 66 van de WvW 1994). Verwezen zij naar paragraaf 2 van deze memorie van toelichting voor de achtergrond bij deze bepalingen.

Artikel 66a voorziet in een wettelijke basis om een erkenning te verlenen en om bij ministeriële regeling uitvoeringsvoorschriften vast te stellen. Het gaat hierbij ondermeer om voorschriften omtrent de wijze van melden aan de RDW en het gebruik van exportkentekenbewijzen.

#### *Artikel I, onderdeel F*

In dit onderdeel wordt de mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing voor de kentekenplicht voor aanhangers bij speciale gelegenheden ingevoerd. Verwezen zij naar paragraaf 3 van deze memorie van toelichting.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2003/04, 29 545, nr. 3.

### *Artikel I, onderdeel G*

Door middel van dit onderdeel wordt mogelijk gemaakt dat opsporingsambtenaren van bepaalde bestuurders hun gehandicaptenparkeerkaart of kaart ten behoeve van het vervoer van gehandicapten ter inzage kunnen vorderen. Het voornemen is om via een wijziging van het RVV 1990 mogelijk te maken dat bestuurders van bepaalde voertuigen, die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart of vervoerskaart voor gehandicapten, zoals een OV-begeleiderspas, een Valyspas of WMO-vervoerspas, op het trottoir of op het voetpad mogen rijden. Het plan is dat het daarbij in ieder geval zal gaan om Segways en andere door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen bijzondere snorfietsen waarvoor geen Europese typegoedkeuring vereist is. De aanpassing van artikel 160 van de WvW 1994 zorgt ervoor dat opsporingsambtenaren erop kunnen toezien dat slechts daartoe gerechtigde bestuurders het trottoir en het voetpad gebruiken.

### *Artikel I, onderdeel H*

In artikel 177 wordt artikel 66e (verbod op het zich ten onrechte voordoen als erkenningshouder voor exportdienstverlening) toegevoegd aan de artikelen waarvan overtreding wordt gestraft met een geldboete van de derde categorie.

### *Artikel I, onderdeel I*

Met dit onderdeel wordt artikel 186 van de WvW 1994, de zogenoemde experimenteerbepaling, uitgebreid zodat de regelgeving ten aanzien van de APK en de vakbekwaamheid voor goederen- en personenvervoer er ook onder valt. Verwezen zij naar paragraaf 4 van deze memorie van toelichting.

## *Artikel II*

### *Onderdeel A*

Dit onderdeel wijzigt artikel 29 van de Wp 2000 waarin aan de concessieverlener een mogelijkheid wordt geboden om, voor zover het gaat om openbaar vervoer anders dan openbaar vervoer per trein, een ontheffing te verlenen van het verbod om openbaar vervoer te verrichten zonder concessie, zoals neergelegd in artikel 19 van de wet. Het huidige eerste lid biedt uitsluitend de mogelijkheid om een ontheffing van de concessieplicht te verlenen aan een vervoerder. Gebleken is dat het bedoelde openbaar vervoer soms echter helemaal niet geïnitieerd wordt door een vervoerder in de zin van de wet, maar door een ander. Deze derde is dan voornemens om zelf een vervoerder in te schakelen om het openbaar vervoer te verrichten waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd. Het voorgestelde eerste lid maakt daarom mogelijk dat concessieverleners een ontheffing kunnen verlenen aan een ieder. Aan de concessiehouder kan geen ontheffing worden verleend, aangezien de concessiehouder immers zelf in opdracht van derden extra vervoer kan verrichten op grond van zijn eigen concessie.

Voorts wordt een wijziging van het vierde lid voorgesteld. Een uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (verder: CBB) van 22 juni 2007 vormt de concrete aanleiding voor deze wijziging. Uit die uitspraak is gebleken dat er onduidelijkheid bestond over de formulering van het vierde lid. Met onderhavige wijziging van het vierde lid is gepoogd een einde te maken aan die onduidelijkheid. Het nieuwe vierde lid schrijft voor dat een ontheffing slechts geweigerd wordt indien het vervoer waarvoor een ontheffing is aangevraagd, een zodanige gelijkenis

vertoont met het openbaar vervoer waarvoor een concessie is verleend in dat gebied, dat daarmee een onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de exploitatie van de concessie. Een ontheffing mag derhalve slechts geweigerd worden indien zich de weigeringsgrond, bedoeld in het vierde lid voordoet. In de memorie van toelichting<sup>1</sup> bij het huidige artikel 29 is het vierde lid van dat artikel nader ingekleurd. Daarbij is onder andere aangegeven dat er sprake zou moeten zijn van ongesubsidieerd vervoer om in aanmerking te komen voor een ontheffing. Bij onderhavige voorgestelde wijziging van artikel 29, vierde lid, is in beschouwing genomen of het noodzakelijk is om de destijds in de toelichting opgenomen voorwaarden in de wet op te nemen. Doel van de opgenomen weigeringsgrond is te waarborgen dat geen onevenredige inbreuk wordt gemaakt op het door de concessiehouder verworven exploitatierecht. Aangezien aanvragen voor een ontheffing op grond van artikel 29 van geval tot geval verschillen is besloten geen nadere set aan weigeringsgronden op te nemen. Het is belangrijk dat concessieverleners voldoende ruimte behouden om elk geval op zijn merites te beoordelen. De destijds in de toelichting opgenomen punten vormen dan ook een nadere duiding en uitleg van de al eerder besproken weigeringsgrond. Zij moeten niet worden gezien als harde aanvullende criteria om in aanmerking te komen voor een ontheffing.

#### *Onderdeel B*

Het huidige artikel 31, eerste lid, Wp 2000 bepaalt thans dat op de concessiehouder de verplichting rust om advies te vragen aan consumentenorganisaties over voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling, het tarief of overige in de concessie geregelde onderwerpen. Uit de evaluatie van de Wp 2000 bleek dat in een aantal gevallen niet de concessiehouder, maar de concessieverlener (mede) beslist over de uitvoeringsdetails. Een concessieverlener heeft dan vaak de zogenoemde ontwikkelfunctie. Het advies van de consumentenorganisatie is in zulke gevallen dan ook niet aan de juiste partij gericht. Degene die de ontwikkelfunctie heeft, beslist over de uitvoeringsdetails van het openbaar vervoer. Om die reden wordt een zevende lid toegevoegd waarin is vastgelegd dat wanneer een wijziging door de concessieverlener wordt geïnitieerd, wat het geval zal zijn als deze de ontwikkelfunctie behoudt, niet de concessiehouder over deze wijziging advies dient te vragen, maar de concessieverlener. Wanneer het initiatief voor de voorgenomen wijzigingen door de concessiehouder wordt genomen, blijft de verplichting tot het vragen van advies op de concessiehouder rusten en zal ook deze eenmaal per jaar aan consumentenorganisaties advies moeten vragen. Indien de ontwikkelfunctie op onderdelen bij de concessiehouder ligt en op onderdelen bij de concessieverlener kan het voorkomen dat beide partijen éénmaal per jaar advies moeten vragen aan consumentenorganisaties over voorgenomen wijzigingen. In aansluiting op de motie Van Gent, die door de Tweede Kamer is aanvaard<sup>2</sup>, zal bij de (jaarlijkse) adviesvraag aan de consumentenorganisaties advies worden gevraagd over de uitkomsten en de methodiek van onderzoek naar de tevredenheid van reizigers. De uitkomsten van het klanttevredenheidsonderzoek zullen met de consumentenorganisaties worden besproken.

#### *Onderdeel C*

In dit onderdeel wordt voorgesteld om een nieuw vierde lid toe te voegen aan artikel 39 Wp 2000. Een concessiehouder dient ingevolge dat artikel een schriftelijke opgave te verstrekken van de rechten en verplichtingen van personen die ten behoeve van het vervoer in de concessie werkzaam zijn en voor overgang in aanmerking komen, mocht de concessie naar een andere concessiehouder overgaan. Doel van deze personeelsopgave is

<sup>1</sup> Kamerstukken II 1998/99, 26 456, nr. 3.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2009/10, 23 645, nr. 314.

dat de concessieverlener en de toekomstige concessiehouder een realistische inschatting kunnen maken van de totale kosten van het over te nemen personeel. Deze informatie kan dan weer worden verwerkt in het programma van eisen dat ten behoeve van een (nieuwe) aanbesteding van een concessie wordt opgesteld. Het nieuw voorgestelde vierde lid betreft de mogelijkheid om regels te stellen over de gegevens die de personeelsopgave ten minste moet bevatten. Een verplichte minimale inhoud van de personeelsopgave kan posten betreffen als aantallen werknemers, de loonsom en de sociale lasten.

#### *Onderdelen D en E*

De in de artikelen 87 en 89 van de Wp 2000 bedoelde ambtenaren en personen zijn bevoegd tot het intrekken van het vervoerbewijs en het ontzeggen van het gebruik van openbaar vervoer. Dit wordt veelal ook aangeduid als het opleggen van een openbaar-vervoerverbod. De bevoegdheid daartoe is geregeld in artikel 98, eerste lid, van de Wp 2000. Artikel 98, dat het opleggen van een vervoerverbod regelt, is alleen van toepassing op reizigers. Daarnaast kent het op de Spoorwegwet gebaseerde Algemeen reglement vervoer in artikel 7 een grondslag voor het opleggen van een vervoerverbod aan zowel reizigers als niet-reizigers. De Hoge Raad heeft op 7 november 2006, LJN AU8060, aangegeven dat de Wp 2000, gelet op de bewoordingen van artikel 2, eerste lid, en de artikelen 72 en 73 van de Wp 2000, zich richt op de reiziger en in de artikelen 72, 73 en 98 van de Wp 2000, in verbinding met de artikelen 52 en 53 van het Bp 2000 voorschriften geeft voor de reiziger ten aanzien van orde, rust en veiligheid. Degene, die uit anderen hoofde op een station vertoeft, valt buiten de werking van de Wp 2000. Het Gerechtshof Den Bosch heeft in zijn uitspraak van 14 augustus 2007, LJN BB1644, eveneens aangegeven dat als het gaat om reizigers de grondslag voor het opleggen van een verbod in het kader van orde, rust en veiligheid moet worden gevonden in de Wp 2000 en het Bp 2000 en niet in het Algemeen reglement vervoer, gebaseerd op de Spoorwegwet.

Wat betreft de op te leggen maatregelen van een dergelijke overtreding bestaan er twee mogelijkheden. Ofwel er wordt op grond van artikel 98, eerste lid, van de Wp 2000 een openbaar-vervoerverbod opgelegd ofwel er wordt op grond van artikel 101, eerste lid, van die wet strafrechtelijk vervolgd. In de praktijk is gebleken dat de huidige wetgeving geen bevoegdheden kent om een opgelegd openbaar-vervoerverbod te handhaven. Dat betekent feitelijk dat de toezichthouder geen mogelijkheden heeft om een persoon uit het openbaar vervoer te verwijderen, indien aan hem een openbaar vervoerverbod is opgelegd en hij desondanks met de betreffende tram, bus, metro of trein reist. Om deze omissie te herstellen, wordt voorgesteld om in de artikelen 98 en 101 op te nemen dat het verboden is om in strijd met een opgelegd openbaar vervoerverbod te handelen en dat overtreding van daarvan strafrechtelijk gehandhaafd kan worden.

Indien wordt gekozen voor toepassing van artikel 98, eerste lid, legt in de praktijk de vervoerder een langdurig openbaar vervoerverbod op. Hieraan wordt dikwijls nadere invulling gegeven door nader beleid of convenanten en jurisprudentie. Wat een redelijke duur van een openbaar vervoerverbod is, zal per geval verschillen. De duur van een reisverbod hangt in veel gevallen samen met de aard van de andere overtredingen. Een reisverbod wegens agressiviteit of vernieling heeft een andere oorzaak dan bijvoorbeeld een reisverbod naar aanleiding van mishandeling. Hierbij komt nog dat als iemand bijvoorbeeld tevens strafrechtelijk is veroordeeld wegens die mishandeling, dat een additioneel reisverbod niet altijd proportioneel is, tenzij in de duur van het verbod rekening gehouden is met het feit dat (deels) reeds sanctionering heeft plaatsgevonden. Gelet op de omstandigheden van de praktijk wordt er voor gekozen om niet op

dit moment reeds bij algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen en de proportionaliteit in de praktijk te laten bepalen. Omdat het echter denkbaar is dat in een later stadium toch nadere invulling nodig of wenselijk is van de redelijke duur van een reisverbod wordt voorgesteld om daarvoor in artikel 98, derde lid, van de Wp 2000 nu reeds een grondslag op te nemen.

Op grond van artikel 98 van de Wp2000 kan aan een reiziger, die handelt in strijd met de artikelen 70 tot en met 74 van die wet, het gebruik van het openbaar vervoer worden ontzegd. Dit houdt in dat een openbaar-vervoerverbod wordt opgelegd. Het handhaven van dat verbod blijkt op dit moment niet afdoende mogelijk te zijn. In de praktijk is gebleken dat daar wel behoefte aan is. Derhalve wordt door middel van de toevoeging van artikel 98, derde lid, aan artikel 101 van de Wp2000 voorgesteld om het overtreden van een opgelegd vervoerverbod strafbaar te stellen.

#### *Artikel IV*

Bij de implementatie van richtlijn nr. 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders (PbEU L114) zijn de bepalingen omtrent de bewijzen van bevoegdheid van luchtverkeersleiders vanuit hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart overgebracht naar hoofdstuk 2. Abusievelijk is hierbij de strafmaat voor het gebruik van alcohol, drugs en psychotrope geneesmiddelen gewijzigd. Met de voorgestelde wijziging van de Wet luchtvaart wordt de oude strafmaat hersteld.

#### *Artikel V*

##### *Onderdeel A*

In artikel 14, eerste lid, van de Binnenvaartwet is nu te ruim gesteld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat als enige instantie de onderzoeksinstellingen voor binnenschepen, waaronder de classificatiebureaus, erkent. Dit is onjuist, omdat blijkens de erkenningsprocedure voor classificatiebureaus in bijlage VII van richtlijn 2006/87/EG, tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van richtlijn 82/714/EEG van de Raad, van 12 december 2006 (PbEU L 389), het uitsluitend de Europese Commissie is die classificatiebureaus kan erkennen. Deze strijdigheid is veroorzaakt door een fout in de Nederlandse vertaling van artikel 10 van die richtlijn. Dit blijkt duidelijk uit de verschillen met de Engelse vertaling. Volledigheidshalve zijn nu ook de door de Europese Commissie erkende onderzoeksinstellingen in het eerste lid van dit artikel genoemd. De minister behoudt overigens wel de bevoegdheid om andere keuringsinstanties aan te wijzen, zoals de particuliere instellingen die vaak bijzondere onderdelen van de keuring uitvoeren.

##### *Onderdeel B*

Artikel 39f van de Binnenvaartwet bevat een verouderde verwijzing naar een inmiddels vernummerd artikel van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Artikel 4.4.1.2 van de Awb is vernummerd tot artikel 4.86 Awb en betreft de beschikking betalingsverplichting.

## *Artikel VI*

### *Onderdeel B*

Zoals in het algemeen deel al is vermeld, wordt voorgesteld de vaste onderverdeling van de domeinen van overleg los te laten en zal er sprake zijn van slechts één overlegorgaan. Met het oog daarop wordt voorgesteld artikel 4 van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat aan te passen. Het beleidsterrein waarover in het overlegorgaan overleg wordt gevoerd verandert niet en blijft het terrein waarvoor het ministerie van Verkeer en Waterstaat is ingesteld. De doelstelling van het institutioneel overleg wijzigt ook niet. Die doelstelling blijft het raadplegen van belanghebbenden ter verbetering van de kwaliteit van het beleid en vindt gescheiden plaats van het raadplegen van onafhankelijke deskundigen. Het voorgestelde overlegorgaan is evenmin als de huidige overlegorganen een college in de zin van artikel 79 van de Grondwet.

### *Onderdelen C en D*

In het voorgestelde artikel 4 is reeds opgenomen, dat in het overlegorgaan overleg wordt gevoerd over het beleid inzake verkeer en waterstaat. Als gevolg daarvan kan het huidige eerste lid van artikel 5, dat hetzelfde regelde, vervallen. De resterende tekst van artikel 5 en artikel 6 zijn aangepast aan de beoogde situatie dat er slechts één overlegorgaan is.

### *Onderdeel E*

Bij nader inzien ligt het meer in de rede dat de Minister van Verkeer en Waterstaat zelf bepaalt wie hij als betrokkenen bij het beleidsterrein verkeer en waterstaat wil raadplegen en dat hij daar zelf aanspreekbaar op is. Voorgesteld wordt dan ook de zinsnede «het overlegorgaan gehoord» in artikel 5, eerste lid, te schrappen.

Op grond van de formulering van het huidige derde lid van artikel 7 zou elk overlegorgaan vaste vertegenwoordigers van de belanghebbenden moeten hebben. Om betrokkenen en organisaties de gelegenheid te bieden de afvaardiging van medewerkers af te stemmen op het te behandelen onderwerp, is in het voorstel de huidige formulering van het derde lid geschrapt.

Bij een flexibele invulling van het overleg is het passend ook andere betrokkenen dan de aangewezen vaste kern van betrokkenen en organisaties te kunnen uitnodigen een overlegvergadering bij te wonen als het te bespreken onderwerp daarom vraagt. Het gaat daarbij om betrokkenen die geen structureel belang bij de beleidsonderwerpen hebben, maar slechts in incidentele situaties daarbij zijn betrokken. In het voorgestelde derde lid is de mogelijkheid tot het uitnodigen van dergelijke betrokkenen opgenomen. Ten slotte is artikel 7 aangepast aan de beoogde situatie van slechts één overlegorgaan.

### *Onderdeel F*

In verband met de hiërarchische verhouding tussen een minister en zijn ambtenaren, kunnen ministers te allen tijde ambtenaren aanwijzen die hen in de overlegvergaderingen vertegenwoordigen en is het huidige artikel 8 in feite overbodig. Om die reden wordt voorgesteld dit artikel te laten vervallen.

### *Onderdeel G*

De huidige structuur van vaste overlegorganen voor de verschillende beleidsterreinen kent vaste voorzitters. In de voorgestelde flexibele structuur van het overlegorgaan past dit systeem niet. In het eerste lid wordt voorgesteld personen te benoemen, die allen kunnen functioneren als onafhankelijk voorzitter van een overlegvergadering. Hiermee is het aanwijzen van vaste plaatsvervangend voorzitters niet langer noodzakelijk. Alle voorzitters kunnen immers in beginsel elke overlegvergadering voorzitten. Niettemin zijn er omstandigheden denkbaar, waarin de beoogde voorzitter voor een vergadering plotseling verhinderd is de vergadering voor te zitten en geen van de andere voorzitters beschikbaar is, bijvoorbeeld in verband met het tijdstip waarop de verhindering zich voordoet. Voor dergelijke bijzondere omstandigheden is het noodzakelijk dat eenmalig een voorzitter voor een vergadering wordt benoemd. In het voorgestelde vijfde lid van artikel 9 is de bevoegdheid tot zodanige benoeming opgenomen.

### *Onderdeel H*

De bevoegdheid van een minister het overleg over een beleidsvoornemen dat hem aangaat bij te wonen is evident. Om die reden wordt voorgesteld artikel 10 te laten vervallen.

### *Onderdeel I*

In de voorgestelde nieuwe situatie heeft het verplicht voorschrijven van een vergaderfrequentie geen functie. Van belang is dat de overlegverplichting van de betrokken ministers over het beleid inzake verkeer en waterstaat in stand blijft, en deze is opgenomen in het voorgestelde artikel 5. Voorts is van belang dat de mogelijkheid voor belanghebbenden om een onderwerp voor bespreking aan te dragen in stand blijft. Deze mogelijkheid is in het voorgestelde artikel 11, toegesneden op de nieuwe overlegsituatie, opgenomen. Teneinde een vergelijkbaar gewicht aan het verzoek van de betrokkenen of organisaties toe te kennen, dient in het voorstel het verzoek door ten minste vijf van hen te worden ingediend.

### *Onderdeel K*

Binnen de nieuwe voorgestelde overlegstructuur, waarin het overlegorgaan ook kleinere onderwerpen met een specifieke groep betrokken kan behandelen, bestaat aan de mogelijkheid tot het instellen van een deelorgaan geen behoefte. Voorgesteld wordt daarom de artikelen 13 en 14 te schrappen.

### *Onderdeel L*

De secretaris van de overlegorganen en de medewerkers zijn ambtenaren werkzaam bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het voorgestelde artikel 15, vijfde lid, is beter aangesloten bij de terminologie van de Ambtenarenwet door de term «benoemen» te vervangen door «aan te stellen».

### *Artikel VII*

Artikel 3 van de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot verwijst naar het Permanent overlegorgaan goederenvervoer. Als gevolg van de voorgestelde wijzigingen in artikel VI zal de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat geen permanent overlegorgaan goederenvervoer meer

kennen en behoeft artikel 3 van de Wet capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot aanpassing.

#### *Artikel VIII*

De verwijzing in artikel 3 van de Wet belastingen op milieugrondslag naar het begrip onttrekkingsinrichting in de Waterwet is in dat artikel aangebracht via de Invoeringswet Waterwet. De begripsomschrijving van onttrekkingsinrichting is via de nota van wijziging bij het wetsvoorstel Invoeringswet Waterwet verplaatst van artikel 6.1 naar artikel 1.1 van de Waterwet. Daarbij is echter verzuimd om de wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag dienovereenkomstig aan te passen. De foutieve verwijzing wordt thans hersteld.

#### *Artikel IX*

De wijziging is van technische aard en herstelt een omissie. De wijziging leidt ertoe dat in artikel 3.6, eerste lid, van de Waterwet, niet alleen het waterschap wordt genoemd, maar elke beheerder van een oppervlaktewaterlichaam (onder «beheerder» wordt ingevolge artikel 1.1, eerste lid, van de Waterwet verstaan: het bevoegde bestuursorgaan van het overheidslichaam dat belast is met beheer»). Immers ook het peilbeheer van rijkswateren kan van invloed zijn op de grondwaterstand.

#### *Artikel X*

##### *Onderdeel A*

De vigerende tekst van artikel 2.12, tweede lid, van de Invoeringswet Waterwet leidt in de praktijk tot verwarring, omdat niet duidelijk is welke wetgeving van toepassing is op een in voorbereiding zijnd plan of nota als bedoeld in dat lid. De term «laatstgenoemde wet» lijkt onbedoeld terug te slaan op «de Algemene wet bestuursrecht», terwijl de bepaling er juist toe strekt om de bepalingen van de Wet op de waterhuishouding (Wwh), zoals deze luidde onmiddellijk voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Waterwet, van toepassing te laten blijven op de verdere procedure. Dit wordt verduidelijkt in de voorgestelde zin. In verband met die procedure wordt tevens verduidelijkt dat ook ten aanzien van de goedkeuring de Wwh van toepassing blijft.

##### *Onderdeel B*

Deze wijziging is van technische aard en betreft het herstel van een redactionele fout.

#### *Artikel XI*

##### *Onderdeel A*

De voorgestelde wijzigingen in artikel 122c van de Waterschapswet houden verband met de aanstaande inwerkingtreding van de Drinkwaterwet (Stb. 2009, 370) en de gelijktijdige intrekking van de Waterleidingwet. De Drinkwaterwet vervangt het begrip leidingwater door het binnen de Europese Unie meer ingeburgerde begrip drinkwater. Daarnaast onderscheidt de Drinkwaterwet, anders dan de Waterleidingwet, «warm tapwater», dat niet begrepen is in de definitie van drinkwater. Warm tapwater moet voldoen aan dezelfde kwaliteitseisen als drinkwater, maar wordt doorgaans geproduceerd en geleverd door andere dan drinkwaterbedrijven.

Omdat de afgenomen hoeveelheid warm tapwater medebepalend is voor het aantal vervuilingseenheden dat wordt afgevoerd, wordt warm tapwater in artikel 122c, onder j, van de Waterschapswet in de definitie van «ingenomen water» opgenomen.

Om de omschrijving van «ingenomen water» beter aan te laten sluiten bij de terminologie van de Waterwet en de Wet milieubeheer wordt tevens «regenwater» vervangen door «hemelwater».

#### *Onderdeel B*

De voorgestelde wijzigingen zijn van technische aard. Artikel 122h, tweede lid, van de Waterschapswet biedt de mogelijkheid om de vervuilingswaarde van de stoffen die uit woonruimten worden afgevoerd, geheel of gedeeltelijk te baseren op het waterverbruik. Daarbij gaat het om het verbruik van koud en warm water. Omdat de Drinkwaterwet onderscheid maakt tussen (koud) drinkwater en warm tapwater, wordt in het tweede lid voorgeschreven dat bij deze wijze van bepalen van de vervuilingswaarde moet worden uitgegaan van zowel de hoeveelheid drinkwater als de hoeveelheid warm tapwater die is afgenomen van de betrokken leveranciers.

Warm tapwater wordt in de huidige praktijk niet geleverd door waterleidingbedrijven, maar door bijvoorbeeld energiedistributiebedrijven. Met het oog daarop wordt ook het derde lid van artikel 122h van de Waterschapswet aangepast.

#### *Artikel XII*

Artikel 2.4 van de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) maakt het mogelijk om voor innovatieve toepassingen bij wege van experiment af te wijken van onder meer het bepaalde bij of krachtens de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) en de Woningwet. Met de binnen afzienbare tijd te verwachten inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) gaan de toestemmingsstelsels van Wro en Woningwet over naar de Wabo. Nu artikel 2.4 Chw onbedoeld niet voorziet in de mogelijkheid om voor innovatieve toepassingen af te wijken van de toetsingskaders, die op dit moment bij of krachtens de Wro en de Woningwet zijn gesteld, en die overgaan naar de Wabo, zijn binnenkort de beoogde experimenten op grond van Wro en Woningwet (onbedoeld) niet meer mogelijk. De voorgestelde wijziging voorziet daarom ter voorziening in die lacune alsnog in een afwijkingsmogelijkheid op grond van de Wabo. Met de wijziging in onderdeel j (nieuw) wordt aangesloten bij de redactie van het vergelijkbare artikel 2.3, vijfde lid, Chw.

#### *Artikelen XIII en XIV*

In deze artikelen worden enkele verbeteringen van louter technische aard in verband met de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten<sup>1</sup>, doorgevoerd.

#### *Onderdeel A*

Bij de voorbereiding van de inwerkingtreding van de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten is de uitwerking van de procedure ter hand genomen voor het verkrijgen van een rijbewijs. Bij deze uitwerking heeft de Dienst Wegverkeer een taak gekregen die in de voorgestelde wijziging wordt vastgelegd. Tevens wordt bepaald dat de Dienst Wegverkeer hiervoor het tarief kan vaststellen.

---

<sup>1</sup> Wet van 24 oktober 2008, Stb. 433.

### *Onderdeel B*

Als het rijbewijs als gevolg van een tweede onherroepelijke veroordeling ingevolge de recidiveregeling ongeldig is geworden, mag betrokkene niet meer rijden. Toch rijden levert, indien betrokkene weet of redelijkerwijs moet weten dat het rijbewijs ongeldig is, het misdrijf van artikel 9, tweede lid, WvW 1994 op. Vanzelfsprekend mag betrokkene evenmin rijden als het rijbewijs eerder al om een andere reden ongeldig was geworden, en betrokkene na het onherroepelijk worden van de tweede veroordeling op grond van de recidiveregeling bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs moet voldoen aan de daarbij horende voorwaarden (artikel 123b, derde lid, WvW 1994). Onderdeel B verduidelijkt dit. Het verbod van artikel 9, tweede lid, WvW 1994 wordt door onderdeel B over twee volzinnen verdeeld. De eerste volzin betreft, net als thans, een verbod op rijden nadat het rijbewijs ongeldig is verklaard.

De tweede volzin van dat artikellid heeft specifiek betrekking op de recidiveregeling, en betreft het rijden nadat het rijbewijs ongeldig is geworden en betrokkene bij de aanvraag van een rijbewijs moet voldoen aan de bij de recidiveregeling horende voorwaarden. Daarvan is sprake als het rijbewijs op grond van artikel 123b WvW 1994 ongeldig is geworden, of als een aantekening als bedoeld in het derde lid van dat artikel is geplaatst. Voor het bewijs van overtreding van het in de tweede volzin omschreven verbod is voldoende dat wordt bewezen dat betrokkene in zijn algemeenheid weet of redelijkerwijs moet weten dat zijn rijbewijs ongeldig is en dat hij bij de aanvraag van een nieuw rijbewijs aan de uit de recidiveregeling voortvloeiende voorwaarden moet voldoen. Betrokkene heeft aan die voorwaarden voldaan, indien hij nadat de uitspraak als bedoeld in artikel 123b onherroepelijk is geworden, opnieuw zijn rijvaardigheid en zijn geschiktheid heeft aangetoond voor de betrokken rijbewijscategorie. Niet bewezen hoeft te worden dat betrokkene weet of redelijkerwijs moet weten welke voorwaarden dat precies zijn, en waar in de regelgeving die te vinden zijn.

### *Onderdeel C*

Het eerste lid van onderdeel C verduidelijkt dat als het rijbewijs vóór het moment waarop de tweede veroordeling onherroepelijk wordt, al eerder om een andere reden ongeldig is geworden, betrokkene bij een nieuwe aanvraag van een rijbewijs moet voldoen aan de voorwaarden die daaraan in het kader van de recidiveregeling worden gesteld, en wel ongeacht om welke reden dat rijbewijs eerder ongeldig is geworden. Het tweede lid van onderdeel C voegt aan artikel 123b WvW 1994 een bepaling toe volgens welke ter uitvoering van dat artikel bij algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld. Het derde lid expliciteert dat er ook een plicht geldt tot inleveren van een rijbewijs dat vóór het moment waarop de tweede veroordeling onherroepelijk wordt, al eerder om een andere reden ongeldig is geworden.

### *Onderdeel D*

Door het eerste lid van onderdeel D wordt in artikel 126, tweede lid, WvW 1994 verduidelijkt dat gegevens over ontzeggingen van de bevoegdheid motorrijtuigen te besturen in het rijbewijzenregister worden verwerkt ongeacht of deze bij rechterlijke uitspraak of bij strafbeschikking zijn opgelegd. Ook wordt buiten twijfel gesteld dat de gegevens die voor de uitvoering van de recidiveregeling benodigd zijn, in het rijbewijzenregister worden geregistreerd. Het betreft gegevens omtrent de ongeldigheid van het rijbewijs, alsmede over de in het rijbewijzenregister op te nemen aantekening. Het tweede lid van onderdeel D houdt eveneens verband met de recidiveregeling. Artikel 123b WvW 1994 zal van toepassing zijn op

alle rijbewijzen afgegeven door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland, waarvan de houder in Nederland woonachtig is.

#### *Artikel XV*

Aangezien de onderdelen van dit wetsvoorstel die effecten voor bedrijven tot gevolg hebben (zie paragraaf 7) allen reeds vóór 1 januari 2009 in voorbereiding waren, is besloten dat het niet noodzakelijk is vast te houden aan de vaste-verandermomenten van 1 januari en 1 juli. Als gevolg hiervan zal het overgrote deel van de wet zo spoedig mogelijk in werking treden. Alleen de invoering van de erkenning voor exportdienstverlening (artikel I, onderdeel E), de wijziging van de Binnenvaartwet (artikel V) en de wijziging van de Waterschapswet zullen op een bij Koninklijk Besluit te bepalen tijdstip in werking treden. Indien de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht eerder in werking treedt dan artikel XII van deze wet, dan is in het derde lid van artikel XV geregeld dat artikel XII terugwerkt tot en met het tijdstip van inwerking-treding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

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