

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2007

Nr. 81

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2007

In de afgelopen periode is nagenoeg het gehele complex regelgeving van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) doorgelicht, behoudens waar op korte termijn al wetevaluaties zijn voorzien. Deze doorlichting is uitgevoerd onder de vlag van het programma Beter Geregeld. Mijn ambtsvoorganger heeft u in juli 2005 en september 2006 geïnformeerd over de uitkomsten van het eerste en tweede pakket doorlichtingen¹. Thans is dit programma – althans in de vorm van doorlichting – afgerond. De implementatie is thans in volle gang. Hieronder informeer ik u over de resultaten tot nu toe van het programma als geheel en de uitkomsten van de drie laatst doorgelichte domeinen: het vervoer van gevaarlijke stoffen, de lagere regelgeving spoor en het wegenverkeersrecht.

1 Belangrijkste resultaten van het programma Beter Geregeld op reeds doorgelichte domeinen

Het programma heeft de ontwikkeling van regelgeving op het terrein van VenW een belangrijke inhoudelijke impuls gegeven. De werkwijze waarin per domein multidisciplinaire teams de bestaande regelgeving beoordelen, bevindingen uitwisselen met vertegenwoordigers van maatschappelijke actoren en ten slotte over wijzigingsvoorstellen (opgenomen in een zogenaamd veranderplan) debatteren met het Adviescollege Beter Geregeld², heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de opbrengst. Het adviescollege merkt op dat inmiddels een zichtbare leerervaring is ontstaan met het systematisch doorlichten van regelgeving.

Het programma Beter Geregeld heeft geleid tot een blijvend toegenomen aandacht voor de kwaliteit van de regelgeving als sturingsinstrument. Een belangrijk punt daarin, mede door toedoen van het Adviescollege Beter Geregeld, is een meer herkenbare plaats voor de publieke belangen waar de regelgeving zich op richt. Andere verbeteringen zijn mogelijk gebleken door integratie van bestaande regelingen.

¹ Kamerstukken II, 2004–2005, 29 515, nr. 86 en kamerstukken II, 2005–2006, 29 362, nr. 105.

² Voorzitter mw. mr. W. Sorgdrager (onafhankelijk), leden, mr. B. Kruys (voorgedragen door VNO-NCW) en prof. mr. C.R. Niessen (vanuit de wetenschap).

Nieuwe regelgeving is in parlementaire behandeling in de domeinen binnenvaart, wegvervoer, water en luchtvaart. De wetgevingscomplexen op deze belangrijke VenW-beleidsterreinen zijn binnenkort sterk vereenvoudigd, gestroomlijnd, ontdaan van detailregels en de vergunningssystemen zijn gebundeld.

De nieuwe Binnenvaartwet zal een integratie van afzonderlijke wetten op het terrein van de binnenvaart, een vereenvoudiging, alsmede het opzetten van een systeem waarmee implementatie van internationale/EU-verplichtingen gemakkelijker op een lager niveau kan plaatsvinden tot gevolg hebben.

Ook een voorbeeld is het nieuwe Besluit voorkoming verontreiniging door schepen, dat op 1 januari 2007 in werking is getreden. In dit besluit worden zeven afzonderlijke algemene maatregelen van bestuur geïntegreerd en wordt tevens gebruik gemaakt van de systematiek van het Schepenbesluit 2004. Op deze manier wordt implementatie van internationale/EU-verplichtingen sterk vereenvoudigd. Onder dit besluit zal een eveneens geïntegreerde regeling worden gehangen.

Op het terrein van het beroepsgoederenvervoer over de weg is in 2006 een nieuw wetsontwerp aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze Wet wegvervoer goederen levert ook een substantiële besparing aan administratieve lasten voor het bedrijfsleven op.

De Waterwet is een wet op hoofdlijnen die de hoofdzaken regelt en kaders stelt voor de uitvoering. De wet bevat verbeterde mechanismen om het landelijk en regionaal waterbeleid vorm te geven. Dat is erg belangrijk voor de doorwerking van de Kaderrichtlijn water. De Waterwet maakt 8 bestaande waterwetten overbodig. Ook de administratieve lasten worden door de Waterwet gereduceerd.

In juridisch opzicht is ook van groot belang dat de vele vergunningstelsels uit de huidige wetten vervangen worden door de ene watervergunning. Daar waar ook een omgevingsvergunning nodig is, zal nauw afgestemd moeten worden tussen de verschillende overheden, zoveel mogelijk achter één loket.

Het wetsvoorstel voor nieuwe regels rond regionale luchthavens is op de leest van de Schipholregelgeving geschoeid. Het wetsvoorstel bevat nieuwe regels rond de aanwijzing van luchthavens. De vliegveiligheid blijft een zaak van het Rijk. Met dit project wordt een heel belangrijke stap gezet in het afronden van een lang geleden ingezet proces om te komen tot een nieuwe Wet luchtvaart.

Het Besluit vluchtuitvoering is een compleet nieuwe set van regels over de eisen waaraan voldaan moet zijn om met een vliegtuig te mogen vliegen. Aan de uitvoeringsregelgeving wordt momenteel de laatste hand gelegd. Met name is in de regels gebruik gemaakt van dynamisch verwijzen naar internationale regels, waardoor toekomstige wijzigingen tot een minimum worden teruggebracht. De implementatie van een komende Europese richtlijn over de vluchtuitvoering wordt hierdoor sterk vereenvoudigd. Ook kan door deze nieuwe regels weer een deel van de Wet luchtvaart in werking treden, waardoor een aanzienlijke stap is gezet bij het op orde brengen van het totaal van regels rond de luchtvaart.

Mijn voorganger heeft u destijds gemeld dat naar aanleiding van bevindingen van het Adviescollege Beter Geregeld binnen Verkeer en Waterstaat een andere werkwijze bij nieuwe wet- en regelgeving was afgesproken, zodat in een vroeg stadium de mogelijke gevolgen van wet- en regelgeving goed konden worden bekeken. Deze werkwijze houdt onder meer in dat bij nieuwe wet- en regelgeving een startnota wordt opgesteld

voor een vroegtijdige besluitvorming over de hoofdlijnen. Wanneer het om een substantieel wet- en regelgevingsvoornemen gaat, wordt over de startnota ook geadviseerd door een commissie onder leiding van een (ambtelijke) niet op Verkeer en Waterstaat werkzame onafhankelijke voorzitter; deze commissie kan de opstellers over hun plannen ook bevragen. Dergelijke commissies zijn inmiddels een aantal malen bijeen geweest.

In de doorlichtingen komt naar voren dat de hanteerbaarheid van regelgeving niet voor alle bedrijven gelijk is. Bijvoorbeeld afhankelijk van de omvang van een bedrijf kan het voldoen aan doelregelgeving gemakkelijk zijn of juist niet. Een optie die ik daarom nader wil onderzoeken is waar het zinvol is doel- en middelvoorschriften naast elkaar te laten bestaan. Een bedrijf kan dan kiezen aan welke voorwaarden het wil voldoen.

Tegelijk met de doorlichting van regelgeving in het programma Beter Geregeld is gewerkt aan vermindering van regeldruk voor bedrijven en burgers en aan vereenvoudiging en vermindering van vergunningenstelsels en vergunningen. Ten opzichte van 2002 zijn de administratieve lasten voor bedrijven inmiddels met bijna 20% verminderd en nog 10% vermindering is in uitvoering. De administratieve lasten voor burgers zijn met 8% op tijd en 27% op kosten verminderd en nog 9% uren en kosten is gepland. Het aantal vergunningenstelsels in het domein van Verkeer en Waterstaat gaat met 25% afnemen, het aantal vergunningen met 30%.

2 Resultaten nieuwe doorlichtingen

2.1 Domein Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Bevindingen

De regels in het domein Vervoer Gevaarlijke Stoffen zijn sterk internationaal bepaald, gericht op veiligheid en vereisen een hoog gespecialiseerde kennis. Veel wordt gebruik gemaakt van kennis die in het bedrijfsleven aanwezig is. Veiligheid is immers ook een bedrijfsbelang.

Beleving regeldruk

Bij de doorlichting viel op dat er vanuit het bedrijfsleven geen roep om «minder regels» is in dit specifieke domein. Dit komt grotendeels omdat het bedrijfsleven de noodzaak van regels op dit domein onderschrijft, omdat verreweg alle regelgeving internationaal wordt afgesproken waardoor er altijd sprake is van een level playing field en omdat het bedrijfsleven goed wordt betrokken bij de totstandkoming van de regels. Desondanks zijn er ook in dit domein een paar belangrijke aandachtspunten en aanbevelingen waarmee ik ook in de toekomst verder wil gaan.

Harmonisatie

De aanbeveling om door te gaan met harmonisatie neem ik graag over omdat dit over het algemeen de effectiviteit en efficiëntie doet toenemen en ook leidt tot (nog) meer vergelijkbare veiligheidsniveaus. Zowel tussen de vervoersmodaliteiten weg-spoor-binnenvaart-zeevaart-luchtvaart als in de keten productie-opslag-transport-gebruik-afval wordt zowel nationaal als internationaal steeds meer gezocht naar afstemming en harmonisatie. De noodzakelijke vergelijking over vervoersmodaliteiten en/of door de keten zal soms aanwijzingen opleveren dat ook met wat lichtere regels kan worden volstaan, in andere gevallen zou echter kunnen blijken dat harmonisatie slechts in «opwaartse» richting mogelijk is. In die gevallen moet altijd een oog gehouden worden voor het eindtotaal in de keten en of bijvoorbeeld de efficiëntiewinst door de keten opweegt tegen een eventuele verzwaring van de regels in onderdelen van de keten als gevolg van harmonisatie.

Behouden van kennis

Uit de doorlichting is naar voren gekomen dat door diverse oorzaken een gebrek aan kennis en expertise dreigt te ontstaan (en deels al is ontstaan). Terecht heeft het adviescollege haar zorg hierover uitgesproken en de aanbeveling gedaan om een plan van aanpak op te stellen om de aftakeling van de kennisinfrastructuur te voorkomen. V&W ziet deze aanbeveling als ondersteuning voor de weg die we al ingeslagen waren t.a.v. het toekomstbestendig organiseren van de voor dit domein inderdaad zeer belangrijke benodigde kennis. Zo heeft V&W voor het eerst dit jaar taken bij het RIVM neergelegd op gebied vervoer gevaarlijke stoffen. Afgesproken is dat het hier gaat om een groeimodel waarbij verder zal worden bekeken welke kennis en expertise permanent bij het RIVM kan worden ondergebracht. Omdat SZW een vergelijkbaar traject volgt met het RIVM is inmiddels afgesproken dat V&W en SZW in het traject van borging van kennis rondom gevaarlijke stoffen gezamenlijk zullen optrekken en hierbij ook met de andere betrokken departementen (VROM, VWS, Defensie, LNV, BZK) te overleggen. Ook in internationaal verband hebben wij inmiddels het onderwerp van een dreigend tekort aan expertise op de kaart gezet mede als argument om te komen tot een multimodaal verdrag voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ter vervanging van de nu nog modaliteitspecifieke verdragen. Zo kan kennis multimodaal worden ingezet.

Nederland is inmiddels door verschillende partijen benaderd om mee te denken over oplossing van het probleem op mondiaal niveau, te denken valt daarbij aan afspraken over een taakverdeling tussen landen.

Veiligheid versus regeldruk

In dit domein is de vraag altijd welk veiligheidsrisico aanvaardbaar is. Het lijkt er wel eens op dat geen enkel risico acceptabel is en dit kan leiden tot «dichtregelen». De aanbeveling om hier alert op te zijn en als overheid een realistisch verwachtingspatroon uit te dragen is van groot belang en wordt door mij onderschreven. Geen enkel niveau van veiligheidsmaatregelen kan immers alle risico's uitbannen. Bovendien brengen veiligheidsmaatregelen ook nadelen met zich mee. Het gaat er om in een transparante afweging een goede balans te vinden.

Doelregelgeving

Bij andere domeinen heeft het adviescollege gepleit voor meer doelregelgeving. Bij het domein vervoer gevaarlijke stoffen brengt het college een nuancering aan die verband houdt met het publieke belang van veiligheid bij gevaarlijke stoffen: in dit domein moeten zaken soms tot in detail geregeld worden en kan niet altijd worden volstaan met zeer algemene doelregelgeving. Ik neem deze nuancering graag over ook al omdat vanuit het bedrijfsleven is aangegeven dat zeker voor het klein en midden bedrijf behoefte bestaat aan meer details met name omdat de kennis en expertise ontbreekt bij dergelijke bedrijven om zelf goed invulling te geven aan algemene doelregels. Daarnaast is het zo dat in internationaal verband wel steeds meer bereidheid bestaat om bij nieuwe regels ook het doel te omschrijven en in de regel op te nemen maar er is toch vaak behoefte om daarna meer gedetailleerde invulling te geven (steeds vaker wordt hierbij wel vermeld dat alternatieven met vergelijkbaar veiligheidsniveau ook zijn toegestaan).

Regelgeving en uitvoering

Uit de doorlichting is gebleken dat de uitvoering en vorm van implementatie van (delen) van de wetgeving verbeterd kunnen worden. In dit kader heb ik besloten bij de implementatie van de nieuwe EU kaderrichtlijn voor het inland vervoer van gevaarlijke stoffen een aantal nationale regelingen samen te voegen. Daarnaast ga ik verder met het verbeteren van de erkenning van instanties en het toezicht hierop. Ook zal ik in overleg met

de minister van Justitie laten onderzoeken hoe strafbepalingen in de Engelse taal gesteld mogen worden omdat dit zeker voor de zeevaart en luchtvaart kan leiden tot een enorme vermindering van de vertaallast van de regelgeving naar het Nederlands. Wat betreft de classificatie systematiek voor gevaarlijke stoffen zal ik internationaal inzetten op meer flexibiliteit zodat het bedrijfsleven beter haar verantwoordelijkheid kan nemen hierbij zal ik aansluiting zoeken bij REACH en GHS¹.

2.2 Domein Lagere Regelgeving Spoor

Aanleiding

In het Tweede Kamer debat over het rapport «Op de rails» heeft mijn voorganger toegezegd² nog vooruitlopend op de evaluatie van de spoorwegwetgeving al in het voorjaar van 2007 te komen met de resultaten van een aparte doorlichting van de lagere regelgeving spoor, die vooruitlopend op de evaluatie van de spoorwetgeving (afronding eind 2008) kunnen worden geïmplementeerd. Deze evaluatie kent een brede scope, hierin worden ook de concessies en de spoorwegwet zelf bezien. Deze doorlichting betreft alleen de lagere regelgeving Spoor.

De focus bij deze aparte doorlichting, waarbij de spoorpartijen een constructieve betrokkenheid hebben getoond, lag op het formuleren van quick wins (te boeken in de jaren 2007–2009). Het adviescollege vindt het terecht te beginnen met de lagere regelgeving maar benadrukt dat opgepast moet worden voor al te hoge verwachtingen. Een deel van de vraagstukken kan immers pas later aan bod komen. In de doorlichting is bijvoorbeeld gewezen op enkele grote vraagstukken die bij de evaluatie van de Spoorwegwet aan de orde zijn, zoals de capaciteitsverdeling, de prioriteitstelling (goederen en personen), de scheiding tussen publiek en privaat en de verschillende «petten» van ProRail³. Deze fundamentele onderwerpen verdienen een grondige evaluatie en lenen zich niet voor een «quick win». Daarmee zijn de gemaakte opmerkingen echter zeker niet «weg». De aangedragen vraagstukken zullen in de evaluatie van de spoorwetgeving grondig worden meegenomen. Ik kan me voorstellen dat het lijkt alsof de doorlichting een beperkte scope heeft, maar uiteindelijk zijn daarmee de verbeteringen niet minder welkom. De overgrote meerderheid van spoorpartijen heeft aangegeven in principe positief te staan tegenover de geformuleerde quick wins.

ProRail heeft bij het debat met de Tweede Kamer commissie ProRail aangegeven dringend behoefte te hebben aan de doorlichting lagere regelgeving, omdat de huidige regelgeving te omvangrijk zou zijn en belemmerend werkt in de dagelijkse praktijk. In het verleden daarvan heeft ProRail gepleit voor een integraal herontwerp van deze lagere regelgeving.

Naar aanleiding van de doorlichting Beter Geregeld ben ik echter tot de conclusie gekomen dat het bij de lagere regelgeving spoor gaat om relatief overzichtelijk geordende lagere regelgeving⁴, die nodig is vanuit een oogpunt van implementatie van Europese regelgeving en vanuit een oogpunt van het borgen van nationale publieke belangen, met name de veiligheid. Wel is gebleken dat voor een behoorlijk aantal vraagstukken nadere aandacht nuttig was.

Bevindingen

De externe spoorpartijen hebben gezamenlijk een groot aantal aandachtspunten ingebracht. Het gaat hierbij om een mix van kleine en grotere knelpunten, soms ook om misverstanden (ongeveer een kwart).

¹ REACH: EU verordening Registratie, evaluatie en autorisatie van chemische stoffen. GHS: UN Globally harmonised System.

² Kamerstukken II, 2005–2006, 29 984, nr. 29, blz. 3 en 2006–2007, nr. 30 800 XII, nr. 2, blz. 75 en 76).

³ In de doorlichting kwam naar voren dat ProRail veel verschillende posities en rollen vervult. Zo is ProRail bijvoorbeeld zowel normadressaat als een monopolist die privaatrechtelijke regels stelt aan partijen alsook een uitvoerder van regelgeving bijvoorbeeld bij de vergunningverlening. Deze verschillende «petten» kunnen voor onduidelijkheid zorgen.

⁴ De lagere regelgeving is geordend naar de inrichting van het spoorstelsel: infrastructuur, spoorvoertuigen, spoorondernemingen, spoorpersoneel, capaciteitsverdeling en spoorverkeer. Dit sluit goed aan op de Europese regelgeving. Het gaat hierbij om 6 algemene maatregelen van bestuur en 6 bijbehorende ministeriële regelingen. Daarnaast is nog sprake van een algemene maatregel van bestuur die op afzienbare termijn komt te vervallen (Reglement op de raccordementen) en van het Besluit personenvervoer 2000 (voor zover betrekking hebbend op spoor), alsmede een ministeriële regeling over tarieven voor vergunningen op basis van de Spoorwegwet.

Quick Wins

Een deel van de aangedragen aandachtspunten hoort naar zijn aard thuis in het project Evaluatie spoorwetgeving en zal ik in dat traject verder behandelen. Enkele aandachtspunten kunnen pas op de langere termijn worden geadresseerd.

Van de aandachtspunten die terecht kunnen worden aangemerkt als een knelpunt, wordt het merendeel opgelost met de quick wins. Zo zijn door de implementatie van Europese richtlijnen behorende tot het Tweede Spoorpakket begin 2007 diverse problemen opgelost, met name door een uitgebreide toelichting op de keuringspraktijken voor infrastructuur en spoorvoertuigen. Door dynamische verwijzing naar Europese regelgeving (de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit) en communicatie over wijzigingen daarvan worden knelpunten opgelost en misverstanden voorkómen.

Ook zullen het Besluit en de Regeling spoorwegpersoneel en het Besluit en de Regeling spoorverkeer worden herzien, gericht op meer doelregelgeving en zelfregulering.

Ten slotte zal het Besluit bedrijfsvergunning en veiligheidsattest hoofdspoorwegen worden verbeterd. De regelgeving voor bedrijfsvergunningen en veiligheidsattesten is vrijwel geheel conform de Europese regelgeving. Enkele verbeteringen zijn evenwel gewenst. De Verklaring van goed gedrag (VOG) voor werkplaatserkenningen kan komen te vervallen. Er kan beter aangesloten worden bij de Europese standaard draagkrachteisen voor de bedrijfsvergunning. Ook hier geldt dat het Tweede Spoorpakket enkele wijzigingen en verbeteringen doorvoert.

Strafrecht

In de doorlichting is aangevoerd, dat de huidige nadruk op strafrechtbepalingen in de toekomst waar mogelijk vervangen moet worden door bestuurlijk toezicht. Het adviescollege is van mening, dat het strafrecht het lerend vermogen van professionele organisaties belemmert en niet bijdraagt aan de verbetering van de veiligheid op het spoor. In de evaluatie van de spoorwetgeving zal worden bezien in hoeverre strafrechtbepalingen kunnen worden vervangen door bestuursrechtelijk/disciplinair toezicht.

Uitvoering

Ik heb zoals hierboven gesteld een groot aantal quick wins geïdentificeerd. Ik ben van mening dat na het verzilveren van de quick wins sprake is van een beleidsneutrale implementatie van Europese regelgeving en dat met de voorgestelde aanpak voor doelregelgeving en zelfregulering de fundamentele vraagstukken kunnen worden opgelost. Ik wil dan ook beginnen met het verzilveren van deze quick wins omdat deze ook op redelijk korte termijn zijn te realiseren en het merendeel van de partijen deze verbeteringen positief beoordeelt.

Uit de doorlichting blijkt overigens dat het niet alleen overheidsregelgeving is die onder de loep genomen zou moeten worden. Spoorpartijen zoals de goederenvervoerders en de aannemers geven aan ook last te hebben van de privaatrechtelijke regels van andere spoorpartijen, bijvoorbeeld van de regels die ProRail stelt aan het gebruik van de infrastructuur. Ik zal de betrokken spoorpartijen vragen zelf een proces te organiseren waarbij nog eens over deze privaatrechtelijke regels gesproken kan worden.

2.3 Domein Wegenverkeersrecht

Bevindingen

Het domein Wegenverkeersrecht is op zichzelf vrij overzichtelijk en dat geldt ook voor de wijze waarop de verschillende onderwerpen zijn gere-

geld. De materie is behoorlijk in beweging. Nieuwe ontwikkelingen (vooral technologische) nopen tot voortdurende bezinning op de vraag of de regelgeving «up to date» is. Een omvangrijk onderdeel van het domein, het Voertuigreglement, is al onderwerp van herziening.

Communicatie naar burgers/ gebruik burgerplatforms

Tot op heden wordt vooral gebruik gemaakt wordt van geïnstitutionaliseerde platforms als VVN, Team Alert en de Ouderenbond. Daarbij is de suggestie door het adviescollege gedaan om ter verwerving van meer draagvlak voor verbeteracties ook gebruik te maken van burgerplatforms. Deze aanbeveling zal ter harte worden genomen. Ook zal meer gebruik gemaakt worden van internetsites, waarop de burger zijn/haar reacties kwijt kan. Het gaat erom veel meer te denken vanuit de gebruiker en niet alleen vanuit deskundigheid.

CROW¹-richtlijnen/Centrale regie

In de doorlichting is de vraag opgeworpen of het overleg ten behoeve van een samenhangend netwerkbeheer en verkeersmanagement tussen de centrale en decentrale wegbeheerders voldoende resultaat oplevert, c.q. voldoende is gefundeerd met regelgeving. Indien dit niet het geval is wordt gepleit voor een centrale doorzettingsmacht en juridificatie van de CROW-richtlijnen. Het adviescollege stelt in dit kader wel dat maatwerk mogelijk moet blijven, zonder dat te uiteenlopende, en voor de burger moeilijk te herkennen, weginfrastructuur lokaal wordt ontwikkeld.

In het gekozen systeem van CROW-richtlijnen is getracht rekening te houden met het feit dat in specifieke lokale situaties een op maat gemaakte oplossing de voorkeur heeft. Hierbij komt het spanningsveld tussen uniformiteit en flexibiliteit naar voren, waarbij ik de laatste mogelijkheid niet geheel wil uitbannen. Met betrekking tot de afspraken met de regionale en lokale overheden in het NMB en de CROW-richtlijnen kan gezegd worden dat deze over het algemeen in voldoende mate functioneren. Er bestaat thans geen onduidelijkheid over de status ervan, het betreft hier richtlijnen die in het algemeen ook goed worden nageleefd door de wegbeheerders. Er vindt daarnaast momenteel een evaluatie plaats van de werking van de richtlijnen, waarbij aan een aantal daarvan – op basis van signalen uit de uitvoeringspraktijk en/of afstemming met andere overheden – specifieke aandacht wordt besteed. Het betreft hier onder andere de richtlijnen Essentiële Herkenbaarheidskenmerken, de RONA/ROA² en de Voorrang voor fietsers op rotondes. Indien uit het onderzoek blijkt dat deze richtlijnen dermate verschillende worden nageleefd dat de verkeersveiligheid in het geding komt, zal worden bezien welke maatregelen genomen kunnen worden om een meer uniforme aanpak te garanderen. De voorkeur gaat daarbij uit naar bestuurlijk inbedding. Ik bespeur vooralsnog geen noodzaak voor een centrale doorzettingsmacht.

¹ De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek. Tegenwoordig staat de naam voor kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

² Belanghebbenden hebben samen met CROW een aantal richtlijnen samengesteld voor gewenste indelingen van het wegennet: Richtlijnen voor het Ontwerp van Autosnelwegen (ROA), Richtlijnen voor het Ontwerp van Niet-Autosnelwegen (RONA) en Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV). Dit zijn indelingen van het bestaande wegennet in wegcategorieën.

Digitalisering

In de doorlichting is gesproken over het inzetten van technologische ontwikkelingen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Daarbij rezen de vragen in hoeverre de Wegenverkeerswet 1994 hiertoe geëquipeerd is, wie aansprakelijk is bij het falen van deze (boord- en/of wal-)systemen, in hoeverre de bestuurder van een voertuig de toenemende boordelektronica aankan en in hoeverre deze verplicht gesteld kan worden.

Het inzetten van nieuwe technologische ontwikkelingen is een van de speerpunten van het mijn verkeersveiligheidsbeleid. Op het gebied van nieuwe technologische toepassingen is zowel nationaal als internationaal (Genève/EU) weinig wettelijk geregeld, zodat dit op zichzelf de introductie ervan niet echt belemmert. Op het gebied van de juridische aansprakelijk-

heid en het vermogen van de bestuurder om met de elektronica om te gaan ondersteun ik thans nationaal en internationaal onderzoek om zodoende de marktintroductie te faciliteren. Het nationaal verplicht stellen van bepaalde technologische voorzieningen kan slechts in heel uitzonderlijke gevallen aangezien dit snel wordt opgevat als het opwerpen van handelsbelemmeringen. Stimulering middels bijvoorbeeld belastingmaatregelen is wel een mogelijkheid. De Europese Unie van haar kant stelt zich op het gebied van de introductie van nieuwe technologische voorzieningen tamelijk terughoudend op.

Flexibele/dynamische verkeersmanagement

In de doorlichting rees de vraag of aanvullende wettelijke bepalingen nodig zijn voor flexibele dynamische interventies bij verkeersmanagement en verkeersbeïnvloedingstaken.

Mijn voorganger heeft eind 2006 een plan van aanpak hiertoe naar de Kamer gestuurd. Een experimenteerartikel in de Wegenverkeerswet 1994 is op 14 maart 2007 in werking getreden. Een wijziging op dat artikel is recent door de Eerste Kamer aangenomen. Daarover heb ik uw Kamer geïnformeerd bij brief van 20 februari 2007 (Kamerstukken II, 2006–07, 30 800 XII, nr. 54). Ik verwacht dat dit nieuwe artikel voldoende wettelijke mogelijkheden zal bieden voor toekomstige initiatieven op dit vlak, zoals een systeem van flexibele maximale snelheden.

Voertuigreglement

Het Voertuigreglement wordt momenteel mede op basis van de principes van Beter Geregeld herzien: dit project, waarbij een van de omvangrijkste algemene maatregel van bestuur van de Nederlandse regelgeving en een groot aantal daarop gebaseerde ministeriële regelingen wordt omgevormd tot een of enkele ministeriële regelingen, zal naar verwachting begin 2009 zijn beslag krijgen. Dit zal tot de nodige verbeteringen en een verminderde omvang van de toepasselijke regelgeving leiden. Daarnaast zal dit naar verwachting leiden tot een aanzienlijke lastenreductie.

In de doorlichting is ook gepleit voor opname van aan voertuigen gerelateerde milieueisen in de het Voertuigreglement van de Wegenverkeerswet 1994.

De minister van VROM heeft de Kamer op 11 oktober 2006 geïnformeerd van haar voornemen de typegoedkeuringsregelgeving voor motorvoertuigen, bromfietsen en uitlaatsystemen naar het Voertuigreglement over te hevelen. Deze overdracht zal door beide ministeries nader worden uitgewerkt.

Nieuwe opzet RVV 1990

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens wordt door het adviescollege beschouwd als een helder en compact stuk regelgeving. In de doorlichting is de suggestie gedaan om het RVV 1990 (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) te herzien en daarbij het regelcomplex opnieuw in te delen in drie afzonderlijke onderdelen: 1 formele regels voor de verkeersveiligheid, 2 afspraken voor een ordelijk verloop van het verkeer (huishoudelijk reglement) en 3 een beschrijving van goede omgangsvormen. Het adviescollege heeft geadviseerd dit voorstel niet over te nemen omdat een dergelijke nieuwe indeling voor de burger verwarrend zou kunnen werken en een juridisch onduidelijke status zou geven aan de afzonderlijke delen uit de regelgeving.

Ik ben het hierin met het adviescollege eens en zal daarom dit voorstel ook niet overnemen.

3 Vervolg

Evenals in de eerdere tranches, zal ik mijn keuzes ten aanzien van de drie laatst doorgelichte domeinen vertalen in aanpassingen van regelgeving. De acties om deze keuzes uit te voeren worden toegevoegd aan het uitvoeringsprogramma «Minder regels en lasten en een betere dienstverlening», dat mijn ambtsvoorganger u in september 2006 heeft toegezonden.

Nu met de afronding van deze drie domeindoorlichtingen vrijwel het gehele complex van regelgeving van Verkeer en Waterstaat is doorgelicht, verschuift de focus van het programma Beter Geregeld van het identificeren van verbeterpunten, naar de concrete implementatie daarvan in het uitvoeringsprogramma. De uitvoering daarvan maakt de regelgeving van Verkeer en Waterstaat up-to-date en robuust voor toekomstige ontwikkelingen.

Via een aantal op specifieke onderwerpen gerichte trajecten blijf ik zoeken naar verbeterpunten in de maatschappelijke sturing door Verkeer en Waterstaat en inspelen op kabinetsbrede acties tegen regeldruk, zoals de ambitie uit het Coalitieakkoord om een regeldrukvermindering van 25% te behalen. De Sturingsvisie Beter Geregeld¹ blijft daarbij een waardevol en bewezen effectief toetsingsinstrument.

Recent heb ik met staatssecretaris Heemskerk van EZ de commissie Noordzij ingesteld² om een fundamentele doorlichting transport uit te voeren. Verder zijn voor enkele belangrijke wetten waaronder de Spoorwegwet en de KNMI-wet, nog evaluaties voorzien, waarin ook de aanpak van Beter Geregeld zal worden meegenomen. En ook komende beleids-evaluaties op grond van de Comptabiliteitswet zullen mede worden uitgevoerd met een aanpak als in het programma Beter Geregeld. Inhakend op het actieprogramma van de Europese Unie tot beperking van regeldruk, worden de Europese voorschriften op het terrein van Verkeer en Waterstaat op wenselijke vereenvoudigingen onderzocht. Nieuwe verbeterpunten wat betreft regeldruk die uit de hierboven genoemde en andere trajecten naar voren komen, zal ik ook toevoegen aan het uitvoeringsprogramma. Het programma vormt derhalve geen gesloten catalogus.

Uit eerdere interdepartementaal gestarte regeldrukacties is een beperkt aantal knelpunten op het beleidsterrein van VenW aan het licht getreden. Daarvoor ingezette acties, die deels buiten het kader van het uitvoeringsprogramma vallen, worden uiteraard ook doorgezet. Zo heeft o.a. de commissie Stevens³ gewezen op de problematiek van de «venstertijden». Via de Commissie Stedelijke Distributie, die in het najaar met een eindverslag zal komen maar voor de implementatie ook actief zal blijven tot mei 2008, wordt bevorderd dat gemeenten en bedrijfsleven zich inzetten voor een substantiële verlichting. Voor zover nieuwe knelpunten aan de dag treden, zal ik ook daarvoor een passende aanpak zoeken.

Het is ten slotte van groot belang niet alleen acties in te zetten die zien op de bestaande wet- en regelgeving van VenW, maar ook om voldoende aandacht te blijven besteden aan nieuwe wetsvoorstellen en voorstellen voor overige regelgeving. Steeds zal ervoor gewaakt moeten worden, ook in goed overleg met uw Kamer, dat de totnogtoe bereikte resultaten vastgehouden en uitgebouwd kunnen worden zodat er ook ongewild geen nieuwe onnodige regeldruk kan ontstaan.

¹ Bijlage bij Kamerstukken II, 2004–2005, 29 515, nr. 86.

² Instellingsbesluit Commissie Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen, Staatscourant 7 mei 2007, nr. 87/pag. 7.

³ Regels op maat. Eindrapport Commissie Stevens, 4 februari 2007. Slotaanbevelingen aan het kabinet voor de aanpak van regeldruk.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa