

Vergaderjaar 2014–2015

33 976

Herstel van wetstechnische gebreken alsmede andere wijzigingen van ondergeschikte aard in diverse wetten op of in verband met het terrein van infrastructuur en milieu (Reparatiewet infrastructuur en milieu 2014)

Nr. 8

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 4 november 2014

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over haar bevindingen inzake bovengemeld wetsvoorstel. Hieronder ga ik in op de vragen en opmerkingen waartoe het wetsvoorstel de leden van de fracties van de VVD en de PvdA aanleiding heeft gegeven.

Tegelijk met deze nota naar aanleiding van het verslag breng ik een tweede nota van wijziging uit. Deze nota van wijziging heeft tot doel om ook voor artikel XVI, onderdeel HH, onder 2, inwerkingtreding bij apart koninklijk besluit mogelijk te maken. Dit artikelonderdeel bevat een wijziging van artikel 134, zevende lid, Wegenverkeerswet 1994, met als doel de basis te geven om bij ministeriële regeling vast te leggen in welke gevallen bij gebleken geschiktheid na een onderzoek welke maatregel wordt opgelegd. Voordat deze bepaling in werking kan treden is aanpassing van een ministeriële regeling nodig die nog moet worden voorbereid en die naar verwachting zal leiden tot aanpassingen (o.a. ICT) bij het CBR. Door de voorgestelde aanpassing van de inwerkingtredingsbepaling kan hiermee rekening worden gehouden.

ARTIKELN I en IV

De Algemene wet bestuursrecht en de Drinkwaterwet

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de regering de Autoriteit Consument en Markt (ACM) de bevoegdheid wil geven om handhavend op te treden indien drinkwaterbedrijven niet voldoen aan de eisen voor kruissubsidiëring of het voeren van een gescheiden boekhouding. Deze leden concluderen dat de ACM hierdoor meer taken krijgt dan ze nu heeft en horen graag welke financiële gevolgen dit heeft voor de ACM en de drinkwaterbedrijven. Ook horen deze leden graag hoe de handhaving op deze onderwerpen tot nu toe is geregeld en welke rol de ACM daarin al vervult. Ten slotte krijgen deze leden graag toegelicht op welk deel van de activiteiten de ACM gaat toezien. Is dat het gehele drinkwaterbedrijf

inclusief de publieke drinkwatervoorzieningstaak, of louter het deel dat als commercieel valt aan te merken, zo vragen zij.

Ik licht de voorgestelde wijziging graag als volgt toe. De ACM heeft momenteel ingevolge de Drinkwaterwet al een toezichhoudende taak ten aanzien van het verbod op kruissubsidiëring en het voeren van een gescheiden boekhouding (artt. 7, vierde lid, en 48, vierde lid, Drinkwaterwet). Redenen daarvoor waren destijds gelegen in de expertise van ACM, en het belang van stroomlijning van het toezicht en verbetering van de efficiency. Door de voorgestelde wijziging wordt ook de verdere handhaving, dat wil zeggen de bevoegdheid om bestuurlijke sancties op te leggen, bij de ACM belegd, om dezelfde redenen waarom destijds het toezicht bij ACM is belegd. Dit ligt in het verlengde van de al bestaande toezichhoudende taak van de ACM. Momenteel ligt de bevoegdheid om bestuurlijke sancties op te leggen nog bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. De bevoegdheidsverschuiving heeft naar verwachting geen of vrijwel geen financiële gevolgen voor ACM of drinkwaterbedrijven, dit vanwege het beperkte aantal bedrijven en de goede naleving in deze sector. De handhavingstaak van ACM ziet enkel op het verbod van kruissubsidiëring en het gebod van een gescheiden boekhouding. Dit regardeert zowel het publieke als eventuele commerciële deel van een drinkwaterbedrijf.

ARTIKELEN XVI, XXIX EN XXX

De Wegenverkeerswet 1994

Onderdeel D

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over het verzamelen van de gegevens van weggebruikers voor bijvoorbeeld verkeersenquêtes en projecten inzake spitsmijden. Persoonsgegevens worden na afloop van het onderzoek vernietigd of geanonimiseerd opgeslagen. Deze leden vragen of het mogelijk is dat alle gegevens die verzameld zijn voor een verkeersonderzoek voor bijvoorbeeld Beter Benutten bewaard worden voor de gehele looptijd van het programma. De leden van de VVD-fractie vragen ook waar de geanonimiseerd opgeslagen gegevens nog voor gebruikt worden na het onderzoek en hoelang deze bewaard blijven.

Bij een spitsmijdenproject is actieve deelname en toestemming van de kentekenhouders vereist. Indien het gaat om een spitsmijdenproject of een verkeersonderzoek waarvoor individuele deelname van de kentekenhouders nodig is, worden de kentekengegevens van de kentekenhouders na diens instemming met deelname aan het verkeersonderzoek of het spitsmijdenproject tot ten hoogste vier weken nadat het desbetreffende onderzoek of project is geëindigd bewaard, tenzij de deelnemers zelf expliciet hebben ingestemd met andere bewaartermijnen. Daarna worden de gegevens geanonimiseerd en uitsluitend in die vorm mogen ze na die periode worden gebruikt voor onderzoeksdoeleinden, kalibratie van verkeersmodellen of evaluatiedoelstellingen voor het Programma Beter Benutten.

Indien de kentekenhouders heeft aangegeven niet te willen deelnemen aan het verkeersonderzoek of het spitsmijdenproject worden de kentekengegevens die hiervoor verzameld zijn direct vernietigd. Indien het gaat om een verkeersonderzoek waarvoor individuele deelname van de kentekenhouders niet nodig is worden zijn gegevens geanonimiseerd zodat de gegevens niet meer te herleiden zijn tot de kentekenhouders.

Verder vragen de leden van de VVD-fractie of er in het kader van Beter Benutten dergelijke gegevens worden gewisseld met werkgevers? Zo ja, onder welke condities?

Onderzoeksresultaten waarin geanonimiseerde gegevens voorkomen kunnen worden gewisseld met werkgevers om hen te ondersteunen bij het vormgeven van een mobiliteitsbewust gedrag bij hun werknemers. Omdat het gebruik van persoonsgegevens hierbij niet nodig is, worden de beschikbare gegevens ontdaan van persoonlijke kenmerken.

Ook willen de leden van de VVD-fractie graag inzichtelijk krijgen welke organisaties (dus ook derden) privacygevoelige gegevens ontvangen uit het kentekenregister van de Dienst Wegverkeer (RDW).

In artikel 43 van de Wegenverkeerswet 1994 en het daarop gebaseerde Kentekenreglement is geregeld aan welke organisaties de RDW gegevens uit het kentekenregister verstrekt. De RDW verstrekt die gegevens aan overheidsorganen, voor zover zij aangeven deze gegevens nodig te hebben voor een goede uitoefening van hun publieke taak. Het kan hier dan bijvoorbeeld gaan om de Belastingdienst, de politie en het Openbaar Ministerie. In de artikelen 8a e.v. van het Kentekenreglement is verder uitgewerkt aan welke instanties en personen de RDW gegevens uit het kentekenregister verstrekt. Zo verstrekt de RDW gegevens aan autoriteiten buiten Nederland, bijvoorbeeld aan registrerende organisaties als de RDW in andere landen, ten behoeve van de registratie van voertuigen aldaar. Ook kan de RDW aan autoriteiten buiten Nederland persoonsgegevens verstrekken voor zover die autoriteiten zijn belast met de handhaving van verkeersregels, de opsporing van verkeersovertredingen en de heffing van parkeerbelasting of andere heffingen inzake het gebruik van de weg. Verder kunnen gegevens uit het kentekenregister worden verstrekt aan bepaalde belanghebbenden, zoals bv. verzekeringsmaatschappijen, advocaten en deurwaarders, indien het voertuig waarop de aanvraag betrekking heeft betrokken is bij een verkeersongeval waarbij aan de aanvrager schade is toegebracht.

De leden van de PvdA vragen naar de aanbevelingen die het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) heeft aangedragen in het kader van de privacybescherming.

Het CBP heeft geadviseerd explicieter aan te geven dat alle wegbeheerders en niet alleen Rijkswaterstaat de bevoegdheid krijgen om technische hulpmiddelen te plaatsen en te gebruiken. Daarnaast zou, aldus het CBP, in de memorie van toelichting duidelijk naar voren moeten komen dat het gebruik van deze technische hulpmiddelen alleen bedoeld is voor de in het wetsvoorstel voorgestelde onderzoeken. Beide adviezen zijn overgenomen.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts naar de mogelijkheden om de technologie van automatische nummerplaat herkenning (ANPR) voor andere doeleinden van algemeen belang in te zetten.

Het gebruik van ANPR is in het kader van dit wetsvoorstel alleen toegestaan voor de in artikel 2, eerste lid, onderdeel a en c van de Wegenverkeerswet 1994 gestelde doelen. Genoemde doelen zijn het verzekeren van de veiligheid op de weg (eerste lid, onderdeel a) en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan (eerste lid, onderdeel c). De mogelijkheid tot het plaatsen van technische hulpmiddelen is met het oog op die doelen in beginsel beperkt tot de hier bedoelde spitsmijdenprojecten en verkeersonderzoeken.

Wel verwijs ik in dit verband nog naar het Wetsvoorstel tot wijziging van het Wetboek van Strafvordering in verband met de regeling van het vastleggen en bewaren van kentekengegevens door de politie (Kamerstukken II 2012/2013, 33 542, 2) dat onder verantwoordelijkheid valt van mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie en dat momenteel voorligt bij de Tweede Kamer. Dat wetsvoorstel voorziet in het gebruik van ANPR voor opsporings- en vervolgingsdoeleinden.

Onderdeel HH, onder 2

De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting dat in de praktijk is gebleken dat in sommige gevallen oplegging van deelname aan het alcoholslotprogramma een te zware maatregel zou zijn en aan een lichtere maatregel de voorkeur zou moeten worden gegeven. Deze leden vragen daarom om een toelichting van de regering inzake de effectiviteit van het alcoholslotprogramma, mede gelet op de recente uitspraken van het Gerechtshof in Den Haag op 22 september 2014 (zaaknummer 22-003239-13). In welke gevallen is er sprake van een te zware maatregel? Hoe verhoudt zich dit tot het uitgangspunt dat het alcoholslot een gedragsmaatregel is? Aan welke lichtere maatregelen wordt gedacht en in welke gevallen? In hoeverre is er al nader onderzoek gedaan naar de samenloop van het strafrecht en bestuursrecht, waarnaar in de evaluatie van het alcoholslotprogramma van 29 januari 2014 (Kamerstuk 29 398, nr. 393) is verwezen? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

De gedachte achter de bepaling van artikel 134, zevende lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is dat het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), als op basis van een geschiktheidsonderzoek in verband met alcohol een rijbewijshouder niet ongeschikt wordt beoordeeld, deze persoon nog wel een maatregel met een educatief karakter kan opleggen, om hem te leren waarom alcohol en het besturen van een motorrijtuig niet samengaan. Op grond van de huidige formulering van artikel 134, zevende lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet dat het alcoholslotprogramma (asp) zijn. Het opleggen van een andere maatregel is niet mogelijk. Dat betekent bijvoorbeeld, dat als een van de contra-indicaties voor oplegging van het asp van toepassing is (deze zijn opgenomen in artikel 18, eerste lid, van de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011; hierna: RMRG 2011), het CBR geen andere maatregel kan opleggen, met als gevolg dat betrokkene meteen zijn rijbewijs terug krijgt, zonder dat er nog een educatief element aan deze teruggave kan worden verbonden. Van zo'n contra-indicatie is bijvoorbeeld sprake, als de betrokken rijbewijshouder in het buitenland woonachtig is, er sprake is van een psychiatrische stoornis of indien de overtreding die heeft geleid tot de mededeling, bedoeld in artikel 130, eerste lid, Wegenverkeerswet 1994, is begaan als bestuurder van een bromfiets.

Dit is vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid een ongewenste situatie. Daarom is de voorliggende wijziging van artikel 134, zevende lid voorgesteld, op grond waarvan bij ministeriële regeling wordt vastgesteld welke maatregel dan wel zal worden opgelegd.

Mijn voornemen is om, zodra dit wetsvoorstel is aanvaard door uw Kamer, een aanpassing van de RMRG 2011 op te stellen. Hierin zal worden geregeld welke maatregel in deze gevallen (derhalve de gevallen waarin een rijbewijshouder na een geschiktheidsonderzoek alcohol als niet ongeschikt is beoordeeld) zal worden opgelegd. De voorgenomen aanpassing zal dan in werking treden op het tijdstip waarop ook artikel XVI, onderdeel HH, onder 2, in werking treedt. Voor de volledigheid merk ik op dat de in artikel XVI, onderdeel HH, onder 2 opgenomen aanpassing los staat van de ontwikkelingen rond de oplegging van het asp, waarover ik u heb geïnformeerd bij het eerder genoemde Algemene Overleg en in mijn brief van 10 oktober 2014 (Kamerstukken II vergaderjaar 2014/15,

29 398, nr. 425) en het antwoord op de vragen van de leden van uw Kamer Oskam en De Rouwe (Kamervragen Aanhangsel 2014/15, 235).

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie over de effectiviteit van het asp merk ik op dat voor 1 december 2014 het evaluatierapport over de eerste tweeënehalf jaar asp aan uw Kamer zal worden aangeboden. Voor de goede orde wijs ik erop dat dit rapport nog geen inhoudelijke effectevaluatie zal bevatten, omdat daarvoor de termijn van drie jaar te kort was. De komende jaren wordt, als onderdeel van een breed opgezet recidive-onderzoek naar het effect van alle alcoholmaatregelen in het kader van de vorderingsprocedure gebaseerd op de artikelen 130 ev. van de WVV 1994, ook de recidive van deelnemers aan het asp onderzocht. Het eindrapport hierover wordt verwacht in 2022. Wel worden er tussendoor tussenrapportages uitgebracht.

Voor het antwoord op de overige vragen van de leden van de VVD-fractie verwijs ik naar hetgeen ik heb opgemerkt bij het eerder genoemde Algemene Overleg, mijn brief van 10 oktober 2014 en het antwoord op de vragen van de leden van uw Kamer Oskam en De Rouwe heb aangegeven en mijn in dat kader gedane toezeggingen.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de regering overweegt om bij ministeriële regeling vast te leggen in welke gevallen het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) een educatieve maatregel of deelname aan het asp kan opleggen. Graag zien deze leden een proeve van een dergelijke ministeriële regeling voordat zij kunnen instemmen met dit wetsvoorstel, zodat duidelijk wordt in welke gevallen toch geen educatieve maatregel of deelname aan het asp wordt opgelegd.

Zoals ik hierboven heb aangegeven in antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie, ben ik voornemens om na aanvaarding van dit wetsvoorstel door uw Kamer een wijziging van de RMRG 2011 op te stellen. Ik ben bereid uw Kamer nader te informeren over de inhoud van de regeling, zodra daar duidelijkheid over is. Daarmee kom ik tegemoet aan de wens van de leden van de fractie van de PvdA om tijdig duidelijkheid te krijgen over de invulling daarvan.

Artikel XVIII

De Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels

De leden van de PvdA-fractie ontvangen graag een toelichting op het vraagstuk in hoeverre de veiligheid van de tunnels die onder het overgangsrecht vallen, gewaarborgd is. Aan welke eisen moeten deze tunnels voldoen en op welke termijn moeten bestaande tunnels wel gaan voldoen aan de integrale veiligheidseisen zoals opgenomen in de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels?

Het in deze wet voorgestelde brengt geen wijziging aan in het bestaande overgangsrecht voor wegtunnels op basis van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw). De wijziging in artikel XVIII, onderdeel c, van de wet is een technische aanpassing ter verduidelijking dat voor het overgangsrecht van artikel 8, tweede lid, de datum van 1 juli 2013 van belang is.

Het overgangsrecht voor wegtunnels in de Warvw houdt in dat wegtunnels die respectievelijk voor 1 mei 2006 (initiële inwerkingtreding van de wet) of voor 1 juli 2013 (inwerkingtreding van de wetswijziging) voor het openbare verkeer opengesteld zijn of opengesteld zijn geweest, en die niet behoren tot de categorie tunnels waar de Europese richtlijn tunnelveiligheid op ziet (die ziet op tunnels langer dan 500 meter die deel

uitmaken van het trans-Europese wegennet) op 1 mei 2019 aan de eisen van de Warvw moeten voldoen.

Achterliggende gedachte bij het overgangsrecht is tijd te creëren om de tunnels die al bestonden op het moment van inwerkingtreding van de Warvw aan de nieuwe eisen van de wetgeving aan te passen. Dit betekent echter niet dat die tunnels niet veilig zijn of dat die veiligheid niet wordt geborgd. Voor alle tunnels in beheer bij het rijk is, net zoals bij tunnels die niet onder het overgangsrecht vallen, een risicoanalyse uitgevoerd. Daarnaast besteedt Rijkswaterstaat voortdurend aandacht aan de veiligheid van tunnels. De procedures, voor onder andere verkeersmanagement, incidentmanagement, beheer, onderhoud, opleiding, training en oefening zijn gedetailleerd uitgewerkt in een veiligheidsbeheerplan (dit plan bevat eisen waaraan tunnels moet voldoen). De zgn. Veiligheidsbeambte ziet hier vanuit zijn onafhankelijke positie op toe. Naast de veiligheid van de constructie, bewaakt en borgt Rijkswaterstaat beheer en onderhoud van de tunnels zeer nauwkeurig. Rijkswaterstaat inspecteert zijn tunnels eens in de vier jaar om te zien welk onderhoud nodig is om de tunnels veilig en bruikbaar te houden in de toekomst. Aannemers die werken in opdracht van Rijkswaterstaat inspecteren of de tunnel technische installaties zoals luidsprekers, ventilatoren en vluchtdeuren goed werken. Hoe vaak dit gebeurt, is verschillend per (deel)installatie. Tot slot is van belang dat het verkeer 24 uur per dag gemonitord. De daarmee belaste medewerkers zijn opgeleid, getraind en geoefend om bij een incident snel en adequaat te kunnen handelen. Eens in de 4 jaar is er een gemeenschappelijke realistische oefening met alle hulpdiensten (politie, brandweer, ambulancediensten).

Artikelen XXXI en XXXII

Het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de invoering van de rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs)

De leden van de PvdA-fractie lezen ook dat de regering voorstelt wettelijk vast te leggen dat een bestuurder die het asp krijgt opgelegd, geen voertuig uit de T- categorie mag besturen. Graag ontvangen deze leden een verkenning van de mogelijkheden om deze uitsluiting voor bepaalde rijbewijscategorieën ook toe te passen bij andere voertuigcategorieën waar het om praktische redenen lastig is een alcoholslot toe te passen, zoals groepsvervoer of logistiek vervoer.

Het antwoord op de vraag in welke gevallen het asp wel of niet kan worden opgelegd is afhankelijk van de ontwikkelingen die ik heb geschetst in antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie over artikel XVI, onderdeel HH, onder 2. Zoals ik daar heb aangegeven, zal ik zodra dat mogelijk is de Kamer hierover informeren.

Nota van wijziging, onderdeel 5

De Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden

De leden van de PvdA-fractie kunnen uit de toelichting niet goed herleiden wat nu precies de consequenties zijn van deze wijziging. Kan de regering aangeven welke biociden die volgens de nieuwe Europese verordening niet meer zijn toegestaan, toch gebruikt mogen worden en tot wanneer het gebruik daarvan is toegestaan? En worden er op basis van deze wijziging nog bepaalde eisen gesteld aan de wijze van gebruik van elk van deze biociden? Ten slotte vragen deze leden zich af waarom deze

onthefing wordt verleend, of dit in andere Europese lidstaten ook gebeurt en wat de houding van de Europese Commissie in dezen is.

Het gevolg van de wetwijziging is dat bepaalde biociden voorlopig onder dezelfde voorwaarden kunnen worden aangeboden en gebruikt als nu het geval was onder het regime van de Wet biociden en gewasbescherming zoals dat gold voor inwerkingtreding van de nieuwe verordening (EU) nr. 528/2012. Dit is in overeenstemming met het in die verordening geregelde overgangsrecht.

Het overgangsrecht is met name van belang voor twee typen biociden die ter plaatse van het gebruik worden geproduceerd (in situ-productie). Het betreft:

- Ozon,
- Chloorverbinding die op de plaats van toepassing door een daartoe bestemd apparaat wordt gegenereerd uit natriumchloride, tenzij de toepassing is bestemd voor desinfectie van leidingen voor drinkwater voor mens of dier.

Voor deze specifieke productieprocessen was in de Regeling gewasbeschermingsmiddelen en biociden, bijlage IX, vrijstelling verleend. Veel van deze toepassingen worden gebruikt in zwembaden, als desinfectiemiddel. Overige vormen van in situ-productie waren en blijven toelatingsplichtig.

Het overgangsrecht houdt in dat voor deze productieprocessen uiterlijk 1 september 2016 een dossier moet zijn ingediend voor de beoordeling van de werkzame stof. Tot het moment dat op die aanvraag is beslist, blijven deze productieprocessen toegestaan. Er zijn door de wijziging geen veranderingen in de wijze van toepassing of gebruik.

Vanwege een technische verandering van het overgangsrecht in de verordening, geldt dit Europese overgangsrecht voor voornoemde twee biociden niet meer rechtstreeks. Voor Nederland bleek onderhavige wetwijziging nodig om het overgangsrecht van de verordening zoals dat voor de wijziging al gold, in stand te houden. Er is dus sprake van een bestending ten behoeve van de rechtszekerheid voor aanbieders en gebruikers van de producten. Er verandert niets ten opzichte van hetgeen al was beoogd, namelijk een overgangssituatie voor de producten onder voornoemde vrijstellingen.

De verordening beoogt een soepele invoering van de nieuwe verplichtingen te bewerkstelligen, door te voorzien in overgangsrecht. Tevens geeft de verordening de lidstaten de mogelijkheid om in dit kader hun nationale recht toe te passen. Dit past binnen de reikwijdte en bedoeling van de Europese wetgever en dus ook van de Europese Commissie.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus