

Vergaderjaar 2005–2006

29 362

Modernisering van de overheid

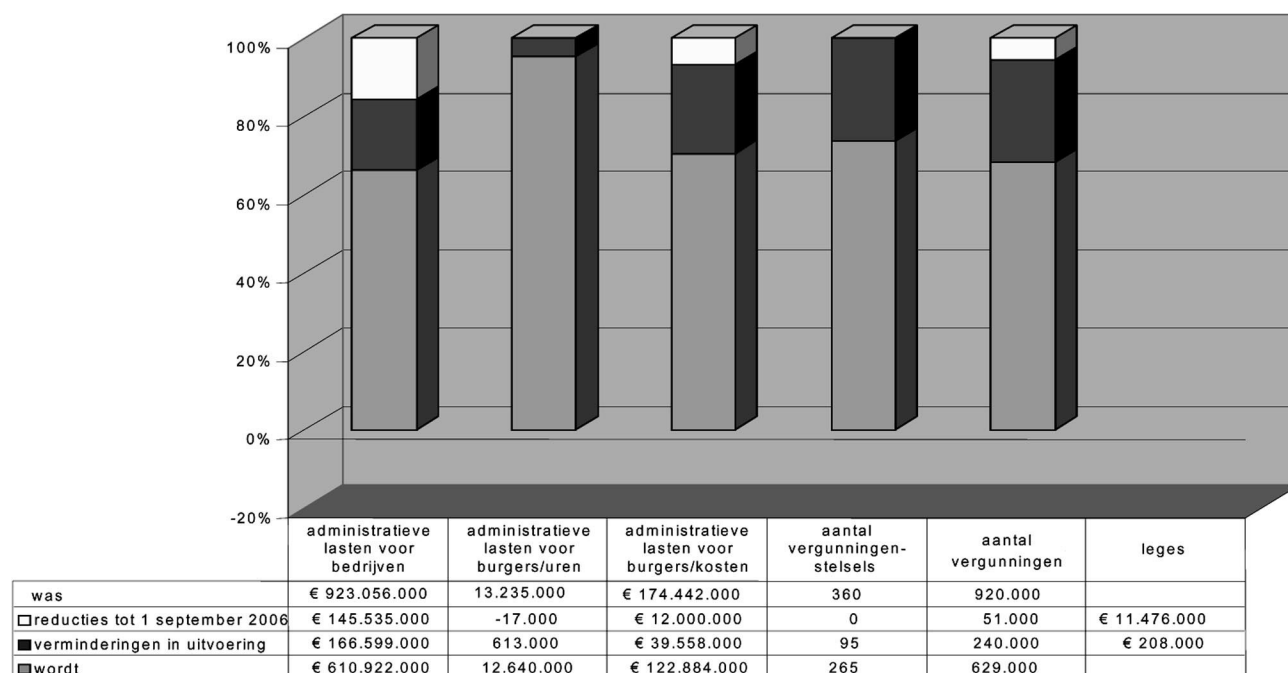
Nr. 105

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 september 2006

De afgelopen jaren heb ik bij Verkeer en Waterstaat (VenW) met overtuiging veel aandacht gegeven aan betere regels en een hogere kwaliteit van de publieke dienstverlening. Op dit moment staat VenW al op de helft van het feitelijk realiseren van een aantal doelstellingen voor het jaar 2007. En er is nog een groot aantal verbeteringen in uitvoering. In de figuur kunt u zien welke verminderingen van lasten voor burgers en bedrijven zijn behaald en welke zij nog kunnen tegemoetzien.



* Exclusief de rijbewijzen, kentekenbewijzen en APK's (11 miljoen vergunningen)

1. Inleiding

Het gaat erom de economische ontwikkeling te stimuleren, de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven te verbeteren en burgers niet noodloos 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 vergunningenstelsels 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.

In deze brief – met het daarbij gevoegde uitvoeringsprogramma¹ – informeer ik u welke resultaten verder zijn te verwachten in 2006, 2007 en volgende jaren.

2. Structurele aanpak: rode draden in de VenW-benadering

Op een aantal wijzen is geborgd dat de verbeteringen beklijken. De voor mijn ministerie geldende Sturingsvisie Beter Geregeld, die ik een jaar geleden aan u ter kennis bracht, blijft in de voortgaande doorlichtingen van wet- en regelgeving zijn nut bewijzen. Het vermijden van «nationale koppen» op internationale regelgeving is regel en het dynamisch verwijzen naar internationale regelgeving in de nationale regelgeving krijgt steeds meer toepassing. De voorbereiding van regelgeving in internationale gremia wordt versterkt aangepakt. Met de «Startnota Beter Geregeld» die bij de start van processen voor nieuwe regels wordt opgesteld, is binnen het departement een sterkere sturing op het wetgevingsproces ingevoerd. Nieuwe regelgeving wordt al in het beginstadium via genoemde startnota expliciet getoetst aan de VenW-sturingsvisie. Dit voorkomt dat de regelgeving weer even snel aangroeit. In 2005 is de omslag zichtbaar geworden: er zijn meer regels geschrapt dan bijgekomen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

3. Bereikte resultaten en voorgestelde nieuwe regelgeving op hoofdlijnen

Producten van de Dienst wegverkeer (RDW) kosten gebruikers minder tijd en geld door digitalisering van informatieuitwisseling. De tenaamstelling van een voertuig (kentekenbewijs) gebeurt op het postkantoor. De mogelijkheid de tenaamstelling ook bij een autobedrijf (zogenaamde TV-bedrijven) te laten plaatsvinden, is ingevoerd sinds 2002 en wordt steeds verder uitgebreid. Het aantal on-line tenaamstellingen neemt jaarlijks met 100 000 toe. Verder wordt de verplichting op het postkantoor een uittreksel uit het GBA te overleggen geschrapt bij legitimatie met een paspoort.

Ondernemers in de zeevaart hoeven minder voorgeschreven gegevens te registreren. In het nieuwe Schepenbesluit is de verplichting tot het registreren van gegevens teruggebracht tot de internationaal vastgelegde verplichtingen. Ook is de verplichting vervallen om de gegevens te registreren in de vorm van een scheepsdagboek. Ondernemers kunnen nu zelf bepalen hoe zij de verplichte gegevens registreren. Op deze wijze kunnen gegevens in efficiëntere systemen worden opgeslagen.

In het wegvervoer zijn de administratieve lasten verminderd door de door de uitbreiding van de EU en door stroomlijning en frequentieverlaging van de vervoerenquêtes.

Het wetsvoorstel voor een nieuwe Binnenvaartwet is dit jaar aan uw Kamer aangeboden. Dit betreft een bundeling van drie bestaande wetten, waarbij de principes van de sturingsvisie VenW vergaand zijn gehanteerd.

Het wetsvoorstel Waterwet wordt deze maand bij de Tweede Kamer ingediend. 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 aanzienlijk teruggebracht.

Er is onderzoek verricht naar nut en noodzaak van de Ontgrondingenwet. Intentie is deze specifieke regelgeving te schrappen en de ontgrondingen te regelen met het nieuwe instrumentarium van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Dit jaar zal het wetsvoorstel voor de nieuwe Wet wegvervoer goederen aan uw Kamer worden aangeboden. Invoering is voorzien medio 2007. Door het schrappen van alle «nationale koppen» en nationale vergunningstelsels zal een belangrijke vermindering van de regel- en lastendruk voor het transporterend bedrijfsleven worden bereikt.

De vervanging van de Luchtvaartwet door de Wet luchtvaart wordt voltooid; in deze operatie worden regelingen, bijvoorbeeld voor de vluchtuitvoering, vereenvoudigd.

4. Doorlichting domeinen binnenvaart, personenvervoer en infrastructuur

De doorlichting van de domeinen binnenvaart, personenvervoer en infrastructuur in het programma «Beter Geregeld» is uitgevoerd door breed (beleid, uitvoering, toezicht, juridische zaken) samengestelde «doorlichtingsteams» en heeft per domein geresulteerd in veranderplannen. Over de veranderplannen is een advies uitgebracht door het Adviescollege

Beter Geregeld (de Commissie Sorgdrager). Op basis hiervan heb ik de volgende keuzen gemaakt.

Binnenvaart

In het domein van de binnenvaart wordt een majeure vermindering en vereenvoudiging van regelgeving gerealiseerd. In de eerste plaats met de nieuwe Binnenvaartwet, die ik hierboven al vermeldde. Maar daarnaast is ook voor een groot aantal andere regelingen op dit domein vergaande vereenvoudiging mogelijk. Omdat een deel van de regelgeving als grondslag de – zeer gedetailleerde – CCR-regelgeving heeft, wordt bovendien zwaar ingezet op de bevordering van de doorwerking van de uitgangspunten van Beter Geregeld in dit internationale gremium. Naar analogie met de zeevaart wordt verder onderzocht wat de mogelijkheden van doelregelgeving zijn. Voor de vergunningverlening wordt één loket ingevoerd, wordt de dienstverlening door digitalisering verbeterd en wordt gezien of de toelating van schepen onder voorwaarden meer aan de markt kan worden overgelaten. Het toezicht wordt verbeterd, onder meer door een betere samenwerking van inspecties, door digitalisering, door beter gebruik te maken van kwaliteitszorgsystemen en keurmerken, en door het benutten van mogelijkheden voor risicogebaseerde inspecties.

Personenvervoer

In dit domein is onderscheid gemaakt tussen het personenvervoer per bus en taxivervoer.

De doorlichting van het *personenvervoer* per bus is ondersteunend geweest voor de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000. De resultaten van de doorlichting en van het advies van het adviescollege zijn verwerkt in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie, dat inmiddels aan de Kamer is gezonden (Kamerstukken II, 30 421, nr. 1). Geconstateerd is dat met de Wp2000 een overgang naar marktwerking is gemaakt en dat stap voor stap vooruitgang is geboekt, maar dat de beoogde optimale marktwerking nog niet is bereikt. De verbeterpunten voor de Wp2000 zijn in het kabinetsstandpunt vertaald in een agenda voor een actieprogramma. Een nadere invulling voor de planning van nog uit te voeren onderdelen die samenvallen met de conclusies uit Beter Geregeld treft u aan in het bijgevoegde uitvoeringsprogramma «Minder regels en lasten en een betere dienstverlening».

Op verzoek van de Tweede Kamer, en na een nadere consultatie met de markt, volg ik overigens de visie van de Commissie Sorgdrager om de personeelsbescherming bij overgang van concessies zoveel mogelijk in stand te houden.

In plaats van twee naast elkaar bestaande vergunningenstelsels voor collectief personenvervoer per bus kan worden volstaan met één vergunningenstelsel. De nationale vergunning (CPV-vergunning) wordt afgeschaft wordt afgeschaft. De Communautaire vergunning blijft bestaan en zal ook vereist worden voor het nationale personenvervoer per bus. De eisen in de Communautaire vergunning komen grotendeels overeen met de eisen van de vergunning voor collectief personenvervoer. Het betreft dezelfde type eisen en een soortgelijke toets op betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Deze vereenvoudiging van het vergunningenstelsel voor de toegang tot het beroep van ondernemer in het personenvervoer per bus is in 2006 opgenomen in een verzamelwetsvoorstel onder regie van het ministerie van Economische Zaken. Voor het *taxivervoer* heeft de doorlichting duidelijk gemaakt het vergunningenregime in de taxisector voorlopig nog 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 zelf-regulering, 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 vergunningenstelsel voor taxiondernemers, waarbij het vergunningenstelsel voor taxichauffeurs nadrukkelijk wel in stand blijft. De consument is immers vooral afhankelijk van de professionaliteit en dienstbaarheid van de chauffeur. In het bijgevoegde uitvoeringsprogramma «Minder regels en lasten en een betere dienstverlening» zijn overigens enkele voorstellen opgenomen om binnen het huidige stelsel van regelgeving tot verbetering te komen, door zelfregulering te bevorderen (keurmerk), door verbetering van uitvoering en toezicht en door de invoering van de verplichte boordcomputer.

Infrastructuur

1. Korte termijn (2007 en 2008)

Op de korte termijn wordt ook hier de gelegenheid benut om de *wegenwetgeving* te rationaliseren en te integreren. 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.

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.

Naast de onteigeningswetgeving is de *belemmeringenwetgeving* voor de aanleg van infrastructuur van groot belang. In 2007 zal een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer worden ingediend waarin de onderscheiden, verouderde belemmeringenwetten worden vervangen door één gemoderniseerde wet.

2. Langere termijn (2008 en verder)

Op langere termijn zal *een meer fundamentele herschikking* van wetge-

ving inzake 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, afge wacht. 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.

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 werkingssfeer 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 opzichzelfsprekend is of niet.

5. Vereenvoudiging vergunningen

Met de aanpak van de regeldruk door vergunningen zal ik een belangrijke vermindering van het aantal vergunningenstelsels en vergunningen bewerkstellingen. Enkele belangrijke voorbeelden zijn:

- Voor het goederenwegvervoer komen vanaf 2007 jaarlijks 112 000 vergunningen te vervallen, zoals de verklaring van dienstbetrekking voor chauffeurs en de inschrijvingsplicht eigen vervoer.
- Voor het wegverkeer vervallen jaarlijks 142 000 vergunningen, zoals vanaf 2007 de individuele goedkeuring van geïmporteerde auto's, alsmede vanaf 2009 de nationale typegoedkeuringen.
- Voor de zeevaart zijn jaarlijks 25 000 vergunningen vervallen door het vanaf 2004 integreren van geneeskundige verklaringen en het verlengen van de looptijd daarvan (van 1 naar 2 jaar).
- Voor de binnenvaart vervallen jaarlijks 3400 vergunningen, zoals vanaf medio 2007 de stempelplicht dienstboekje en later de Rijnvaartverklaring.
- Bij het afleggen van een theorie- of praktijkexamen voor het behalen van een rijbewijs moeten burgers eerst naar de gemeente om een GBA-uittrekkel op te halen. Vanaf 2007 wordt dit overbodig, dan is het meebrengen van een identiteitsbewijs voldoende.
- Door een mogelijk lagere frequentie van de APK-keuring naar het Europese minimum – indien Europees onderzoek aantoont dat dit zonder bezwaar voor de verkeersveiligheid en het milieu mogelijk is – kan het jaarlijks aantal vergunningen verder substantieel verminderen. Het aantal vergunningenstelsels zal als de maatregelen in het uitvoeringsprogramma worden getroffen uiteindelijk met 26% afnemen, het aantal vergunningen met 32%¹.

¹ Exclusief de basale aantallen rijbewijzen, kentekens en APK; met inbegrip hiervan is de daling 2,4%.

6. Verdere vermindering van administratieve lasten burgers en bedrijven

De in paragraaf 3 genoemde voorgestelde nieuwe regelgeving op hoofdlijnen en bovengenoemde vereenvoudigingen van vergunningen leiden tot minder administratieve lasten voor burgers en bedrijven. Belangrijke verdere verminderingen van administratieve lasten komen voort uit wijziging van een AmvB onder de Grondwaterwet en het reduceren van meet- en registratieverplichtingen op grond van de Wvo.

De administratieve lasten voor bedrijven zullen als de maatregelen in het uitvoeringsprogramma worden getroffen uiteindelijk met 34% afnemen; voor burgers zullen de administratieve lastenkosten met 30% en de administratieve lastenuren met 4,5% afnemen.

7. Betere dienstverlening

Toezicht in beweging

Het toezicht wordt in alle sectoren op basis van een nieuwe kaderstellende visie op toezicht vernieuwd. Daarbij wordt voortgebouwd op de lopende trajecten van deregulering en vermindering van administratieve lasten. Ook het traject voor vereenvoudiging van vergunningen wordt benut. De Inspectie VenW is met de modernisering van het toezicht feitelijk in 2004 al begonnen in de vorm van de Nota Toezicht in Beweging. Bij de begrotingsbehandeling 2007 treft u mijn volledige voortgangsrapportage op dit punt van modernisering toezicht aan. Ik beperk mij hier derhalve tot enkele korte punten.

De belangrijkste verandering in het nieuwe toezichtarrangement voor de Koopvaardij is de uitbesteding van de meeste certificerende taken aan de klassenbureaus. Daarbij hoort toezicht door de Inspectie VenW op de klassenbureaus en op risico-analyse gebaseerde inspecties gericht op de reders en hun schepen. Dit nieuwe toezicht is per 1 augustus 2006 ingevoerd. Ook het nieuwe toezichtarrangement op de Luchthavens gaat uit van een prioritering van inspecties en controles op basis van risico-analyse. Bedrijven die goed scoren (en dus zelf de verantwoordelijkheid voor de veiligheid nemen) zullen de Inspectie minder vaak zien. Op 1 januari 2006 is de Inspectie met deze aanpak gestart.

Stroomlijning van het overheidsoptreden/samenwerkende inspecties

De Inspectie VenW participeert in het in 2005 opgestarte rijksbrede project Samenwerking Rijksinspecties. De Inspectie VenW trekt hierin o.a. het project «Samenwerking Toezicht Schiphol (STS)». STS realiseert op en rondom het toezichtdomein Schiphol een efficiëntere en effectievere samenwerking tussen alle betrokken (rijks)toezichthouders en opsporingsdiensten, en een vermindering van de toezichtlasten bij de desbetreffende bedrijven, organisaties en burgers.

Andere verbeteringen in dienstverlening ontstaan door de projecten Stroomlijning overheidsinterventies Luchtvaart en Stroomlijning overheidsinterventies Zeevaart. Doelstelling van deze programma's is een consistent en coherent overheidsoptreden van alle betrokken overheidsinstanties. Het kabinet heeft meer in den brede ook aandacht voor het belang van logistiek voor de Nederlandse concurrentiepositie en de mogelijkheden die supply chain management (SCM¹) daartoe biedt. In het verlengde van genoemde projecten wil VenW daarom een rijksbreed SCM Interventieteam oprichten met speciale aandacht voor verbetering van regelgeving met betrekking tot logistieke voortbrengingsketens. Het gaat daarbij om acties op het terrein van kennis en innovatie, maar ook om overheidsactiviteiten gerelateerd aan de logistieke ketens (douane, inspec-

¹ Supply Chain Management; zie de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (TK 2005/2006, kamerstukken 29 644, nr. 68)

ties, security, voedselveiligheid, fiscaliteit et cetera), de aansluiting van het onderwijs op de beroepspraktijk, de coördinatie van het beleid rond bedrijventerreinen tussen de verschillende overheden, en dergelijke. Dit interventieteam wordt gevoed door signalen uit de markt en wordt in 2007 in overleg met de andere departementen vormgegeven. Het doel is in korte tijd eventuele problemen op te heffen die markt en overheid in dit kader ervaren.

e-government

Bij de uitvoering van regels en toezicht kan belangrijke winst worden gemaakt door digitalisering. Er worden binnen de inspectie VenW drie programma's onderscheiden.

Het programma **Digitale Dienstverlening** werkt aan een betere dienstverlening rond de aanvraag en afgifte van standaardvergunningen. Daarnaast richt het programma een digitaal loket in. Deze ontwikkelingen worden actief met de betreffende branches afgestemd.

Voor 2006 is het belangrijkste product het herontwerp en de digitalisering van de top 6 vergunningen; deze top 6 beslaat 30% van het gehele volume. Vanaf oktober 2006 zullen het monsterboekje voor zeevarenden en het vaarbevoegdheidsbewijs als eerste producten digitaal kunnen worden aangevraagd en afgehandeld; volgend jaar kunnen nog vier vergunningen digitaal worden aangevraagd, waaronder de taxivergunningen. Stapsgewijs zullen tot en met 2008 de belangrijkste overige standaardvergunningen digitaal verkrijgbaar zijn. Het programma **Digitale Inspectie** heeft een langere doorlooptijd. De heroriëntatie op de inspectiewerkwijze heeft betrekking op een groot aantal bedrijfsprocessen. De rol en mogelijke bijdrage van digitalisering verschilt per domein van toezicht en per proces. In 2006 zijn pilots gestart, onder meer voor de uitwisseling van toezichtinformatie op Schiphol en de vastlegging van inspectiegegevens in het domein rail. Dit programma heeft haar zwaartepunt in 2007 en is nauw verbonden met de vernieuwing van het toezicht en de samenwerking tussen de rijksinspecties.

Het programma **Kennis, Advies en Berichtgeving** richt zich op het digitaal aanbieden van informatiebronnen die de Inspectie nodig heeft voor het uitvoeren van haar kerntaken. Het programma groeit stapsgewijs tot 2009. Een belangrijk project in dit verband is de verdere uitwerking en invulling van I-Check, een kennisbank van wet- en regelgeving, die via de website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt aangeboden. Vanaf dit najaar zal ook de vergunningverlening op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken digitaal verlopen.

Samenwerking bij de uitvoering: één loket met andere overheden

Zes nu nog aparte vergunningenstelsel 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 met ingang van 2008/2009 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.

8. Uitvoeringsprogramma «Minder regels en lasten en een betere dienstverlening»

Het uitvoeringsprogramma «Minder regels en lasten en een betere dienstverlening» bevat de maatregelen die VenW de komende jaren zal uitvoeren. In het programma zijn de maatregelen per domein van regelgeving beschreven. Het programma is als bijlage bij deze brief gevoegd en tevens te vinden op <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/kamerstukken/> en dan te kiezen voor september 2006.

9. Gevolgen voor de uitvoerende diensten.

In totaal is het aantal arbeidsplaatsen bij het ministerie met ruim 15% afgenomen sinds 2003. De effecten van de programma's Beter Geregeld, Vereenvoudiging Vergunningen en Reductie Administratieve Lasten op het aantal ambtenaren benut ik als één van de opties om aan deze afname in de praktijk invulling te geven. Vanwege de verwevenheid met andere operaties, zoals bijvoorbeeld de digitalisering van werkprocessen, kan ik geen exact aantal geven. Een aantal vervallende vergunningen wordt door de Inspectie VenW en RWS verstrekt. Ook worden veel taken buiten het departement uitgevoerd. Organisaties als RDW, SIEV, NIWO en medische keuringsinstanties verrichten veel van de werkzaamheden. Indicatief gaat het in totaal naar schatting om één à tweehonderd arbeidsplaatsen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs