

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

Onze referentie MVH/RvZ/RS/bs/ATR0910/2019-U153

Uw referentie

T 070 310 86 66

E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Datum 5 december 2019

Betreft Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 i.v.m. EU-Richtlijn 2018/645

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Op 19 november 2019 is de voorgenomen wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) aangeboden voor toetsing. Het voorstel regelt de implementatie van de EU-Richtlijn 2018/645 aangaande de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van buschauffeurs en vrachtwagenchauffeurs. De volgende wijzigingen vloeien voort uit de richtlijn en worden in nationale wetgeving verwerkt:

- Het verduidelijken en op onderdelen verruimen van vrijstellingen;
- het verbeteren van de inhoud van de opleiding van bestuurders;
- het wederzijds erkennen van volledig of gedeeltelijk in een andere lidstaat gevolgd opleidingen; en
- het wegnemen van tegenstrijdigheden op het gebied van de vereiste minimumleeftijd tussen de Richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en de derde Rijbewijsrichtlijn.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

Het college heeft geen opmerkingen ten aanzien van nut en noodzaak van het voorstel. Het wetsvoorstel geeft invulling aan de verplichte implementatie van de EU-Richtlijn 2018/645. De implementatie betekent dat er één uniform model van de kwalificatiekaart komt. Hiermee kan de vrachtwagen- / buschauffeur in Europese landen aantonen dat hij

de basiskwalificatie en de noodzakelijke nascholing heeft behaald. Dit lost een knelpunt op dat chauffeurs in de praktijk ervaren.

2. *Minder belastende alternatieven*

Enkele wijzigingen uit de EU-Richtlijn zorgen voor een minderbelastende uitwerking. Een voorbeeld is dat vrijstellingen van vakbekwaamheidseisen aan buschauffeurs worden verbreed. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een vrijstelling voor bussen die worden bestuurd zonder passagiers door onderhoudspersoneel naar of van een onderhoudscentrum.

De EU-richtlijn resulteert via implementatie in de Nederlandse wetgeving op één onderwerp ook tot een (mogelijke) lastentoename. Hierbij gaat het om de verplichte kwalificatiekaart. Bij dit onderdeel ziet het college aanleiding voor een aandachtspunt. Het kabinet hanteert bij regelgeving en gegevensgebruik in overheidsdienstverlening het uitgangspunt van 'eenmalig aanleveren, meervoudig gebruik' (zie Aanwijzing 5.31 van de Aanwijzingen voor de Regelgeving). Het voorliggende voorstel volgt deze aanwijzing niet. De aanvraag van een kwalificatiekaart kan in de toekomst op vergelijkbare wijze (aanvraagformulier) plaatsvinden als voor het huidige Omwissel-/deelcertificaat code 95. Het huidige formulier bevat echter onnodige (en in sommige situaties dubbele) uitvraag van gegevens. Zo dient de huidige aanvrager als bijlage bij het aanvraagformulier "een bewijs van inschrijving in de Basisregistratie personen" mee te sturen. Op het formulier zelf dient de aanvrager achtereenvolgens Burgerservicenummer, Voorletters en achternaam, Geboortedatum, Geboorteplaats, Geboorteland en Nationaliteit te noteren. Maar als de (Nederlandse) aanvrager zijn BSN vermeldt, kan de overheid zelf de overige gevraagde gegevens inzien op basis van de BRP. Het op dit moment uitvragen van een uittreksel BRP is niet in lijn met het kabinetsbeleid aangaande 'eenmalig uitvragen, meervoudig gebruik', en zorgt voor onnodige kosten en regeldruk bij burgers en ondernemers.¹

De omschakeling naar de kwalificatiekaart (en de ontwikkeling van het daarbij behorende aanvraagformulier) is volgens het college de gelegenheid om de gegevensuitvraag te minimaliseren en alleen die gegevens op te vragen waarover de overheid nog niet beschikt (of kan beschikken) en die strikt noodzakelijk zijn voor de beoordeling van de aanvraag.

2.1 Het college adviseert bij het wetsvoorstel, de lagere regelgeving en de uitvoeringsprocedures gegevens zo veel als mogelijk te hergebruiken en aldus onnodige regeldruk te voorkomen bij burgers en ondernemers.

3. *Werkbaarheid*

Het college ziet aanleiding voor enkele aandachtspunten ten aanzien van de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel.

Consultatie stakeholders

De sectorpartijen die door de wijzigingen worden geraakt, zijn betrokken geweest bij de voorbereiding van EU-Richtlijn 2018/645. Het onderhavige wetsvoorstel wordt echter niet via internet geconsulteerd. Het college merkt daarbij op dat de memorie van toelichting

¹ In 2019 bracht ATR-advies uit over regeldrukvermindering als gevolg van de BRP. In dit advies is ook expliciet aandacht besteed aan kansen om verdere regeldrukreductie te realiseren. Eén van de aandachtspunten daarbij is het niet langer onnodig uitvragen van een uittreksel BRP. ATR-advies inzake de BRP: <https://www.atr-regeldruk.nl/regeldrukvermindering-basisregistratie-personen-brp/>

hier geen aandacht aan besteedt en dus ook niet duidelijk maakt waarom van formele (internet)consultatie is afgezien. Uitgangspunt van het kabinet is dat voorstellen die significante verandering brengen in de rechten en plichten van burgers en bedrijven of die grote gevolgen hebben voor de uitvoeringspraktijk, via internet worden geconsulteerd.

3.1 Het college adviseert inhoudelijk te motiveren waarom niet is gekozen voor het openbaar consulteren van het voorliggende voorstel.

3.2 Het college adviseert in de toelichting bij het wetsvoorstel te verduidelijken of en in hoeverre opvolging is gegeven aan aandachtspunten uit de praktijk ten aanzien van de werkbaarheid van de wijzigende regelgeving.

Inwerkingtredingsdatum en invoeringstermijn

Het voorliggende wetsvoorstel treedt in werking met ingang van 22 mei 2020. De inwerkingtredingsdatum volgt uit de Europese richtlijn die bepaalt dat wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden vóór 23 mei 2020. Indien het Staatsblad waarin de wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 21 mei 2020, treedt de wet in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

Gegeven het proces van advisering en parlementaire behandeling zal de wet naar verwachting pas in de loop van 2020 worden gepubliceerd. Daarmee is onduidelijk of de minimuminvoeringstermijn van twee maanden gehaald zal worden. De uitvoering van het wetsvoorstel vraagt zowel aanpassingen aan de zijde van de uitvoeringsinstanties (onder andere RDW en CBR) als aanpassingen van chauffeurs. De toelichting bij het voorstel besteedt geen aandacht aan de (noodzakelijke) invoeringstermijn en de vraag of een korte periode tussen publicatie en inwerkingtredingsdatum knelpunten in de praktijk kan veroorzaken en zo ja, hoe deze voorkomen zullen worden.

3.3 Het college adviseert in de toelichting inhoudelijk te motiveren in hoeverre de voorgeschreven minimum-invoeringstermijn wordt gevolgd, en daarbij aan te geven hoe eventuele knelpunten als gevolg van de korte implementatietermijn voorkomen zullen worden.

4. Gevolgen regeldruk

Het college constateert dat de regeldrukeffecten kwalitatief en kwantitatief zijn beschreven in de toelichting. Wel ziet het college ruimte voor aanvulling en aanscherping van de regeldrukeffecten-analyse. Als voorbeeld wijst het college op de volgende aspecten:

- De kwalificatiekaart 'vervangt' het huidige omwisselcertificaat. Voor een correcte weergave van de regeldrukeffecten is van belang dat de regeldrukkosten van de nieuwe situatie worden afgezet tegen de regeldrukkosten van de huidige situatie.
- De regeldrukparagraaf geeft aan dat de "administratieve last" voor het aanvragen van de kwalificatiekaart 47,25 euro zal bedragen. De prijs van de kwalificatiekaart (leges) moet nog worden bepaald. Deze zal vermoedelijk hoger zijn dan de prijs van een regulier rijbewijs. Voor een reële weergave van de kosten van de verplichting 'kwalificatiekaart' is het van belang deze kosten (eventueel bij benadering of met een bandbreedte) op te nemen in de kostenparagraaf.

- Voor het maken van een pasfoto wordt een tijdsbesteding van 30 minuten gerekend. De inhoudelijke nalevingskosten, i.c. de prijs van de pasfoto, ontbreekt in de berekening.
- Voor het eenmaal bezoeken van RDW wordt een tijdsbesteding van 60 minuten gerekend. Er zijn echter slechts 14 stations verspreid over heel Nederland. Gemiddeld zullen de benodigde tijdsbesteding en de eventuele bijkomende kosten hoger zijn.

4.1 Het college adviseert de analyse van de regeldrukeffecten van het voorstel compleet te maken, conform de Rijksbrede methodiek.

Dictum

Gelet op de inhoud van het voorstel en de hiervoor genoemde adviespunten is het advies van het college bij de voorgenomen wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de implementatie van de EU-Richtlijn 2018/645:

Het wetsvoorstel indienen, nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaat er vanuit dat in het definitieve wetsvoorstel wordt toegelicht op welke wijze u met onze adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

Voorzitter

Secretaris