

# Vlot geregeld, voor veilig leven en werken

uitvoeringsprogramma aanpak administratieve  
lasten en regeldruk van het ministerie van Verkeer  
en Waterstaat

17 november 2008

# Vlot geregeld, voor veilig leven en werken

uitvoeringsprogramma aanpak administratieve  
lasten en regeldruk van het ministerie van Verkeer  
en Waterstaat

17 november 2008

<b>1.</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
2.1	Aanleiding voor het rapport	6
2.2	Afstemming met betrokken partijen	6
2.3	Leeswijzer	7
<b>3.</b>	<b>Hoofdpijnen van de aanpak</b>	<b>8</b>
3.1	Aanpak administratieve lasten en regeldruk bij VenW.	8
3.2	Administratieve lasten en regeldruk voor bedrijven	8
3.2.1.	Nieuwe definitie en nulmeting	8
3.2.2.	Maatregelen in uitvoering	8
3.2.3.	Inzet verbreed	9
3.3	Administratieve lasten en regeldruk voor burgers, professionals en medeoverheden	10
<b>4.</b>	<b>Maatregelen vermindering regeldruk in de domeinen</b>	<b>13</b>
4.1	Personenvervoer	13
4.1.1.	Maatregelen in onderzoek	13
4.2	Spoor	14
4.2.1.	Maatregelen in uitvoering	14
4.3	Wegenverkeersrecht	15
4.3.1.	Gerealiseerd sinds 1 maart 2007	15
4.3.2.	Maatregelen in uitvoering	15
4.3.3.	Maatregelen in onderzoek	16
4.4	Goederenvervoer over de weg	17
4.4.1.	Maatregelen in uitvoering	17
4.4.2.	Maatregelen in onderzoek	17
4.5	Water	18
4.5.1.	Gerealiseerd sinds 1 maart 2007	18
4.5.2.	Maatregelen in uitvoering	18
4.5.3.	Maatregelen in onderzoek	19
4.6	Binnenvaart	20
4.6.1.	Maatregelen in uitvoering	20
4.6.2.	Maatregelen in onderzoek	20
4.7	Zeevaart	23
4.7.1.	Maatregelen in uitvoering	23
4.7.2.	Maatregelen in onderzoek	24
4.8	Luchtvaart en luchthavens	25
4.8.1.	Gerealiseerd sinds 1 maart 2007	25
4.8.2.	Maatregelen in uitvoering	26
4.8.3.	Maatregelen in onderzoek	26
4.9	Toezietslasten en kwaliteit dienstverlening	27
4.9.1.	Gerealiseerd sinds 1 maart 2007	27
4.9.2.	Maatregelen in uitvoering	28

---

**Bijlage A** In uitvoering zijnde maatregelen 31

**Bijlage B** In internationaal verband te entameren maatregelen 35

**Bijlage C** Toenamen van administratieve lasten 37

---

# 1.Samenvatting

---

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een aantal maatregelen in uitvoering en in onderzoek om de administratieve lasten en regeldruk terug te dringen voor bedrijven en burgers.

Het bestaande uitvoeringsprogramma resulteert in een vermindering van circa € 97 miljoen administratieve lasten voor bedrijven respectievelijk € 54 miljoen en 2 miljoen uren door administratieve lasten voor burgers, gerekend vanaf de start van het kabinet, 1 maart 2007.

Daarnaast is een aantal nieuwe onderwerpen benoemd om te onderzoeken of er verdere vermindering van administratieve lasten en regeldruk mogelijk is. Hierbij wordt niet alleen naar administratieve lasten gekeken maar in een aantal gevallen ook naar nalevingskosten. De verwachting is dat enkele van deze onderwerpen merkbare kwantitatieve verminderingen van administratieve lasten zullen opleveren; andere zullen geen kwantitatief omvangrijke vermindering van administratieve lasten opleveren maar wel de beleefde hinder door regeldruk verminderen.

Vermindering van administratieve lasten en regeldruk in het wegvervoer wordt gezien naar aanleiding van het advies van de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen. Hierover wordt een kabinetsstandpunt opgesteld.

Een vermindering van toezichtslasten en een verbetering van de kwaliteit van dienstverlening volgen een separaat spoor in het kader van het kabinetsbrede programma "Vernieuwing Toezicht" maar de activiteiten van VenW worden in het kader van deze rapportage wel genoemd.

---

## 2. Inleiding

---

### 2.1 Aanleiding voor het rapport

Dit rapport is opgesteld op verzoek van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer. In dit rapport worden de resultaten en activiteiten beschreven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) als onderdeel van het kabinetsprogramma ter vermindering van administratieve lasten en regeldruk voor bedrijven en voor burgers. Aangegeven wordt welke resultaten zijn bereikt sinds de peildatum voor het begin van het kabinet, 1 maart 2007. Tevens wordt aangegeven welke maatregelen in uitvoering zijn en welke maatregelen worden onderzocht.

Aan de hand van dit rapport kan periodiek de voortgang van het programma worden gevolgd.

Met dit uitvoeringsprogramma wordt ook invulling gegeven aan de desbetreffende toezegging bij de behandeling van de beleidsbrief binnenvaart "Varen voor een vitale economie".

De aanpak van het kabinet van administratieve lasten en regeldruk is verbreed ten opzichte van eerdere kabinetten. Onderdelen van de aanpak zijn nu administratieve lasten, nalevingskosten, toezichtlasten en verbetering dienstverlening. Naast nationale regelgeving richt de aandacht zich ook op internationale regelgeving.

### 2.2 Afstemming met betrokken partijen

De vraag welke verdere verminderingen van administratieve lasten en regeldruk kunnen worden gevonden, is in verschillende reguliere overleggrems met het bedrijfsleven besproken.

Opmerkingen die tijdens de nieuwe nulmeting van administratieve lasten voor bedrijven naar voren zijn gebracht door geïnterviewde bedrijven, zijn betrokken bij de opstelling van dit uitvoeringsprogramma.

De Commissie Noordzij is bij uitstek een gremium geweest waarin afstemming met het bedrijfsleven heeft plaatsgevonden over regeldruk met betrekking tot transport. Het kabinetsstandpunt wordt eveneens in nauw overleg met de sector vormgegeven.

Voor alle maatregelen geldt dat bij de uitwerking en implementatie de sector betrokken wordt.

---

## 2.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 worden de hoofdlijnen van de acties beschreven. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de specifieke activiteiten die op de verschillende domeinen van VenW-beleid en -regelgeving zijn gericht.

Bijlage A bevat een overzicht van de acties met betrekking tot de administratieve lasten voor bedrijven en burgers.

Bijlage B bevat in internationaal verband te entameren maatregelen.

Bijlage C beschrijft de dossiers, waar deels nog besluitvorming over plaatsvindt, die zullen of kunnen leiden tot stijging van administratieve lasten en/of regeldruk.

---

## 3. Hoofdpijnen van de aanpak

### 3.1 Aanpak administratieve lasten en regeldruk bij VenW.

Als onderdeel van de vernieuwing van VenW zijn voor departementsbrede onderwerpen portefeuilles versterkt. De portefeuille administratieve lasten en regeldruk heeft hierdoor een nieuwe impuls gekregen. De aandacht richt zich in dit rapport op vermindering van de administratieve lasten en regeldruk van de bestaande regelgeving. De belangrijkste activiteiten worden hierna en in de paragrafen per beleidsdomein behandeld.

Daarnaast richt VenW zich op beheersing van de ontwikkeling van regeldruk; hiervoor is een proces ingericht waarin 'startnota's' worden opgesteld en beoordeeld, in een pril stadium van gedachtevorming over nieuw beleid en/of regelgeving;

### 3.2 Administratieve lasten en regeldruk voor bedrijven

#### 3.2.1. Nieuwe definitie en nulmeting

De definitie van administratieve lasten voor bedrijven is gewijzigd om de 'merkbaarheid' beter tot uitdrukking te laten komen. De in dit rapport gepresenteerde maatregelen voldoen aan deze nieuwe definitie.

In 2008 is in opdracht van het kabinet een nieuwe 'nulmeting' gedaan voor onder meer VenW. In de Voortgangsrapportage Regeldruk Bedrijven van november 2008 van het kabinet is voor VenW als nulmeting een bedrag van € 374 miljoen aangegeven. Op het niveau van VenW als geheel geeft de nulmeting een indicatie maar er zullen nog technische correcties moeten plaatsvinden. De resultaten van deze nulmeting zijn op individueel dossierniveau nog onvoldoende stabiel om te gebruiken. In deze rapportage is daarom waar getallen voor individuele maatregelen zijn genoemd, gebruik gemaakt van de bestaande nulmeting uit 2002. Het totaaleffect van de maatregelen is ten slotte geactualiseerd naar de situatie van 2007.

#### 3.2.2. Maatregelen in uitvoering

Het uitvoeringsprogramma ter vermindering van administratieve lasten en regeldruk bevat nog een aantal substantiële posten in uitvoering. De belangrijkste zijn de Wet wegvervoer goederen, de Waterwet, de Boordcomputer taxi, de Regeling voor Burgerlijke en Militaire Luchthavens en de Herziening van het Voertuigreglement. Samen met al uitgevoerde maatregelen bij de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo, in relatie met het Activiteitenbesluit), de registratievoorschriften bij ballonvluchten, de APK en de kentekens



---

komt hier naar schatting circa € 97<sup>1</sup> mln. vermindering van administratieve lasten voor bedrijven uit voort. In bijlage A is een overzicht van de in uitvoering zijnde maatregelen opgenomen. De in uitvoering zijnde maatregelen zullen nog worden (her)berekend aan de hand van de nieuwe nulmeting nadat de technische correcties van de nulmeting zijn bepaald.

### **3.2.3. Inzet verbreed**

#### *Nalevingskosten*

Het kabinet heeft onderzocht op welke terreinen het bedrijfsleven naar hun mening nodeloos hoge nalevingskosten ondervindt. Op het terrein van VenW zijn drie onderwerpen genoemd:

- eisen aan aantal passagiers en vastzetten lading in wegvoertuigen;
- eisen aan tijdelijk ingezet personeel (op taxi's en rondvaartboten);
- eisen aan binnenvaartuigen met betrekking tot veiligheid.

Voor het overige zijn er in het onderzoek geen grote hinderlijke nalevingskosten bij VenW ontdekt. Een nader onderzoek is in november 2008 gestart. Onderzocht wordt welke regelgeving aan de knelpunten ten grondslag ligt en of er inderdaad sprake is van vermijdbare regeldruk, gelet op de te borgen publieke belangen.

#### *Toezichtslasten en kwaliteit dienstverlening*

Volgens een aantal sporen werkt VenW aan vermindering van toezichtslasten en verbetering van de kwaliteit van dienstverlening. Te noemen zijn:

- Samenwerking inspecties (frontoffices)
- Risicogestuurd toezicht
- Van objectcontroles naar systeemtoezicht
- Maatwerk in interventies; de beweging van 'standaardreacties op overtredingen' naar 'zacht waar dat kan, hard waar het moet'.
- Informatie en digitalisering bij toezicht en bij vergunningverlening.

In paragraaf 4.9 wordt hier nader op ingegaan.

#### *EU en andere internationale regelgeving.*

Er is in enige mate mogelijkheid via aanpassing van Europese regelgeving te komen tot vermindering van administratieve lasten. In bijlage B zijn de onderwerpen aangegeven.

Ook de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (Commissie Noordzij)<sup>2</sup> heeft een aantal in Europees verband aan te pakken knelpunten genoemd. Indien deze initiatieven zouden slagen, moet meestal met een lange realisatietermijn worden gerekend.

---

<sup>1</sup> Cijfers gebaseerd op de oude nulmeting, geactualiseerd prijspeil 2007; maatregelen vallen qua karakter wel binnen de nieuwe definitie van merkbare administratieve lasten voor bedrijven

<sup>2</sup> ingesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Economische Zaken op 27 april 2007 (Staatscrt. 7 mei 2007, nr. 87/pag. 7

---

Bij overgang van nationale naar Europese regelgeving, met name in de luchtvaart en de zeevaart, blijkt dat het detailniveau eerder toeneemt dan afneemt en daarmee de regeldruk die voor de sector en de overheid ontstaan. Ook worden soms eerder genomen of voorgenomen dereguleringsmaatregelen door nieuwe Europese regelgeving teruggedraaid.

Vanuit de herzieningen op diverse richtlijnen vloeien veelal weliswaar slechts marginale verhoging van de administratieve lasten voort, maar wel is een tendens zichtbaar dat de inhoudelijke nalevingslasten toenemen. De doelregelgeving die Nederland nastreeft, staat onder druk.

#### *Fundamentele verkenning transportbelemmeringen*

Op het advies van de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (voorzitter de heer K. Noordzij) wordt een kabinetsstandpunt gemaakt. Hierbij komt de 'top 15' als eerste aanbod. VenW richt zich daarbij op 8 knelpunten. Zes punten van de 'top 15' worden aangepakt door de ministeries van Financiën en VROM; één ligt er op het terrein van gemeenten. In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op de aanpak naar aanleiding van het advies.

#### *Vaste Verander Momenten*

VenW steunt de uitgangspunten dat bedrijfsleven (en anderen) zich tijdig op nieuwe wet- en regelgeving moeten kunnen voorbereiden en het bedrijfsleven (en anderen) daarover tijdig geïnformeerd moet worden. Vaste Verandermomenten kunnen daarbij helpen de aanpassing aan nieuwe regelgeving door het bedrijfsleven te vergemakkelijken. VenW zal de toepassing van vaste verandermomenten overeenkomstig het binnenkort vast te stellen kabinetsbeleid volgen.

#### *Lex Silencio Positivo*

Het kabinet heeft een onderzoek laten uitvoeren naar mogelijkheden voor 'Lex Silencio Positivo' (automatische verlening van vergunning na verstrijken van een bepaalde tijd). Er is geconcludeerd dat er bij VenW geen verdere mogelijkheden zijn om Lex Silencio Positivo in te voeren.

### **3.3 Administratieve lasten en regeldruk voor burgers, professionals en medeoverheden**

VenW hecht belang aan de beperking van de administratieve lasten en regeldruk voor burgers. VenW reduceert de administratieve lasten en regeldruk voor burgers met de maatregelen in dit rapport met € 54 miljoen en 2 miljoen uren. Voor burgers belangrijke gerealiseerde maatregelen zijn de vermindering van de APK-frequentie per 1 januari 2008 en de vereenvoudiging bij de verlenging van de gehandicaptenparkeerkaart. In bijlage B is een overzicht opgenomen van maatregelen die gericht zijn op de administratieve lasten en regeldruk voor burgers. Het kabinet geeft in het bijzonder aandacht aan het schenken van vertrouwen en de toepassing van mediation.

---

### *Schenken van vertrouwen*

Wat betreft het geven van vertrouwen aan de burger zijn beide eerdergenoemde dossiers een mooi voorbeeld.

Ten aanzien van de vermindering van de APK-frequentie geldt dat VenW de burger niet alleen reductie van de administratieve lasten biedt, maar ook vertrouwen schenkt, immers uitgegaan wordt dat zij deugdelijke voertuigen aanschaffen en hun voertuigen in de toekomst regelmatig blijven onderhouden.

Met de recente wijziging van de voorschriften inzake de verlenging van de gehandicaptenparkeerkaart wordt beoogd de medische (her)keuring achterwege te laten als de verstreckende instantie over gegevens beschikt waaruit duidelijk blijkt dat de herkeuring niet nodig is. Bijvoorbeeld indien uit het oorspronkelijke keuringsrapport blijkt dat de handicap chronisch of onomkeerbaar is, of eventueel langer dan vijf jaar zal aanhouden. Of bijvoorbeeld indien uit andere bij de gemeente geregistreerde gegevens blijkt dat aan betrokkene zorg wordt verleend (in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning). Ook in deze gevallen wordt vertrouwen geschonken aan de burger. Hij profiteert zodoende van een snellere vergunningverlening en minder administratieve lasten.

Een ander voorbeeld van het schenken van vertrouwen hangt samen met een verbetering in de dienstverlening van de Dienst Wegverkeer. Sinds eind 2007 is het mogelijk om een digitaal een nieuw kentekenbewijs aan te vragen. Voorheen was het altijd noodzakelijk om in persoon een aanvraagformulier af te halen bij de Dienst Wegverkeer of bij één van de grotere postkantoren.

### *Toepassing Mediation*

Het inspraakpunt VenW ondersteunt het departement bij formele inspraakprocedures en geeft daarnaast ook advies over burgerconsultatie. Daarbij is te denken aan onderwerpen als de aanleg van de Randstadrail, windturbineparken of bijvoorbeeld Schiphol. Naar aanleiding van een in 2006 uitgebracht advies wordt onderzocht of Inspraak Nieuwe Stijl kan worden toegepast. Inspraak Nieuwe Stijl omvat zowel een brede consultatie van burgers aan het begin van de planvorming als een tweede stap, de finale belangentoets kort voor het definitieve besluit. Deze werkwijze wordt in de praktijk bij verschillende projecten toegepast en gemonitord, zodat bekeken kan worden of deze aanpak beter bruikbaar is en tot besluiten leidt die kunnen rekenen op meer begrip en draagvlak bij de burgers. Daarnaast lopen er diverse trajecten gericht op de verbetering van mediationvaardigheden van medewerkers. Zo werkt het Inspraakpunt met ervaren mediators aan een handreiking belangenmanagement voor projectmedewerkers. Hierin worden mediationvaardigheden en interventies aangedragen, die kunnen worden ingezet om de belangen rondom een project in kaart te brengen en die belangen zo mogelijk meer gemeenschappelijk te maken. Ook ontwikkelt het Inspraakpunt trainingen voor mediationvaardigheden voor projectmedewerkers. Dit om conflicten te voorkomen. Voor die gevallen waarbij sprake is van een conflict wil het inspraakpunt een pool van externe mediators opzetten. Het inspraakpunt is verder betrokken bij de publieksparticipatie rond de

---

A12 Ede-Veenendaal, waarbij voorafgaand aan de formele inspraak in een aantal bijeenkomsten, onder leiding van een mediator, in kaart wordt gebracht welke belangen er rondom dit project spelen. Tot slot wil het inspraakpunt op korte termijn een aantal pilots starten waarbij insprekers, waarmee een conflict dreigt, telefonisch worden benaderd om hun inspraakreactie toe te lichten.

*Interbestuurlijk toezicht*

Het kabinet onderzoekt de interbestuurlijke toezichtsarrangementen overeenkomstig de criteria van de Commissie Doorlichting Interbestuurlijk Toezicht.

In het voorjaar van 2009 is een kabinetsstandpunt te verwachten.

---

## 4. Maatregelen vermindering regeldruk in de domeinen

---

### 4.1 Personenvervoer

#### 4.1.1. Maatregelen in onderzoek

##### *Nalevingskosten*

In het regeldrukprogramma van het kabinet zijn nalevingskosten een nieuwe zoekgebied voor vermindering. De sector Transport is begin 2008 meegenomen in een pilotonderzoek. Hieruit zijn voor het personenvervoer twee nader te onderzoeken onderwerpen gekomen:

- eisen aantal toegestane passagiers in wegvoertuigen;
- eisen aan tijdelijk ingezet personeel (op taxi's).

Voor het overige personenvervoer zijn er in het pilotonderzoek geen grote hinderlijke nalevingskosten ontdekt. Het nadere onderzoek is gestart in november 2008.

##### *Taxivervoer en kinderopvang*

Er bestaat op dit moment een regeling op basis waarvan onder bepaalde financiële voorwaarden vervoer door vrijwilligers vrijgesteld wordt van de WP2000-eisen. In het kader van de uitwerking van de Toekomstvisie Taxi zal met belanghebbende partijen bezien worden hoe de reikwijdte van de wet zich verhoudt tot speciale diensten en situaties en de eisen die momenteel aan taxivervoer worden gesteld. Het vervoer zoals hier bedoeld zal daarbij in breder verband worden betrokken.

##### *Herziening Wet personenvervoer (WP2000)*

De Wet Personenvervoer 2000 wordt herzien. Daarbij zullen ook de toe- of afnames van administratieve lasten in beeld worden gebracht.

---

## 4.2 Spoor

### 4.2.1. Maatregelen in uitvoering

De evaluatie van de Spoorwegwet en concessies (kabinetsstandpunt) komt in eerste kwartaal 2009 naar de Tweede Kamer. Na afloop van de evaluatie moet blijken of dit heeft geleid tot reductie. De inschatting is dat hier geen (te) hoge verwachtingen moeten zijn.

Inmiddels is wel het project 'Beter Geregeld' afgerond, waaruit kwam dat de spoorsector meer van middel- naar doelvoorschriften gaat (bijv. ministeriele regeling spoorverkeer).

---

## 4.3 Wegenverkeersrecht

### 4.3.1. Gerealiseerd sinds 1 maart 2007

Voor burgers belangrijke gerealiseerde maatregelen zijn de vermindering van de APK-frequentie per 1 januari 2008 en de vereenvoudiging bij de verlenging van de gehandicaptenparkeerkaart. De administratieve lasten voor burgers worden deze kabinetsperiode gereduceerd met € 53 mln. en 1,6 miljoen uren.

De RDW heeft de mogelijkheid gecreëerd om het fysiek bewaren van APK-formulieren te vervangen door het opslaan van een digitale versie van de APK-formulieren.

### 4.3.2. Maatregelen in uitvoering

#### *Modernisering van de APK*

Er wordt gekeken naar de mogelijkheid een aantal vanuit de praktijk ontwikkelde verbeteringen in de APK door te voeren per 1 januari 2010 (vereenvoudiging van de APK-emissiemetingen bij benzine- en dieselauto's).

De belangrijkste onderdelen van de modernisering betreffen een vereenvoudiging van het APK-proces en gebruik van de veelal aanwezige voertuigelektronica; tevens worden enige nieuwe keuringspunten toegevoegd.

Het effect op de administratieve lasten bedraagt een reductie van ongeveer € 9 miljoen.

#### *Digitaal schorsen kentekenbewijzen.*

Vanaf 1 april 2009 is het voor burgers mogelijk om voertuigen digitaal te schorsen. Burgers hoeven dan niet langs het postkantoor te gaan. Dat betekent een jaarlijkse reductie van circa 500.000 uren en € 1,1 miljoen.

#### *Digitalisering Eigen Verklaring rijbewijs*

Het CBR onderzoekt de mogelijkheid om het afgeven van de Eigen Verklaring te digitaliseren. Dat bespaart de burger een bezoek aan de gemeente.

#### *Stroomlijning medische traject rijbewijzen*

Ook onderzoekt het CBR de mogelijkheid om de diverse trajecten van medische keuringen te integreren. Daarbij gaat het voor beroepschauffeurs om de ARBO-keuringen in het kader van de Collectieve Arbeids Overeenkomst, de keuring voor de vakbekwaamheid en de rijbewijskeuringen.

---

### 4.3.3. Maatregelen in onderzoek

#### *Kentekens*

Er is een onderzoek gestart naar mogelijke vereenvoudiging van de huidige regels van het productie- en distributieproces van kentekenplaten.

#### *Printen van APK-formulieren*

De RDW onderzoekt de mogelijkheid om APK-formulieren niet alleen digitaal te bewaren, maar ook te printen op geheel blanco papier.

#### *Register gestolen gehandicaptenparkeerkaarten*

Om het misbruik van gestolen gehandicaptenparkeerkaarten tegen te gaan, wordt onderzocht hoe een register van gestolen parkeerkaarten kan worden opgezet.

#### *185-dagen regeling voor rijbewijzen*

Om rijbewijstoerisme tegen te gaan is er een wachttijd voor het aanvragen van een rijbewijs voor nieuwe ingezetenen: De '185-dagen regeling'. Om onbedoelde nadelen in individuele gevallen te voorkomen wordt gekeken naar voorwaarden waaronder 'naar voren' kan worden gekeken bij aanvragen.



---

## 4.4 Goederenvervoer over de weg

### 4.4.1. Maatregelen in uitvoering

Het voorstel van de Wet wegvervoer goederen is in behandeling bij de Eerste Kamer. Inwerkingtreding kan naar verwachting in 2009 plaatsvinden.

### 4.4.2. Maatregelen in onderzoek

#### *Fundamentele verkenning transportbelemmeringen*

Op het advies van de Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (de Commissie Noordzij) wordt een kabinetsstandpunt gemaakt. Voor alle voorstellen en adviezen wordt in nauw overleg met het bedrijfsleven gekeken hoe deze opgevolgd kunnen worden. Afsproken is steeds als vertrekpunt te kiezen het knelpunt echt aan te pakken. Dat voorkomt al te gemakkelijk te zeggen dat het niet kan, waar er als we het echt willen, wel degelijk mogelijkheden zijn om de knelpunten te verminderen. Hierbij komt de 'top 15' als eerste aanbod. VenW richt zich daarbij op:

- Arbeidstijdenwet naast rust/rijtijden (met SZW)
- Rijbewijs & vakbekwaamheid chauffeurs (SZW)
- CBS-vervoersenquete, verkeersenquete (met EZ)
- Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn, e.d.
- Afgiftetermijn bestuurderskaart digitale tachograaf
- Beperkingen gebruik 45 voet ISO-containers
- Lengte van vrachtauto / aanhangwagencombinaties
- Breedte geconditioneerd vervoer/dikwandige voertuigen

Zes punten van de 'top 15' worden aangepakt door de ministeries van Financiën en VROM; één ligt er op het terrein van gemeenten.

Het kabinetsstandpunt zal kort na dit uitvoeringsprogramma aan de Kamer worden aangeboden.

#### *Nalevingskosten*

In het regeldrukprogramma van het kabinet zijn nalevingskosten een nieuwe ontwikkeling. De sector Transport is begin 2008 meegenomen in een pilotonderzoek. Hieruit is voor het wegvervoer één nader te onderzoeken onderwerp gekomen:

- eisen aan het vastzetten van lading in wegvoertuigen.

Voor het overige zijn er in het pilotonderzoek in het wegvervoer geen grote hinderlijke nalevingskosten gebleken. Het nadere onderzoek is gestart in november 2008.

---

## 4.5 Water

### 4.5.1. Gerealiseerd sinds 1 maart 2007

#### *Activiteitenbesluit/Wvo*

In januari 2008 zijn 12 bedrijfstakken onder algemene regels gebracht. In het besluit zijn zowel de regels voor de milieuaspecten als voor de lozingen opgenomen. Daarmee is de synergie tussen de Wet milieubeheer en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren vergroot en is tevens voor ca 1300 bedrijven de Wvo-vergunning vervallen. Ook bevat het besluit geen nieuwe meetverplichtingen voor deze bedrijven. Hierdoor zullen de lasten voor deze bedrijven met € 14,1 mln. verminderen.

### 4.5.2. Maatregelen in uitvoering

#### *Waterwet*

Met de nieuwe Waterwet worden in 2009 zes oude vergunningstelsels gebundeld in één watervergunning. Dat betekent dat er voor alle handelingen in het watersysteem nog maar één vergunning nodig is. Aanvullend voordeel is dat bedrijven voor de omgevings- en watervergunning terecht kunnen bij één loket. Daarbij wordt ook de digitale backoffice van Rijkswaterstaat gemoderniseerd met als doel de dienstverlening te verbeteren. Rijkswaterstaat zal hierdoor beter in staat zijn wettelijke termijnen te halen, het toezicht efficiënter te plannen en betere informatie aan de bedrijven en de burger te verstrekken. Voorts wordt voor een deel van de huidige vergunningen op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken algemene regels ingevoerd. De vergunningplicht voor indirecte lozingen wordt beperkt. De reductie van de administratieve lasten zullen met € 9,2 mln. verminderen. Eén van de doelstellingen van de nieuwe wet- en regelgeving is een verbeterde afstemming tussen de overheden, hetgeen moet leiden tot heldere en eenduidige normstellingen door de verschillende overheidsinstanties. Toepassing van de digitale snelweg zal tevens met zich meebrengen dat het aantal benodigde kopieën van vergunningaanvragen kan worden beperkt.

#### *Ontgrondingenwet*

Zoals in het vorige uitvoeringsprogramma aan de Kamer gemeld, is het de intentie de Ontgrondingenwet te schrappen en de ontgrondingen te regelen met het algemene instrumentarium van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Hierdoor zullen de administratieve lasten (€ 50 mln.) bij VenW vervallen. Bij het intrekken van de Ontgrondingenwet en het overhevelen van het afwegingskader in de Wet ruimtelijke ordening en Wabo zal worden onderzocht of het nodig is dat de lasten bij het indienen van een aanvraag in zijn geheel weer moeten terugkomen onder de Wabo en de Wet ruimtelijke ordening.

---

#### **4.5.3. Maatregelen in onderzoek**

Er komt een onderzoek naar de mogelijkheden en draagvlak om de meetverplichtingen ten behoeve van de verontreinigingsheffing te beperken. Ook wordt gekeken naar het proces van het verrichten van metingen om dat efficiënter maken. Het lijkt mogelijk een zekere optimalisatie van de uitvoeringspraktijk te realiseren.

---

## 4.6 Binnenvaart

Het domein binnenvaart wordt sterk gereguleerd door internationale afspraken in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna CCR) en de Europese Commissie. Dit maakt dat de beleidsvrijheid binnen het domein beperkt is en een vermindering van administratieve lasten vooral in internationaal verband gerealiseerd moet worden. Nederland zal daarom in de CCR aan de andere lidstaten voorstellen doen om tot een reductie te komen en in de EU ontplooidde initiatieven met kracht ondersteunen.

De hieronder beschreven voorstellen vloeien voort uit nulmetingen en gesprekken met de sector. Hoewel de uiteindelijke metingen in de nulmeting van eind 2007 nog niet stabiel zijn, kan wel geconcludeerd worden dat er op onderdelen sprake is van aanzienlijke administratieve lasten of dat de sector de informatieverplichtingen die deze lasten veroorzaken slecht waardeert.

De signalen uit de sector concentreren zich op twee hoofdonderwerpen. Het aanvragen, invullen en het afstempelen van dienst- en vaartijdenboek wordt door de sector als een slecht gewaardeerde informatieverplichting ervaren en dat geldt ook – zij het in mindere mate - voor het systeem van keuringen en certificaten. Naast het certificaat van onderzoek bestaat er een groot aantal deelcertificaten en hebben de meeste keuringen een eigen keuringsregime. Dit is onduidelijk maar kost ook veel tijd. Deze informatieverplichtingen scoren ook volgens de nulmetingen kwantitatief hoog.

Daarnaast wordt vanuit de sector aangegeven dat het soms moeilijk is om op een snelle manier informatie te verkrijgen over regelgeving en wordt gewag gemaakt van lange wachttijden bij keuringen.

### 4.6.1. Maatregelen in uitvoering

#### *Binnenvaartwet*

Ten gevolge van de implementatie van de binnenvaartwet per 30-12-2008 is sprake van een lichte verlaging van administratieve lasten. De grootste vermindering wordt gerealiseerd door het afschaffen van de ondernemersvergunning en het vergunningbewijs alsmede de afschaffing van de inschrijving eigen vervoer.

#### *Keuringen en verstrekken van certificaten*

Bij de Inspectie van verkeer en waterstaat is een traject in gang gezet om het verrichten van keuringen en het verstrekken van certificaten in de markt weg te zetten. Dit is in 2010 gerealiseerd. De bedoeling hiervan is onder meer dat de wachttijden verminderen.

### 4.6.2. Maatregelen in onderzoek

Op 1 oktober 2008 heeft de Europese Commissie het project "PLATINA" gelanceerd, om op een efficiëntere manier acties en maatregelen ter bevordering van de binnenvaart te formuleren en uit te voeren. Het project heeft 22 partners uit 9 Europese landen en wordt

---

met € 8,5 miljoen door de Commissie gefinancierd. Een van de doelstellingen van het project is het slechten van administratieve barrières. In dat kader is in opdracht van de Commissie in september 2008 een rapport opgesteld. Hoewel de scope breder is dan administratieve lasten worden deze ook nadrukkelijk meegenomen. Dit rapport vormt voor de basis voor verdere acties en Nederland zal zich met kracht inzetten om administratieve en andere barrières te slechten.

In november 2008 wordt een aantal voorstellen in het Economische comité van de CCR ingebracht. De gesignaleerde knelpunten en oplossingrichtingen zijn nog globaal van karakter en zullen nog verder verdiept en uitgewerkt dienen te worden in andere comités en werkgroepen waarbij door Nederland wordt voorgesteld dat het Economische comité vanuit de invalshoek vermindering van administratieve lasten nauwgezet de uitwerking blijft monitoren. Afstemming met de EU initiatieven vindt plaats in Platina en –voor technische eisen- in de Joint Working Group van de CCR.

Voorgesteld wordt in de CCR:

- te onderzoeken of het mogelijk is om door middel van - een vorm van - digitale ondersteuning de lasten te reduceren van het dienstboekje;
- te onderzoeken of het mogelijk is om door middel van - een vorm van - digitale ondersteuning de lasten te reduceren van het vaartijdenboek;
- door te gaan met een zo groot mogelijke harmonisering van geldigheidstermijnen van certificaten en -voor zover dat niet kan - vaste intervals van vervaltermijnen. Daarbij zal de lengte van de intervals zodanig dienen te zijn dat een reductie van administratieve lasten wordt gerealiseerd wordt;
- te onderzoeken of het mogelijk is het systeem van periodieke-en typekeuringen en certificaten te vereenvoudigen met minder administratieve lasten en een grotere verantwoordelijkheid van de sector;
- te onderzoeken of vanuit de CCR een informatieservice voor de sector opgestart kan worden;
- het aan boord hebben van reglementen (ook in digitale vorm) te laten vervallen;
- de Rijnvaartverklaring af te schaffen en te bezien of het doel waarvoor deze thans gebruikt wordt niet met minder administratieve lasten kan worden gerealiseerd.

Vanuit de voorbereiding van het frontoffice binnenvaart wordt op korte termijn een werkgroep gestart die op zoek zal gaan naar mogelijkheden om te komen tot verdere vereenvoudiging van regelgeving, rekening houdend met de internationale context.

#### *Nalevingskosten*

In het regeldrukprogramma van het kabinet zijn nalevingskosten een nieuwe ontwikkeling. De sector Transport is begin 2008 meegenomen in een pilotonderzoek. Hieruit zijn voor de binnenvaart twee nader te onderzoeken onderwerpen gekomen:

- 
- eisen aan tijdelijk ingezet personeel (op rondvaartboten);
  - eisen aan binnenvaartuigen met betrekking tot veiligheid.

Voor het overige zijn er in het pilotonderzoek in de binnenvaart geen grote hinderlijke nalevingskosten ontdekt. De Regiegroep Regeldruk heeft gepland dat het nadere onderzoek start in november

---

## 4.7 Zeevaart

Het domein zeevaart wordt sterk gereguleerd vanuit de internationale verdragen (IMO/ILO) en Europese (EU) richtlijnen en verordeningen. Dit maakt dat de beleidsvrijheid binnen het domein beperkt is.

Nederland promoot op beide niveaus doelregelgeving, wat mogelijkheden biedt om de administratieve lasten en regeldruk tot een minimum te beperken.

Internationaal is momenteel echter een tendens waarneembaar dat de diverse regelgeving meer voorschriften bevat en daarmee meer regeldruk oplevert.

De voorstellen die zijn geformuleerd zijn gebaseerd op de uitgevoerde nulmeting en gesprekken met de sector. Hoewel de uiteindelijke metingen in de rapportage nog niet stabiel zijn, kan op onderdelen geconcludeerd worden dat bovenmatige administratieve lasten (regeldruk) ervaren worden.

In de voorgestelde maatregelen op basis van een nadere nulmeting en gesprekken met de sector zijn twee categorieën te onderscheiden. De voorstellen die op voorhand haalbaar zijn en effect hebben en voorstellen die een nader haalbaarheidsstudie vergen vanwege mogelijke risico's met betrekking tot veiligheid, milieu of level playing field.

### 4.7.1. Maatregelen in uitvoering

*Uniform formulier melding scheepsafval (realisatie eind 2008)*

Vanuit de inspanningen van o.a. Nederland in de IMO is een uniform formulier ontwikkeld voor de melding in zeehavens van scheepsafval en ladingresiduen.

*Risicogebaseerde inspecties*

Vanuit de sector is in de nulmeting aangegeven dat men risico gebaseerde inspecties prefereert. Dit sluit aan op het lopende proces bij IVW om de handhaving meer en meer te baseren op risico analyse en is een voortdurend proces. Zie 4.9 voor de verdere toelichting.

*Integratie inspectie inzet.*

Rijksbreed loopt een programma ("vernieuwing toezicht") dat gericht is op de integratie en coördinatie van inspecties. Binnen VenW is dit onderwerp bij IVW belegd. Zie 4.9 voor de verdere toelichting.

*Bemanningsdocumenten (Realisatie 2010)*

In dit dossier spelen 3 elementen die zullen leiden tot vermindering van de administratieve lasten.

Het eerste is het aanpassen van de vereisten voor het verlengen van de vaarbevoegdheidsbewijs aan de internationale verdragsmogelijkheden van 2 maal 5 jaar. Momenteel moet na vijf jaar een volledig nieuwe bewijs worden aangevraagd met alle lasten die daarmee gemoeid zijn. Het tweede element is de acceptatie van de buitenlandse monsterboekjes om te mogen varen op de Nederlandse vloot.

---

Het derde element betreft maatregelen voor de uitwisselbaarheid van de koopvaardij en visserij vaarbevoegdheden in relatie tot de opleidingen.

Voor alle elementen wordt de wet- en regelgeving bezien op aanpassingen, waarbij t.z.t een inschatting wordt gemaakt van de concrete administratieve lastenreductie.

#### **4.7.2. Maatregelen in onderzoek**

De tweede categorie voorstellen, die een nader haalbaarheidsstudie vergen vanwege mogelijke risico's met betrekking tot veiligheid, milieu of level playing field, betreft de onderwerpen: De haalbaarheidsstudies zijn einde eerste kwartaal 2009 afgerond.

*Verminderen informatieverplichtingen m.b.t. oliejournaals;*  
in de studie zal bekeken worden of er mogelijkheden zijn voor een andere wijze van registratie, frequentie en informatievoorziening.

*Afschaffen kennistoets voor buitenlandse kapiteins op Nederlandse schepen*

Bij de implementatie van internationale doelregelgeving is in de nationale wetgeving een aanvullende verplichting tot een formele kennistoets opgenomen. Bezien wordt of deze maatregel afgeschaft kan worden.

*Benutten van inspectieresultaten marktpartijen*

De huidige inspecties zijn veelal gebaseerd op eigen waarneming en informatie van andere "bevoegde overheden" in de keten. Bezien wordt of ook informatie van marktpartijen als bron voor toezicht gebruikt kunnen worden.

*Geïntegreerde informatiestromen m.b.t. scheepvaartverkeer;*

Vanuit diverse lopende trajecten en de huidige wet- en regelgeving wordt bezien of gegevens- en informatiestromen dubbelingen kennen en mogelijk efficiënter georganiseerd kunnen worden.

*Flexibilisering van de loodsplicht*

Bezien wordt of, uitgaand van sterk verbeterde stand der techniek (voortstuwing schepen, navigatiesystemen) het opportuun is om de loodsvereisten flexibeler te maken.



---

## 4.8 Luchtvaart en luchthavens

Het domein luchtvaart en luchthavens wordt sterk gereguleerd vanuit de internationale verdragen (ICAO) en Europese (EU) richtlijnen en verordeningen en het Europese agentschap EASA. Dit maakt dat de beleidsvrijheid binnen het domein beperkt is en deze in de toekomst verder afneemt. Desalniettemin wordt een reductie van circa € 1 mln. voorzien bij de invoering van de hieronder genoemde maatregelen.

Nederland promoot doelregelgeving, wat mogelijkheden biedt om de administratieve lasten en regeldruk tot een minimum te beperken. Bij overgang van beleidsonderwerp en regelgeving naar Europa blijkt steeds weer dat de omvang van de regelgeving toeneemt en de mogelijkheden om onderdelen te dereguleren afnemen en bestaande dereguleringen soms teruggedraaid moeten worden.

Bij de implementatie van beleid in regelgeving wordt structureel gekeken naar de lasten die dat voor het bedrijfsleven met zich meebrengt in termen van kosten en doorlooptijd, door middel van de facilitatiecommissie (passagiers en vrachtafhandeling) en de het platform Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (security gerelateerde zaken).

De voorstellen die zijn geformuleerd zijn gebaseerd op de uitgevoerde nulmeting en gesprekken binnen V&W. Hoewel de uiteindelijke metingen in de rapportage nog niet stabiel zijn, kan op onderdelen wel geconcludeerd worden dat er alleen op relatief kleine onderdelen sprake is van kritiek vanuit de sector.

In het recente verleden is al veel ondernomen om de administratieve lasten te minimaliseren, met name in het kader van de "dier commissie", onder leiding van de heer Nijpels. De eerder geïnitieerde acties beginnen nu hun vrucht af te werpen.

### 4.8.1. Gerealiseerd sinds 1 maart 2007

#### *Bewijzen van luchtwaardigheid*

De Bewijzen van Luchtwaardigheid worden voor een onbeperkte periode afgegeven en periodieke beoordeling van de luchtwaardige staat van luchtvaartuigen door daartoe erkende organisaties te laten uitvoeren.

#### *Ballonvluchten*

Bij samenvoegen van verschillende operationele vergunningverplichtingen is de verplichting om ballonvluchten te laten registreren bij instanties vereenvoudigd.

#### *Medische keuringen*

Doorlooptijdreductie van Medische keuring is bereikt door het keuringsinstituut bij afronding van de keuring het desbetreffende bewijs te doen uitgeven.

---

#### *Vergunningen vluchtuitvoering*

AOC's worden niet meer afgegeven op basis van NL regelgeving, maar op basis van EU regelgeving. Recente vereenvoudigingen van het administratieve proces zijn doorgevoerd. Zo worden AOC's nu voor onbepaalde tijd afgegeven. Gewerkt wordt aan een systeem om het bijschrijven van luchtvaartuigen op de AOC te vereenvoudigen.

#### **4.8.2. Maatregelen in uitvoering**

Door introductie van een erkenningensysteem voor luchthavens, kunnen diverse soorten van verzoeken om toestemming bij de overheid vervallen. Daarbij gaat het om zaken als, aanlegplannen, graven, bebouwen, gebruikmaking, periodieke rapportages en benoemingen.

VenW zal de regelgeving voor het toestaan van tijdelijke landingsplaatsen voor helikopters aanpassen, en de verantwoordelijkheden voor het informeren van andere betrokkenen expliciet bij de aanvrager neerleggen.

#### **4.8.3. Maatregelen in onderzoek**

Gelet op de detaillering in de EU regelgeving, die groter is dan de oorspronkelijke NL regelgeving, is het denkbaar om voor kleine bedrijven daarop toegesneden regelgeving te ontwikkelen. Dat heeft echter een EU initiatief.

Bezien zal worden of het effectief is om voor kleinere bedrijven geïntegreerd toezicht te ontwikkelen, waarbij alle, voor de luchtvaart relevante aspecten tegelijkertijd gecontroleerd worden.

Bij verschillende informatieverplichtingen kwam aan de orde dat data opnieuw verstuurd moeten worden. Bezien zal worden of dit probleem aangepakt kan worden door middel van een automatiseringsproject.

---

## 4.9 Toezichtlasten en kwaliteit dienstverlening

De toezichtwereld is volop in beweging. Zo is er sinds begin dit jaar het rijksbrede programma Vernieuwing Toezicht, gericht op meer effect, meer vertrouwen en minder toezichtlast. Ook daarnaast draagt de Inspectie bij aan de door het Kabinet beoogde vermindering van regeldruk. Onderstaand is een aantal belangrijke ontwikkelingen.

### 4.9.1. Gerealiseerd sinds 1 maart 2007

#### 1. Samenwerking (frontoffices)

Na de voorbereidingen in 2007 zijn in 2008 zijn de frontoffices Wegvervoer en Schiphol echt gestart en zijn zij aan hun gezamenlijke en afgestemde werkprogramma begonnen. De IVW speelt hierbij een voortrekkersrol. Het Inspectieloket Wegvervoer en het frontoffice Schiphol hebben de volgende directe gevolgen:

- via het digitale dossier wegvervoer (KLPD, AID, VROM-inspectie, Douane, VWA en Arbeidsinspectie) is er sneller zicht op notoire overtreders en sectoren waar vaak overtredingen plaatsvinden zodat meer gericht kan worden opgetreden ("vissen waar de vissen zitten");
- het Inspectieloket Schiphol biedt aan 900 bedrijven die actief zijn rondom Schiphol een centrale ingang voor vragen, klachten en opmerkingen over het toezicht waardoor de toezichtlast voor die bedrijven wordt verminderd.

In 2009 zullen de gezamenlijke programma's echt op gang zijn gekomen waardoor de lasten verder zullen afnemen en de effectiviteit wordt bevorderd.

Naast deze door VenW getrokken front-offices participeert VenW in het front-office afval en het front-office chemie. En behalve in frontoffices werkt de Inspectie Verkeer en Waterstaat ook op andere manieren intensief samen met andere toezichthouders, onder meer bij intra- en interbestuurlijk toezicht in het kader van milieuregelgeving, waarbij de lasten met 25% zijn teruggebracht. Ook vinden er gezamenlijke inspectieonderzoeken plaats met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid en met de VROM-Inspectie op het domein van de leefomgeving. Door gezamenlijke inspectieonderzoeken wordt het toezicht effectiever en veroorzaakt het minder last voor bedrijven en medeoverheden.

Naast samenwerking binnen de rijksoverheid heeft samenwerking met de sector geleid tot minder tijdrovende procedures. Vanaf 2006 hebben bijvoorbeeld reders de mogelijkheid hun monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen digitaal aan te vragen en de voortgang van de afhandeling via internet te volgen.

Het aanbieden van digitale regelgeving in de domeinen Binnenvaart en Koopvaardij ("Easy Rules") levert het bedrijfsleven een jaarlijkse lastenverlichting op van € 3,2 miljoen.

---

## 2. Risicogestuurd toezicht:

De risicoanalyses zijn steeds meer leidend voor het werk van de inspectie en RWS: daar prioriteiten leggen waar winst is te boeken op het gebied van maatschappelijke veiligheid en duurzaamheid. Twee voorbeelden kunnen dit verduidelijken:

- luchtvaartonderhoudsbedrijven worden afzonderlijk gescoord op basis van een gevalideerd risicomodel. De uitkomsten beïnvloeden de inspectiefrequentie van dat bedrijf waardoor de bedrijven worden beloond die hun zaken goed voor elkaar hebben (verdiend vertrouwen);
- Uit de risicoanalyse voor het domein spoor blijkt dat de onderwerpen rangers en snelheidsoverschrijding minder risico's opleveren waardoor in 2009 meer inspectiecapaciteit zal worden ingezet op ernstige risico's zoals STS-passages en veiligheid baanwerkers.

## 3. Digitale aanvraag en verlening van vergunningen

Het digitaal aanvragen en verlenen van vergunningen door Rijkswaterstaat (HAVIK) is voor een vijftal wetten reeds praktijk geworden en zal op termijn alle vergunningen waarvoor RWS bevoegd gezag is omvatten.

De vergunningafhandeling van de volgende 5 wetten wordt ondersteund:

- de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr)
- de Scheepvaartverkeerswet (Svw);
- de Wegenverkeerswet (Wvw);
- de Wet bodembescherming (Wbb);
- de Ontgrondingen wet (Ow).

### 4.9.2. Maatregelen in uitvoering

#### 1. Samenwerking (frontoffices)

Over de samenwerking van inspecties in de binnenvaart worden op korte termijn besluiten genomen. Ook wordt samengewerkt met het Scheepvaartverkeerscentrum van RWS.

#### 2. Van objectcontroles naar systeemtoezicht

Systeemtoezicht kan plaatsvinden daar waar veiligheidsbewustzijn hoog is en waar goed functionerende gekwalificeerde veiligheidsmanagementsystemen beschikbaar zijn. Zodra daar echter aanleiding toe is kan op elk moment weer overgeschakeld worden naar inspecties op objectniveau. Systeemtoezicht vereist altijd individuele (steekproefsgewijze) objectcontroles en a-selecte praktijkaudits, waardoor de Inspectie de vinger aan de pols houdt ter bepaling van het generieke veiligheidsniveau. Thans vindt systeemtoezicht vooral plaats bij luchtvaart, maar ook bij de koopvaardij, rail en waterbeheer. In andere sectoren (bijv. goederenvervoer) stimuleren de IVW en RWS branches tot implementatie van veiligheidssystemen, waardoor het accent van het toezicht kan verschuiven naar systeemtoezicht.

#### 3. Maatwerk in interventies

Kern hiervan is de beweging van 'standaardreacties op overtredingen' naar 'zacht waar dat kan, hard waar het moet'. Enkele voorbeelden ter verduidelijking:

- 
- “mystery guests’ als handhavingsinstrument bij de taxi’s; gebleken is dat deze lik-op-stuk-aanpak goed werkt. Naast sancties worden chauffeurs overigens ook beloond als zij de regels goed naleven;
  - de informatie uit geautomatiseerde weging en videodetectie leidt tot staandehouding van overbeladen vrachtauto’s en gericht bedrijfsbezoek. In dat laatste geval leidt een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van de ondernemer vaak tot de bereidheid om het gedrag aan te passen.

#### *4. Informatie en digitalisering*

Digitalisering is één van de succesfactoren voor de vernieuwing van het toezicht waardoor het mogelijk wordt efficiënter en effectiever te inspecteren. De volgende voorbeelden kunnen dat verduidelijken:

- in het taxivervoer wordt momenteel gewerkt aan een systeem om op basis van de beschikbare informatie een digitaal risicoprofiel te maken van een bedrijf of zelfs een taxi.. Door middel van digitale nummerbord-herkenning kan deze informatie ter plekke gekoppeld worden aan een taxi op de weg of op een standplaats, waardoor het mogelijk wordt om effectiever te inspecteren;
- door de inspectie-applicatie Schiphol ( o.a voor inspecties op buitenlandse vliegtuigen) worden inspectiebevindingen direct digitaal vastgelegd, waardoor inspecteurs ter plekke toegang hebben tot de relevante informatie;
- In het kader van het programma e-inspecties van de samenwerkende rijksinspecties worden 8 ict-systemen ontwikkeld om de inspecties efficiënter met elkaar te laten samenwerken (w.o. frontoffices Wegvervoer en Schiphol);
- het Project Boordcomputer Taxi, waardoor een jaarlijkse AL-reductie van € 6 mln. wordt gerealiseerd.

#### *5. Vaste Verandermomenten*

VenW steunt de uitgangspunten dat bedrijfsleven (en anderen) zich tijdig op nieuwe wet- en regelgeving moeten kunnen voorbereiden en het bedrijfsleven (en anderen) daarover tijdig geïnformeerd moet worden. Vaste Verandermomenten kunnen daarbij helpen de aanpassing aan nieuwe regelgeving door het bedrijfsleven te vergemakkelijken. VenW zal de toepassing van vaste verandermomenten overeenkomstig het kabinetsbeleid volgen.

#### *6. Digitale aanvraag en verlening van vergunningen*

HAVIK zal een vervolg krijgen met HAVIK 2. Het doel hiervan is te kunnen voldoen aan de wettelijke verplichtingen op grond van de Waterwet, te zorgen voor de aansluiting op het landelijke digitale één-loket, de LVO, en verbetering van de kwaliteit en efficiency. Rijkswaterstaat zal hierdoor beter in staat zijn de wettelijke termijnen te halen, het toezicht efficiënter te plannen en - door middel van mobiele toepassingen- voor bedrijven minder belastend uit te voeren en betere informatie aan de burger te verstrekken.

---

### *7. Normenkader dienstverlening*

Gemeenten en het kabinet hebben inmiddels een 'normenkader dienstverlening' ontwikkeld. VenW zal het normenkader beoordelen op mogelijkheid van toepassing bij Dienst Wegverkeer RDW en - rekening houdend met het gegeven dat de Waterschappen een zelfstandige overheidslaag zijn - de waterschappen datzelfde vragen."

## Bijlage A In uitvoering zijnde maatregelen

### A1 Administratieve lasten voor bedrijven

Beleidsdomein	Titel of naam en korte omschrijving van het beleidsvoornemen	Planning/ ge-realiseerd	Prognose 2011 (peil 2002) [M€]
Binnenvaart	Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet) (Kamerstukken II 30.523)	2008	€ 0,0
Goederen(weg)vervoer	WWG: Schrappen vergunning binnenlands beroepsvervoer, te realiseren met WWG	2009	-€ 0,1
Luchtvaart	Algemene regels ipv vergunningen LVNL	2007	€ 0,0
Luchtvaart	Wijzigen Besluit vluchtuitvoering in verband met AOC-plicht	2008	-€ 0,3
Luchtvaart	RBML: Wijziging Wet luchtvaart (incl. implementatie annex 14) (Kamerstukken II 30.452)	2009	-€ 0,6
Personenvervoer	Boordcomputer taxi		-€ 6,1
Toezicht	I-Check als vergunningverlening	2007	-€ 3,2
Waterstaat	Wijziging Ontgrondingenwet in 2007. STC 2007_256 (21-06-2007)	2007	-€ 1,1
Waterstaat	Lozingenbesluit Open teelt en veehouderij (Besluitvorming nav evaluatie lozingenbesluit open teelt en veehouderij mbt de zogenaamde eerste melding en de wijzigingen in de bedrijfsvoering)	2007	-€ 0,6
Waterstaat	Besluit Activiteiten Inrichtingen VROM, gedeelte van VenW (zie rapport SIRA) Betreft: vergroten synergie WVO en Wet Milieubeheer.	2007	-€ 14,1
Waterstaat	Regels met betrekking tot het beheer en gebruik van watersystemen (Waterwet); (Kamerstukken II 30818)	2008	-€ 9,2
Waterstaat	Digitalisering vergunningverlening RWS (project HAVIK)	meerj.	PM
Waterstaat	Vereenvoudiging vergunningen Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken (droog)	2011	-€ 1,5
Wegenverkeersrecht	Vervanging kentekenbewijzen, door digitalisering aanvraag vervanging kentekenbewijs plus betaling VVK per automatische incasso	2008	PM
Wegenverkeersrecht	Digitaal beschikbaar stellen van het vrijwaringsbewijs	2007	-€ 0,7
Wegenverkeersrecht	Digitaal beschikbaar stellen gegevens voor vrijwaringsbewijs	2007	-€ 1,1

Wegenverkeersrecht	Gecontroleerde Afgifte en Inname van Kentekenplaten (GAIK) On-line WVW h. IV; art. 70b,1	2007	-€ 1,5
Wegenverkeersrecht	Vervallen verplichting tot aanschaf nieuwe kentekenplaten bij vermissing kentekenbewijs	2008	PM
Wegenverkeersrecht	Digitalisering aanvraag nieuw kentekenbewijs na wijziging voertuig	2008	PM
Wegenverkeersrecht	Het fysiek bewaren van APK-formulieren vervangen door het opslaan van een digitale versie van de APK-formulieren.	2008	PM
Wegenverkeersrecht	Digitaliseren APK-keuringsbewijs (printapplicatie APK-keuringsrapporten); afmelding APK door APK-keuringsstation direct on-line bij RDW	2008	-€ 18,2
Wegenverkeersrecht	Invoeren Europese typegoedkeuring; er hoeven geen nationale typegoedkeuringen meer te worden aangevraagd voor voertuigen die al in andere landen een typegoedkeuring hebben ontvangen	2009	-€ 8,6
Wegenverkeersrecht	Vakbekwaamheidsrichtlijn beroepschauffeurs (nascholingsverplichting / aantekening op rijbewijsdocument) (C-rijbewijs) [2003/59/EG]. AL: 66.480 uur en Euro 1.173.880	2009	€ 2,4
Wegenverkeersrecht	Aanpassing frequentie APK-keuring.	2008-2010	-€ 5,0
Wegenverkeersrecht	Modernisering APK	2009	-€ 9,0
Zeevaart	Schrappen van de verplichting tot wekelijkse inspecties van de voorraden levensmiddelen en aantekening daarvan in het scheepsdagboek uit het Schepelingenbesluit STB 2007_448	2007	-€ 1,1
Zeevaart	Afschaffen van de verplichting voor buitenlandse officieren op Nederlandse vlagschepen om een Nederlands monsterboekje te hebben	2009	-€ 1,2
<b>Totaal 2011</b>			<b>-€ 80,7 + PM</b>
Wegenverkeersrecht	Aanpassing frequentie APK-keuring (tranche 2012)	2012	2,5
<b>Totaal van rapport (prijs/volume 2002)</b>	(prijs/volume 2002)		<b>83,2</b>
<b>Geactualiseerd totaal</b>	(aangepast met index 1,1659, overeenkomstig Nulmeting administratieve lasten voor bedrijven 2007)		<b>-€ 97,0 + PM</b>

PM betekent dat het bedrag nog berekend moet worden.

Alle bedragen zijn nog te herberekenen aan de hand van de nieuwe nulmeting 2007.



## A2 Administratieve lasten voor burgers

beleidsdomein	Titel of naam en korte omschrijving van het beleidsvoornemen	Planning/ ge-realiseerd	Prognose 2011 tijd [uren]	Prognose 2011 kosten
Binnenvaart	Klein vaarbewijs: afschaffen verplicht uittreksel GBA icm stroomlijning proces	2007	-28.000	-€ 20.480
Binnenvaart	Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet) (Kamerstukken II 30.523)	2008	10.251	€ 54.295
Wegenverkeersrecht	Digitaal reserveren van theorie-examen (i.p.v. telefonisch)	2007	-34.000	-€ 808.000
Wegenverkeersrecht	Vervallen verplichting tonen GBA-inschrijving (kentekenbewijzen) bij legitimatie met paspoort	2007	-23.332	-€ 30.000
Wegenverkeersrecht	Vervanging kentekenbewijzen, door digitalisering aanvraag vervanging kentekenbewijs plus betaling VVK per automatische incasso	2007	-157.250	-€ 363.000
Wegenverkeersrecht	Vervallen verplichting tot aanschaf nieuwe kentekenplaten bij vermissing kentekenbewijs	2008	-216.633	-€ 4.449.220
Wegenverkeersrecht	Vervallen van de APK-plicht voor oldtimers van vóór 1960 & Beperken van de APK-plicht voor oldtimers ouder dan 30 jaar	2008	-72.875	-€ 1.547.110
Wegenverkeersrecht	Aanpassing frequentie APK-keuring.	2008-2010	-727.334	-€ 15.441.020
Wegenverkeersrecht	Vakbekwaamheidsrichtlijn beroepschauffeurs (nascholingsverplichting / aantekening op rijbewijsdocument) (D-rijbewijs) [2003/59/EG]	2008	7.400	€ 130.000
Wegenverkeersrecht	Digitalisering indiening verlenging van rijbewijzen voor Nederlanders die in het buitenland wonen	2008	-1.078	-€ 13.000
Wegenverkeersrecht	Digitalisering aanvraag nieuw kentekenbewijs na wijziging voertuig	2008	-57.000	-€ 210.000
Wegenverkeersrecht	Digitalisering van de aanvraag tot schorsing van een kenteken	2009	-402.709	-€ 952.697
Wegenverkeersrecht	Digitalisering van de aanvraag tot verlenging van schorsing kenteken	2009	-59.807	-€ 92.000

Wegenverkeersrecht	Vakbekwaamheidsrichtlijn beroepschauffeurs (nascholingsverplichting / aantekening op rijbewijsdocument) (C-rijbewijs) [2003/59/EG]. AL: 66.480 uur en Euro 1.173.880	2009	66.480	€ 1.173.880
Wegenverkeersrecht	Gehandicaptenparkeerkaart; grotendeels vervallen herkeuringsplicht	2008		-€ 6.000.000
Wegenverkeersrecht	Digitaliseren APK-keuringsbewijs (printapplicatie APK-keuringsrapporten); afmelding APK door APK-keuringsstation direct online bij RDW	2008		-€ 17.800.000
<b>Totaal 2011</b>			<b>1.695.887</b>	<b>-€ 46.368.352</b>
Wegenverkeersrecht	Aanpassing frequentie APK-keuring (tranche 2012)		<b>-363.667</b>	<b>-€ 7.720.510</b>
<b>overall totaal</b>			<b>2.059.554</b>	<b>-€ 54.088.862</b>

---

## **Bijlage B In internationaal verband te entameren maatregelen**

### Algemeen

Er is een tendens zichtbaar dat de inhoudelijke nalevingslasten van Europese regelgeving toenemen. De doelregelgeving die Nederland nastreeft, staat onder druk. Een voorbeeld hiervan is de richtlijn voor "Port State Control", waar in de diverse bijlagen zeer gedetailleerde controle punten en vereisten voor inspecteurs beschreven en voorgeschreven worden. Een ander voorbeeld is de richtlijn en bijbehorende verordening mbt de "erkende organisatie" (Klassenbureaus), waar in de bijlage zeer gedetailleerd wordt beschreven wat binnen het kwaliteitssysteem dat erkende bureaus dienen in te richten geregeld moet worden. Vanuit doelregelgeving zou een verwijzing naar een standaardmodel of "analoog aan" volstaan. Beide voorbeelden hebben naast inhoudelijke nalevingslasten gevolgen voor de toezichtlasten, zowel voor de instanties (zoals IVW) zelf als voor het bedrijfsleven.

### **1. Wegenverkeersrecht**

- a. Het verminderen van het aantal momenten waarop nieuwe eisen worden gesteld, bijvoorbeeld bij typegoedkeuringen.

### **2. Goederenvervoer over de weg**

Het advies van de Commissie Fundamentele Transportbelemmeringen bevat een groot aantal in Europees verband op te lossen knelpunten.

Naar aanleiding van het advies van de Cie Noordzij worden bekeken:

- a. Digitale tachograaf; 28 dagen bewaartermijn, e.d.;
- b. Beperkingen gebruik 45 voet ISO-containers;
- c. Arbeidstijdenwet naast rust/rijtijden,
- d. Rijbewijs & vakbekwaamheid chauffeurs
- e. Vergunningstelsel wegvervoer en cabotage
- f. Roetfilters diesel-uitlaat-emissies, DME-lijst
- g. APK-keuring ook in andere lidstaten
- h. Gelijktrekken voertuig-uitrustingseisen
- i. Gelijktrekken eisen voor vastzetten lading

### **3. Binnenvaart**

- a. Digitalisering ondersteuning dienstboekje en vaartijdenboek
- b. Gelijkschakeling geldigheid certificaten en meer verantwoordelijkheid sector
- c. Niet aan boord hebben van scheepvaartreglementen
- d. Afschaffen Rijnvaartverklaring

### **4. Zeevaart:**

- a. Inpassen van risicogebaseerde inspecties
- b. Oplossen technische problemen met Safe Sea net
- c. De LORAN-C richtlijn met betrekking tot communicatie in de zeevaart is technisch achterhaald en kan worden ingetrokken.

---

## 5. Luchtvaart:

- a. Vermindering van regeldruk vanuit EU regelgeving voor luchtvaartveiligheid

---

## **Bijlage C Toenamen van administratieve lasten**

De volgende dossiers, waar deels nog besluitvorming over plaatsvindt, zal of kan leiden tot stijging van administratieve lasten en/of regeldruk. Het betreft:

### **1. Wegenverkeersrecht**

#### **1.1. Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)**

Een beperkt deel van de effecten van ABvM voor bedrijven valt volgens planning nog in deze kabinetsperiode (t/m 2011). Met staatssecretaris Bijleveld is afgesproken dat de lastendruk van ABvM voor burgers nu geen probleem is, maar VenW zal er wel naar streven op andere dossiers zoveel mogelijk reductie te behalen.

#### **1.2. Segway**

Op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer is het voertuig Segway toegelaten tot het Nederlandse verkeer. De administratieve lasten van de toelating van de Segway zijn beperkt.

De administratieve lasten bedragen voor de eigenaren/houders van de voor de inwerkingtreding van de kentekenplicht reeds verkochte Segways eenmalig 1370 uren en € 84.000.

De administratieve lasten bedragen voor de eigenaren/houders van de na de invoering van de kentekenplicht verkochte Segways en andere bijzondere bromfietsen uit de nieuwe subcategorie bromfietsen jaarlijks 85,65 uren en € 5250.

Bovendien bedragen de administratieve lasten in verband met de ontheffing waarmee gehandicapten op het trottoir mogen rijden 100 uren en € 10.000.

#### **1.3. Km-tellerfraude**

Actal heeft advies uitgebracht over het beleidsvoornemen voor de aanpak van het terugdringen van fraude door het terugdraaien van km-tellers. De administratieve lasten bedragen € 4,3 mln.

### **2. Zeevaart**

#### **2.1. Maritieme Arbeidsverdrag**

In januari 2008 heeft het kabinet besloten tot ratificatie en implementatie van het maritieme Arbeidsverdrag. Dit zal tot wetswijziging leiden bij de departementen van VenW, Justitie en SZW. Op dit moment wordt gewerkt aan de wetsvoorstellen. In dat kader zullen ook berekeningen t.a.v. de administratieve lasten worden gemaakt. De implementatie van het verdrag zal tot een administratieve lasten verzwaring leiden.

De verwachting is dat de implementatie van de internationale regelgeving in 2010 gerealiseerd is.

#### **2.2. Vissersvaartuigen**

Tevens wordt op het terrein van de kleine vissersvaartuigen (<12 meter) momenteel bezien of wijziging van de regulering nodig is en op welke wijze daar invulling aan gegeven kan worden. Nadere regulering zal leiden tot een verzwaring van de administratieve lasten.

---

### **2.3. Ballastwaterverdrag**

Momenteel wordt gewerkt in navolging van de beleidsbrief zeevaart aan de verdere uitwerking van de implementatie van het Ballastwaterverdrag. Uit het verdrag blijkt dat er aanvullende administratieve lasten zullen ontstaan vanwege certificering, registratie en inspectie. Deze aspecten worden momenteel uitgewerkt. In het wetsvoorstel tot implementatie zal een nadere berekening opgenomen worden. De verwachting is dat de implementatie eind 2009 gerealiseerd wordt.

## **3. Binnenvaart**

### **3.1. Invoering van een automatisch identificatiesysteem (AIS) in de binnenvaart en bij vissersvaartuigen**

Invoering van de AIS-richtlijn zal tot nader te bepalen nalevingskosten en mogelijk administratieve lasten leiden.

### **3.2. Registratie snelle motorboten**

Mede op grond van de resultaten uit eerder onderzoek (o.a. RDW en KLPD) wordt overwogen om het bekeuren op kenteken mogelijk te maken. Ook wordt bezien in hoeverre een (vrijwillige) registratie van recreatievaartuigen een optie is. Desalniettemin blijft ook het staande houden van excessieve snelheidsovertreders op het water een probaat middel.

### **3.3. Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart**

De administratieve lasten voor het bedrijfsleven die samenhangen met de implementatie van Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart per 1-1-2009 zijn berekend op € 160.767. Daarnaast is in 2010 sprake van eenmalige administratieve lasten ter hoogte van € 83.667.