

Vergaderjaar 2022–2023

36 164

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de modernisering van het erkenningstelsel, het verbeteren van de handhaafbaarheid en enkele andere wijzigingen van technische aard

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 10 januari 2023

Algemeen

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het onderhavige wetsvoorstel heeft uitgebracht. In het verslag is een aantal vragen gesteld. Hieronder wordt ingegaan op de gestelde vragen. Daarbij is de in het verslag gehanteerde volgorde aangehouden.

Huidig erkenningstelsel

De leden van de VVD-fractie lezen dat een basiserkenning extra waarborgen moet bieden om te voorkomen dat malafide bedrijven gebruik kunnen maken van erkenningen. Deze leden willen weten hoe vaak dit onder het huidig stelsel voorkomt. Ook willen deze leden weten of er een trend in te zien is.

De Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) doet samen met andere (overheids)-organisaties integrale controles in het kader van de aanpak van ondermijning. In het kader hiervan is de afgelopen tweeënhalf jaar door vier grote gemeenten bij ongeveer 100 RDW-erkende bedrijven een integrale controle uitgevoerd waarbij ook strafbare feiten zijn geconstateerd. Omdat die strafbare feiten echter niet binnen de reikwijdte van de erkenningen vielen, was er voor de RDW geen mogelijkheid om de erkenning in te trekken. Er is binnen steeds meer gemeenten een trend zichtbaar dat zij in de aanpak van ondermijning onderzoeken uitvoeren op bedrijventerreinen waar relatief veel bedrijven in de voertuigbranche zitten en inzetten op integrale controles. De diverse Regionale Informatie- en Expertise Centra (RIEC's) gaan met deze informatie aan de slag en bereiden deze controles voor en benaderen andere overheden, waaronder de RDW, om deel te nemen aan deze integrale controles. De RDW neemt vaak deel aan de integrale controles, maar registreert de controles niet. De RDW is namelijk niet aangesloten bij de RIEC's en heeft geen grondslag om op basis van de integrale controle nader onderzoek naar een bedrijf te doen, zoals het starten van een bibob-onderzoek. Het gevolg hiervan is dat dergelijke

bedrijven, waar bijvoorbeeld gestolen voertuigen of voertuigonderdelen worden aangetroffen, gebruik kunnen blijven maken van de RDW-erkenning en de bedrijfsactiviteiten kunnen voortzetten.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de belangrijkste verandering ten opzichte van de huidige wetgeving is dat de verschillende specifieke erkenningen worden vervangen door één basiserkenning en dat hieronder de verschillende specifieke erkenningen komen te «hangen», maar dat die nog moeten worden uitgewerkt in nieuwe, lagere regelgeving. Deze leden willen weten waarom dit nog niet is uitgewerkt, hoe deze uitwerking eruit te zien komt en wanneer deze uitwerking is afgerond.

De uitwerking gebeurt in een nieuw vorm te geven algemene maatregel van bestuur en een nieuwe ministeriële regeling en de wijziging van bestaande algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. Daarin komen alle verschillende specifieke erkenningen te staan, met enerzijds de algemene onderwerpen die voor alle specifieke erkenningen hetzelfde zijn en anderzijds de specifieke aspecten van de erkenningen. Ook worden zaken als toezicht en handhaving verder uitgewerkt. Voor een deel zijn de regels voor specifieke erkenningen vrijwel gelijk aan de huidige «erkenningsregelingen». Voor een ander belangrijk deel is sprake van nieuwe regels. Daarnaast vergt het opstellen van een nieuwe algemene maatregel van bestuur en een nieuwe ministeriële regeling niet alleen een nieuwe indeling en vormgeving van de bestaande regels, het betekent ook dat verwijzingen en relaties met de erkenningsregels in (andere) bestaande regelgeving onder de loep moeten worden genomen. Een en ander vergt een zorgvuldige uitwerking. Hier is reeds mee begonnen, maar de concepten zijn nog niet gereed. De definitieve regels zijn daarnaast mede afhankelijk van het oordeel van uw Kamer over het onderhavige wetsvoorstel. Het streven is om in het najaar van 2023 een concept van de algemene maatregel van bestuur bij uw Kamer voor te hangen in lijn met artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994. Een wijziging van ministeriële regelingen hoeft niet bij de Kamer voorgehangen te worden. Concepten daarvan zullen in internetconsultatie worden gebracht. Dat zal niet gebeuren voordat de algemene maatregel van bestuur bij de Kamer is voorgehangen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de RDW momenteel als sanctie erkenningen kan intrekken. Deze leden willen weten hoe vaak dit onder het huidig stelsel voorkomt. Ook willen deze leden weten of er een trend in te zien is.

Op basis van geconstateerde overtredingen heeft de RDW in 2020 92 erkenningen tijdelijk en zes erkenningen voor onbepaalde tijd ingetrokken. In 2021 was het aantal tijdelijke intrekkingen gelijk en waren er vijf intrekkingen voor onbepaalde tijd. In de eerste helft van 2022 heeft de RDW 48 erkenningen tijdelijk ingetrokken. De aantallen zijn de afgelopen drie jaar dus redelijk stabiel.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er met een panel van vijf ondernemers uit de sector is gesproken over de wijzigingen van het stelsel en dat hieruit naar voren is gekomen dat sommige erkenningen, zoals import, schade en verhuur worden gemist. Deze leden willen weten waarom de regering deze punten niet heeft toegevoegd aan het wetsvoorstel. Ook willen deze leden weten of en zo ja, wanneer de regering deze punten wel gaat toevoegen aan het nieuwe erkenningstelsel.

In het wetsvoorstel zelf worden geen specifieke erkenningen opgenomen. Het doel van de wet is om een grondslag te creëren om (nieuwe) soorten

erkenningen bij algemene maatregel van bestuur uit te werken. Dit zal ook gebeuren voor de erkenningen voor import, schade en verhuur, voor zover definitief is besloten over de invoering van die nieuwe soorten specifieke erkenningen. Voor import is reeds een besluit genomen; daarvoor zal de nieuwe erkenning ook direct worden opgenomen in de nieuwe algemene maatregel van bestuur die is bedoeld in het antwoord op de tweede vraag hiervoor. Over schade en verhuur moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden. De algemene maatregelen van bestuur waarmee de nieuwe specifieke erkenningen worden geïntroduceerd, zullen te zijner tijd aan de Kamer worden voorgehangen overeenkomstig artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994.

Eisen en voorwaarden voor een basiserkenning

De leden van de VVD-fractie lezen dat de nieuwe eis om een verklaring omtrent het gedrag (hierna: vog) aan te leveren alleen werkt als de juridische eigenaar van een autobedrijf en de aanvrager van de vog ook echt de eigenaar is. Deze leden willen weten hoe er in deze situatie wordt omgegaan met buitenlandse autoverhuurbedrijven.

Buitenlandse autoverhuurbedrijven komen op dit moment niet in aanmerking voor een erkenning. Mochten deze bedrijven in de toekomst wel in aanmerking komen voor een erkenning, dan dient een met een vog gelijkgestelde verklaring uit het buitenland te worden overgelegd. Hiervoor is de mogelijkheid gecreëerd in het voorgestelde nieuwe artikel 4a^{ub}, vierde lid, van het wetsvoorstel.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de RDW het belangrijk vindt dat de eisen voor het verkrijgen van de basiserkenning worden aangescherpt, aangezien het afgeven van een erkenning aan een malafide houder ook afstraalt op de betrouwbaarheid van de RDW. De RDW verwacht een bibob-onderzoek hiernaar circa tien keer per jaar te zullen doen. Deze leden willen weten waarop de RDW deze verwachting heeft gebaseerd. Ook willen deze leden weten waarom dit slechts circa tien keer per jaar is en of dit ook is gebaseerd op de huidige capaciteit. Deze leden willen weten hoeveel bibob-onderzoeken de RDW maximaal kan doen onder de huidige capaciteit.

Het aantal van tien bibob-onderzoeken per jaar is ingeschat op basis van de kosten van een bibob-onderzoek alsmede het aantal adviezen dat het Landelijk Bureau Bibob (hierna: LBB) volgens het jaarverslag van 2021 aan andere bestuursorganen heeft uitgebracht. Na budgettair onderzoek van de RDW is geconcludeerd dat er financieel ruimte is om tien bibob-onderzoeken per jaar bij het LBB aan te vragen. De verwachting is dus gebaseerd op de huidige financiële capaciteit van de RDW. Overigens betreft dit alleen de onderzoeken die bij het LBB worden aangevraagd. De RDW kan ook eigen onderzoek doen in het kader van de Wet bibob. Gelet op de integrale controles waaraan de RDW de afgelopen tweeënhalf jaar heeft deelgenomen en de trend dat steeds meer gemeenten integrale controles uitvoeren in het kader van de aanpak van ondermijning, verwacht de RDW ongeveer 40 eigen bibob-onderzoeken uit te voeren. Mocht in de toekomst blijken dat het aantal van tien te laag is, dan zal dit aantal door de RDW worden heroverwogen.

Het lid van de BBB-fractie leest in de memorie van toelichting op pagina 12 dat een van de voorwaarden voor de instandhouding van de basiserkenning is dat de bedrijfslocatie niet gesloten is door een ander bevoegd gezag. Wanneer bijvoorbeeld de burgemeester van een plaats overgaat tot het sluiten van het bedrijfsadres, kan de RDW op basis hiervan ook overgaan tot het schorsen of intrekken van de basiserkenning,

omdat twijfels of bewijzen bestaan over het niet naleven van de regels. Welke grondslag heeft de RDW om op basis van twijfels de basiserkenning in te trekken?

Op dit moment is er nog geen grondslag voor de RDW om op basis van twijfels de basiserkenning in te trekken. De grondslag om op basis van een sluiting van een bedrijfslocatie door een ander bevoegd gezag over te kunnen gaan tot het intrekken van een basiserkenning zal in de lagere regelgeving worden opgenomen. Daarbij is opgemerkt dat enkel twijfels van de RDW op zichzelf niet voldoende zullen zijn om tot intrekking over te gaan. De twijfels kunnen wel een aanleiding zijn om verder te kijken of regels zijn of worden overtreden, al dan niet via een bibob-onderzoek. Uiteraard zal de RDW een besluit tot intrekking van een basiserkenning goed moeten onderbouwen.

Steekproef apk-keuring

De leden van de SP-fractie lezen dat bedrijven mogelijk in staat zijn om het huidige ritme van steekproeven op apk-keuringen te herkennen. Op basis daarvan kunnen ze voorspellen op welke afmeldingen deze proeven plaatsvinden. Deze leden vragen zich af waarom voor de steekproeven tot op heden een vast stramien is gehanteerd en waarom er niet is gekozen voor een onvoorspelbare selectieprocedure?

De tekst van de memorie van toelichting moet anders worden uitgelegd. Waar en wanneer een steekproef wordt uitgevoerd, wordt niet alleen bepaald op basis van de eis van het minimaal uit te voeren steekproeven door de RDW (hierna: 3%-eis). Dat wordt voornamelijk bepaald op basis van meerdere vooraf vastgestelde parameters, zoals de resultaten van voorgaande steekproeven en de beschikbaarheid van steekproefcontroleurs. Er zijn RDW-erkende bedrijven die menen dat zij met de kennis van de 3%-eis op basis van hun eigen apk-afmeldingen en het aantal door de RDW toegekende steekproeven bij de afmelding van een voertuig kunnen bepalen of het voertuig in een steekproef zal vallen. Dit is echter niet te staven met de daadwerkelijke selectie van steekproeven door de RDW.

Daarnaast vernemen de leden van de SP-fractie graag waarom het volgens de regering nodig is om af te wijken van de wettelijke 3%-eis om risicogestuurd toezicht te kunnen introduceren. Voorts zijn deze leden benieuwd in hoeverre dit zal leiden tot een afname van het aantal controles en op basis van welke criteria de risicogestuurde steekproeven op apk-keuringen zullen plaatsvinden.

Een belangrijk criterium bij het bepalen van de risicogestuurde steekproeven is het aantal «missers» dat wordt geconstateerd bij een bedrijf en de impact van die missers op de verkeersveiligheid. Het uitgangspunt is dat naarmate een bedrijf meer missers maakt, het betreffende bedrijf een hoger risicoprofiel krijgt en dus vaker aan controle zal worden onderworpen. Om, afhankelijk van het risicoprofiel van een bedrijf, meer of minder steekproeven uit te kunnen voeren, zal dus moeten worden afgeweken van de 3%-eis. Nu moeten soms, los van eventuele risico's, steekproeven worden gedaan om aan de 3%-eis te voldoen. Echter, een afwijking van de 3%-eis hoeft niet te betekenen dat er een afname zal plaatsvinden van het aantal controles. Bedrijven die goed presteren en waarbij weinig missers met een groot risico voor de verkeersveiligheid worden geconstateerd, zullen minder vaak aan een controle worden onderworpen. Bedrijven die minder goed presteren en waar het aantal missers met een groot risico voor de verkeersveiligheid hoog is, zullen daarentegen vaker aan een controle worden onderworpen.

Last onder bestuursdwang, dwangsom en bestuurlijke boete

De leden van de SP-fractie begrijpen dat de regering de RDW de mogelijkheid wil geven tot het inzetten van de last onder bestuursdwang of de last onder dwangsom. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat de RDW niet van plan is het instrumentarium in te zetten en dat ook nog niet helder is voor welke specifieke erkenningen dat middel ingezet dient te worden. Daarnaast wordt vermeld dat de RDW weinig praktijkervaring heeft met het instrument van de bestuurlijke boete. Kan de regering deze keuze daarom nader toelichten? Wat maakt dat het RDW deze bevoegdheid nu moet krijgen?

In de memorie van toelichting is vermeld dat de RDW niet van plan is om de bestuurlijke boete in te zetten voor de basiserkenning, maar wel voor de onderliggende specifieke erkenningen. Voor welke specifieke erkenningen dit instrument zal worden ingezet, dient nog nader uitgewerkt te worden. In het huidige stelsel kent de RDW slechts de mogelijkheid tot (voorwaardelijke) intrekking van de erkenning. Enkele branchepartijen uit de branchebegeleidingsgroep die is opgericht naar aanleiding van het project dat tot dit wetsvoorstel heeft geleid hebben, in het kader van het onderwerp van «proportionaliteit», gevraagd om ook op een andere wijze te sanctioneren. Dit werd beargumenteerd met de redenering dat het instrument van intrekking van de erkenning de processen van een bedrijf op een onredelijke manier kan belemmeren. Zonder erkenning kunnen immers geen bedrijfsactiviteiten plaatsvinden en komt het bedrijf min of meer stil te liggen. De bestuurlijke boete heeft dat nadeel niet en wordt daarom in sommige gevallen als een meer passende sanctie gezien.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers