

Vergaderjaar 2010–2011

32 403

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

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 30 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de in de Verzamelwet voorgestelde wijzigingen. De leden van de VVD-fractie ondersteunen de voorgestelde wijzigingen en verduidelijkingen, met uitzondering van één aspect.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de in de Verzamelwet voorgestelde wijzigingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en wensen de regering nog enkele kritische vragen voor te leggen.

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature (CU), Atsma, J.J. (CDA), Lodders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de in de Verzamelwet opgenomen wijzigingen. Genoemde leden kunnen zich op hoofdlijnen in het voorstel vinden maar hebben op enkele onderdelen nog vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de in de Verzamelwet voorgestelde wijzigingen. Deze leden hebben nog wel enige vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel.

Invoering van een erkenning voor exportdienstverlening

De leden van de PvdA-fractie zijn verheugd over de voorgestelde wijziging in de regelgeving omtrent de exportprocedure en het opnemen van voertuigen in de bedrijfsvoorraad. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat hiermee tegemoet wordt gekomen aan een maatschappelijke behoefte. Er wordt zodoende meer draagvlak gecreëerd voor regelgeving en voorkomen dat deze als omslachtig wordt gezien.

De leden van de PVV-fractie hebben geen bezwaar tegen het versoepelen van de procedures voor het exporteren van voertuigen. Het schrappen van de verplichting dat een erkend bedrijf het voertuig eerst als eigendom moet aanmelden, om dit vervolgens weer te verkopen, is een goede zaak omdat het de lasten voor zowel de bedrijfstak in kwestie alsmede voor de burger verlaagt. Wel lijkt het de leden van de PVV-fractie een goede zaak om te exporteren voertuigen aan een wettelijk verplichte Algemene Periodieke Keuring (hierna: APK) te onderwerpen alvorens deze voertuigen te exporteren. Dit om het aantal onveilige voertuigen in het buitenland afkomstig uit Nederland zoveel mogelijk te beperken. Het versoepelen van deze regelgeving, zonder de invoering van een dergelijke verplichte keuring, zou de Europese verkeersveiligheid kunnen ondermijnen en uiteindelijk ook de Nederlandse verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen. Vandaar dat de leden van de PVV-fractie ervoor pleiten om een verplichte APK in te voeren op het moment dat een exportdienstverlener een voertuig bij de Rijksdienst voor Wegverkeer voor export aanmeldt. Op deze wijze wordt de uitvoer van onveilige auto's aan banden gelegd en de verkeersveiligheid in binnen- en buitenland gewaarborgd.

Ontheffing kentekenplicht voor aanhangers bij speciale gelegenheden

De leden van de PvdA-fractie zijn verheugd dat dit wetsvoorstel voorziet in aanpassing van de regelgeving omtrent de kentekenplicht voor zware aanhangers. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat hiermee tegemoet wordt gekomen aan een maatschappelijke behoefte. Er wordt zodoende meer draagvlak gecreëerd voor regelgeving en voorkomen dat deze als omslachtig wordt gezien.

De leden van de CDA-fractie begrijpen zeer goed dat bijzondere voertuigen zoals, carnavalsvoertuigen, uit praktische overwegingen uitgezonderd zouden moeten worden van kenteken- en APK-plicht. De leden vragen de regering dan ook of deze regels al voor het komende carnavalsseizoen in werking zullen treden.

Experimenteerbepaling in de Wegenverkeerswet 1994 ten aanzien van het accepteren van buitenlandse APK's

De leden van de PvdA-fractie vinden het een goede zaak dat kan worden geëxperimenteerd met het accepteren van Spaanse APK's, uitgevoerd door enkele bedrijven in de regio rondom Barcelona en Sevilla. Deze leden zijn echter van mening dat dit op basis van wederkerigheid dient te geschieden om uitvoertechnische redenen en om handhavingproblemen te voorkomen. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering in dat licht welke kosten zijn verbonden aan APK's in het buitenland. Daarnaast denken de leden van de PvdA-fractie dat een dergelijke regeling in het voordeel is van Nederlandse eigenaren van (vracht)wagens in Spanje en verwachten zij dat Spaanse eigenaren hun (vracht)wagens nauwelijks in Nederland zullen laten keuren. Deelt de regering deze veronderstelling?

De leden van de CDA-fractie zijn enthousiast over de experimentele erkenning van APK's die in het buitenland (Barcelona en Sevilla) zijn uitgevoerd. Hierbij vragen de leden van de CDA-fractie wel of hier ook in de experimentele fase al sprake is van wederkerigheid. Is de Spaanse overheid bereid om op afzienbare termijn te komen tot erkenning van APK's die in Nederland zijn verricht op voertuigen met een Spaans kenteken? Kan de regering hierbij een vergelijking maken met de (voortgang van de) wederzijdse erkenning van toelating van railvoertuigen?

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 ten aanzien van het openbaarvervoersverbod

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het onderhavige wetsvoorstel voorziet in strafrechtelijke handhaving van het openbaarvervoersverbod (hierna: OV-verbod). De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat er weinig toelichting wordt gegeven op de handhaafbaarheid en de daarmee verbonden kosten door en voor gemeenten. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering daarom om een aanvullende toelichting op het punt van de handhaafbaarheid van het verbod door gemeenten.

De leden van de PVV-fractie vinden het een goede zaak dat er nu juridische consequenties worden verbonden aan het overtreden van het OV-verbod. Echter, de leden van de PVV-fractie vragen de regering op welke wijze op naleving hiervan wordt toegezien en hoe dit in de praktijk gehandhaafd wordt. Daarnaast vragen genoemde leden aan de regering welke juridische consequenties verbonden zijn aan de overtreding van het OV-verbod.

De leden van de CDA-fractie zijn tevreden met de voorstellen om handhaving van het OV-verbod voor raddraaiers in de wet op te nemen. Wel zijn deze leden van mening dat de regering er goed aan zou doen om direct bij invoering ook bij Algemene Maatregel van Bestuur een maximale duur voor het OV-verbod in te voeren. Een levenslang verbod doet het wellicht goed in de media, maar de leden zien niet in hoe een dergelijke maatregel proportioneel kan zijn.

De leden van de D66-fractie hebben kennis genomen van het voorstel ten aanzien van het strafbaar stellen van het overtreden van het OV-verbod. De voorgenoemde leden willen benadrukken dat zorgvuldigheid bij het opleggen van een dergelijk verbod een absolute voorwaarde is, daar het OV-verbod een ingrijpende inperking van de vrijheid is. Daarnaast plaatsen de leden vraagtekens bij de uitvoering en handhaving van het verbod. Zij zien op dit punt nog een aanzienlijk aantal losse eindjes in het

voorliggende wetsvoorstel, zeker op het gebied van rechtszekerheid en handhaving.

De leden van de D66-fractie vragen de regering om aan te geven wat de toegevoegde waarde is van een OV-verbod naast de bestaande strafrechtelijke mogelijkheden, zoals de mogelijkheid van strafrechtelijk vervolging bij bijvoorbeeld vernieling, diefstal of mishandeling. Voorts vragen deze leden waarom is gekozen voor een verbod, boven preventieve maatregelen als meer toezicht in het openbaar vervoer.

Het is voor de leden van de D66-fractie onduidelijk op basis van welke overtredingen het OV-verbod kan worden opgelegd. Daarom zouden zij graag meer inzicht krijgen in de toepassing en reikwijdte van dit verbod. Zij vragen de regering aan te geven hoe vaak het openbaar vervoerverbod tot nu toe is opgelegd en hoeveel personen op dit moment een dergelijk verbod hebben. Op basis van welke overtredingen hebben zij een verbod opgelegd gekregen? Is het mogelijk een indicatie te geven van de wijze waarop deze cijfers zich zullen ontwikkelen als er een strafrechtelijke basis voor handhaving wordt gelegd? Voorts vragen de leden van de D66-fractie welke ervaringen er in andere landen zijn met een OV-verbod.

De leden van de D66-fractie constateren dat indien wordt gekozen voor toepassing van artikel 98, eerste lid, de vervoerder in de praktijk een langdurig OV-verbod oplegt. Hoe kan een door de vervoerder opgelegd OV-verbod dienen als basis voor strafrechtelijk handelen? De leden van de D66-fractie vragen de regering hoe het zit met de rechtszekerheid van de reiziger en wat de mogelijkheden zijn om in beroep te gaan tegen een opgelegd OV-verbod. Genoemde leden vragen de regering om een beeld te schetsen van een mogelijke rechtsgang.

Voorts vragen de leden van de D66-fractie hoe de regering dit OV-verbod wil gaan handhaven. Wie gaat dit verbod handhaven en wordt hiervoor extra capaciteit vrijgemaakt? Verder vragen genoemde leden op welke wijze en met welke methoden het verbod zal worden gehandhaafd en hoe in deze wordt omgegaan met de privacy van reizigers.

De Raad van State geeft in zijn advies aan dat hij het uit hoofde van het legaliteitsbeginsel en de rechtszekerheid noodzakelijk acht om in elk geval regels te stellen aan de maximumduur van het OV-verbod. De leden van de D66-fractie sluiten zich hierbij aan. De regering geeft in reactie op het advies van de Raad van State aan dat «in de praktijk nog onduidelijk is welke maximumduur daadwerkelijk als redelijk zal worden geaccepteerd». Voor de leden van de D66-fractie is dit juist een bevestiging dat vanuit het oogpunt van rechtszekerheid een maximumduur moet worden vastgesteld. Zij verzoeken de regering dan ook het advies van de Raad van State over te nemen.

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

De leden van de CDA-fractie zijn kritisch over de voorgestelde wijziging van de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat. Als de leden het goed begrijpen is hier in het verleden een wettelijke borging gekozen, om ervoor te zorgen dat het ministerie oog blijft houden voor kennis en expertise van buiten de eigen organisatie. Het huidige voorstel is dusdanig ruim geformuleerd (één overkoepelend overlegorgaan waarbij al naar gelang het onderwerp individuen worden uitgenodigd voor overleg) dat daarmee de oorspronkelijke doelstelling van de wet niet meer bereikt wordt. Immers, het wordt dan mogelijk om naar believen advies te vragen van wie men op dat moment denkt nodig te hebben. De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat voor een zo vrijblijvend advies geen wettelijke regeling nodig is. Het bestaan van de wettelijke regeling wijst er dus op dat deze mate van vrijblijvendheid in het verleden onwenselijk is geacht.

Artikel 1, Onderdeel C ten aanzien van pseudokentekens

De leden van de CDA-fractie hebben hun twijfels bij het nieuwe lid dat wordt toegevoegd aan de Wegenverkeerswet 1994. De leden vragen of dit voorstel de aanpak van een concreet probleem beoogt. Voor zover de leden kunnen overzien zou dit voorstel contraproductief kunnen werken. Zoals de leden van de CDA-fractie het begrijpen hoeft een crimineel die denkt gevolgd te worden, in de toekomst alleen nog maar het kenteken van zijn vermeende volger te controleren bij de Rijksdienst voor Wegverkeer. Als daar dan de melding «van dit kenteken zijn geen gegevens openbaar» verschijnt weet hij genoeg. De leden vragen de regering wat de aanleiding is om de huidige methode met pseudokentekens te willen verlaten.

Artikel I, Onderdeel G ten aanzien van de gehandicaptenparkeerkaart

De leden van de CDA-fractie hebben vragen over de reikwijdte van de voorstellen rond het desgevraagd moeten tonen van de gehandicaptenparkeerkaart. Dat de voorgenomen wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) om bijzondere voertuigen met gehandicaptenparkeerkaart toe te laten op het trottoir ook moet leiden tot een aanpassing in de handhaving lijkt genoemde leden logisch. De leden zouden wel graag van de regering vernemen hoe en op welke termijn deze wijziging van het RVV 1990 wordt doorgevoerd. Ook vragen de leden van de CDA-fractie of de gehandicaptenparkeerkaart het meest geëigende document is om het toestaan van het rijden op het trottoir aan te koppelen, aangezien de parkeerkaart door de gemeente wordt uitgegeven maar de regeling landelijke werking kent. Krijgen gemeenten de mogelijkheid om met gebieds- of lokale bepalingen af te wijken van de voorgestelde bepaling in RVV 1990?

Artikel II, onderdeel B ten aanzien van reizigersinspraak

De leden van de CDA-fractie geven aan dat de voorstellen om reizigersinspraak onder te brengen bij de concessieverlener in plaats van de huidige concessienemer op hun instemming kan rekenen. Dit maakt de invloed van reizigersorganisaties juist ook in perioden rond het einde van een concessie sterker.

Artikel II, Onderdeel C ten aanzien van de personeelsparagraaf

De leden van de VVD-fractie hebben eerder aangegeven de personeelsparagraaf, waarbij de nieuwe concessiehouder verplicht is werknemers van de vorige concessiehouder in dienst te nemen, niet te ondersteunen. De leden van de VVD-fractie benadrukken dat bij de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 is geconcludeerd dat vervoerders wellicht een sterkere concurrentiepositie genieten ten tijde van aanbestedingen wanneer zij hun personeel zelf kunnen selecteren. De leden van VVD-fractie zijn van mening dat de personeelsparagraaf een belemmering kan zijn voor andere vervoerders om een concessie over te nemen. Deelt de regering deze mening?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of er momenteel problemen bestaan bij de uitvoering van de personeelsparagraaf die hebben geleid tot het voorliggende voorstel. Dit voorstel legt extra

informatielasten op aan de bestaande vervoerders die volgens de leden van de CDA-fractie alleen geoorloofd zijn indien dit ook daadwerkelijk een probleem oplost.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel