



RDW

(R/01645)

Uitvoeringstoets (20-3454)

I-MERK Basiserkenning

Onderzoeksdoelstelling:

Onderzoek of er voldoende juridische basis is in het concept wetsvoorstel en de MvT ter implementatie van het nieuwe erkenningstelsel en meer specifiek de basiserkenning. Onderzoek of de RDW als uitvoeringspartner de beoogde taken uit kan voeren conform de voorgenomen wetgeving.

Opdracht voor een	<input type="checkbox"/> Project (Plan van Aanpak) <input type="checkbox"/> BIA <input checked="" type="checkbox"/> Uitvoeringstoets
Categorie	<input type="checkbox"/> Continuïteit <input checked="" type="checkbox"/> Wettelijk <input type="checkbox"/> Verbetering bedrijfsvoering <input type="checkbox"/> Onderhoud
Projectfinanciering	<input type="checkbox"/> Door RDW <input checked="" type="checkbox"/> Door derden
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Begindatum	11 mei 2020
Einddatum	14 juli 2020
Versie	1.0
Versiedatum	14 juli 2020

Inhoud

Managementsamenvatting	4
1 Inleiding.....	7
1.1 Achtergrond.....	7
1.2 Vraagstelling	7
2 Scope Uitvoeringstoets.....	9
2.1 Binnen scope.....	9
2.2 Buiten scope	9
3 Uitgangspunten en randvoorwaarden.....	10
3.1 Uitgangspunten	10
3.2 Randvoorwaarden	10
4 Uitgangsdokumentatie	11
5 Betrokken partijen/afdelingen.....	12
6 Wetgevingstoets	13
6.1 Inleiding	13
6.2 Belangrijkste aanpassingen.....	13
6.3 Openstaande punten.....	15
7 Het huidige erkenningstelsel en achtergrond.....	16
7.1 Inleiding	16
7.2 Ontwikkelingen	16
7.3 Huidig erkenningstelsel	17
7.4 Knelpunten.....	18
8 Het nieuwe erkenningstelsel	20
8.1 Inleiding	20
8.2 Uitgangspunten nieuw erkenningstelsel	20
8.3 Contouren nieuw erkenningstelsel.....	21
8.4 Basiserkenning.....	22
9 Aanvraag basiserkenning en VOG	24
10 Instrumentarium	26
10.1 Toezicht en de handhavingspiramide.....	26
10.2 Bibob-toets	28
10.3 Bestuurlijke boete.....	29
10.4 Last onder dwangsom.....	30
11 Conversie	31
11.1 Overzicht.....	31
11.2 Basiserkenning.....	32
11.3 VOG.....	32
11.4 Bedrijfsomschrijving	32

12	Impactanalyse doelgroepen	33
12.1	Erkenninghouders.....	33
12.2	Burgers.....	33
12.3	Voorgestelde beheersmaatregelen	33
13	Kosten en financiering	34
13.1	Kosten	34
13.2	Financiering.....	34
13.3	Basiserkenning	34
13.4	Administratieve lasten.....	35
14	Communicatie	37
15	Risico's	38
15.1	Security	38
15.2	Communicatie.....	38
15.3	Organisatie.....	38
15.4	Personeel	39
15.5	Administratieve Organisatie	39
15.6	Financieel	39
15.7	Informatievoorziening	39
15.8	Juridisch	40
15.9	Technologie.....	40
15.10	Huisvesting.....	40
15.11	COVID-19.....	40
16	Planning	41
17	Bijlagen	42

Managementsamenvatting

Aanleiding

De RDW heeft in nauwe samenwerking met de branche een voorstel tot wijziging van zijn erkenningstelsel gemaakt en is naar aanleiding hiervan een implementatieproject gestart. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) heeft ter implementatie van het nieuwe erkenningstelsel een concept-wetsvoorstel opgesteld.

De RDW heeft verzocht (en toestemming gekregen) om in een vroege fase een uitvoeringstoets uit te voeren, om mogelijke aanloop- en uitvoeringsproblemen vroegtijdig te kunnen signaleren. In een latere fase zal door de RDW een tweede uitvoeringstoets, maar dan voor de volledige implementatie uitgevoerd worden.

Opdracht

IenW vraagt de RDW om in deze eerste uitvoeringstoets in te gaan op de volgende aspecten:

- De werking van het nieuwe stelsel, waarin een basiserkenning verplicht is voor ieder bedrijf dat ten minste één RDW-erkende taak uitvoert, met als implicatie dat elke drie jaar een VOG moet worden overlegd en dat de RDW de mogelijkheid heeft een Bibob-onderzoek te doen.
- Het instrumentarium dat de RDW nodig heeft voor de uitvoering en handhaving van het nieuwe stelsel, in het bijzonder de last onder bestuursdwang en boetes.
- De overgang van het huidige stelsel naar het nieuwe stelsel voor huidige houders van een of meer RDW-erkenningen.
- Een nadere duiding van administratieve lasten voor betrokken partijen zoals erkenninghouders, fabrikanten, RDW en de consument.
- De toekomstbestendigheid van het stelsel, met name hoe ingespeeld kan worden op ontwikkelingen in wegvervoer en de uitvoering van RDW-taken.

De onderliggende uitvoeringstoets is primair gericht op de werking van het nieuwe stelsel, de basiserkenning en het door de RDW benodigde instrumentarium voor de uitvoering van het wetsvoorstel. De onderliggende erkenningen worden in een latere uitvoeringstoets, bij de totstandkoming van de onderliggende regelgeving, nader beschouwd. IenW vraagt de RDW wel om de nu uit te voeren uitvoeringstoets niet enkel te richten op de basiserkenning, maar om ook alvast een vooruitblik te doen naar de uitvoeringsregelgeving. Dit vanwege de onlosmakelijke samenhang tussen de basiserkenning en de onderliggende erkenningen.

Naar aanleiding van de vraagstelling van IenW vallen de onderstaande zaken buiten de scope van deze uitvoeringstoets:

- Uitwerking onderliggende erkenningen¹
- Uitwerking bestuurlijke boete
- Uitwerking last onder dwangsom
- Uitwerking Bibob-onderzoek

¹ De uitvoering voor wat betreft de onderliggende erkenningen wordt nader bekeken in de volgende uitvoeringstoets.

Hoewel formeel buiten de scope van deze uitvoeringstoets, heeft RDW in deze uitvoeringstoets toch al kort naar de implicaties van de bestuurlijke boete, last onder dwangsom en Bibob gekeken, zodat nu al duidelijk is hoe de RDW deze denkt te gaan implementeren en welk gevolg dat heeft voor de voorgestelde tarieven.

Belangrijkste uitgangspunten voor RDW

- Het aanvraag- en instandhoudingstarief voor de basiserkenning is kostendekkend.
- Wanneer de basiserkenning ingetrokken wordt, vervallen de specifieke erkenningen van rechtswege.
- Zonder onderliggende erkenning wordt de basiserkenning ingetrokken.
- De basiserkenning wordt afgegeven aan een natuurlijk of rechtspersoon die is ingeschreven bij het Handelsregister.
- Elke 3 jaar dient een nieuwe VOG te worden overgelegd. Als deze niet wordt overgelegd, volgt uiteindelijk intrekking van de basiserkenning.

Wetgevingstoets

Op basis van de uitgevoerde wetgevingstoets acht de RDW het noodzakelijk om het wetsvoorstel op een (gering) aantal punten aan te passen zodat de beoogde taken voor de RDW een voldoende juridische basis hebben.

In overleg met I&W heeft de RDW besloten om bij de verdere implementatie van het nieuwe erkenningstelsel aandacht te geven aan duurzaamheid. De RDW zal de mogelijkheden om ook in het nieuwe erkenningstelsel duurzaamheid onder erkenninghouders te stimuleren nader bestuderen.

Waar mogelijk zal de RDW met voorstellen komen hoe eventueel geconstateerde milieudelicten in het toezicht op de onderliggende erkenningen meegenomen kunnen worden en welke rol de basiserkenning daarbij kan spelen.

Uitvoering

De RDW ziet, indien de voorgestelde wijzigingen van het wetsvoorstel gehonoreerd worden, geen belemmeringen om het wetsvoorstel te implementeren.

Instrumentarium

De RDW kan na de implementatie van het nieuwe erkenningstelsel gebruikmaken van de volgende handhavinginstrumenten:

- Schorsing (ontneming van de erkenning/bevoegdheid totdat weer aan de eisen wordt voldaan)
- Waarschuwing
- Waarschuwing met verscherpt toezicht
- Aanwijzing
- Bestuurlijke boete (bij introductie I-MERK 2021)
- Last onder dwangsom (bij introductie I-MERK 2021)
- Bibob-onderzoek (bij introductie I-MERK 2021)
- Tijdelijke intrekking met voorwaardelijke component
- Tijdelijke intrekking
- Intrekking

Het instrumentarium dat de RDW kan inzetten in het kader van toezicht wordt uitgebreider. Er kan meer maatwerk geleverd worden op het gebied van toezicht. De vernieuwing en uitbreiding stelt de RDW in staat om risicogestuurd toezicht te houden en te handhaven.

Conversie

De bestaande erkenninghouders worden vooraf uitvoerig voorgelicht en geïnformeerd over de voor hen relevante veranderingen. De RDW streeft naar een conversie waarbij alle bestaande rechten van de erkenninghouder ongemoeid blijven, zodat zij hun activiteiten kunnen blijven voortzetten.

Kosten en financiering

De RDW zal een instandhoudingsstarief van 25 euro hanteren voor de basiserkenning en een aanvraagtarief van 35 euro.

De RDW heeft de met de basiserkenning/VOG samenhangende administratieve lasten voor eenmanszaken/VOF's en rechtspersonen in kaart gebracht en berekend. De RDW beoordeelt deze extra administratieve lasten als aanvaardbaar voor erkenninghouders.

De RDW verwacht dat de tarieven en extra administratieve lasten geen probleem zullen zijn voor bestaande en nieuwe erkenninghouders en dat het prijseffect voor burgers verwaarloosbaar klein zal zijn.

Communicatie

Er wordt door RDW een communicatieplan opgesteld en uitgevoerd. Dit communicatieplan wordt afgestemd met IenW en de branche en wordt mede uitgevoerd door de branchevertegenwoordigers en de providers. De RDW is verantwoordelijk voor de communicatie.

Risico's

De RDW is voor het kunnen invoeren van het nieuwe erkenningstelsel afhankelijk van nieuwe wetgeving. De RDW kan hier alleen ondersteunen. Vertraging in dit traject heeft verregaande consequenties voor de branche, de RDW en het nieuwe erkenningstelsel.

De RDW ziet verder geen zwaarwegende en/of slecht beheersbare risico's voor het invoeren van de basiserkenning.

Planning

De RDW streeft naar invoering van het nieuwe erkenningstelsel per 1 juli 2021.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In 2016 heeft de RDW een onderzoek laten uitvoeren door onderzoeksbureau Panteia naar dominante ontwikkelingen in relatie tot de RDW-erkenningen, daaraan gerelateerde processen en diensten en het toezicht daarop. Een van de aanleidingen hiervoor waren signalen en verzoeken vanuit branchepartijen met betrekking tot de erkenningsregeling Bedrijfsvoorraad en de daaraan gekoppelde bevoegdheden.

Als eindresultaat heeft Panteia in september 2016 een rapport opgeleverd waarin dominante ontwikkelingen, knelpunten, verbetervoorstellen en vernieuwingen zijn benoemd met betrekking tot het erkenningstelsel. Het rapport van Panteia is de basis geweest voor de modernisering van het erkenningstelsel.

Na oplevering van het Panteiarapport heeft de RDW in nauwe samenwerking met de branche een voorstel tot wijziging van het erkenningstelsel opgemaakt. Het ministerie van IenW heeft ter implementatie van het nieuwe erkenningstelsel een concept-wetsvoorstel opgesteld. De RDW is als betrokken uitvoeringsinstantie gevraagd om dit wetsvoorstel te toetsen.

1.2 Vraagstelling

Naar aanleiding van het bovenstaande heeft IenW de RDW per brief² het volgende verzocht:

“De RDW heeft verzocht om in een vroege fase een uitvoeringstoets uit te willen voeren, om mogelijke aanloop- en uitvoeringsproblemen vroegtijdig te kunnen signaleren. Ik wil graag in en verzoek u hierbij, op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer, een uitvoeringstoets uit te voeren op deze voorgenomen wetgeving.

Ik wil u verzoeken om in uw uitvoeringstoets in te gaan op de volgende aspecten:

- De werking van het nieuwe stelsel, waarin een basiserkenning verplicht is voor ieder bedrijf dat ten minste één RDW-erkende taak uitvoert, met als implicatie dat elke drie jaar een VOG moet worden overlegd en dat de RDW de mogelijkheid heeft een Bibob-onderzoek te doen.
- Het instrumentarium dat de RDW nodig heeft voor de uitvoering en handhaving van het nieuwe stelsel, in het bijzonder last onder bestuursdwang en boetes.
- De overgang van het huidige stelsel naar het nieuwe stelsel voor huidige houders van een of meer RDW-erkenningen.
- Een nadere duiding van administratieve lasten voor betrokken partijen zoals erkenninghouders, fabrikanten, RDW en de consument.
- De toekomstbestendigheid van het stelsel, met name hoe ingespeeld kan worden op ontwikkelingen in wegvervoer en de uitvoering van RDW-taken.

² Zie bijlage 1.

Het nu voorliggende verzoek tot een uitvoeringstoets kan primair worden gericht op de het nieuwe stelsel, de basiserkenning en het door de RDW benodigde instrumentarium voor de uitvoering van het wetsvoorstel. De onderliggende erkenningen kunnen dan in een latere uitvoeringstoets, bij de totstandkoming van de onderliggende regelgeving, worden beschouwd. Ik wil u daarbij wel verzoeken om de nu uit te voeren uitvoeringstoets niet enkel te richten op de basiserkenning, maar om ook alvast een vooruitblik te doen naar de uitvoeringsregelgeving. Dit vanwege de onlosmakelijke samenhang tussen de basiserkenningen en onderliggende erkenningen.”

2 Scope Uitvoeringstoets

2.1 Binnen scope

Naar aanleiding van de vraagstelling van IenW vallen de onderstaande zaken binnen de scope van deze uitvoeringstoets:

- De werking van het nieuwe stelsel, waarin een basiserkenning verplicht is voor ieder bedrijf dat ten minste één RDW-erkende taak uitvoert, met als implicatie dat elke drie jaar een VOG moet worden overlegd en dat de RDW de mogelijkheid heeft een Bibob-onderzoek te doen.
- Het instrumentarium dat de RDW nodig heeft voor de uitvoering en handhaving van het nieuwe stelsel, in het bijzonder last onder dwangsom, Bibob-onderzoek en (bestuurlijke) boetes.
- De overgang van het huidige stelsel naar het nieuwe stelsel voor huidige houders van een of meer RDW-erkenningen.
- Een nadere duiding van administratieve lasten voor betrokken partijen zoals erkenninghouders, fabrikanten, RDW en de consument.
- De toekomstbestendigheid van het stelsel, met name hoe ingespeeld kan worden op ontwikkelingen in de maatschappij in het algemeen en de voertuigbranche in bijzonder en de uitvoering van RDW-taken.

2.2 Buiten scope

Naar aanleiding van de vraagstelling van IenW vallen de onderstaande zaken buiten de scope van deze uitvoeringstoets:

- Uitwerking onderliggende erkenningen
- Uitwerking bestuurlijke boete
- Uitwerking last onder dwangsom
- Uitwerking Bibob-onderzoek

3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

3.1 Uitgangspunten

1. De ureninschatting voor het project/de exploitatie is opgesteld op basis van de huidige bekende informatie zoals opgenomen in deze uitvoeringstoets als ook de benoemde uitgangsdokumentatie.
2. Er wordt geen rekening gehouden met nieuwe inzichten of nadere invullingen van de huidige bekende regelingen.
3. Het nieuwe erkenningstelsel biedt de mogelijkheid om nieuwe erkenningen toe te voegen zonder wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV).
4. Het aanvraag- en instandhoudingsstarief voor de basiserkenning is kostendekkend.
5. Wanneer de basiserkenning ingetrokken wordt, vervallen de onderliggende erkenningen van rechtswege.
6. Zonder onderliggende erkenning wordt de basiserkenning ingetrokken.
7. De basiserkenning wordt afgegeven aan een natuurlijk- of rechtspersoon die met een onderneming is ingeschreven in het Handelsregister.
8. Elke 3 jaar dient een nieuwe VOG te worden overgelegd. Als deze niet wordt overgelegd, volgt uiteindelijk intrekking van de basiserkenning.

3.2 Randvoorwaarden

1. Het nieuwe erkenningstelsel is voor of op 1 juli 2021 geïmplementeerd.
2. Het wet- en regelgevingstraject is voor 1 juli 2021 afgerond.
3. Er is voldoende draagvlak bij de branche.
4. Medewerking van Dienst Justis voor de VOG.
5. Medewerking van Bureau Bibob voor Bibob-onderzoeken.³
6. Er zijn voldoende resources beschikbaar bij de RDW.

³ Het beleid voor wat betreft het Bibob-onderzoek valt buiten de scope van deze uitvoeringstoets. Omdat in deze uitvoeringstoets wel aan de orde komt welke instrumenten de RDW kan toepassen in het kader van toezicht/handhaving, wordt hier de afhankelijkheid van Bureau Bibob wel als randvoorwaarde genoemd.

5 Betrokken partijen/afdelingen

Onderstaand een overzicht van betrokken partijen/afdelingen met betrekking tot het opstellen van deze uitvoeringstoets:

Intern/ extern	Partij	Rol	Belang
Extern	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Stelt wetgeving op Opdrachtgever	Hoog
Intern RDW	T&B/Toezicht	Afdeling Toezicht van de divisie Toezicht & Beoordeling Afgeven en muteren van erkenningen en bevoegdheden en toezicht houden op de naleving van de regels waaraan (erkende) bedrijven zich dienen te houden.	Hoog
Intern RDW	T&B/Procesbeleid	Afdeling Procesbeleid van de divisie Toezicht & Beoordeling	Hoog
Intern RDW	T&B/P&S	Afdeling Projectmanagement & Support van de divisie Toezicht & Beoordeling. Projectmanagement en Project Control.	Hoog
Intern RDW	VRT/beleid	Afdeling beleid van Divisie Voertuig Regelgeving en Toelating	Hoog
Intern RDW	Registratie en Informatie/ Registratie Voertuigen	Afdeling Registratie Voertuigen van divisie Registratie en Informatie Verantwoordelijk voor een goede uitvoering van de operationele werkzaamheden op het gebied van voertuigenregistratie, -documenten, en aansprakelijkheid	Hoog
Intern RDW	JBZ	Ondersteuning ministerie van IenW bij wet- en regelgeving. Betrokken bij de processen bewaar, beroep en Wob.	Hoog
Intern RDW	COM	Beleid, advies en uitvoering communicatie intern en met doelgroepen	Middel
Intern RDW	SeO	Relatiemanagement	Hoog

6 Wetgevingstoets

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de wetgevingstoets nader uitgewerkt. Op basis van de uitgevoerde wetgevingstoets acht de RDW het noodzakelijk om het wetsvoorstel op een aantal punten aan te passen om de beoogde taken voor de RDW een voldoende juridische basis te geven.

6.2 Belangrijkste aanpassingen

- In artikel 4auc, tweede lid, van het concept wetsvoorstel heeft lenW opgenomen dat de erkenninghouder na afgifte van de basiserkenning telkens binnen drie jaar of binnen een bij ministeriële regeling te bepalen termijn nadat een nieuw lid toetreedt tot het bestuur van een onderneming een Verklaring Omtrent het Gedrag (hierna: VOG) dient te overleggen. De RDW merkt op dat er in de praktijk ook andere belangrijke aanleidingen kunnen zijn voor het opvragen van een nieuwe VOG, bijvoorbeeld een tip van het Openbaar Ministerie/de politie, een rechterlijke uitspraak of berichtgeving in de media. Op grond van het huidige voorstel is het niet mogelijk om in de genoemde gevallen een nieuwe VOG op te vragen. De RDW stelt daarom voor om aan het tweede lid de woorden 'in ieder geval' toe te voegen, zodat de RDW de bevoegdheid heeft om ook in andere, bij ministeriële regeling dan wel in beleid bepaalde gevallen een nieuwe VOG op te vragen.
- In artikel 4aui van het concept wetsvoorstel is het toezicht op alle bestaande en nieuwe specifieke erkenningen vastgelegd. Er zijn een aantal specifieke erkenningen, zoals de erkenning APK en de erkenning Tachografen, waarbij bovenop de erkenning aan de bedrijven een bevoegdheidsverlening aan personen plaatsvindt. Het toezicht op deze bevoegde personen vindt een grondslag in een aparte bepaling in de wet (bijvoorbeeld artikel 85a voor de APK keurmeester). Er zijn een aantal andere bestaande erkenningen, zoals de erkenning schade en de erkenning wijziging constructie, waarbij de RDW naast de erkenning aan het bedrijf ook een bevoegdheidsverlening aan personen in het leven wil roepen en daarop toezicht wil houden. Dit toezicht is noodzakelijk om te waarborgen dat degenen die de bevoegdheid hebben aan de gestelde eisen (blijven) voldoen. Daarmee kan worden voorkomen dat de bevoegdheid wordt uitgeoefend door degenen die daartoe niet geëquipeerd zijn of dat er misbruik van de bevoegdheid wordt gemaakt. Voor de bestaande erkenningen waarbij een bevoegdheidsverlening aan personen wenselijk is, kan dit thans worden geregeld door een bepaling op te nemen in de wet, net zoals dat is gebeurd voor APK. Dit betekent echter dat dit ook moet gebeuren voor andere, nog niet bestaande erkenningen waarbij bovenop de erkenning van bedrijven een bevoegdheidsverlening aan personen wenselijk is; ook daarvoor dient steeds een grondslag te worden gecreëerd in de wet. De RDW acht dit niet wenselijk, nu dit betekent dat toekomstige bevoegdheidsverleningen die voortkomen uit nieuwe erkenningen/ontwikkelingen niet eenvoudig en snel kunnen worden toegevoegd aan het erkenningstelsel, terwijl een van de uitgangspunten van het nieuwe stelsel juist het sneller kunnen inspelen op ontwikkelingen in de maatschappij en branche is. De RDW stelt daarom voor om, net zoals voor de specifieke erkenningen, een algemene bepaling op te nemen in de wet op grond waarvan de

RDW een bevoegdheid kan verlenen aan natuurlijke personen voor bij algemene maatregel van bestuur bepaalde handelingen. In de bijlage komt de RDW met een voorstel tot wijziging van de artikelen 85a en 87a van de wet.

- In artikel 45a, tweede lid, is door lenW de zinsnede “degene aan wie het kentekenbewijs voor het betreffende motorrijtuig of aanhangwagen is afgegeven” vervangen door “degene die als tenaamgestelde in het kentekenregister staat geregistreerd”. Tevens is het lid uitgebreid door hierin op te nemen dat indien geen sprake is van een tenaamgestelde, de erkenninghouder inschrijven wordt gelast het voertuig ter inspectie aan de RDW ter beschikking te stellen. De RDW is het eens met deze wijzigingen, maar merkt op dat ook de erkenninghouder bedrijfsvoorraad dient te worden genoemd in dit lid. Bij verkoop van het voertuig door de erkenninghouder inschrijven aan een ander erkend bedrijf (bedrijfsvoorraad), wordt het voertuig door het betreffende bedrijf opgenomen in de bedrijfsvoorraad. Het voertuig wordt niet tenaamgesteld en er is ook geen sprake meer van een erkenninghouder die het voertuig ter inschrijving heeft aangeboden. Op basis van het huidige voorstel kan de RDW dit bedrijf dan ook niet gelasten het voertuig ter inspectie aan de RDW ter beschikking te stellen. Om dit wel mogelijk te maken, stelt de RDW voor om ook de erkenninghouder bedrijfsvoorraad op te nemen in het betreffende lid.
- Door lenW wordt voorgesteld om in artikel 50, eerste lid, WWV “een erkende instantie als bedoeld in de artikelen 61a, eerste lid, of 62, eerste lid,” te vervangen door “een ingevolge artikel 4auf, eerste lid, erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon die gerechtigd is motorrijtuigen en aanhangwagens te naam te stellen in het kentekenregister”. De RDW is het eens met deze wijziging, nu de aanvrager van een tenaamstelling in de nieuwe situatie bij de erkenninghouder tenaamstellen dient te verschijnen en niet meer bij de erkenninghouder bedrijfsvoorraad. Wel merkt de RDW op dat in dit geval een uitzondering moet worden gemaakt voor de erkenninghouder bedrijfsvoorraad. In geval van overdracht ten behoeve van een bedrijfsvoorraad van een voertuig dat is ingeschreven en te naam gesteld, vindt er een wijziging van de tenaamstelling plaats op grond van artikel 27 van het Kentekenreglement. De erkenninghouder bedrijfsvoorraad is in dat geval de aanvrager van de tenaamstelling. Het voertuig komt in zijn eigen bedrijfsvoorraad, de erkenninghouder verricht deze handeling zelf en hoeft daarvoor niet te verschijnen bij een erkenninghouder tenaamstellen. Indien op het eerste lid geen uitzondering wordt gemaakt voor de erkenninghouder bedrijfsvoorraad, zou dat betekenen dat deze erkenninghouder persoonlijk bij zichzelf moet verschijnen voor de tenaamstelling en dat is onjuist. In de bijlage komt de RDW daarom met het voorstel om een nieuw lid 2 toe te voegen aan artikel 50, waarin wordt bepaald dat het eerste lid niet van toepassing is indien sprake is van een erkenninghouder bedrijfsvoorraad. De RDW merkt ten overvloede op dat deze uitzondering thans is opgenomen in artikel 62, vijfde lid, van de wet. Nu voor de specifieke erkenningen een algemene grondslag is gecreëerd middels een nieuw artikel 4auf, komt artikel 62 net als alle andere artikelen ten aanzien van de specifieke erkenningen te vervallen. Om die reden stelt de RDW voor om de inhoud van het vijfde lid van artikel 62 op te nemen in artikel 50, tweede lid.

- Artikel 50, eerste lid, onderdeel a, van de wet kan komen te vervallen. In de nieuwe situatie is tenaamstelling door een erkenninghouder bedrijfsvoorraad niet meer mogelijk. De aanvraag van een tenaamstelling kan dan ook niet meer namens de aanvrager door de erkenninghouder bedrijfsvoorraad worden ingediend.
- In artikel 70i, eerste lid, onderdelen a en b, van de WVV is bepaald in welke gevallen de eigenaar of houder van een motorrijtuig of aanhangwagen verplicht is tot het inleveren van de betrokken kentekenplaten. De RDW stelt voor om het eerste lid van dit artikel uit te breiden met de onderdelen c, d en e en daarin de situaties op te nemen als bedoeld in de artikelen 22, 22a en 22b van de Regeling erkenning kentekenplaatfabrikanten, zodat alle gevallen waarin een verplichting is tot inlevering van de kentekenplaten bij elkaar staan.

6.3 Openstaande punten

- Door lenW wordt voorgesteld om artikel 84 van de wet in zijn geheel te laten vervallen. Indien artikel 84 vervalt, komt ook de aanwijzing NMI en de onderzoeksgerechtigden erkenning daarvan i.c.m. meetmiddelen te vervallen. Onduidelijk is of deze ook onder de basiserkenning komen te hangen of nader worden geregeld in onderliggende regelgeving (ministeriële regeling). Dit onderwerp dient nog besproken en afgestemd te worden.
- Door lenW wordt voorgesteld om in artikel 86, eerste lid, van de wet 'drie van elke honderd' te vervangen door een bij ministeriële regeling te bepalen aantal. De RDW stelt voor om ook bij ministeriële regeling geen omvang te noemen voor het aantal uit te voeren steekproeven, maar hierover voortaan aanvullende afspraken te maken in het toezichtarrangement lenW en RDW. Op deze manier kan sneller op ontwikkelingen in de wijze van toezicht op de APK worden ingespeeld en kan de norm eenvoudiger worden aangepast wanneer daar aanleiding toe is, zonder dat de regelgeving hoeft te worden aangepast. Verder merkt de RDW op dat in de huidige situatie het toezicht middels steekproeven alleen mogelijk is op de erkenninghouder APK en de erkenninghouder systemen, onderdelen, technische eenheden, uitrustingsstukken en voorzieningen (...). De RDW acht het wenselijk dat op alle specifieke erkenninghouders toezicht middels steekproeven kan worden uitgevoerd. Dit komt effectief toezicht ten goede. Gelet hierop wordt voorgesteld om in artikel 4aui, derde lid, waarin het toezicht op alle bestaande en nieuwe specifieke erkenningen is vastgelegd, op te nemen dat het toezicht kan bestaan uit het uitvoeren van steekproeven. Artikel 86 van de wet kan dan in zijn geheel komen te vervallen. Daarbij zij wel opgemerkt dat in artikel 86 een verplichting voor de eigenaar of houder van een motorrijtuig of aanhangwagen is opgenomen, namelijk dat deze persoon het voertuig voor een periode van ten hoogste 90 minuten op de plaats van de keuring beschikbaar moet houden tot dat de herkeuring heeft plaatsgevonden op straffe van het vervallen van de geldigheid van het keuringsbewijs. Nader afgestemd dient te worden of deze verplichting kan worden opgenomen in lagere regelgeving (ministeriële regeling) of in de wet moet blijven staan.

7 Het huidige erkenningenstelsel en achtergrond

7.1 Inleiding

Op grond van de WVV is de RDW belast met het verlenen van en het toezicht houden op erkenningen voor het verrichten van een overheidstaak (artikel 4b, eerste lid, onderdelen j en k). Deze wetgeving is nader uitgewerkt in het Kentekenreglement, het Besluit voertuigen en de onderliggende erkenningsregelingen. Op basis van de genoemde wet- en regelgeving kunnen personen en bedrijven bij de RDW erkenningen aanvragen op basis waarvan zij bepaalde handelingen mogen uitvoeren.⁴ De RDW is verantwoordelijk voor het houden van toezicht op naleving van de verplichtingen die samenhangen met de verleende erkenningen.

Het huidige erkenningenstelsel en het toezicht daarop is ruim 25 jaar oud en de hoofdlijnen daarvan zijn verankerd in de WVV. In 2016 is vanuit brancheorganisaties kenbaar gemaakt dat er behoefte is aan modernisering van het stelsel, omdat erkenninghouders in de praktijk fricties ervaren tussen de erkenningseisen en de dagelijkse praktijk. Een voorbeeld hiervan is de koppeling van een aantal bevoegdheden aan de erkenning bedrijfsvoorraad. Dit heeft tot gevolg dat het opleggen van een sanctie voor de erkenning bedrijfsvoorraad gevolgen heeft voor de onderliggende bevoegdheden (een intrekking van de erkenning heeft bijvoorbeeld ook een intrekking van de onderliggende bevoegdheden tot gevolg). Dit is niet wenselijk, omdat de voorwaarden en eisen die gelden voor de bevoegdheden onder de erkenning bedrijfsvoorraad niet noodzakelijk samenhangen met de voor de erkenning geldende voorwaarden en eisen. Naar aanleiding van deze en andere knelpunten is een ontwerp voor een meer toekomstbestendig stelsel onder de noemer MERK (Modernisering ERKeningen) gemaakt.

7.2 Ontwikkelingen

De wereld om ons heen verandert voortdurend. Op zich is dit niet nieuw, wel anders is dat het tempo van de veranderingen steeds verder toeneemt. Het feit dat het tempo van verandering steeds hoger wordt, heeft gevolgen voor de wijze waarop (werk)processen georganiseerd moeten zijn. Het wordt steeds belangrijker dat de processen en daaraan gerelateerde procedures zodanig flexibel zijn dat de snel elkaar opvolgende veranderingen gevolgd kunnen worden. In de praktijk houdt dit in dat bij de ontwikkeling van procedures vanaf het begin rekening gehouden moet worden met het omgaan met nieuwe situaties en uitzonderingen op de geldende regels.

Met het oog op het bovenstaande is er voor wat betreft het erkenningenstelsel behoefte aan een flexibeler stelsel. Op dit moment is veel van de regelgeving vastgelegd in de WVV, waardoor aanpassingen, ook op detailniveau, niet snel genoeg kunnen worden doorgevoerd. Wijzigingen kunnen makkelijker worden gedaan als een aantal minder essentiële eisen in lagere regelgeving zijn opgenomen. Met een flexibeler stelsel (dus meer regelen in lagere regelgeving) is het ook eenvoudiger om nieuwe erkenningen toe te voegen aan het erkenningenstelsel.

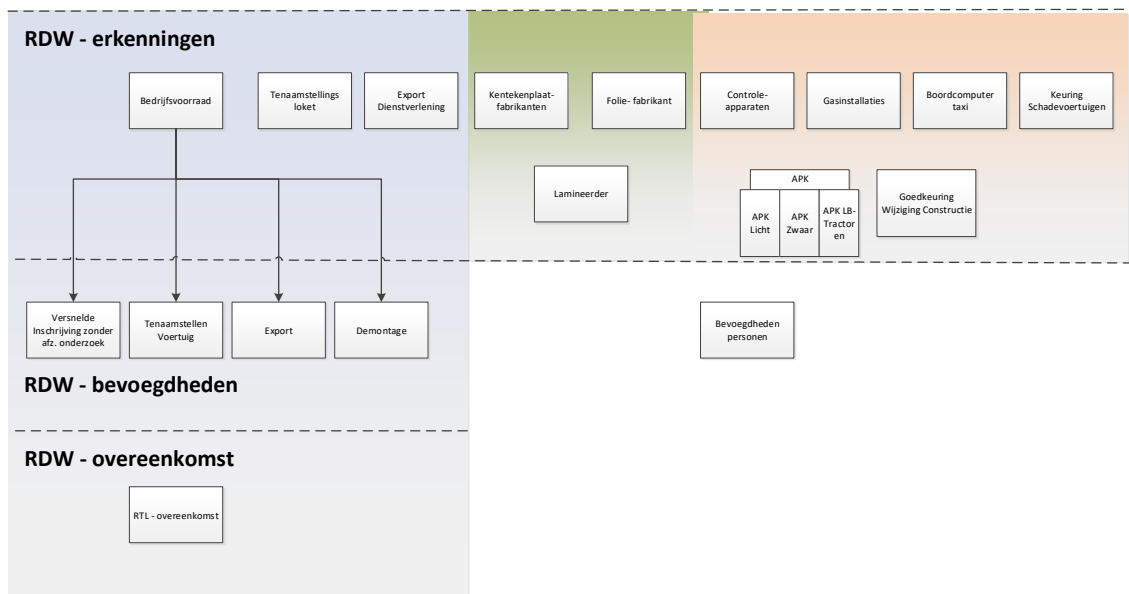
⁴ Op grond van de Arbeidstijdenwet is de RDW ook belast met het verlenen van en het toezicht houden op de erkenning Tachograaf. Dit is nader uitgewerkt in het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Voor wat betreft de voertuigbranche zien we op dit moment onder meer de volgende ontwikkelingen:

- De handel in voertuigen wordt steeds meer digitaal. Steeds vaker worden voertuigen online besteld en vervolgens thuis afgeleverd. Bedrijfslocaties worden door toenemende digitalisering minder relevant (locatieonafhankelijkheid).
- Verschuiving van eigendom van een voertuig naar gebruik van een voertuig, oftewel ontkoppeling van eigendom en gebruik. Een product als private lease is hier een exponent van.

7.3 Huidig erkenningenstelsel

Het huidige erkenningenstelsel ziet er als volgt uit:⁵



Links zijn de administratieve erkenningen en de daaraan gekoppelde bevoegdheden opgenomen. Het gaat hier om:

- de erkenning tenaamstellingsloket;
- de erkenning export dienstverlening;
- de erkenning bedrijfsvoorraad met de onderliggende bevoegdheden versnelde inschrijving (VI), tenaamstellen voertuigbedrijf (TV), online registratie export (OREH) en online registratie autodemontage (ORAD) (waarbij geldt dat zonder de erkenning bedrijfsvoorraad geen onderliggende bevoegdheid kan worden verkregen).

Verder is links de RTL-overeenkomst opgenomen. Deze overeenkomst is niet wettelijk verankerd in de vorm van een erkenning.

In het middenblok staan de erkenningen met betrekking tot de fabricage en afgifte van de kentekenplaten. Dit gaat om:

⁵ Het stelsel zoals in deze paragraaf omschreven is het uitgangspunt voor deze uitvoeringstoets. Er wordt geen rekening gehouden met nieuwe inzichten of nadere invullingen van de huidige bekende regelingen.

- de erkenning kentekenplaatfabrikant;
- de erkenning lamineerder;
- de erkenning foliefabrikant.

Rechts zijn de voertuigtechnische erkenningen/bevoegdheden weergegeven. Het gaat hier om:

- de erkenning gasinstallatie;
- de erkenning boordcomputer taxi;
- de erkenning inbouw controle apparaten;
- de erkenning goedkeuring wijziging constructie;
- de erkenning APK (onderverdeeld in APK-licht, APK-zwaar en APK LB Tractoren);
- de erkenning keuring van schadevoertuigen.

Rechts staat ook 'bevoegdheden personen' genoemd.⁶ Dit gaat om de keuringsbevoegdheid van keurmeesters voor APK-licht, APK-zwaar en APK LB Tractoren en de bevoegdheid als tachograaftechnicus.

Het Handelaarskenteken is in het huidige erkenningstelsel geregeld door middel van een ministeriële regeling en is derhalve niet opgenomen in dit overzicht.

Per erkenning moet een bedrijf aan de specifiek voor de desbetreffende erkenning geldende eisen en voorwaarden voldoen. Daarnaast geldt nog een aantal algemene eisen zoals:

- een bedrijf moet ingeschreven zijn bij de Kamer van Koophandel;
- een bedrijf moet de facturen ten aanzien van de RDW-erkenningen betalen;
- een bedrijf moet beschikken over een bedrijfsadres, waarbij voldaan moet worden aan bepaalde algemene bedrijfseisen en veiligheidsnormen;
- een bedrijf moet medewerking verlenen aan toezicht door de RDW.

7.4 Knelpunten

De belangrijkste knelpunten voor wat betreft het huidige erkenningstelsel zijn de volgende:

- De eisen en voorwaarden die de RDW in het huidige erkenningstelsel stelt, sluiten niet altijd aan en staan soms op gespannen voet met de ontwikkelingen in de praktijk. Op grond van de huidige regelgeving moet een erkenninghouder bedrijfsvoorraad bijvoorbeeld eigenaar zijn van een voertuig om deze in de bedrijfsvoorraad op te mogen nemen. In de praktijk ligt het eigendom van een voertuig echter regelmatig bij een derde partij (bijvoorbeeld wanneer het gaat om gefinancierde voertuigen).
- Tijdig inspelen op marktontwikkelingen is lastig. De doorlooptijd voor aanpassing van wet- en regelgeving is lang in relatie tot de verandersnelheid van de markt. Dat sneller geacteerd kan worden is ook van belang wanneer de behoefte bestaat om nieuwe erkenningen te introduceren.
- Voortschrijdende digitalisering maakt sommige erkenningsvormen op termijn overbodig of vraagt om nieuwe erkenningsvormen.
- De koppeling van bevoegdheden aan de erkenning bedrijfsvoorraad belemmert de flexibiliteit. Wanneer een erkenninghouder wil beschikken over één van de bevoegdheden die zijn gekoppeld aan de erkenning bedrijfsvoorraad, dan moet ook de erkenning bedrijfsvoorraad worden verkregen. De eisen en voorwaarden die gelden

⁶ Niet te verwarren met de bevoegdheden die gekoppeld zijn aan de erkenning bedrijfsvoorraad.

- voor de erkenning bedrijfsvoorraad werken door in de onderliggende bevoegdheden.
- Sancties zijn door de koppeling van bevoegdheden aan de erkenning bedrijfsvoorraad in bepaalde gevallen buitenproportioneel. Wanneer de erkenning bedrijfsvoorraad definitief wordt ingetrokken, worden ook de onderliggende bevoegdheden ingetrokken. In deze zin werkt de sanctie dus ook door in de onderliggende bevoegdheid/bevoegdheden. Een overtreding op de erkenning bedrijfsvoorraad kan er bij een demontagebedrijf bijvoorbeeld toe leiden dat het desbetreffende bedrijf geen voertuigen meer voor demontage kan afmelden bij de RDW.
 - Bij een overtreding van een erkenninghouder die buiten het verantwoordelijkheidsgebied van de RDW valt (fraude, milieudelict, bedreiging etc.) heeft de RDW slechts beperkte mogelijkheden de erkenningen van de bewuste erkenninghouder (tijdelijk) in te trekken of anderszins op te treden.
 - Bij bedreiging van een medewerker bij toezicht op een bepaalde erkenning/fraude met een bepaalde erkenning, kan alleen de desbetreffende erkenning worden ingetrokken. Hierdoor kan de situatie ontstaan dat een RDW-medewerker die wordt bedreigd bij een bedrijfsbezoek vanwege de ene erkenning, de volgende dag voor een andere erkenning toch weer naar hetzelfde bedrijf moet.

8 Het nieuwe erkenningenstelsel

8.1 Inleiding

Met het nieuwe erkenningenstelsel wordt beoogd de knelpunten binnen het huidige stelsel op te lossen. Het nieuwe stelsel is wendbaarder en overzichtelijker en met dit stelsel kan beter worden ingespeeld op maatschappelijke ontwikkelingen. De flexibiliteit wordt bereikt door de erkenningen binnen het erkenningenstelsel op een lager niveau van regelgeving vast te leggen. Bij gewenste of noodzakelijke aanpassingen van erkenningen binnen het erkenningenstelsel is dan minder doorlooptijd nodig, waardoor er sneller aangesloten kan worden bij ontwikkelingen in de maatschappij of de branche. Dit geldt ook voor het opzetten van eventuele nieuwe erkenningsvormen.

De implementatie van het nieuwe erkenningenstelsel betekent voor de WVV dat de afzonderlijke erkenningsregelingen uit de WVV komen te vervallen. In plaats daarvan wordt één basiserkenning geïntroduceerd, waaronder de verschillende specifieke erkenningen worden gebracht. De bestaande specifieke erkenningen vinden een grondslag in een algemene bepaling in de WVV (de specifieke erkenningen worden hier dus niet met naam genoemd) en worden uitgewerkt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Tevens kunnen bij algemene maatregel van bestuur nieuwe erkenningsvormen worden geïntroduceerd, als die in de toekomst nodig blijken te zijn.

Wat betreft de eisen aan de (basis)erkenning worden de algemene eisen, zoals een inschrijving van het bedrijf in het Handelsregister en het hebben van een bedrijfslocatie van de huidige afzonderlijke erkenningen als uitgangspunt genomen. Daarnaast worden eisen toegevoegd die aansluiten bij het doel om wangedrag en criminaliteit te weren. Voorbeeld hiervan is een verplichting om een verklaring omtrent het gedrag (VOG) te overleggen. Verdere eisen voor de specifieke erkenningen worden uitgewerkt in de lagere regelgeving, zowel op het niveau van een algemene maatregel van bestuur als op het niveau van een ministeriële regeling.

8.2 Uitgangspunten nieuw erkenningenstelsel

Het nieuwe erkenningenstelsel is op de volgende uitgangspunten gebaseerd:

- *Wendbaarheid*
Wendbaarheid zorgt ervoor dat de RDW tijdig kan inspelen op marktontwikkelingen (op technisch, juridisch en procedureel niveau).
- *Digitalisering*
Steeds meer diensten zullen digitaal aangeboden worden. Met het erkenningenstelsel moet hierop ingespeeld kunnen worden.
- *Overzichtelijkheid*
 - *Ingericht naar de handelingen*
Een erkenning geeft de mogelijkheid een bepaalde handeling uit te voeren. Te denken valt aan tenaamstellen, exporteren of demonteren van een voertuig. Deze handelingen (bedrijfsprocessen) zijn de basis voor het stellen van eisen en voorwaarden waaraan men moet voldoen. Als niet meer wordt voldaan aan de eisen en voorwaarden dan mag een bepaalde handeling niet meer uitgevoerd worden.
 - *Twee-lagenmodel*

Het erkenningstelsel bestaat uit twee overzichtelijke lagen: 1. De basiserkenning en 2. De onderliggende erkenningen. Per erkenning worden eisen en voorwaarden opgesteld.

- *Deregulering/Flexibele wetgeving*

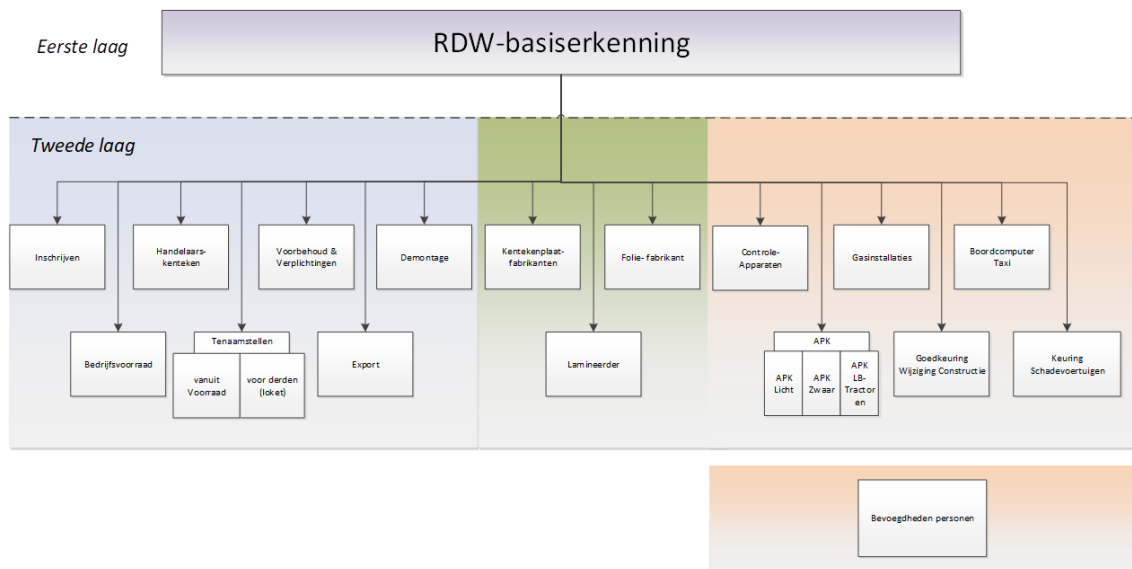
De basis van de regelgeving ligt in de WVV. Door de uitwerking van de onderliggende erkenningen op te nemen in lagere regelgeving, met de mogelijkheid om dit nader in te vullen op beleidsniveau, creëren we flexibiliteit.

- *Proportioneel toezicht*

Een sanctie op de basiserkenning kan gevolgen hebben voor alle onderliggende erkenningen. Een sanctie op een onderliggende erkenning heeft echter geen gevolgen voor de basiserkenning en andere onderliggende erkenningen.⁷

8.3 Contouren nieuw erkenningstelsel

Het nieuwe erkenningstelsel ziet er als volgt uit:



De eerste laag bestaat uit de basiserkenning. Met deze erkenning wordt getoetst of een bedrijf voldoet aan een aantal algemene eisen en voorwaarden. De onderliggende erkenningen krijgen een plek in de tweede laag van het erkenningstelsel. De basiserkenning dient als randvoorwaarde voor het verkrijgen en behouden van de onderliggende erkenningen. Pas wanneer een bedrijf voldoet aan de algemene eisen van de basiserkenning, kan het bedrijf één of meer onderliggende erkenningen krijgen.

De specifieke erkenningen staan juridisch los van elkaar. Per erkenning worden aanvullende voorwaarden gesteld. De erkenningen kunnen tijdelijk of definitief worden ingetrokken, zonder dat het gevolgen heeft voor de basiserkenning (eerste laag). Wanneer een erkenninghouder niet meer voldoet aan de eisen van de basiserkenning, kan de basiserkenning

⁷ Wel komt bij intrekking van de enige onderliggende erkenning ook de basiserkenning te vervallen. Dit omdat het niet mogelijk is om alleen een basiserkenning te hebben.

worden ingetrokken. Daarmee komen alle onderliggende erkenningen van rechtswege te vervallen. De onderliggende bevoegdheden van de erkenning bedrijfsvoorraad worden in het nieuwe erkenningstelsel omgezet in losstaande erkenningen. Het gevolg van deze loskoppeling is dat de eisen en voorwaarden per erkenning zelfstandig gaan werken. Per erkenning gelden aanvullende, specifieke voorwaarden waaraan de erkenninghouder moet voldoen.⁸

8.4 Basiserkenning

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het vormgeven van de basiserkenning:

- Het moet mogelijk zijn om in één keer alle erkenningen in te trekken als aan de basisvoorwaarden die daaraan zijn verbonden niet wordt voldaan;
- Het moet mogelijk zijn om bij criminele activiteiten van een bedrijf, ook anders dan op het vlak van de erkenningen, de basiserkenning in te trekken; en
- De toelatingseisen voor het uitvoeren van diensten moeten worden aangescherpt. Hierdoor kunnen de eisen en voorwaarden voor de specifieke erkenningen versoepeld worden.

Eisen en voorwaarden

Om de basiserkenning te verkrijgen of te behouden, moet een bedrijf bij voortduring voldoen aan een aantal eisen en voorwaarden. Hierop wordt doorlopend toezicht gehouden door interne (register)controles, door uitwisseling van informatie met o.a. de Kamer van Koophandel en Dienst Justis en door bedrijfsbezoeken door toezichthouders van RDW. Het niet kunnen voldoen aan één van de onderstaande eisen leidt ertoe dat het bedrijf niet in aanmerking komt voor basiserkenning of dat deze kan worden ingetrokken.

- Het te erkennen bedrijf moet ingeschreven zijn en blijven bij de Kamer van Koophandel. Dit is een doorlopende verplichting. Welke bedrijfsomschrijving een erkenninghouder moet hebben is afhankelijk van welke onderliggende erkenningen hij heeft. De koppeling met de onderliggende erkenning wordt aangehouden omdat de controle en het toezicht hierop erkenningen-specifiek is. Doordat er altijd een specifieke erkenning aangevraagd moet worden bij de basiserkenning, moet de erkenninghouder altijd met een voertuigerelateerde activiteit bij de Kamer van Koophandel zijn ingeschreven.
- Bedrijven moeten in principe in Nederland gevestigd zijn en een bezoekadres in Nederland hebben. Dit moet volgen uit de inschrijving bij de Kamer van Koophandel. Voor nieuwe en reeds bestaande bedrijven die niet in Nederland gevestigd zijn en ook geen inschrijving bij de KvK hebben, kan de RDW in de onderliggende specifieke erkenning een uitzondering maken. Dit kan alleen wanneer de erkenninghouder naast de basiserkenning uitsluitend een of meer specifieke erkenningen heeft waarvoor dit is toegestaan.⁹
- De erkenninghouder moet in het bezit zijn van een actuele en geldige Verklaring Omtrent Gedrag. Deze verklaring dient door de erkenninghouder zelf te worden aangevraagd bij Dienst Justis en worden overgelegd bij de aanvraag van de erkenning.

⁸ De uitwerking van de onderliggende erkenningen ligt buiten de scope van deze uitvoeringstoets.

⁹ Deze uitzondering ziet op specifieke bedrijven die geen vestiging in Nederland hebben, terwijl wel behoefte bestaat aan de levering van producten door deze bedrijven. Te denken valt aan lamineerders en foliefabrikanten.

- Periodiek (elke 3 jaar) moet een nieuwe geldige VOG worden overgelegd. Het screeningsprofiel van de RDW zal onder andere (ten minste) rekening houden met voertuig-gerelateerde criminaliteit, criminaliteit verbonden aan het bedrijfsadres en geweldsmisdrijven. Bedrijven die niet in Nederland zijn gevestigd moeten een vergelijkbaar document overleggen dat wordt afgegeven door een autoriteit in het land van vestiging.

Naast bovenstaande eisen moet een erkenninghouder voldoen aan de volgende voorwaarden:

- *Het verlenen van medewerking aan RDW-toezicht*
Hieronder wordt onder andere verstaan dat de RDW de mogelijkheid heeft om toegang te krijgen tot de bedrijfslocatie en dat de gemachtigde van het bedrijf voldoende meewerkt aan het beantwoorden van vragen van de toezichthouder van de RDW. Het RDW-bezoek kan zowel aangekondigd als onaangekondigd plaatsvinden. Het plegen van fraude en het gebruik van geweld, bedreiging en/of intimidatie wordt door de RDW aangemerkt als het niet verlenen van medewerking aan toezicht.
- *Bedrijfslocatie gesloten door ander bevoegd gezag*
Wanneer bijvoorbeeld de burgemeester op basis van een Gemeentelijke verordening overgaat tot het sluiten van het bedrijfsadres, kan de RDW op basis hiervan ook overgaan tot het schorsen of intrekken van de basiserkenning.
- *Geen belemmerende RDW-historie bij het bedrijf of de bestuurder*
Een bedrijf, of een natuurlijke persoon met een sleutelpositie binnen het bedrijf, mag geen belemmerende RDW-historie hebben. Sleutelposities zijn: bestuurders, maten, vennoten of beheerders die in de VOG worden genoemd. Als belemmerend wordt beschouwd, een definitieve intrekking van de RDW-(basis)erkenning(en) als de wachttijd nog niet is verlopen (momenteel geldt een maximale wachttijd van 30 maanden, nadere gedifferentieerd in het toezichtbeleid). De wachttijd is de periode dat een nieuwe (basis)erkenning na een intrekking niet opnieuw aangevraagd mag worden.
- *Herkenbaarheid verwijderen na intrekking*
Bedrijven waar de basiserkenning is ingetrokken, dienen uitingen als 'RDW-Erkend' te verwijderen. De WVV verbiedt personen en bedrijven zich voor te doen als erkend bedrijf, wanneer men dit niet is.

9 Aanvraag basiserkenning en VOG

Het verwerken van de aanvragen voor de basiserkenning wordt uitgevoerd door Service Centrum Erkenningen (SCE).¹⁰ SCE is verantwoordelijk voor:

- Het informeren van (toekomstige) erkenninghouders over het aanvragen en verstrekken van de basiserkenning;
- Het verwerken van mutaties in de diverse registers om de basiserkenning (afgeven, wijzigen, schorsen of intrekken)
- Het functioneel beheerproces (vb.: KvK nummer inschrijving voldoet niet aan voorwaarden, aanvragen die niet tot een afgifte leiden);
- Het borgen van kwaliteit voor wat betreft content website, digitale diensten, opleiding medewerkers;
- Afstemming met onder andere Dienst Justis, Bureau Bibob en providers ten behoeve borgen continuïteit.

Naast bovenstaande is SCE verantwoordelijk voor het aanvraagproces en het verwerken van de VOG. In het nieuwe erkenningstelsel moet elke erkenninghouder periodiek een VOG overleggen. In het huidige stelsel wordt de VOG bij de aanvraag van een erkenning tachograaf al eenmalig geëist (niet periodiek) en verder wordt eenmalig een VOG geëist bij het examen 'APK Keurmeester'.

De VOG moet elke 3 jaar worden overgelegd. De eis van het overleggen van een VOG komt de betrouwbaarheid en de integriteit van de branche ten goede. Dit leidt tot bescherming van burgers. Als een erkenninghouder een VOG kan overleggen, zegt dit iets over de betrouwbaarheid van de erkenninghouder. Indien een erkenninghouder niet of niet-tijdig een VOG overlegt, volgt een weigering/intrekking van de basiserkenning. Zonder basiserkenning is het niet mogelijk om onderliggende erkenningen te hebben.

De beoordeling van de aanvraag van een VOG vindt plaats aan de hand van een screeningsprofiel. Dit screeningsprofiel wordt in samenspraak met de branche opgesteld. Verwacht is dat circa 0,2% van de erkenninghouders (zowel bestaande als nieuwe erkenninghouders) geen VOG kunnen overleggen.

De VOG wordt bij alle nieuwe en bestaande erkenninghouders geëist, gevolgd door een periodieke vervanging. De VOG is een momentopname. Wanneer er geen nieuwe VOG gevraagd wordt na verloop van een aantal jaren, zullen na de aanvraag van de VOG gepleegde strafbare feiten uit beeld verdwijnen.

Onderstaand de processtappen voor wat betreft het VOG-proces.

<i>Processtappen</i>
Aanvraagformulier VOG natuurlijk persoon invullen voor specifieke erkenninghouder (deze processtap geldt alleen voor natuurlijke personen, eenmanszaak)
Klant informeren dat hij VOG moet aanleveren (bij natuurlijke personen aanvraagformulier voor indienen aanvraag bij gemeente meesturen)
Versturen herinneringsbrief als VOG na helft van reactietermijn nog niet is ontvangen

¹⁰ SCE valt binnen de RDW onder de afdeling Toezicht van de divisie Toezicht & Beoordeling.

Beoordelen ontvangen VOG (geldt zowel bij kopie als origineel)
Indien geen origineel is ontvangen: Brief versturen met verzoek origineel op te sturen (+ genereren nieuwe reactietermijn)
Controleren echtheidskenmerken
Afgifte/instandhouding basiserkenning + onderliggende erkenningen en archiveren VOG

<i>Processtappen / VOG niet (tijdig) ontvangen</i>
Controle of VOG binnen reactietermijn is ontvangen door de RDW
Als VOG niet is ontvangen (nieuwe aanvraag erkenning) dan volgt weigering van de aanvraag.
Als VOG niet is ontvangen (bestaande erkenninghouder) dan volgt schorsing van de basiserkenning en onderliggende erkenningen.
Als tijdens schorsingsperiode alsnog een juiste VOG wordt ontvangen, dan wordt schorsing opgeheven
Als na afloop van schorsingsperiode geen juiste VOG is ontvangen, dan worden de bestaande erkenningen ingetrokken.

10 Instrumentarium

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het instrumentarium dat de RDW nodig heeft voor de uitvoering en handhaving van het nieuwe erkenningstelsel. In de eerste paragraaf wordt ingegaan op de visie van de RDW op toezicht en de handhavingspiramide. Vervolgens komen in de daarop volgende paragrafen de Bibob-toets, de bestuurlijke boete en de last onder dwangsom aan de orde.¹¹

10.1 Toezicht en de handhavingspiramide

De RDW heeft een viertal kerntaken binnen de Nederlandse overheid. Naast voertuig of rijvaardigheid gerelateerde documentafgifte en de toelating en registratie van voertuigen is toezicht en controle een belangrijke opdracht die de RDW in het publieke bestel vervult. Het toezicht houden op door de RDW erkende bedrijven en controle uitoefenen op de technische staat van voertuigen wordt hiertoe gerekend.

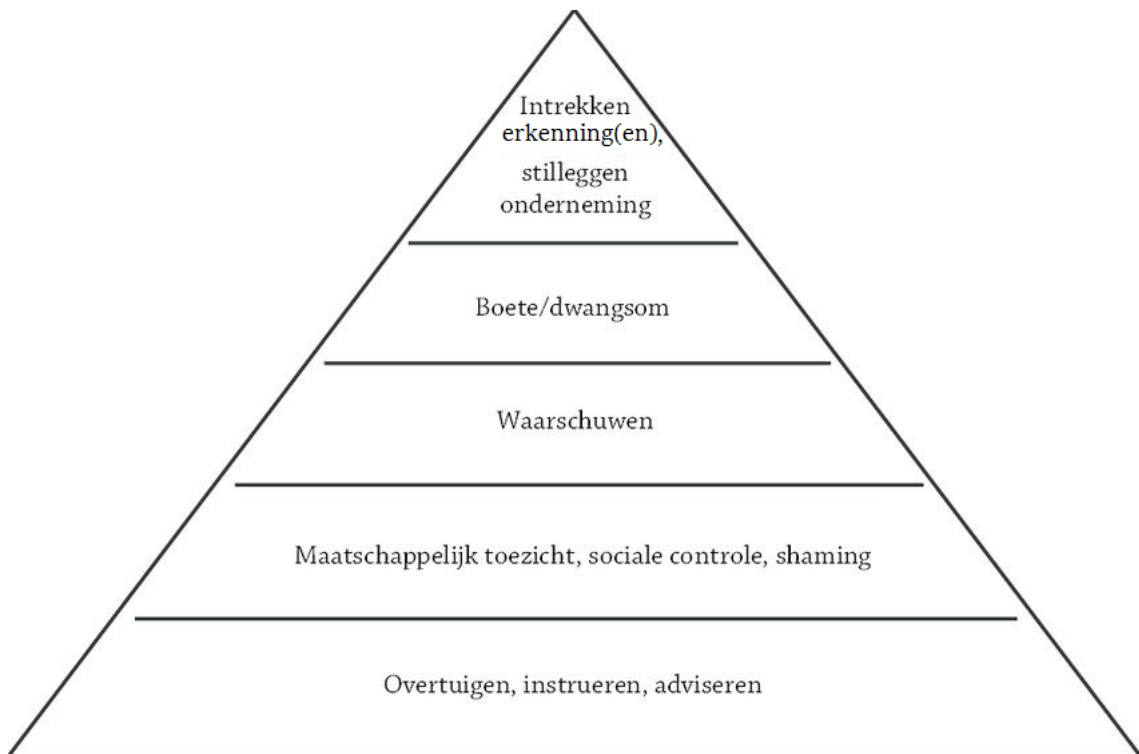
Het toezicht dat de RDW houdt, vindt voor een aanzienlijk deel plaats op door de RDW erkende bedrijven. Bedrijven krijgen deze erkenning op aanvraag en houden deze zo lang aan de erkenningsvoorwaarden voldaan wordt. Er is een groot aantal verschillende erkenningen waarmee uiteenlopende doelgroepen bediend worden. Voorbeelden zijn voertuigfabrikanten en – importeurs, dealers in voertuigen, garagebedrijven met werkplaats, leasemaatschappijen, verhuurbedrijven, kentekenplaatfabrikanten, tachograaf-installateurs enzovoort. Daarnaast houdt de RDW ook toezicht op een bepaalde bevoegdheden en regelingen. Denk hierbij aan APK-keurmeesters, tachograaftechnici en de handelaarskentekenregeling waarmee testritten en proefritten worden gefaciliteerd. In totaal houdt de RDW toezicht op ongeveer 27.000 erkende bedrijven en circa 30.000 keurmeesters en technici.

Zoveel mogelijk effect en zo min mogelijk last, dat is de ambitie waarmee RDW zijn toezicht invult. Het doel is om de naleving van vastgelegde regels te bevorderen. Daarnaast levert toezicht informatie over de kwaliteit van het werk dat zelfstandige bedrijven en personen namens de overheid uitvoeren. De RDW volgt de “zes principes van goed toezicht”, die Rijksbreed zijn aanvaard: selectief, slagvaardig, samenwerkend, onafhankelijk, transparant en professioneel. Op basis hiervan heeft de RDW een visie op toezicht ontwikkeld:

“De RDW is een onafhankelijk toezichthouder en richt zich bij de uitvoering van de toezichttaak op het publiek belang en daaraan ontleende doelstellingen op het gebied van Veiligheid, Duurzaamheid en Rechtszekerheid. Het toezicht verbetert de prestaties van de markt op deze drie terreinen en draagt daarmee bij aan veilig verkeer op de weg, een zuiver kentekenregister en een beter milieu. De RDW staat als toezichthouder in verbinding met de uitvoering, de beleidsmaker en de omgeving en koppelt ervaringen en verbeterpunten actief terug richting (uitvoerings-)beleid. Het toezicht is gericht op gedragsbeïnvloeding en het voorkomen van normschendingen zodat het publiek belang optimaal wordt gediend. In het toezicht gaat effectiviteit voor kwantiteit. De effecten van het toezicht worden doorlopend gemeten. Met toepassing van de handhavingspiramide (zie volgende bladzijde) en maatwerk geeft de RDW

¹¹ Het beleid met betrekking tot de bestuurlijke boete en de last onder dwangsom moet nog verder uitgewerkt. Dit valt buiten de scope van deze uitvoeringstoets.

ruimte waar mogelijk en grijpt in waar nodig. Ontwikkeling van lerende databases stimuleren invoering van volgende fases van risicogestuurd toezicht.”



In de praktijk is de RDW erop gericht om het meest effectieve middel in te zetten om ervoor te zorgen dat de afgesproken spelregels worden nageleefd. Dit brengt met zich mee dat normaliter in eerste instantie voor een adviserende en/of instruerende aanpak gekozen. Als een advies of reminder het beoogde effect sorteert, dan heeft toepassing van dergelijke middelen in beginsel de voorkeur. Naar mate overtreding van de norm (veel) vaker en/of zwaarder gebeurt, wordt de inzet van toezicht minder vrijblijvend.

De RDW kan dan gebruik maken van de volgende handhavinginstrumenten:¹²

- Schorsing (ontneming van de erkenning/bevoegdheid totdat weer aan de eisen wordt voldaan)
- Waarschuwing
- Waarschuwing met verscherpt toezicht
- Aanwijzing
- Bibob-onderzoek (bij introductie I-MERK 2021)
- Bestuurlijke boete (bij introductie I-MERK 2021)
- Last onder dwangsom (bij introductie I-MERK 2021)¹³
- Tijdelijke intrekking met voorwaardelijke component
- Tijdelijke intrekking

¹² De RDW onderzoekt voor de toekomst ook graag de mogelijkheid van gebruik van ANPR-camera's bij het toezicht.

¹³ In de paragrafen 9.2, 9.3 en 9.4 komen de Bibob-toets, de bestuurlijke boete en de last onder dwangsom kort aan de orde. Het beleid met betrekking tot de toepassing van deze instrumenten valt buiten de scope van deze uitvoeringstoets.

- Intrekking

10.2 Bibob-toets

Nieuw is de mogelijkheid om toepassing te geven aan de wet Bibob. Deze wet heeft tot doel de integriteit van de overheid te beschermen. Bedrijven die een basiserkenning hebben, voeren onder de vlag van deze erkenning overheidstaken uit. Om te voorkomen dat onder de vlag van de overheid, criminaliteit wordt bevorderd, kan gebruik worden gemaakt van een Bibob-toetsing. Met deze toetsing kan de betrokken (aspirant) erkenninghouder en de zakelijke omgeving van het erkende bedrijf worden gescreend.

Een B-toetsing kan naar keuze worden ingezet en is relevant als er gevaar is dat:

1. er met de erkenning crimineel vermogen wordt benut
2. er met de erkenning strafbare feiten worden begaan

Een vermoeden van gevaar dat er met de erkenning crimineel vermogen wordt benut of dat er met de erkenning strafbare feiten worden begaan, kan op verschillende manieren bij de RDW terecht komen. Het is belangrijk dat dergelijke vermoedens op een centrale plek binnen de RDW worden behandeld en dat er zoveel mogelijk ter zake doende informatie wordt ingewonnen alvorens te beslissen of het Bibob-traject wordt gestart. Tevens is het belangrijk goed te regelen wie het mandaat heeft om een dergelijke beslissing te nemen en dient er nader beleid te worden opgesteld welke meldingen en vermoedens wel en niet leiden tot de start van een Bibob-traject.

Het Bureau Bibob beoordeelt of er sprake is van ernstig gevaar of mindere mate van gevaar aanwezig is ten aanzien van bovengenoemde twee punten. Er wordt gekeken naar de zakelijke relaties en de antecedenten van de betrokkene. Zakelijke relaties moeten gericht zijn op samenwerking en een zekere mate van een structureel karakter hebben. Het Bureau Bibob raadpleegt allerlei bronnen en komt met een advies aan het bestuursorgaan. Dit advies kent drie mogelijke uitkomsten:

- a. Er is sprake van een ernstige mate van gevaar. Gevolg: erkenning definitief intrekken
- b. Er is sprake van een mindere mate van gevaar. Gevolg: het opleggen van voorschriften
- c. Er is geen sprake van gevaar. Gevolg: erkenning verlenen of continueren

De voorschriften die worden genoemd onder b, moeten er op gericht zijn om het gevaar weg te nemen of te beperken.

Wanneer er sprake is van een situatie als onder a of onder b, dan volgt er een:

- concept besluit
- afschrift (deel) van het Bibob-advies
- kans voor de (aspirant) erkenninghouder om een zienswijze in te dienen
- een termijn waar het gaat om de opgelegde voorschriften

Het uiteindelijke besluit, namelijk de definitieve intrekking wordt afgehandeld volgens de bestaande procedure. Wanneer er sprake is van voorschriften, dan wordt een voorwaardelijke definitieve intrekking opgelegd. De voorwaardelijkheid betreft in ieder geval een termijn en een voorschrift waaraan binnen deze termijn moet worden voldaan.

10.3 Bestuurlijke boete

Onder het nieuwe erkenningstelsel kan ook gebruik worden gemaakt van de bestuurlijke boete. De bestuurlijke boete is onderdeel van de handhaving in het bestuursrecht. Het betreft een punitieve- oftewel een strafsanctie. Waar in het kader van I-MERK gesproken wordt over het begrip “bestuurlijke boete” wordt vaak ook bedoeld op de “last onder dwangsom”. De last onder dwangsom is overigens een herstelsanctie. Een bestuurlijke boete kan samen lopen met een herstelsanctie; bij een last onder dwangsom kan dat niet.

De bestuurlijke boete kan worden opgelegd wanneer er sprake is van een overtreding van een door het bestuur te handhaven rechtsnorm. Daarnaast moet de mogelijkheid tot het opleggen van de bestuurlijke boete (wettelijk) open staan. De overtreding moet deugdelijk worden gedocumenteerd. Bij een boete boven de € 340,- is een rapport of proces-verbaal verplicht, in de overige gevallen is een goede documentatie aan te bevelen in verband met de bewijslast.

Er kunnen aanleidingen zijn om van boeteoplegging af te zien. Dat is aan de orde als

- de overtreding de overtreder niet kan worden verweten;
- de overtreder overleden is;
- voor dezelfde overtreding al een boete is opgelegd of daar kennisgeving van is gedaan;
- er een relevante rechtvaardigingsgrond is die door de overtreder als zienswijze naar voren wordt gebracht;
- er voor dezelfde overtreding strafvervolging door het OM is ingesteld;
- er bij het afzien van strafvervolging nog geen 13 weken verstreken zijn;
- meer dan 3 jaren zijn verstreken bij een boete tot € 340,-
- meer dan 5 jaren zijn verstreken bij een boete vanaf € 340,-

De boete wordt schriftelijk opgelegd via een beschikking. In deze beschikking staat duidelijk welk voorschrift is overtreden. Indien relevant wordt locatie, datum en tijd van de overtreding gemeld. De overtreder moet behoorlijk in de gelegenheid worden gesteld om een zienswijze kenbaar te maken. De hoogte van de boete wordt door de wetgever bepaald. Wanneer er sprake is van een maximum boete, dan stemt het bestuursorgaan de hoogte van de boete af op de ernst van overtreding. Wanneer er sprake is van bijzondere omstandigheden, kan het boetebedrag worden verlaagd. Tegen een bestuurlijke boete staat bezwaar en beroep open. Van de toezichthouder die het onderzoek doet naar de overtreder, wordt een aantal zaken verwacht. Zo moet wanneer het redelijkerwijs te verwachten valt dat een bestuurlijke boete mogelijk opgelegd wordt, de cautie worden gegeven waarbij de onder toezicht staande op zijn/haar rechten wordt gewezen. Daarnaast is het van belang dat er deugdelijk rapport wordt opgemaakt, waarin alle feiten en omstandigheden die van belang zijn m.b.t. de overtreding, worden meegenomen.

De bestuurlijke boete kan worden opgelegd voor een specifieke overtreding, waarbij hoogte van de boete door de wetgever vastgesteld kan worden. Daarnaast kan de bestuurlijke boete geïntegreerd worden in het toezichtbeleid dat de RDW voert. Hierbij kan het instrument bestuurlijke boete worden gecombineerd met de andere instrumenten die vervat zijn in de handavingspiramide.

10.4 Last onder dwangsom

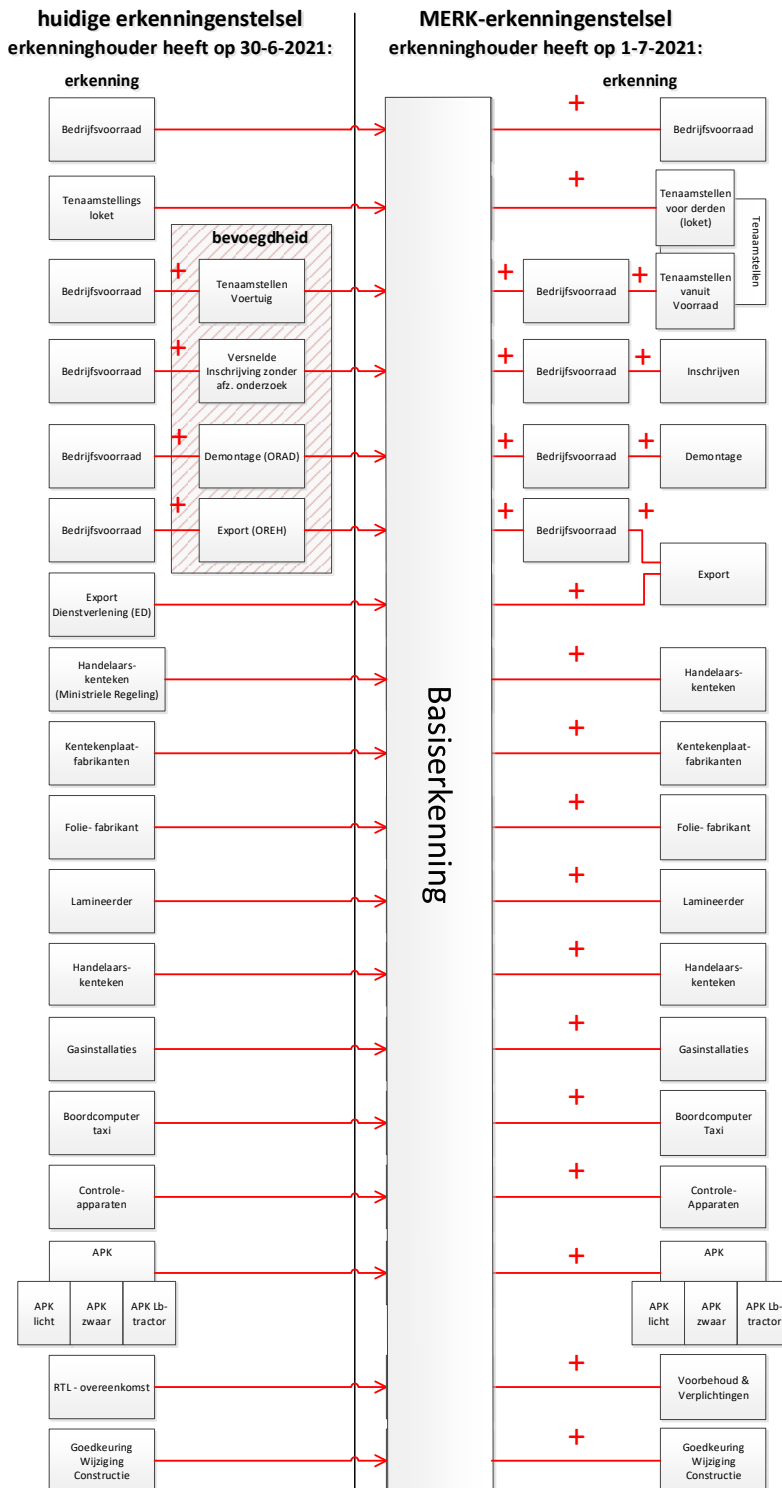
De RDW kan onder het nieuwe stelsel ook de last onder dwangsom inzetten. De RDW is niet voornemens om de last onder dwangsom in te zetten voor de basiserkenning, maar wel om deze op termijn in te voeren voor, nog te bepalen, specifieke erkenningen.¹⁴

¹⁴ De last onder dwangsom kan worden ingezet bij misbruik van het RDW-muurschild.

11 Conversie

11.1 Overzicht¹⁵

Overzicht conversie erkenningenstelsel



¹⁵ De erkenning Keuring van schadevoertuigen is niet opgenomen in de conversietabel. Dit omdat deze erkenning tot op heden niet is afgegeven.

11.2 Basiserkenning

Bestaande erkenninghouders krijgen met ingang van de nieuwe wet- en regelgeving ambtshalve en kosteloos een basiserkenning.¹⁶ Erkenninghouders waarvan de aanvraag in behandeling is genomen op het moment van ingang van het nieuwe stelsel, maar waarvan de aanvraag nog niet is afgerond, krijgen ook ambtshalve en kosteloos een basiserkenning. Met ingang van 1 januari 2022 geldt een instandhoudingstarief voor de basiserkenning.

11.3 VOG

Bestaande erkenninghouders moeten net zoals nieuwe erkenninghouders een VOG aanleveren. De bestaande erkenninghouders hoeven hun VOG niet per ingangsdatum van het nieuwe stelsel in te leveren. Dit wordt gespreid over een periode van 3 jaar. Om te bepalen wanneer een bestaande erkenninghouder een VOG moet aanleveren wordt gekeken naar de datum waarop het bedrijf voor het eerst is geregistreerd in het register van de RDW. Er wordt telkens gerekend met een periode van 3 jaar. In 2021 moeten erkenninghouders uit de jaren 2018, 2015, (...), 1997 de VOG inleveren, in 2022 moeten erkenninghouders uit de jaren 2019, 2016, (...), 1995 de VOG inleveren, et cetera. Er is een kalender gemaakt om inzichtelijk te maken wanneer een erkenninghouder zijn VOG moet aanleveren.

Bestaande erkenninghouders die na ingangsdatum maar voordat zij volgens de kalender een VOG moeten aanleveren, een uitbreiding van hun erkenningenpakket aanvragen of een wijziging aanbrengen, moeten voordat zij een nieuwe erkenning krijgen een VOG aanleveren. In dat geval wordt dus afgeweken van de kalender. Als een aanvraag in behandeling is genomen voor 1 juli 2021 en op 1 juli 2021 nog niet is afgehandeld, wordt de aanvrager hetzelfde behandeld als een bestaande erkenninghouder. De erkenninghouder moet zijn VOG dan volgens de kalender inleveren.

11.4 Bedrijfsomschrijving

Voor een aantal onderliggende erkenningen zijn de eisen voor wat betreft de omschrijving van de activiteiten (hierna: bedrijfsomschrijving) aangepast. Dit betekent dat een aantal bestaande erkenninghouders hun bedrijfsomschrijving moet wijzigen. Voor het moment van aanpassen van de bedrijfsomschrijving kan aangesloten worden bij het moment van inleveren van de VOG.

Als een aanvraag in behandeling is genomen voor 1 juli 2021 en op 1 juli 2021 nog niet is afgehandeld, wordt de aanvrager hetzelfde behandeld als een bestaande erkenninghouder. De erkenninghouder moet dus voldoen aan de nieuwe eisen voor wat betreft de bedrijfsomschrijving op het moment dat hij de VOG moet inleveren.

¹⁶ Onderliggende erkenningen/bevoegdheden worden per de implementatiedatum omgezet naar nieuwe erkenningen. Wanneer een erkenninghouder dit niet wenst, moet hij dit na de conversie aangeven.

12 Impactanalyse doelgroepen

Het nieuwe erkenningstelsel en het verbeterde toezicht heeft belangrijke gevolgen voor:

- Erkenninghouders
- Startende autobedrijven (aspirant erkenninghouders)
- Burgers

12.1 Erkenninghouders

De belangrijkste gevolgen voor (aspirant) erkenninghouders zijn de volgende:

- Proportioneel sanctiebeleid. Door loskoppeling van bevoegdheden en erkenningen is het niet meer zo dat een sanctie op het uitvoeren van de ene handeling automatisch gevolgen heeft voor een andere handeling (hierdoor kan beter proportioneel gesanctioneerd worden).
- Het nieuwe erkenningstelsel is flexibeler waardoor voor en met erkenninghouders eenvoudiger kan worden ingespeeld op marktontwikkelingen.
- Door screening (VOG/mogelijkheid Bibob-onderzoek) neemt de integriteit van de branche toe. Dit is positief voor de uitstraling van de branche als geheel.
- De kosten voor (aspirant) erkenninghouders stijgen licht door de introductie van de basiserkenning, de omzetting van bevoegdheden naar separate erkenningen en het verbeterde toezicht (zie ook hoofdstuk 13).

12.2 Burgers

De belangrijkste gevolgen voor de burger zijn de volgende:

- Met het introduceren van de VOG en het uitbreiden van het instrumentarium dat de RDW kan gebruiken voor handhaving kunnen bedrijven beter worden gescreend. Dit filtert malafide bedrijven uit en vergroot de integriteit van de branche als geheel. Dit komt de betrouwbaarheid die de burger van de voertuigenbranche mag verwachten ten goede.
- De kostenstijging door het nieuwe erkenningstelsel en het verbeterde toezicht worden door erkenninghouders mogelijk doorberekend aan de burger. De RDW verwacht dat het om een voor de erkenninghouders geringe lastenverzwaring zal betreffen die een (zeer) gering effect voor de burger zullen hebben.

12.3 Voorgestelde beheersmaatregelen

Om de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen veranderingen te monitoren zullen de effecten voortdurend door de RDW gemeten worden en worden ze jaarlijks geëvalueerd.

Waar nodig en mogelijk zullen door de RDW positieve effecten geïntensiveerd en negatieve effecten bestreden worden.

13 Kosten en financiering

13.1 Kosten

De kosten voor het opstellen en invoeren van de basiserkenning bestaan uit de volgende componenten:

- Juridische kosten
- Communicatiekosten
- ICT-kosten
- Lijnuren, voor het uitzoeken van allerlei zaken rondom de VOG, opstellen werkinstructies etc.
- Lijnuren voor de invoer, controle en vastlegging van de VOG
- Projectmanagementuren
- Verwachte kosten voor Bibob-onderzoeken

13.2 Financiering

De genoemde kosten zullen worden gefinancierd uit het aanvraagtarief voor de basiserkenning dan wel het instandhoudingstarief voor de basiserkenning.

Het aanvraagtarief wordt berekend als een nieuwe erkenninghouder zich meldt voor één of meerdere erkenningen. Het aanvraagtarief voor de basiserkenning wordt altijd gefactureerd met een aanvraagtarief voor minimaal één andere erkenning. Dit betekent dat de kosten voor de basiserkenning beperkt zijn, omdat de kosten voor een bezoek zijn meegenomen in de andere erkenning en niet in de basiserkenning. Ditzelfde principe geldt voor het instandhoudingstarief van de basiserkenning, waarbij de controle van de elementen van de basiserkenning administratief plaatsvindt.

13.3 Basiserkenning

Tarief

De kosten voor het aanvraagtarief bestaat uit meerdere bestanddelen, namelijk

1. Kosten voor de invoer en controle van de VOG
2. Kosten voor de overige werkzaamheden van de basiserkenning
3. Kosten van de invoering van de basiserkenning (ICT kosten, communicatie, projectmanagement etc.

De kosten voor de aanvraag bedragen:

ICT kosten	€ 92.400 eenmalig
Communicatiekosten	€ 12.500 eenmalig
Lijnuren exploitatie	€ 64.500 jaarlijks

Het aanvraagtarief komt hiermee uit op € 35.

De kosten voor het instandhoudingstarief bestaat uit meerdere bestanddelen, namelijk

1. Kosten voor de controle van de VOG

2. Kosten voor de overige werkzaamheden van de basiserkenning
3. Kosten voor Bibob-onderzoeken
4. Kosten van de invoering van de basiserkenning

De kosten voor de aanvraag bedragen:

ICT-kosten	€ 92.400 eenmalig
Lijnuren invoering	€ 180.000 eenmalig
Communicatiekosten	€ 12.500 eenmalig
Lijnuren exploitatie	€ 1.209.600 jaarlijks
Bibob	€ 126.500 jaarlijks

Het instandhoudingstarief komt hiermee uit op € 25.

13.4 Administratieve lasten

Voor de berekening van de administratieve lasten is het document Handboek-Meting-Regeldrukkosten van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) als uitgangspunt genomen. Dit handboek is de vervanger van het Handboek Meting Regeldruk uit 2014. Het handboek onderscheidt twee groepen, namelijk burgers en bedrijven. Aangezien eenmanszaken en VOF's natuurlijke personen is RDW bij de berekening van deze groep uitgegaan van de aannames gedaan bij burgers.

Eenmanszaken/VOF's

De administratieve lasten voor de burger bedragen (exclusief het tarief voor de aanvraag basiserkenning (eenmalig)):

1. VOG
 - € 41,35 (kostenniveau 2020)
2. Tijdsbestedingstabel burgers (blz. 36 Handboek-Meting-Regeldrukkosten) op basis van matige moeilijkheidsgraad:
 - 5 minuten voor kennismaken
 - 5 minuten voor invullen formulier
 - 2 minuten voor betaling uitvoeren
 - 2 minuten voor verzenden van informatie
 - uurtarief voor regeldruk burgers bedraagt € 15,00
 - de administratieve last bedraagt € 3,50 op basis van 14 minuten voor de aanvraag van de VOG
3. Deze kosten komen iedere 3 jaar terug. Bij 3 jaar is de lastendruk $(41,35 + 3,50)/3 = € 14,95$.

Bedrijven (rechtspersonen)

De administratieve lasten voor de bedrijven bedragen:

1. VOG
 - € 207,00 (kostenniveau 2020)

2. Tijdsbestedingstabel bedrijven (blz. 37 Handboek-Meting-Regeldrukkosten) op basis van matige moeilijkheidsgraad, waarbij wordt uitgegaan van gemiddeld 3 formulieren per bedrijf:
 - 3 x 15 minuten voor kennisnemen
 - 3 x 7 minuten voor invullen formulier
 - 2 minuten voor versturen
 - 8 minuten voor betaling uitvoeren
 - uurtarief voor regeldruk bedrijven bedraagt € 54,00 voor hoogopgeleide medewerkers
 - de administratieve last bedraagt € 68,40 op basis van 76 minuten voor de aanvraag van een VOG

3. Deze kosten komen iedere 3 jaar terug. Bij 3 jaar is de lastendruk $(207,00+68,40)/3 = € 91,80$

Het vorenstaande betekent voor erkenninghouders een toename van de administratieve lasten.

De reeds erkende bedrijven krijgen van rechtswege een basiserkenning, dus zonder dat daarvoor een aanvraagtarief verschuldigd is. Voor nieuwe erkenninghouders geldt een aanvraagtarief voor zowel de basiserkenning als de overige erkenningen. Het aanvraagtarief voor de basiserkenning zal € 35 bedragen.

14 Communicatie

Er wordt door de RDW een communicatieplan opgesteld en uitgevoerd. Dit communicatieplan wordt afgestemd met IenW en de branche en wordt mede uitgevoerd door de branchevertegenwoordigers en de providers.

- De RDW is verantwoordelijk voor de communicatie en verzorgt de woordvoering.
- In het communicatietraject informeren we de bestaande en aspirant erkenninghouders over de komende veranderingen en leggen we het (vernieuwde) proces uit en bieden hen inzicht in de eventuele impact op hun bedrijfsprocessen.
- Het communicatietraject kan pas goed gestart worden als de ingangsdatum van het nieuwe erkenningstelsel vast staat. Het ingaan van de wetwijziging is hierbij de bepalende factor. Drie tot vier maanden voor ingangsdatum zal de communicatiecampagne gestart kunnen worden.
- Alle voor erkenninghouders relevante informatie en uitleg zal op rdw.nl/merk (naam onder voorbehoud) te vinden zijn.
- De erkenninghouders zullen ook actief door de RDW benaderd worden met informatie en uitleg via communicatiekanalen van de RDW, de branchevertegenwoordigers, de providers en de vakpers.
- De RDW zal de communicatiepartners faciliteren met content en ondersteunen bij communicatievraagstukken.

15 Risico's

De RDW heeft een risicoanalyse uitgevoerd.

15.1 Security

De voor het verkrijgen en behouden van de basiserkenning noodzakelijke Verklaring Omtrent het Gedrag is voor de RDW geen geheel nieuw proces. De RDW heeft reeds ervaring met het ontvangen en verwerken van VOG's voor de huidige erkenning Tachograaf. De binnen de RDW bestaande procedures voor ontvangst, verwerken, opslaan, bewaren en vernietiging van vertrouwelijke documenten zijn ook toepasbaar voor de VOG's die bij de nieuwe basiserkenning horen. Hoewel de aantallen te ontvangen en te verwerken VOG's significant zullen toenemen, zijn deze goed onder te brengen in de huidige RDW-processen en wij zien daarom geen zwaarwegende risico's. De controle op echtheid van de aangeleverde VOG's kan met de door Justis aangebrachte echtheidskenmerken naar verwachting goed door de RDW uitgevoerd worden.

Het uitvoeren van Bibob-onderzoeken zal binnen de RDW specifieke eisen stellen aan vertrouwelijkheid en het beveiligen van gegevens. De RDW heeft hier ervaring mee en de bestaande procedures voor het omgaan met vertrouwelijk en gevoelige gegevens worden door ons toereikend geacht. We zien hiervoor geen zwaarwegende nieuwe risico's.

Als voorbereiding van de invoering van het nieuwe erkenningstelsel zal de RDW een Privacy Impact Assessment (PIA) en RBB uitvoeren en deze processen toetsen aan de AVG en zo nodig mitigerende maatregelen treffen.

15.2 Communicatie

De RDW verzorgt zelf de communicatie naar de erkenninghouders en startende voertuigbedrijven. De RDW werkt hierbij samen met de belangrijkste branche-vertegenwoordigende partijen en de zogenaamde providers die de erkenninghouders met raad en daad en met software ondersteunen bij hun bedrijfsprocessen. Door deze nauwe samenwerking verwacht de RDW dat de communicatie eensluidend zal zijn en dat er slechts een geringe kans op miscommunicatie zal zijn.

De website van de RDW (rdw.nl) is leading. De inhoud van de informatie kan daardoor volledig door RDW worden bepaald en beheerd.

15.3 Organisatie

De met de invoering van de basiserkenning samenhangende invoering van het VOG-proces zal een beperkte hoeveelheid extra menskracht vergen. Deze menskracht is door een aantal andere, besparende, ontwikkelingen voldoende aanwezig en kan zo nodig eenvoudig aangevuld worden. We schatten het risico dat de verwerking van binnenkomende VOG's tot opstoppingen zou kunnen leiden als gering in. Binnen het project en in de lijn zal voor opleiding en coaching van de betreffende medewerkers gezorgd worden.

De conversie van de bestaande erkenninghouders naar het nieuwe erkenningstelsel zal in het communicatietraject uitvoerig aangekondigd en aan de doelgroep uitgelegd worden, maar de RDW houdt rekening met een toename in het aantal vragen over het nieuwe Erkenningstelsel in en na de conversieperiode. De afdelingen Klantcontact, het Service Centrum Erkenningen en de Toezichthouders zullen, als onderdeel van het project, op deze piek aan vragen voorbereid worden, zodat ze opgevangen kan worden.

15.4 Personeel

Voor het invoeren van de basiserkenning en de conversie van de bestaande erkenninghouders is circa 3 fte extra nodig.

Voor het binnen RDW inrichten van het Bibob-traject zal voldoende gekwalificeerd en opgeleid personeel aangewezen worden. RDW verwacht dat dit in eerste instantie binnen de bestaande bezetting aanwezig blijkt. Op de wat langere termijn dient de bezetting hiervoor mogelijk met maximaal 0,5 fte uitgebreid te worden. Het is het streven van de RDW om dit, door interne verschuivingen, binnen de organisatie te realiseren.

15.5 Administratieve Organisatie

De nieuwe processen voor de basiserkenning zijn uitgekristalliseerd en zullen via de RDW standaarden worden vastgelegd en ingevoerd. Samen met de geplande opleiding en coaching biedt dit bewezen voldoende waarborgen voor een efficiënte en effectieve verwerking binnen RDW en voor een kwalitatief hoogwaardig serviceniveau.

Door een aantal interne verschuivingen binnen RDW/ICT is er mogelijk een gebrek aan beschikbare ervaring aanwezig voor de bestaande uit te breiden en aan te passen systemen. Dit risico heeft onze aandacht en we werken aan versnelde opleiding en coaching van de wel beschikbare ICT-medewerkers.

15.6 Financieel

De voor de invoering van de basiserkenning noodzakelijke investeringen en exploitatiekosten worden door de RDW omgeslagen in het betreffende aanvraag- en instandhoudingstarief. Periodieke evaluatie zal toezien op mee- en tegenvallers om het risico op foutieve aannames te mitigeren naar aangepaste tarieven.

15.7 Informatievoorziening

De informatievoorziening (operationeel, besturing en verantwoording) voor de basiserkenning zal worden toegevoegd aan de reeds bestaande standaardrapportages op dit gebied en vormt daarmee geen bijzonder risico.

15.8 Juridisch

Het nieuwe erkenningstelsel kan pas ingevoerd worden nadat de betreffende wetgeving is aangenomen en bekrachtigd. De doorlooptijd van dit traject is voor RDW slecht beïnvloedbaar. Het niet tijdig (1 juli 2021) van kracht worden van de noodzakelijke wetgeving is voor dit project een groot risico waarvoor RDW slechts zeer summier mitigerende maatregelen kan treffen.

15.9 Technologie

Het nieuwe erkenningstelsel is niet afhankelijk van nieuwe technologie. De te gebruiken technologie heeft haar waarde en robuustheid in de praktijk bewezen.

15.10 Huisvesting

Geen impact.

15.11 COVID-19

De uitzonderlijke omstandigheden die met de uitbraak van het COVID-19 virus samenhangen zijn voor RDW alleen te mitigeren door de bedrijfsvoering aan te passen.

Dit kan eventueel consequenties voor de implementatie met zich meebrengen. Het verloop van deze pandemie en de consequenties voor de implementatie van het nieuwe erkenningstelsel zijn niet concreet te voorspellen.

16 Planning

De uitvoering van het project voor de implementatie van deze uitvoeringstoets bestaat in hoofdlijnen uit:

- Aanpassen wet- en regelgeving
- Vaststellen erkenningsregeling basiserkenning
- Inrichten toezicht op de basiserkenning
- Inrichten VOG-proces
- Inrichten Bibob-proces
- Aanpassen administratieve RDW-processen
- Vaststellen en invoeren tarieven van de basiserkenning
- Aanpassen ICT-systemen
- Externe communicatie naar erkenninghouders
- Opleiden RDW-medewerkers
- Conversie van erkenninghouders op peildatum invoering

De door RDW haalbaar geachte streefdatum voor implementatie is 1 januari 2022. Het is echter essentieel dat de relevante wet- en regelgeving voor deze datum is aangepast en ingevoerd.

17 Bijlagen

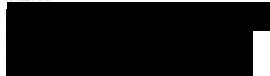
Bijlage 1



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

RDW



Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon



Ons kenmerk

IenW/BSK-2020/83476

Datum 11 mei 2020
Betreft Verzoek om uitvoeringstoets wetsvoorstel Modernisering
Erkenningstelsel

Geachte heer 

In nauw overleg tussen medewerkers van de RDW en het ministerie van IenW is, mede naar aanleiding een verzoek van de branche en de RDW hiertoe, een wetsvoorstel gemaakt voor de modernisering van het erkenningstelsel van de RDW. Dit wetsvoorstel behelst een aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 en is geïnitieerd door de RDW, mede op verzoek van diverse brancheverenigingen.

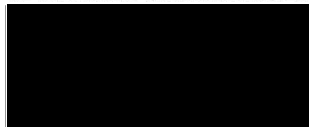
De RDW heeft verzocht om in een vroege fase een uitvoeringstoets uit te willen voeren, om mogelijke aanloop- en uitvoeringsproblemen vroegtijdig te kunnen signaleren. Ik wil graag in uw verzoek u hierbij, op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer, een uitvoeringstoets uit te voeren op deze voorgenomen wetgeving. Ik wil u verzoeken om in uw uitvoeringstoets in te gaan op de volgende aspecten:

- De werking van het nieuwe stelsel, waarin een basiserkenning verplicht is voor ieder bedrijf dat ten minste één RDW-erkende taak uitvoert, met als implicatie dat elke drie jaar een VOG moet worden overlegd en dat de RDW de mogelijkheid heeft een bibob-onderzoek te doen.
- Het instrumentarium dat de RDW nodig heeft voor de uitvoering en handhaving van het nieuwe stelsel. Dit geldt in het bijzonder last onder bestuursdwang en boetes, maar ook voor de introductie van de VOG en Bibob in het stelsel.
- De overgang van het huidige stelsel naar het nieuwe stelsel voor huidige houders van een of meer RDW-erkenningen.
- Een nadere duiding van administratieve lasten voor betrokken partijen zoals erkenninghouders, fabrikanten, RDW en de consument.
- De toekomstbestendigheid van het stelsel, met name hoe ingespeeld kan worden op ontwikkelingen in wegvervoer en de uitvoering van RDW-taken.
- De uitvoeringstoets gereed te hebben **uiterlijk 1 juli** aanstaande.

Het nu voorliggende verzoek tot een uitvoeringstoets kan primair worden gericht op de het nieuwe stelsel, de basiserkenning en het door de RDW benodigde instrumentarium voor de uitvoering van het wetsvoorstel. De onderliggende erkenningen worden dan in een latere uitvoeringstoets, bij de totstandkoming van de onderliggende regelgeving, beschouwd. Ik vind dit een goede aanpak. Echter, ik wil u wel verzoeken om de nu uit te voeren uitvoeringstoets niet enkel te richten op de basiserkenning, maar om ook alvast een vooruitblik te doen naar de uitvoeringsregelgeving. Dit vanwege de onlosmakelijke samenhang tussen de basiserkenningen en onderliggende erkenningen. Indien u vragen heeft, kunt u contact opnemen met Bart Stolte (DGMO) of Danny van Twist (HBJZ).

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,



Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Datum
11 mei 2020

Ons kenmerk
TenW/BSK-2020/83476