



Minder regels en lasten en een betere dienstverlening

Uitvoeringsprogramma van het Ministerie van
Verkeer en Waterstaat

12 september 2006



Minder regels en lasten en een betere dienstverlening

Uitvoeringsprogramma van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

12 september 2006

Colofon

Uitgegeven door: Projectdirectie Innovatie Regelgeving

Informatie:

Telefoon:

Fax:

Uitgevoerd door:

Opmaak:

Datum: 12 september 2006

Status: definitief

Versienummer: 2.0

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
2.	Maatregelen in de domeinen	7
2.1	Overzicht van de resultaten in de domeinen	7
2.2	Personenvervoer	8
2.2.1.	Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten	8
2.2.2.	Toelichting	9
2.3	Spoor	15
2.3.1.	Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten	15
2.3.2.	Toelichting	15
2.4	Wegenverkeersrecht	17
2.4.1.	Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten	17
2.4.2.	Toelichting	18
2.5	Water	23
2.5.1.	Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten	23
2.5.2.	Toelichting	24
2.6	Infrastructuur	29
2.6.1.	Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten	29
2.6.2.	Toelichting	29
2.7	Binnenvaart	32
2.7.1.	Nog te realiseren maatregelen en resultaten	32
2.7.2.	Toelichting	33
2.8	Goederenvervoer over de weg	36
2.8.1.	Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten:	36
2.8.2.	Toelichting	36
2.9	Gevaarlijke stoffen	39
2.9.1.	Nog te realiseren maatregelen en resultaten	39
2.9.2.	Toelichting	40
2.10	Zeevaart	41
2.10.1.	Nog te realiseren maatregelen en resultaten	41
2.10.2.	Toelichting	42
2.11	Luchtvaart	45
2.11.1.	Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten	45
2.11.2.	Toelichting	46
2.12	Algemeen	52
2.12.1.	Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten	52
2.12.2.	Toelichting	52

1. Inleiding

Dit uitvoeringsprogramma is door de minister van Verkeer en Waterstaat met de brief "Minder regels en lasten en een betere dienstverlening" op 12 september 2006 aan de Tweede Kamer gezonden. De navolgende tekst in deze inleiding is gelijk aan de inleiding in de aanbestedingsbrief.

"Het gaat erom de economische ontwikkeling te stimuleren, de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven te verbeteren en burgers niet nodeloos tijd en geld te laten verkwisten door onnodige of kwalitatief tekortschietende overheidsdiensten. De regelgeving op de beleidsterreinen van Verkeer en Waterstaat is omvangrijk, zowel gemeten in aantallen regels als in aantallen vergunningstelsels en vergunningen en impact op de maatschappij in tijd en geld. Ik heb ervoor gekozen zowel het aantal regels aan te pakken als de kwaliteit van de noodzakelijke regels en de kwaliteit van de uitvoering en het toezicht. Veelal vormen internationale verplichtingen tot regelgeving de achtergrond; dientengevolge is een deel van mijn inspanningen op de internationale gremia gericht. Vanaf 2003 heb ik aan de kabinetsdoelstellingen op een aantal sporen bijgedragen:

- Het programma Beter Geregeld, waarmee ik in brede zin de regelgeving van mijn ministerie in overeenstemming breng met hedendaagse eisen. Onderdeel is een kritische blik op de beoogde publieke belangen. Ook heb ik het proces verbeterd waarin de noodzakelijke regelgeving wordt voorbereid.
- Het programma Minder lastig voor bedrijven, waarmee ik de administratieve lasten voor bedrijven verminder.
- Het programma Minder lastig voor burgers, waarmee ik het tijdsbeslag en de kosten van overheidsverplichtingen voor burgers verminder.
- Het programma Vereenvoudiging vergunningen, waarmee ik voor bedrijven en burgers de last die zij van de overheid ondervinden om toestemming te krijgen voor tal van activiteiten die zij willen ondernemen, gericht aanpak.
- De programma's om de kwaliteit van de dienstverlening van mijn uitvoeringsorganisaties en inspectie te verbeteren, zoals Toezicht in Beweging, e-government, digitalisering van vergunningverlening. En niet te vergeten de verbeteringen bij de meer op afstand staande uitvoeringsorganisaties CBR en RDW; hierbij wordt uitdrukkelijk over de grenzen van het ministerie heen samengewerkt.

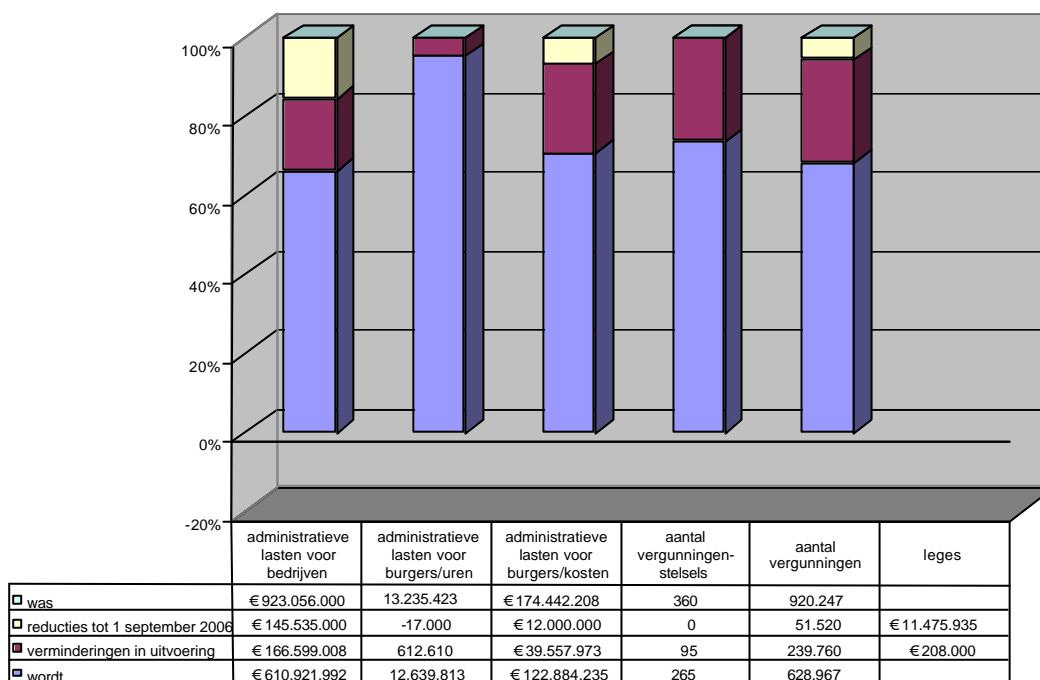
Ondanks hetgeen reeds daadwerkelijk bereikt is, hoor ik van veel kanten dat de verbeteringen in de praktijk nog niet voldoende voelbaar zijn. Met de bovenstaande inzet wordt over een grote breedte overregulering en bureaucrativering aangepakt. Ik wil daarom graag

deze inspanningen samenhangend aan u presenteren met geaggregeerde informatie op het niveau van de domeinen van regelgeving.”

2. Maatregelen in de domeinen

2.1 Overzicht van de resultaten in de domeinen

In de domeinen van regelgeving waarvoor VenW verantwoordelijk is, worden talrijke maatregelen getroffen om de administratieve lasten voor burgers en bedrijven te verminderen, om het aantal vergunningstelsels en vergunningen te verminderen en de kosten van leges terug te brengen. In dit rapport wordt per domein van regelgeving over de maatregelen gerapporteerd. Onderstaand is een geaggregeerd overzicht van de effecten van de maatregelen die in de domeinen van regelgeving worden getroffen. De peildatum hiervan is 1 september 2006.



(het aantal vergunningen is exclusief het basale volume van de rijbewijzen, kentekens en APK)

Uitvoering van de maatregelen in dit programma leidt tot de volgende vermindering van regels en lasten:

Administratieve lasten voor bedrijven:	-/- 34%
Administratieve lasten/uren voor burgers	-/- 4,5%
Administratieve lasten/kosten voor burgers	-/- 30%
Aantal vergunningstelsels	-/- 26%
Aantal vergunningen	-/- 32%
Aantal vergunningen (inclusief rijbewijzen, kentekens en APK)	-/- 2,4%

2.2 Personenvervoer

2.2.1. Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten

De nog uit te voeren maatregelen zijn gebaseerd op het reductieplan administratieve lasten ('Minder lastig voor bedrijven'), op de domeindoorlichting Beter Geregeld, op de doorlichting van vergunningenstelsels en op de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000.

Algemene maatregelen voor domein personenvervoer

1. *Onderbrengen van alle overtredingen bij of krachtens de Wet- en het Besluit personenvervoer 2000 in de Wet economische delicten*
2. *Ontwikkelen en bekend maken van een normenkader voor het metatoezicht op gecertificeerde instellingen die keurmerken in het domein personenvervoer verzorgen*

Openbaar vervoer en besloten busvervoer

3. *Diverse maatregelen om de marktregulering in het openbaar vervoer te verbeteren (concessies, aanbestedingen, positie reizigers, positie werknemers, concurrentieverhoudingen)*
4. *Afschaffen van het nationale vergunningenstelsel voor collectief personenvervoer (CPV)*
5. *Verlengen (op termijn, in Europees verband) van geldigheidsduur van de Communautaire vergunning*
6. *Harmoniseren (in internationaal verband) van reisbladen voor touringcarbussen*

Taxivervoer

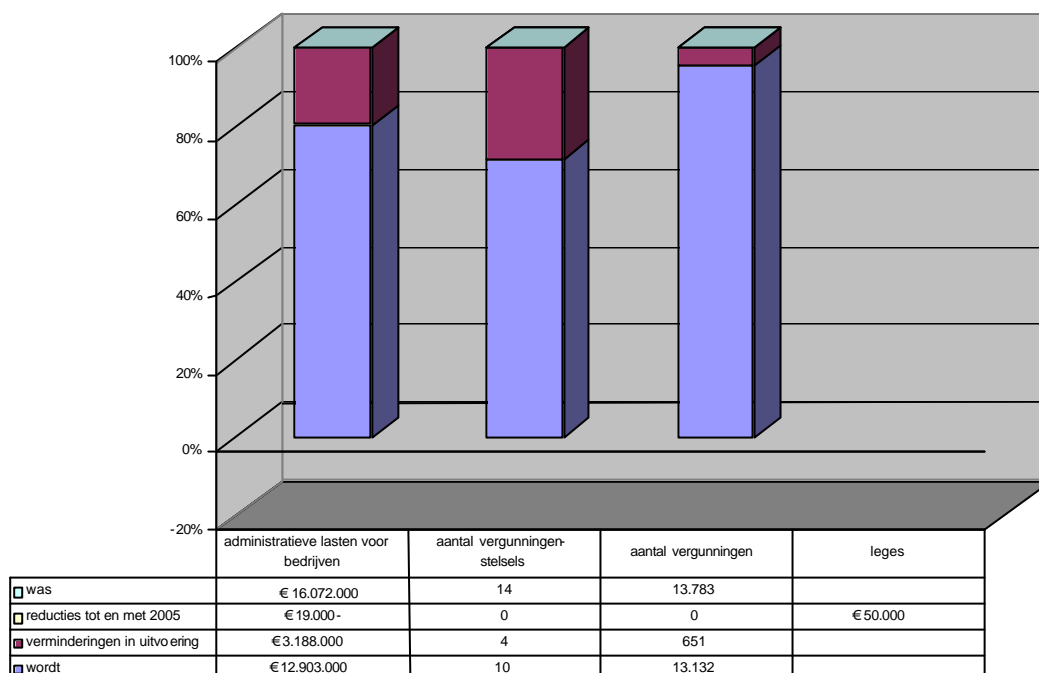
7. *Afschaffen van de vergunning voor internationaal taxivervoer*
8. *Onderzoek naar de mogelijkheid om de vergunning voor taxiondernemers af te schaffen*
9. *Diverse maatregelen om de uitvoering van taxiregelgeving te verbeteren (verbieden oneigenlijke bedrijfsconstructies, creëren grondslag en bevoegdheid om ongeldige vergunningen in te nemen, beleidsregel voor vrijwilligersvervoer met taxi's, alsmede verplichte invoering van een boordcomputer voor taxi's)*

E-government

10. *Digitaliseren van diverse vergunningenstelsels in het domein personenvervoer (Communautaire vergunning, taxivergunning voor ondernemers, chauffeurspas taxi)*

Te verwachten resultaten en effecten

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de administratieve lasten, aantallen vergunningenstelsels en vergunningen, alsmede op de leges.



2.2.2. Toelichting

1. *Onderbrengen van alle overtredingen bij of krachtens de Wet- en het Besluit Personenvervoer 2000 in de Wet op de economische delicten*

De Wet- en het Besluit personenvervoer kennen voornamelijk economische delicten. Een paar artikelen zijn echter nog steeds commune delict, terwijl er bij overtreding van deze wettelijke verplichtingen wel degelijk een economisch voordeel ontstaat voor de overtreder. Veel taxiondernemers weigeren nog steeds om de taximeters te laten keuren, omdat de pakkans gering is en de boetes zeer laag zijn. Datzelfde geldt voor de keuringsaspecten. De verplichte keuringen (APK en verplichte toelatingskeuring) zijn commune delicten en de overtreding wordt licht gestraft. Ondernemers kunnen kosten besparen door hier op te bezuinigen en te verzaken, waardoor zij ten opzichte van concurrenten een oneerlijke positie innemen. Verder leveren de verschillende delicten competentieproblemen op bij de vervolging van strafbare feiten (respectievelijk economische politierechter en kantonrechter).

Planning: vanaf 2007

2. *Het ontwikkelen en bekend maken van een normenkader voor het metatoezicht op gecertificeerde instellingen die keurmerken verzorgen in het domein personenvervoer*

In het kader van Beter Geregeld is de aanbeveling gedaan dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat een normenkader ontwikkelt en algemeen bekend maakt voor het metatoezicht (dat wil zeggen helderheid geeft over het eigen toezicht en over de toepassing van interventies) op de gecertificeerde instellingen die keurmerken verstrekken en daarop toezicht uitoefenen.

Planning: het normenkader voor het metatoezicht op busvervoer zal in de vorm van een pilot gereed zijn in 2007

3. *Diverse maatregelen om de marktregulering in het openbaar vervoer te verbeteren (concessies, aanbestedingen, positie reizigers, positie werknemers, concurrentieverhoudingen)*

De conclusies van de Evaluatie Wet personenvervoer 2000 en de domeindoorlichting personenvervoer Beter Geregeld hebben de vorm gekregen van een agenda voor een actieprogramma (Kamerstukken II, 30421, nr. 1). Een nadere invulling van de planning voor nog uit te voeren onderdelen die samenvallen met Beter Geregeld zijn de volgende:

Concessies

3-A. Verduidelijken van de wettelijke mogelijkheden tot het verlenen van ontheffingen van de concessieplicht, en vervolgens zorgen voor toepassing door decentrale overheden.

Planning: begin 2007

Positie reiziger

3-B. In nauwe samenwerking met decentrale overheden onderzoek doen naar contractuele relaties tussen decentrale overheid en vervoerder, waarin de positie van de reiziger het best tot zijn recht komt.

Planning: eind 2006

4-C Effecten van recente wijzigingen van de positie van de reiziger en het functioneren van het kenniscentrum Ondersteuning Collectief Personenvervoer en Consumentenorganisaties (OPC), samen met decentrale overheden monitoren en evalueren

Planning: eind 2006

Positie werknemer

3-D. Personeelsparagraaf voor wat betreft de "niet herleidbare indirecte medewerkers" per direct afschaffen.

Planning: de benodigde wetwijziging is complex en vereist overleg met sociale partners om gezamenlijk tot overeenstemming te komen (zie Kamerstukken II, 30421, nr. 7)

3-E. Nader onderzoek doen naar de wijze waarop de werknemers van gemeentelijke vervoerbedrijven in de vier grote steden ook na 2010 kunnen worden beschermd. Op verzoek van de Tweede Kamer, en na een nadere consultatie met de markt zal de visie van de Commissie Sorgdrager worden gevolgd om de personeelsbescherming bij overgang van concessies een permanente status te geven..

Planning: 2007

Aanbestedingen

3-F).Onderzoeken in hoeverre de onlangs gewijzigde Europese aanbestedingsregels en de Europese concept verordening op het gebied van openbare dienstverlening in het personenvervoer meer ruimte bieden om de aanbestedingsprocedures in te richten, of dit wenselijk is en in hoeverre de wet hierop aangepast kan worden.

Planning: onderzoek afgerond 1 januari 2008, mede afhankelijk van ontwikkelingen met de Europese verordening

3-G. Indien gewenst door en in samenwerking met decentrale overheden samenstellen van een handleiding voor bestek- en concessievoorwaarden. Hierbij zullen "best practices" aan de orde komen over onderwerpen als de omvang van de concessie, de aard van de programma's van eisen en de wijze waarop de ontwikkelfunctie vorm kan krijgen, en hoe deze zoveel mogelijk bij de vervoerder kan worden neergelegd.

Planning: begin 2007

4. Afschaffen van het nationale vergunningstelsel voor collectief personenvervoer (CPV)

4-A. De nationale vergunning voor Collectief personenvervoer (CPV) en de Communautaire vergunning worden samengevoegd tot één vergunningstelsel voor alle busvervoer. Door deze sanering zullen de bestuurslasten voor de overheid en de administratieve lasten voor het bedrijfsleven dalen. De eis van kredietwaardigheid voor toetreding tot het beroep zal worden teruggebracht tot hetgeen Europees is voorgeschreven. Circa 80% van de vergunninghouders beschikt al over een Communautaire vergunning (met ongeveer dezelfde vergunningeisen als de CPV). Hierdoor vervallen 50 vergunningen per jaar. Het jaarlijks aantal Communautaire vergunningen zal met circa 20 stijgen (van 110 naar 130 per jaar). De administratieve lasten voor bedrijven zullen per saldo met € 60.000 dalen (van €160.000 naar €100.000). De legesinkomsten zullen met € 35.000 dalen.

Planning: Indiening bij de Raad van State september 2006 (Verzamelwet); Inwerkingtreding 2007.

4-B. De vergunning voor busvervoer als nevenactiviteit, de zogenaamde beperkte vergunning, ofwel CPV-beperkt, zal worden afgeschaft. Voorafgaand aan de afschaffing zal worden onderzocht, hoe in plaats van de vergunningplicht, toezicht via de markt (zelfregulering) kan verlopen en de handhaving effectiever kan worden ingezet. Hierdoor vervallen 30 vergunningen per jaar. De legesinkomsten zullen met € 15.000 dalen.

Planning: Indiening bij de Raad van State september 2006 (Verzamelwet); Inwerkingtreding 2007.

5. *Verlengen (op termijn, in Europees verband) van de geldigheidsduur van de Communautaire vergunning*

Ook in Europa staat verbeteren van regelgeving en vereenvoudiging van vergunningen hoog op de agenda. Het tij lijkt daarom gunstig om de geldigheidstermijn van de Communautaire vergunning ter discussie te stellen (verlengen van 5 jaar naar bijvoorbeeld 10 jaar). Hierdoor zullen 65 vergunningen minder per jaar worden afgegeven. De administratieve lasten voor bedrijven zullen dan dalen met € 50.000. Dit voorstel is in 2006 door Verkeer en Waterstaat ingebracht als reactie op een consultationpaper van de Europese Commissie over de "Revision of the Community legislation on the access to the road transport market and on the admission tot the occupation of road transport operator".

Planning: inwerkingtreding wettelijke wijziging (indien overeenstemming op Europees niveau) vanaf 2009

6. *Harmoniseren (in internationaal verband) van de reisbladen voor touringcarbussen*

Reisbladen zijn controledocumenten die in touringcarbussen aanwezig moeten zijn (met informatie over bestemming, halteplaatsen en passagiers). Vanwege de reeds ingevoerde digitale tachograaf zijn in het kader van Beter Geregeld vraagtekens gesteld bij de meerwaarde van de (van elkaar verschillende) reisbladen die zijn verbonden met diverse internationale verdragen. Bovendien zorgt deze verplichting voor hoge administratieve lasten voor het besloten busvervoer (circa 2 miljoen euro per jaar). Harmonisering kan leiden tot vermindering van deze administratieve lasten.

Planning: inwerkingtreding wijzigingen vanaf 2009

7. *Afschaffen van de vergunning voor internationaal taxivervoer*

Het aanvragen van deze vergunning komt slechts enkele malen per jaar voor (momenteel voor taxivervoer uit Polen). Het vergunningenstelsel kan worden afgeschaft, in combinatie met het reguleren via algemene regels en een (jaarlijkse) meldplicht voor vervoerders. Het gaat momenteel om 6 vergunningen per jaar. De legesinkomsten zullen dan dalen met circa € 2.000.

Planning: vanaf 2007

8. *Onderzoek naar de mogelijkheid om de vergunning voor taxiondernemers af te schaffen*

De toetsing in het kader van de vereenvoudiging van vergunningen gaf aanleiding om te onderzoeken wat de mogelijke effecten en scenario's zijn van het afschaffen van het vergunningenstelsel voor taxiondernemers. De uitkomst is dat het huidige vergunningenregime in de taxisector voorlopig onverkort nodig is om orde te brengen in een tot voor kort tamelijk chaotische markt. Eerst nadat de branche verder is ontwikkeld en een effectief alternatief mogelijk wordt, kan het vergunningenstelsel verantwoord afgebouwd worden. Daarbij zal het ministerie binnenkort mogelijkheden verkennen voor zelfregulering,

waarbij professionaliteit en kwaliteit van de dienstverlening gepaard gaat met zo weinig mogelijk overheidsregulering en administratieve lasten. Onderdeel van deze verkenningen is een onderzoek naar het op termijn afschaffen van het vergunningstelsel voor taxiondernemers, waarbij het vergunningstelsel voor taxichauffeurs nadrukkelijk wel in stand blijft. De consument is immers vooral afhankelijk van de professionaliteit en dienstbaarheid van de chauffeur. Voor de oplevertermijn van het onderzoek zou bij voorkeur aangesloten moeten worden bij de eindevaluatie van de convenanten met de vier grote steden (december 2007). Indien dit vergunningstelsel op termijn zou komen te vervallen gaat het om 500 vergunningen per jaar. De administratieve lasten voor bedrijven zullen dalen met € 328.000. De legesinkomsten zullen in dat geval dalen met € 272.000.

Planning: effectueren van een eventuele afschaffing vanaf 2009.

9. *Diverse maatregelen om de uitvoering van taxiregeling te verbeteren (verbieden van oneigenlijke bedrijfsconstructies, creëren grondslag en bevoegdheid om ongeldige vergunningen in te nemen, overtredingen taximeter reguleren via Wet economische delicten, inzagerecht inspecteurs IVW in kentekenregister, uitvaardigen beleidsregel voor vrijwilligersvervoer met taxi's, alsmede invoering van een verplichte boordcomputer voor taxi's)*

9-A. Het verbieden van oneigenlijke bedrijfsconstructies: te veel taxiondernemers omzeilen de wettelijke bepaling van vakbekwaamheid door deel te nemen aan een Vennootschap onder firma (VOF). De vakbekwame vennoot brengt dan op papier zijn vakbekwaamheid in zonder daadwerkelijk leiding te geven. De handhaving van de regels geeft met de huidige regelgeving onevenredige problemen.

Planning: vanaf 2007

9-B. Creëren grondslag en bevoegdheid om ongeldige vergunningbewijzen in te nemen: er wordt in de praktijk veel geknoeid met taxivergunningen. Vanwege het gesjoemel met vergunningbewijzen is in het kader van Beter Geregeld de aanbeveling gedaan om in de wet- en regelgeving een grondslag en een bevoegdheid tot het innemen van ongeldige vergunningbewijzen op te nemen.

Planning: vanaf 2007

9-C. Aanpassen van een ministeriële regeling (Regeling onkostenvergoedingen vrijwilligers personenvervoer per auto): voor vrijwilligersorganisaties is thans niet geheel duidelijk of, en zo ja, in welke gevallen vergunningen op basis van de Wp2000 noodzakelijk zijn. Door leden van de Tweede Kamer zijn hier herhaaldelijk vragen over gesteld. In het kader van Beter Geregeld is de aanbeveling gedaan om regelgeving zo aan te passen dat een aantal organisaties niet (onbedoeld) "last" van de regels hebben en om de toepassing van de regels door voorlichting helder uiteen te zetten.

Planning: inwerkingtreding ministeriële regeling einde 2006.

9D. Invoering van een boordcomputer voor taxi's: in het kader van Beter Geregeld is de aanbeveling gedaan om op de kortst mogelijke termijn de boordcomputer voor taxi verplicht in te voeren. Planning: momenteel worden de functionaliteiten van de boordcomputer uitgewerkt en wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om met bestaande digitale systemen te werken. In oktober 2006 wordt hierover duidelijkheid verkregen. Afhankelijk van de te kiezen functionaliteiten en de daarmee samenhangende gevolgen voor de ontwikkeling van de boordcomputer zal de invoeringsdatum worden bepaald. Met het besluit over de functionaliteiten wordt ook duidelijkheid gegeven over de besparing van de administratieve lasten voor het betrokken bedrijfsleven. Vooralsnog staat een besparing gepland van € 7,1 miljoen per jaar.

Planning: effectuering vanaf 2008

10. Digitaliseren van diverse vergunningstelsels in het domein personenvervoer (Communautaire vergunning, taxivergunning voor ondernemers, chauffeurspas taxi)

10-A. Digitalisering van de Communautaire vergunning. Het gaat om circa 130 aanvragen per jaar

Planning: 1^e kwartaal 2007

10-B. Digitalisering van de vergunning van taxiondernemers en van de bijbehorende vergunningbewijzen per taxi. Het gaat om circa 500 vergunningen voor taxiondernemers per jaar.

Planning: 1^e kwartaal 2007

10-C. Digitalisering van de chauffeurspas taxi (voor straattaxivervoer). Het gaat om circa 11.500 vergunningen per jaar.

Planning: 1^e kwartaal 2007

10-D. Digitalisering van de chauffeurspas taxi onder beperking (voor contractvervoer). Het gaat om circa 1000 vergunningen per jaar.

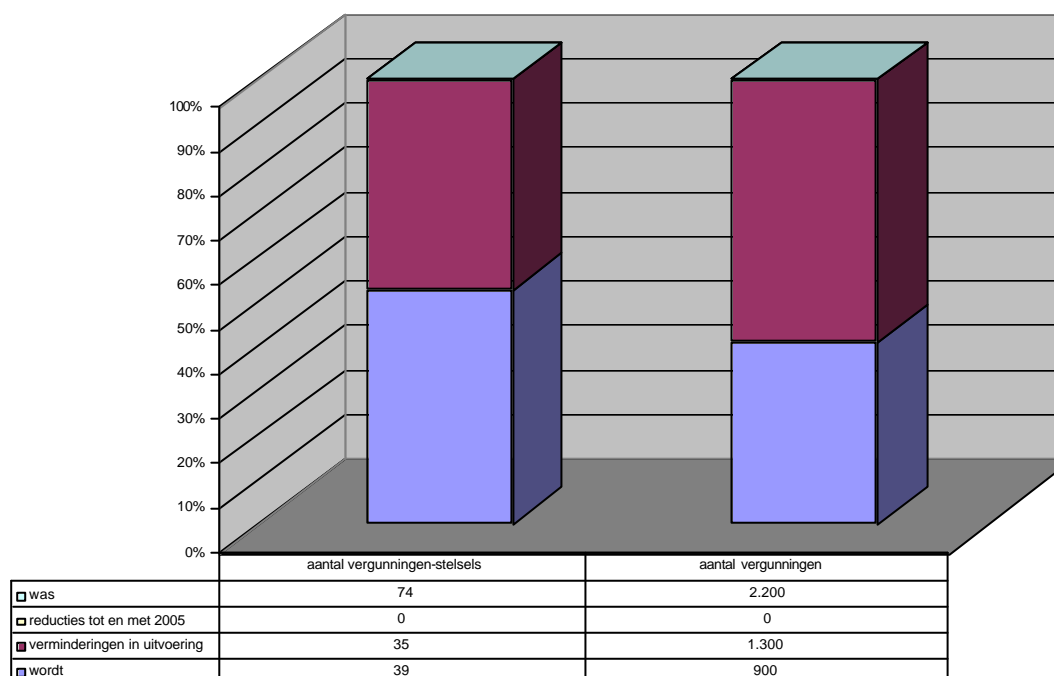
Planning: 1^e kwartaal 2007

2.3 Spoor

2.3.1. Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten

1. *Evaluatie van de Spoorwegwet*
2. *Specifieke onderzoeken naar de mogelijkheden de vergunningstelsels in het kader van het omgevingsregiem van de hoofdspoorwegen te vereenvoudigen.*
3. *Nieuwe wetgeving voor Lokaalspoor- en tramwegen.*

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de lasten voor bedrijven:



2.3.2. Toelichting

1. *Evaluatie van de Spoorwegwet.*

In het kader van de evaluatie van de Spoorwegwet zullen de mogelijkheden worden onderzocht tot vereenvoudiging van de lagere regelgeving in het wetgevingsdomein spoor (zie ook Kamerstukken II, 29 984, nr. 29, blz. 3). Bij de doorlichting van deze lagere regelgeving zullen ook aanbevelingen worden betrokken van een in 2004 uitgevoerd onderzoek tot vermindering van administratieve lasten verbonden met de spoorregelgeving. De doorlichting van de lagere regelgeving spoor zal in het voorjaar van 2007 zijn afgerond. De evaluatie van de Spoorwegwet zal in 2008 zijn afgerond.

2. *Specifieke onderzoeken naar de mogelijkheden de vergunningstelsels in het kader van het omgevingsregiem van de hoofdspoorwegen te vereenvoudigen.*

In 2007 zullen specifieke onderzoeken worden uitgevoerd naar de mogelijkheden de vergunningstelsels in het kader van het omgevingsregiem van de hoofdspoorwegen te vereenvoudigen.

3. *Nieuwe wetgeving voor Lokaalspoor- en tramwegen.*

Het voornemen bestaat in het kader van nieuwe wetgeving voor Lokaalspoor- en tramweg het aantal van 43 vergunningstelselsop grond van de bestaande wetgeving terug te brengen naar 3. Dit wetgevingsproject zal naar verwachting in 2008 worden afgerond.

2.4 Wegenverkeersrecht

2.4.1. Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten

De nog uit te voeren maatregelen zijn gebaseerd op de reductieplannen administratieve lasten ('Minder lastig voor bedrijven' en 'Minder lastig voor burgers'), op de domeindoorlichting Beter Geregeld en op de doorlichting van vergunningstelsels.

Cluster keuring voertuig(onderdelen)

1. Vereenvoudigen individuele goedkeuring voertuigen
2. Vrijwel geheel intrekken nationale typegoedkeuringen
3. printapplicatie APK-keuringsrapporten (erkende garages)
4. Vereenvoudigen periodieke keuring bussen
5. Vereenvoudigen APK-keuring

Cluster kentekens

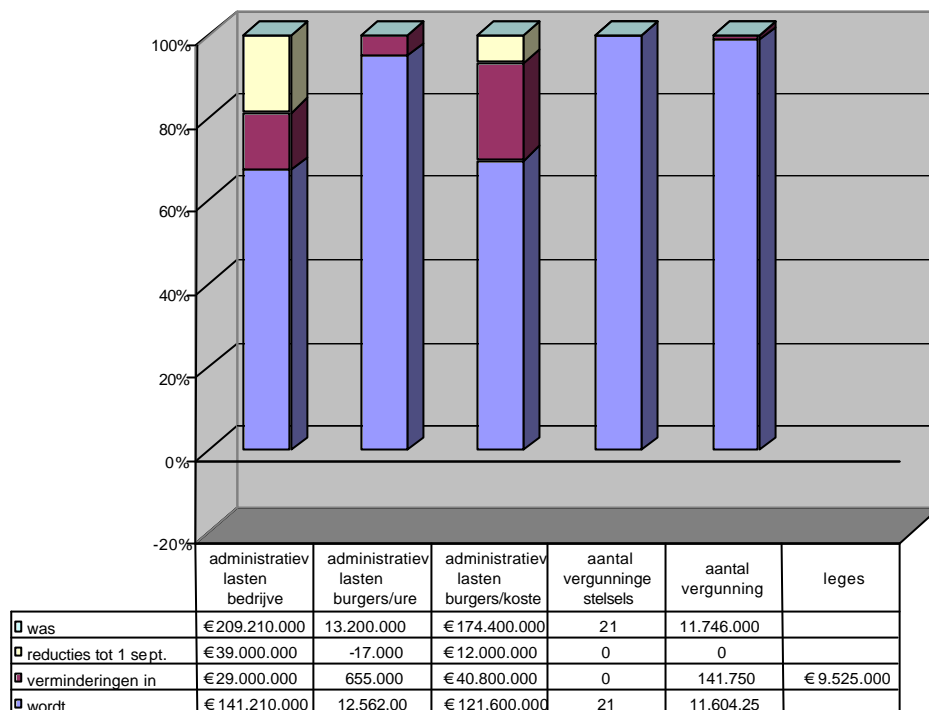
6. Vereenvoudiging erkenning productie kentekenplaten
7. Vereenvoudiging afgifte kentekenbewijzen
8. Vereenvoudiging schorsing kentekenbewijzen

Cluster rijbewijzen

9. Vernieuwen vergunningstelsel rijbewijzen
10. Vernieuwen bromfietscertificaat naar bromfietsrijbewijs
11. Vereenvoudigen erkenning (bijscholing) rijonderricht

Te verwachten resultaten en effecten

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de administratieve lasten, aantallen vergunningstelsels en vergunningen, alsmede op de leges.



2.4.2. Toelichting

1. Vereenvoudiging individuele goedkeuring voertuigen

Bij dit vergunningenstelsel wordt de procedure vereenvoudigd door het laten vervallen van het technisch onderzoek bij EU-import van personenvoertuigen. Vanaf 2006 wordt bij import alleen een identificatie gedaan ter voorkoming van fraude en voor een juiste opname van de gegevens ten behoeve van het kentekenregister. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar/houder om het voertuig voor de APK te laten keuren.

Daarnaast wordt de aanvraagprocedure voor bedrijven gedigitaliseerd. De jaarlijkse vergunningenaafgifte zal verminderen met 34.520 (van 154.520 naar 120.000 jaarlijks). De legesinkomsten gaan omlaag met € 2,5 miljoen (van € 12,5 miljoen naar € 10 miljoen). Het betrokken personeelsbestand bij de RDW zal naar schatting krimpen met 25 fte (van circa 100 arbeidsplaatsen naar 75 arbeidsplaatsen).

Planning:

Vervallen technisch onderzoek bij EU-import per 1 januari 2007.
Digitalisering aanvraag: begin 2007.

2. Vrijwel geheel intrekken nationale typegoedkeuringen

Dit vergunningenstelsel vervalt bijna geheel door de nieuwe kaderrichtlijn EU (van 7300 vergunningen per jaar naar 70 vergunningen per jaar). Daardoor dalen de administratieve lasten voor bedrijven met € 8,6 miljoen per jaar. Vergunningen resteren alleen voor fietsonderdelen en kleine series. De nationale typegoedkeuringen bedrijfswagens vervallen grotendeels door de implementatie van Europese typegoedkeuring (wijziging kaderrichtlijn 70/156/EEG).

Invoering 1-1-2009 gelijk met herziening Voertuigreglement. Wat overblijft zijn nationale goedkeuringen voor kleine series voertuigen, fietsonderdelen met NL keur en een zeer beperkt aantal Europese typegoedkeuringen compleet voertuig af te geven door Nederland. De legesinkomsten gaan omlaag met circa € 1 miljoen (van € 1,4 miljoen naar € 0,4 miljoen). Het betrokken personeelsbestand bij de RDW zal naar schatting krimpen met 10 fte (van 14 arbeidsplaatsen naar 4 arbeidsplaatsen).

Planning: Invoering 1-1-2009.

3. Printapplicatie APK-keuringsrapporten

Door het ontwikkelen van een printapplicatie voor de APK-keuringsrapporten kan de administratieve last voor erkende APK-bedrijven fors omlaag. Verdere vereenvoudiging zal worden bereikt in het kader van het programma stroomlijnen erkenningen en toezicht bij de RDW. De periodieke keuring van auto's is overgelaten aan de markt. Na aanvraag wordt het bedrijf geschouwd en wordt de vergunning (erkenning) verstrekt. Vervolgens houdt de RDW toezicht op de bedrijven door middel van tweejaarlijkse bedrijfsbezoeken en met steekproefsgewijze controle van 3% op de uitvoering van alle APK-keuringen. De administratieve lasten voor bedrijven zullen verminderen met € 18,2 miljoen (van € 55,1 miljoen naar € 36,9 miljoen).

Planning beter gebruik ICT: Naar verwachting zal het systeem eind 2006 operationeel zijn.

4. Vereenvoudigen periodieke keuring bussen

Dit vergunningstelsel wordt vereenvoudigd door vermindering van omvang en kosten van de keuring van de permanente eisen als onderdeel van de complete periodieke keuring. In het kader van de administratieve lasten is het onder meer mogelijk gebleken 29 aspecten uit de APK te schrappen en de roetmeting aanzienlijk te vereenvoudigen. De legesinkomsten zullen met € 25.000 dalen (van € 125.000 naar € 100.000). Het betrokken personeelsbestand bij de RDW zal met een gering aantal fte's dalen. Bij de opstelling van de Wegenverkeerswet 1994 is er voor gekozen om de periodieke keuring van bussen uitsluitend door de RDW te laten verrichten.

Planning: eind 2006. Praktische realisatie eind juli 2006.

5. Vereenvoudigen APK-keuring

Dit vergunningstelsel wordt vereenvoudigd, in combinatie met vermindering van omvang en kosten van de APK. In het kader van het programma administratieve lasten voor burgers en voor bedrijven worden 29 controlepunten uit de APK geschrapt voor personenauto's, bedrijfswagens en zware aanhangwagens. Op andere onderdelen, zoals roetmeting, wordt tot aanzienlijke vereenvoudiging gekomen. Dit zal naar verwachting leiden tot een daling van de keuringstarieven bij de garagebedrijven. Het toezicht op de APK-keuringen wordt gehandhaafd op gemiddeld 3% steekproef.

Het aantal af te geven APK-keuringbewijzen per jaar daalt van 6 miljoen naar 5,9 miljoen vanwege het vervallen van de APK-

keuringplicht voor oldtimers. De administratieve lasten voor bedrijven dalen met € 8,45 miljoen en voor burgers in uren met ruim 36.000 uur en in kosten met circa € 40 miljoen. De leges dalen met € 6,0 miljoen, dit is inclusief de verlaging van het APK-afmeldtarief met € 1 miljoen. Afhankelijk van de uitkomsten van een Europees onderzoek zal de frequentie worden aangepast aan het niveau van de Europese richtlijn. De gevolgen hiervan in termen van administratieve lasten voor bedrijven en burgers, en van leges, zijn nog niet opgenomen.

Planning: eind 2006. Praktische realisatie eind juli 2006.

6. Vereenvoudiging erkenning productie kentekenplaten

In het kader van het programma administratieve lasten voor bedrijven wordt de administratie van de kentekenplaatfabrikanten door de RDW gedigitaliseerd via een webapplicatie (GAIK Online). Aanvragen kunnen dan geheel digitaal worden ingediend. Het systeem van gecontroleerde afgifte en inname van kentekenplaten (GAIK) is destijds ingevoerd om fraude met kentekenplaten terug te dringen. Kern is dat kentekenplaten en halffabricaten (folie en blanco-kentekenplaten) slechts mogen worden geproduceerd door daartoe erkende fabrikanten. De erkende foliefabrikant mag slechts leveren aan een erkende lamineerder welke op zijn beurt slechts mag leveren aan een erkende kentekenplaatfabrikant.

Dit systeem is gebaseerd op het aan de markt overlaten van de afgifte en inname van kentekenplaten. Tegelijk zorgen deze erkenningen ervoor dat de kwaliteit van de kentekenplaten wordt gecontroleerd. Denk hierbij aan leesbaarheid van het kenteken, alsmede de reflectiewaarde van de kentekenplaat voor de verkeershandhaving. Tevens geeft het de handhavers de mogelijkheid om in geval van overtredingen op basis van het GAIK-systeem zowel de eigenaar van het voertuig als de producent van (onderdelen) de kentekenplaten op te sporen. Door invoering van de webapplicatie (GAIK-online) zal de tijd die nodig is voor de controle door de RDW worden teruggebracht. Het project GAIK-online levert een extra reductie op van 0,7 miljoen op een bedrag van 1,2 miljoen aan AL. Met GAIK zijn al in 2003 reducties bereikt van 2,7 miljoen: door de wijziging van de afgifteprocedure voor historische en witte platen (0,25 miljoen), door niet meer registreren van ingeleverde platen (1,8 miljoen) en door niet meer registreren van vernietiging van platen (0,7 miljoen).

Planning juridische wijziging: half 2007 (Wijziging Wegenverkeerswet 1994, wijziging van diverse ministeriële regelingen)

Planning beter gebruik ICT: Het systeem GAIK online zal half 2007 operationeel zijn.

7. Vereenvoudiging afgifte kentekenbewijzen

De vereenvoudiging van dit vergunningenstelsel leidt tot een vermindering van administratieve lasten voor bedrijven en burgers. De registratie van voertuiggegevens en daarmee de afgifte van het kentekenbewijs is de basis voor de heffing van de houderschapsbelasting, handhaving WAM en APK-verplichting. Daarnaast levert registratie van de gegevens door middel van het kentekenbewijs een belangrijke bijdrage aan de handhaving van de

verkeersveiligheid. Ook bij het rijden in het buitenland moet bij controle een kentekenbewijs kunnen worden overgelegd en moet de buitenlandse instantie erop kunnen vertrouwen dat de kentekengegevens kloppen.

In het kader van reductie administratieve lasten voor burgers:

1. zijn afspraken gemaakt om voor een overschrijving via een PTT postkantoor de eis, om een uittreksel GBA te tonen bij legitimatie met een paspoort, te laten vervallen;
2. wordt de aanvraag voor een vervangend kentekenbewijs gedigitaliseerd.

In het kader van reductie administratieve lasten voor bedrijven:

3. hoeft een koper van een voertuig niet meer naar het postkantoor voor een wijziging tenaamstelling, door de invoering van de procedure tenaamstelling bij bedrijven.
4. worden vrijwaringsbewijzen digitaal beschikbaar gesteld.

Planning juridische wijziging: inwerkingtreding wijziging GBA-wet; eind 2007

Planning beter gebruik ICT: Het gewijzigde systeem zal naar verwachting eind 2007 operationeel zijn.

8. Vereenvoudiging schorsing kentekenbewijzen

De vereenvoudiging van dit vergunningenstelsel leidt tot een vermindering van administratieve lasten voor bedrijven en burgers. Het is in het belang van de burger dat deze vergunning gehandhaafd blijft. Door het schorsen van het kentekenbewijs worden de voertuiggebonden aansprakelijkheden zoals betaling van de motorrijtuigenbelasting, WAM verzekering en APK opgeschort voor de duur van de schorsing. Tijdens een schorsing mag geen gebruik worden gemaakt van de openbare weg. Een schorsing is 1 jaar geldig en kan hierna opnieuw voor een periode van 1 jaar worden verlengd. In het kader van reductie administratieve lasten voor burgers wordt de aanvraag van een schorsing en verlenging van een bestaande schorsing te digitaliseren waardoor de klant de aanvraag via internet kan afhandelen.

Planning beter gebruik ICT: Implementatie in 2008.

9. Vernieuwen vergunningenstelsel rijbewijzen

Vereenvoudigingen van dit vergunningenstelsel zijn eerder aan de Tweede Kamer gemeld in het kader van de vermindering administratieve lasten voor burgers (Kamerstukken II, 29 362, nr. 40). Als aanvullende mogelijkheid om de administratieve lasten te verminderen is bij de toetsing vereenvoudiging vergunningen de mogelijk onderzocht om de eerste afgifte van rijbewijzen, in plaats van door de gemeenten, direct door het CBR te laten verzorgen. Om uiteenlopende redenen is deze optie komen te vervallen. Belangrijke reden daarbij is dat het nieuwe rijbewijs, zoals dat zal worden ingevoerd, een identiteitsbewijs is dat aan zware beveiligingseisen moet voldoen (hetzelfde geldt voor de nieuwe generatie reisdocumenten). De nieuwe procedure voorziet er in dat aanvragers twee keer naar het gemeentehuis moeten. De eerste keer om het aan

te vragen en minstens vijf werkdagen later nog een keer om het document af te halen. De centrale aanmaak van het nieuwe rijbewijs en de daarmee gepaard gaande procedure sluiten uit dat geslaagden direct na het behalen van het examen het rijbewijs mee kunnen nemen. Het geringere aantal afgiftepunten van het CBR (55) ten opzichte van de gemeenten (563) zou geen verbetering zijn vanuit een oogpunt van dienstverlening naar de burger.

De verzwaarde eisen voor het rijbewijsdocument komen voort uit nieuw kabinetsbeleid op het gebied van identificatieplicht voor burgers. Door het rijbewijs hiervoor geschikt te maken hoeven minder burgers een afzonderlijk identiteitsbewijs aan te schaffen.

Planning juridische wijzigingen: inwerkingtreding wetwijziging 1 oktober 2006

Planning beter gebruik ICT CBR: implementatie digitaal reserveren theorie-examens in 2007

10. Vernieuwing bromfietscertificaat naar bromfietsrijbewijs

Het certificaat dat momenteel wordt afgegeven door het CBR, wordt door gewijzigde wetgeving omgezet in een bromfietsrijbewijs, af te geven door gemeenten. Hierbij is derhalve sprake van een verzwaaring van de vergunninglast uitgedrukt in uren en out-of-pocketkosten:

151.000 uren en € 309.000 extra. Vereenvoudigingen die leiden tot lagere administratieve lasten voor burgers bij de overige rijbewijzen zullen ook voor het bromfietsrijbewijs worden doorgevoerd (vervallen overleggen uittreksel uit GBA en overleggen pasfoto's; digitaal reserveren theorie-examens). Het gegeven dat het nieuwe rijbewijsdocument kan worden gebruikt als identiteitsbewijs heeft ook voor het brommerrijbewijs deels een lastenverlichtend effect omdat burgers met een rijbewijsdocument geen afzonderlijk identiteitsbewijs nodig hebben op basis van Wet op de identificatieplicht.

Planning juridische wijziging: inwerkingtreding wetwijziging 1 oktober 2006

11. Vereenvoudigen erkenning (bijscholing) rijonderricht

Behouden vergunningstelsel in combinatie met digitalisering van de aanvraag. Een van de redenen om een looptijd van vijf jaar in te voeren was destijds dat het kwaliteitsniveau van rijonderricht 'onder de maat' was, hetgeen de verkeersveiligheid niet ten goede kwam.

In het rapport van Traffic Test is ontevredenheid uitgesproken over de huidige gang van zaken bij de applicatietoets (te theoretisch van opzet, slechts één keer in de vijf jaar, te zware sanctie). Daarom wordt een andere opzet voorgesteld waarmee aan de geuite bezwaren tegemoet wordt gekomen (een jaarlijkse bijscholing met theoretische onderdelen en praktische toetsen, verdeeld over vijf jaar). De adviesgroep WRM, waarin de branche participeert is betrokken bij het uitwerken van de voorstellen. Een voorstel tot wijziging van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993 (WRM) zal eind 2006 worden aangeboden aan de Raad van State.

Planning juridische wijziging: vanaf 2007

Planning beter gebruik ICT: begin 2006 is door Innovam een pilot uitgevoerd voor het on-line boeken van kandidaten. In het najaar van 2006 zal dit worden ingevoerd.

2.5 Water

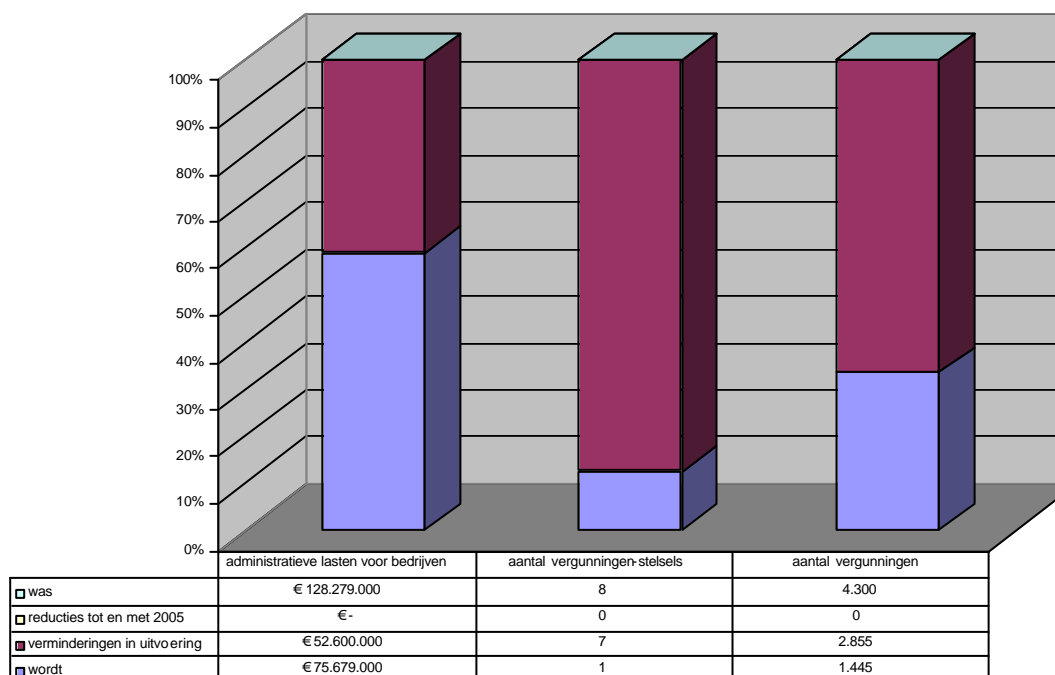
2.5.1. Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten

De nog uit te voeren maatregelen zijn gebaseerd op het reductieplan administratieve lasten ('Minder lastig voor bedrijven'), op de domeindoorlichting Beter Geregeld en op de doorlichting van vergunningenstelsels.

1. Invoeren Waterwet
2. Invoeren Waterbesluit en Waterregeling
3. Vergroten synergie Wvo met de Wet milieubeheer
4. Ontgrondingenwet op doen gaan in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
5. Wijziging van een AMvB onder de Grondwaterwet
6. Eén watervergunning via één loket
7. Heroverwegen vergunningverlening eigen dienst
8. Afschaffen Wrakkenwet
9. Reduceren meetverplichtingen Wvo-vergunningen
10. Digitaliseren van de Wvo-vergunningverlening
11. Digitaliseren van de Wbr-vergunningverlening ('nat')

Te verwachten resultaten en effecten

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de administratieve lasten, aantallen vergunningenstelsels en vergunningen.



2.5.2. Toelichting

1. Invoeren Waterwet

Het invoeren van de Waterwet zorgt voor lagere administratieve lasten voor bedrijven, betere regelgeving en minder vergunningensystemen. Al voor aanvang van de verschillende trajecten om minder en beter te reguleren is een aanvang gemaakt met de herziening van waterwetgeving. In dit kader heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in 2004 de Hoofdlijnennotitie Integratie waterwetgeving (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29 694, nr. 1) naar de Tweede Kamer gestuurd. Het wetsvoorstel Waterwet is in januari 2006 voor advies naar de Raad van State gestuurd. Voorzien is aanbidding aan de Tweede Kamer in het najaar van 2006. De Waterwet komt in de plaats van 8 bestaande waterwetten en zal leiden tot een betere vastlegging van waterbeheertaken, een betere afbakening van beheergrenzen, een versterkt planstelsel, een beter instrumentarium om te sturen en een heldere positionering van het toezicht. De administratieve lasten en de vergunninglast worden minder, onder andere door de mogelijkheid te bieden tot het stellen van een ondergrens (bepaalde handelingen in een watersysteem worden vrijgesteld van de vergunningplicht en vallen dan ook niet onder algemene regels).

Het totaal aantal jaarlijks afgegeven vergunningen op grond van de waterwetgeving kan fors omlaag: van ruim 4300 vergunningen jaarlijks naar ruim 2800 vergunningen jaarlijks (exclusief de vergunningen die door de waterschappen worden afgegeven op grond van de Wet op de waterhuishouding). Invoering van de Waterwet leidt tot een reductie van administratieve lasten met € 9,2 miljoen.

Planning juridische wijziging: Invoering in de loop van 2008 of later, afhankelijk van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel.

2. Invoeren Waterbesluit en Waterregeling

Bestaande water-AMvB's zullen worden gebundeld tot één nieuwe algemene maatregel van bestuur: het Waterbesluit. In dit kader zal verder worden gewerkt aan het zoveel mogelijk vervangen van de Wvo-vergunningplicht door algemene regels. In verband met het terugdringen van administratieve lasten zal de huidige meldingsplicht voor handelingen in het water zo terughoudend als mogelijk worden geregeld. In welke gevallen wel noodzaak bestaat tot meldingen, metingen, registraties en rapportages wordt in het Waterbesluit, dan wel in de Waterregeling of in de afzonderlijke verordeningen, regelingen of amvb's nader bepaald.

Planning juridische wijziging: Invoering 2008/2009, gekoppeld aan invoering Waterwet (zie onder 1).

3. Vergroten synergie Wvo met de Wet milieubeheer

Dit punt omvat als onderdelen: indirecte lozingen onderbrengen in de Wet milieubeheer, het maken van een AmvB niet-inrichtingen, een AmvB inrichtingen, een Besluit afvalwater huishoudens en een Besluit bodemkwaliteit (waardoor een groot aantal reeds bestaande AmvB's komt te vervallen):

* Indirecte lozingen, dat zijn lozingen op de riolering en niet rechtstreeks op oppervlaktewateren, die thans zowel door de Wet milieubeheer (Wm) als door de Wvo zijn gereguleerd, komen uitsluitend onder de Wm te vallen. Dit is winst in het kader van de vereenvoudiging van vergunningverlening. Het gaat om 5500 vergunninghouders. Hiermee correspondeert een jaarlijkse afgifte van 855 vergunningen. De reductie van de administratieve lasten is berekend op € 3,0 miljoen. Wordt gerealiseerd bij de invoering van de Wabo.

Planning juridische wijziging: 2008/2009, invoering gekoppeld aan Wabo (VROM).

* AmvB niet-inrichtingen (eerste verantwoordelijkheid VROM): deze algemene maatregel van bestuur zal onder andere de algemene regels bevatten voor zeven categorieën kleine of kortdurende lozingen. De reductie van administratieve lasten is berekend op circa € 0,3 miljoen.

Planning juridische wijziging: inwerkingtreding tweede helft 2007.

* AmvB inrichtingen (eerste verantwoordelijkheid VROM): de algemene maatregel van bestuur zal een aantal bestaande AmvB's voor lozingen vanuit inrichtingen bundelen (die nu nog zowel op de Wm als de Wvo zijn gebaseerd) en meer gevallen onder algemene regels brengen. Het gaat om 1565 vergunninghouders. Hiermee correspondeert een jaarlijkse afgifte van 495 vergunningen. De aan het ministerie van VenW toe te schrijven reductie van administratieve lasten bedraagt circa € 14 miljoen.

Planning juridische wijziging: de AmvB ligt bij de Raad van State. Inwerkingtreding eerste helft 2007

* Besluit afvalwater huishoudens: (eerste verantwoordelijkheid VROM) Ook deze algemene maatregel van bestuur zal een aantal bestaande AmvB's vervangen die nu op de Wm en de Wvo zijn gebaseerd, en meer gevallen onder algemene regels brengen. De reductie van de administratieve lasten voor burgers bedraagt circa € 0,5 miljoen (ingeboekt bij VROM).

Planning juridische wijziging: inwerkingtreding voorzien per 1 januari 2007.

* Besluit bodemkwaliteit: (eerste verantwoordelijkheid VROM) Deze algemene maatregel van bestuur beoogt een vereenvoudiging van de regelgeving voor toepassing van bouwstoffen (ook in het water). Het bevat tevens criteria voor de toepassing van grond en bagger (gevolgen administratieve lasten ingeboekt bij VROM).

Planning juridische wijziging: inwerkingtreding is voorzien per 1 januari 2007

* Besluit landbouw: (eerste verantwoordelijkheid VROM). Deze algemene maatregel van bestuur beoogt een vereenvoudiging van de regelgeving voor agrarische bedrijven. Nog in beginfase.

Planning juridische wijziging: pm.

4. *Ontgrondingenwet op doen gaan in de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht*

Voornemen is om het vergunningstelsel van de Ontgrondingenwet te zijner tijd onder te brengen in de nog tot stand te brengen Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (van VROM).. Hieraan gaat een lopende wijziging van de Ontgrondingenwet vooraf (zie hieronder). Voor een deel van de ontgrondingen geldt dat de vergunningplicht kan worden afgeschaft door omzetting in algemene regels met meldingsplicht. Het gaat dan om ontgrondingen van beperkte betekenis voor de fysieke omgeving (bijvoorbeeld zandwinning in de Noordzee of het beoordelen of ergens bouwgrondstoffen gewonnen kunnen worden).

Aan de algemene regels kan een meldingsplicht worden gekoppeld. Aan een meldingsplicht bestaat behoefte, omdat Rijk en provincies zicht willen hebben op de locaties waar wordt ontgrond en de hoeveelheden die geproduceerd worden. De lopende wijziging van de Ontgrondingenwet (Kamerstukken II, nr. 30 346), bevat naast de mogelijkheid tot het introduceren van algemene regels, eveneens een verbetering van de coördinatie-regeling met andere vergunningen, en beoogt tevens verbetering van de marktwerking op kortere termijn. Kortweg komt deze regeling er op neer dat de voor de ontgronding benodigde besluiten moeten worden gecoördineerd op verzoek van de vergunningaanvrager. De reductie van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven bedraagt circa € 1,3 miljoen.

Planning juridische wijziging:

* Intrekking Ontgrondingenwet in 2009, na inwerkingtreding Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

* De lopende wijziging van de Ontgrondingenwet ligt op dit moment bij de Eerste Kamer. De AmvB waarin de vergunningplicht wordt omgezet in algemene regels kan naar verwachting in 2006 in werking treden. Voor € 0,2 miljoen vindt doorwerking plaats vanaf 2009.

5. *Wijziging van een AmvB onder de Grondwaterwet*

Volgens huidige inzichten bedraagt de reductie van administratieve lasten voor bedrijven door aanpassing van een bestaande AmvB onder de Grondwaterwet circa € 10 miljoen. Het betreft het terugbrengen van de rapportageverplichting van nu maandelijks naar ééns per kwartaal.

Planning juridische wijziging: december 2006.

6. *Eén watervergunning via één loket*

Zeven nu nog aparte vergunningstelsels worden samengevoegd tot één watervergunning. Zijn er voor een bepaalde activiteit meerdere bevoegde gezagen, dan hoeft daarvoor maar één aanvraag ingediend te worden. Het hoogste bevoegd gezag beslist op die aanvraag met één besluit, en verleent dus één watervergunning. Is geen hoogste gezag bij een aanvraag betrokken (bijvoorbeeld ingeval van twee waterschappen), dan beslist het gezag op wiens grondgebied de activiteit in hoofdzaak plaatsvindt. De andere gezagen krijgen een adviesrecht. In de uitvoering van de vergunningverlening zal, samen met de omgevingsvergunning van VROM, waar mogelijk één loket

worden gerealiseerd. De uitvoering zal, samen met de omgevingsvergunning van VROM, waar mogelijk langs digitale weg geschieden via één loket. Dit wordt in het kader van de invoering van de Waterwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht nader uitgewerkt. Dit laatste gebeurt in nauwe samenwerking tussen alle betrokken overheden en het bedrijfsleven. Daar waar samenloop is, namelijk bij een activiteit of handeling waarbij zowel een omgevingsvergunning als een watervergunning nodig is, zal dat voor de aanvrager zo min mogelijk merkbaar zijn. Dit betekent dat in dat geval achter de schermen de coördinatie goed wordt geregeld.

Planning juridische wijziging: 2008/2009, gekoppeld aan invoering Waterwet en Wabo.

Planning één loket en beter gebruik ICT: Begin 2008 is de feitelijke ingebruikname (mede afhankelijk van de termijnen waarop de Waterwet en de Wabo in werking treden).

7. Heroverwegen vergunningverlening eigen dienst

Toepassing van het toetskader vereenvoudiging vergunningen geeft aanleiding om de vergunningverlening eigen dienst voor de 'natte' waterstaatswerken, overeenkomstig de voorstellen voor de vergunningverlening eigen dienst voor 'droge' waterstaatswerken te heroverwegen.

In de toekomst zullen handelingen waarop de vergunningverlening eigen dienst krachtens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken nu van toepassing is, een plaats krijgen in een algemene maatregel van bestuur (het Waterbesluit) onder de nieuwe Waterwet. De gedachtelijn is om deze vorm van vergunningverlening zo veel mogelijk te beperken. In het kader van het opstellen van het Waterbesluit zal daarom worden onderzocht of de vergunningplicht van de beheerder van rijkswaterstaatswerken kan vervallen.

Planning juridische wijziging: inwerkingtreding is voorzien per 1 januari 2009.

8. Afschaffen van de Wrakkenwet

Afschaffen en omzetten in algemene regels. Het gaat hier om het voorkomen van het afwentelen van kosten op de beheerder door de voor het wrak verantwoordelijke. Het toestemmingsvereiste om zaken van een wrak te verwijderen bestaat vanaf het moment dat de waterbeheerder de Wrakkenwet van toepassing heeft verklaard tot het moment dat er aan de waterbeheerder financiële zekerheidsstelling is gegeven ten behoeve van de opruiming van het gehele wrak. Van die zekerheidsstelling is de toestemming afhankelijk.

De vergunningplicht zal in het kader van de Waterwet worden afgeschaft en omgezet in een algemene regel die ertoe strekt dat bij het besluit van de beheerder tot opruiming (thans het moment waarop het vergunningsvereiste aanvangt) kan worden bepaald dat het verboden is om zaken, niet zijnde lijfgoed, beddengoed en scheepspapieren, van het wrak te verwijderen. Dit verbod eindigt van rechtswege wanneer financiële zekerheid is gesteld of de opruiming is voltooid. Op deze manier kan de vergunning worden afgeschaft, maar blijft de beheerder in staat om in maatwerk te voorzien.

Planning juridische wijziging: Invoering 2008/2009 (tegelijk met de Waterwet).

9. Terugdringen meetverplichtingen Wvo-vergunningen

In het kader van het terugdringen van de administratieve lasten voor bedrijven is aangekondigd om de meetverplichtingen met 25% te verminderen. De hiermee gepaard gaande reductie van € 11,6 miljoen zal worden gerealiseerd in 2007.

Planning: 2006.

10. Digitaliseren van de Wvo-vergunningverlening

In het reductieplan 'Minder lastig voor bedrijven' is aangekondigd om de administratieve lasten als gevolg van Wvo-vergunningaanvragen door digitalisering te verminderen met 25% (In de Waterwet gaat de Wvo-vergunning op in de nieuwe watervergunning). Een deel van deze reductie wordt gerealiseerd door het opnemen van 1285 nu nog vergunningplichtige bedrijven in de AmvB inrichtingen (zie onder 3) en is aldaar berekend. De resterende reductie van € 11,6 miljoen zal worden gerealiseerd in 2007, in het kader van het RWS-brede project 'Publieksgericht werken middels digitalisering'.

Planning: In 2006 en 2007 wordt via pilots en klantpanels het systeem opgebouwd en verfijnd; in de 2^e helft van 2007 wordt de implementatie doorgevoerd.

11. Vereenvoudigen en digitaliseren van de Wbr-vergunningverlening ('nat')

Het vergunningstelsel van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken ('nat') wordt opgenomen in één nieuw geïntegreerd vergunningstelsel op grond van de Waterwet. Door het stellen van algemene regels in combinatie met zo nodig een meldingsplicht zal het aantal jaarlijks af te geven vergunningen met 25% dalen. Ook door digitalisering van de vergunningverlening zullen de administratieve lasten dalen. De totale reductie bedraagt circa € 0,9 miljoen.

Planning juridische wijziging: Invoering 2008/2009 (tegelijk met de Waterwet).

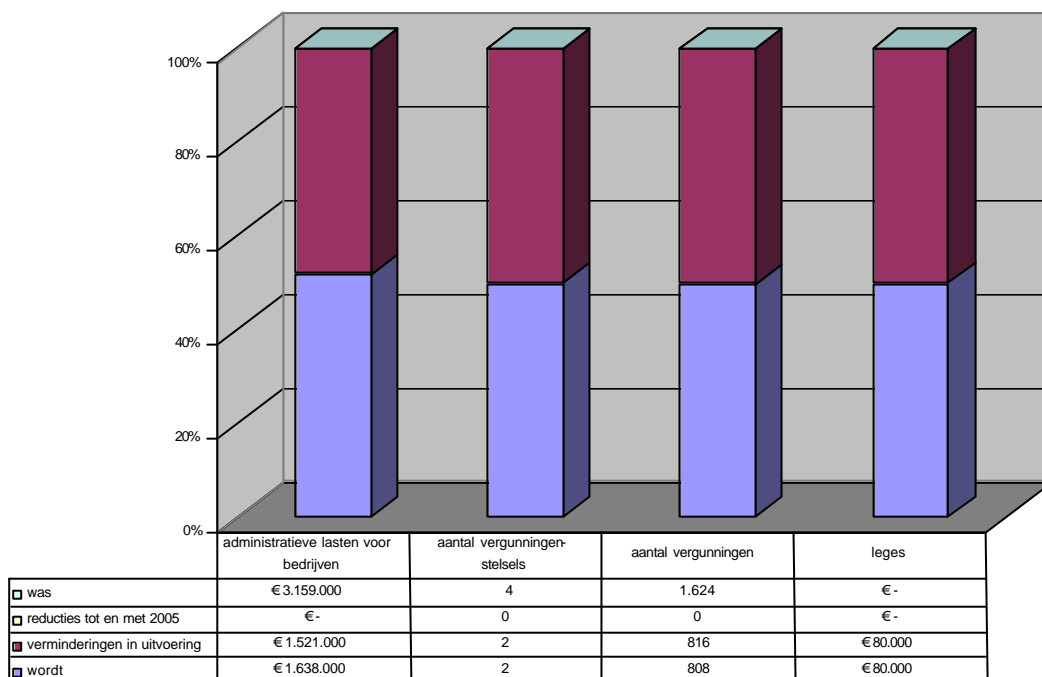
Planning beter gebruik ICT: 2007.

2.6 Infrastructuur

2.6.1. Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten

1. Korte termijn
2. Langere termijn

Uitvoering van de hieronder genoemde maatregelen zal de volgende



effecten hebben op de lasten voor bedrijven:

2.6.2. Toelichting

1. Korte termijn (2007 en 2008)

Op de korte termijn wordt ook hier de gelegenheid benut om de *wegenwetgeving* te rationaliseren en te integreren. De huidige wegenwet dateert van 1930. In verband met de totstandkoming van de Waterwet zullen andere wetten - waaronder de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) – moeten worden aangepast. Alsdan dient ook aandacht te worden besteed aan de regeling van het beheer van rijkswegen – het gedeelte van de Wbr dat niet opgaat in de Waterwet. Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden, waarbij vooralsnog uitgegaan wordt dat de Wbr wordt ingetrokken en dat de benodigde regeling van het beheer van rijkswegen wordt samengebracht in een gemoderniseerde Wegenwet. Over de moderniseringsmogelijkheden van de Wegenwet zal de Commissie

van advies inzake de waterstaatswetgeving nog dit najaar advies uitbrengen.

In dit verband zal ook de vereenvoudiging van de Wbr-vergunning voor zowel natte als droge werken plaatsvinden, zoals besloten in project Vereenvoudiging Vergunningen. De vergunningplicht zal – daar waar mogelijk - worden vervangen door algemene regels en de thans nog gehanteerde figuur van de vergunning eigen dienst zal worden afgeschaft. De uitvoering hiervan is onderdeel van een herziening van de Wegenwet, waarvoor precieze data nog gepland moeten worden. De vereenvoudiging levert een reductie van € 1,5 miljoen op van administratieve lasten voor het bedrijfsleven, een vermindering van het aantal vergunningen met 800 en een reductie van leges met € 80.000. Tevens wordt eraan gewerkt de verlening van Wbr-vergunningen te digitaliseren; dit project is in 2005 gestart; de planning is dat vanaf 23 oktober 2006 de Wbr-vergunningen digitaal verleend worden.

De Commissie Sorgdrager pleit voor een verdere analyse van *de wijze waarop de markt kan worden betrokken* bij aanleg, beheer, onderhoud en financiering van infrastructuur. Voor het ministerie is dit al enige tijd een aandachtspunt. Ten aanzien van de aanleg van infrastructuur is voor de meeste projecten de verkorte tracéwetprocedure van toepassing die geen belemmering vormt voor een vroegtijdige inschakeling van de markt, zoals ook is aangegeven in de beantwoording van de vragen van uw Kamer naar aanleiding van het kabinetsstandpunt inzake de aanleg en aanpassing van de hoofdinfrastructuur (TK 2003/2004 29 385, nrs 1 en 2). Onlangs heb ik een twaalftal concrete infrastructuurprojecten benoemd, die verder (kunnen) worden uitgewerkt in publiek-private samenwerking, mede om verder richting te geven aan de ontwikkeling van marktwerking in de sector.

Onderzocht zal worden in hoeverre het *Besluit Infrastructuurfonds* (BIF), vereenvoudigd kan worden nu kleinere projecten onder de Wet BDU verkeer en vervoer vallen. Daardoor heeft het BIF alleen nog betrekking op de aanleg en het beheer van hoofdspoorwegen en op grote regionale/lokale projecten. De systematiek die daarvoor in het BIF wordt gehanteerd, wordt regelmatig als knellend ervaren en - met name als het om het beheer van hoofdspoorwegen gaat - ook als achterhaald.

Er is een *wetsvoorstel Wet opheffing juridische belemmeringen* in voorbereiding ter vervanging van o.a. de Belemmeringenwet Privaatrecht. De Belemmeringenwet Privaatrecht, Belemmeringenwet verordeningen en de Belemmeringenwet landsverdediging regelen thans het instrument van de gedoogplicht voor werken van openbaar belang. Deze verouderde wetten worden ingetrokken en vervangen door een nieuwe wet. De nieuwe wet is gericht op bespoediging en vereenvoudiging van de procedure, die tevens Awb-conform zal zijn. Indiening van het wetsvoorstel *Wet opheffing juridische belemmeringen* bij de Raad van State is gepland in de eerste helft van 2007. De vereenvoudiging levert een reductie van € 21.000 op van administratieve lasten voor het bedrijfsleven en verminderingen van het aantal vergunningstelsels met 2 en van het aantal vergunningen per jaar met 16.

2. Langere termijn (2008 en verder)

Op langere termijn zal *een meer fundamentele herschikking* van wetgeving over planning, financiering, aanleg en gebruik van infrastructuur worden gezien. Voor een brede visie op wegbeheer van het gehele wegennet wordt het resultaat van het onderzoek Anders Organiseren Wegbeheer, dat momenteel door het ministerie wordt uitgevoerd, afgewacht. Hierin wordt antwoord gegeven op de vraag welke pragmatische en meer principiële organisatorische mogelijkheden er bij wegbeheer zijn om doelmatigheid, benutting van de weg en gebruikersbetrokkenheid te verbeteren. Op basis hiervan wordt een beslissing genomen over de toekomstige organisatorische inrichting van het wegbeheer. Toezicht is daarvan een onderdeel. Het onderzoek is eind 2007 afgerond. Ook dienen hierbij de (wettelijke) consequenties van de invoering van de kilometerprijs te worden meegenomen. In dat kader zal tevens worden gezien of en in hoeverre normen die thans zijn neergelegd in zogenaamde “pseudo-wetgeving” in de vorm van richtlijnen, instructies, etc. een wettelijke basis zouden moeten krijgen teneinde de kenbaarheid en rechtszekerheid te bevorderen. Van belang is ook de betekenis van de voornemens ten aanzien van kilometerbeprijzing voor de Wet Infrastructuurfonds en de Wet BDU verkeer en vervoer.

De Commissie Sorgdrager vindt het wettelijk instrument niet altijd het meest geëigende middel om *interbestuurlijke samenwerking* vorm te geven. Met dit in het achterhoofd wordt momenteel de voorgeschreven interbestuurlijke werkwijze die tot stand is gekomen middels de Planwet Verkeer en Vervoer kritisch tegen het licht gehouden. Getoetst wordt op doelmatigheid en vermindering van bestuurlijke drukte, welke toetsing onder meer in overeenstemming is met het kabinetsstandpunt op het rapport ‘Interbestuurlijk toezicht herijkt’ van de bestuurlijke werkgroep Alders. Bij een dergelijke analyse dient rekening te worden gehouden met de werkingsfeer van de Planwet Verkeer en Vervoer, die breder is dan infrastructuur alleen en ook mobiliteit omvat.

In het licht van al deze ontwikkelingen komt tenslotte de vraag aan de orde in hoeverre, analoog aan de nieuwe Waterwet, ook hier een integrale infrastructuurwet opportuun is of niet.

2.7 Binnenvaart

2.7.1. Nog te realiseren maatregelen en resultaten

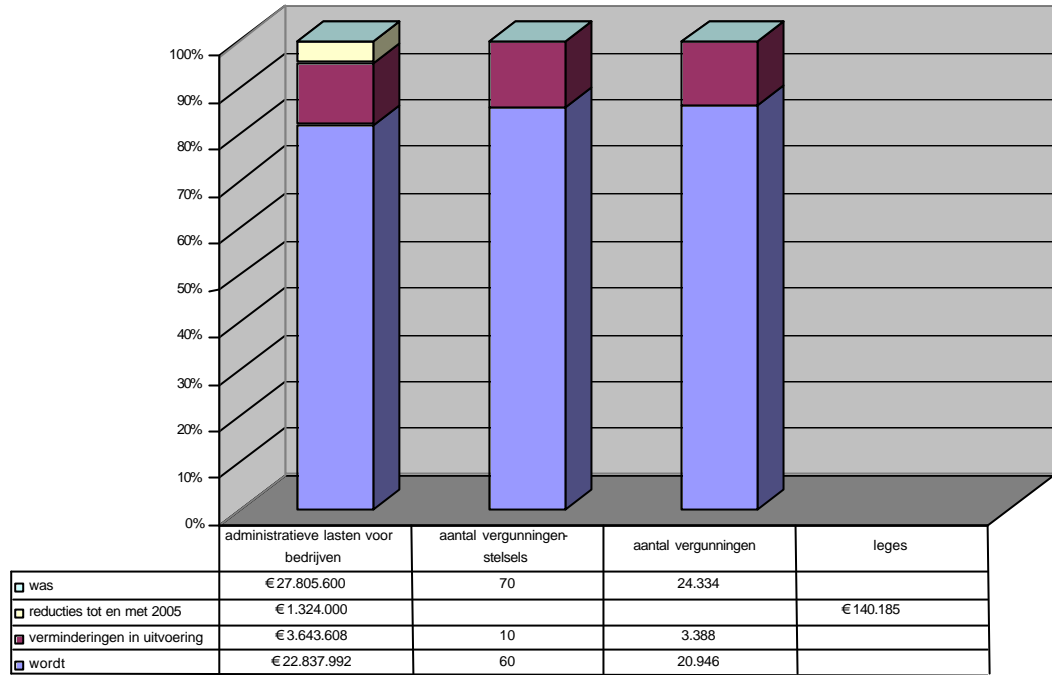
Het pakket maatregelen op het domein Binnenvaart vloeit voort uit het programma Reductie administratieve lasten bedrijven, het programma Beter Geregeld en het programma Vereenvoudiging Vergunningen.

Het gaat om:

1. *Voorstellen om in internationaal (CCR-) verband te komen tot vereenvoudiging van regelgeving en om een tweetal vergunningenstelsels af te schaffen.*
2. *Versnelde afschaffing van drie vergunningenstelsels op grond van de Wet vervoer binnenvaart, door deze onder te brengen in de rijksbrede Verzamelwet Vermindering regel- en lastendruk.*
3. *Vereenvoudiging van regelgeving en afschaffing van vier vergunningenstelsels door invoering van een nieuwe Wet binnenvaart met daaraan gekoppeld één Besluit binnenvaart en één Ministeriële regeling binnenvaart.*
4. *Vereenvoudiging van het loodsplichtregime in de Scheepvaartverkeerswet en afschaffing van twee vergunningenstelsels op grond van het Loodsplichtenbesluit.*
5. *Afschaffing van twee vergunningenstelsels op grond van de Loodsenwet.*
6. *Modernisering van het toezicht, onder meer door digitalisering van de aanvraag en verstrekking van vergunningen en door gebruikmaking van River Information Services.*

Te verwachten resultaten en effecten

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de administratieve lasten, aantallen vergunningenstelsels en vergunningen, alsmede op de leges.



2.7.2. Toelichting

1. *Voorstellen om in internationaal (CCR-) verband te komen tot vereenvoudiging van regelgeving en om een tweetal vergunningenstelsels af te schaffen.*

VenW spant zich in EU-verband en in het verband van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in om te komen tot vereenvoudiging en harmonisatie van regelgeving. Allereerst wordt getracht alle internationale regelingen (EU, CCR, VN, ECE, DK, etc.) gelijk te schakelen. Ook wordt de mogelijkheid van het uitruilen van middel- voor doelvoorschriften onderzocht. Voor sommige reglementen wordt gestreefd naar een minder frequente wijzigingscyclus en minder voorschriften van tijdelijke aard. Meer specifiek zet V&W zich in de CCR in om te komen tot afschaffing van de Rijnvaartverklaring en de derdelandenverklaring, tot het afschaffen van de jaarlijkse plicht het dienstboekje te laten afstempelen en tot digitalisering van het vaartijdenboek, zo mogelijk in combinatie met invoering van een digitale tachograaf.

Planning: Het voorstel voor het dienstboekje is dit voorjaar ingebracht. Als het wordt overgenomen door de andere lidstaten is invoering in het voorjaar van 2007 haalbaar.

2. *Versnelde afschaffing van drie vergunningenstelsels op grond van de Wet vervoer binnenvaart, door deze onder te brengen in de rijksbrede Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen.*

In de Wet vervoer binnenvaart zijn nog drie vergunningenstelsels van kracht, die als gevolg van de liberalisering in de binnenvaart hun

functie hebben verloren: de vervoervergunning, het vergunningbewijs en de inschrijving eigen vervoer. Deze vergunningenstelsels komen niet meer voor in de ontwerp-Binnenvaartwet, waarin de Wet vervoer binnenvaart opgaat. Door de afschaffing van deze vergunningenstelsels te regelen in het rijksbrede voorstel Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen, wordt deze afschaffing substantieel vervroegd.

Planning: Het kabinet is voornemens het wetsvoorstel op korte termijn in te dienen.

3. *Vereenvoudiging van regelgeving en afschaffing van vier vergunningenstelsels door invoering van een nieuwe Wet binnenvaart met daaraan gekoppeld één Besluit binnenvaart en één Ministeriële regeling binnenvaart.*

In een omvangrijke wetgevingsoperatie worden de Wet vervoer binnenvaart, de Binnenschepenwet en de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart samengevoegd tot één Binnenvaartwet. De Raad van State heeft over het wetsontwerp al positief geadviseerd. De aan de drie genoemde wetten gekoppelde lagere regelgeving wordt samengevoegd tot één AMvB en één ministeriële regeling. In deze operatie worden nagenoeg alle 'nationale koppen' geschrapt, vindt maximale harmonisatie en rigoureuze vereenvoudiging plaats, onder meer door toepassing van het dynamisch verwijzen naar internationale regelgeving. Meer specifiek wordt de dubbele registratieplicht afgeschaft, wordt de geldigheidsduur van een tweetal vergunningen verlengd (ontheffing vakbekwaamheidseis en ontheffing bemanningsvoorschriften), en wordt de typegoedkeuring voor radar- en bochtaanwijzerapparatuur afgeschaft. Bovendien wordt een onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor digitalisering en elektronische uitwisseling van ladingdocumenten.

Planning: Het streven is erop gericht de Binnenvaartwet in 2008 in werking te laten treden.

4. *Vereenvoudiging van het loodsplichtregime in de Scheepvaartverkeerswet en afschaffing van twee vergunningenstelsels op grond van het Loodsplichtenbesluit.*

Het loodsplichtregime wordt vereenvoudigd, onder meer door het afschaffen van het onderscheid tussen kleine zeeschepen en andere vaartuigen. Voorts worden twee vergunningenstelsels van het Loodsplichtenbesluit afgeschaft en vervangen door algemeen verbindende voorschriften: de inschrijving Register kleine zeeschepen en de vrijstelling loodsplicht.

Planning: Dit traject vergt wetswijziging en zal uiterlijk in 2010 zijn beslag krijgen.

5. *Afschaffing van twee vergunningenstelsels op grond van de Loodsenwet.*

Het betreft de afschaffing en vervanging door algemeen verbindende voorschriften van: de ontheffing verplichting betalen van loodsgeld en de ontheffing beroepsuitoefeningsvereisten registerloods.

Planning: Het eerstgenoemde onderwerp zal op zeer korte termijn zijn beslag krijgen, het tweede in 2009.

6. *Modernisering van het toezicht, onder meer door digitalisering van de aanvraag en verstrekking van vergunningen en door gebruikmaking van River Information Services.*

De Inspectie VenW (IVW) zal de toegankelijkheid van de regelgeving vergroten door invoering van het informatiesysteem I-check voor de binnenvaart. Hierin zullen ook beleidsregels worden opgenomen. De IVW zal de toezichtslast verminderen door een intensievere samenwerking en afstemming met andere inspecties (KLPD, Rijkswaterstaat, Algemene Inspectiedienst, VROM-Inspectie), door harmonisatie van de termijnen van documenten voor één schip, door mogelijkheden te benutten voor risicogebaseerde inspecties, en door digitalisering van de aanvraag en verstrekking van het klein en groot vaarbewijs, het dienstboekje, de meetbrief en het certificaat van onderzoek. Rijkswaterstaat maakt door de invoering van het informatiesysteem River Information Services (RIS) een verdergaande elektronische uitwisseling van voor toezicht en scheepvaartbegeleiding benodigde informatie mogelijk.

Planning: De implementatie van de RIS-richtlijn zal in oktober 2007 zijn beslag moeten krijgen; de feitelijke invoering verloopt successievelijk in de jaren daarna. Een meer gedetailleerde planning is op dit moment nog niet beschikbaar.

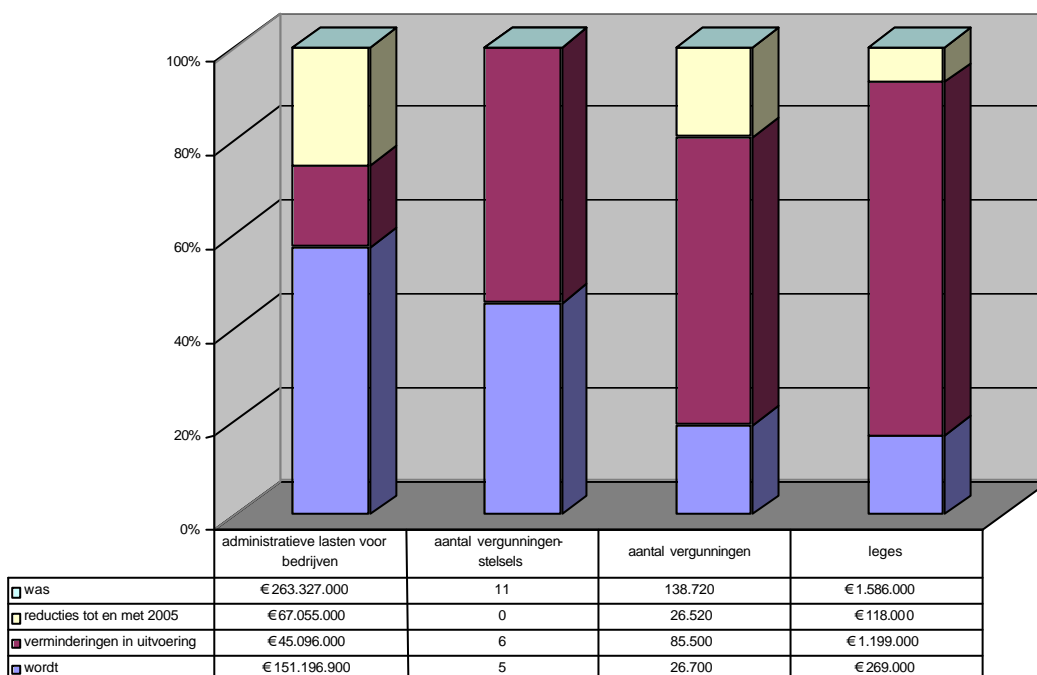
2.8 Goederenvervoer over de weg

2.8.1. Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten:

Het maatregelen die worden getroffen in het domein goederenvervoer over de weg zijn de volgende:

1. *Wet wegvervoer goederen (2007);*
2. *Intrekken Wet tot uitvoering van de Verordening no. 11 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap en Uitvoeringsbesluit ex artikel 2 Wet tot uitvoering van de Verordening no. 11 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap.*

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de lasten voor bedrijven:



2.8.2. Toelichting

1. *Wet wegvervoer goederen (2007)*

Recent is een wetsvoorstel Wet wegvervoer goederen (Wwg) opgesteld. Verwacht wordt dat dit wetsvoorstel in 2006 aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden; inwerkingtreding is voorzien in 2007. De eerste doelstelling van dit wetsvoorstel is de versoepeling van de regelgeving in vergelijking met de WGW. Hiertoe wordt regulering die verder gaat dan op basis van internationale regelgeving noodzakelijk is, geschrapt. Door de verdergaande liberalisering van de Europese interne markt neemt de internationale concurrentie binnen de

Europese Unie toe. Het is dan van groot belang om te zorgen voor een "level playing field": gelijke concurrentievoorwaarden voor alle vervoerders. De Nederlandse vervoerders moeten onder dezelfde condities kunnen werken als hun Europese concurrenten.

De versoering van de regelgeving bestaat uit:

- a) de verhoging van de ondergrens voor de vergunningplicht van vrachtauto's met een toegestaan laadvermogen van 500 kg tot vrachtauto's met een maximaal toegelaten gewicht van 3500 kg;
- b) het schrappen van de inschrijvingsplicht van het eigen vervoer;
- c) de verlaging van de eisen voor de financiële draagkracht tot het Europese minimum van 9000 euro voor de eerste vrachtauto en 5000 euro voor iedere volgende vrachtauto;
- d) het schrappen van de eis van dienstbetrekking voor de chauffeurs, en
- e) het schrappen van de vergunning voor het binnenlands goederenvervoer over de weg.

Over blijven slechts de communautaire vergunning voor beroepsvervoer (als initiële vergunning voor de onderneming), het bestuurdersattest ex Verordening (EG) 484/2002 en enkele vergunningstelsels voor vervoer in het buitenland in verband met buitenlandse vergunningstelsels (internationaal eigen vervoer resp. vervoer buiten de EU).

Het aantal vergunningstelsels vermindert hierdoor van 11 tot 5, die – met één uitzondering - een beperkt tot zeer beperkt aantal vergunningen kennen.

Door de ophoging van de ondergrens voor de vergunningplicht vermindert het aantal ritten waarvoor een vrachtbrief moet worden opgemaakt. Tevens is met het bedrijfsleven afgesproken dat de administratieve lasten worden vermindert door investeringen in ICT.

De verplichting enquêtes over het vervoer in te vullen is thans onderdeel van de CBS-regelgeving; de enquêteplicht uit de Wet goederenvervoer over de weg zal daarom niet terugkeren in de Wet wegvervoer goederen.

Resultaten zijn:

- Vervallen vergunningstelsel binnenlands beroepsvervoer;
- Ophoging ondergrens beroepsvervoer;
- Vervallen regelgeving voor personeel:
 - verklaring van dienstbetrekking
 - aanwijzing uitzendbureau's
 - verklaring terbeschikkingstelling
 - ontheffing externe chauffeurs
- Schrappen inschrijvingsplicht eigen vervoer
- Ophoging ondergrens en digitalisering vrachtbrief
- Vervallen enquêteplicht in VenW -regelgeving

Het wetsvoorstel Wet wegvervoer goederen is sinds april 2006 bij de Raad van State in behandeling. Voorziene datum van inwerkingtreding is 1 januari 2007.

De elektronische vrachtbrief is door het bedrijfsleven ontwikkeld; realisatie is een groeiproces; 2007 is een ijkmoment.

2. *Intrekken Wet tot uitvoering van de Verordening No. 11 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap*

In het programma Minder lastig voor bedrijven (2004) is de maatregel opgenomen om de Wet en het Besluit vrachtprijzen van vervoer van kolen en staal en de Wet tot uitvoering van de Verordening No. 11 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap in te trekken. Zij worden niet meer toegepast voor het oorspronkelijke doel, namelijk het tegengaan van concurrentiebeperkende tariefbepalingen. De Europese Commissie heeft inmiddels het voornemen de Verordening No. 11 in te trekken, waarna ook de beide Nederlandse wetten en besluiten ingetrokken kunnen worden.

Resultaten zijn het intrekken van de Wet tot uitvoering van de Verordening No. 11 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap en het Uitvoeringsbesluit ex artikel 2 Wet tot uitvoering van de Verordening no. 11 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap. Indiening bij de Raad van State is nog niet gepland en vereist eerst actie van de zijde van de Europese Unie om Verordening No. 11 in te trekken.

2.9 Gevaarlijke stoffen

2.9.1. Nog te realiseren maatregelen en resultaten

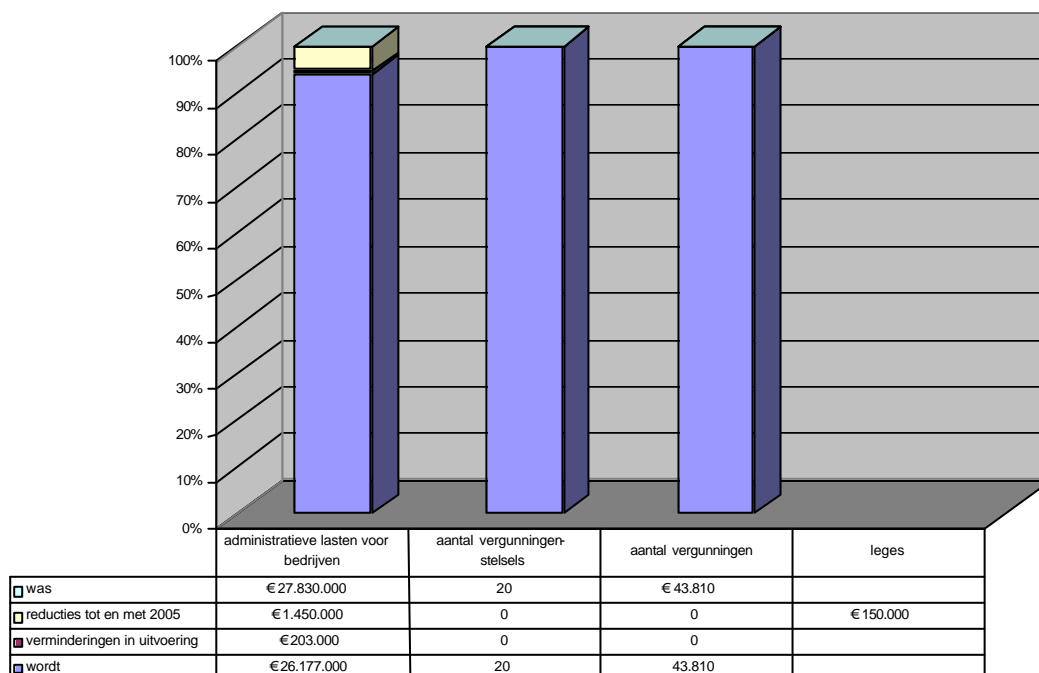
Beide maatregelen op het domein Gevaarlijke stoffen vloeien voort uit het programma Vereenvoudiging Vergunningen. Het domein betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor, over de binnenwateren over zee en door de lucht. Nagenoeg alle regelgeving in dit domein is van internationale herkomst.

Het gaat om:

1. Vereenvoudiging van de uitvoering van twee vergunningen.

Te verwachten resultaten en effecten

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de administratieve lasten, aantallen vergunningenstelsels en vergunningen, alsmede op de leges.



2.9.2. Toelichting

1. Vereenvoudiging van de uitvoering van twee vergunningen.

Hierbij gaat het om:

- a. de digitalisering van de aanvraag en –verstrekking van het certificaat van goedkeuring van tankschepen
- b. het benutten van de mogelijkheid aan ondernemers die in het bezit zijn van een kwaliteitsdiploma om delen van de periodieke keuring van voertuigen zelf uit te voeren.

Planning: onderdeel a zal in 2007 zijn afgerond en onderdeel b is inmiddels gereed.

2.10 Zeevaart

2.10.1. Nog te realiseren maatregelen en resultaten

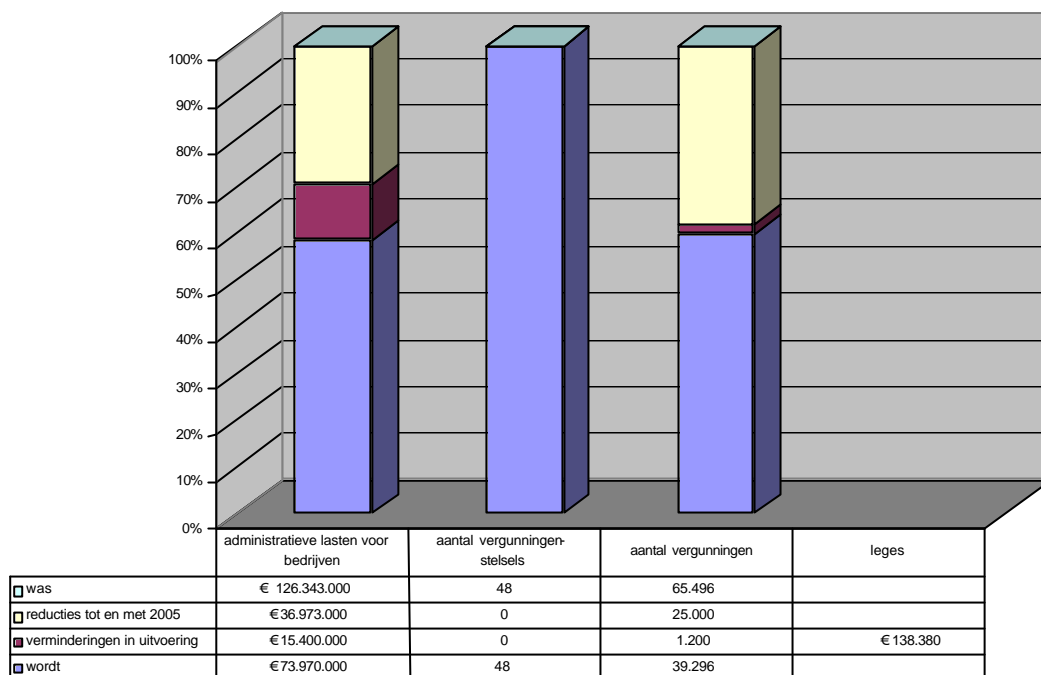
Het pakket maatregelen op het domein Zeevaart vloeit voort uit het programma Reductie administratieve lasten bedrijven, het programma Beter Geregeld, het programma Vereenvoudiging Vergunningen en het programma Bruikbare Rechtsorde.

Het gaat om:

1. *Inzet om in internationale gremia (bijv. IMO) te komen tot meer doelregelgeving in plaats van middelenregelgeving.*
2. *Opstellen van een wetgevingsnotitie voor herstructurering van het regelcomplex zeevaart.*
3. *Vereenvoudiging van de uitvoeringsregelgeving onder de Wet voorkoming verontreiniging schepen.*
4. *Verlaging van de administratieve lasten voortvloeiend uit de Schepenwet en het Schepenbesluit 2004.*
5. *Wijziging van de geldigheidsduur van de zeebrief in de Zeebrievenwet.*
6. *Verlaging van de administratieve lasten voortvloeiend uit het Schepelingenbesluit.*
7. *Verlaging van de administratieve lasten voortvloeiend uit het Administratiebesluit wet vervoer over zee.*
8. *Analyseren van de mogelijkheden tot vereenvoudiging van het Vissersvaartuigenbesluit.*
9. *Vermindering van de inspectiedruk en verlaging van de aan toezicht verbonden administratieve lasten door digitalisering.*
10. *Overdragen van het certificerend onderzoek en het verlenen van bijbehorende certificaten aan de markt (klassenbureaus) alsmede het inrichten van (meta)toezicht.*
11. *Laten vervallen van de verplichting dat buitenlandse officieren een Nederlands monsterboekje moeten hebben.*

Te verwachten resultaten en effecten

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de administratieve lasten, aantallen vergunningenstelsels en vergunningen, alsmede op de leges.



2.10.2. Toelichting

1. *Inzet om in internationale gremia (bijv. IMO) te komen tot meer doelregelgeving in plaats van middelenregelgeving.*

In de grotendeels van internationale herkomst zijnde zeevaartregelgeving wordt veelvuldig gebruik gemaakt van gedetailleerde middelenvoorschriften. Dit maakt de regelgeving complex en biedt ondernemers weinig ruimte voor innovatie. Doelregelgeving kan hieraan tegemoet komen. Concreet is voor reddingsmiddelen een pilot opgestart.

Planning: in 2009 en 2010 mogen hiervan de eerste vruchten worden verwacht.

2. *Opstellen van een wetgevingsnotitie voor herstructurering van het regelcomplex zeevaart.*

Het complex van zeevaartregelgeving is in de afgelopen decennia uitgegroeid tot een zeer uitgebreid en om diverse redenen versnipperd geheel. Dit leidt tot afgenomen toegankelijkheid en kenbaarheid, en tot een hoge onderhoudslast. De herziening van het Schepenbesluit heeft laten zien dat rigoureuze vereenvoudiging mogelijk is. Als eerste stap op weg naar herstructurering en vereenvoudiging wordt een wetgevingsnota opgesteld. De wetgevingsnotitie kan dienen als basisinstrument voor onder meer het overleg met de koninkrijkspartners en met de Tweede Kamer.

Planning: de notitie zal nog in 2006 gereed zijn.

3. *Vereenvoudiging van de uitvoeringsregelgeving onder de Wet voorkoming verontreiniging schepen.*

Door dynamische verwijzing naar internationale regelgeving, schrappen van nationale koppen en logische bundeling kan de uitvoeringsregelgeving onder de Wvvs worden vereenvoudigd. Voorts vindt een substantiële toename van de administratieve lasten voor bedrijven plaats (met circa € 2,3 miljoen) door de verplichte implementatie van een EU-richtlijn, die bepaalt dat leveranciers van scheepsbrandstoffen het zwavelgehalte daarvan moeten aangeven. Tegelijkertijd dalen de administratieve lasten door bundeling van zes bestaande AmvB's tot een nieuw Besluit voorkomen verontreiniging schepen (Bvvs) en het schrappen van nationale koppen daarin met circa € 2,2 miljoen.

Planning: in 2007 zal dit zijn afgerond.

4. *Verlaging van de administratieve lasten voortvloeiend uit de Schepenwet en het Schepenbesluit 2004.*

Door verlenging van de geldigheidsduur van enkele verplichte documenten (conformiteitsdocument gevaarlijke stoffen en machtiging graancode) worden de administratieve lasten voor bedrijven verlaagd (met circa € 0,15 miljoen).

Planning: op dit moment wordt onderzoek uitgevoerd naar de vraag in hoeverre de internationale verplichtingen deze voornemens toelaten.

5. *Wijziging van de geldigheidsduur van de zeebrief in de Zeebrievenwet.*

Verlaging van de administratieve lasten voor bedrijven door de wijziging van de geldigheidsduur van de zeebrief van 4 jaar naar onbepaald.

Planning: deze wijziging is op 19 juli 2006 in werking getreden.

6. *Verlaging van de administratieve lasten voortvloeiend uit het Schepelingenbesluit.*

Substantiële verlaging van de administratieve lasten voor bedrijven (met circa € 12,3 miljoen) door de wijziging van de periodiciteit van de verplichte inspectie van levensmiddelen en van verblijven van wekelijks naar maandelijks. Vereist aanvaarding van dit voorstel in ILO-verband en ratificering.

Planning: nog in 2006 zal dit worden afgerond.

7. *Verlaging van de administratieve lasten voortvloeiend uit het Administratiebesluit wet vervoer over zee.*

Verlaging van de administratieve lasten voor bedrijven door beperking van de verplichting tot het voeren van een administratie door aanbieders van lijnvervoersdiensten tot vervoer in 'conferences'.

Planning: afgerond in 2007.

8. *Analyseren van de mogelijkheden tot het vereenvoudigen van het Vissersvaartuigenbesluit.*

Door dynamische verwijzing naar internationale regelgeving, schrappen van nationale koppen en logische bundeling kan het Vissersvaartuigenbesluit sterk worden vereenvoudigd.

Planning: de analyse zal nog dit jaar worden uitgevoerd.

9. *Vermindering van de inspectiedruk en verlaging van de aan toezicht verbonden administratieve lasten door digitalisering.*

In het kader van het programma Samenwerkende Rijksinspecties wordt de samenwerking en afstemming van betrokken inspecties vergroot en wordt in samenwerking met het OM een interventiebeleid opgesteld. Door digitalisering van aanvraag en verlening van het monsterboekje, het vaarbevoegdheidsbewijs en het bemanningscertificaat, door digitalisering van de gegevens ten behoeve van de geneeskundige verklaring door artsen, en door uitbreiding van het aantal viseringsbladen bij het certificaat ingevolge het Besluit aangroeiwerende verfsystemen, worden de administratieve lasten voor bedrijven substantieel verlaagd (met circa € 1, 5 miljoen).

Planning: besluiten over vermindering van inspectiedruk en bijbehorende administratieve lasten kunnen in 2007 worden tegemoet gezien.

10. *Overdragen van het certificerend onderzoek en het verlenen van bijbehorende certificaten aan de markt (klassenbureaus) alsmede het inrichten van (meta)toezicht.*

Planning: wordt in de loop van 2006 ingevoerd

11. *Laten vervallen van de verplichting dat buitenlandse officieren een Nederlands monsterboekje moeten hebben.*

De aanvraag van het monsterboekje als bedoeld in het Besluit Zeevaartbemanning handelsvaart en zeevaart zal worden vereenvoudigd. Buitenlandse officieren met buitenlandse monsterboekjes hoeven geen Nederlands monsterboekje meer aan te schaffen. De administratieve lasten voor bedrijven worden daarmee verlaagd. Hiervoor is wel een wetswijziging nodig.

Planning inwerkingtreding gewijzigde regelgeving: 2009

2.11 Luchtvaart

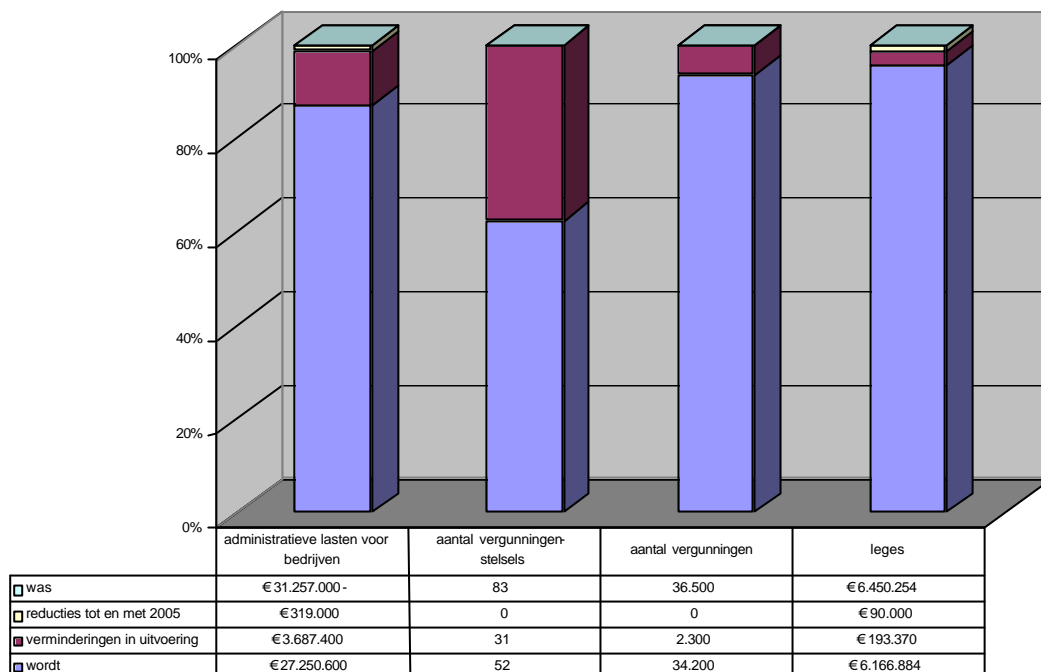
2.11.1. Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten

De reducties van administratieve lasten en de vereenvoudigingen van vergunningstelsels worden in de luchtvaart in een zestal regelgevingstrajecten bereikt. Een aantal van deze trajecten is ook gezien in de domeindoorlichting luchtvaart in het programma Beter Geregeld; de aanbevelingen om dynamisch verwijzen toe te passen en het proces naar één wet voor de luchtvaart af te ronden, worden in deze trajecten toegepast.

Het gaat om:

1. *Wijziging Besluit luchtwaardigheid.*
2. *Voltooiing van de vervanging van de Luchtvaartwet door de Wet luchtvaart.*
3. *Evaluatie en wijziging Regeling luchtvaartvertoningen.*
4. *Regelgeving regionale en kleine luchthavens (RRKL); wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML).*
5. *Luchtverkeersleiding:*
 - a. *Luchtverkeersreglement: vervanging vergunningstelsels LVNL door algemene regels en vergunningverlening door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.*
 - b. *Regels in verband met de Single European Sky*
6. *Stroomlijning overheidsinterventies luchtvaart*
7. *Samenwerking Toezichthouders Schiphol*

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de lasten voor burgers en bedrijven:



2.11.2. Toelichting

1. Wijziging Besluit luchtwaardigheid.

Sinds enige tijd gelden voor de luchtwaardigheid hoofdzakelijk enkele verordeningen van EASA. In een bijlage bij de EASA-verordening is een aantal luchtvaartuigen uitgezonderd van de werkingssfeer. Nederland is over de gehele linie verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid van deze luchtvaartuigen. De redenen voor deze uitzondering zijn de diversiteit van de betreffende luchtvaartuigen en de beperkte aantallen per categorie. Voor de vergunningstelsels voor de in de Europese verordeningen uitgezonderde luchtvaartuigen is een aantal overwegingen invloed op de vraag of ze kunnen vervallen of niet:

- wordt het vergunningstelsel naar verwachting binnenkort Europees voorgeschreven? (zo ja, dan ligt afschaffen niet direct in de rede maar is het beter het Europese voorschrift af te wachten en de toestandkoming daarvan in gewenste richting te beïnvloeden);
- wat is het te beschermen publiek belang? (naarmate dit minder met externe veiligheid te maken heeft, is afschaffing van het vergunningstelsel meer te overwegen);
- is er behoefte aan het vergunningstelsel bij gebruikers? (bijvoorbeeld vanuit gewenst gebruik van het luchtvaartuig in het buitenland);
- rechtvaardigen de aantallen vergunningen een specifiek vergunningstelsel of kan de vergunningverlening onderdeel zijn van een algemener vergunningstelsel op hoger abstractieniveau?

EASA gaat binnen één à twee jaar stappen ondernemen om annex 2 van de EASA basis verordening aan te passen waardoor het terrein waarop NL zelfstandig verantwoordelijk blijft verder zal worden

ingeperkt. Dit impliceert dat aanpassing van regelgeving afhankelijk is van de uitkomsten in termen van timing en inhoud.

Voor een ander deel van de categorie uitgezonderde luchtvaartuigen zijn vergunningstelsels denkbaar die minder restrictief zijn dan de huidige, met meer algemene regels eventueel met meldingsplicht. Een grotere rol kan aan organisaties van luchtvaarders worden toegekend. Daarom zullen nut, noodzaak en – bij handhaving – wijze van vergunningverlening met betrekking tot de uitgezonderde luchtvaartuigen worden onderzocht op mogelijke vereenvoudiging. Hetzelfde geldt voor een aantal vergunningstelsels die niet zijn gebaseerd op de Europese regelgeving en waaraan thans geen uitvoering meer wordt gegeven. Daarbij kan ook een andere wijze van regelen, bijvoorbeeld algemene regels, al dan niet met een meldingsplicht, of regels over de gebieden waar wel resp. niet mag worden gevlogen, worden gezien.

Getalsmatig gaat het hierbij niet om veel vergunningen maar voor betrokken vergunninghouders is waarschijnlijk wel een verbetering te bereiken.

De regelgeving die wordt onderzocht betreft voor de categorie uitgezonderde luchtvaartuigen:

- bewijs van luchtwaardigheid;
- erkenning inspecteur;
- erkenning zweefvliegtechnicus;
- erkenning bedrijf;
- bewijs van bevoegdheid onderhoudstechnicus.

Tevens omvat dit traject het mogelijk vervallen van niet meer actieve vergunningstelsels luchtwaardigheid die niet zijn gebaseerd op de Europese regelgeving:

- bewijs van deugdelijkheid, bewijs van toestemming;
- instemming wijziging amateurbouwluchtvaartuig;
- acceptatie ontwerp amateurbouwluchtvaartuig;
- JTSO-machtiging¹;
- JPA-machtiging²;
- Toestemming om een individueel product of een onderdeel daarvan te produceren in overeenstemming met het ontwerp.

Een deel van de wijzigingen vloeit voort uit de implementatie van verdere wijziging van de EASA-richtlijnen. Eerst moet duidelijk zijn wat de uitkomst van het EASA initiatief is. Daarna moet in overleg met de sector worden gezien welke vereenvoudigingen wenselijk en mogelijk zijn.

Als hypothese wordt aangehouden dat uiteindelijk één vergunningstelsel mogelijk is voor de luchtwaardigheid van de in de Europese verordeningen uitgezonderde luchtvaartuigen; het aantal

¹ Een bedrijf dat werkzaamheden verricht ten behoeve van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen kan in aanmerking komen voor de zogeheten JTSO-machtiging (JTSO staat voor Joint Technical Standard Order). De houder van de JTSO-machtiging is bevoegd om onderdelen voor luchtvaartuigen te produceren en daarop het JTSO-merkteken aan te brengen.

² JPA staat voor Joint Part Approval; idem als JTSO maar dan voor wijzigings- en vervangingsonderdelen.

vergunningstelsels gaat dan van 11 naar 1. Er is nog geen datum van eventuele indiening bij de Raad van State of een verwachte datum van inwerkingtreding gepland. Inwerkingtreding van mogelijke veranderingen zal naar verwachting in of na 2008 plaatsvinden.

2. *Voltooiing van de vervanging van de Luchtvaartwet door de Wet luchtvaart:*

Dit regelgevingstraject is van invloed op de overige vergunningstelsels die zijn gebaseerd op de Luchtvaartwet en de onderliggende regelgeving zoals de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL). Gedurende een aantal jaren wordt gewerkt aan de herziening van de Luchtvaartwet. De herziening vindt stapsgewijs plaats, waarbij de Wet Luchtvaart uiteindelijk de Luchtvaartwet binnen anderhalf tot twee jaar zal hebben vervangen.

Het resultaat is onder meer:

- nieuw Besluit vluchtuitvoering (inmiddels in het Staatsblad gepubliceerd, Stb. 2006,371, nog niet in werking getreden); dit regelt onder meer:
 - o vluchtuitvoering ballonvaart: algemene regels in plaats van vergunning;
 - o vervallen van de voorschriften voor bijhouden en doorgeven van registraties van ballonvluchten;
 - o geen vergunningsplicht voor rondvluchten met vliegtuigen;
 - o vergunning (AOC) voor luchtvaartmaatschappijen;
 - o ontheffingsmogelijkheid voor kleinere vliegtuigen en helikopters
 - o onbeperkte looptijd vergunning tot vluchtuitvoering (AOC);
- afschaffen exploitatievergunning voor niet commercieel vervoer en ballonvaart
- ontheffing exploitatievergunning (voor eigen vervoer); algemene regels in plaats van vergunning

Voorts worden alle regelingen onder de Luchtvaartwet doorgelicht op mogelijkheden tot vereenvoudiging en kwaliteitsverbetering.

De voorziene datum van inwerkingtreding is voor de regels voor vluchtuitvoering medio september 2006; het volledige pakket zal medio 2007 in werking treden.

3. *Evaluatie en mogelijke wijziging Regeling luchtvaartvertoningen*

De huidige regelgeving voor luchtvaartvertoningen dateert van 2003. In 2006 zal een evaluatie van de uitvoering van de Regeling plaatsvinden. Daarbij zal worden gezien in hoeverre de voorwaarden voor vergunningverlening kunnen worden afgeschaft, de verantwoordelijkheid bij de sector neergelegd en volstaan kan worden met doelregelgeving met meldingsplicht ten behoeve van de handhaving. Grote evenementen zijn hiervan uitgezonderd, met dien verstande dat de mogelijkheid tot toezicht te allen tijde blijft bestaan. De vereenvoudiging kan een reductie van € 45.000 opleveren van administratieve lasten voor het bedrijfsleven en verminderingen van het aantal vergunningen per jaar met 50. De reductie van leges bedraagt

€ 27.000. . De maatregel betreft een omvangrijke wetgevingsoperatie ten aanzien van wet, AMvB en ministeriële regeling. De voorziene

datum van inwerkingtreding is afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie.

4. *Regelgeving regionale en kleine luchthavens (RRKL); wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). 3):*

Door het wetsvoorstel RBML worden de bevoegdheden voor de burgerluchthavens gedecentraliseerd naar de provincies. De opzet van de nieuwe wetgeving is vergelijkbaar met de wetgevingssystematiek voor Schiphol zoals die thans is opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart, de uitvoering verschilt echter. Voor de luchthaven Schiphol is het Rijk bevoegd gezag, voor de regionale en kleine luchthavens wordt de provincie het bevoegd gezag voor de milieu- en de ruimtelijke ordeningsaspecten.

Er zijn nu regionale en kleine luchthavens met en zonder aanwijzingsbesluit.

Voor de nu aangewezen luchthavens komen er de volgende veranderingen:

- De huidige aanwijzing door de minister van VenW, waarin de gebruiksruimte is opgenomen voor een luchthaven en de aanwijzing van de minister van VROM voor de ruimtelijke ordening gevolgen worden vervangen door één luchthavenbesluit. Dit besluit wordt genomen door de provincie. De provincie houdt toezicht op dit gebruik.
- Daarnaast moeten exploitanten van deze luchthavens in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat en moeten de exploitanten zich houden aan de regels voor het veilig gebruik van de luchthaven die op grond artikel 8a.1 van de Wet luchtvaart bij ministeriële regeling worden vastgesteld.

Voor de nu niet aangewezen luchthavens, d.w.z. luchthavens met een ontheffing of een bignalbesluit⁴, komen de volgende veranderingen:

- Het bignalbesluit of de ontheffing door de minister van VenW wordt een luchthavenregeling vast te stellen door de provincies. Hierin wordt echter alleen de gebruiksruimte van de luchthaven vastgesteld. In bignalbesluiten en ontheffingen komen nu met name bepalingen voor die zien op het veilig gebruik van een luchthaven. Deze bepalingen zullen met RBML worden vastgelegd in één ministeriële regeling op grond van artikel 8a.1 van de Wet luchtvaart. Exploitanten van luchthavens met een luchthavenregeling hebben geen verplicht veiligheidscertificaat. Wel moeten zij zich houden aan de regels voor het veilig gebruik van de luchthaven die op grond artikel 8a.1 van de Wet luchtvaart bij ministeriële regeling worden vastgesteld.

Resultaten zijn:

- decentralisatie bevoegdheden van het Rijk naar de provincies; een mogelijke vereenvoudiging voor
 - bedrijfsgebonden helihavens;
 - helihavens bij ziekenhuizen;

³ Kamerstukken II, 2005/2006, 30 452 nrs. 1, 2 en 3

⁴ Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchtvaartterreinen

-
- incidentele landingen helicopters (toestemming burgemeester en toestemming eigenaar land);
 - ontheffingen opstijgen/landen buiten luchthaven;
 - vervallen van huidige aanwijzing luchtvaartterrein;
 - certificering luchthavens met een luchthavenbesluit; algemene regels in een ministeriële regeling voor luchthavens met een luchthavenregeling; vervallen van vergunningstelsels voor:
 - ander gebruik luchtvaartterrein (art. 33 Luchtvaartwet);
 - bouwwerken of roerende zaken op een luchtvaartterrein; oprichten bouwwerken en planten gewassen op luchtvaartterrein, verrichten graafwerk (art. 31 Luchtvaartwet);
 - plannen aanleg luchtvaartterrein (RTL art. 119);
 - inrichting en regels platforms op luchtvaarterreinen (RTL art. 122);
 - benoeming havenmeester;
 - afwijkende stroefheidsmeting.

De vereenvoudiging levert een reductie van € 407.000 op van administratieve lasten voor het bedrijfsleven en verminderingen van het aantal vergunningstelsels met 11 en van het aantal vergunningen per jaar met 1.676. De reductie van leges bedraagt € 12.360. Het wetsvoorstel RBML is bij de Tweede Kamer in behandeling. De hieruit vloeiende regelgeving zal na behandeling in achtereenvolgens de Tweede en Eerste Kamer, naar verwachting in 2007 in werking treden.

5. Luchtverkeersleiding

a. Luchtverkeersreglement: vervanging vergunningstelsels LVNL door algemene regels en vergunningverlening door IVW

De basis in de Wet luchtvaart is aangepast (Stb. 2006, 246, nog niet in werking getreden) zodat VenW, i.p.v. de LVNL, wordt aangewezen als de instantie die ontheffingen en vrijstellingen geeft. De huidige vergunningstelsels worden daarbij zoveel mogelijk vervangen door algemene regels (Luchtverkeersreglement). Zo zullen er bijvoorbeeld voor het valschermspringen in de toekomst valschermsgebieden worden aangewezen. Hiermee komt de verplichting voor een vergunningaanvraag, te vervallen.

Resultaten zijn vervanging van de vergunningstelsels luchtverkeer door algemene regels voor:

- VFR-vluchten (nacht, klasse A luchtruim, laagvliegen);
- Verwijderen voorwerpen tijdens de vlucht;
- Gebruik van toestellen die geen luchtvaartuigen zijn;
- Valschermspringen.

De vereenvoudiging levert een vermindering van het aantal vergunningstelsels met 4 en van het aantal vergunningen per jaar met circa 100. De reductie van leges bedraagt € 4.500. De geplande datum van inwerkingtreding is 1 september 2006.

b. Regels in verband met de Single European Sky

Er moet wetgeving gemaakt worden ten behoeve van een grensoverschrijdend beheer van het luchtruim, ook om grensoverschrijdende luchtverkeersdienstverlening mogelijk te maken.

Het gaat met name om het regelen van verantwoordelijkheden aangaande toezicht, aansprakelijkheid en borging van publiek belang. Indiening bij de Tweede Kamer voorzien in september 2006. Gepland is dat het wetsvoorstel in de eerste helft 2007 in werking treedt.

6. *Stroomlijning overheidsinterventies luchtvaart*

De doelstelling van het project Stroomlijnen Overheidsinterventies Luchtvaart is zorgdragen dat de overheidsinterventies (blijven) bijdragen aan een goede concurrentiepositie voor de Nederlandse luchtvaart, door een consistent en coherent overheidsoptreden.

7. *Samenwerking Toezichthouders Schiphol*

Het project 'Samenwerking Toezicht Schiphol' (STS) realiseert op en rondom het toezichtdomein Schiphol:

- a) een efficiëntere en effectievere samenwerking tussen alle betrokken (rijks)toezichthouders en opsporingsdiensten,
- b) een vermindering van de toezichtlasten bij de desbetreffende bedrijven, organisaties en burgers, als bijdrage aan de kabinetsgedachte aan gemiddeld zeker een kwart vermindering.

Hierbij richt het project zich primair op het verbreden en verdiepen van bestaande en nieuwe samenwerkingsverbanden tussen de betreffende toezichthouders. Daarnaast richt het project zich waar nodig op het identificeren en '*slechter*' van de juridische barrières en de beleidsbelemmeringen die efficiënte en effectieve samenwerking in de weg staan. In dat kader worden, daar waar mogelijk, voorstellen tot maatregelen gedaan om die barrières en belemmeringen weg te nemen dan wel te beperken.

Bovengenoemde doelstelling wordt bereikt in nauwe samenwerking met de objecten van toezicht. Daarbij wordt gebruik gemaakt van hun inzichten en ervaringen met de toezichtlasten.

Het project leidt tot zichtbare en blijvende resultaten, voor zowel de bedrijven als de toezichthouders. Naast verhoging van effectiviteit en efficiency van het toezicht wordt hiermee de vermindering van de toezichtlast gerealiseerd.

2.12 Algemeen

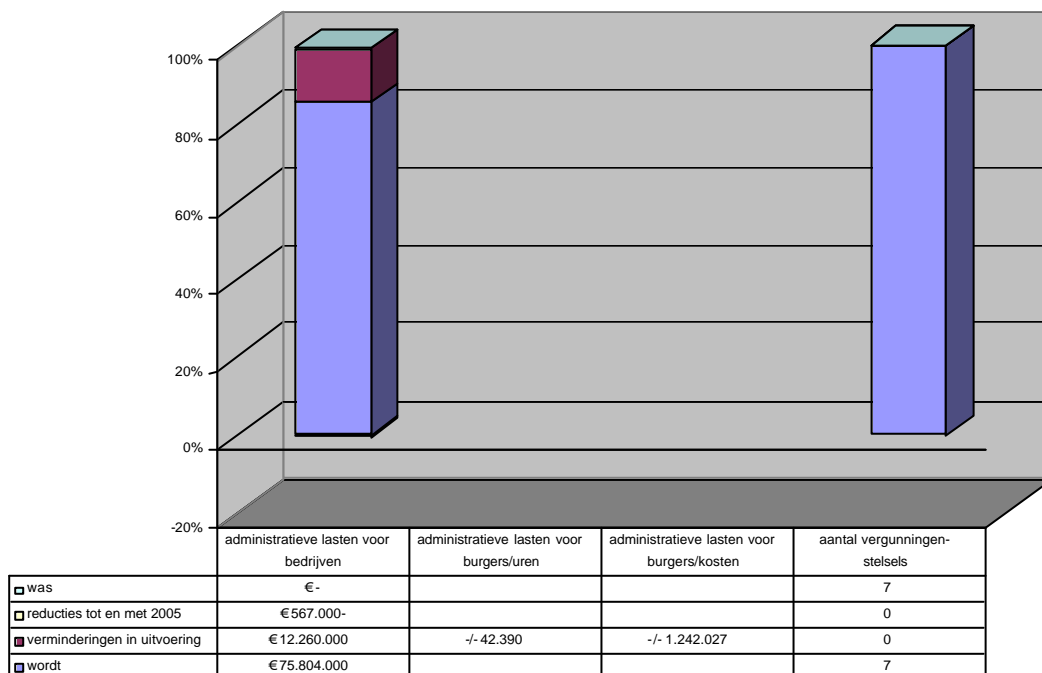
2.12.1. Nog te realiseren maatregelen en verwachte resultaten

Het domein Algemeen bevat regelgeving met betrekking tot de arbeidstijden in het vervoer en een aantal individuele wetten, zoals de Wet op de kabelbaaninstallaties en de Wet Raad voor de Transportveiligheid. De maatregelen in het domein Algemeen vloeien voort uit het programma Reductie administratieve lasten bedrijven. Het gaat om de navolgende maatregelen:

1. *Invoering digitale tachograaf wegverkeer*
2. *Vakbekwaamheid bestuurders wegvervoer*

Te verwachten resultaten en effecten

Uitvoering van deze maatregelen zal de volgende effecten hebben op de administratieve lasten, aantallen vergunningstelsels en vergunningen.



2.12.2. Toelichting

1. *Invoering digitale tachograaf wegverkeer*

Hierbij gaat het om de uitvoering van dwingende EU-regelgeving. De invoering verloopt gespreid over 10 jaar met ingang van 2006, de totale reductie op de administratieve lasten voor bedrijven belooft ruim € 12 miljoen.

Planning: 2006-2015.

2. Vakbekwaamheid bestuurders wegvervoer

Verplichte invoering van een basiskwalificatie en van verplichte nascholing – eens per 5 jaar - voor bestuurders in het wegvervoer (implementatie 2003/59/EG). Gevolg is een toename van de administratieve lasten voor burgers met 42.390 uren en in kosten ruim € 1,4 miljoen.

Planning: treedt in werking voor bestuurders in het passagiersvervoer per 01-01-2008 en voor bestuurders in het goederenvervoer per 01-01-2009.