

GOED VERVOERD

Een institutioneel onderzoek op het beleidsterrein goederenvervoer, 1945-1996

met een aanvulling over de periode 1997-2003

DOX/S

in opdracht van : Ministerie van Verkeer & Waterstaat - Rijksarchiefdienst
(PIVOT-project)

M. de Koning/N. Marcelis/A. Spieksma

januari 1999

met de aanvulling van Digital display
M. Doekes

januari 2007

PROJECT INVOERING VERKORTING OVERBRENGINGSTERMIJN

Voor u ligt een brochure van het Project Invoering Verkorting Overbrengingstermijn (PIVOT). PIVOT is een project-organisatie die in mei 1991 door de Algemene Rijksarchivaris in het leven is geroepen. De aanleiding daarvoor vormde de (voorgenomen) verkorting van de overbrengingstermijn conform de nieuwe Archiefwet van vijftig naar twintig jaar. Vanuit het oogpunt van democratisering van het openbaar bestuur moet deze termijnverkorting positief worden beoordeeld. Immers, eerder overgedragen archieven worden ook eerder volledig toegankelijk voor het publiek. Voor de Rijksarchiefdienst betekent deze termijnverkorting echter dat, wanneer er geen maatregelen worden genomen, zij overstroomd wordt met archiefmateriaal. De neerslag van dertig jaar overheids-handelen zou bij de invoering van de nieuwe wet in een korte periode moeten worden overgebracht naar de depots van de archiefdiensten. Voor de centrale rijksorganen wordt de omvang van deze stroom van gegevensbestanden geschat op ongeveer 600 strekkende kilometer over de periode 1943 – 1973 en over de periode 1973 – 1990 op nog eens eenzelfde hoeveelheid. Omdat een dergelijke hoeveelheid archiefmateriaal niet beheersbaar, noch hanteerbaar is en de opslag ervan te kostbaar, heeft de Rijksarchiefdienst in het kader van PIVOT tezamen met de verschillende Hoge Colleges van Staat en de ministeries maatregelen getroffen om deze vloed te kanaliseren.

Bij het uitvoeren van deze inhaaloperatie moesten reeds bestaande problemen bij de archiefzorg van de rijksoverheid in versneld tempo worden opgelost. Onder de Archiefwet 1962 zijn grote achterstanden ontstaan in het selecteren van naoorlogs archiefmateriaal en in het overbrengen van archief van vóór 1940 naar de Rijksarchiefdienst. In inspectierapporten van de Rijksarchiefdienst werd daar al op gewezen, maar door het rapport 'Archiefbeheer en –behoud bij het Rijk' dat de Algemene Rekenkamer in 1988 uitbracht, is dit probleem pas in zijn volle omvang tot politiek Den Haag doorgedrongen.

PIVOT is mogelijk geworden door de inzet van extra financiële middelen die de minister van WVC in 1991 heeft toegezegd: fl. 17 miljoen over een periode van tien jaar (de looptijd van het project). Daarnaast zetten de ministeries en de Hoge Colleges van Staat, verantwoordelijk voor de selectie en overdracht van hun archieven, elk eigen middelen in om deze operatie mogelijk te maken. Afspraken daarover zijn vastgelegd in convenanten die de verschillende secretarissen-generaal of vertegenwoordigers van de Hoge Colleges van Staat met de Algemene Rijksarchivaris hebben gesloten.

1. De uitgangspunten van PIVOT

Om de hierboven beschreven papiervloed op een verantwoorde manier te kunnen beperken heeft PIVOT een nieuw selectie-instrument ontworpen. De traditionele selectiemethoden zijn voor een operatie van deze omvang niet toereikend: zij zijn te arbeidsintensief en dus te kostbaar waarbij de basis van de gevoerde selectie niet altijd duidelijk is geformuleerd. Bij de traditionele selectie worden als criteria gebruikt: de inhoudelijke of informatieve waarde van documenten en de plaats die zij innemen in het geheel van een dossier, een archief of verzameling archieven. Aangezien men bij die manier van selecteren geen model hanteert waarmee men de context van de gegevens in kaart kan brengen, kan men aan de gegevens op zich moeilijk een waarde toekennen. De functie van de gegevens is in dat geval niet te achterhalen. Het gevolg hiervan is een subjectieve selectie omdat iedereen die selecteert een eigen interpretatie aan de gegevens geeft.

PIVOT gaat er van uit dat de selectie moet worden uitgevoerd vanuit het gezichtspunt van het overheidsorgaan of de organen die deze documenten in het kader van hun taak en het daaruit voortvloeiende handelen hebben ontvangen of geproduceerd: niet de informatiewaarde van documenten maar de waardebeoordeling van handelingen van overheidsorganen staat centraal. Met de gegevensbestanden die naar de Rijksarchiefdienst worden overgebracht moet het handelen van de overheid in relatie van de selectie op basis van deze doelstelling bronnen voor de kennis van en het inzicht in de Nederlandse samenleving (en cultuur) veiligstellen voor blijvende bewaring.

De methode om dit te bereiken is de methode institutioneel onderzoek van PIVOT. Deze methode is in de afgelopen jaren ontwikkeld aan de hand van praktijkervaringen en nieuwe, theoretische inzichten uit binnen- en buitenland. Via wet- en regelgeving en andere bestuurlijk-organisatorische bronnen wordt nagegaan welke handelingen overheidsorganen verrichten. Op basis van de handelingen kan achterhaald worden welke neerslag er in principe zou *moeten* zijn. Met andere woorden, de selectie

zal niet meer plaatsvinden op basis van het archiefstuk zelf, maar op basis van de handeling. Handelingen worden gewaardeerd in het kader van de context.

Uiteindelijk zal PIVOT de overbrenging van het geselecteerde materiaal naar de depots van de Rijksarchiefdienst begeleiden. De rijksorganen zijn zelf verantwoordelijk voor de fysieke selectie en bewerking die de archieven en andere gegevensbestanden moeten ondergaan om ze geschikt te maken voor overdracht. Desgewenst zal PIVOT hen daarbij adviseren. Richtsnoer voor de bewerking na het institutioneel onderzoek en de institutionele selectie vormen de door de Permanente Commissie Documentaire Informatievoorziening (PCDIN) in september 1991 aanvaarde 'Normen voor goede en geordende staat' (zie hieronder ook de PIVOT-brochure 'Om de kwaliteit van het behoud: normen 'goede en geordende staat' (Rijksarchiefdienst/ PIVOT, 's-Gravenhage 1993).

2. Het institutioneel onderzoek

Om het voor de selectie noodzakelijke inzicht te krijgen in het handelen van de overheidsorganen heeft PIVOT institutionele onderzoeken gestart bij de verschillende ministeries. De onderzoekers worden door PIVOT zelf en door de verschillende ministeries ingezet. Zij nemen gezamenlijk ongeveer 130 onderzoeksgebieden of beleidsterreinen voor hun rekening. Per beleidsterrein beschrijft de onderzoeker de historische ontwikkeling van dat beleidsterrein als context van de handelingen die er sinds 1940 zijn verricht. De onderzoeksperiode verschilt per beleidsterrein, maar bestrijkt in het algemeen de periode 1940 tot heden.

Uitgangspunt bij de onderzoeken vormt de Methode van Institutioneel Onderzoek (MIO), neergelegd in de brochure 'Handelend optreden' (PIVOT-brochure, 's-Gravenhage 1994). De resultaten van een institutioneel onderzoek worden beschreven in een Rapport Institutioneel Onderzoek (RIO). Een RIO is de contextbeschrijving van een beleidsterrein waarop overheidsorganen handelend optreden en omvat:

1. een historische schets van het beleidsterrein waarop het onderzoek betrekking heeft, inclusief:
 - de doelstellingen van de overheid op het beleidsterrein;
 - de overheidsorganen en overige actoren;
 - de onderlinge relaties tussen de actoren;
 - de beleidsinstrumenten
 - een beschrijving van het taakgebied waartoe het beleidsterrein behoort.
2. een overzicht van de handelingen die overheidsorganen verrichten of hebben verricht, inclusief:
 - de looptijd van elke handeling (begin- en einddatum);
 - de grondslag (bron) van elke handeling;
 - het product van de handeling (indien bekend).

Zo mogelijk worden de handelingen thematisch of procedureel geordend, waardoor men de handelingen in hun context kan zien.

Een belangrijk begrip in het institutioneel onderzoek vormt de 'handeling'. Een handeling is een complex van activiteiten, gericht op het tot stand brengen van een product, dat een actor verricht ter vervulling van een taak of op grond van een bevoegdheid. Aangezien we niet alleen willen beschrijven wat de overheid moet doen maar ook wat zij daadwerkelijk doet, gebruiken we als bron voor het beschrijven van het handelen niet alleen officiële wet- en regelgeving en de daaruit voortvloeiende algemene maatregelen van bestuur, koninklijke besluiten, ministeriële regelingen en beschikkingen zoals instellings-, opheffings- en organisatiebesluiten als onderzoeksbron, maar ook jaarverslagen en jaaroverzichten, staatsalmanakken, memories van toelichting op de rijksbegroting en op bovengenoemde wetten, beleidsnota's, archieven en literatuur. Daarnaast vormen interviews met beleidsmedewerkers en andere deskundigen –in en buiten de overheid op het beleidsterrein een bron van informatie.

Naast het begrip 'handeling' neemt het begrip 'actor' in het institutioneel onderzoek een belangrijke plaats in. 'Actor' volgens de PIVOT-methode wordt gedefiniëerd als 'een overheidsorgaan of een particuliere organisatie of persoon die een rol speelt op een beleidsterrein'. Strekten de PIVOT-onderzoeken zich tot 1995 uit tot de handelingen van overheidsorganen in de strikte zin van het woord, in de Archiefwet 1995 wordt, gebaseerd op de Algemene wet bestuursrecht, onder 'overheidsorgaan' verstaan 'organen van overheidsstichtingen, verenigingen en vennootschappen die, ook voor zover zij niet krachtens publiekrecht zijn ingesteld, toch met openbaar gezag zijn bekleed of waaraan toch één of meer overheidstaken zijn opgedragen en de daarvoor benodigde

publieksrechtelijke bevoegdheden zijn toegekend'. Het begrip 'overheidsorgaan' is hiermee aanzienlijk verbreed.

In de onderzoeksrapporten worden de handelingen van particuliere instellingen niet opgenomen. Wel wordt hun rol op het beleidsterrein beschreven. Op grond van het acquisitieprofiel van het Algemeen Rijksarchief wordt bepaald of de archieven van particuliere instellingen voor overbrenging in aanmerking komen.

3. De toepassingsmogelijkheden

De resultaten van het institutioneel onderzoek, neergelegd in het RIO, worden daarna verwerkt in een wettelijk voorgeschreven selectie-instrument: de selectielijst, in PIVOT-termen het 'basis selectiedocument' (BSD). De selectielijst is een lijst van handelingen die elk voorzien zijn van de waardering 'bewaren' of 'vernietigen'. De selectielijst volgt uit de beschrijving van het RIO. In overleg met de betreffende instelling(en) wordt aan de hand van deze selectielijst bezien welke gegevensbestanden voor 'de eeuwigheid' geselecteerd moeten worden en uiteindelijk overgebracht worden aan de Rijksarchiefdienst. De ontwerp selectielijst wordt ter inzage gelegd bij verscheidene instanties en de zorgdrager(s) bied(t)(en) de ontwerp-selectielijst aan, aan de minister van OC en W. De definitieve selectielijst wordt vastgesteld door de zorgdrager(s) in kwestie en de minister staatssecretaris van OC en W.

Wanneer de inhaaloperatie eenmaal voltooid is, zijn we er nog niet. In de toekomst moet worden voorkomen dat nieuwe achterstanden ontstaan bij selectie en overbrenging van gegevensbestanden. Om de toepassingsmogelijkheden van het institutioneel onderzoek ook voor de toekomst te kunnen garanderen, is het daarom noodzakelijk om ontwikkelingen in taken, handelingen en organisatie van de overheid, alsmede de grondslag van die taken en handelingen bij te houden. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de zorgdragers. Het RIO en het BSD kunnen gebruikt worden als basis voor de ontwikkeling van een structureel documentair informatieplan teneinde het beheer van de gegevensbestanden die de Rijksarchiefdienst na 20 jaar verwerft en het beheer van de gegevensbestanden bij de verantwoordelijke organen zelf te verbeteren.

Zo kan in samenwerking met de betreffende organen worden voorkomen, dat zich in de toekomst nieuwe, onbeheersbare stuwmeren van archief en andere gegevensbestanden zullen vormen.

4. Volumevermindering archieven en vergroting opslagcapaciteit

Ook op deze terreinen is PIVOT werkzaam. Volumevermindering kan voor bepaalde archieven worden bereikt door middel van substitutie: het overzetten van de informatie op een andere drager, bijvoorbeeld microfilm, microfiches en in de toekomst wellicht beeldplaat. Inmiddels kon uitbreiding van de opslagcapaciteit met ca. 25 km. Van bestaande depots in het Algemeen Rijksarchief worden gerealiseerd door de installatie van verrijdbare stellingen (compacts).

Gewapend met de opgedane ervaring zal PIVOT ook over deze kwesties de rijksorganen kunnen adviseren, die daarmee bij het moderne gegevensbeheer weer hun voordeel kunnen doen.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	12
1.1	Verantwoording	12
1.2	Afbakening van het beleidsterrein.....	12
1.3	Het Directoraat-Generaal van het Vervoer (DGV)	12
1.4	Wet- en regelgeving	14
1.5	Actoren	14
1.5.1	Overheidsorganen	14
1.5.2	Branche- en andere organisaties.....	21
1.6	Handelingen	22
2	INTEGRAAL BELEID GOEDERENVERVOER.....	25
2.1	Inleiding.....	25
2.2	Ontwikkelingen in het goederenvervoer.....	26
2.2.1	Nationaal perspectief	26
2.2.1.1	Een korte voorgeschiedenis tot 1945.....	26
2.2.1.2	Ontwikkelingen vanaf 1945.....	27
2.2.2	Internationaal perspectief	29
2.3	Algemeen beleid	31
2.4	Internationaal beleid.....	33
2.5	Advies en overleg.....	40
2.6	Nederland Distributieland.....	42
2.7	Tarieven	42
2.8	Stimulering en ontwikkeling.....	44
2.8.1	Milieu en energie	44
2.8.2	Telematica	46
2.9	Crisisbeheersing	48
3	GOEDERENVERVOER OVER DE WEG	52
3.1	Inleiding.....	52
3.1.1	Goederenvervoer over de weg en zijn producten.....	52
3.1.2	De afbakening van het deelterrein.....	52
3.1.3	Wet- en regelgeving.....	52
3.1.3.1	Nationaal	53
3.1.3.2	Internationaal	54
3.2	Ontwikkelingen in het wegvervoer sinds 1945.....	55
3.2.1	Het nationale perspectief	56
3.2.2	Het internationale perspectief	58
3.2.3	Handelingen.....	59
3.3	Totstandkoming wet- en regelgeving	60
3.4	Advies en overleg.....	63
3.5	Marktordening m.b.v. vergunningstelsel en inschrijving	64
3.5.1	Inleiding.....	64
3.5.2	Uitvoeringsbesluiten (1945-1954).....	64
3.5.2.1	Uitvoeringsorganen.....	65
3.5.2.2	Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden.....	65
3.5.2.3	Vergunningsverlening	65
3.5.3	Wet Autovervoer Goederen (1954-1992)	66
3.5.3.1	Uitvoeringsorganen	67
3.5.3.2	Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden.....	72
3.5.3.3	Vergunningsverlening beroepsvervoer	79
3.5.3.4	Inschrijving eigen vervoer	88
3.5.4	Wet goederenvervoer over de weg (1992-).....	91
3.5.4.1	Uitvoeringsorganen	91
3.5.4.2	Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden.....	93
3.5.4.3	Vergunningsverlening beroepsvervoer	95
3.5.4.4	Inschrijving eigen vervoer	98
3.6	Stimulering en ontwikkeling.....	99
3.6.1	Inleiding.....	99
3.6.2	Milieu en energie	100
3.6.3	Arbeidsvoorziening en vakbekwaamheid	103

3.6.4	Infrastructuur en verkeersveiligheid.....	104
3.7	Beroep en bezwaar	104
3.8	Handhaving	107
3.8.1	Inleiding.....	107
3.8.2	Handhaving door de RVI	108
3.8.2.1	Reguliere controle	108
3.8.2.2	Nieuwe Controle Methodiek.....	111
3.8.3	Bestuursrechtelijke handhaving.....	113
3.8.3.1	O.g.v. WAG	113
3.8.3.2	Op grond van de Wet goederenvervoer over de weg (1992-)	116
3.9	Internationaal overleg.....	117
3.9.1	Inleiding.....	117
3.9.2	Internationaal en supranationaal overleg	117
3.9.3	Bilateraal overleg	119
3.9.4	Advisering internationale zaken.....	120
4	BINNENVAART.....	121
4.1	Inleiding.....	121
4.1.1	De binnenvaart en zijn producten	121
4.1.2	De afbakening van het deelterrein.....	122
4.1.3	Wet- en regelgeving.....	122
4.1.3.1	Nationaal	122
4.1.3.2	Internationaal	124
4.2	Ontwikkelingen in de binnenvaart sinds 1945.....	125
4.2.1	Het nationale perspectief	125
4.2.2	Het internationale perspectief	128
4.3	Algemeen beleid	129
4.4	Totstandkoming wet- en regelgeving	131
4.5	Advies en overleg.....	134
4.6	Vergunningsverlening	134
4.6.1	Binnenscheepvaartbesluit (1945-1954).....	135
4.6.1.1	Uitvoeringsorganen	135
4.6.1.2	Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden.....	135
4.6.1.3	Vergunningsverlening	136
4.6.2	Wet Goederenvervoer Binnenvaart (1954-1992)	136
4.6.2.1	Uitvoeringsorganen.....	137
4.6.2.2	Vergunningsverlening beroepsvervoer	142
4.6.2.3	Inschrijving eigen vervoer (1954-1992).....	147
4.6.2.4	Registratie buitenlandse vervoer (1954-1992).....	149
4.6.3	Wet vervoer binnenvaart (1992-).....	149
4.6.3.1	Uitvoeringsorganen	150
4.6.3.2	Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden.....	150
4.6.3.3	Vergunningsverlening beroepsvervoer	154
4.6.3.4	Inschrijving eigen vervoer (1992-).....	156
4.7	Evenredige vrachtverdeling (beursbevrachting)	157
4.7.1	Wet Goederenvervoer Binnenvaart (1954-1992)	158
4.7.1.1	Inleiding.....	158
4.7.1.2	Advisering	158
4.7.1.3	Overdracht aan het bedrijfsleven	160
4.7.1.4	Verlenen van tussenkomst en goedkeuring.....	161
4.7.1.5	Scheepsbevrachters	163
4.7.1.6	Tarieven, noteringen en toeslagen	164
4.7.2	Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer	165
4.7.3	Wet vervoer binnenvaart (1992-) en Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer (1996-2000).....	166
4.7.3.1	Inleiding.....	166
4.7.3.2	Advisering	168
4.7.3.3	Verlenen van tussenkomst.....	170
4.7.3.4	Scheepsbevrachters	172
4.7.3.5	Tarieven en toeslagen.....	174
4.8	Uitvoering sloopregelingen.....	175

4.8.1	Inleiding.....	175
4.8.2	Wet Goederenvervoer Binnenvaart (WGB), 1954-1992.....	176
4.8.3	Sloopuitkering bij bedrijfsbeëindiging	177
4.8.4	Wet sloopregeling binnenvaart (WSB), 1977	177
4.8.5	Wet structurele sanering binnenvaart (WSSB), 1990.....	179
4.8.6	Regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart	181
4.8.7	Wet vervoer binnenvaart (Wvb), 1991-.....	182
4.8.8	Bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart.....	182
4.9	Stimulering	184
4.9.1	Inleiding.....	184
4.9.2	Algemeen.....	184
4.9.3	Infra- en suprastructuur	185
4.9.4	Voorlichting en promotie	187
4.9.5	Technische en logistieke innovatie.....	187
4.9.6	Organisatie aanbodkant.....	187
4.9.7	Milieu.....	189
4.9.8	Welzijn	189
4.10	Beroep en bezwaar	190
4.10.1	O.g.v. WGB.....	190
4.10.2	O.g.v. WSSB, Wvb en TWNZ.....	192
4.11	Handhaving	193
4.11.1	Inleiding.....	193
4.11.2	Handhaving door de RVI	194
4.12	Internationaal overleg.....	197
5	GOEDERENVERVOER PER SPOOR.....	202
5.1	Inleiding.....	202
5.1.1	NS-goederenvervoer en zijn producten.....	202
5.1.2	De afbakening van het deelterrein.....	202
5.1.3	Wet- en regelgeving.....	203
5.1.3.1	Nationaal	203
5.1.3.2	Internationaal	203
5.2	Ontwikkelingen in het railvervoer sinds 1945.....	204
5.2.1	Het nationale perspectief	204
5.2.2	Het internationale perspectief	206
5.3	Algemeen beleid	207
5.4	Totstandkoming wet- en regelgeving	209
5.5	Advies en overleg.....	209
5.6	Uitvoering vervoersvoorwaarden (ARV 1928 en 1966)	209
5.7	Exploitatievergunningen.....	211
5.8	Exploatiebijdragen.....	212
5.9	Overige financiële bijdragen.....	213
5.10	Dienstregelingen	214
5.11	Tarieven	214
5.12	Crisisbeheer	216
5.13	Internationaal overleg.....	216
6	GOEDERENVERVOER PER BUISLEIDING.....	222
6.1	Inleiding.....	222
6.1.1	Het buisleidingvervoer en zijn producten.....	222
6.1.2	De afbakening van het deelterrein.....	222
6.1.3	Wet- en regelgeving.....	223
6.2	Ontwikkelingen in het buisleidingvervoer sinds 1945	223
6.3	Algemeen beleid	225
6.4	Planning en aanleg	226
6.4.1	Concessieverlening en tracévaststelling	226
6.4.2	Aanleg en exploitatie infrastructurele voorzieningen	229
7	INTERMODAAL VERVOER.....	233
7.1	Inleiding.....	233
7.1.1	Het intermodaal vervoer en zijn producten.....	233
7.1.2	De afbakening van het deelterrein.....	234
7.1.3	Wet- en regelgeving.....	234

7.2	Ontwikkelingen in het intermodaal vervoer sinds 1945	234
7.2.1	Het nationale perspectief	234
7.2.2	Het internationale perspectief	236
7.3	Algemeen beleid	236
7.4	Spoor-wegvervoer	238
7.5	Stimulering	238
7.6	Promotie en voorlichting	240
8	VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN	241
8.1	Inleiding	241
8.1.1	Het vervoer van gevaarlijke stoffen en zijn producten	241
8.1.2	De afbakening van het deelterrein	243
8.1.3	Wet- en regelgeving	243
8.1.3.1	Nationaal	243
8.1.3.2	Internationaal	244
8.2	Ontwikkelingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen sinds 1945	245
8.2.1	Het nationale perspectief	245
8.2.2	Het internationale perspectief	247
8.3	Algemeen beleid	248
8.4	Totstandkoming van wet- en regelgeving	249
8.5	Advies en overleg	251
8.6	Internationaal overleg	255
8.7	Vergunningen en ontheffingen	256
8.7.1	Vergunningen	256
8.7.2	Ontheffingen en vrijstellingen	258
8.7.3	Tarieven	260
8.8	Vervoersbepalingen	260
8.8.1	Algemeen	260
8.8.2	Eisen ten aanzien van de constructie, inrichting en uitrusting van vervoermiddelen	262
8.8.3	Keuring van vervoermiddelen	263
8.8.4	Eisen ten aanzien van de verpakking en etikettering	268
8.8.5	Opleidingseisen personeel	269
8.9	Vervoersvoorwaarden	272
8.9.1	Documenten	272
8.9.2	Verplichtingen tijdens het vervoer	272
8.9.2.1	Meldplicht	272
8.9.2.2	Routering	273
8.10	Handhaving	275
8.10.1	Inleiding	275
8.10.2	Toezicht	275
8.10.3	Opsporing	277
8.10.4	Handhaving door het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KCGS) en de Rijks Verkeersinspectie (RVI)	278
9	Het overheidshandelen op het terrein Goederenvervoer 1997-2003	282
9.1	Inleiding	282
9.1.1	Algemene beschrijving van het beleid	282
9.1.2	Uitvoerende organisatie	283
9.1.3	Overleg	283
9.1.4	Innovatie	283
9.2	Veiligheid	284
9.2.1	Interne veiligheid	284
9.2.2	Externe veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen	285
9.2.3	Tunnelveiligheid	286
9.2.4	Security	286
9.3	Infrastructuur	286
9.3.1	Spoor	287
9.3.2	Binnenvaart	288
9.3.3	Havens	288
9.3.4	Ondergronds transport	289
9.4	Logistiek en efficiency modaliteiten	289
9.4.1	Algemeen	289

9.4.2	Weg.....	290
9.4.3	Spoor	290
9.4.4	Binnenvaart.....	290
9.4.5	Zeescheepvaart	291
9.5	Milieu	291
9.5.1	Algemeen.....	291
9.5.2	Weg.....	291
9.5.3	Spoor	292
9.5.4	Binnenvaart.....	292
9.5.5	Zeescheepvaart	292
10	Handelingen	294
10.1	Algemeen	294
10.2	Overleg.....	297
10.3	Veiligheid.....	298
10.4	Infrastructuur	299
10.5	Logistiek en efficiency	299
10.6	Uitvoering	300
10.7	Handhaving	304
11	Afkortingenlijst	306
12	Wet en regelgeving.....	307

Vooraf

Het voorliggende rapport heeft een lange wordingsgeschiedenis: maart 1996 tot juni 1998.

Er zijn drie onderzoekers met de verschillende deelterreinen (hoofdstukken) bezig geweest. Aangezien onderzoekers van elkaar afwijkende visies en interpretaties hanteren, zijn de verschillende deelonderzoeken niet 'gelijk'. Bovendien heeft de verschillende hand van onderzoekers zijn weerslag gehad op stijl, schrijfwijze, e.d. Gedurende december 1998 zijn de deelonderzoeken samengevoegd tot een rapportage. Toen is ook zoveel mogelijk geharmoniseerd. Dat heeft echter noch geleid tot aanpassing van de verschillen in zienswijze, noch tot bijstelling op detailniveau van stijlkenmerken, waardoor de verschillen zichtbaar zijn gebleven.

De deelonderzoeken goederenvervoer over de weg, binnenvaart, goederenvervoer per spoor en goederenvervoer per buislsiding zijn van de hand van N. Marcelis. De inleiding, integraal beleid goederenvervoer en vervoer gevaarlijke stoffen zijn samengesteld door M. de Koning. Het deelonderzoek intermodaal vervoer is van A. Spieksma. De onderzoekers zijn verantwoordelijk voor hun eigen deelonderzoeken. Alle onderzoeken zijn, alvorens tot een definitieve publicatie te zijn samengevoegd, voorgelegd aan de meest betrokken beleidsdirecties.

Inmiddels is de wordingsgeschiedenis van dit rapport nog langer geworden. In 2003 heeft er een actualisatie plaatsgevonden. Hierbij de de periode 1997-2003 onderzocht. Na overleg met het Nationaal Archief is besloten om het oorspronkelijke idee, om van de actualisatie een apart rapport te maken, los te laten. Dat wil zeggen dat twee zeer verschillende documenten tot één geheel zijn gemaakt. Omdat de structuur van beide rapporten zover uitelkaar loopt, is er voor gekozen om de aanvulling als deel 2 in dit rapport op te nemen. Voor die aanvulling is Machteld Doekes verantwoordelijk. De tekst van het onderzoeksrapport 1945-1996 is onveranderd gebleven. Wel zijn handelingen die niet meer uitgevoerd worden afgesloten, dat wil zeggen van een einddatum voorzien.

Deel 1, periode 1945-1996

1 INLEIDING

1.1 Verantwoording

Dit rapport beschrijft het handelen van de rijksoverheid op het beleidsterrein inland-vervoer van goederen in de periode 1945-1996. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de methode die is ontwikkeld binnen het project PIVOT. De hoofdlijnen van deze methodiek zijn omschreven in de algemene inleiding aan het begin van dit rapport.

Het doel van het rapport is een instrument samen te stellen dat leidt tot een betere selectie en bewerking van de papieren neerslag van het handelen van rijksoverheidsorganen op het beleidsterrein van het inland-vervoer van goederen. Door de beschrijving van de verschillende onderdelen en aspecten, die op dit gebied aan de orde komen, en het plaatsen van de handelingen binnen de context, is het mogelijk een verantwoorde selectie te maken van de papieren neerslag.

Op basis van dit rapport institutioneel onderzoek (RIO) wordt een basisselectiedocument (BSD) inland-vervoer van goederen opgesteld, dat de selectiecriteria bevat en daarmee gemaakte keuzen voor de archiefbescheiden. De neerslag van de handelingen wordt verdeeld in (op termijn) te vernietigen en (op termijn) aan het Algemeen Rijksarchief of een Rijksarchief in de provincie over te dragen bescheiden. Dit basisselectiedocument zal na vaststelling door de verantwoordelijke bewindslieden dienen als de wettelijk voorgeschreven selectielijst (Archiefwet 1995, art. 5 eerste lid).

De in dit rapport beschreven handelingen vinden voornamelijk hun basis in de wet- en regelgeving en de verschillende beleidsdocumenten, zoals rapporten, nota's en werkplannen. Aanvullende informatie is verkregen uit gesprekken met medewerkers van de verschillende diensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In eerste instantie zijn handelingen van de minister van Verkeer en Waterstaat en de onder die minister ressorterende diensten opgenomen. Van de overige actoren op het beleidsterrein zijn in beginsel alleen handelingen beschreven indien de actoren vallen onder de Archiefwet 1995. Dit betekent dat van private instellingen en organen geen handelingen zijn opgenomen.

1.2 Afbakening van het beleidsterrein

Het beleidsterrein omvat dat deel van het totale goederenvervoer dat wordt behandeld door het Directoraat-Generaal van het Vervoer (DGV). Dit omvat het inland-vervoer van goederen. Hieronder vallen:

1. het vervoer over de weg
2. het vervoer per spoor
3. het vervoer over de binnenwateren
4. het vervoer per buisleiding

Tevens wordt aandacht besteed aan de overlappende deelterreinen integraal beleid, intermodaal vervoer en vervoer van gevaarlijke stoffen. Een verdere afbakening met betrekking tot het deelterrein wordt steeds geformuleerd aan het begin van ieder hoofdstuk. Het beleidsterrein Zeevaart en maritieme zaken is reeds gepubliceerd in het rapport *De stuurlied aan wal*, het beleidsterrein luchtvaart in het rapport *Luchtvaart gebonden*. De infrastructuur en waterstaat komen aan bod in het rapport *Waterstaat*.

1.3 Het Directoraat-Generaal van het Vervoer (DGV)

De zorg voor het verkeer en vervoer berust in de periode van 1945-1996 grotendeels bij het Directoraat-Generaal van het Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het DGV is

verantwoordelijk voor een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid in Nederland en voor de internationale afstemming daarvan. Het beleid is met name de laatste jaren gebaseerd op afwegingen met betrekking tot leefbaarheid en bereikbaarheid, waarbij aspecten van milieu, economie, ruimtelijke ordening en veiligheid in samenhang een rol spelen.

In 1877 zijn de zaken betreffende het verkeer en het vervoer ondergebracht in het departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid (Stb. 285). Met ingang van 1 januari 1923 wordt hieraan onder meer de binnenschipperij, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Rijnvaart toegevoegd (1922, Stb. 606). Na een aantal reorganisaties en de Tweede Wereldoorlog ontstaat het departement van Verkeer en Energie. Per 18 juli 1946 wordt de naam gewijzigd in departement van Verkeer om vervolgens per 28 februari 1947 de huidige naam te dragen.

De politieke verantwoordelijkheid voor het ministerie wordt gedragen door een minister. In de periode 1959-1986 wordt de minister bijgestaan door een staatssecretaris. Deze is belast met het beleid betreffende internationale vervoersaangelegenheden van het ministerie.

Het Directoraat-Generaal van het Verkeer wordt bij besluit van 17 juni 1946 ingesteld en wel met terugwerkende kracht tot 23 oktober 1945. Het is een samenvoeging van de oude afdelingen "Afdeling Vervoerswezen" en de dienst van de Inspecteur-Generaal van het Verkeer. DGV wordt belast met de aangelegenheden die betrekking hebben op het gehele binnenlands vervoer van personen en goederen per spoor, over de weg en per binnenschip. Hier geldt wel het onderscheid dat de bemoeienissen met het railverkeer zowel de economische als de technische aspecten betreffen, terwijl deze voor weg en water zijn beperkt tot de economische aspecten.

Vanaf 1 mei 1949 staat het DGV onder de rechtstreekse leiding van de Directeur-Generaal en bestaat uit twee afdelingen: een afdeling Vervoersdiensten (het latere Directoraat voor het Verkeer) en afdeling Algemene Dienst. De hoofden van deze afdelingen bezitten geen naar buiten tredende eigen bevoegdheden. In de loop der jaren komen nieuwe directies bij het DGV. In 1959 wordt een Directie Internationaal Vervoerbeleid ingesteld en in 1962 wordt een afdeling Gevaarlijke Stoffen toegevoegd.

Bij KB van 6 januari 1971 worden alle scheepvaartangelegenheden die nog onder Rijkswaterstaat ressorteren overgeheveld naar andere Directoraten-Generaal. DGV krijgt als gevolg hiervan de economische en sociale aspecten toebedeeld. Vanaf 1989 wordt de naam van het Directoraat-Generaal veranderd in 'Directoraat-Generaal voor het Vervoer'.

Per 1 juni 1992 volgt een laatste grote wijziging. Op basis van de besluitvorming over het project 'Optimalisering IVV-taken' wordt de gehele beleidsvorming betreffende het Integraal Verkeers- en Vervoerbeleid (IVV) ondergebracht bij DGV. Hiertoe wordt een nieuwe coördinerende directie Regie Verkeer en Vervoer (RVV), de latere Directie Strategie en Programmering Integraal Verkeer en Vervoer (SP), geformeerd. Deze nieuwe directie is een bundeling van krachten van DGV en Rijkswaterstaat, bedoeld om de gehele beleidsvoorbereidingsfase betreffende het integrale beleid verkeer en vervoer onder een noemer te brengen. DGV wordt op deze wijze een compact beleidscentrum voor alle verkeer en vervoer over water, weg en rail.

Als gevolg van deze wijziging bestaat DGV tot zijn opheffing in mei 1997, naast het Bureau Directeur-Generaal en de Stafafdelingen uit de volgende directies:

Directie Collectief Personenvervoer (CPV)

Directie Individueel Personenverkeer (IP)

Directie Goederenvervoer (G)

Directie Strategie en Programmering (SP)

Projectdirectie Betuweroute

Rijksverkeersinspectie(RVI)

Met ingang van mei 1997 zal het DGV niet meer bestaan. In combinatie met het Directoraat-Generaal voor Scheepvaart en Maritieme Zaken worden twee nieuwe Directoraten-Generaal gevormd, te weten een DG voor het Personenvervoer (DGP) en een DG voor het Goederenvervoer (DGG). De delen die de strategie, de coördinatie en de internationale aspecten behandelen gaan over in een nieuw te vormen Directie Strategie en Coördinatie (S&C).

1.4 Wet- en regelgeving

Het juridische kader van het beleidsterrein inland-vervoer van goederen wordt gevormd door nationale en internationale regelgeving. Beide vormen de formele grondslag van de bemoeienis van de overheid op dit beleidsterrein.

De geschiedenis van de wetgeving van het goederenvervoer is chronologisch weer te geven (alleen de belangrijkste wetgeving die in de periode 1945-1996 van kracht is, wordt aangegeven):

1875	De totstandkoming van de Spoorwegwet
1900	De totstandkoming van de Lokaalspoor- en Tramwegwet
1936	Het van kracht worden van de Rijttijdenwet
1951	De totstandkoming van de Wet Autovervoer Goederen
1954	Het van kracht worden van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart
1963	De totstandkoming van de Wet Gevaarlijke Stoffen
1977	Het van kracht worden van de Wet Sloopregeling Binnenvaart
1990	De totstandkoming van de Wet Structurele Sanering Binnenvaart
1992	Het van kracht worden van de Wet vervoer binnenvaart
1992	De totstandkoming van de Wet goederenvervoer over de weg
1996	Het van kracht worden van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen

De wettelijk regeling van het goederenvervoer is in eerste instantie ingericht naar de diverse modaliteiten. De onder bovenstaande wetgeving ressorterende regelgevingen zorgen voor een uitermate complex geheel. De verschillende wet- en regelgeving wordt dan ook steeds behandeld bij het betreffende hoofdstuk.

De laatste decennia wordt de internationale regelgeving voor het goederenvervoer van steeds groter belang. De in internationaal verband tot stand gekomen verdragen tussen staten, supranationale regelgeving van de Europese Unie, en de aanbevelingen, richtlijnen en adviezen van internationale organisaties hebben hierbij de nationale wet- en regelgeving verregaand beïnvloed.

1.5 Actoren

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de actoren die op het beleidsterrein goederenvervoer een rol spelen. De eerste paragraaf betreft de overheidsorganen die onder de werking van de Archiefwet 1995 vallen en waarvan in dit rapport handelingen zijn opgenomen. Het tweede deel bevat de belangrijkste niet-overheidsorganen: deze organisaties spelen wel een rol op het beleidsterrein, maar ressorteren niet onder de Archiefwet.

1.5.1 Overheidsorganen

Adviescommissie Aanleg Gastransportleidingen

Deze commissie functioneerde voor de minister van Economische Zaken gedurende de jaren vijftig voor technische adviezen op het terrein van (aardgas)transportleidingen.

Adviescollege voor de binnenvaart

Dit college, dat op 31 maart 1966 geïnstalleerd wordt door de voorzitter van de CVV, heeft tot taak het adviseren van de CVV inzake de vraag of een schip, dat bestemd is voor de wilde vaart, wezenlijk bijdraagt aan de modernisering van het vlootbestand. De achtergrond van deze advisering is de tijdelijke stopzetting van de verlening van vergunningen ex art. 32 WGB (wilde vaart). Het adviescollege wordt gevormd door het georganiseerde bedrijfsleven. Het college wordt in 1977 op eigen verzoek opgeheven in de overtuiging dat de eisen op basis waarvan een beoordeling van een schip plaatsvindt duidelijk en algemeen bekend zijn.

Adviescollege Regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water

Dit adviescollege is ingesteld bij ministeriële regeling op 8 september 1995 (Stcrt. 186) en heeft als taak advies uit te brengen aan de minister omtrent aanvragen tot deelneming aan de Regeling Telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water.

Adviescommissie Goederenvervoer

Deze commissie, ingesteld bij de Wet Autovervoer Goederen van 4 augustus 1951 (Stb. 342), heeft tot taak het adviseren in enerzijds alle vraagstukken van algemene aard betreffende het vervoer van goederen met vrachtauto's en binnenvaartschepen en - in relatie daarmee - van goederen per spoor, en anderzijds bij beslissingen tot wijziging of intrekking in het algemeen bij vervoersbelang van een vergunning voor geregeld vervoer. De commissie heeft een onafhankelijke voorzitter, het secretariaat berust bij DGV.

Advies-commissie sloopregeling binnenvaart

Deze commissie is ingesteld krachtens de Wet Sloopregeling Binnenvaart (Stb. 1976, 411), bij ministeriële beschikking van 6 juni 1977 (Stcrt. 1977, 170), gewijzigd bij wet van 9 mei 1985 (Stb. 1985, 296) en beschikking van 28 januari 1986 (Stb. 1986, 29). De commissie heeft tot taak het adviseren van de minister over vraagstukken van algemene aard, die verband houden met de uitvoering van de Wet Sloopregeling Binnenvaart, zoals:

- de heropening van de termijn voor indiening van sloopaanvragen
- de vaststelling van de hoogte van de jaarlijkse sloopbijdrage
- de verkorting van de termijn van 4 jaren, indien bijdragen door het bedrijfsleven aan de sloopregeling niet meer nodig zijn
- eventuele andere maatregelen

DGV voert het secretariaat van deze commissie.

Adviescommissie stimulering internationale binnenvaart (Commissie Van Duursen)

De Commissie Van Duursen heeft in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat in 1993 een actieplan opgesteld ter bevordering van het internationale, met name intermodale vervoer per binnenschip. Uitgangspunt is dat het initiatief voor uitvoering bij de bedrijfstak ligt en dat de overheid via stimulering zal ondersteunen.

Adviesdienst Verkeer en Vervoer

De adviesdienst Verkeer en Vervoer is ontstaan in 1993 als gevolg van de reorganisatie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De dienst heeft als taak het bevorderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid in relatie met het verkeers- en vervoerbeleid door het uitbrengen integrale adviezen en het leveren van informatie aan ministeries, andere overheden en belangenorganisaties.

Arrondissementsrechtbanken

Bij bezwaren tegen beschikkingen op bepaalde wetten konden deze aanhangig worden gemaakt bij de rechter.

Beroepscommissie o.g.v. art. 54 WAG 1951

Deze beroepscommissie, ingesteld bij de WAG 1954 en opgeheven in 1984, heeft tot taak het adviseren van de minister inzake beroepen, ingediend tegen op grond van de WAG genomen beschikkingen. De commissie bestaat uit ten minste 3 leden, die door de Kroon voor ten hoogste 5 jaar worden benoemd. De Kroon wijst uit hun midden tevens een voorzitter aan.

Beroepscommissie o.g.v. art. 55 WGB 1951

Deze beroepscommissie heeft tot taak het adviseren van de minister inzake beroepen, ingediend tegen op grond van de WGB genomen beschikkingen. De commissie bestaat uit ten minste 3 leden, die door de Kroon voor ten hoogste 5 jaar worden benoemd. De Kroon wijst uit hun midden tevens een voorzitter aan.

Bevrachtingscommissie ex art. 2 Beursreglement

De bevrachtingscommissie is ingesteld bij beschikking van 8 februari 1954 (Stcrt. 28 en 31), sedertdien gewijzigd, en bij de inwerkingtreding van de Wvb in 1992 opgeheven.

De commissie heeft tot taak het gevraagd en ongevraagd adviseren van de minister, de directeur-generaal voor het Vervoer, de inspecteur-generaal van het Verkeer of de rijksinspecteur omtrent: eisen die bij aanvragen om scheepsruimte kunnen worden gesteld

het samenstellen alsmede wijzigen van de lijst van toeslagen, bijlage B van de beschikking Tarief Ongeregeld Goederenvervoer Binnenscheepvaart
alle overige vraagstukken op het gebied van de bevrachting in het ongeregeld goederenvervoer te water.

Centraal advieslichaam voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Dit advieslichaam, ingesteld bij de WGS 1963 (Stb. 313) is een niet zelfstandig conglomeraat van drie rechtstreeks adviserende commissies:

Vaste Coördinatiecommissie. De commissie heeft als taak de minister te adviseren inzake de coördinatie van aangelegenheden betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen

Vaste Commissie voor Vervoersaangelegenheden. Deze commissie heeft als taak de minister te adviseren inzake belangenkwesties betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen

Vaste Commissie Juridische Aangelegenheden. Deze commissie heeft als taak de minister te adviseren inzake juridische aangelegenheden betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen
Eventueel kunnen andere commissies worden toegevoegd, hetzij voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of groepen van zodanige stoffen. Het Centraal advieslichaam heeft als taak het in onderling overleg van de commissies adviseren op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen

College van advies inzake de naleving van arbeidsvoorwaarden in het beroepsgoederenvervoer

Dit college, ingesteld bij de WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 8 juni 1977 (Stb. 354) heeft tot 1992 tot taak het onderzoeken van klachten van belanghebbenden m.b.t. de nakoming van arbeidsvoorwaarden door de ondernemer en het adviseren hierover aan de CVW.

College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB)

Bij dit college kan sinds 1983 tegen beschikkingen genomen op grond van de WGB of de daarop rustende bepalingen, door degene, die rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen, beroep worden ingesteld. Het CBB wordt als enige beroepsinstantie tegen beschikkingen aangewezen.

Commissie van Advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter

Deze commissie, in 1954 bij beschikking ingesteld, heeft tot taak het op verzoek van de minister geven van advies omtrent de geschiktheid van een persoon of vennootschap als scheepsbevrachter. In 1988 wijzigt de taak in het afgeven van verklaringen ten bewijs van geschiktheid als scheepsbevrachter.

Commissie Albeda

In 1993 ontstaat in een binnenvaartconflict tussen partijen in het Noord-Zuid-vervoer dat leidt tot schippersacties. Professor Albeda wordt gevraagd te bemiddelen. De Commissie-Albeda adviseert enerzijds de Noord-Zuid-markt tijdelijk te beschermen met behulp van een wettelijke toerbeurtregeling, stelt anderzijds flankerend- en stimulerend beleid voor. Het adviesrapport van de commissie, Rapportage Bemiddeling Conflict Binnenvaart, ligt aan de basis van de wet *Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuidvervoer* (1995, Stb. 590).

Commissie Begeleiding Onderzoeken NS-goederenvervoer

Deze op 27 juni 1979 ingestelde commissie bestaat uit vertegenwoordigers van V&W, de NS en Financiën. De commissie heeft tot taak het formuleren van definitieve onderzoeksopdrachten uitgaande van een ontwerpschema (kamerstuk 15508), het doen van een voorstel m.b.t. de keuze van de in te schakelen adviesbureaus en het begeleiden van onderzoeken.

Commissie Binnenscheepvaart

Deze commissie is ingesteld bij beschikking (Stcrt. 1975, 252) na de blokkades in 1975 en heeft tot taak het zowel gevraagd als ongevraagd adviseren over maatregelen, die moeten worden genomen om te komen tot gezondmaking van het vervoer van droge lading in de binnenvaart, en daarbij met name aandacht te besteden aan de verbetering van de inkomenspositie van de individuele schipper. In de commissie hebben zowel werknemers als werkgevers zitting. DGV voert het secretariaat van deze commissie, die een werkgroep Evenredige Vrachtverdeling kent. In 1986 wordt de commissie opgeheven.

Commissie Kroes

De commissie wordt ingesteld in april 1991 met als opdracht rapport uit te brengen over het in Nederland te creëren netwerk van terminals dat voor geldelijke steun door de Rijksoverheid in aanmerking komt. De commissie brengt rapport uit in december 1991. Het secretariaat wordt gevoerd door Nederland Distributieland.

Commissie van onafhankelijke deskundigen

In het kader van het tot stand brengen van een geliberaliseerde markt wordt met de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer per 1 januari 1996 het vervoer via de binnenvaart naar België en Frankrijk onder het wettelijke toerbeurtsysteem gebracht. In het kader van de vrachtverdeling is er een Commissie van onafhankelijke deskundigen, die door de Minister wordt gehoord alvorens hij beslist over tot goedkeuring van een ontwerp-overeenkomsten voor bepaalde vormen van Noord-Zuid-vervoer met afwijkende tarieven en voorwaarden. De Minister van Verkeer en Waterstaat benoemt drie leden en drie plaatsvervangende leden van de commissie, keurt het reglement en de begroting goed.

Commissie Van der Plas

De commissie werd op 18 april 1989 ingesteld en kende vertegenwoordigers uit bedrijfsleven en (semi)overheid. Voorzitter Van der Plas was van Philips. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat was ook in de commissie vertegenwoordigd. De commissie diende de strategische mogelijkheden van het goederenvervoer per spoor te onderzoeken. Rond deze tijd wordt het goederenvervoer per spoor gehervat. Onder meer op basis van het rapport van de Commissie Van der Plas kiezen overheid en NS voor een groeistrategie van het goederenvervoer per spoor (bijvoorbeeld Rail 21 Cargo).

Commissie rubricering nieuwe gevaarlijke stoffen van de open klassen

Ingesteld bij beschikking van 29 oktober 1985 (1986 Stcrt. 19). Deze commissie richt zich op de rubricering van de volgende gevaarlijke stoffen behorend tot de zogenaamde open klassen: brandbare vloeistoffen, brandbare vaste stoffen, oxyderend werkende stoffen, giftige stoffen en bijtende stoffen. Ook heeft deze commissie zich uit te spreken over de wijze van verpakking en over het vervoer in tanks van deze stoffen. Vanaf 1992 (Stb. 146) kent de commissie een andere naam: **Commissie rubricering voor de indeling van gevaarlijke stoffen.**

Commissie rubricering nieuwe vergiftigde en bijtende stoffen

Deze commissie is ingesteld bij beschikking van 10 december 1969 (Stcrt. 245). De commissie heeft als taak de minister te adviseren omtrent de rubricering van vergiftigde en bijtende stoffen in de bij de wet onderscheiden categorieën.

Commissie Vergunningen Goederenvervoer (CVG)

De CVG is ingevolge de WGB en WAG sinds 1954 belast met de vergunningsverlening voor zowel het goederenvervoer over de weg als te water binnen de landsgrenzen. Bij wet van 9 april 1959 (Stb. 143) wordt deze commissie samengevoegd met de Commissie Vergunningen Personenvervoer tot de Commissie Vervoervergunningen (CVV). Deze commissie houdt zitting in Den Haag.

Commissie Vergunningen Wegvervoer (CVW)

Deze commissie, ingesteld bij de WAG 1951, zoals gewijzigd bij de wet van 11 december 1986 (Stb. 735), is dientengevolge sinds 1988 belast met de vergunningsverlening. De commissie neemt haar beschikkingen in overeenstemming met het beleid, zoals dat door de Raad voor het Vergunningsbeleid in het Wegvervoer is vastgesteld. De leden van de Raad, die niet op voordracht van de belangenorganisaties worden benoemd, vormen de Commissie Vergunningen Wegvervoer. De minister wijst de voorzitter aan, die tevens voorzitter van de Raad is.

In 1992 wordt de CVW vervolgens samengevoegd met de Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer in de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie.

Commissie Vervoervergunningen (CVV)

De instelling van deze commissie in 1959, krachtens art. 10 van de Wet Autovervoer Personen, betekent de samenvoeging van de Commissie Vergunningen Goederenvervoer en de Commissie Vergunningen Personenvervoer. De CVV verstrekt vergunningen zowel voor het interlokale personenvervoer als voor het goederenvervoer over de weg en te water binnen de landsgrenzen. Vanaf 1988 tot 1992 heeft de commissie, ingesteld krachtens art. 6a van de WGB alleen nog de taak van vergunningsverlening voor het goederenvervoer te water. Daarna neemt de RVI deze taak over.

Districtsadviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding/voor het eigen vervoer van goederen

De districtsadviescommissies hebben tot taak het adviseren van de betrokken Rijksinspecteur. Deze commissies bestaan uit 16, respectievelijk 6 leden, die voor ten hoogste 5 jaar worden benoemd door de door de minister aan te wijzen organisaties van ondernemers en werknemers. Het betreft niet alleen organisaties op het gebied van het vervoer met binnenschepen, maar ook met vrachtauto's, opdat beide concurrerende belangen zijn vertegenwoordigd. In 1988 worden de bevoegdheden van de Rijksinspecteur m.b.t. de inschrijving van eigen vervoer met vrachtauto's overgedragen aan de SIEV. Vanaf nu bestaat elke districtsadviescommissie voor het eigen vervoer uit drie leden, te benoemen door organisaties op het gebied van vervoer met binnenschepen. Iedere commissie wijst uit haar midden een voorzitter aan en de minister voegt aan iedere commissie een ambtenaar van de RVI toe als secretaris.

Districts-noteringscommissie

Van 1954 tot 1981 heeft ieder district van de Rijksverkeersinspectie een districts-noteringscommissie, met als belangrijkste taak het bepalen van de feitelijke tarieven binnen de door de minister vastgelegde marges.

Minister van Economische Zaken

De minister van Economische Zaken heeft verantwoordelijkheden op het gebied van versterking van de Nederlandse economische structuur en de verbetering van de concurrentiepositie bedrijfsleven. Als agentschap van het ministerie van Economische Zaken voert **Senter** opdrachten en programma's uit van het ministerie van Economische Zaken en andere ministeries en overheden, die aanzetten tot vernieuwing om zo de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven te vergroten en een duurzame ontwikkeling te bevorderen.

Minister van Onderwijs Cultuur en Wetenschap

Deze minister speelt een kleine rol ten aanzien van opleidingen in de binnenvaart. Ten aanzien van onderwijs (lageronderwijs, hogeronderwijs, wetenschappelijk onderwijs, beroepsonderwijs) wordt bij deze minister een apart PIVOT programma uitgevoerd.

Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Deze minister vervult op het beleidsterrein een rol ten aanzien van naleving van arbeidsvoorwaarden, werk- en rusttijden, etc. Deze beleidsterreinen zijn uitgebreider beschreven in onderzoeken bij het betreffende ministerie zelf (zie: *Ter bevordering van menswaardige arbeid. Een institutioneel onderzoek op het beleidsterrein arbeidsomstandigheden 1940-1993*, PIVOT rapport 24 en *Het verdiende loon. Een institutioneel onderzoek op het terrein van inkomens- en arbeidsvoorwaardenbeleid 1940-1994*, PIVOT rapport 47)

Minister van Verkeer en Waterstaat

Onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Energie wordt in 1946 het nieuwe Directoraat-Generaal van het Verkeer (DGV) belast met de zorg voor het vervoer. Het ministerie krijgt, na nog even als ministerie voor het Verkeer door het leven te zijn gegaan, bij KB van 18 februari 1947 zijn huidige naam: ministerie van Verkeer en Waterstaat. Binnen DGV is de Afdeling Vervoersdiensten, vanaf 1951 Directie van het Verkeer geheten, de uitvoerende directie. Deze directie wordt in 1975 opgesplitst in een Directie Goederenvervoer en een Directie Personenvervoer. De uitvoering van taken op het terrein van het goederenvervoer berust binnen het ministerie bij verschillende uitvoerende diensten. De **Rijksverkeersinspectie** is ingesteld in 1936 (Stb. 573). De ambtenaren van deze inspectie hebben opsporingsbevoegdheid inzake strafbare feiten uit de vervoerswetgevingen. Naast deze strafrechtelijke handhavingstaak is de RVI sinds 1945 belast met tal van uitvoerende taken waaronder het beheer van schippersbeurzen. De **Directeur-Generaal/Inspecteur-Generaal van het Verkeer** staat aan het hoofd van de Rijksverkeersinspectie. De Directeur-/Inspecteur-Generaal is belast met verschillende taken op het gebied van vergunningsverlening en inschrijving, zoals tijdelijke vergunningsverlening in bijzondere gevallen. De **Rijks(hoofd)inspecteur van het Verkeer** is het hoofd van een district van de Rijksverkeersinspectie volgens de voor het goederenvervoer geldende districtsindeling. Het begin van het **Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KCGS)** ligt in het KB van 1 juni 1886 (Stb. 39). De aanvankelijke naam is Korps Geleiders Ontploffbare Stoffen. In feite is dit ook de belangrijkste taak tot 1957. Door het in werking treden van het Reglement Vervoer Benzine wordt meer aandacht besteed aan het vervoer van licht ontvlambare stoffen. Per 1 januari 1962 krijgt het korps de naam KCGS. In de jaren

zeventig wordt de taak steeds meer uitgebreid. In 1992 wordt het korps geïncorporeerd in de Rijksverkeersinspectie. De **Scheepvaartinspectie** houdt zich bezig met de handhaving van de regelgeving met betrekking tot veiligheid en milieuvriendelijkheid van de scheepvaart en toezicht op arbeids- en leefomstandigheden van bemanningen. De **Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)** is belast met de registratie van voertuigen, zoals de uitgifte van rijbewijzen en het keuren of laten keuren van voertuigen of onderdelen van voertuigen en de daarmee samenhangende uitgifte van keuringscertificaten. Sinds 1 juli 1996 is de RDW een zelfstandig bestuursorgaan (Zie hiervoor: *De heilige koe geboekstaafd. Een institutioneel onderzoek naar het handelen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer, 1951-1994*, PIVOT rapport 18, Den Haag 1994; *Het blik waardig keuren. Een institutioneel onderzoek naar het takenpakket van de RDW Centrum voor voertuigtechniek en informatie, 1996-*, Zoetermeer/Leidschendam 1998).

Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Het ministerie van VROM is eerst verantwoordelijk voor het milieubeleid. Het houdt zich ondermeer bezig met het terugdringen van het gebruik van vrachtauto's om zo de uitstoot van milieubelastende gassen en deeltjes te beperken.

Nederlandse Onderneming voor energie en milieu B.V.

De NOVEM is een besloten vennootschap (1976) die in opdracht van de minister van Economische Zaken ondermeer bestuurstaken verricht. Deze publieke taken worden jaarlijks opgedragen in de vorm van overeenkomsten en betreffen de uitvoering van een aantal subsidieregelingen op het gebied van energiebesparing en duurzame energie. Op het beleidsterrein goederenvervoer treedt de NOVEM ondermeer op als programmabeheerder, zoals het project Transactie.

Permanent overlegorgaan goederenvervoer (OGV)

Per 1 oktober 1992 is het Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV), als onderdeel van een nieuwe advies- en overlegstructuur, in het leven geroepen. Het OGV bestaat uit een aantal deelorganen, die ieder op hun eigen terrein geïnstitutionaliseerd overleg met belanghebbende instanties hebben over met name operationele beleidsvoornemens.

Permanente verpakingscommissie (PVC)

Deze commissie is ingesteld bij Stcrt. 1983, 207. De commissie heeft als taak het bepalen van het Nederlandse standpunt in internationaal en nationaal verband terzake van verpakkingen van gevaarlijke stoffen voor alle manieren van transport.

Planologische werkcommissie

De interdepartementale Planologische werkcommissie (PWC) is ingesteld door de Minister van Economische Zaken (beschikking 664/55 van 31 januari 1964). De ministeries van Economische Zaken, Defensie, Landbouw, VROM en Verkeer en Waterstaat zijn hierin vertegenwoordigd. Ten behoeve van de aanleg van buisleidingen moet een procedure van concessieverlening en een hierop gebaseerde procedure van tracévaststelling worden doorlopen. Bij beide procedures is de PWC nauw betrokken (advisering en besluitvorming). Parallel aan de concessieverlening en tracévaststelling moet in bepaalde gevallen een milieu-effectrapportage opgesteld worden. De PWC geeft richtlijnen voor het opstellen van het milieu-effectrapport en beoordeelt de inhoud hiervan.

Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegvervoer

In 1988 krijgt de Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegvervoer, gevestigd te Den Haag, als taak het verder uitwerken van het te voeren beleid m.b.t. het verlenen van vergunningen. De (plaatsvervangende) leden en de voorzitter van de Raad worden benoemd door de minister. De benoeming van een aantal van deze leden geschiedt op voordracht van de organisaties, welke de onderscheiden belangen vertegenwoordigen betreffende het vervoer van goederen met vrachtauto's. De minister wordt door één of meerdere ambtenaren vertegenwoordigd, die als deskundigen optreden.

Raad voor Verkeer en Waterstaat

De Raad is ingesteld bij wet van 2 maart 1992 (Stb. 146). De Raad adviseert over zowel de hoofdlijnen als de onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat.

Sociaal-Economische Raad

Door de SER is, bij besluit van 25 juni 1971, de commissie Vervoersvraagstukken ingesteld. Hierin hebben vertegenwoordigers van de belangenorganisaties van de verschillende vervoerstakken, een aantal onafhankelijke leden en een viertal ambtelijke vertegenwoordigers zitting. De commissie heeft tot taak het zelfstandig adviseren, of het voorbereiden van adviezen van de SER inzake vervoersvraagstukken, in het bijzonder van internationale aard. De commissie heeft zich in toenemende mate gespecialiseerd in adviezen over EG-richtlijnen en -verordeningen en over rapporten over het (goederen)vervoer die door de EG zijn uitgebracht.

Stichting Bureau Examens voor het Beroepsgoederenvervoer

Deze stichting, sinds 1992 Stichting Bureau Examens voor het Beroepsvervoer geheten, heeft sinds 1948 tot taak het organiseren van examens voor vakdiploma's voor ondernemers in het beroepsvervoer. De SBE is een zelfstandig bestuursorgaan met een privaatrechtelijke basis ingesteld. De stichting is opgericht bij notariële akte dd. 30 juli 1947. De wettelijke grondslag van de taken van de SBE is te vinden in een aantal wetten op het gebied van (beroeps)goederenvervoer.

Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)

De SIEV is opgericht op 13 februari 1954 en sindsdien belast met de inschrijving van het eigen vervoer, ook met betrekking tot het grensoverschrijdend eigen vervoer. De SIEV is een zelfstandig bestuursorgaan met een privaatrechtelijke basis ingesteld in het Besluit aanwijzing stichting NIWO en stichting SIEV (Stb. 1992, 496). Met de inwerkingtreding van de Wgw op 1 mei 1992 is het taken pakket van de SIEV gewijzigd.

Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart

De stichting heeft tot taak het bevorderen van het onderwijs voor de scheepvaart. In 1951 werd het reglement op voor het verkrijgen van diploma's voor zowel de binnenlandse als de Rijnvaart. De stichting heeft ook de wier auspiciën over het examen voor het Vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart. De stichting is een zelfstandig bestuursorgaan onder ministeriële verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (voorheen Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie/Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer) (NIWO)

De stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) is een privaatrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan opgericht bij notariële akte van 1946. Sinds 1954 is de Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer van de NIWO belast met de vergunningsverlening voor het grensoverschrijdend beroepsvervoer. Met de inwerkingtreding van de Wgw op 1 mei 1992 ging deze 'oude' NIWO samen met de Commissie Vergunningen Wegvervoer op in een 'nieuwe' NIWO. De vergunningsverlening voor zowel het binnenlandse als het grensoverschrijdende beroepsvervoer werd geattribueerd aan dit zelfstandig bestuursorgaan.

Tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer

Ingevolge de WAG 1951 en UAG 1954 is een tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer ingesteld. Dit driekoppige tuchtcollege ex art. 3 wordt door de Kroon benoemd en is belast met toezicht en handhaving inzake het grensoverschrijdende vervoer.

Vaste commissie goederenvervoer

Deze commissie wordt ingesteld bij KB van 29 september 1992 (Stb. 503). Ze is verantwoordelijk voor het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat die betrekking hebben op het beleid inzake het vervoer van goederen.

Voorlopige Raad voor het Vervoer

De Voorlopige Raad voor het Vervoer, ingesteld bij Besluit van 2 januari 1987 (Stb. 26) fungeerde van 1987 tot 1991 als voorloper van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Deze voorlopige raad had tot taak het adviseren van de minister over het beleid inzake het vervoer, het adviseren van de Tweede Kamer inzake initiatiefvoorstellen van wet en de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat inzake de herziening van de adviesstructuur, en het coördineren van adviezen van andere adviescommissies op dit terrein.

1.5.2 Branche- en andere organisaties

Hieronder zijn opgenomen de belangrijkste niet-overheidsorganen. Zij spelen wel een belangrijke rol op het beleidsterrein goederenvervoer, maar ressorteren niet onder de Archiefwet. Zij zijn derhalve niet verplicht hun archieven op orde te brengen conform de eisen van de Archiefwet. Echter, kennisnemen van hun archieven is wel van belang voor de reconstructie van de ontwikkelingen op het beleidsterrein goederenvervoer.

Algemene Schippersvereniging

Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie (EVO)

De EVO is de werkgeversorganisatie in het eigen vervoer van goederen over de weg.

Binnenvaart Nederland

Buisleiding Industrie Gilde (BIG)

Het BIG heeft tot doel het promoten van de pijpleiding als transportmiddel en beoogt daarbij een platform te bieden aan allen die specifiek betrokken zijn bij lange afstand transportleidingen

Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart (CBRB)

Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB)

Duwbakkenvereniging

Federatie van Schippersbonden

Koninklijke Vereniging Schuttevaer

Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)

Het KNV (voorheen: KNVTO: Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen) is de derde werkgeversorganisatie in het beroepsgoederenvervoer over de weg.

Nationale Organisatie voor het Beroepsgoederenvervoer Wegtransport (NOB Wegtransport)

NOB Wegtransport is de grootste werkgeversorganisatie in het beroepsgoederenvervoer over de weg.

Nederland Distributie Land (NDL)

De stichting en vereniging NDL is in 1987 opgericht en streeft naar verbetering van de internationale concurrentiekracht en marktpositie van Nederland als transport- en distributieland.

Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond (ONS)

De ONS wordt in 1975 opgericht naar aanleiding van de onrust in de sector als gevolg van het voorstel tot afschaffing van het stelsel van EV. De binnenvaartschippers komen in actie voor het behoud van de beurs.

Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland

Deze stichting is een privaatrechtelijke rechtspersoon en wordt bij notariële akte van 21 december 1978 opgericht. Doel van de stichting is het aanleggen, inrichten, onderhouden en beheren van de buisleidingenstraat van Rotterdam naar Antwerpen. Tegen vergoeding verleent de stichting aan derden het recht in deze straat buisleidingen aan te leggen en te beheren

Transport en Logistiek Nederland (TLN)

TLN is een ondernemersorganisatie voor ondernemers niet alleen in het goederenvervoer over de weg, maar in de transportsector ofwel het beroepsgoederenvervoer.

Vereniging van Boorondernemers en Buizenleggers (Bolegno)

Vereniging van Expediteurs, Scheepvaartvereniging Zuid, Scheepvaartvereniging Noord

Vereniging van Leidingeigenaren in Nederland (VELIN)

De VELIN behartigt sinds haar oprichting in 1978 de belangen van haar leden ten aanzien van hun pijpleidingen met toebehoren binnen Nederland en het Nederlandse deel van het continentale plat. De VELIN heeft circa 20 leden.

Vervoersbond CNV

Vervoersbond FNV

Wegvervoer CVO

Na NOB Wegtransport is Wegvervoer Christelijke Vervoerders Organisatie de tweede werkgeversorganisatie in het beroepsgoederenvervoer over de weg

1.6 Handelingen

Met behulp van dit standaard voorbeeld wordt duidelijk gemaakt hoe handelingen staan beschreven:

(X): Dit is het volgnummer van de handeling.

Dit nummer is uniek voor de handeling in combinatie met het beleidsterrein en wordt in het basis selectiedocument (BSD) overgenomen.

Actor	<p>Hier staat het orgaan dat formeel verantwoordelijk is voor de uitvoering van de handeling.</p> <p>Wanneer meerdere organen (deels) tegelijkertijd dezelfde handeling verrichten, worden deze actoren onder elkaar gezet. De vermelde jaartallen geven de periode aan waarin de actor verantwoordelijk was/is voor het verrichten van de handeling.</p> <p><i>Bijvoorbeeld:</i> Minister van Justitie (1945-1970) Minister van Binnenlandse Zaken (1960-1970)</p>
Handeling	<p>Dit is een complex van activiteiten die een actor verricht ter vervulling van een taak of op grond van een bevoegdheid.</p> <p>In de praktijk komt een handeling meestal overeen met een procedure of een werkproces.</p> <p><i>Bijvoorbeeld:</i> Het uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het beleidsterrein selectie van archiefbescheiden</p>
Periode	<p>Hier staat het tijdvak vermeld gedurende welke jaren de handeling is verricht.</p> <p>Is geen specifiek beginjaar bekend dan wordt een beginjaar geschat, of 1945-genoemd.</p> <p>Wanneer er geen eindjaar staat vermeld wordt de handeling op het moment van het verschijnen van het RIO nog steeds uitgevoerd. Een handeling krijgt pas een eindjaar wanneer de grondslag is ingetrokken of wanneer een handeling niet meer wordt verricht.</p> <p>Het kan voorkomen dat de op basis van wet- en regelgeving geformuleerde handelingen (<i>nog</i>) niet worden uitgevoerd. Ter completering van de context worden ook deze handelingen opgenomen.</p>
Grondslag	<p>Dit is de wettelijke basis op grond waarvan de actor de handeling verricht.</p> <p>Vermelding is op twee manieren mogelijk:</p> <p>(1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • de naam (citeertitel) van de wet, de Algemene Maatregel van bestuur, het Koninklijk Besluit of de ministeriële regeling; • het betreffende artikel en lid daarvan; • de vindplaats of bron;

	<ul style="list-style-type: none"> wijzigingen in de grondslag en het vervallen hiervan. <p><i>Bijvoorbeeld:</i> Reclasseringsregeling 1947, art. 9, lid 2 (Stb. 1947, H 423), Reclasseringsregeling 1970, art. 8, lid, lid 3 (Stb. 1969, 598), gewijzigd 1978 (Stb. 1978, 254), vervallen in 1986 (Stb. 1986, 1)</p> <p>(2)</p> <ul style="list-style-type: none"> naam van de wet, de algemene Maatregel van bestuur, het Koninklijk Besluit of ministeriële regeling, het betreffende artikel en het lid daarvan. <p>De overige gegevens (vindplaats, wijzigingen of vervallen kunnen worden vermeld in een overzicht van geraadpleegde wetten)</p> <p><i>Bijvoorbeeld:</i> Reclasseringsregeling 1947, art. 9, lid 2, Reclasseringsregeling 1970, art. 8, lid 3</p> <p>NB: Met <i>vindplaats</i> wordt de vermelding in het staatsblad of staatscourant bedoeld. Het verdient de voorkeur de vindplaats van de grondslag op te nemen in het handelingenblok. Een andere mogelijkheid is de vindplaats in het overzicht van wet- en regelgeving te vermelden. Duidelijk moet zijn op welke versie van een wet- of regeling een handeling gebaseerd is.</p> <p>Wanneer er geen wettelijke grondslag voor een handeling bestaat, kan de <i>bron</i> (interne regelgeving, beleidsnota's, etc.) worden genoemd waarin de betreffende handeling staat vermeld.</p>
Product	<p>Hier achter staat het product vermeld waarin de handeling resulteert of zou moeten resulteren.</p> <p>De opsomming geeft een indicatie van de producten en is niet altijd uitputtend. Vaak wordt volstaan met een algemeen omschreven eindproduct.</p>
Opmerking	<p>Deze aanvullende informatie wordt slechts vermeld wanneer (een onderdeel van) het handelingenblok toelichting behoeft.</p>

Achter een aantal handelingnummers is vermeld dat de handeling is vervallen. Het gaat in dit geval om handelingen die bij dezelfde actor al eerder in het RIO zijn voorgekomen. Het is om technische redenen niet gewenst dat identieke handelingen van dezelfde actor met verschillende nummers in het BSD terecht komen. Daarom wordt alleen de eerstgenoemde handeling in het BSD opgenomen en vervallen de overige handelingen.

2 INTEGRAAL BELEID GOEDERENVERVOER

2.1 Inleiding

Integraal beleid wil zoveel zeggen als 'alles omvattend'. Met andere woorden: *het algemene, overkoepelende en alle modaliteiten van vervoer omvattende beleid inzake het vervoer van goederen*. Het beleidsterrein goederenvervoer voor het inland-vervoer valt uiteen in de volgende modaliteiten:

- vervoer over de weg
- vervoer per spoor
- vervoer over de binnenwateren
- vervoer per buisleidingen

De verschillende modaliteiten worden steeds in een eigen deel van het onderzoek behandeld. Dit geldt tevens voor de overlappende terreinen van intermodaal vervoer en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Goederenvervoer is voor Nederland van levensbelang. Het is een belangrijke bron van inkomsten. De sector levert een belangrijke bijdrage aan de economische groei en de werkgelegenheid. Het goederenvervoer levert die bijdrage door zorg te dragen voor transport en logistiek voor handel, industrie en consument. Mede hierdoor wordt Nederland aantrekkelijk gemaakt als vestigingsplaats voor het internationale bedrijfsleven. Het mag duidelijk zijn dat met deze sector zeer omzichtig moet worden omgegaan. Het transport moet met zo weinig mogelijk belemmeringen kunnen worden uitgevoerd, ongeacht met welke modaliteit of modaliteiten het vervoer plaatsvindt.

De omvang van het totale vervoer binnen, van, naar en door Nederland is de laatste decennia steeds gegroeid. De verwachting is, dat die groei ook in de toekomst door zal zetten. De volgende tabellen geven de kerngegevens van het Nederlands goederenvervoer aan in het totaal vervoerde gewicht in tonnen (tabel 1) en in het aantal verreden kilometers (tabel 2).

Tabel 1

	1986	1995	1996
Totaal vervoerd gewicht (ton)	1070	1185	1222
Binnenland	453	488	498
Invoer/uitvoer	325	409	423
Doorvoer	291	290	302

Tabel 2

	1986	1995	1996
Totale vervoersprestatie (tonkm)	57.309	67.363	69.102
Binnenland	27.744	34.252	35.156
Invoer/uitvoer	16.722	21.211	21.838
Doorvoer	12.843	11.900	12.108

Een sterk ontwikkeld goederenvervoer heeft ook zijn nadelen. De keerzijde van de medaille is de grote druk op het terrein van veiligheid, gezondheid en milieu. Vooral luchtvervuiling, geluidsoverlast en versnippering van de leefomgeving vormen een probleem, waar in de beleidsvorming steeds weer rekening moet worden gehouden. Het beleid richt zich dan ook de optimalisering van de sector goederenvervoer. Eventuele nadelen worden meegenomen in de bepaling van het beleid. Hierdoor moet een duurzaam beleid ontstaan.

2.2 Ontwikkelingen in het goederenvervoer

2.2.1 Nationaal perspectief

2.2.1.1 Een korte voorgeschiedenis tot 1945

Het vervoeren van goederen vormt al eeuwenlang een belangrijk onderdeel van de Nederlandse samenleving. Vanaf de late middeleeuwen vindt beroepsmatig vervoer van goederen plaats. Dat wil zeggen, dat mensen voor andere mensen tegen betaling het vervoer verrichten. In de loop van der jaren gaan vervoerders zich specialiseren door een bepaald soort goederen te vervoeren of door op vaste tijden en vaste trajecten.

In de loop der eeuwen is het goederenvervoer gegroeid tot een belangrijke pijler van de Nederlandse economie. Enkele momenten zijn van belang voor de ontwikkeling van een beleid betreffende het vervoer van goederen. Ten eerste is dit de beslissing van stedelijke overheden in de late middeleeuwen om regelend op te gaan treden. Door het opstellen van een vergunningsstelsel voor het vervoer van een bepaald product proberen de stedelijke overheden zich te verzekeren van een geregeld vervoer tegen een van tevoren vastgesteld tarief.

Een tweede belangrijke stap in de geschiedenis is wanneer in 1842 definitief het principe van monopolievorming wordt verlaten onder invloed van de toenemende liberaal-economische opvattingen. Dit leidt tegen het einde van de vorige eeuw tot een volledig vrije mededinging in het vervoer.

In 1880 wordt de Wet op de Openbare Vervoermiddelen (Stb. 67) van kracht. Vanaf dit moment is er een scheiding tussen personenvervoer en goederenvervoer. Voor een uiteenzetting betreffende het personenvervoer, zie de rapporten collectief personenvervoer en individueel personenvervoer. Voor het goederenvervoer worden, met uitzondering van voorschriften betreffende de veiligheid en de openbare orde, geen regels gegeven. De volkomen vrije concurrentie wordt in de praktijk gebracht. De stelling van de overheid is: "het is ondoenlijk om de veelheid van vervoermiddelen van allerlei soort, zowel te land als te water te regelen en daarbij het begrip openbaar vervoer goed te definiëren. Slechts met het vervoer per spoor behoudt de overheid bemoeienis.

Deze situatie blijft tot in de jaren 30 vrijwel ongewijzigd. Sinds 1920 zijn exploitatietekorten ontstaan bij de spoorwegen. Om te onderzoeken of maatregelen, en zo ja welke, nodig zijn wordt een Staatscommissie (commissie Patijn) ingesteld. In haar rapport wordt wel gesteld dat de vrachtauto voor de kortere afstanden een concurrent is voor de spoorwegen. Beperkende maatregelen voor het vervoer per vrachtauto acht de commissie echter niet noodzakelijk. Zo blijft de vrije concurrentie binnen het goederenvervoer gehandhaafd.

De crisis brengt grote problemen voor het goederenvervoer. Het mes snijdt van twee kanten. Aan de ene kant neemt de bedrijvigheid af waardoor er minder te vervoeren is. Aan de andere kant zien veel werklozen een kans in het goederenvervoer. Dit leidt tot een felle concurrentiestrijd en daarmee een tarievenstrijd. Het hele beeld wordt nog gecompliceerder, omdat de spoorwegen en beurtvaartondernemingen het wegvervoer binnen hun organisatie halen om zo een breder pakket aan vervoermogelijkheden te bieden en zo dus sterker te staan in de concurrentiestrijd. Het mag duidelijk zijn dat veel vervoerbedrijven failliet gaan.

De financiële positie van de overheid noodzaakt tot ingrijpen. Zowel ordenende (verhouding binnen de vervoerstakken) als coördinerende (verhouding tussen de vervoerstakken) elementen gaan daarbij een rol spelen. In 1932 brengt de Staatscommissie tot verlaging van de van de Rijksuitgaven (commissie Welter) een rapport uit waarin onder meer aandacht wordt besteed aan de vervoerssector. De commissie adviseert om het verkeersvraagstuk in de begroting tot uitdrukking te brengen.

Een jaar later toont ook de commissie Patijn zich voor ordening van de vervoerssector. Nu naar aanleiding van het initiatief van de regering tot invoering van een vergunningsstelsel voor het openbaar vervoer per vrachtauto. Het wetsontwerp haalt het niet. Door de sterke groei van het

gemotoriseerde wegverkeer, de tekorten bij de spoorwegen en de steeds slechter wordende financiële positie van de overheid moet deze gehoor geven aan de discussie die pleit voor coördinatie van het gehele vervoer. Personenvervoer en goederenvervoer worden voortaan weer gezamenlijk behandeld.

Dit leidt tot de instelling van het Verkeersfonds in 1934 (Wet Instelling van een Verkeersfonds 1934 Stb. 534). Deze wet vormt de financiële basis voor een gecoördineerde aanpak van zowel het personen- als het goederenvervoer. Onder coördinatie wordt verstaan: het brengen van het verband tussen de verschillende verkeersmiddelen, nodig om de verdeling van het vervoer over die verkeersmiddelen zodanig te doen plaatsvinden, dat het meest economische vervoer is gewaarborgd. Als beginselen worden aangehaald:

het verkeerswezen moet als eenheid worden behandeld

de regeling moet geschieden in het algemeen belang

de verkeersmiddelen moeten volgens commerciële principes worden geleid

Het Verkeersfonds vormt voortaan een afzonderlijk hoofdstuk in de Rijksbegroting. In feite is het Verkeersfonds een pot gevormd uit inkomsten uit belastingen en een uitkering uit algemene middelen.

De uitgaven hebben betrekking op alle rijksuitgaven voor de infrastructuur en het openbaar vervoer.

Personenvervoer en goederenvervoer drijven weer snel uit elkaar. In 1937 wordt het wetsontwerp coördinatie goederenvervoer ingediend. In 1938 brengt de commissie Grosheide een advies uit, dat een reglement algemeen goederenvervoer bevat. De basis hiervoor is een stelsel van vergunningen en tariefvoorschriften dat alle vormen van beroepsvervoer moet omvatten. Een commissie voor de vergunningen zou zich moeten bezighouden met de verlening, wijziging en intrekking van vergunningen. Op 30 juni 1938 dient de regering zelf een wetsvoorstel in over de coördinatie in het goederenvervoer per vrachtauto en per binnenschip. Dit voorstel omvat ondermeer één vergunningsstelsel voor beide vervoerstakken en de invoering van tarieven. Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog komt dit voorstel niet verder dan een schriftelijke behandeling.

2.2.1.2 Ontwikkelingen vanaf 1945

Het goederenvervoer is van essentieel belang voor de economie en de werkgelegenheid in Nederland. Met zo'n belangrijk onderdeel van onze welvaart moet uitermate omzichtig worden omgegaan. Wanneer het goed gaat met de economie, gaat het goed met het goederenvervoer. Het doel van beleid zal dus altijd zijn het goederenvervoer te laten groeien. Toch speelt deze gedachte nog niet zo lang. Bovendien worden van tijd tot tijd andere accenten gelegd op hoe het doel moet worden bereikt. Deze accenten hangen nauw samen met de technische ontwikkelingen en het algemeen maatschappelijk denken.

In de inleiding hebben we kunnen zien dat in de jaren dertig de overheid zich meer en meer gaat mengen in de beleidsvorming inzake het goederenvervoer. Van integraal beleid is geen sprake. Het wetsvoorstel van 30 juni 1938 over de coördinatie in het goederenvervoer per vrachtauto en per binnenschip is door het uitbreken van de oorlog nooit door de kamers van de Staten Generaal gekomen. Tijdens de oorlog worden in verband met de noodzaak van distributie van brandstoffen en het toenemende gebrek aan vervoermiddelen vergunningsstelsels en tarieven ingevoerd.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft de overheid een totaalbeleid voor ogen. Alle vervoertakken en vormen daarbinnen hebben het wakende oog van de overheid nodig. Er vindt een economische ordening plaats van alle vormen van vervoer. Daarnaast wordt geprobeerd de wet- en regelgeving zoveel mogelijk volgens hetzelfde systeem te beheersen. Algemene wetten voor het totale goederenvervoer zijn er nauwelijks. Wetgeving en vergunningsstelsels worden per modaliteit behandeld. Deze zijn steeds terug te vinden in de betreffende hoofdstukken.

Één wet behandelt wel de verschillende modaliteiten, namelijk de Wet vrachtprijzen vervoer van kolen en staal van 27 juni 1963 (Stb. 343). Deze wet is tot stand gekomen in het kader van het streven naar een gezamenlijke kolen- en staalmarkt van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS). In deze wet en het bijbehorende besluit worden regels gesteld betreffende de vrachtprijzen voor dit vervoer.

De economie groeit. Een van de gevolgen hiervan is een enorme groei van het vervoer in de jaren 60. Het vervoerspercentage groeit jaarlijks met procenten tegelijk. Dan slaat de crisis weer toe. Vanaf

1973/74 begint de economische teruggang zich af te tekenen. De dieper liggende structurele problemen van het goederenvervoer worden aan het licht gebracht. Ten eerste is in de loop der jaren een overcapaciteit opgebouwd. Nu de economie niet meer groeit zorgt die overcapaciteit voor minder rentabiliteit. De continuïteit van veel bedrijven komt in gevaar. Ten tweede zorgen schaalvergrotingen in de industrie, stijgende arbeidskosten en de met deze twee samenhangende technische ontwikkelingen voor een steeds groter verschil tussen de ambachtelijke en industrieel geleide vervoersondernemingen. Hierdoor lopen de spanningen in de vervoerssector op.

De noodzaak van een samenhangend beleid wordt steeds duidelijker. De toenmalige staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat, M. van Hulst, stelt dat het goederenvervoer niet meer heen kan om de toenemende vraagstukken van ruimtelijke ordening, het grondstoffen- en energieverbruik en de milieuproblematiek. Voor het goederenvervoer moet een beleid worden gevoerd dat uitgaat van de samenhang tussen enerzijds het rechtstreekse wel en wee van bedrijf en bedrijfstak en van de daarin werkzame mensen en anderzijds de maatschappelijke consequenties van de bedrijfsvoering. In de Beleidsnota Goederenvervoer (Handelingen 1974-1975, 13.421) nota wordt een raamwerk gegeven voor het door de overheid te voeren beleid op langere termijn. Het gaat hierbij om de geleidelijke verwezenlijking van de hoofddoelstelling *'het waarborgen van de voorziening in de behoefte aan goederenvervoer tegen kwaliteit en voorzover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is, uitgaand van een rechtvaardige en, ook uit een algemeen maatschappelijk oogpunt, evenwichtige behartiging van de onderscheiden bij het vervoer van goederen betrokken belangen'*. Dit uitgangspunt heeft ook gevolgen voor het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en voor het milieubeleid in de komende jaren.

De uitvoering van dit beleid wordt echter vertraagd door de aandacht die nodig is voor de acute problemen in de economische conjuncturele ontwikkelingen sinds 1973, waardoor zowel de omvang van het goederenvervoer afneemt. Het belang van het goederenvervoer is zo groot, dat eerst deze actuele problemen moeten worden opgelost. Het beleid richt zich dan ook op het scheppen van zodanige omstandigheden op de goederenvervoermarkt, dat de bedrijven weer rendabel kunnen gaan werken. Tevens is het beleid gericht op de versterking van de internationale concurrentiepositie. Bij dit streven probeert de overheid zoveel mogelijk maatschappelijk ongewenste situaties te voorkomen.

Op 26 juni 1979 wordt het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer gepresenteerd (Handelingen 1978-1979, 14 390). Uiteraard komt ook het goederenvervoer aan de orde, ook al heeft het slechts betrekking op het goederenvervoer als wegdeelnemer, en dan nog alleen het vervoer over de weg- en railvervoer. De doelstellingen van het structuurschema zijn gebaseerd op het beleidsvoornemen dat al eerder in de Beleidsnota Goederenvervoer is gepresenteerd: het verbeteren van de omstandigheden waaronder de vervoersondernemingen rendabel kunnen opereren, voor zover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap positief is. Om dit te bereiken moet de overheid een stimulerende functie hebben. Het is de keuze van de verladers zelf al dan niet te profiteren van het beleid.

De economie herstelt zich langzaam. De kansen voor de transportsector worden weer beter, zeker waar het gaat om het internationale vervoer. In 1983 wordt een ontwerp-nota gepresenteerd over het goederenvervoerbeleid. Deze nota geeft een overzicht van het op korte en lange termijn te voeren goederenvervoerbeleid. Belangrijke onderwerpen zijn het herstel van de rentabiliteit van het bedrijfsleven en een verder streven naar deregulering. De verbetering van de rentabiliteit is een belangrijke voorwaarde om resultaten te boeken in de richting van andere gestelde doelstellingen zoals milieu- en veiligheidsmaatregelen en verbeteringen op sociaal gebied. Een heel ander deel van het te voeren beleid is de infrastructuur. Een goede infrastructuur is van levensbelang voor een goed functionerend transportwezen.

In oktober 1987 verschijnt de nota 'Ondernemend vervoer'. In deze nota wordt in zes thema's de inbreng van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de toekomst van het goederenvervoer opgesteld:

- het versterken van de slagvaardigheid van het bedrijfsleven
 - het scheppen van een vrije internationale vervoermarkt
 - het zorgen voor een optimale infrastructuur voor het goederenvervoer
 - het stimuleren van efficiënt gebruik van informatica
 - het stimuleren van marktverkenning en voorlichting
- het in gang zetten van gezamenlijke promotie en pre-selling

Door deze thema's centraal te stellen, moet het goederenvervoer zijn prominente positie binnen het internationale beleid minstens behouden.

Eind 1988 wordt de Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer gepresenteerd. Het SVV bevat het te volgen beleidsvoornemen tot het jaar 2010. Wat betreft het goederenvervoer wordt de prioriteit gelegd op het hoofdwegennet door het aanwijzen van onder andere hoofdtransportassen en het vergroten van de bereikbaarheid van economisch belangrijke centra. Daarnaast wordt het goederenvervoer over spoor en water aantrekkelijker gemaakt.

Vanaf het begin van de jaren 90 groeit het goederenvervoer weer sterk. De nadruk van beleid komt te liggen op het versterken van de internationale concurrentiepositie en het verschuiven van transport van goederen in de richting van een milieuvriendelijker model en verbeterde toepassing van het goederenvervoer om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. In 2005 moet het aandeel vervoer per spoor zijn verdubbeld (hiervoor wordt bijvoorbeeld de Betuweroute aangelegd) en moet project TRANSACTIE leiden tot een aanzienlijke reductie van de uitstoot van CO₂.

De prognose is, dat het goederenvervoer ook de komende jaren fors blijven groeien. De verwachting is, dat de groei tot 2015 (in tonnen) 60% zal bedragen. Om deze ontwikkeling in goede banen te leiden is een evenwichtig beleid uitgestippeld. Groei is mooi voor de economie, maar het milieu en de leefomgeving moeten zoveel mogelijk worden gespaard. Zo'n beleid is uiteengezet in de nota's 'Transport in Balans' (TIB) en 'Samen werken aan bereikbaarheid' (SWAB). Beide nota's zijn in 1996 aan de Tweede Kamer gepresenteerd.

In de nota 'Transport in Balans' wordt het beleid uitgestippeld waar het gaat om de groei en de aantrekkingskracht van het goederenvervoer in Nederland. De doelstelling is een gelijkmatige groei van 3% per jaar te realiseren en ruimte te creëren voor milieu-investeringen. Bovendien wordt de verbetering van de duurzaamheid van de economie nagestreefd. De nota 'Samenwerken aan bereikbaarheid' gaat in op het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische centra - vooral de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven spelen een belangrijke rol - en de verbindingen met het achterland.

Hoofddoel van het huidige beleid is het handhaven en versterken van de logistieke functie van de Nederlandse economie: een goed functionerende vervoerssector moet het duurzaam mogelijk maken onder optimale milieutechnische voorwaarden de economische streefdoelen te halen. Het accent ligt op de versterking van het marktaandeel van de milieuvriendelijke vervoerswijzen in het goederenvervoer en het verhogen van de efficiency en bereikbaarheid in het wegvervoer. versterking van de concurrentiepositie van het duurzame vervoer, met name rail, binnenvaart en shortsea (kustvaart), onder meer door infrastructurele maatregelen
vermindering van de milieubelasting door het wegvervoer, onder meer door technische maatregelen en verhoging van de efficiency (kilometerreductie)
verbetering van de bereikbaarheid van de economische centra voor het goederenvervoer over de weg
Centraal bij deze doelstellingen staat het evenwicht tussen vraag en aanbod, tussen economie en milieu, en tussen de verschillende modaliteiten. Dit betekent, dat het kabinet zich naast het economisch belang zal inzetten voor de zorg van het leefmilieu. Dit gebeurt onder andere door de zogenoemde modal shift (= het verleggen van de nadruk van wegvervoer naar het milieuvriendelijker vervoer per spoor of over de binnenwateren).

2.2.2 Internationaal perspectief

Mede dankzij de gunstige geografische positie en een concurrerende transportsector heeft Nederland zich weten te ontwikkelen tot het distributieland van Europa en speelt het bedrijfsleven ook daarbuiten een belangrijke rol. Het nationale beleid is erop gericht de internationale concurrentiepositie van deze sector te stimuleren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is daarom internationaal gezien zeer actief binnen de verschillende internationale organisaties. Het doel is zoveel mogelijk wet- en regelgeving te harmoniseren en kunstmatige belemmeringen af te schaffen. Dan immers kan het vervoer van goederen onbelemmerd voortgang vinden.

Het Nederlandse vervoersbeleid moet echter wel passen binnen de grenzen die worden gesteld door het lidmaatschap van de Europese Gemeenschap en de deelname in de verschillende internationale organisaties zoals:

- de Europese Economische Gemeenschap (EEG, sinds 1993 onderdeel van de Europese Unie)
- de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux)
- de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT)
- de Economic Commission for Europe (ECE)

In deze organisaties speelt Nederland een vooraanstaande rol. De belangen van de Nederlandse transportsector zijn immers groot.

Het hoofddoel van de EU is totale economische integratie. Een van de verplichtingen die vanaf de oprichting geldt, is het voeren van een gemeenschappelijk vervoerbeleid en is ook opgenomen in het EEG-verdrag (art. 75-84 van Titel IV: Het Vervoer). Dit is echter niet meer dan een beperkte blauwdruk. Ondanks het belang van een vervoersbeleid is iedere vorm van vooruitgang zeer moeilijk ten gevolge van de tegenstrijdige belangen van de individuele lidstaten. De behoefte aan een goede fundering van het vervoerbeleid wordt al in 1961 verwoord in het memorandum Schaus. Hierin wordt gesteld dat de Gemeenschap ter zake van het gemeenschappelijke vervoerbeleid een samenhangende, geleidelijk vooruitgaande en aanhoudende activiteit moet ontwikkelen.

De trage vooruitgang brengt het Europese Parlement ertoe in 1983 een beroep wegens nalatigheid aan te spannen tegen de Raad van de EG bij het Europese Hof van Justitie. In 1985 komt het Hof tot een uitspraak: de Raad is nalatig gebleven de vrije dienstverlening in het internationale vervoer tot stand te brengen (het zogenaamde Nalatigheidsarrest).

Ondanks de problemen mag de vooruitgang die vooral op sectoraal vlak wordt geboekt, niet worden onderschat. Tussen 1960 en 1990 worden ongeveer 60 verordeningen, 30 richtlijnen en 15 besluiten getroffen, waaraan nog talrijke bijvoegsels en wijzigingen zijn toegevoegd.

Na 1985 komt het Europees vervoerbeleid in een stroomversnelling. Natuurlijk speelt het bovengenoemde Nalatigheidsarrest hierin een belangrijke rol. Ook het Europese Witboek tot voltooiing van de interne markt is een belangrijke factor. Een echte stroomversnelling in de besluitvorming ontstaat in 1989 wanneer wordt overgegaan op besluitvorming op basis van gekwalificeerde meerderheid in plaats van unanimititeit.

Het beleid van de EG en andere internationale organisaties is gericht op harmonisatie van de verschillende nationale wetgevingen en deregulering van het grote aantal wetgevingen en wordt behandeld in de Raad van Ministers. Op dit terrein heet deze de Transportraad. De Transportraad wordt steeds voorbereid door het Comité de Représentants Permanents (COREPER), die bestaat uit de permanente vertegenwoordigers van de lidstaten bij de EG.

Het streven is het transport van goederen zo onbelemmerd mogelijk doorgang te laten vinden. Hiertoe is op 1 juli 1990 de verordening (EEG)4060/89 inzake de afschaffing van controles aan de grenzen van de lidstaten voor wegvervoer en binnenvaart in werking getreden. Op deze datum is tevens een stap gedaan in de richting van vrijheid van cabotage (binnenlands vervoer door vervoerders uit andere lidstaten). Vanaf 1 januari 1993 is het grondgebied van de Europese Gemeenschap één markt. Op grond van een Europese vergunning kunnen verladers vrij transporten uitoefenen van Nederland naar en van elke willekeurige plaats binnen de Gemeenschap. Binnen de Benelux bestaat met ingang van 1 december 1992 volledige vrijheid van cabotage. In Europa zal dit zijn vanaf 1 juli 1998.

Het Europese beleid richt zich ook buiten de grenzen. Zeker Oost-Europa is een potentiële groeiomgeving wanneer sinds de val van de Berlijnse muur in 1989 het politieke klimaat aanzienlijk verbetert. Het streven is de Midden- en Oosteuropese markten en die van de EU zoveel mogelijk op elkaar te laten aansluiten. Een voorbeeld van een groter economisch systeem is de Europese Economische Ruimte (EER), die op 1 juli 1994 tot stand komt. Hiermee is één transportregime ontstaan voor de lidstaten van de EU, Finland, Zweden, Noorwegen en IJsland.

In dit kader past ook het Europese streven naar Transeuropese Netwerken, de zogenaamde TEN's, ter verbetering van de Europese vervoer- en overslaginfrastructuur. De activiteiten richten zich onder meer op de West-Oost corridor naar landen als Polen en Rusland en de West-Zuidoost corridor naar landen als Hongarije en Tsjechië.

Met het oog op de toekomst heeft de Europese Commissie een 'Groenboek Transport en Milieu' uitgebracht en een 'Witboek Transport'. Deze rapporten lijken sterk op het in Nederland gebruikte Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het Groenboek gaat in op het spanningsveld tussen milieu en transport. In het Witboek wordt de toekomst voor een gezamenlijk vervoersbeleid gepresenteerd. In feite is het een beschrijvend document aan de hand waarvan een actieprogramma wordt opgezet.

2.3 Algemeen beleid

Hieronder zijn de handelingen opgenomen, die samenhangen met de algemene beleidsontwikkeling. In de paragraaf 'Ontwikkelingen' is het beleid door de jaren heen geschetst. Het heeft zich ontwikkeld van regulering naar meer marktwerking en stimulering. Vanaf de jaren 80 neemt liberalisering een belangrijke plaats in. Om de sector commerciëler en meer marktgericht te laten werken worden stimuleringsmaatregelen genomen. Ook dient de sector bij te dragen aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Op een aantal gebieden levert DGV wel bijdragen aan de beleidsontwikkeling en de totstandkoming van wetgeving, maar ligt de uiteindelijke verantwoording bij een ander ministerie.

Organisatorisch kader

(1)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, (mede)vaststellen, coördineren en evalueren van het beleid inzake het goederenvervoer.
Periode: 1945-
Product: nota's, notities, rapporten, adviezen, evaluaties
Opmerking: Onder deze handeling valt ook:

- het voeren van overleg met andere ministers en vertegenwoordigers van uitvoeringsorganen over aangelegenheden betreffende individueel personenvervoer
- het voorbereiden van een standpunt ter inbrenging in de Ministerraadsvergaderingen.
- het leveren van bijdragen aan het overleg en het voeren van overleg met het Staatshoofd
- het voorbereiden van de Memorie van Toelichting op de Rijksbegroting
- het leveren van commentaar op de rechts- en doelmatigheidscontroles van de Algemene Rekenkamer
- het aan een externe adviescommissie verzoeken om advies
- het informeren van het Kabinet van de Koningin over ontwikkelingen

Bron: ---

(2)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van periodieke verslagen betreffende het goederenvervoer.
Periode: 1945-
Product: verslagen
Bron: ---

(3)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over vergaderingen en bijeenkomsten van commissies en werkgroepen betreffende het vervoer van goederen waarvan het voorzitterschap en/of secretariaat berust bij het DGV.
Periode: 1945-1996
Product: agenda's, verslagen
Bron: ---
Opmerking: Zie voor 1997- handeling 815

- (4)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over vergaderingen en bijeenkomsten van commissies en werkgroepen betreffende het vervoer van goederen waarvan het voorzitterschap en/of secretariaat niet berust bij het DGV.
 Periode: 1945-1996
 Product: verslagen
 Bron: ---
 Opmerking: Zie voor 1997- handeling 816
- (5)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het beantwoorden van kamervragen en het anderszins op verzoek incidenteel informeren van de kamers der Staten Generaal inzake het goederenvervoer.
 Periode: 1945-
 Product: brieven, notities
 Bron: ---
- (6)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het beantwoorden van vragen van individuele burgers, bedrijven en instellingen inzake het goederenvervoer.
 Periode: 1945-
 Product: brieven
 Bron: ---
- (7)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het terrein van het goederenvervoer.
 Periode: 1945-
 Product: voorlichtingsplannen, voorlichtingsmateriaal
 Opmerking: Voorlichtingsactiviteiten vinden plaats in samenwerking met de directie DVO (tot 1994 VDB), andere overheden en belangenorganisaties.
 Bron: ---
- (8)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden van intern (wetenschappelijk) onderzoek en het vaststellen van onderzoeksrapporten inzake het goederenvervoer.
 Periode: 1945-
 Product: onderzoeksrapporten
 Bron: ---
- (9)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden en begeleiden van extern (wetenschappelijk) onderzoek betreffende het goederenvervoer.
 Periode: 1945-
 Product: nota's, notities
 Bron: ---
- (10)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden en ontwikkelen van een beleidsinformatiemodel met behulp waarvan de effecten van de verschillende beleidsdoelen kunnen worden gemeten.
 Periode: 1980-
 Product:
 Bron: Transport in balans, p. 41

(11)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken van subsidies aan personen, bedrijven en instellingen die actief zijn op het gebied van het goederenvervoer.
Periode: 1945-
Product: beschikkingen
Bron: ---

(12)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verwerven van internationale bijdragen voor projecten die betrekking hebben op het vervoer van goederen.
Periode: 1945-1996
Product:
Opmerking: Deze gelden worden voornamelijk betrokken uit de pot van de Europese Unie.
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 15

Juridisch kader

(13)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van de totstandkoming, wijziging, evaluatie en intrekking van wetgeving inzake het goederenvervoer.
Periode: 1945-
Product: wetten, regelingen, besluiten
Opmerking: Hiertoe behoren alle genoemde wetgevingen en de daaronder ressorterende regelgevingen en besluiten, die binnen de periode 1945-1996 van kracht zijn (geweest), betreffende het inland-vervoer van goederen.
Bron: ---

(14)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken van informatie aan de Commissies voor de Verzoekschriften van de Staten Generaal, aan overige kamercommissies en aan de Nationale Ombudsman naar aanleiding van klachten van burgers inzake het vervoer van goederen.
Periode: 1945-
Product: brieven, notities
Bron: ---

(15)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beslissen op beroepsschriften naar aanleiding van beschikkingen inzake het vervoer van goederen en het voeren van verweer in beroepsschriftenprocedures voor de Raad van State en/of kantonrechter.
Periode: 1945-
Product: brieven, notities
Bron: ---

2.4 Internationaal beleid

Voor de Nederlandse economie is het vervoer van goederen van eminent belang. De politiek is gericht op het handhaven en versterken van de concurrentiepositie van het Nederlandse belang door middel van liberalisatie. Er zijn echter tal van verkeerstechnische en vervoerpolitieke belangen die dit doel in de weg staan. Een voorbeeld van dit soort belemmeringen was bijvoorbeeld het verbod op cabotage (=het vervoer door een Nederlandse ondernemer in het buitenland).

Internationaal gezien is Nederland zeer actief om liberalisatie in het vervoer van goederen door te voeren. Overleg vindt plaats in tal van internationale organisaties, in bilaterale overlegstructuren en andere branche-organisaties. De belangrijkste internationale organisaties zijn:

- de Europese Economische Gemeenschap (EEG, sinds 1993 deel van de Europese Unie)
- de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux)
- de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT)
- de Economic Commission for Europe (ECE)

Daarnaast is er nog een aantal organisaties, die zich met een bepaald aspect van het vervoer van goederen bezighouden. Het overleg vindt plaats op ministerieel, maar meestal op ambtelijk niveau.

Het internationale beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt door twee departementale gremia gecoördineerd, zodat het beleid van de verschillende beleidsterreinen op elkaar kan worden afgestemd. In deze gremia worden de instructies opgesteld voor de verschillende verkeersraden en worden de contacten onderhouden met het ministerie van Buitenlandse Zaken.

Het Coördinerend Overleg Internationale Betrekkingen (COIB) heeft betrekking op alle niet Europese aangelegenheden. Hieronder vallen de relaties met alle landen, die geen deel uitmaken van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie, en op de relaties met internationale organisaties voor zover deze niet zijn gespecialiseerd op één vervoersector.

Het Departementaal Overleg Europa (DOE) richt zich op alle onderwerpen die aan de orde komen in de Europese Unie, de EER-raad en het gemengd comité van de EER-raad en op de bilaterale relaties met lidstaten van de EU en de Europese Vrijhandelsassociatie.

(16)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het mede-voorbereiden van het vaststellen, wijzigen en intrekken van internationale regelingen inzake het vervoer van goederen en het presenteren van Nederlandse standpunten in intergouvernementele organisaties.

Periode: 1945-1996

Product: internationale regelingen, nota's, notities, rapporten

Bron: ---

Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

In de volgende paragrafen worden per organisatie de internationale aspecten van het integraal beleid vervoer van goederen behandeld.

Europese gemeenschappen/Unie (EG/EU)

Na de Tweede Wereldoorlog ontstaat er in Europa een beweging die is gericht op de vorming van een Europese federatie. Het begin wordt gevormd door Franse initiatieven die uiteindelijk zullen leiden tot de instelling van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) in 1951. Het geval wil dat een aantal Duitse en Franse politici na de oorlog zoekt naar wegen om de politieke bezwaren die aan de opbouw van de Duitse kolen- en staalindustrie kleven (de dreiging van een nieuwe oorlogsindustrie) weg te nemen. Men wil de oplossing niet vinden in een frustratie van de Duitse wederopbouw, maar in het ondergeschikt maken van het geheel van de Frans-Duitse productie van kolen en staal aan een Hoge Autoriteit, verzoening in plaats van revanche.

In 1951 wordt het EGKS-verdrag ondertekend dat meteen al veel breder van doelstelling is dan de oorspronkelijk voorgestelde Frans-Duitse samenwerking. In 1957 worden de verdragen voor de Europese Economische Gemeenschap (EEG) en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (EGA, ook wel Euratom geheten) ondertekend. Het doel van al deze verdragen is op de betreffende deelgebieden te komen tot een hoge mate van samenwerking en integratie om op die manier een gestage groei van de ontwikkeling te bevorderen.

Ieder verdrag voorziet in de instelling van de volgende organen:

1. een Raad van ministers: de Raad bestaat uit vertegenwoordigers van de lidstaten, iedere regering vaardigt één van haar leden af;
2. een Commissie, in het EGKS-verdrag Hoge Autoriteit genaamd: de Commissie is een ambtelijk orgaan, de leden worden door de regeringen van de lidstaten in onderling overleg benoemd;
3. een Europees Parlement, ook wel de (Gemeenschappelijke) Vergadering genoemd;

4. een Hof van Justitie

Vlak na het sluiten van de EEG- en EGA-verdragen is besloten voor alle drie de verdragen met ingang van 1 januari 1958 één Europees Parlement en één Hof van Justitie in te stellen. In 1967 is verder besloten de Commissies en de Raden van de EGKS, de EEG en de EGA samen te trekken tot één Europese Commissie en één Raad. Alhoewel er institutioneel een eenheid is, zijn er drie verschillende verdragen. De afkorting EG staat daarom (tot 1 november 1993) voor Europese Gemeenschappen.

Sinds 1 november 1993 is, als gevolg van het verdrag van Maastricht, de structuur veranderd. De EEG heet voortaan Europese Gemeenschap (EG). De drie organisaties EG, Euratom en EGKS vallen voortaan onder de overkoepelende Europese Unie (EU). De EU omvat nu drie pijlers:

- EEG, Euratom en EGKS, aangevuld met de Economische en Monetaire Unie
- de samenwerking op het gebied van buitenlands en veiligheidsbeleid
- samenwerking op het gebied van justitie en binnenlandse zaken

Het hoofddoel van de EU, de economische integratie, wordt verwezenlijkt door het creëren van een gemeenschappelijke markt. Dit houdt in dat binnen Europa de volgende vier vrijheden gerealiseerd dienen te worden:

vrij verkeer van goederen;
vrij verkeer van personen;
vrij verkeer van diensten;
vrij verkeer van kapitaal.

De instrumenten die door de EU worden gehanteerd om tot een gemeenschappelijke markt te komen zijn:

- het primaire gemeenschapsrecht, bestaande uit de EEG-, EGKS- en EGA-verdragen; deze verdragen zijn goedgekeurd door alle nationale parlementen en kunnen alleen bij verdragswijziging worden veranderd;
- het secundaire gemeenschapsrecht, dat wordt gevormd door besluiten die door de gemeenschappen op basis van de verdragen kunnen worden genomen; de belangrijkste zijn verordeningen en algemene EGKS-beschikkingen, regelgeving die binnen alle lidstaten geldend is richtlijnen en EGKS-aanbevelingen, die binnen zekere termijn onverkort door de lidstaten in de nationale regelgeving geïmplementeerd dienen te worden.

Het tijdperk 1958-1970 geldt wat betreft de totstandkoming van de gemeenschappelijke markt als overgangperiode. Het was de bedoeling dat met ingang van 1 januari 1970 de gemeenschappelijke markt gerealiseerd zou zijn. Dat deze termijn niet is gehaald, mag duidelijk zijn. De fase die intreedt na 1970 wordt gekenmerkt door het algemeen geldig worden van de diverse verdragsbepalingen betreffende de realisering van de vier vrijheden. De toepassing van de verdragsregels die met de nationale regels strijdig (kunnen) zijn, kan via de gewone rechter worden afgedwongen. Dit heeft tot gevolg dat strijdige nationale wetgeving buiten de toepassing wordt verklaard. In deze fase krijgen de nationale overheden ook te maken met EEG-richtlijnen die als hoofddoel hebben het harmoniseren van de nationale wetgevingen. Dit betekent dat de nationale regeringen op sommige terreinen niet onaanzienlijke delen van hun beslissingsbevoegdheid verliezen.

De verordeningen en richtlijnen van de EU komen op diverse wijzen tot stand. De precieze procedure hangt sterk af van het te regelen onderwerp. De verschillen betreffen achter allemaal de functie van het Europese Parlement en de advisering. Het vaste element is het initiatief van de Commissie, in praktisch alle gevallen kan de Raad - op het gebied van verkeer en vervoer heet deze de Transportraad - slechts een besluit nemen indien er een voorstel van de Commissie voorligt. Besluiten worden dus altijd door de Commissie voorbereid en door de Raad vastgesteld, waarbij de Raad haar bevoegdheid tot vaststelling aan de Commissie kan delegeren. De raden worden steeds voorbereid door het Comité de Représentants Permanents (COREPER), die bestaat uit de permanente vertegenwoordigers (met de rang van ambassadeurs) van de lidstaten. De inbreng van de Nederlandse overheid beperkt zich tot de procedurestappen waarbij de Raad en de Commissie zijn betrokken.

(17)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de comités en werkgroepen die zich in het kader van de Commissie van de EU bezighouden met het vervoer van goederen.

Periode: 1951-1996

Product: instructies, bijdragen en verslagen

Opmerking: Hieronder valt onder meer de CoCo

Bron:

Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

(18)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het leveren van bijdragen bij de voorbereiding van een commissiebesluit met betrekking tot het vervoer van goederen.

Periode: 1958-1996

Product:

Bron: Kohll, Lobbyen

Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

Ten behoeve van de toezichhoudende en beleidsvormende taak van de Commissie dienen de lidstaten aan de Commissie informatie te verstrekken. De informatie wordt op gezette tijden of incidenteel (per geval) verstrekt. Een bijzondere categorie vormt de informatie over de implementatie van EG-regelingen in het nationale recht.

(19)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het informeren van de Commissie over de implementatie van communautaire regelingen op het gebied van vervoer van goederen in het Nederlandse recht.

Periode: 1957-1996

Product: mededelingen en teksten van nationale regelingen, aanbiedingsbrieven aan het ministerie van Buitenlandse Zaken

Bron:

Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

(20)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het verstrekken van (overige) incidentele gegevens ter uitvoering van EG-besluiten met betrekking op het vervoer van goederen.

Periode: 1957-1996

Product: mededelingen aan de Commissie

Bron:

Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

(21)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het aan de Commissie verzoeken om toekenning van een machtiging, ontheffing of andere beschikking ter uitvoering van EG-regelingen op het gebied van het vervoer van goederen.

Periode: 1957-1996

Product: aanvragen en informatie t.b.v. beschikkingen

Bron:

Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

Benelux

De Benelux (België, Nederland en Luxemburg) treedt op 1 januari 1948 in de vorm van een douane-unie in werking. In 1958 wordt de samenwerking uitgebreid in het verdrag betreffende de oprichting van de Benelux-Economische Unie, dat in werking treedt op 1 november 1960. Bij dit verdrag wordt een economische unie ingesteld, die zonder overgangsfase een vrij verkeer van onder meer goederen omvat. Op grond hiervan kent de Benelux zich wel een voorbeeldfunctie binnen de EG toe.

De Benelux heeft een intergouvernementele organisatievorm. Het Comité van Ministers, dat in de regel met eenstemmigheid beslist, is het hoogste orgaan. Het Comité vraagt advies aan de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, waarin de afgevaardigden van de nationale parlementen zitting hebben.

Ambtelijke organen zijn de Raad van de Economische Unie, het ambtelijk toporgaan, en de daaraan ondergeschikte commissies en bijzondere commissies op verschillende beleidsterreinen. De Raad bestaat uit de voorzitters van de Commissies. Op het terrein van het inland-vervoer zijn de Commissie voor het Verkeer en het Benelux-Zeehavenoverleg ingesteld. Verder kent de Benelux een Economische en Sociale Raad van Advies (bedrijfsleven) en twee rechtsprekende colleges. Het secretariaat-generaal is gevestigd in Brussel.

De commissies doen voorstellen aan de Raad met betrekking tot besluiten die door het Comité van Ministers worden genomen en voeren de besluiten uit. De besluiten hebben de vorm van beschikkingen, aanbevelingen en richtlijnen. Een beschikking bindt de regeringen van de Benelux-staten.

De ministers van Economische Zaken en van Buitenlandse Zaken (directie Economische Samenwerking, bureau OESO en Benelux) zijn de eerst verantwoordelijke ministers voor de Benelux-zaken.

(22)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in het Comité van Ministers van de Benelux met betrekking tot een gemeenschappelijk beleid inzake het vervoer van goederen.
Periode: 1948-1996
Product: instructies, bijdragen en verslagen
Bron:
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

(23)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de ambtelijke commissies en in de Raad van de Economische Unie met betrekking tot een gemeenschappelijk beleid betreffende het vervoer van goederen.
Periode: 1948-1996
Product: instructies, bijdragen en verslagen
Bron:
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

Conférence Européenne des Ministres de Transports (CEMT)

De CEMT is opgericht in oktober 1953 en is gevestigd in Parijs. Het doel is: het nemen van alle nodige maatregelen voor het realiseren, op algemeen of regionaal niveau, van het meest efficiënte gebruik en de meest rationele ontwikkeling van het Europese inland-vervoer van internationale betekenis; het coördineren en bevorderen van activiteiten van internationale organisaties die zich bezig houden met het Europese transport, met inachtneming van het werk van de supranationale organisaties op dit gebied. Ten opzichte van de EG/EU heeft de CEMT de functie van een voorportaal, waarin kennis en informatie uitgewisseld kunnen worden, zonder dat besluitvorming direct urgent is. De lidstaten van de CEMT zijn tot nu toe hoofdzakelijk de West-Europese landen; de Verenigde Staten, Canada en Japan zijn geassocieerd. Een van de belangrijkste items op het moment is een verdere samenwerking met landen in Midden- en Oost-Europa.

De organisatiestructuur van de CEMT is vrij eenvoudig. De Ministerraad, die bestaat uit de transportministers van de lidstaten, neemt de besluiten die door de vaste comités en ad hoc werkgroepen onder de autoriteit van het Comité van Plaatsvervaardigers worden voorbereid. De Ministerraad komt ieder jaar twee keer bij elkaar. De Ministerraad neemt besluiten over

werkprogramma's (intern), aanbevelingen, concept-verdragen of overeenkomsten t.b.v. andere internationale organisaties en rapporten van informatieve en beleidsmatige aard.

Het Comité van Plaatsvervangers bestaat uit hoge ambtenaren en fungeert als ambtelijk voorportaal van de Ministerraad. Vier keer per jaar komt het Comité bijeen om de bijeenkomsten van de Ministerraad voor te bereiden. In de vaste comités en ad hoc groepen hebben ambtenaren van de lidstaten zitting. Zij doen het feitelijke voorbereidende werk voor de Conferentie. De comités en groepen bestrijken vast omliggende delen van het beleidsterrein vervoer. Vaste algemene adviescomités zijn het Investment Committee, Railways Committee en Road Transport Committee.

(24)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen op het gebied van vervoer van goederen in de bestuursorganen, werkgroepen, adviesorganen en symposia van de CEMT.
Periode: 1953-1996
Product: instructies, bijdragen en verslagen
Bron: CEMT, 25th anniversary
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

Economic Commission for Europe (ECE)

De ECE is een commissie van de Verenigde Naties, die speciaal is gericht op Europese aangelegenheden. De commissie is opgericht in 1947 in het kader van het Marshallplan. In de jaren 80 nemen ongeveer 35 West- en Oost-Europese landen en verder de Verenigde Staten en Canada deel aan de werkzaamheden. De ECE bevordert de multilaterale samenwerking in Europa op het gebied van handel en economische ontwikkeling, milieu, energie, wetenschap en technologie, transport, etc. Het huidige doel van de ECE is:

- het intensiveren van de betrekkingen van de Europese landen onderling en van Europese landen met andere staten;
- het doen en sponsoren van onderzoeken en studies naar economische en technologische problemen van en ontwikkelingen binnen de lidstaten;
- het doen of sponsoren van de verzameling, evaluatie en verspreiding van economische, technologische en statistische informatie.

De ECE heeft drie bestuurslagen: 1) de Plenaire Vergadering, die eens per jaar bijeen komt, 2) een aantal vaste adviescomités op het gebied van algemeen transportbeleid, spoorwegen, wegen, etc. (ook wel Principal Subsidiary Bodies PSB genoemd) en 3) vaste en ad hoc expertgroepen en working parties.

Door de ECE worden verdragen (conventions), verklaringen (declarations), besluiten (decisions) en aanbevelingen (recommendations) vastgesteld. Verdragen die door Nederland worden ondertekend zijn bindend. Nederland kan op de naleving en implementatie worden aangesproken. Verklaringen, besluiten en aanbevelingen hebben een vrijblijvend karakter. Doorgaans worden verklaringen en besluiten voorbereid binnen de staande comités en werkgroepen. Aanbevelingen komen over het algemeen voort uit door de ECE georganiseerde seminars.

Een van de PSB's is het Inland Transport Committee (ITC). Het wordt bijgestaan door working parties voor wegvervoer, spoorvervoer en waterwegen, en tal van werkgroepen, die merendeels ressorteren onder de working parties.

(25)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de Plenaire Vergadering, de principal subsidiary bodies en werk- en expertgroepen van de ECE betreffende het vervoer van goederen.
Periode: 1947-1996
Product:
Bron: CEMT, 25th Anniversary, p. 13
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

(26)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op het gebied van het vervoer van goederen verzamelen en verstrekken van statistische informatie aan de ECE.
Periode: 1947-1996
Product: instructies, bijdragen en verslagen
Bron:
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)

De OESO, gevestigd in Parijs, is bij Verdrag in 1960 opgericht als opvolger van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking (OEES), die in 1948 ten behoeve van Marshallhulp in het leven is geroepen. De OESO telt onder haar leden alle West-Europese landen en verder de Verenigde Staten, Canada en Australië. De OESO heeft als doel de bevordering van de economische en sociale ontwikkeling van de lidstaten. Om dit te bereiken formuleert zij beleidsalternatieven en tracht ze de economische politiek van de lidstaten te coördineren. De OESO neemt merendeels niet-bindende besluiten.

De OESO heeft een Raad, die eenmaal per jaar op het niveau van ministers bijeen komt, een Uitvoerend Comité en comités met ad hoc werkgroepen.

(27)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de OEES, vanaf 1961 de OESO, inzake aangelegenheden betreffende het vervoer van goederen.
Periode: 1948-1996
Product: instructies, bijdragen en verslagen
Bron:
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

Overige internationale intergouvernementele organisaties

Naast de bovenvermelde internationale organisaties zijn nog tal van andere organisaties te melden die al dan niet zijdelings van invloed zijn op het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen. Organisaties die het belang van een enkele modaliteit voorstaan, worden behandeld in het hoofdstuk dat die modaliteit behandelt.

(28)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in adviescomités en werkgroepen van overige internationale intergouvernementele organisaties inzake aangelegenheden betreffende het vervoer van goederen
Periode: 1945-1996
Product: instructies, bijdragen en verslagen
Bron:
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

Bilateraal en multilateraal overleg

Met tal van landen of groepen van landen wordt bilateraal overleg gevoerd over aspecten betreffende het vervoer van goederen. Voor Europese zaken is DGV verantwoordelijk. Voor alle andere landen en organisaties ligt de verantwoordelijkheid bij BSG/CIB.

(29)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het coördineren van bilaterale en multilaterale betrekkingen op het gebied van het goederenvervoer.

Periode: 1945-1996
Product: verslagen
Bron:
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

(30)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het plegen van overleg met de overheden van (groepen) andere landen op het gebied van het vervoer van goederen.
Periode: 1945-1996
Product:
Bron:
Opmerking: Vanaf 1997 opgenomen in RIO 84 overkoepelend beleid V&W

2.5 Advies en overleg

In het kader van de reorganisatie van de rijksdienst wordt in de jaren 80 hard gewerkt aan een nieuwe overleg- en adviesstructuur. Voor het beleidsterrein Verkeer en Vervoer - en dus ook het goederenvervoer - wordt, in afwachting van de Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat, een Voorlopige Raad voor het Vervoer ingesteld (1987, Stb. 26). De wet Raad voor Verkeer en Waterstaat wordt ingesteld bij KB van 12 maart 1992 (Stb. 146). Een uitgebreide beschrijving wordt gegeven in het rapport 'Intersectoraal Beleid'.

(31)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het gevraagd of ongevraagd adviseren van de minister van Verkeer en Waterstaat of de leden van de beide Kamers der Staten Generaal inzake aangelegenheden die betrekking hebben op het vervoer van goederen.
Periode: 1987-1992
Product: adviezen, rapporten, verslagen
Bron: Besluit Voorlopige Raad voor het Vervoer 1987 Stb. 26, art. 3.1

(32)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het coördineren van adviezen die door andere adviescommissies op het terrein van het goederenvervoer worden uitgebracht.
Periode: 1987-1992
Product:
Bron: Besluit Voorlopige Raad voor het Vervoer 1987 Stb. 26, art 3.1

(33)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het gevraagd of ongevraagd adviseren van de minister van Verkeer en Waterstaat, andere ministers of de leden van de beide kamers der Staten Generaal omtrent aangelegenheden die betrekking hebben op het vervoer van goederen.
Periode: 1992-1996
Product: adviezen, rapporten, verslagen
Bron: Wet Raad voor Verkeer en Waterstaat 1992 Stb. 146, art. 51

(34)

Actor: Vaste commissie goederenvervoer
Handeling: Het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen.
Periode: 1992-1996
Product:
Bron: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat 1992 Stb. 503, art. 1d

Sinds 1992 bestaat er een Permanent overlegorgaan goederenvervoer. Dit overlegorgaan wordt onderverdeeld in deelorganen:

het deelorgaan wegvervoer

het deelorgaan binnenvaart

het deelorgaan gevaarlijke stoffen

het deelorgaan Europese en ad-hoc zaken

In deze deelorganen hebben verschillende instanties zitting die niet afkomstig zijn uit de overheid (zie 1993 Stcrt. 203).

(35)

Actor: Permanent overlegorgaan goederenvervoer

Handeling: Het voeren van overleg over beleidsaangelegenheden met betrekking tot het vervoer van goederen.

Periode: 1992-1996

Product:

Bron: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat 1992 Stb. 503, art. 2d

In 1992 wordt een niet ambtelijk adviescollege Demonstratieprogramma telematicatoepassingen in het goederenvervoer ingesteld. Dit college moet de minister adviseren omtrent aanvragen tot deelneming aan het Demonstratieprogramma Telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water. In 1995 wordt de naam gewijzigd in Adviescollege Regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail en water.

(36)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het instellen van een Adviescollege Demonstratieprogramma/Regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail en water.

Periode: 1992

Product:

Bron: Regeling Telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water 1995 Stcrt. 105, art. 2; en: Instellingsregeling adviescollege regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water 1995 Stcrt. 186

(37)

Actor: Adviescollege Demonstratieprogramma Regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail en water

Handeling: Het adviseren van de minister omtrent aanvragen tot deelneming aan het Demonstratieprogramma of de Regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water

Periode: 1995-1996

Product: adviezen

Opmerking: Dit advies moet voor 1 december 1995 aan de minister worden aangeboden. Eventueel wordt hiertoe advies ingewonnen bij derden.

Bron: Instellingsregeling adviescollege regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer 1995 Stcrt. 186, art. 3

(38)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het benoemen en ontslaan van de leden van het adviescollege Demonstratieprogramma/Regeling telematicatoepassingen.

Periode: 1995-1996

Product:

Bron: Instellingsregeling adviescollege regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer 1995 Stcrt. 186, art. 4

De adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) is ontstaan in 1993 als gevolg van de reorganisatie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De dienst heeft als taak het bevorderen van de bereikbaarheid en leefbaarheid in relatie met het verkeers- en vervoerbeleid door het uitbrengen integrale adviezen en het leveren van informatie aan ministeries, andere overheden en belangenorganisaties.

(39)

Actor: Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Handeling: Het adviseren van en het leveren van informatie aan de minister, andere overheden en belangenorganisaties met betrekking tot het inland-vervoer van goederen.
Periode: 1993-
Product: Adviezen, onderzoeken, rapporten
Bron: Staatsalmanak

2.6 Nederland Distributieland

Om Nederland interessant te maken voor het buitenland als transportland worden in 1987 de stichting en vereniging Nederland Distributieland (NDL) opgericht door samenwerking tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Economische Zaken en het bedrijfsleven. De NDL streeft naar verbetering van de internationale concurrentiekracht en marktpositie van Nederland als transport- en distributieland. De campagne 'Nederland: gateway to Europe' is goed aangeslagen. Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt NDL gecoördineerd en begeleid door de afdeling NTDL (Nederland Transport en Distributieland) van de directie G.

(40)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen voor de promotie van Nederland als transport- en distributieland.
Periode: 1987-
Product:
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 14

(41)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen aan de Vereniging Nederland Distributieland.
Periode: 1987-
Product: subsidies
Opmerking: Dit geschiedt in de vorm van een jaarlijkse subsidie.
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 14

(42)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het coördineren en aansturen van de Vereniging Nederland Distributieland.
Periode: 1987-
Product:
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 14

(43)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en coördineren van internationale projecten op het gebied van het vervoer van goederen.
Periode: 1945-1996
Product: verslagen, rapporten, bijdragen
Bron:

2.7 Tarieven

In het kader van de EGKS (1951) wordt gewerkt aan het tot stand brengen van een gezamenlijke kolen- en staalmarkt. Dit gebeurt onder andere door het vastleggen van rechtstreekse tarieven voor het internationale goederenvervoer.

In het kader van dit beleid treedt in 1963 de Wet vrachtprijzen vervoer van kolen en staal in werking (Stb. 343). Deze wet en het bijbehorende besluit stelt regels ter uitvoering van artikel 70 van het

Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal. De wet is van toepassing op het vervoer van kolen en staal per spoor, over de weg en over de binnenwateren. Een deel van het vervoer over de wateren, die onder de Acte van Mannheim vallen, is uitgesloten. De handelingen die specifiek op één van de modaliteiten betrekking hebben, zijn daar opgenomen.

(44)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet vrachtprijzen vervoer van kolen en staal bij algemene maatregel van bestuur geven van voorschriften inzake de vrachtprijzen van dit vervoer.
Periode: 1965-1996
Product: Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1965, Stb. 495, sedertdien gewijzigd.
Opmerking: De regels (kunnen) betreffen:
discriminatieverbod
maatregelen betreffende publiciteit van schalen, vrachtprijzen en tariefbepalingen
verplichte gegevensverstrekking door ondernemers
opleggen van andere verplichtingen
Bron: Wet vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1963, Stb. 343, sedertdien gewijzigd

(45)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel vaststellen van modellen voor het formulier gegevensverstrekking door de vervoerder en het geven van nadere aanwijzingen over de wijze van invullen.
Periode: 1966-1996
Product:
Opmerking: De minister draagt zorg voor het aantekenen van de ontvangstdatum op de ingezonden formulieren en afschriften.
Bron: Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1965, art. 4

(46)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren die zijn belast met het in ontvangst nemen van door vervoerondernemers te verstrekken gegevens en het verstrekken van inlichtingen met betrekking tot die gegevens.
Periode: 1966-1996
Product:
Opmerking: De bedoelde ambtenaren zijn de Directeur-Generaal van het Verkeer, dan wel de Rijksinspecteurs
Bron: Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1965, art. 2

(47)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op aanvraag al dan niet mededeling doen dan wel inzage verlenen aan een deelnemer aan de gemeenschappelijke markt van de door de vervoerondernemers verstrekte gegevens inzake overeenkomsten betreffende vervoer van kolen of staal.
Periode: 1966-1996
Product:
Opmerking: Bepaalde vervoerovereenkomsten zijn hier van uitgesloten of voorbehouden aan bepaalde groepen
Het verstrekken van inlichtingen kan worden geweigerd bij onjuist gebruik van eerder verstrekte informatie.
Bron: Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1965, art. 7-9

(48)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van regels met betrekking tot de onmiddellijke bekendmaking (d.m.v. aanplakking) van de gegevens betreffende vervoersovereenkomsten inzake 5000 kg of meer kolen of staal over een afstand van 50 km of meer binnen Nederland.
Periode: 1966-1996
Product:

Opmerking: De minister wijst de plaatsen van aanplakking aan; stelt de tijdsduur daarvan vast; en kan nadere aanwijzingen geven omtrent de wijze, vorm en inhoud van de aanplakking.

Bron: Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1965, art. 10

(49)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het op verzoek in kennis stellen van de Hoge Autoriteit van de EGKS van alle gegevens verstrekt door vervoerders m.b.t. overeenkomsten betreffende vervoer van kolen of staal.

Periode: 1966-1996

Product: verslagen

Bron: Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1965, art. 14

(50)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, samen met de minister van Justitie, aanwijzen van ambtenaren, die belast zijn met de controle op de naleving van de voorschriften van de Wet vrachtprijzen vervoer van kolen en staal.

Periode: 1966-1996

Product: Ministeriële regeling

Bron: Wet vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1963, Stb. 343, art. 5

(51)

Actor: Rijksverkeersinspectie

Handeling: Het uitoefenen van controle op de naleving van de voorschriften van de Wet vrachtprijzen vervoer van kolen en staal.

Periode: 1966-1996

Product:

Bron: Wet vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1963, Stb. 343, art. 5

2.8 Stimulering en ontwikkeling

Door middel van stimulerings- en ontwikkelingsmaatregelen probeert de overheid de doelstellingen van het uitgestippelde beleid te realiseren. Stimuleringsmaatregelen zien we als 'het geven van positieve prikkels ter beïnvloeding van het gedrag van de betrokkenen'. Dit gebeurt via financiële instrumenten in de vorm van subsidies of bijdragen in de kosten, dan wel via het geven van voorlichting. Meestal zien we stimuleringsactiviteiten terug in de vorm van projecten van een experimenteel of tijdelijk karakter. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn:

SELA (Schone en Lawaai-arme bussen en vrachtauto's), bedoeld om de aanschaf van schone en lawaai-arme bussen en vrachtauto's te stimuleren

SDC (Stadsdistributiecentra) met als doel de bevoorrading van de stad efficiënter te laten verlopen. TRANSACTIE, gericht op het nemen van maatregelen op het gebied van milieu en energiebesparing. De projecten kunnen betrekking hebben op het goederenvervoer. Het kan ook zo zijn, dat een bijdrage wordt geleverd aan een heel ander beleidsterrein, waarvoor de verantwoordelijkheid ligt bij een ander ministerie. Zo zijn Milieubeleid (ministerie van VROM) en energievoorziening (ministerie van Economische Zaken) voor het goederenvervoerbeleid van groot belang.

De meeste projecten richten zich op het goederenvervoer langs de weg en worden dan ook behandeld in het betreffende hoofdstuk.

2.8.1 Milieu en energie

Het goederenvervoer veroorzaakt zeker in dichtbevolkte gebieden veel geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Daarbij wordt de energie uit de brandstof niet optimaal benut. De oplossingen die hiervoor worden gezocht hebben betrekking op de innovatie van de (voertuig)techniek en verbetering van de transportefficiency. Het doel is steeds de economische positie van het goederenvervoer te behouden en zo mogelijk te verbeteren.

(52)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het initiëren, subsidiëren, begeleiden en evalueren van stimulerings- en ontwikkelings(deel)projecten op het gebied van milieu- en energie-efficiency in het goederenvervoer.
Periode: 1988-1996
Product: projecten
Opmerking: Ten behoeve van diverse projecten wordt regelmatig expertise ingehuurd van derden om de projecten te ondersteunen en de voortgang te bewaken.
Bron: Notitie Goederenvervoer, Handelingen TK 1993-1994, 23709, nr. 1 p. 15
Opmerking: In de periode 1997 is deze handeling opgenomen in handeling 809

De eerste kaderregeling voor programma's in het goederenvervoer is de Subsidieregeling Milieu en Energie-efficiency in het Goederenvervoer (SMEG) (1996, Stcrt. 206). Deze subsidieregeling past in het kader van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer: het beperken van het energiegebruik en de milieubelasting in 2010. Met name de uitstoot van CO₂ en NO_x moet worden beperkt. Dit doel lijkt door de voorspelde groei van het vervoer onder grote druk te staan. Daarom is het wenselijk de ontwikkeling en toepassing van nieuwe concepten in logistiek en distributie en de toepassing van nieuwe technieken, die leiden tot een betere efficiency, te bevorderen door middel van een subsidieregeling.

De doelstellingen worden uitgewerkt in programma's. In deze programma's wordt duidelijk aangegeven hoe bepaalde doelstellingen per jaar worden nagestreefd. Het eerste programma is Transactie. Dit wordt gepresenteerd op 28 februari 1997 (Stcrt. 42). De programma's dienen ieder jaar te worden opgesteld en worden gepubliceerd in de Staatscourant. Per programma wordt een budget opgesteld en uit dat budget kunnen subsidies worden verleend.

Er kan subsidie worden verleend voor verschillende projecten:

- Haalbaarheidsproject: een analyse en een beoordeling van de mogelijkheden om een logistiek systeem of een verkeer- en vervoertechniek te ontwikkelen of in de praktijk toe te passen.
- Onderzoeks- of ontwikkelingsproject: gericht op het onderzoeken, ontwikkelen of verbeteren een logistiek of een verkeer- en vervoertechniek.
- Praktijkexperiment: gericht op het vergroten van het inzicht in de geschiktheid van een techniek in de praktijk.
- Demonstratieproject: het introduceren en demonstreren van programma's en het verstrekken van de daarmee samenhangende gegevens.
- Kennisoverdrachtproject: gericht op het overdragen van kennis en informatie aan bedrijven en organisaties op het gebied van verkeer en vervoer.

(53)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van een of meer programma's gericht op het bevorderen van de milieu- en energie-efficiency in het goederenvervoer.
Periode: 1996
Product:
Opmerking: De minister stelt deze programma's, die bestaan uit een beschrijving van met elkaar samenhangende doelstellingen en soorten projecten, jaarlijks vast. Ieder programma bevat criteria ter beoordeling van aanvragen in het kader van het programma. Ieder jaar maakt de minister bekend in de Staatscourant: de programma's, of de zakelijke inhoud ervan, ten behoeve waarvan subsidie wordt verstrekt de termijn waarbinnen in het kader van de onderscheiden programma's aanvragen kunnen worden ingediend het subsidieplafond en de wijze van verdeling de programmabeheerder van ieder programma
Bron: Subsidieregeling milieu- en energie-efficiency in het goederenvervoer (SMEG) 1996 Stcrt. 206, art. 2
Opmerking: In de periode 1997 is deze handeling opgenomen in handeling 809

In het kader de SMEG kan subsidie worden verleend door de minister. Het verlenen van dergelijke subsidies wordt steeds behandeld onder het hoofdstuk van de betreffende modaliteit.

2.8.2 Telematica

Telematica is een samenvoeging van de woorden telecommunicatie en informatica en staat voor het geïntegreerd toepassen van telecommunicatie in combinatie met informatietechnologie, teneinde interactie tussen mensen en processen mogelijk te maken onafhankelijk van tijd en plaats. Duidelijker gesteld: telematica zorgt ervoor dat door middel van telecommunicatie en het gebruik van computers het vervoer van goederen kan worden begeleid, waardoor het vervoer soepeler verloopt, de voertuigen effectiever kunnen worden beladen en de wachttijden verminderen.

Telematica gaat uit van een ketenbenadering van het goederenvervoer. Het wordt gezien als een ketting met een aantal schakels zoals: laadpunt, vervoer, verlaadpunt, grensoverschijding en het afleveren van de vracht. Deze ketting moet zo sterk mogelijk zijn. Telematica kan hieraan bijdragen door verdere integratie van toepassingen en diensten. Gezien de internationale concurrentie is het noodzakelijk zo sterk mogelijk te staan. Een hoog niveau van telematicavoorzieningen is een belangrijke factor in die concurrentiestrijd.

Vanaf het begin van de jaren 80 worden de ontwikkelingen op het gebied van telematica toegepast in het goederenvervoer. Er verschijnen ondermeer routeplanningssystemen en signaleringssystemen op bepaalde wegen. Er worden pilot-projecten gestart om te onderzoeken hoe telematica toepasbaar is. In het voorjaar van 1992 zijn in het kader van het Demonstratieprogramma Telematica in Transport 16 projecten van start gegaan. In dit programma worden projecten ondersteund, die een bijdrage leveren aan een efficiënter transport en een voorbeeldfunctie hebben voor andere bedrijven. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat steunt de ontwikkeling van telematica door een coördinerende rol te spelen en subsidies te verlenen. De verladers en vervoerders zelf bepalen in welke mate telematica in hun bedrijf wordt toegepast.

(54)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (laten) ontwikkelen van een typologie van telematicatoepassing in de verschillende goederenvervoersectoren en van een daarop gebaseerd plan voor stapsgewijze introductie van EDI (Electronic Data Interchange) in vervoerbedrijven.
Periode: 1990-
Product:
Bron: Nota Telematica Verkeer en Vervoer 1990, p. 50

(55)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van regelingen voor financiële bijdragen aan telematicaprojecten, die tot doel hebben de efficiency in het goederenvervoer te verhogen en die gecombineerd vervoer, binnenvaart of vervoer per spoor stimuleren.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Telematica in Transport, p. 2

In 1992 wordt een start gemaakt met de proef 'Demonstratieprogramma telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail en water'. Om in het kader van dit demonstratieprogramma in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage, moet een project een duidelijke bijdrage leveren aan één van de volgende beleidsdoelstellingen:

1. verminderen van het aantal voertuigkilometers
2. verhoging van de beladingsgraad
3. stimulering van gecombineerd vervoer
4. stimulering van de binnenvaart
5. stimulering van vervoer per spoor
6. verhoging van de openbare veiligheid

Steeds moet er sprake zijn van vernieuwende telematicatoepassingen. Alleen projecten die ook toepasbaar zijn voor een groot aantal andere ondernemingen komen in aanmerking voor een

subsidie. Een projectvoorstel moet worden bij de Directeur-Generaal voor het Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het projectvoorstel moet bestaan uit:

- volledig en nauwkeurig ingevulde standaardaanvraagformulieren
- een projectplan
- de statuten van de aanvrager(s)
- één of meerdere offertes van de bureaus die met de uitvoering van het project worden belast

In 1993 kan opnieuw worden ingeschreven op het demonstratieprogramma. Nu is er geen sprake meer van een proef. De aanvragen voor financiële bijdrage dienen nu te worden ingediend bij Senter. Bovendien is het niet meer nodig de statuten van de aanvrager mee te zenden, maar wordt gevraagd om een recent uittreksel uit het handelsregister en de jaarrekening en het accountantsrapport over het laatst afgesloten boekjaar.

(56)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van of het afwijzen van een verzoek tot een financiële bijdrage en het stellen van eventuele voorwaarden in het kader van het demonstratieprogramma Telematicatoepassingen in het goederenvervoer
Periode: 1992-
Product: beschikking
Bron: Demonstratieprogramma telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water 1992, gewijzigd in 1993

Bij het al dan niet verlenen van een aanvraag tot financiële bijdrage wordt de minister geadviseerd door een college van advies. Betreffende handelingen zijn ondergebracht in de paragraaf 'Advies en overleg'.

(57)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ontwerpen en vaststellen van standaardaanvraagformulieren in het kader van het demonstratieprogramma Telematicatoepassingen in het goederenvervoer.
Periode: 1992-1993
Product: standaardformulieren
Bron: Demonstratieprogramma telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water 1992, art. 5, gewijzigd in 1993

(58)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel aanstellen van een projectbeheerder omtrent de behandeling van de aanvragen en de behandeling van de bijdragen in het kader van het demonstratieprogramma.
Periode: 1992-
Product: Beschikkingen
Bron: Demonstratieprogramma telematicatoepassingen, art. 6.3, gewijzigd in 1993

(59)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het sluiten van een contract met een uitvoeringsorganisatie betreffende het coördineren en toetsen van de aanvragen tot subsidie in het kader van een project op het gebied van telematica in het goederenvervoer.
Periode: 1993-
Product: Overeenkomsten, convenanten
Bron:

De opvolger van het demonstratieprogramma is de 'Regeling Telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rail of water' (1995 Strct. 105) opgesteld. Dit programma is bedoeld voor ondernemers in het midden- en kleinbedrijf.

(60)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van of het afwijzen van een verzoek tot financiële bijdrage en het eventueel stellen van nadere voorwaarden in het kader van de Regeling Telematicatoepassingen in het goederenvervoer.
Periode: 1995-
Product: Beschikkingen
Opmerking: De minister kan beslissen beschikbare bedragen aan te wenden voor het volgende jaar. Uiterlijk 1997 moet het geld zijn besteed.
Bron: Regeling Telematicatoepassingen in het goederenvervoer over weg, rails of water 1995 Stcrt. 105, art. 4

(61)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het ontwerpen en samenstellen van de standaardformulieren Telematica in Transport.
Periode: 1995-
Product:
Opmerking: De aanvrager dient van deze formulieren gebruik te maken.
Bron: Regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer, art. 5

(62)

Actor: Minister van Economische Zaken/Senter
Handeling: Het toetsen en beoordelen van aanvragen in het kader van de Regeling Telematicatoepassingen in het goederenvervoer.
Periode: 1995-
Product:
Bron: Regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer 1995, art. 5

Aanvragen, die voor een inhoudelijke beoordeling in aanmerking komen, worden ter advisering gestuurd aan het College van Advies Regeling Telematicatoepassingen goederenvervoer. Eventueel wordt een projectbeheerder aangesteld omtrent de behandeling van de aanvragen en de declaraties. Bij de uiteindelijke beslissing wordt de minister geadviseerd door het Adviescollege regeling telematicatoepassingen in het goederenvervoer. Een bijdrage wordt slechts verleend wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. de aanvrager moet aannemelijk maken dat de financiële middelen (inclusief de middelen uit deze bijdrage) voldoende zijn
2. de projectbeschrijving moet door de minister zijn goedgekeurd
3. de uitvoering moet plaatsvinden door in Nederland gevestigde ondernemers (samenwerkende ondernemers zijn hoofdelijk aansprakelijk).

Deze regeling vervalt per 1 januari 1998

2.9 Crisisbeheersing

Crisisbeheersing omvat de zorg van de overheid voor het treffen van maatregelen en voorzieningen die instandhouding van de samenleving in geval van rampen, oorlogen en andere calamiteiten mogelijk moeten maken. De overheid richt zich daarbij op de realisering van een aantal doelstellingen:

- het beschikbaar houden van adequate voorzieningen voor de ondersteuning van rampenbestrijding en hulpverlening;
- het treffen van voorzieningen die de voortzetting van het bestuur onder buitengewone omstandigheden garanderen;
- het treffen van voorzieningen tot instandhouding van het maatschappelijk leven;
- het treffen van voorzieningen ter ondersteuning van de Nederlandse defensie-inspanning in bondgenootschappelijk verband.

Voor wat betreft het vervoer van goederen en personen kan crisisbeheersing worden gedefinieerd als het realiseren van een doelmatig vervoersprogramma aan de hand van de bestaande behoefte en de beschikbare vervoermiddelen, daarbij rekening houdend met het feitelijk gevaar dat dreigt. In geval

van calamiteiten worden noodverordeningen op lokaal niveau uitgevaardigd. In geval zich een crisis van nationale omvang voordoet, biedt een noodwetgeving de wettelijke basis voor het handelen van de overheid ten tijde van die crisis.

(63)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het treffen van maatregelen ter beheersing van een crisis waarin het vervoer van goederen een rol speelt.
Periode: 1945-
Product:
Opmerking: Onder deze handeling valt ook het op het gebied van vervoer van goederen organiseren en coördineren van civiele ondersteuning aan defensie-inspanningen in het kader van een bondgenootschappelijk verdrag over crisisbeheersing
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 13 en 19

(64)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het organiseren en coördineren van civiele ondersteuning op het gebied van vervoer van goederen aan inspanningen in het kader van een bondgenootschappelijk verdrag.
Periode: 1945-
Product:
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 13

Bepalingen met betrekking tot het vervoer van goederen onder bijzondere omstandigheden zijn vastgelegd in een aantal (bijzondere) wetten met daarbij behorende (lagere) regelgeving:

1. de Spoorwegwet (1875) en het Reglement Spoorwegen in Bijzondere Omstandigheden (1912), deze wet wordt behandeld in het rapport *Collectief Personenvervoer* en het hoofdstuk *Goederenvervoer per spoor*
 2. de Wet Gebruik Vervoermiddelen (1939; ingetrokken in 1954), deze wet wordt behandeld in het hoofdstuk Integraal beleid goederenvervoer
 3. de Vervoersnoodwet
- Van recente datum - 1996 - is de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden. Deze bevat regels met betrekking tot de inwerkingtreding van (onderdelen van) meer specifieke noodwetgeving in geval van bijzondere omstandigheden.

In 1939 wordt een ontwerp van wet houdende regelen met betrekking tot het verzekeren in geval van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden van een doelmatig gebruik van vervoermiddelen voorgelegd aan de Staten Generaal: Wet gebruik vervoermiddelen (1939 Stb. 528). Deze wet, die op 17 september 1939 aanvankelijk voor de tijd van een jaar in werking treedt, blijft tijdens de bezetting 'tot nader order' van kracht. Het daartoe strekkende Besluit van de secretarissen-generaal van de Departementen van Waterstaat, van Binnenlandse Zaken, van Handel, Nijverheid en Scheepvaart, en van Landbouw en Visserij van 29 augustus 1940 (Verordening nr. 123, 1940), vervalt echter in 1944 door plaatsing op 'lijst' B zoals bedoeld in artikel 17 van het Besluit Bezettingsmaatregelen. Bij koninklijk besluit van 21 september 1944 (Stb. E 113) wordt de wet door de regering in Londen opnieuw voor de tijd van een jaar in werking gebracht en in 1946 verlengd, omdat de omstandigheden nog te veel afwijken van de normale omstandigheden. Uiteindelijk blijft de wet, na een aantal hernieuwde verlengingen van de werkingsduur, tot 1954 van kracht. De wet verliest haar betekenis bij de invoering van de Vervoersnoodwet in 1962.

De Wet gebruik vervoermiddelen 1939 beoogt vooral de ontwrichting van het niet-militaire vervoer tegen te gaan en te beperken. Er wordt een basis gecreëerd voor het treffen van maatregelen die een zo nuttig mogelijk gebruik van het niet-militaire vervoer verzekert. Zo omvat de wet een stelsel waarbij tot inschrijving van vervoermiddelen kan worden overgegaan. Het hele vervoersapparaat wordt op die wijze geregistreerd, waardoor er ruimte ontstaat tot vrije bedrijfsuitoefening voor de houders der vervoersmiddelen, zolang de toestand betrekkelijk gunstig blijft. Daarnaast beoogt de wet het gebruik van vervoermiddelen te beperken om een eventuele schaarste aan brandstoffen het hoofd te kunnen bieden. De Minister van verkeer en Waterstaat wordt zo in staat gesteld bij ministerieel besluit de vereiste voorzieningen ten aanzien van het vervoer te treffen, zo nodig of indien gewenst in overeenstemming met zijn ambtgenoten van Economische Zaken, Defensie en Binnenlandse Zaken.

De wet draagt de registratie van voertuigen op aan de Rijksverkeersinspectie, onder leiding van de Inspecteur-Generaal van het verkeer. Deze moet regelmatig contact onderhouden met instellingen als het Centraal Distributiebureau, het Rijksbureau voor de oorlogsvoorziening in Oorlogstijd, het Bureau voor aardolieproducten, de Nederlandse Spoorwegen, etc. Ook algemene organisaties van vervoerders moeten bij dit overleg worden betrokken.

(65)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van regels volgens welke houders van daarbij aangewezen vervoermiddelen, die kunnen worden gebruikt voor vrachtvervoer te land of te water, worden verplicht die vervoermiddelen in te schrijven in de daartoe bestemde registers.
Periode: 1939-1954
Product: regelgeving
Bron: Wet Gebruik Vervoermiddelen 1939, art. 2 eerste lid

(66)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van regels tot het gebruik van vervoermiddelen, in de daartoe aangewezen registers, die kunnen worden gebruikt voor het vrachtvervoer.
Periode: 1939-1954
Product:
Bron: Wet Gebruik Vervoermiddelen, art. 2 tweede lid

(67)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van opsporingsambtenaren zoals bedoeld in art. 4, 5 en 6 van de Wet Gebruik Vervoermiddelen.
Periode: 1939-1954
Product: aanstellingsbesluiten en instructies
Bron: Wet Gebruik Vervoermiddelen, art. 4-6

Per 1 januari 1963 wordt de opvolger van kracht: de Vervoersnoodwet (1962 Stb. 571). Kernstuk van de Vervoersnoodwet is de mogelijkheid tot instelling van een centrale organisatie met bijzondere bevoegdheden op het terrein van het inland-vervoer. De bevoegdheden worden in hoofdstuk III van de wet omschreven en moeten in buitengewone omstandigheden bij koninklijk besluit, naderhand bekrachtigd door de Staten-Generaal, worden geactiveerd. Deze wet wordt uitvoerig behandeld in het rapport *Integraal beleid verkeer en vervoer*.

Verwante wetgeving is de Wet bescherming bevolking, de Wet buitengewone bevoegdheden, de Noodwet arbeidsvoorziening en de Wet behoud scheepsruimte. Bij de toepassing van de noodwetten kunnen de gewone vervoerswetten - bij voorbeeld de Wet autovervoer goederen (WAG) - geheel of gedeeltelijk buiten werking gesteld worden.

De Vervoersnoodwet biedt de overheid verschillende mogelijkheden tot ingrijpen. Zo zal hij regelend kunnen optreden door middel van een vergunningenstelsel, hetwelk zal worden gehanteerd met het doel om niet essentieel vervoer af te kappen (verbodsbepalingen) en het essentiële vervoer, in overeenstemming met de daaraan in het publieke belang te koppelen prioriteiten (mede te bepalen door de Vervoersraad), af te wikkelen. Verder zal de overheid, indien het particulier initiatief het op bepaalde terreinen van het vervoer laat afweten, bindende aanwijzingen kunnen geven waarmee de uitvoering van bepaalde vervoersdiensten verplicht kan worden gesteld (vervoersplicht). De exploitatie van de vervoersbedrijven zal daarbij overigens niet door de overheid geschieden, maar worden overgelaten aan de normale exploitanten, op basis van het in de wet voorziene stelsel van vergunningen, aanwijzingen en verplichtingen. De overheid treedt dus uitsluitend regelend op. De overheid bepaalt verder de tarieven en de voorwaarden waaronder gedwongen vervoer plaatsvindt.

(68)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het samen met de minister van Defensie opstellen van regels betreffende het

instandhouden van vervoer van goederen.
Periode: 1959-
Product: Vervoersnoodwet en daaronder ressorterende wijzigingen en algemene maatregelen van bestuur.
Bron:

(69)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het samen met de minister van Defensie voorbereiden van door de minister vast te stellen voorschriften waarmee het vervoer van goederen in oorlogstijd dwingend geregeld kan worden.

Periode: 1963-

Product: Voorschriften

Opmerking: Door of vanwege de Directeur Binnenlands Vervoer worden de voorschriften uitgevoerd. De voorschriften betreffen ondermeer:
het verstrekken van vervoersvergunningen
het aanwijzen van vervoermiddelen voor vervoer van bepaalde goederen
het geven van aanwijzingen t.a.v. het onderhoud van bepaalde vervoermiddelen
de registratie van vervoermiddelen

Bron: Vervoersnoodwet, art. 8-10, 12, 16, 17

Op 3 april 1996 treedt de wet houdende regeling met betrekking tot uitzonderingstoestanden (de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden 1996 Stb. 365) in werking. Deze wet dient tot uitvoering van artikel 103 van de Grondwet 1983 en geeft bepalingen met betrekking tot de afkondiging, de opheffing en het einde van uitzonderingstoestanden, alsmede bepalingen betreffende noodwetgevingen. Onder de hier bedoelde noodwetgeving vallen ook de betreffende bepalingen in de Spoorwegwet en de Vervoersnoodwet.

3 GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

3.1 Inleiding

3.1.1 Goederenvervoer over de weg en zijn producten

Sinds 1954 kent de wet een indeling van het goederenvervoer over de weg naar vervoersoorten. Aan de hand van deze indeling wordt bepaald of een vergunning dan wel een inschrijving vereist is. Het primaire onderscheid, dat tot op de dag van vandaag bestaat, is het onderscheid tussen eigen vervoer en beroepsvervoer.

Eigen vervoer is het vervoer met vrachtauto's van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van eigen onderneming of bedrijf. Beroepsvervoer is het vervoer van goederen met vrachtauto's tegen vergoeding, niet zijnde eigen vervoer.

Tot 1988 is er sprake van een onderscheid binnen het beroepsvervoer in geregeld en ongeregeld beroepsvervoer. Het geregeld vervoer betreft enerzijds vrachtautodiensten, anderzijds afhaal- en besteldiensten. Vrachtautodiensten zijn geregelde diensten tot het vervoer van goederen met vrachtauto's tegen vergoeding. Afhaal- en besteldiensten zijn diensten tot het afhalen en bestellen met vrachtauto's tegen vergoeding van goederen, te verzenden of verzonden met een of meer geregelde diensten tot het vervoer van goederen. Voor beide vormen van geregeld vervoer geldt, in tegenstelling tot het ongeregeld vervoer, zowel een exploitatie- als een vervoerplicht: de ondernemer is verplicht de dienst uit te oefenen en dient de voor vervoer aangeboden goederen te vervoeren.

Ongeregeld beroepsvervoer is het vervoer van goederen met vrachtauto's tegen vergoeding, hetgeen niet onder het geregeld beroepsvervoer valt. Het betreft hier een verzamelnaam voor allerlei vormen van beroepsvervoer, dat niet het karakter van een dienst heeft.

Zowel het eigen vervoer als het (tot 1988 ongeregelde) beroepsvervoer kent verder een onderscheid in binnenlands en grensoverschrijdend vervoer. Grensoverschrijdend vervoer is eigen vervoer of (ongeregeld) beroepsvervoer waarbij tussen de plaats waar goederen worden geladen en de plaats waar goederen worden gelost tenminste één grens wordt overschreden, met dien verstande dat grensoverschrijdend vervoer tussen twee in Nederland gelegen plaatsen gelijkgesteld wordt met binnenlands vervoer.

De belangrijke positie in het inland vervoer is te danken aan met name één kenmerk van dit vervoer. Het betreft 'huis tot huis'-vervoer dat met een relatief hoge gemiddelde snelheid plaatsvindt. Voor- en natransport zijn daarom niet nodig, hetgeen tijd en kosten bespaart.

3.1.2 De afbakening van het deelterrain

In dit hoofdstuk komen de handelingen aan bod, die expliciet betrekking hebben op het goederenvervoer over de weg. Ook de handelingen die betrekking hebben op de bijdragen, die de directie Goederenvervoer van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat levert aan het beleid en de beleidsuitvoering van andere directies, vanuit het belang van het goederenvervoer over de weg zijn hier opgenomen.

Intermodaal vervoer en het vervoer van gevaarlijke stoffen, met inbegrip van de handhaving, worden in aparte hoofdstukken van het deelrapport Goederenvervoer behandeld.

3.1.3 Wet- en regelgeving

3.1.3.1 Nationaal

De wettelijke regeling van het goederenvervoer is in eerste instantie ingericht naar de diverse modaliteiten. Kenmerkend voor deze regelgeving is, dat de hierin vervatte voorschriften betrekking hebben op zowel het vervoer als het verkeer. De Wet Autovervoer Goederen (WAG) van 1951, die in 1954 van kracht wordt, is de eerste, specifieke regeling van het vervoer van goederen met vrachtauto's. Tot die tijd wordt de Wet Gebruik Vervoermiddelen van 16 september 1939, Stb. 528, met een kleine onderbreking direct na de oorlog ten tijde van het Militair Gezag, telkens verlengd. Deze wet is tot stand gekomen in de bijzondere omstandigheden van 1939 en stelt regelen tot verzekering in geval van oorlog, oorlogsgevaar en andere buitengewone omstandigheden, van een doelmatig gebruik van vervoermiddelen. In een reeks van maatregelen worden voor de strafbepalingen de desbetreffende artikelen van deze wet van toepassing verklaard. Deze maatregelen betreffen voor het eigen goederenvervoer het Tweede Uitvoeringsbesluit van de Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 18 juni 1940 (Verordeningenblad no. 17/1940), gewijzigd bij het Besluit van dezelfde Secretaris-Generaal van 26 mei 1941 (Verordeningenblad no. 101/1941) en voor het beroepsgoederenvervoer het Derde Uitvoeringsbesluit van de Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 18 juni 1940 (Verordeningenblad no. 18/ 1940), gewijzigd bij Besluit van dezelfde Secretaris-generaal van 1 oktober 1940 (Verordeningenblad no. 164/1940

Met de inwerkingtreding van de WAG komen ook de diverse besluiten te vervallen. De WAG wordt eind jaren tachtig omgebouwd tot overgangswet en uiteindelijk in 1992 vervangen door de Wet goederenvervoer over de weg (WGW). Bepalingen ten aanzien van de rij-, rust- en dienstitijden, ook met betrekking tot het goederenvervoer over de weg, zijn opgenomen in Rijttijdenwet 1936 en de daarop gebaseerde Rijttijdenbesluiten. De ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, als eerste ondertekenaar, en van Verkeer en Waterstaat, als tweede ondertekenaar, dragen samen de verantwoordelijkheid voor deze regelgeving.

Hieronder worden de voornaamste wetten en besluiten kort besproken.

Wet Autovervoer Goederen (WAG), 1951-1992

De WAG wordt in 1947 ingediend en verschijnt op 4 augustus 1951 in Stb. 342. Na een parlementaire behandeling van bijna vier jaar, nemen de voorbereidingen met betrekking tot de nodige uitvoeringsbesluiten nog ongeveer tweeëneenhalf jaar in beslag, zodat de WAG op 15 februari 1954 in werking treedt.

De wet is met name gericht op de ordening van de vervoerstak, door middel van een capaciteits- en een tariefregeling. De belangrijkste instrumenten, die de overheid in het kader van deze wet ter beschikking staan, zijn het vergunningstelsel en de toelatingseisen tot het beroep. Binnen het goederenvervoer over de weg gaat nu de indeling gelden, die al in de oorlog is gemaakt: er wordt voortaan (juridisch) onderscheid gemaakt tussen ongeregeld en geregeld beroepsvervoer enerzijds, en beroeps- en eigen vervoer anderzijds.

Op grond van de WAG kunnen bij algemene maatregel van bestuur voorschriften worden gegeven. De twee Koninklijke Besluiten, die met de WAG in werking treden, zijn:

- het KB van 16 januari 1954, houdende vaststelling van een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Wet Autovervoer Goederen (Stb. 1951, 342), ofwel het *Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen (UAG)* 1954, Stb. 6, sedertdien gewijzigd en geheel herzien bij KB van 2 mei 1988, Stb 209, sedertdien gewijzigd en ingetrokken 1992. Het UAG geeft regels m.b.t. de uitvoering van de WAG;
- het KB van 30 januari 1954, houdende richtlijnen voor de Commissie Vergunningen Goederenvervoer en voor de Rijksinspecteurs voor zover aan deze laatste bevoegdheden van de Commissie zouden worden overgedragen, ofwel *Richtlijnen Goederenvervoer* 1954, Stb. 24, ingetrokken 1988, Stb. 209.

In het kader van de tonnagestop volgt in 1975 het *Besluit beperking laadvermogen wegvervoer* van 11 juli 1975, Stb. 421, sedertdien gewijzigd, ingetrokken 1985, Stb. 576.

Een belangrijke herziening van de WAG betreft het wetsontwerp tot wijziging van de WAG van 1981. Dit wetsontwerp wordt, met inachtneming van de dereguleringsbeslissingen, omgebouwd tot overgangswet voor periode van 4 jaren. Het wordt noodzakelijk geacht alvast een aantal essentiële wijzigingen door te voeren vooruitlopend op een geheel nieuwe wet. Op 6 mei 1985 wordt het

ontwerp ingediend (kamerstuk 16.822), op 11 december 1986 verschijnt de wetswijziging in Staatsblad (nr 735) en per 1 mei 1988 treedt deze in werking.

Het reeds genoemde *Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen* 1988 geeft uitvoering aan de herziene WAG. In het kader van de gewijzigde organisatie van de vergunningsverlening volgen de *Richtlijnen autovervoer goederen*, vastgesteld bij KB van 2 mei 1988, Stb. 211, houdende richtlijnen voor de Raad voor het Vergunningenbeleid, de Commissie Vergunningen Wegvervoer en de Inspecteur-Generaal.

Het *Besluit cabotagevervoer*, vastgesteld bij KB van 12 september 1990, Stb. 485, geeft uitvoering aan Verordening (EEG), nr. 4059/89 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 december 1989, tot vaststelling van de voorwaarden waaronder niet in een lidstaat woonachtige vervoersondernemers aldaar tot het binnenlands goederenvervoer over de weg worden toegelaten.

Wet goederenvervoer over de weg (Wgw), 1992-

Door middel van deze wet van 12 maart 1992, Stb. 145 en de bijbehorende uitvoeringsregeling *Besluit goederenvervoer over de weg* (Bwg) heeft Nederland ook invulling gegeven aan de Europese Richtlijn 74/561. Het scheppen van gelijke concurrentievoorwaarden is het belangrijkste doel; daarnaast spelen overwegingen van verkeersveiligheid, arbeidsbescherming, milieu en bescherming van de infrastructuur een rol. Tegen deze achtergrond blijft het vergunningstelsel gehandhaafd.

De Wgw krijgt de vorm van een raamwet, om in de toekomst aan te kunnen sluiten op de Europese regelgeving.

Rijttijdenwet (RTW), 1936-

De Rijttijdenwet van 9 november 1936, Stb. 802 beoogt het tegengaan van oververmoeidheid van bestuurders van motorrijtuigen. Het doel van de bepalingen van deze wet en van het Rijttijdenbesluit (RTB) van 21 september 1977, Stb. 547, is tweeledig: het bevorderen van de arbeidsbescherming en, mede daardoor, de verkeersveiligheid. Inmiddels is in de Wgw van 1992, om concurrentievervalsing te voorkomen, een sterke relatie tot stand gebracht met de Rijttijdenwet.

De ministers van SZW en V&W dragen de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor deze regelgeving. De arbeidsbescherming is het eerste doel van de wet, de minister van SZW is eerste ondertekenaar en het vaststellen van de rij-, rust en dienstitijden behoort tot zijn taken. Beide ministers, en namens hen de Arbeidsinspectie (voor wat betreft het eigen vervoer) en de Rijksverkeersinspectie (idem voor beroepsvervoer), zijn belast met de uitvoering van de wet.

CMR, 1960-1964

Deze Wet, houdende regeling van de formaliteiten, bedoeld in artikel 31, derde lid, van het op 19 mei 1956 te Genève gesloten Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) is in 1964, Stb. 381, weer ingetrokken (zie verder Internationaal).

De volgende wetten zijn deels ook van toepassing op het goederenvervoer over de weg:

- Wet op de Economische Delicten (WED), Stb. 1950, 258: op grond van deze wet is niet naleving van het bepaalde bij of krachtens de Wgw strafbaar gesteld en zijn derhalve ook de opsporingsbevoegdheden van deze wet van toepassing. In het kader van deze wet worden hoge boetes geïnd;
- Vestigingswet bedrijven, Stb. 1954, 99;
- Vervoersnoodwet, Stb. 1962, 572.

3.1.3.2 Internationaal

Als grondslag of als richtsnoer voor de nationale wetgeving fungeert het internationaal vervoerrecht. In het kader van de ontwikkeling van dit recht speelt met name de Europese Unie (EU) een belangrijke rol. De verordeningen van de Raad van de Europese Gemeenschappen hebben rechtstreekse werking.

Ingevolge de Eerste Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten (Ph. 6 augustus 1962) is grensoverschrijdend eigen vervoer tussen de lidstaten volledig geliberaliseerd. Deze Richtlijn bepaalt echter eveneens dat hierdoor geen wijziging wordt aangebracht in de voorwaarden waaronder elke lidstaat zijn eigen onderdanen tot dit vervoer toelaat. In Nederland blijft op grond van de WAG en de Wgw een inschrijving voor dit vervoer vereist.

De Richtlijn 74/561/EEG, voluit 'Richtlijn van de Raad van Europese Gemeenschappen van 12 november 1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal vervoer over de weg (PbEG L 308), gewijzigd bij Richtlijn 89/438/EEG van 21 juni 1989 (PbEG L 212)' stelt de drie voorwaarden vast m.b.t. het beroep van vervoerondernemer. Deze Richtlijn heeft als belangrijkste doel het scheppen van gelijke concurrentievoorwaarden (zie boven).

De Verordening (EEG) 3164/76 betreffende het communautaire contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten wordt bij Verordening (EEG) 1841/88 van de Raad van 21 juni 1988 (PbEG L 163) gewijzigd tot 'Verordening EEG 3164/76 van de Raad van 16 december 1976 inzake de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg'. Deze Verordening (EEG) 1841/88 legt de ontwikkeling vast naar een vrije markt zonder kwantitatieve beperkingen in de sector van het intracommunautaire goederenvervoer over de weg in 1992.

De Verordening (EEG) 4059/89, voluit 'Verordening van de Raad van Europese Gemeenschappen van 21-12-1989 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder niet in een lidstaat woonachtige vervoerondernemers aldaar tot het binnenlandse goederenvervoer worden toegelaten' betreft het zogenoemde cabotagevervoer. In 1998 zal dit vervoer, in het kader van de verdere harmonisering en liberalisering van regelgeving, volledig vrij zijn.

Daarnaast zijn van belang:

- Richtlijn 77/796/EEG: 'Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12-12-1977 inzake onderlinge erkenning van diploma's, certificaten en andere titels van ondernemer van goederenvervoer over de weg enz., gewijzigd bij Richtlijn 89/438';
- Verordening (EEG) 3916/90: 'Verordening van de Raad van Europese Gemeenschappen van 21-12-1990 betreffende in crisissituaties te nemen maatregelen op de markt voor het goederenvervoer over de weg'. Deze Verordening is belangrijk om in geval van ernstige verstoringen van de markt op te kunnen treden, aangezien nu weinig of geen marktregulerende instrumenten meer voorhanden zijn.

Onlangs zijn een aantal richtlijnen betreffende het internationale vervoer, waaronder 74/562/EEG en 77/796/EEG, gewijzigd en samengevoegd in de Richtlijn 96/26/EG van de Raad van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers.

Enkele belangrijke intergouvernementele overeenkomsten zijn:

- CMR (Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route): Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg van 19 mei 1956 (Trb. 1957, 84; Protocol van 5 juli 1978, Trb. 1980, 155). Dit verdrag regelt de aansprakelijkheid van de vervoerder en de te gebruiken documenten en is van toepassing op vervoer tussen twee verschillende landen, waarvan er tenminste één bij het verdrag is aangesloten. Ingevolge dit verdrag dienen de zgn. CMR-vrachtbrieven gebruikt te worden voor het grensoverschrijdend vervoer vanuit en naar Nederland.
- AETR (Accord Européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des Transports internationaux par Route): Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg van 1 juli 1970, Trb. 1972, 97, op 5 januari 1976 in werking getreden. Naast het regelen van de arbeidsvoorwaarden is het doel het vergroten van de verkeersveiligheid.
- TIR (Transport Internationale des marchandises par Route): douaneovereenkomst inzake het internationale vervoer van goederen onder dekking van carnets TIR van 14 november 1975, als derde in een reeks van TIR-overeenkomsten.

3.2 Ontwikkelingen in het wegvervoer sinds 1945

3.2.1 Het nationale perspectief

Sinds het einde van de vorige eeuw zijn er van overheidswege pogingen gedaan om het goederenvervoer over de weg door middel van een vergunningstelsel te reguleren. In de jaren dertig vindt er, tegen de achtergrond van de economische crisis, een toenemende discussie plaats over de noodzaak van coördinatie van het gehele vervoer. In tegenstelling tot het personenvervoer, komt pas na de oorlog een wettelijk geregelde ordening van het goederenvervoer tot stand.

De bijzondere omstandigheden van de Tweede Wereldoorlog resulteren in een reeks van oorlogs- en andere crisismaatregelen. Het vervoer van goederen met auto's wordt onder andere aan een vergunning, die slechts geldig is voor een bepaald motorrijtuig, onderworpen. In de eerste naoorlogse jaren vindt enerzijds afbouw van deze maatregelen plaats, wordt anderzijds gewerkt aan het scheppen van een ordening van het goederenvervoer over de weg. Op grond van twee uit de oorlog daterende uitvoeringsbesluiten, die na de oorlog gehandhaafd worden, blijft het goederenvervoer vergunningplichtig. Onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Energie (later Verkeer en Waterstaat) wordt een nieuwe Directoraat-Generaal van het Verkeer belast met deze, en andere taken op het gebied van het binnenlandse vervoer.

In 1954 treedt de Wet Autovervoer Goederen (WAG) in werking. De WAG regelt het vervoer van goederen met vrachtauto's. De wet heeft tot doel "het bereiken van gezonde verhoudingen binnen de vervoerstaking en het verzekeren aan de betrokken vervoerstaking van de hem toekomende plaats binnen het gehele vervoerswezen". Daarbij is het eerste (marktordening) nodig voor aan het tweede (coördinatie) gewerkt kan worden. Alle vormen van binnenlands en grensoverschrijdend vervoer per vrachtauto vallen onder de werking van de wet.

Het uitgangspunt van de regelgeving door de overheid met betrekking tot deze vervoerstaking is tot in de jaren tachtig te typeren als: marktordening door middel van een zogenaamd capaciteitsregime. De toegang tot de vervoermarkt wordt geregeld met behulp van een vergunningstelsel (met kwaliteits- en capaciteitselementen), aangevuld met een tariefregeling. Beroepsvervoer -vervoer van goederen met vrachtauto's tegen vergoeding - is verboden, tenzij dit geschiedt op grond van een vergunning. Voor de beroepsvervoerder gelden tevens toelatingseisen tot het beroep en de markt. Iedere verleende vergunning vertegenwoordigt een bepaalde hoeveelheid vervoerscapaciteit. Een aanvraag om een vergunning wordt in principe ingewilligd, tenzij dit in strijd is met het 'algemeen vervoerbelang'. De overheid kan de vervoerbehoefte toetsen en zo vraag en aanbod op elkaar afstemmen. Ook met betrekking tot het coördinatiebeginsel is het vergunningstelsel het belangrijkste beleidsinstrument. In de praktijk blijkt het moeilijk invulling te geven aan dit beginsel.

Het eigen vervoer valt buiten het capaciteitsregime. Dit vervoer is derhalve niet vergunningplichtig en ook de toelatingseisen zijn niet van toepassing. Wel is inschrijving verplicht, zodat onderscheid met het beroepsvervoer mogelijk is, aangezien het verboden is voor een houder van een inschrijving om beroepsvervoer te verrichten. Met het oog op controle langs de weg worden vergunnings- en inschrijvingsbewijzen verstrekt.

Het goederenvervoer over de weg neemt een belangrijke positie in binnen het inland vervoer. In de naoorlogse periode groeit het nationale en internationale goederenvervoer over de weg sterk, niet alleen qua vervoersomvang, maar ook in vergelijking met de andere vervoerstakingen. De omvang van het binnenlandse vervoer over de weg stijgt van 141 mln. ton in 1965, 336 mln. ton in 1975, via 343 mln. ton in 1985 naar 412,1 mln. ton in 1994.

Dankzij deze groei van het ladingaanbod doen zich tot in de eerste helft van de jaren zeventig geen problemen voor met het capaciteitsregime. Als vervolgens een economische teruggang resulteert in een flinke overcapaciteit, is duidelijk dat het beleid onvoldoende werkt. De overheid stelt in 1975 een tonnageslop in voor het ongeregeld beroepsvervoer. Omdat de vraag naar vervoer blijft dalen, kan de overcapaciteit niet worden weggenomen.

In de loop van de jaren tachtig wordt duidelijk dat het capaciteitsbeleid aan actualiteit heeft ingeboet. De WAG wordt bekritiseerd, met name in het rapport van de Commissie Vermindering en Vereenvoudiging van Overheidsregelingen (Commissie-Geelhoed). Deze commissie komt tot de conclusie dat ordening van de markt plaats dient te vinden d.m.v. kwalitatieve voorwaarden voor vestiging. De uitgangspunten van het beleid veranderen, de doelstelling van de overheid blijft

dezelfde: het, met het oog op een redelijke en duurzame vervoervoorziening, scheppen van voorwaarden voor het instandhouden van een in sociaal-economisch opzicht gezonde bedrijfstak.

De overheid besluit, in haar streven naar deregulering, in samenwerking met het bedrijfsleven nieuwe regelgeving te ontwikkelen. In 1985 wordt door overheid, werkgevers, werknemers en verladers in de sector het zgn. Convenant Wegvervoer of Overeenkomst Toekomstig Wegvervoerbeleid gesloten en een gezamenlijke projectorganisatie in het leven geroepen. Op basis van dit convenant zouden de partijen onder meer "streven naar een juridische systematiek houdende de uitbanning van de zogenaamde oneerlijke concurrentie: het concurrentievoorwaardenbeleid. Deze doelstelling heeft uiteindelijk, via Wetsontwerp 16 822, geleid tot de totstandkoming van de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw)."

De wijziging van de WAG van 11 december 1986 loopt vooruit op deze geheel nieuwe wet. De Nota van Toelichting bij het UAG 1988 spreekt van "een overgangsfase (..) tussen het oorspronkelijk vlak na de Tweede Wereldoorlog opgezette beleid en het thans in voorbereiding zijnde toekomstig wegvervoerbeleid."¹ Het oorspronkelijke wetsontwerp wordt, met inachtneming van de dereguleringsbeslissingen, omgebouwd tot overgangswet voor periode van 4 jaren, die op 1 mei 1988 in werking treedt.

De oorspronkelijke doelstelling van het wetsontwerp van verscherping van het capaciteitsregime maakt plaats voor een versoepeling. In het streven naar een gedereguleerde marktordening worden een reeks van maatregelen genomen, die strekken tot vermindering van de interne en externe beleidslasten. Nadat in 1985 de tonnagestop is ingetrokken, komt nu het wettelijk onderscheid tussen geregeld en ongeregeld vervoer te vervallen en wordt het tonnage-stelsel vervangen door een eenhedenstelsel. In het kader van dit nieuwe stelsel wordt het wagenpark in twee klassen verdeeld. De vervoerscapaciteit, waarvoor vergunning verleend wordt, wordt voortaan niet meer in tonnage, maar in eenheden uitgedrukt. Eén eenheid staat gelijk aan één vrachtauto. Met dit stelsel resteert een globaal capaciteits-regulerend instrument en worden de met de uitvoering gemoeide beleidslasten beperkt.

Daarnaast krijgt de minister meer invloed op de vergunningsverlening en wordt het bedrijfsleven daar sterker bij betrokken. Het bedrijfsleven is voortaan vertegenwoordigd, niet in de Commissie Vergunningen Wegvervoer, die daadwerkelijk de vergunningen verleend, maar in de Raad voor het Vergunningsbeleid, waarvan de Commissie onderdeel vormt.

Ter uitwerking van het Convenant Wegvervoer komt de Stuurgroep Toekomstig Wegvervoerbeleid in 1988 met haar eindrapport. Dit rapport bevat de bevindingen van de 21 projectgroepen, die ieder een thema hebben uitgewerkt. Het Convenant en dit eindrapport dienen als basis voor de formulering van het concept van de Wgw. Inmiddels zijn ook de opvattingen in internationaal verband aan het veranderen. Aan het internationale streven naar liberalisering van het goederenvervoer over de weg kan in de Wgw ook uitvoering worden gegeven. Door middel van deze wet van 12 maart 1992, Stb. 145 en de bijbehorende uitvoeringsregeling Besluit goederenvervoer over de weg (Bwg) heeft Nederland invulling gegeven aan de Europese Richtlijn 74/561. Het scheppen van gelijke concurrentievoorwaarden is het belangrijkste doel. Overwegingen van verkeersveiligheid, arbeidsbescherming, milieu en bescherming van de infrastructuur spelen ook een rol.

"De Wgw beoogt een gezond sociaal en economisch klimaat in de bedrijfstak beroepsgoederenvervoer over de weg te realiseren. Een dergelijk klimaat wordt geacht aanwezig te zijn als de ondernemingen in de bedrijfstak zich houden aan bepaalde publiek- en privaatrechtelijke bepalingen die, bij niet-naleving, tot (ernstige) concurrentievervalsing aanleiding kunnen geven. Kernthema in de Wgw is dus gelijke concurrentievoorwaarden."² Daarnaast wordt door middel van een stelsel van kwalitatieve voorwaarden voor vestiging gestreefd naar kwalitatief hoogwaardig vervoer, om zo te komen tot ordening van de sector. Het derde, en geheel nieuwe uitgangspunt van het wegvervoerbeleid betreft stimulering van de bedrijfstak.

Tot op de dag van vandaag staat het vergunningstelsel centraal in de wettelijke regeling van het goederenvervoer over de weg. Met de vervanging van de WAG door de Wgw blijven de doelstellingen

¹ Nota van Toelichting bij het UAG 1988, Stb. 209, p. 39.

² Vaststelling begroting HdTK 1993-1994, 23 400 XII, nr. 55, p. 1-2.

van ordening en coördinatie onverkort gehandhaafd. Deze ordening, met het oog op 'gezonde verhoudingen', is nu niet langer gericht op capaciteitsbeheersing, maar op concurrentievoorwaardenbeleid. Het vergunningstelsel speelt nu een belangrijke rol in het tegengaan van concurrentievervalsend marktgedrag. Indien een vergunninghouder zich schuldig maakt aan dergelijk gedrag, kan de vergunning worden ingetrokken. Het niet naleven van de bepalingen inzake rij- en rusttijden, belading of keuring van vrachtauto's kan ondernemers immers (concurrentie-)voordeel opleveren. Voor het eigen vervoer geldt nog altijd de verplichting tot inschrijving, teneinde dit vervoer van het beroepsvervoer te kunnen onderscheiden. Doorhaling van een inschrijving is mogelijk, om te voorkomen dat eigen vervoerders zich op de beroepsvervoermarkt begeven.

Onderdeel van het wegvervoerbeleid, zoals overeengekomen in het Convenant Wegvervoer, is het stimulerings- en ontwikkelingsbeleid, dat gericht is op de verbetering van de economische en sociale structuur van het wegvervoer. Met het oog op een grotere zelfwerkzaamheid van het bedrijfsleven wordt dit beleid 'van regulering naar stimulering' vanaf de tweede helft van de jaren tachtig ontwikkeld in nauwe relatie met de vestigingseisen en het concurrentievoorwaardenbeleid. De maatregelen betreffen onder andere voorlichting, onderwijs en onderzoek.

Met het verschijnen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer eind jaren tachtig komt dit beleid in het kader te staan van de SVV-hoofddoelstellingen van het bevorderen van een betere bereikbaarheid en een grotere leefbaarheid.

Van grote betekenis voor het (weg)vervoer is tevens het beleid van de ministeries van VROM en EZ, zoals dat geformuleerd is in het NMP (2) respectievelijk de Nota energievoorziening.

Het NMP 2 is richtinggevend voor het SVV 2. In de jaren negentig wordt aanvullend beleid ontwikkeld om de milieu- en bereikbaarheidsdoelstellingen van SVV 2 en NMP 2 beter binnen bereik te brengen. Dit beleid is nodig, omdat het vervoer over de weg sterk groeit. Centraal in deze aanpak staat het vergroten van de betrokkenheid van het bedrijfsleven.

3.2.2 Het internationale perspectief

Internationaal vervoer betreft het vervoer van of naar het grondgebied van een (lid)staat (bv. van de EU), al dan niet over het grondgebied van één of meer (lid)staten (zgn. transitovervoer). Indien vervoer verricht wordt van land A naar land B door een vervoerder uit land C spreekt men van 'derdelandenvervoer'. De zgn. cabotage betreft het verrichten van binnenlands vervoer door vervoersondernemers in een lidstaat, waar zij niet woonachtig zijn.

Met de groei van het grensoverschrijdende verkeer is ook de noodzaak van internationale samenwerking en regelgeving gebleken. Het internationale vervoersrecht fungeert als grondslag of richtsnoer voor de nationale wetgeving. Bij een groeiend aantal beleidsonderdelen hangen nationale aspecten samen met internationale.

Op het terrein van het goederenvervoer over de weg neemt Nederland deel aan internationaal overleg in bilateraal en multilateraal verband. Met een groot aantal landen, o.a. uit Oost-Europa, worden bilaterale verdragen gesloten over rit-machtigingen (vergunningen). De in dit kader relevante supranationale en internationale fora zijn de Europese Unie (EU), de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux), de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT) en de Economic Commission for Europe (ECE). Daarnaast zijn er niet-gouvernementele organisaties als de International Road Transport Union (IRU).

Het vervoer van goederen over de weg op het grondgebied van de lidstaten van de EU is in beginsel geregeld in door de Raad vastgestelde verordeningen, die rechtstreeks verbindend zijn voor hen die zich op dat grondgebied bevinden. Deze richtlijnen betreffen onder andere eisen m.b.t. de toegang tot het beroep en de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers.

Het hoofddoel van de EU is economische integratie: deze integratie wordt door middel van een gemeenschappelijke markt tot stand gebracht. Sinds het midden van de jaren tachtig is er sprake van een versneld liberalisatieproces in de vervoersector. De Transportraad van de ministers van Verkeer van de Europese Gemeenschap legt in 1986 het (weg)vervoerbeleid voor de interne markt in hoofdlijnen vast. Het uitgangspunt is de realisatie van een vrije vervoermarkt zonder kwantitatieve beperkingen uiterlijk in 1992. Deze kwantitatieve beperkingen zijn er met name op het gebied van het

wegvervoer over de weg sinds in de vorm van zgn. contingenten: verdelingen tussen verschillende landen met betrekking tot de hoeveelheid vervoer, die elk land afzonderlijk mag verrichten en die door de Raad worden vastgesteld. Om te komen tot afschaffing van de contingenten wordt het totale aantal communautaire vergunningen, dat in het kader van die communautaire contingenten aan de lidstaten wordt toegekend, jaarlijks gecumuleerd met 40% verhoogd.

De ontwikkeling naar een vrije vervoermarkt is vastgelegd in Verordening (EEG) 1841/88. Voor de toegang tot de markt geldt per 1 januari 1993 een stelsel van communautaire vergunningen, die worden verleend op de grondslag van kwalitatieve criteria, te weten betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid. Aan het internationale streven naar liberalisatie van het goederenvervoer over de weg wordt in de Wgw uitvoering gegeven. Op technisch (maten en gewichten), sociaal (rij- en rusttijden) en fiscaal (o.a. motorrijtuigenbelasting, accijnzen) gebied vindt harmonisatie plaats en worden diverse maatregelen genomen in Europees verband.

Naast de communautaire regelingen zijn in de loop der jaren, met name na de oorlog, tal van verdragen tot stand gekomen betreffende een breed scala van onderwerpen. Deze verdragen (bv. in het kader van de ECE) hangen veelal samen met de richtlijnen van de EU; vaak worden bepalingen van verdragen in richtlijnen overgenomen, al dan niet in aangepaste vorm. De verdragen betreffen wegen (zie deelrapport Waterstaat), voertuigen (met name rond thema's technische en veiligheidsvoorschriften en maten en gewichten) en bijkomende aspecten van vervoersactiviteiten (fiscaliteit, douaneregime, sociale voorwaarden, civiele aansprakelijkheid en veiligheidsvoorwaarden). Enkele van de belangrijkste verdragen worden genoemd in het de paragraaf 'Wet- en regelgeving'.

De Benelux kent een Commissie voor het Verkeer, met een subcommissie Vervoer over de weg. Na de afschaffing van de kwantitatieve beperkingen binnen de Benelux in 1962 (eerste liberalisatiefase) en de liberalisatie van het derdelandenvervoer (tweede liberalisatiefase), is sinds 1992 sprake van volledig vrij cabotagevervoer: niet in een lidstaat woonachtige vervoerondernemers worden aldaar tot het binnenlandse goederenvervoer toegelaten. De Benelux loopt hiermee een aantal jaren vooruit op de EU. Binnen de EU zal dit vervoer, in het kader van de verdere harmonisering en liberalisering van regelgeving, in 1998 volledig vrij zijn.

De Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT), op 17 oktober 1953 in het leven geroepen, is opgericht ter bevordering, ontwikkeling en coördinatie van maatregelen en activiteiten gericht op het Europese transport over land. De CEMT heeft geen eigen regelgevende bevoegdheid. Ook de CEMT geeft, net als de EU, in de aangesloten landen vergunningen af.

De Economic Commission for Europe (ECE) van de VN heeft een brede 'ontwikkelingsdoelstelling' en richt zich daarbij ook op onderzoek en informatie. Het ITC (Inland Transport Committee) is één van de Principal Subsidiary Bodies van de ECE. Het ITC kent een Subcomité inzake Road Transport (SC2). Met name in ECE-verband zijn een aantal verdragen op bovengenoemde terreinen gesloten, bv. m.b.t. het carnet TIR. In 1949 is het carnet TIR ingesteld: dit douanedocument maakt het mogelijk staten, waar niet geladen of gelost wordt, zonder in- en uitklaring van goederen te passeren. In samenhang hiermee worden in dit verband ook regelingen gegeven m.b.t. technische eisen. Het ECE kent als onderafdeling een commissie, de 'groep van deskundigen in douanevraagstukken betreffende het vervoer', die de aanpassing van deze technische normen verzorgt.

3.2.3 Handelingen

In deze paragraaf komt de algemene beleidsontwikkeling aan bod. Het beleid heeft zich in grote lijnen ontwikkeld van 'regulering naar stimulering'. In de jaren tachtig vindt liberalisering plaats en krijgt deze omslag voor het wegvervoer gestalte in het Convenant Wegvervoer. Door overheid en bedrijfsleven wordt gezamenlijk aan een nieuw wegvervoerbeleid gewerkt. De uitwerking van dit beleid, in de vorm van met name projecten, experimenten en onderzoek, komt aan bod in de paragraaf 'Stimulering en ontwikkeling'. Het gaat daarbij ook om het leveren van bijdragen aan andere beleidsterreinen, zoals milieu, ruimtelijke ordening en energievoorziening. Dit beleid kan van grote betekenis zijn voor het goederenvervoer.

(70)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van het rijksbeleid ten aanzien van het goederenvervoer over de weg.

Periode: 1945-
Product: Beleidsnota's en -plannen, bijvoorbeeld Convenant Wegvervoer 1985
Opmerking: Ter uitwerking van bovengenoemd convenant wordt in een projectorganisatie door overheid en bedrijfsleven gezamenlijk aan de totstandkoming van een nieuw wegvervoerbeleid gewerkt. De Stuurgroep Toekomstig Wegvervoer, onder voorzitterschap van V&W, komt in 1988, op basis van het werk van 21 projectgroepen, met het eindrapport.
Het kan hierbij in eerste instantie gaan om het ontwikkelen van een beleidsvisie. Vaak wordt in dat verband onderzoek verricht door externe bureaus.
Bron: Nota van Toelichting bij het UAG 1988, Stb. 209, p. 40; Van Heumen, Van WAG naar Wgw, p.74; V&W/ DGV, Werkprogramma G 1996; Convenant Toekomstig Wegvervoerbeleid van 30 september 1985, Stcrt. 190

(71)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van het sectorale goederenvervoerbeleid.

Periode: 1945-
Product: Bijdragen aan beleidsnota's en -plannen, bijvoorbeeld:

- Beleidsnota Goederenvervoer (1975)
- Nota Ondernemend vervoer (1987)
- Notitie Goederenvervoer (1994)
- Transport in balans (september 1996)

Bron: Bijlage Handelingen Tweede Kamer, 1993-1994, 23 709, nr. 1

(72)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van beleid op het gebied van verkeer en vervoer, in het bijzonder goederenvervoer over de weg, waar de minister van V&W niet eerst verantwoordelijk is.

Periode: 1945-
Product:
Opmerking: Het betreft hier beleid op het gebied van milieu, economische zaken, financiën, sociale zaken, etc.
Bron: ---

(73)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (laten) uitvoeren van (strategisch) onderzoek op het gebied van goederenvervoer over de weg.

Periode: 1945-
Product: Onderzoeksopdrachten en onderzoeksrapporten
Opmerking: Het gaat hier met name om het definiëren en begeleiden van onderzoeksprojecten.
Bron: Werkprogramma Goederenvervoer 1996
Opmerking: In de periode 1997 is deze handeling opgenomen in handeling 8 en 9

3.3 Totstandkoming wet- en regelgeving

De diverse ministeriële regelingen worden behandeld in het kader van de onderwerpen, waar zij betrekking op hebben.

Wet Autovervoer Goederen (WAG) (1954-1992)

(74)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, evalueren en intrekken van de (wijzigingen van de) Wet Autovervoer Goederen.

Periode: 1950-1992

Product: Wet Autovervoer Goederen van 4 augustus 1951, Stb. 342, sedertdien gewijzigd
Opmerking: De WAG wordt eind jaren tachtig omgebouwd tot overgangswet en uiteindelijk in 1992 vervangen door de Wet goederenvervoer over de weg (WGW).

Bron: ---

(75)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het o.g.v. de Wet Autovervoer Goederen bij algemene maatregel van bestuur geven van voorschriften inzake het goederenvervoer over de weg.

Periode: 1951-1992

Product: o.m. Uitvoeringsbesluit Autovervoer Goederen (UAG) 1954, Stb. 6, sedertdien gewijzigd, ingetrokken 1988, Stb. 209 en vervangen door UAG 1988, Stb. 209, sedertdien gewijzigd en ingetrokken 1992 en Richtlijnen Goederenvervoer 1954, Stb. 24, ingetrokken 1988, Stb. 209

Opmerking: De regels/voorschriften (kunnen) betreffen:

- rijden met onbeladen vrachtauto's in en buiten Nederland (art. 2, gewijzigd 1986, Stb. 735);
- uitzonderingen inzake toepasselijkheid wet, vergunningsplicht/inschrijving, vervoerplicht (art. 32 en 33), 'twee-verladers'-artikel ongeregeld vervoer (art. 37), enkel verrichten eigen vervoer, eisen kredietwaardigheid en vakbekwaamheid (art. 56) en aanwezigheid vergunnings-/inschrijvingsbewijs (allen: art. 3, eerste lid);
- bijzondere voorschriften t.a.v. grensoverschrijdend vervoer en toekenning aan tuchtcollege van bevoegdheid tot nemen tuchtmaatregelen in dit kader (art. 3, tweede lid);
- samenstelling, taak en werkwijze van adviescommissie Goederenvervoer (art. 7, tweede lid);
- Commissie Vergunningen Goederenvervoer (CVG) (art. 9, zesde lid), opgeheven 1959, Commissie Vervoervergunningen (art.), opgeheven 1988, dan Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegvervoer en de Commissie Vergunningen Wegvervoer (art. 8. en 9);
- overdracht van uitvoering van taak vergunningsverlening door Commissie aan Rijksinspecteur, vanaf 1988 aan Inspecteur-Generaal (art. 10, tweede lid);
- overdracht bevoegdheden (voorzitter van) Commissie en Rijksinspecteur, vanaf 1988 Inspecteur-Generaal aan andere instanties (art. 12);
- richtlijnen aan Commissie en Rijksinspecteur, vanaf 1988 Raad, Commissie en Inspecteur-Generaal m.b.t. uitvoering taak (art. 13);
- diverse aspecten van de bescheiden en de procedure inzake vergunningsverlening, maar ook goedkeuren e.d. van tarieven en vervoersvoorwaarden etc. (geregeld vervoer: art. 33, ongeregeld ongeregeld vervoer: art. 45, eigen vervoer: art. 51), na 1988 (art. 34, 34b, 45, 51);
- 'eenhedenstelsel' (WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 44)
- (onthefing van) verklaring van dienstbetrekking (WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 44a);
- College van Advies (WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 45a);
- instelling, samenstelling etc. beroepscommissie (tot 1988) (art. 54);
- eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, en sinds 1988, betrouwbaarheid, en wijze van onderzoek naar voldoen aan eisen (art. 56);
- vergunnings- en inschrijvingsbewijzen (art. 57);
- goedkeuring en gebruik vervoeradressen (tot 1988) en vrachtbrieven (art. 58);
- inrichting en onderzoek van vrachtauto's, en sinds 1988 eisen aan lichamelijke en wettelijke geschiktheid chauffeurs (art. 60);
- goedkeuring arbeidsvoorwaarden samen met SZW (art.61);
- sinds 1988 voorschrift m.b.t. buitenlands voertuig (art. 62a);
- voorzieningen in het kader van overgangsbepalingen (art. 63).

Bron: Wet Autovervoer Goederen van 4 augustus 1954, Stb. 342

Wet goederenvervoer over de weg (1992-)

(76)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van de (wijzigingen van de) Wet goederenvervoer over de weg.
Periode: 1986-
Product: Wet goederenvervoer over de weg van 12 maart 1992, Stb. 145
Opmerking: In 1996 wordt bv. bekeken welke aanpassingen van de Wgw nodig zijn om te komen tot eerlijker concurrentievoorwaarden en om (sociale) misstanden tegen te gaan.
Bron: V&W/DGV, Werkplan G-2 1996

(77)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet goederenvervoer over de weg bij algemene maatregel van bestuur geven van voorschriften inzake het goederenvervoer over de weg.
Periode: 1990-
Product: Besluit goederenvervoer over de weg 1992, Stb. 197
Opmerking: De regels/voorschriften betreffen:

- de werkingssfeer van de wet (art. 1, derde lid) ;
- uitzonderingen op de vergunningsplicht inzake beroepsvervoer (art. 5, tweede en vierde lid);
- de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid (art. 8, tweede lid, 9, tweede lid, en 12, derde lid);
- overtreding en ontheffing van het verbod gebruik te maken van andere dan 'eigen' bestuurders (art. 12, derde lid, en 14, vierde lid);
- de toestemming om, in geval van overlijden of onbekwaamheid, de exploitatie van een onderneming voort te zetten (art. 13, derde lid)
- uitzonderingen op de verplichting tot inschrijving inzake eigen vervoer (art 15, derde lid);
- voorwaarden t.a.v. eigen onderneming en bedrijf (art. 19, tweede lid);
- doorhaling van een inschrijving (art. 23, tweede lid);
- de machtiging van niet in Nederland gevestigde ondernemer tot grensoverschrijdend vervoer op Nederlands grondgebied (art. 25, tweede lid);
- aanvullende documenten m.b.t. grensoverschrijdend vervoer (art. 26);
- de wijze van vaststelling van de vergoedingen aan NIWO en SIEV (art. 27, vijfde lid);
- de regelgeving t.a.v. de diverse documenten (art. 28);
- uitzonderingen op het verbod van beroepsvervoer zonder vrachtbrief (art. 29, tweede lid);
- overige op te dragen werkzaamheden t.a.v. binnenlands en grensoverschrijdend beroepsvervoer (art. 32, onderdeel g)

Bron: Wet goederenvervoer over de weg van 12 maart 1992, Stb. 145

Overige regelgeving

(78)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van (wijzigingen van de) regelgeving o.a. t.a.v. de rij-, rust- en diensttijden en t.a.v. fiscale harmonisatie binnen Europa.
Periode: 1945-
Product: Rij-, rust- en diensttijden: Bijdragen aan Rijtijdenwet, Stb. 1936, 802 en Rijtijdenbesluit, Stb. 1977, 547, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 27 april 1992, Stb. 197, waarvoor Sociale Zaken en Werkgelegenheid eerst verantwoordelijk is. Fiscale harmonisatie wegvervoer: Eurovignet.
Opmerking: ad 1. Momenteel wordt ter vervanging van bovengenoemde producten gewerkt aan een nieuw, gedereguleerd Rijtijdenbesluit, dat in de vorm van een amvb voor het vervoer aan de Arbeidstijdenwet wordt opgehangen. De betrokken ministeries zijn naast V&W SZW, Justitie en EZ (opdrachtgever).
ad 2. Aan de invoering van het eurovignet in internationaal verband wordt gewerkt

Bron: o.l.v. Financiën (zie paragraaf Internationaal).
Inl. dhr. mr. C.H. Fabius (G/Hoofdafdeling Wegvervoer), 30 juli 1996; V&W/DGV,
Werkplan G-2 1996, p. 6-7

3.4 Advies en overleg

De *Adviescommissie Goederenvervoer*, ingesteld bij wet van 4 augustus 1951, Stb. 342, adviseert de minister in alle vraagstukken van algemene aard betreffende het vervoer van goederen met vrachtauto's en binnenschepen. De commissie wordt zodanig samengesteld dat alle betrokken belangen, van zowel werkgevers als werknemers in het beroeps- en eigen vervoer, worden behartigd. De leden worden voor ten hoogste vijf, sinds 1988 vier jaar benoemd door de minister, die uit hun midden een voorzitter aanwijst en een secretaris toevoegt. De minister wordt door één of meerdere ambtenaren, met raadgevende stem, vertegenwoordigd.

Sinds 1992 berust de adviesfunctie op het hele terrein van verkeer en waterstaat bij de *Raad voor Verkeer en Waterstaat* (zie rapport Integraal beleid verkeer en vervoer en hoofdstuk integraal beleid).

(79)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen van, en uitkeren van vergoedingen aan, de leden, waaronder de voorzitter, van de adviescommissie Goederenvervoer.
Periode: 1954-1992
Product:
Opmerking: De voorzitter wordt op voordracht van de leden benoemd.
Bron: UAG 1954, art. 66 en 67; UAG 1988, art. 75

(80)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de adviescommissie, benoemen, schorsen of ontslaan van de secretaris van de adviescommissie.
Periode: 1988-1992
Product:
Opmerking: De minister kan aan de secretaris, die een raadgevende stem heeft, één of meer medewerkers toevoegen.
Bron: UAG 1988, art. 76

(81)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van het reglement van orde, dat door de adviescommissie Goederenvervoer is vastgesteld.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UAG 1954, art. 71; UAG 1988, art. 79

(82)

Actor: Adviescommissie Goederenvervoer
Handeling: Het gevraagd en ongevraagd adviseren van de minister in alle vraagstukken van algemene aard betreffende het vervoer van goederen met vrachtauto's.
Periode: 1954-1992
Product: Advies
Opmerking: De minister kan de commissie overige werkzaamheden opdragen.
Bron: Wet Autovervoer Goederen 1951, sedertdien gewijzigd, art. 6; UAG 1954, art. 68

(845)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: het voeren van (periodiek terugkerend) overleg met vertegenwoordigers uit de transportsector op het beleidsterrein goederenvervoer
Periode: 1945-
Bron: UAG 1954, art. 71; UAG 1988, art. 79

In het *Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV)* wordt overleg gevoerd over het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen, met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Betreffende het onderdeel goederenvervoer over de weg vindt dit overleg plaats in het *Deelorgaan Wegvervoer*. Met vertegenwoordigers van representatieve organisaties van beroepsvervoerders, werknemers, eigen vervoerders en verladers in het goederenvervoer over de weg wordt gesproken over voorstellen van wet, algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen. In de korte periode tussen de inwerkingtreding van de Wgw en de instelling van het Overlegorgaan werd met de Adviescommissie tevens dit overleg gevoerd.

(83)

Actor: a. adviescommissie Goederenvervoer (1 mei 1992- 31 september 1992)
b. Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer/Deelorgaan Wegvervoer (1 oktober 1992-)

Handeling: Het voeren van overleg over beleidsaangelegenheden met betrekking tot het goederenvervoer over de weg.

Periode: 1992-

Product: Rapport

Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992; Wet goederenvervoer over de weg 1992, art. 72 en 75

3.5 Marktordening m.b.v. vergunningstelsel en inschrijving

3.5.1 Inleiding

In het kader van de marktordening is het vergunningstelsel het belangrijkste instrument. Tot op de dag van vandaag is voor het verrichten van binnenlands en grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer over de weg een vergunning vereist. Voor het eigen vervoer geldt de verplichting tot inschrijving, voor grensoverschrijdend eigen vervoer is een machtiging vereist. De inschrijvingsplicht maakt het mogelijk het eigen vervoer van het beroepsvervoer te onderscheiden.

De marktordening, en alles wat daar mee samenhangt, is op basis van de wets- en regelgeving in een drietal periodes te verdelen:

1945-1954:vergunningverlening o.g.v. Uitvoeringsbesluiten
1954-1992:vergunningstelsel/inschrijving o.g.v. WAG 1951, met indien aan de orde, onderverdeling
1954-1988 en 1988-1992 als gevolg van belangrijke wetswijziging in 1986
1992- :vergunningstelsel/inschrijving o.g.v. Wgw 1992

Per periode komen, indien van toepassing, de volgende aspecten aan bod:

- a. organen belast met vergunningverlening en inschrijving
- b. uitvoeringsvoorschriften, incl. tarieven, en vergunningsvoorwaarden
- c. vergunningverlening
- d. inschrijving

3.5.2 Uitvoeringsbesluiten (1945-1954)

Na de oorlog worden het Tweede en Derde Uitvoeringsbesluit van de Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat tot het regelen van het goederenvervoer gehandhaafd. Het hanteren van deze besluiten wordt gericht op een zo economisch mogelijke wijze verrichten van het meest urgente vervoer. Aanvankelijk, tot juni 1946, mogen de vervoerders slechts de hen door de Autobevrachtingsdienst (ABD) opgedragen vracht vervoeren tegen vastgestelde prijzen. Tot 1948 wijzen de Rijksinspecteurs van het Verkeer vrachtauto's toe.

Ook na 1948, tot de inwerkingtreding van de WAG, blijft het goederenvervoer gebonden aan de Uitvoeringsbesluiten, welke een vergunning voor elk te bezigen motorrijtuig (zgn. rijvergunning)

vereisen, of het nu het beroeps- of eigen vervoer is. Op basis van deze Uitvoeringsbesluiten is aan een vergunning het verplichte lidmaatschap gekoppeld van een beroepsorganisatie, te weten de (Algemene Verladers en) Eigen Vervoerders Organisatie (EVO), dan wel Nederlandsche Organisatie voor het Beroeps(goederen)vervoer langs de weg (NOB).

3.5.2.1 Uitvoeringsorganen

De rijvergunningen worden verstrekt door de Rijksinspecteurs van het Verkeer. Het verlenen van ontheffing van het verbod om zonder rijvergunning goederen te vervoeren geschiedt namens de Directeur-Generaal van het Verkeer door de daartoe opgericht Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO). De NIWO heeft zich daarnaast toegelegd op onder andere het bevorderen van de belangen van de vervoerders in het buitenland en het geven van voorlichting.

(84)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen van de leden van de Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoer Organisatie.
Periode: 1945-1954
Product:
Bron: Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 65

3.5.2.2 Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden

Om tot de leiding van een goederenvervoerbedrijf te worden toegelaten, worden de eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid gesteld. Indien hier niet aan voldaan wordt, kan een vergunning worden geweigerd dan wel ingetrokken. M.b.t. de vakbekwaamheid stelt de door vervoersorganisaties opgerichte Stichting Bureau Examens voor het Beroeps(goederen)vervoer langs de weg (SBE) de eisen op en neemt de examens af.

(85)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de eisen van vakbekwaamheid, zoals die zijn opgesteld en in examens verwerkt door de Stichting Bureau Examens voor het Beroepsgoederenvervoer.
Periode: 1945-1954
Product: Beschikking
Bron: Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 65

(86)

Actor: Stichting Bureau Examens voor het Beroeps(goederen)vervoer (SBE)
Handeling: Het vaststellen van, en afnemen van examens ter voldoening aan, de eisen van vakbekwaamheid.
Periode: 1948-1954
Product: Ondernemersdiploma Beroepsvervoer
Bron: Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 65

3.5.2.3 Vergunningsverlening

In de periode 1945-1954 worden het beroepsvervoer en het eigen vervoer nog niet van elkaar onderscheiden m.b.v. inschrijving van eigen vervoer, maar d.m.v. een aparte vergunning. Aan deze vergunningen is het verbod verbonden om met een motorrijtuig de grenzen van het Koninkrijk te overschrijden.

(87)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksverkeersinspectie/de Rijksinspecteur

Handeling: Het op basis van het Derde Uitvoeringsbesluit al dan niet verlenen of intrekken van een vergunning voor de uitvoering van geregeld (vrachtautodienst of een afhaal- en besteldienst) dan wel ongeregeld beroepsvervoer.

Periode: 1945-1954

Product: Beschikking

Bron: Derde Uitvoeringsbesluit van de Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 18 juni 1940 (Verordeningenblad no. 18/ 1940), zoals gewijzigd en aangevuld bij besluit van genoemde Secretaris-Generaal van 1 oktober 1940 (Verordeningenblad no. 164/1940)

(88)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat /Rijksverkeersinspectie/de Rijksinspecteur

Handeling: Het op basis van het Tweede Uitvoeringsbesluit al dan niet verlenen of intrekken van een vergunning voor de uitvoering van eigen vervoer.

Periode: 1945-1954

Product: Beschikking

Bron: Tweede Uitvoeringsbesluit van de Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat van 18 juni 1940 (Verordeningenblad no. 18/ 1940), zoals gewijzigd bij Besluit van dezelfde Secretaris-generaal van 1 oktober 1940 (Verordeningenblad no. 164/1940).

(89)

Actor: NIWO

Handeling: Het al dan niet verlenen of intrekken van een ontheffing op het verbod op uitvoering van beroepsvervoer naar het buitenland zonder rijvergunning.

Periode: 1945-1954

Product: Beschikking

Bron: Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 65-66

(90)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksverkeersinspectie/de Rijksinspecteur

Handeling: Het al dan niet verlenen of intrekken van een ontheffing op het verbod op uitvoering van eigen vervoer naar het buitenland zonder rijvergunning.

Periode: 1945-1954

Product: Beschikking

Bron: Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 65-66

3.5.3 Wet Autovervoer Goederen (1954-1992)

De WAG 1951, die in 1954 van kracht wordt, is de eerste, specifieke regeling van het vervoer van goederen met vrachtauto's. In het vergunningenbeleid wordt uitgegaan van het algemeen vervoerbelang. Alleen indien het algemeen vervoerbelang dit nodig maakt, kan een vergunning worden gewijzigd of ingetrokken.

Tot 1988 onderscheidt de WAG geregeld en ongeregeld beroepsvervoer. Het geregeld vervoer omvat zowel de uitoefening van vrachtautodiensten als afhaal- en besteldiensten. De houder van een daartoe strekkende vergunning is verplicht tot uitoefening van de dienst (vervoerplicht). Een vergunning voor de uitvoering van ongeregeld vervoer wordt in principe verleend voor het vervoer met één vrachtauto voor niet meer dan twee verladings tegelijk (zgn. 'tweeverladings'-artikel), om zo het geregeld vervoer te beschermen.

Als gevolg van de aanmerkelijke wetswijziging van de WAG bij wet van 11 december 1986 worden in het streven naar deregulering tal van artikelen geschrapt. Het onderscheid tussen het geregeld en het ongeregeld beroepsvervoer wordt opgeheven. In samenhang hiermee komen een aantal andere bepalingen te vervallen, waaronder het 'tweeverladings'-artikel. Daarnaast geldt nu dat een vergunning tijdelijk dan wel blijvend kan worden gewijzigd dan wel ingetrokken, indien een ondernemer de bepalingen van de CAO niet naleeft.

NB. In deze periode is er ook sprake van een tariefregeling: zie hiervoor paragraaf tariefregeling .

3.5.3.1 Uitvoeringsorganen

Ingevolge de WAG zijn de werkzaamheden in verband met de vergunningsverlening en inschrijving vanaf 1954 tot 1959 opgedragen aan twee zelfstandige bestuursorganen, de Commissie Vergunningen Goederenvervoer (CVG) respectievelijk de Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV). De bevoegdheden van de CVG m.b.t. het grensoverschrijdende beroepsvervoer worden meteen in 1954 overgedragen aan een ander zelfstandig bestuursorgaan, de Stichting Nederlandse Internationale Wegvervoer Organisatie (Stichting NIWO). In 1959 neemt de Commissie Vervoervergunningen (CVV) de taken van de CVG m.b.t. de vergunningsverlening over. De taak van inschrijving blijft bij de SIEV berusten.

In 1988 wordt de CVV opgeheven en vervangen door de Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegvervoer, met daarin ook vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, en de Commissie Vergunningen Wegvervoer (CVW). De Commissie vormt een onderdeel van de Raad en dient te handelen binnen de door de Raad te geven richtlijnen. Deze dienen in overeenstemming te zijn met de bij KB aan de Raad te geven richtlijnen. Indien deze richtlijnen ruimte geven, is de Raad bevoegd deze beleidsruimte te vullen.

De RVI en haar Rijksinspecteurs verrichten in het kader van de uitvoering van de WAG tal van werkzaamheden op het gebied van vergunningsverlening en inschrijving. De Commissie en de Rijksinspecteurs worden geacht hun taak met het oog op de onderlinge afstemming in nauwe samenwerking te verrichten.

In elk district van de RVI is sinds 1954 zowel een districts-adviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding (beroepsvervoer), als voor het eigen vervoer van goederen, die de betrokken Rijks(hoofd-)inspecteur adviseren m.b.t. de vergunningsverlening respectievelijk inschrijving.

Ingevolge de WAG en UAG is een tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer belast met het toezicht op en de handhaving van de desbetreffende voorschriften en voorwaarden. Zie hiervoor de paragraaf 'Handhaving'.

CVG/CVV (1954-1988)

De CVG/CVV, gevestigd te Den Haag, bestaat uit ten minste drie leden, die voor ten hoogste vijf jaren door de Kroon benoemd worden. Het secretariaat bestaat uit door de minister aangewezen ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie, waarvan een de functie van secretaris bekleedt. Aan de vergaderingen van de CVV wordt deel genomen door een vertegenwoordiger van Gedeputeerde Staten. Na de Adviescommissie en sinds 1988 ook de Raad te hebben gehoord, kan de Minister onder voorwaarden bevoegdheden van de CVG/CVV, van de voorzitter van de CVG/CVV en van de Rijksinspecteur inzake de vergunningsverlening overdragen aan een andere instantie, zoals in het geval van de Stichting NIWO gebeurt is.

Ten opzichte van het DG van het Verkeer, in het bijzonder de Rijksverkeersinspectie, nemen de commissies een onafhankelijke positie in. De CVV verstrekt behalve voor het vervoer van goederen met vrachtauto's ook vergunningen voor het vervoer van goederen met binnenschepen en voor het interlokale personenvervoer. (Zie hiervoor de betreffende rapporten en/of hoofdstukken)

(91)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voordragen van de door de Kroon te benoemen leden van de Commissie Vergunningen Goederenvervoer (1954-1959) en Commissie Vervoervergunningen (1959-1988).
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: WAG 1951, art. 9

(92)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het eventueel vaststellen van een reglement van orde voor de CVG/CVV.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: UAG 1954, art. 65, eerste lid

(93)

Actor: a. CVG (1954-1959)
b. CVV (1959-1988)
Handeling: Het eventueel vaststellen van instructies voor de aan de CVG/CVV toegevoegde secretaris en overige ambtenaren.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: UAG 1954, art. 65, tweede lid

(94)

Actor: a. CVG (1954-1959)
b. CVV (1959-1988)
Handeling: Het uitbrengen van een jaarverslag aan de minister.
Periode: 1954-1988
Product: Jaarverslagen
Bron: UAG 1954, art. 65, derde lid

(95)

Actor: Gedeputeerde Staten/vertegenwoordiger
Handeling: Het deelnemen aan de zittingen en vergaderingen van de CVG, waarin beroepsvervoer door een in de desbetreffende provincie gevestigde ondernemer aan de orde is.
Periode: 1959-1988
Product:
Bron: Wet van 9 april 1959, houdende wijziging van o.a. de WAG, Stb. 143, art. II, D

Stichting NIWO

Sinds 1954 is de vergunningsverlening voor het grensoverschrijdende beroepsvervoer opgedragen aan de Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer van de Stichting NIWO. De leden van het bestuur worden voor ten hoogste 1 jaar benoemd door representatieve organisaties van ondernemers in het beroepsgoederenvervoer, die door de minister worden aangewezen. Daarnaast wijst de minister twee leden van het bestuur aan. Bij het nemen van hun beslissingen zijn de Stichting en haar voorzitter gehouden aan de richtlijnen, zoals die door de minister worden gegeven.

(96)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van (wijzigingen van) statuten, huishoudelijk reglement en jaarlijkse begroting van de Stichting NIWO.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: Beschikking overdracht bevoegdheden CVG aan Stichting NIWO, Stcrt. 1954, 26, art. 2 en 8

(97)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van representatieve organisaties van ondernemers in het beroepsgoederenvervoer, waaruit in een door de minister te bepalen verhouding de leden van het bestuur van de Stichting NIWO worden benoemd.
Periode: 1954-1988
Product: Ministeriële regeling
Bron: Beschikking overdracht bevoegdheden CVG aan Stichting NIWO, Stcrt. 1954, 26, art. 6
Opmerking: Het betreft de organisaties TLN, EVO, KNV, Vervoersbond FNV en CNV, etc.

(98)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van twee leden van het bestuur van de Stichting NIWO.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: Beschikking overdracht bevoegdheden CVG aan Stichting NIWO, Stcrt. 1954, 26, art. 3

(99)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen (1954-1988) dan wel goedkeuren (1988-1992) van de vastgestelde (hoogte van de) vergoeding, die een vergunninghouder aan de Stichting NIWO dient te betalen.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UAG 1954, art. 30; UAG 1988, art. 32

(100)
Actor: NIWO
Handeling: Het jaarlijks vaststellen van de hoogte van de vergoeding, die een vergunninghouder dient te betalen.
Periode: 1988-1992
Product:
Bron: UAG 1988, art. 32

(101)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van het orgaan dat wordt belast met de uitreiking van communautaire en CEMT-vergunningen en de verstrekking van 'boekjes verslagen van internationaal vervoer'.
Periode: 1975-1992
Product: Beschikking overdracht bevoegdheden Commissie vergunningen goederenvervoer aan de Stichting NIWO, Stcrt. 1954, 26; Beschikking aanwijzing Commissie Grensoverschrijdend Beroepsvervoer van de Stichting NIWO belast met de uitreiking van CEMT-vergunningen, Stcrt. 1975, 93
Bron: UAG 1954; UAG 1988, art. 35 en 44

Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)

Aan de SIEV is sinds 1954 de inschrijving voor het eigen vervoer opgedragen. Als leden van het dagelijks bestuur worden door de minister aangewezen één of meerdere vertegenwoordigers van het ministerie, alsmede een vertegenwoordiger van het beroepsvervoer. Bij het nemen van zijn beschikkingen dient de Stichting zich te houden aan de richtlijnen, zoals die door de minister worden gegeven.

(102)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van (wijzigingen van) statuten, huishoudelijk reglement en jaarlijkse begroting van de SIEV.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: Beschikking overdracht inschrijving eigen vervoer, Stcrt. 1954, 30, art. 2 en 6

(103; vervallen)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van representatieve organisaties van ondernemers in het beroepsgoederenvervoer, waaruit in een door de minister te bepalen verhouding de leden van het bestuur van de SIEV worden benoemd.
Periode: 1954-1988

Product: Ministeriële regeling
Bron: Beschikking overdracht bevoegdheden CVG aan Stichting NIWO, Stcrt. 1954, 26, art. 6

(104)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van de leden van het dagelijks bestuur van de SIEV.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: Beschikking overdracht inschrijving eigen vervoer, Stcrt. 1954, 30, art. 3

(105)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de Adviescommissie Goederenvervoer, vaststellen van de vergoedingen, verschuldigd aan de SIEV voor de behandeling van aanvragen en verzoeken m.b.t. een inschrijving.
Periode: 1988-1992
Product:
Bron: UAG 1988, art. 114

Rijksinspecteur

(106)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van richtlijnen aan de Rijksinspecteurs m.b.t. de uitvoering van hun taak.
Periode: 1954-1992
Product: Richtlijn voor de rijksinspecteurs 1954, Stb. 30, etc.
Opmerking: Tot 1988 geldt dat deze richtlijnen worden gegeven voor zover bij amvb geen richtlijnen zijn gegeven en dat ze openbaar worden gemaakt. Indien deze richtlijnen betrekking hebben op het eigen vervoer, worden ze pas gegeven, nadat een representatieve vertegenwoordiging van de eigen vervoerders is gehoord (UAG 1954, art. 122).
Bron: WAG 1951, art. 13, tweede lid, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735

Inspecteur-Generaal

(107)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van richtlijnen aan de Inspecteur-Generaal m.b.t. de uitvoering van zijn taak, voor zover daarin niet al is voorzien door bij amvb gestelde richtlijnen.
Periode: 1988-1992
Product:
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 13 tweede lid

Districtsadviescommissies

In 1954 krijgen districtsadviescommissies voor het vervoer van goederen tegen vergoeding, alsook voor het eigen vervoer van goederen tot taak het adviseren van de betrokken Rijksinspecteur. In de praktijk krijgen ze niet de kans goed te functioneren, vanwege de keuze voor een zware financieel-economische toetsing, en in 1988 worden ze opgeheven. Deze commissies bestaan uit 16, respectievelijk 6 leden, die voor ten hoogste 5 jaar worden benoemd door de door de minister aan te wijzen organisaties van ondernemers en werknemers. Het betreft niet alleen organisaties op het gebied van het vervoer met vrachtauto's, maar ook met binnenschepen, opdat beide, concurrerende belangen zijn vertegenwoordigd. Iedere commissie wijst een voorzitter aan en de minister voegt aan iedere commissie een ambtenaar van de RVI toe als secretaris.

(108)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het aanwijzen van de organisaties van ondernemers en werknemers, die de leden van de districtsadviescommissies benoemen.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: UAG 1954, art. 73, 75 en 76

(109)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de benoemingen van de leden van de adviescommissies door de aangewezen organisaties van ondernemers en van werknemers.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: UAG 1954, art. 73 en 75

(110)

Actor: Districts-adviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding/voor het eigen vervoer van goederen
Handeling: Het vaststellen van een reglement van orde.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UAG 1954, artt. 25 en 83

(111)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van het reglement van orde van een districtadviescommissie.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UAG 1954, art. 25 en 83

Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegverkeer en Commissie Vergunningen Wegvervoer

In 1988 krijgt deze Raad, gevestigd te Den Haag, als taak het verder uitwerken van het te voeren beleid m.b.t. het verlenen van vergunningen. De (plaatsvervangende) leden van deze achtkoppige Raad worden benoemd door de minister voor ten hoogste 4 jaar. De benoeming van vijf leden geschiedt op voordracht van de organisaties, welke de onderscheiden belangen vertegenwoordigen betreffende het vervoer van goederen met vrachtauto's. De minister wordt door een of meer ambtenaren vertegenwoordigd, die als deskundigen optreden.

De leden van de Raad, die niet op voordracht van de belangenorganisaties worden benoemd, vormen de Commissie Vergunningen Wegvervoer (CVW). De minister wijst de voorzitter aan, die tevens voorzitter van de Raad is. De CVW neemt haar beschikkingen in overeenstemming met het beleid zoals dat door de Raad is vastgesteld.

(112)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen van de (plaatsvervangende) leden, en het uit hun midden aanwijzen van de voorzitter, van de Raad voor het Vergunningenbeleid voor het Wegvervoer en van de Commissie Vergunningen Wegvervoer.
Periode: 1988-1992
Product:
Opmerking: De Voorzitter en de leden, die niet op voordracht van de organisaties zijn benoemd, ontvangen een bezoldiging, de anderen een vergoeding.
Bron: WAG 1951, gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 8 en 8a: UAG 1988, art. 68

(113)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de Raad, vaststellen van het reglement van Orde van de Raad.
Periode: 1988-1992
Product:

Bron: WAG 1951, gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 8, zesde lid

(114)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, gehoord de Raad en de Commissie, benoemen, schorsen of ontslaan van een secretaris van de Raad en de Commissie.

Periode: 1988-1992

Product:

Opmerking: De minister kan aan de secretaris, die een raadgevende stem heeft, één of meer medewerkers toevoegen.

Bron: UAG 1988, art. 69

(115)

Actor: a. Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegverkeer

b. Commissie Vergunningen Wegvervoer

Handeling: Het regelen van de werkzaamheden van de Raad, resp. van de CVW.

Periode: 1988-1992

Product:

Opmerking: De Raad respectievelijk de Commissie kan t.b.v. de secretaris en zij medewerkers instructies vaststellen.

Bron: UAG 1988, art. 71, tweede lid en 72, tweede lid

(116)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, gehoord de Commissie en de Raad, vaststellen van de vergoedingen, verschuldigd aan de CVW voor de behandeling van aanvragen en verzoeken m.b.t. een vergunning.

Periode: 1988-1992

Product:

Bron: UAG 1988, art. 104

(117)

Actor: a. Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegverkeer

b. Commissie Vergunningen Wegvervoer

Handeling: Het jaarlijks verslag uitbrengen aan de minister over de werkzaamheden.

Periode: 1988-1992

Product:

Bron: UAG 1988, art. 73

3.5.3.2 Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden

Vestigingseisen m.b.t. kredietwaardigheid, vakbekwaamheid en betrouwbaarheid

Indien een bestuurder of ondernemer zich wil vestigen als wegvervoerder dient hij in beginsel aan een drietal eisen voor de toegang tot het beroep te voldoen. Tot 1981 gelden alleen de eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, bij amvb te regelen. Aan de eis van vakbekwaamheid wordt voldaan indien men in het bezit is van:

- het diploma beroepsgoederenvervoer met vrachtauto's van de Stichting Bureau Examens voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg; voor de uitvoering van grensoverschrijdend beroepsvervoer is daarnaast nog een aanvullend diploma vereist van dezelfde Stichting.
- een verklaring van de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer, waaruit een tweejarige praktische werkzaamheid in een vervoersonderneming blijkt (tot 1985).

De Kamer van Koophandel en Fabrieken heeft tot taak te onderzoeken of een ondernemer die beroepsgoederenvervoer wil uitvoeren, voldoet aan de eis van kredietwaardigheid. Tijdens de duur van de vergunning wordt vervolgens alleen onderzoek verricht naar de kredietwaardigheid door een Rijksinspecteur, indien een sterk vermoeden bestaat dat de vergunninghouder zijn verplichtingen niet kan nakomen.

De eis van betrouwbaarheid is bij wijziging van de WAG van 9 april 1981 in de wet opgenomen, ter uitvoering van richtlijnen van de Raad der Europese Gemeenschappen. Hiertoe dient een verklaring omtrent het gedrag te worden overlegd, afgegeven door de burgemeester overeenkomstig de bepalingen van de Wet op de justitiële documentatie en op de verklaringen omtrent het gedrag (Stb. 1955, 395). De persoon in kwestie dient de vervoerwerkzaamheden van het bedrijf ook daadwerkelijk te leiden. Bij de beoordeling van aanvragen en verzoeken gaan elementen van het toekomstige concurrentievoorwaardenbeleid al een rol spelen.

Voor wat betreft het financieel-economisch onderzoek in geval van een verzoek om uitbreiding van de capaciteit wordt in 1988, in het streven naar vermindering van de beleidslasten, het toetsingssysteem vereenvoudigd. Een vergunning voor bepaalde tijd wordt omgezet in een vergunning voor onbepaalde tijd, indien winst gemaakt wordt (winstcriterium).

(118)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het in bijzondere gevallen aan een ondernemer verlenen van ontheffing van de eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: WAG 1951, art. 56, eerste lid

(119)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het in geval van overlijden, dan wel wettelijke of lichamelijke onbekwaamheid van een ondernemer of bestuurder onder voorwaarden verlenen van ontheffing van de eis van vakbekwaamheid.
Periode: 1988-1992
Product:
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 56, eerste lid; UAG 1988, art. 119

(120)

Actor: Kamer van Koophandel en Fabrieken
Handeling: Het instellen van een onderzoek, om vast te stellen of voldaan wordt door de ondernemer aan de eis van kredietwaardigheid ten behoeve van de vergunningsverlening.
Periode: 1954-1992
Product: Bewijs
Opmerking: Indien de ondernemer een dienst of een bedrijf van een openbaar lichaam is, verstrekt de Kamer sinds 1988 pas een bewijs, nadat advies is ingewonnen bij de Ministers van V&W en BiZa (UAG 1988, art. 117, vierde lid).
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, art. 56, vierde lid; UAG 1954, art. 127, derde lid; UAG 1988, art. 117

(121)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van het bedrag dat de ondernemer verschuldigd is voor het onderzoek naar de kredietwaardigheid.
Periode: 1954-1992
Product: Ministeriële regeling, bv. Vaststelling bedrag inzake onderzoek kredietwaardigheid, Stcrt. 1982, 96
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, art. 56, vierde lid

(122)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksverkeersinspecteur RVI
Handeling: Het instellen van een onderzoek tijdens de duur van een vergunning, om vast te stellen of de ondernemer nog steeds voldoet aan de eis van kredietwaardigheid.
Periode: 1954-1988
Product:
Bron: Richtlijnen Goederenvervoer 1954, II, A. 15

(123)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministeriële regeling al dan niet erkennen van een vakdiploma, dat dient ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid voor binnenlands of grensoverschrijdend beroepsvervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Ministeriële regeling
Bron: UAG 1954, art. 128; UAG 1988, art. 118

(124)
Actor: Stichting Bureau Examens voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg
Handeling: Het organiseren van examens voor vakdiploma's voor het beroepsvervoer, die dienen ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid voor binnenlands dan wel grensoverschrijdend beroepsvervoer.
Periode: 1954-1992
Product: diploma binnenlands vervoer met vrachtauto's tegen vergoeding / diploma grensoverschrijdend vervoer met vrachtauto's tegen vergoeding
Bron: Staatsalmanak 1994-1995, Z 25

(125)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het al dan niet verstrekken van een verklaring dat een ondernemer/bestuurder gedurende twee jaar praktische werkzaam is geweest in een vervoersonderneming, die dient ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid.
Periode: 1954-1985
Product: Verklaring
Opmerking: Deze voorwaarde bleek in de praktijk niet te werken door de onduidelijke omschrijving van de aard van de werkzaamheden.
Bron: UAG 1954, art. 128, derde lid; UAG 1954, zoals gewijzigd bij kb van 30 juli 1985, Stb. 469

(126)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, met het oog op voortzetting van de onderneming in geval van overlijden, dan wel wettelijke of lichamelijke onbekwaamheid van een ondernemer of bestuurder, verlenen van ontheffing van de eis van het bezit van een diploma voor grensoverschrijdend beroepsvervoer.
Periode: 1960-1992
Product:
Opmerking: Een dergelijke ontheffing wordt verleend, indien sprake is van tenminste 3 jaren praktische ervaring in het beheer van de onderneming.
Bron: UAG 1954, zoals gewijzigd in 1959, Stb. 172, art. 25a; UAG 1988, art. 27, tweede lid

Technische eisen vrachtauto

(127)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van eisen m.b.t. de voor het grensoverschrijdend beroeps- en eigen vervoer te gebruiken vrachtauto's.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Bron: UAG 1954, art.32, tweede lid, art. 45, vierde lid; UAG 1988, art. 28

(128)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RDW
Handeling: Het vaststellen dat een vrachtauto voldoet aan de door de minister gestelde eisen, om in aanmerking te komen voor een vergunningsbewijs voor grensoverschrijdend beroeps- of eigen vervoer.
Periode: 1954-1992
Product:

Opmerking: Voldoet de vrachtauto niet meer aan de eisen dan kan de RVI de vergunninghouder respectievelijk de houder van de ontheffing verplichten tot inlevering van het vergunningsbewijs respectievelijk ontheffingsbewijs.
Bron: UAG 1954, art.32, derde lid; art. 45, vijfde lid

Verklaring van dienstbetrekking

Het is o.g.v. art. 44a van de WAG 1951, zoals gewijzigd op 8 juni 1977, Stb. 354, verboden beroepsvervoer te verrichten met gebruikmaking van andere dan 'eigen' chauffeurs. M.b.v. een verklaring van dienstbetrekking, die al langer bestaat en ook wel 'werkgeversverklaring' wordt genoemd, is toezicht op deze zgn. anti-charterbepaling mogelijk. Via deze werkgeversverklaring wordt een werknemer tevens onder de werking van de CAO gebracht. De RVI voert de administratie van deze verklaringen.

Sinds 1988 kan de minister, in het kader van het stimulerings- en ontwikkelingsbeleid, instellingen aanwijzen, die gerechtigd zijn werknemers aan een vergunninghouder ter beschikking te stellen.

(129)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van nadere regels m.b.t. het model, het gebruik en de bewaring van de 'werkgeversverklaring'.
Periode: 1958-1992
Product: Beschikking model en gebruik werkgeversverklaring, Stcrt. 1977, 178
Bron: UAG 1954, zoals gewijzigd 24 december 1958, Stb. 686, art. 138a; UAG 1988, art. 132

(130)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van een instelling, die onder voorwaarden werknemers aan vergunninghouders ter beschikking kan stellen, zonder dat er van een dienstbetrekking sprake hoeft te zijn.
Periode: 1988-1992
Product: Beschikking
Opmerking: In 1989 wordt, in eerste instantie bij wijze van proef, de Stichting Gemeenschappelijke Personeelsdienst Wegvervoer (GPdW) aangewezen, die een dergelijk project mag starten, omdat binnen de bedrijfstak behoefte bestaat aan een meer flexibele inzet van personeel. De GPdW geeft een verklaring van ter beschikking stelling af aan de werknemer in kwestie en rapporteert ieder kwartaal aan de minister.
Bron: UAG 1988, art.3, eerste lid, onderdeel b

Vervoeradressen / vrachtbrief

In 1988 wordt in overeenstemming met de Wet overeenkomst wegvervoer (Stb. 1982, 670) het begrip 'vervoeradres' vervangen door 'vrachtbrief'. De minister dient de vervoeradressen dan wel vrachtbrieven goed te keuren. Aan deze goedkeuring kan de minister bepaalde voorwaarden verbinden m.b.t. de prijs, waarvoor deze voor de gebruikers verkrijgbaar worden gesteld, en tot de verdeling van baten als gevolg van de verkoop. Deze regeling is zo uitgebreid, vanwege het zgn. tweeverladersartikel (art 37 van de WAG 1951) en vanwege verplicht voorgeschreven tarieven. In dit kader is de vrachtbrief een controledocument. Ook in het grensoverschrijdend vervoer zijn vervoerdocumenten, in de vorm van een vrachtbrief, verplicht.

(131)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de vervoeradressen/vrachtbrieven, waarmee het vervoer krachtens een vergunning slechts mag geschieden.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking/regeling
Opmerking: Er zijn een aantal uitzonderingen, waaronder een afhaal- en besteldienst in aansluiting op een spoorwegdienst (tot 1988) en vervoer in aansluiting op grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer, mits een ander vervoerdocument

wordt gebruikt (vanaf 1988).
Bron: UAG 1954, art. 139; UAG 1988, art. 133

(132)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer (1954-1988);
Inspecteur-Generaal (1988-1992)
Handeling: Het verlenen van ontheffing van de verplichting tot het aanwezig zijn in de vrachtauto van een deel van het vervoeradres, indien het vervoer krachtens een vergunning slechts mag geschieden met gebruik van vervoeradressen.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UAG 1954, art. 140; UAG 1988, art. 134

(133)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren dan wel voorschrijven van de vervoerdocumenten voor het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Opmerking: Als vervoerdocument wordt goedgekeurd de vrachtbrief. De Stichting NIWO stelt dit vervoerdocument kosteloos aan vergunninghouders ter beschikking. Het voorschrijven kan geschieden indien bepaald is dat de vergunningsplicht niet van toepassing is.
Bron: UAG 1954, art. 18; UAG 1988, art. 19

(134)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van voorschriften omtrent de invulling van de vervoerdocumenten voor het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer.
Periode: 1988-1992
Product: Ministeriële regeling
Bron: UAG 1988, art. 29, tweede en derde lid

(135)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het in bijzondere gevallen verlenen van ontheffing van de plicht vervoerdocumenten voor het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer ten minste tot 2 jaar na dato te bewaren.
Periode: 1988-1992
Product: Beschikking
Bron: UAG 1988, art. 30, tweede lid

Dienstregeling

Met het opheffen van het onderscheid tussen geregeld en ongeregeld vervoer in 1988 komen de artikelen inzake de dienstregeling te vervallen.

(136)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijkshoofdinspecteur RVI
Handeling: Het, indien bepaald in de vergunning, goedkeuren van de dienstregeling voor het verrichten van een vrachtautodienst of een afhaal- en besteldienst (geregeld beroepsvervoer) door een vergunninghouder.
Periode: 1954-1988
Product:
Opmerking: In spoedeisende gevallen kan de Rijksinspecteur voorlopige uitoefening van de dienst toestaan. Een goedkeuring geschiedt voor onbepaalde tijd.
Bron: UAG 1954, art. 113 en 114

Bedrijfsadministratie en gegevens betreffende het vervoer

(137)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van voorschriften m.b.t. het houden van een bedrijfsadministratie door een vergunninghouder.
Periode: 1954-1988
Product: Beschikking
Opmerking: Dit artikel wordt ingevolge de wetwijziging van 1986 geschrapt
Bron: UAG 1954, art. 136

(138)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van voorschriften m.b.t. de door een vergunninghouder aan de Commissie, de Rijksinspecteur/Inspecteur-generaal, het CBS en overige aangewezen ambtenaren/instanties te verstrekken gegevens betreffende het vervoer en m.b.t. de wijze van verstrekking.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Opmerking: Tot 1988 neemt de Rijksinspecteur gegevens in ontvangst mede ten dienste van het CBS, na 1988 is vergunninghouder/houder van een inschrijving verplicht ze direct aan het CBS te verstrekken.
Bron: UAG 1954, art. 137 en 138; UAG 1988, art. 131

(139)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van het model van het vervoeroverzicht, te gebruiken door de vergunninghouders ter verstrekking van gegevens aan de Stichting NIWO m.b.t. het verrichte grensoverschrijdende vervoer.
Periode: 1988-1992
Product:
Opmerking: De minister kan van deze verplichting ontheffing verlenen met inachtneming van de door hem te geven voorschriften.
Bron: UAG 1988, art. 33

(140)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bepalen van de wijze waarop de Stichting NIWO de 'boekjes verslagen van internationaal vervoer' en de rittenboekjes ter kennis brengt van de Minister.
Periode: 1988-1992
Product: Gegevensbestanden, verslagen
Opmerking: Van deze gegevens doet de Stichting NIWO halfjaarlijks verslag
Bron: UAG 1988, art. 41, tweede lid en 48, tweede lid

Tarieven

In het beroepsvervoer is de ondernemer van 1954 tot 1992 gehouden goederen te vervoeren tegen prijzen, overeenkomstig de door de minister goedgekeurde, voorgeschreven of vastgestelde tarieven. De minister maakt alleen gebruik van deze bevoegdheid, indien het noodzakelijk is om ongezonde mededinging als algemeen verschijnsel tegen te gaan.

Tot 1985 geldt de verplichte goedkeuring c.q. vaststelling door de minister van wijzigingen van de tarieven. Na die tijd zorgt de minister alleen nog voor de openbaarmaking van gewijzigde tarieven, maar blijft de wettelijke mogelijkheid voor verplichte goedkeuring c.q. vaststelling gehandhaafd.

(141)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, de Advies-Commissie gehoord, bij in de Staatscourant openbaar te maken beschikking, goedkeuren of voorschrijven van de tarieven voor het vervoer van goederen met vrachtauto's.
Periode: 1954-1992
Product: Tariefbeschikking, bv. Referentietarief Binnenlands Vrachtautovervoer 1985
Opmerking: De minister kan bepalen op welke wijze de openbaarmaking van de bij de

Bron: beschikking behorende bijlagen geschiedt.
UAG 1954, art. 111, eerste lid, art. 29; UAG 1988, art. 108

(142)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, de betrokken ondernemers of hun organisaties gehoord, verlenen van (gedeeltelijke) ontheffing van de goedgekeurde of voorgeschreven tarieven.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Bron: UAG 1954, art. 111, tweede lid, onder a; UAG 1988, art. 108, tweede lid, onder a

(143)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, de betrokken ondernemers of hun organisaties gehoord, goedkeuren of vaststellen van tarieven t.b.v. afzonderlijke of groepen van ondernemers, bepaalde soorten van vervoer of vervoer in bepaalde gevallen.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Bron: UAG 1954, art. 111, tweede lid, onder b; UAG 1988, art. 108, tweede lid, onder b

Kolen en staal

De Wet en het Besluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal (1963, Stb. 343) geven uitvoering aan art. 70 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (zie hoofdstuk Algemeen).

(144)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bepalen en in de Staatscourant publiceren van de grens van de vrachtprijs voor het vervoer van kolen en van staal over de weg, waarvan bij afwijking in een overeenkomst de verplichting bestaat gegevens te verstrekken.
Periode: 1966-
Product: ministeriële regeling, bv. Besluit ex art. 2 Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal van 14 februari 1978, Stcrt. 41
Bron: Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1965, Stb. 495, art. 2, tweede lid

Grensoverschrijdend vervoer

(145)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van bijzondere voorschriften ten aanzien van grensoverschrijdend vervoer door niet in Nederland gevestigde ondernemers.
Periode: 1988-1992
Product: Beschikking
Opmerking: Het betreft hier voorschriften omtrent:

- tarieven en vervoersvoorwaarden;
- gebruik van vervoerdocumenten;
- verdere zaken, die in acht genomen dienen te worden in het belang van behoorlijke uitvoering van het vervoer.

Bron: UAG 1988, art. 4, vierde lid

Overige eisen en voorschriften

(146)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het verlenen van ontheffing van de eis, dat alleen vrachtauto's mogen worden gebruikt met een van buiten duidelijk zichtbare aanduiding van naam en woonplaats van de vergunninghouder.
Periode: 1954-1992

Product:
Bron: UAG 1954, art. 118, eerste lid; UAG 1988, art. 135, eerste lid

(147)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van nadere regels over de plaats, vorm en afmetingen van aanduidingen van naam en woonplaats van de vergunninghouder of andere opschriften (tot 1988).
Periode: 1954-1992
Product: Beschikkingen
Bron: UAG 1954, art. 118, tweede lid; UAG 1988, art. 135, tweede lid

(148)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van voorschriften in het belang van een behoorlijke uitoefening van het beroepsvervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Ministeriële regeling
Bron: UAG 1954, art. 120 en 121; UAG 1988, art. 136

(149)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van nadere voorschriften m.b.t. vergunningsbewijzen en inschrijvingsbewijzen.
Periode: 1954-1992
Product: Ministeriële regeling
Bron: UAG 1954, art. 135; UAG 1988, art. 130

(150)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het geven van voorschriften met betrekking tot de bepaling van de klasse waartoe een vrachtauto behoort.
Periode: 1988-1992
Product: Ministeriële regeling
Opmerking: Deze indeling in een tweetal klassen geschiedt in het kader van het zgn. 'eenhedenstelsel' aan de hand van geldige bewijzen (bv. kentekenbewijs).
Bron: UAG 1988, art. 123, eerste lid

(151)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het vaststellen van het model van wagenbewijzen, die door de bevoegde Rijksinspecteur worden afgegeven.
Periode: 1988-1992
Product: Ministeriële regeling
Opmerking: Een wagenbewijs, waarin de gegevens van een vrachtauto zijn vermeld, wordt afgegeven in de plaats van andere geldige bewijzen, indien (daarmee) de klasse niet kan worden bepaald.
Bron: UAG 1988, art. 123, tweede lid

3.5.3.3 Vergunningsverlening beroepsvervoer

De Commissie Vergunningen Goederenvervoer (CVG) respectievelijk Commissie Vervoervergunningen (CVV) heeft als vergunningverlenend orgaan (tot 1988) enige beleidsruimte om invulling te geven aan haar taak. Deze ruimte wordt met name bepaald door bij amvb te geven richtlijnen. De Richtlijnen Goederenvervoer 1954 geven aan dat deze werkzaamheden gericht dienen te zijn op het verzekeren van een uit een algemeen maatschappelijk oogpunt verantwoord apparaat voor het vervoer van goederen. Het ongeregeld vervoer dient te voorzien in een vervoerbehoefte. Om de reële vervoerbehoefte vast te stellen gebruikt de Commissie het zgn. normkostensysteem: de vervoerbehoefte waarin wordt voorzien op basis van vrachtprijzen welke de door de Commissie

genormeerde kosten dienen te dekken. Om deze berekening te kunnen maken dienen de ondernemingen op een speciaal formulier gegevens te verstrekken.

Tot 1988 onderscheidt de WAG geregeld en ongeregeld beroepsvervoer. Het geregeld vervoer omvat zowel de uitoefening van vrachtautodiensten als afhaal- en besteldiensten. De houder van een daartoe strekkende vergunning is verplicht tot uitoefening van de dienst (vervoerplicht). Een vergunning voor de uitvoering van ongeregeld vervoer wordt in principe verleend voor het vervoer met één vrachtauto voor niet meer dan twee verladings tegelijk (zgn. 'tweeverladings'-artikel). In 1984 wordt het onderscheid feitelijk al opgeheven, aangezien het mogelijk wordt een vergunning voor geregeld vervoer in te ruilen voor een vergunning voor ongeregeld vervoer. Een aanvraag om een vergunning wordt beoordeeld op basis van prognoses van de vervoersomvang.

Met de wijziging van de WAG van 11 december 1986 wordt het wettelijk onderscheid tussen het geregeld en het ongeregeld beroepsvervoer opgeheven. In samenhang hiermee komen een aantal andere bepalingen te vervallen, waaronder het 'tweeverladings'-artikel. Het op basis van een vergunning totaal aantal te gebruiken vrachtauto's wordt nu uitgedrukt in eenheden (eenhedenstelsel). De Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegvervoer krijgt tot taak het verder uitwerken van het te voeren beleid, terwijl de CVW de vergunningen gaat verlenen. Het systeem van werken met prognoses wordt verlaten. Voortaan worden vergunningen afgegeven voor een periode van 2 jaar, waarna toetsing plaats vindt t.b.v. omzetting in een vergunning voor onbepaalde tijd.

(152)

Actor: a. CVG (1954-1959)
b. CVV (1959-1988)
c. Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegvervoer (1988-1992)

Handeling: Het nader uitwerken van het te voeren beleid m.b.t. het verlenen van vergunningen.

Periode: 1954-1992

Product: Rapporten, bv. 'De capaciteitssituatie in het onbepaald ongeregeld beroepsgoederenvervoer over de weg in 1985' (Den Haag 1986)
Bekendmakingen, bv. Bekendmaking van de CVV van 31 maart 1966 betreffende stopzetting verlening vergunningen ex art. 32 WGB, Stcrt. 66; Bekendmaking CVV van 20 maart 1980 inzake de beoordeling schepen van verzoeken om verlenging van wildevaartvergunningen, Stcrt. 243

Opmerking: De doelstelling van onder andere de Raad is het verzekeren van een uit een algemeen maatschappelijk oogpunt verantwoord apparaat voor het vervoer van goederen, waarbij het particulier initiatief zoveel mogelijk tot haar recht dient te komen. In dit verband is de Raad ook bevoegd voorstellen te doen m.b.t. ander vervoer dan bedoeld in de WAG.

Bron: WAG 1951, gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 8; Richtlijnen goederenvervoer 1954, Stb. 24, II A 1 en II C 4, eerste lid; Richtlijnen autovervoer goederen van 2 mei 1988, Stb. 211, art. 2-4; WGB 1951, Stb. 472, sedertdien gewijzigd, art. 8; Richtlijnen goederenvervoer binnenschepen 1988, Stb. 210

(153)

Actor: Adviescommissie Goederenvervoer

Handeling: Het adviseren van de CVG/CVV c.q. Rijksinspecteur over voorstellen tot wijziging of intrekking van vergunningen voor geregeld en ongeregeld vervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Adviezen

Bron: Wet Autovervoer Goederen 1951, sedertdien gewijzigd, art. 6; UAG 1954, art. 68

De procedure inzake de vergunningsverlening is voor het ongeregeld en het geregeld beroepsvervoer in de periode 1954-1992 als volgt:

- de ondernemer dient zijn vergunningsaanvraag voor de Commissie in bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, in wiens district de onderneming is gevestigd. Indien de onderneming niet in Nederland is gevestigd, wordt de aanvraag of het verzoek ingediend bij een door de Directeur-Generaal (tot 1988), dan wel de Inspecteur-Generaal (vanaf 1988) aan te wijzen Rijksinspecteur;
- in geval van geregeld beroepsvervoer kunnen ondernemers van reeds bestaande vervoerdiensten verklaren dat zij de aangevraagde dienst geheel of gedeeltelijk willen uitvoeren;

- aanvraag en verklaring worden ter inzage gelegd bij de desbetreffende Rijksinspecteur, bezwaren kunnen bij hem ingediend worden; de Rijksverkeersinspectie adviseert de Commissie;
- op een openbare zitting kunnen de aanvraag en verklaringen (in geval van geregeld beroepsvervoer) worden toegelicht, en bezwaren worden toegelicht dan wel ingebracht. De leden van de Commissie zorgen voor het opmaken van een proces-verbaal. De zitting wordt bijgewoond door een Rijksinspecteur.

Sinds 1988 vindt een openbare zitting alleen plaats, indien bezwaren zijn ingediend, dit door belanghebbenden is verzocht, en/of de Commissie dit nodig acht; de Commissie neemt een gemotiveerde beschikking.

In geval de Commissie blijkt dat er een streven naar samenwerking bestaat onder de betrokken ondernemers, is zij bevoegd, hetzij op hun verzoek, hetzij ambtshalve, de behandeling dan wel beslissing voor ten hoogste 1 jaar op te schorten. De ondernemers kunnen, in hun streven naar samenwerking, de hulp inroepen van een door de minister aan te wijzen hoofdambtenaar. Indien het resultaat van het overleg een aanmerkelijk wijziging brengt in het karakter van het vervoer, dan volgt een hernieuwde terinzagelegging.

Bij verlenging, overdracht en wijziging van de vergunning kan op voorstel van de Commissie een verkorte procedure, zonder terinzagelegging en/of openbare zitting, toegepast worden. De mogelijkheid van verlenging en van overdracht aan, dan wel wijziging t.g.v. een andere onderneming is in 1988 komen te vervallen. Hiervoor in de plaats komt de mogelijkheid van omzetting van een vergunning van bepaalde in onbepaalde tijd. De Voorzitter van de CVG/CVV/CVW kan tijdelijke vergunningen verstrekken, dan wel de Rijksinspecteur hiertoe machtigen.

Een verzoek om verlenging van een vergunninghouder kan worden afgewezen. Ook kan een vergunning worden gewijzigd of ingetrokken in het algemeen vervoerbelang. Indien andere ondernemers voordeel hebben bij een dergelijke afwijzing, wijziging of intrekking, onderzoekt de Commissie of een billijke schaderegeling tot stand is gekomen, dan wel zal komen. Indien de regeling, dan wel bereidverklaring daartoe, niet ten genoegen is van de vergunninghouder, kan deze verzoeken een regeling vast te laten stellen door een commissie, die door de minister wordt benoemd, te weten de Adviescommissie Goederenvervoer. Deze vorm van toezicht bestaat tot 1988.

Sinds 1977 geldt dat, in overeenstemming met het advies van het College van Advies, een vergunning tijdelijk dan wel blijvend kan worden gewijzigd dan wel ingetrokken, indien een ondernemer de bepalingen van de CAO niet naleeft. Het intrekken of wijzigen van een vergunning als administratiefrechtelijke sanctie wordt behandeld in de paragraaf 'Handhaving'.

Binnenlands beroepsvervoer

(154)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het aanwijzen van soorten van vervoer, waarop de vergunnings- dan wel inschrijvingsplicht niet van toepassing is.
 Periode: 1954-1992
 Product: Beschikkingen
 Opmerking: Het betreft hier de volgende vormen van vervoer: vervoer, soortgelijk aan politie, justitie, Rode Kruis e.d. (art. 2, eerste lid); vervoer, door ondernemers in bepaalde landen gevestigd (aangewezen om redenen van internationaal vervoerbeleid) (UAG 1954, art. 6, tweede lid, UAG 1988, art. 4, derde lid, onderdeel b))
 Bron: UAG 1954 en 1988

(155)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het vaststellen van de formulieren voor de aanvraag van een vergunning, verzoek om verlenging e.d., verklaring van ondernemers, (model van) vergunningsbewijs en toestemmingsbewijs, en het vaststellen van het model 'vervangend kentekenbewijs', die door de Rijksinspecteurs beschikbaar worden gesteld dan wel afgegeven.
 Periode: 1954-1992
 Product: Aanvraagformulieren, etc.
 Bron: UAG 1954, art. 98, 99, 130, 133 en 134; UAG 1988, art. 100, 129

(156)

Actor: a. CVG c.q. Rijksinspecteur (1954-1959)
b. CVV c.q. Rijksinspecteur (1959-1988)
c. CVW c.q. Inspecteur-Generaal (1988-1992)

Handeling: Het in een 'algemene' procedure op aanvraag, verzoek of ambtshalve besluiten over de verlening, verlenging (tot 1988), overdracht (tot 1988), omzetting (vanaf 1988), wijziging dan wel intrekking van een vergunning voor de uitvoering van geregeld dan wel ongeregeld beroepsvervoer;
- op aanvraag of verzoek van de ondernemer
- ambtshalve.

Periode: 1954-1992

Product:

Opmerking: De algemene procedure omvat een terinzagelegging en een openbare zitting. De geldigheidsduur van de vergunning is ten hoogste tien jaar. Sinds 1988 is dat ten hoogste 2 jaar; de Commissie kan op verzoek een vergunning voor bepaalde tijd omzetten in een vergunning voor onbepaalde tijd. M.b.t. aanvragen vindt geen verder onderzoek plaats, indien aan de eisen van vakbekwaamheid, kredietwaardigheid en betrouwbaarheid wordt voldaan.
De CVG/CVV resp. CVW is bevoegd de uitvoering van deze taak over te dragen aan de Rijksinspecteur resp. Inspecteur-Generaal. De procedure blijft in dat geval ongewijzigd, met dien verstande dat er geen openbare zitting is, maar dat: tot 1988 de Rijksinspecteur, volgens bij amvb te stellen regels, advies inwint omtrent de aanvraag bij de districts-adviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding; sinds 1988 de Inspecteur-Generaal zijn beschikking neemt in overeenstemming met het beleid, zoals dat door de Raad voor het Vergunningenbeleid in het Wegvervoer is vastgesteld
De CVW stelt ten minste 1 maal per jaar, in nauwe samenwerking met de Inspecteur-Generaal, een onderzoek in het kader van een mogelijke wijziging of intrekking van een vergunning, indien (veel) minder vervoer wordt verricht dan krachtens die vergunning mogelijk is
Een vergunning kan worden gewijzigd of ingetrokken in het algemeen vervoerbelang. Zie voor wijziging/intrekking van vergunning expliciet als administratiefrechtelijke sanctie de paragraaf 'Handhaving'.

Bron: WAG 1951, art. 8-30, 34-36; WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, art. 10, 34, 35; UAG 1988, art. 100-102

(157)

Actor: Districts-adviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding (beroepsvervoer)

Handeling: Het adviseren van de Rijksinspecteur omtrent een aanvraag om een vergunning voor het geregeld dan wel ongeregeld beroepsvervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Adviezen

Opmerking: De Rijksinspecteur deelt de commissie zijn beslissing in dezen mede.

Bron: WAG 1951, art. 23, vijfde lid en 35, derde lid; UAG 1954, art. 72; WGB 1951, art. 21, vijfde lid en 33, derde lid UGB 1954, art. 14, tweede lid

(158)

Actor: a. CVG c.q. Rijksinspecteur (1954-1959)
b. CVV c.q. Rijksinspecteur (1959-1988)
c. CVW c.q. Rijksinspecteur (1988-1992)

Handeling: Het in een 'korte' procedure op verzoek van de ondernemer besluiten over de verlening (vanaf 1988), verlenging (tot 1988), overdracht (tot 1988), dan wel wijziging van een vergunning voor de uitvoering van (geregeld dan wel ongeregeld) beroepsvervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Beschikking o.b.v. verzoek van de ondernemer, ingediend bij de Rijksinspecteur van het Verkeer

Opmerking: De korte procedure omvat geen terinzagelegging (in het geval van verlenging) en geen openbare zitting, en wordt gevolgd in de gevallen dat er geen of geringe

wijzigingen zijn opgetreden.

De geldigheidsduur van de vergunning is ten hoogste tien jaar, vanaf 1988 ten hoogste twee jaar.

Indien de Commissie de uitvoering van haar taak heeft overgedragen aan de Rijksinspecteur, blijft de procedure ongewijzigd, dus zonder terinzagelegging (in het geval van verlenging) en zonder openbare zitting, maar ook hoeft de Rijksinspecteur nu geen advies in te winnen omtrent de aanvraag.

Sinds 1988 is de korte procedure ook mogelijk in geval van een aanvraag om vergunning. Het overdragen van een vergunning is niet langer toegestaan.

Bron: WAG 1951, art. 8-30, 39-41; WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 34 en 34b

(159)

Actor: a. Voorzitter CVG c.q. Rijksinspecteur (1954-1959)
b. Voorzitter CVV c.q. Rijksinspecteur (1959-1988)
c. Voorzitter CVW c.q. Inspecteur-Generaal (1988-1992)

Handeling: Het "in bijzondere omstandigheden" verlenen of intrekken van een tijdelijke vergunning voor de uitvoering van (geregeld dan wel ongeregeld) beroepsvervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Beschikking o.b.v. aanvragen en verklaringen van ondernemers, ingediend bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, en mededelingen aan de Commissie

Opmerking: Een tijdelijke vergunning wordt voor ten hoogste 2 jaar verleend, kan niet worden verlengd en kan te allen tijde (door de Voorzitter van de Commissie) worden ingetrokken

De Voorzitter van de Commissie is bevoegd de uitvoering van deze taak over te dragen aan de Rijksinspecteur/Inspecteur-Generaal. De procedure blijft in dat geval ongewijzigd en is derhalve hetzelfde als in het geval van een 'korte' procedure.

In het geval de behandeling van of beslissing op een aanvraag is opgeschort, wat sinds 1988 mogelijk is, is de Inspecteur-Generaal bevoegd een tijdelijke vergunning te verlenen.

Bron: WAG 1951, art. 22, 27, 38; WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 10a en 34c, eerste lid

(160)

Actor: Adviescommissie Goederenvervoer

Handeling: Het op verzoek van een vergunninghouder vaststellen van een schaderegeling, indien andere ondernemers voordelen ondervinden van een wijziging of intrekking van zijn vergunning.

Periode: 1954-1988

Product: Indien de oplossing niet ten genoegen van de gedupeerde vergunninghouder is, kan deze een dergelijk verzoek indienen.

Bron: WAG 1951, art. 21 en 25

(161)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur-Generaal van het Verkeer/
Rijksinspecteur

Handeling: Het verlenen van uitstel m.b.t. de termijnen, waarbinnen een vergunning moet zijn aanvaard en de dienst moet zijn aangevangen op straffe van verval van de vergunning voor de uitvoering van geregeld beroepsvervoer.

Periode: 1954-1988

Product:

Bron: WAG 1951, art. 28, vierde lid

(162)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer

Handeling: Het verstrekken dan wel intrekken van een (reserve-)vergunningbewijs voor beroepsvervoer voor gebruik in de vrachtauto.

Periode: 1954-1992

Product:

Opmerking: De Rijksinspecteur kan een vergunninghouder verplichten tot inlevering van een

bewijs, indien deze naar zijn oordeel niet voortdurend de beschikking heeft over de desbetreffende vrachtauto.

De vergunningsbewijzen worden verstrekt tegen betaling van een door de minister, gehoord de AdviesCommissie en de Raad, vast te stellen bedrag.

In elk bewijs wordt het kenteken vermeld behoudens in door de minister te bepalen gevallen.

In 1988 wordt de geldigheidsduur van 1 jaar in het kader van de deregulering omgezet in een onbepaalde duur, d.w.z. zolang de vergunninghouder de vrachtauto voortdurend tot zijn beschikking heeft.

Bron: WAG 1951, art. 57, eerste lid; UAG 1954, art. 130 en 132; WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, art. 57, eerste lid; UAG 1988, art. 125, 127, 128 en 129

(163)

Actor: a. CVG (1954-1959)
b. CVV (1959-1988)
c. CVW (1988-1992)

Handeling: Het overdragen aan een Rijksinspecteur van de behandeling van, en de beslissing op, aanvragen en verzoeken betreffende de vergunningsverlening voor het (geregeld dan wel ongeregeld) beroepsvervoer.

Periode: 1954-1992

Product:

Opmerking: De CVG/CVV/CVW is bevoegd de uitvoering van deze taak, volgens bij amvb te stellen regels, over te dragen. Het betreft m. n. de vergunningsverlening m.b.t. vervoer dat geen verband houdt met de landelijke vervoervoorziening. Sinds 1988 gebeurt dit pas nadat de Raad gehoord is.

De Rijksinspecteur gaat nooit over tot wijziging of intrekking van een vergunning, voordat de Commissie in de gelegenheid gesteld is haar oordeel te geven over dit voornemen (Richtlijnen Goederenvervoer 1954, II, A. 12).

Bron: WAG 1951, art. 10, tweede lid; Richtlijnen Goederenvervoer 1954; UAG 1988, art. 97-98

(164)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer

Handeling: Het toestemming verlenen, en verstrekken van de nodige toestemmingsbewijzen, om met één vrachtauto voor meer dan twee verladingsongeregeld vervoer te verrichten.

Periode: 1954-1988

Product: Toestemmingsbewijs

Opmerking: Dit in afwijking van het zgn. 'tweeverladings'-artikel. Sinds 1984 moet elke aanvraag worden ingewilligd.

Bron: WAG 1951, art. 37, eerste lid; UAG 1954, art. 116 en 134

(165)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer (1954-1988); Inspecteur-Generaal (1988-1992)

Handeling: Het toestemming verlenen om het vervoer voort te zetten, na overlijden van de vergunninghouder.

Periode: 1954-1992

Product:

Opmerking: Deze toestemming is van tijdelijke aard (sinds 1988 één jaar). Sinds 1988 is een aparte bepaling opgenomen betreffende de bestuurder: is deze overleden, dan wel onbekwaam geworden, dan kan de intrekking van de vergunning opgeschort worden.

Bron: UAG 1954, art. 110; UAG 1988, art. 107

(166)

Actor: CVW

Handeling: Het in bijzondere gevallen gunstig beslissen op een verzoek om omzetting, dan wel wijziging strekkende tot uitbreiding van een vergunning, in afwijking van de wettelijke eis van het maken van winst.

Periode: 1988-1992
Product:
Opmerking: In dergelijke gevallen dient de ondernemer zijn verzoek toe te lichten, d.w.z. het bedrijfsperspectief te schetsen. Deze zgn. anti-hardheidsclausule is opgenomen om beroepsprocedures met alle beleidslasten van dien te voorkomen.
Bron: Richtlijnen Goederenvervoer 1988, Stb. 211, art. 9, tweede lid

(167)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur-Generaal van het Verkeer/Rijksinspecteur van het Verkeer
Handeling: Het in bijzondere gevallen verlenen aan een ingeschrevene van een tijdelijke vergunning voor de uitvoering van geregeld beroepsvervoer, dan wel een (tijdelijke) vergunning voor de uitvoering van ongeregeld beroepsvervoer tot 1988, sinds 1988 voor beroepsvervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikkingen
Opmerking: De Directeur-Generaal/Inspecteur-Generaal is bevoegd de Rijksinspecteur hiertoe te machtigen.
Een aanvraag om een vergunning voor ongeregeld beroepsvervoer door een ingeschrevene wordt openbaar gemaakt, er kan bewaar worden aangetekend en de Rijksinspecteur dient advies in te winnen. Verder zijn de reguliere bepalingen van toepassing.
Bron: WAG 1951, art. 50, 35 en 36; WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 50

Grensoverschrijdend beroepsvervoer

Voor dit vervoer is het bezit vereist van een vergunning voor grensoverschrijdend vervoer, naast een vergunning voor binnenlands vervoer. M.b.t. de toegang tot het beroep is een aanvullende eis van vakbekwaamheid voor grensoverschrijdend vervoer van toepassing, blijkend uit een vakdiploma. Daarnaast geldt dat de ondernemer alleen toegang tot deze markt krijgt, indien hij voorziet in een reële vervoerbehoefte.

De minister heeft al in 1954 (beschikking Stcrt. 1954, 26) de bevoegdheden van de CVG/CVV in het kader van het grensoverschrijdend vervoer tegen vergoeding overgedragen aan de Stichting Nederlandse Internationale Wegvervoer Organisatie (Stichting NIWO). De vergunningsprocedure is in grote lijnen gelijk aan die voor het binnenlandse vervoer, met dien verstande dat er geen openbare zitting is. Wel wint de Stichting NIWO advies in omtrent de aanvraag bij de Rijksverkeersinspectie. In 1988 neemt de Inspecteur-Generaal deze taak over.

(168)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van de formulieren voor de aanvraag van een vergunning en verzoek tot wijziging e.d., die samen met het vergunningsbewijs door de Stichting NIWO en de Rijksinspecteurs beschikbaar worden gesteld.
Periode: 1954-1992
Product: (Aanvraag)formulieren
Bron: UAG 1954, art. 19; UAG 1988, art. 20

(169)

Actor: Stichting NIWO/Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer
Handeling: Het in een 'algemene' procedure op aanvraag, verzoek of ambtshalve besluiten over de verlening, verlenging (tot 1988), overdracht (tot 1988), omzetting (vanaf 1990), wijziging dan wel intrekking van een vergunning voor de uitvoering van grensoverschrijdend beroepsvervoer;
- op aanvraag of verzoek van de ondernemer
- ambtshalve
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking o.b.v. aanvraag van de ondernemer, ingediend bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, afschriften van ingediende bezwaren van belanghebbenden, adviezen van aan te wijzen organen

Opmerking: Indien voor vervoer naar of van een bepaald land een machtiging vereist is, is de vergunning alleen in combinatie hiermee geldig.
Intrekking van een vergunning als bestuursrechtelijke sanctie is een taak van het tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer en wordt behandeld in de paragraaf 'Handhaving.'
Bij regeling kan de minister ter uitvoering van internationale overeenkomsten e.d. sinds 1988 bepalen dat op bepaalde soorten van vervoer of vervoer naar bepaalde landen de vergunningsplicht niet van toepassing is. (UAG 1988, art. 19, derde lid).

Bron: UAG 1954, art. 20, 22; Beschikking overdracht bevoegdheden CVG aan Stichting NIWO, Stcrt. 1954, 26; UAG 1988, art. 21 en 23

(170)

Actor: Voorzitter bestuur Stichting NIWO/Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer

Handeling: Het in een 'korte' procedure op aanvraag van de ondernemer besluiten over de verlenging van een tijdelijke vergunning voor de uitvoering van grensoverschrijdend beroepsvervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Beschikking o.b.v. aanvraag van de ondernemer, ingediend bij de Rijksinspecteur van het Verkeer

Opmerking: De korte procedure omvat geen terinzagelegging, geen mogelijkheid tot indiening bezwaar en geen adviesprocedure.

Bron: UAG 1954, art. 21; Besluit Overdracht Bevoegdheden CVG aan Stichting NIWO, Stcrt. 1954, 26; UAG 1988, art. 22

(171)

Actor: Voorzitter bestuur Stichting NIWO

Handeling: Het "in bijzondere omstandigheden" verlenen of intrekken van een tijdelijke vergunning voor de uitvoering van ongeregeld grensoverschrijdend beroepsvervoer.

Periode: 1954-1988

Product: Beschikking o.b.v. aanvragen en verklaringen van ondernemers, ingediend bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, en mededelingen aan de NIWO

Opmerking: Een tijdelijke vergunning wordt voor ten hoogste 2 jaar verleend, kan niet worden verlengd en kan te allen tijde (door de Voorzitter van het bestuur) worden ingetrokken. De Voorzitter van het bestuur is bevoegd de uitvoering van deze taak over te dragen aan de Rijksinspecteur. De procedure blijft in dat geval ongewijzigd en is derhalve hetzelfde als in het geval van een 'korte' procedure.

Bron: WAG 1951, art. 38; Beschikking overdracht bevoegdheden CVG aan Stichting NIWO, Stcrt. 1954, 26

(172)

Actor: Stichting NIWO/Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer

Handeling: Het in bijzondere gevallen gunstig beslissen op een verzoek om omzetting, dan wel wijziging strekkende tot uitbreiding van een vergunning voor grensoverschrijdend beroepsvervoer, in afwijking van de wettelijke eis van het maken van winst.

Periode: 1990-1992

Product:

Opmerking: In dergelijke gevallen dient de ondernemer zijn verzoek toe te lichten, d.w.z. het bedrijfsperspectief te schetsen. Deze zgn. anti-hardheidsclausule is opgenomen om beroepsprocedures met alle beleidslasten van dien te voorkomen.

Bron: Wijziging Regeling overdracht bevoegdheden grensoverschrijdend beroepsvervoer 1989, Stcrt. 252, art. 1

Communautaire en CEMT-vergunning

Onder een communautaire vergunning wordt verstaan de vergunning bedoeld in de Verordening (EEG) no. 3164/76 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1976 (PbEG L357) betreffende het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten.

Onder een CEMT-vergunning wordt verstaan de vergunning welke door het Secretariaat van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) wordt uitgegeven voor het verrichten van grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer.
De Commissie Grensoverschrijdend Beroepsvervoer van de Stichting NIWO is belast met de uitreiking van deze vergunningen.

(173)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de formulieren voor de aanvraag van een communautaire vergunning en een CEMT-vergunning, die door de Stichting NIWO en de Rijksinspecteurs beschikbaar worden gesteld.
Periode: 1988-1992
Product: Beschikking
Bron: UAG 1988, art. 36, tweede lid en 45

(174)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de Stichting NIWO en de Adviescommissie Goederenvervoer, vaststellen van de hoogte van de vergoeding voor de behandeling van een aanvraag om, en de uitreiking van een communautaire vergunning en een CEMT-vergunning, en de verstrekking van 'boekjes verslagen internationaal vervoer'.
Periode: 1988-1992
Product: Beschikkingen
Opmerking: De bij de CEMT-vergunning behorende rittenboekjes worden zonder vergoeding uitgereikt.
Bron: UAG 1988, art. 36, derde lid, 39, tweede lid, 45 en 46

(175)

Actor: Stichting NIWO/Commissie Grensoverschrijdend Beroepsvervoer
Handeling: Het al dan niet uitreiken dan wel intrekken van een communautaire vergunning met bijbehorend 'boekje verslagen van internationaal vervoer' of van een CEMT-vergunning met bijbehorende rittenboekje.
Periode: 1975-1992
Product:
Opmerking: Een dergelijke vergunning wordt alleen aan houders van een vergunning/toestemming voor grensoverschrijdend beroepsvervoer tegen vergoeding uitgereikt. Indien in de loop van een jaar vergunningen beschikbaar komen, maakt de NIWO bekend dat opnieuw een aanvraag kan worden ingediend. Een afwijzing wordt met redenen omkleed meegedeeld.
Het orgaan neemt bij de uitreiking de aanwijzingen van de minister in acht en verstrekt op zijn verzoek alle inlichtingen.
Vergunningen gelden voor maximaal 1 jaar.
Bron: Beschikking aanwijzing Commissie Grensoverschrijdend Beroepsvervoer van de Stichting NIWO belast met de uitreiking van CEMT-vergunningen, Stcrt. 1975, 93; UAG 1988, art. 37, 39, tweede lid, 45, 49

Grensoverschrijdend vervoer door niet in Nederland gevestigde ondernemers, voor zover op Nederlands grondgebied verricht

(176)

Actor: a. Voorzitter CVG (1954-1959)
b. Voorzitter CVV (1959-1988)
c. Minister van V&W/DGV/G (1988-1992)
Handeling: Het vaststellen en beschikbaar stellen van de formulieren voor de aanvraag om toelating, en voor de toelatingsbewijzen, tot het verrichten van grensoverschrijdend vervoer door niet in Nederland gevestigde ondernemers.
Periode: 1954-1992
Product: Aanvraagformulieren
Opmerking: Ook de Rijksinspecteurs stellen deze formulieren beschikbaar.
In gevolge de UAG 1988 kan de minister bepalen dat voor de verstrekking van een

Bron: bewijs van toelating een vergoeding is vereist (art.14).
UAG 1954, art. 7; UAG 1988, art. 5, 7, 9 en 14

(177)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel onder voorwaarden aan een instantie overdragen van de bevoegdheid tot het nemen van beslissingen terzake van toelatingen.
Periode: 1974-1992
Product: Beschikking
Opmerking: In dat geval dienen de verzoeken te worden gericht tot en ingediend bij die instantie.
Bron: UAG 1988, art. 7

(178)

Actor: a. Voorzitter CVG (1954-1959)
b. Voorzitter CVV (1959-1988)
c. Voorzitter bestuur NIWO (1988-1992)
Handeling: Het op aanvraag of ambtshalve besluiten over de verlening, wijziging dan wel intrekking van een toelating (inclusief toelatingsbewijzen) voor de uitvoering van grensoverschrijdend vervoer door een niet in Nederland gevestigde ondernemer.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikkingen
Opmerking: Voor de periode 1954-1988 geldt:
De voorzitter volgt bij het nemen van beschikkingen de aanwijzingen van de minister en kan van de aanvraag afwijken (art. 8 tweede lid, 9).
De geldigheidsduur van de toelating is ten hoogste vijf jaar (art. 11), de toelatingsbewijzen zijn ten hoogste 1 jaar geldig (art.14, 16).
Voor de periode 1988-1992 geldt:
De minister kan deze bevoegdheid aan een instantie toewijzen (zie vorige handeling).
De geldigheidsduur is nu 4 jaar (art. 11).
Bron: UAG 1954 en 1988

(179)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bepalen dat de door de Minister te verstrekken bewijzen van toelating worden uitgereikt door een buitenlandse instantie.
Periode: 1988-1992
Product: Beschikking uitreiking toelatingen wegvervoer op Nederlands grondgebied door een buitenlandse instantie, Stcrt. 1974, 107; Stcrt. 1982, 248
Opmerking: Dit ter uitvoering van een bv. een overeenkomst of om redenen van internationaal beleid.
Bron: UAG 1988, art. 10

(180)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van bijzondere toestemming tot het verrichten van beroepsgoederenvervoer tussen twee in Nederland gelegen plaatsen door een niet in Nederland gevestigde ondernemer (zgn. cabotage).
Periode: 1988-1992
Product:
Opmerking: De minister kan een instantie aanwijzen, om deze taak uit te voeren.
De minister stelt het model van deze toestemming vast. Een toestemming wordt voor ten hoogste 1 jaar verleend.
Bron: UAG 1988, art. 2, zesde lid

3.5.3.4 Inschrijving eigen vervoer

Ook inzake de inschrijving van eigen vervoer wordt uitgegaan van het algemeen vervoerbelang. In dit belang kan een inschrijving worden geweigerd of doorgehaald. Ook als onvoldoende aannemelijk wordt gemaakt dat het alleen om eigen vervoer gaat, wordt de inschrijving geweigerd.

Met betrekking tot de inschrijving kan de minister, gelijk de vergunningsverlening, gehoord de Adviescommissie Goederenvervoer, bevoegdheden overdragen aan andere instanties. In 1954 worden een aantal van de bevoegdheden van de Rijksinspecteur, die vanaf 1988 bij de Inspecteur-Generaal berusten, m.b.t. de inschrijving overgedragen aan de Stichting Inschrijving Eigen vervoer (SIEV).

De inschrijvingsprocedure voor eigen vervoer is als volgt:

- de ondernemer dient zijn aanvraag om inschrijving in bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, in wiens district de aanvrager gevestigd is (indien de aanvrager in het buitenland gevestigd is, wijst de Directeur-Generaal, sinds 1988 de Inspecteur-Generaal een Rijksinspecteur aan). Deze stuurt ze naar de SIEV, die alle aanvragen etc. behandelt. Alleen de Rijksinspecteur is echter bevoegd een inschrijving, anders dan op verzoek van de aanvrager, door te halen;
- de SIEV wint, volgens bij amvb te stellen regels, advies in omtrent de aanvraag bij de districtsadviescommissie voor het eigen vervoer van goederen (deze verplichte adviesaanvraag komt in 1988 te vervallen);
- de Rijksinspecteur dient, vanuit een oogpunt van algemeen vervoerbelang, een verklaring van geen bezwaar af te geven, voordat een inschrijving of wijziging plaats vindt. Voor het onderzoek en de beoordeling terzake zendt de SIEV alle benodigde gegevens toe (ontwerp-beschikking, ingewonnen advies e.d.). Indien a.g.v. het afgeven van een verklaring schade aan het beroepsvervoer te verwachten is, krijgt de districtsadviescommissie gelegenheid zich hier over uit te spreken;
- de SIEV neemt een gemotiveerde beschikking.

Bij verlenging en wijziging van de inschrijving kan op voorstel van de SIEV een verkorte procedure, zonder advies, toegepast worden.

Inzake het grensoverschrijdend eigen vervoer is tot 1988 naast een inschrijving een (tijdelijke) ontheffing van het verbod op het verrichten van dergelijk vervoer van de Rijksinspecteur vereist. De Rijksinspecteur kan op aanvragen, zonder verdere procedure, besluiten tot het verlenen van ontheffing. In geval van intrekking krijgt de houder van de ontheffing gelegenheid bezwaar in te dienen. In lijn met de 'Regeling tot ontheffing van het verbod van grensoverschrijdend eigen vervoer' van 1985 en de algehele beleidsverandering in die jaren wordt ingevolge de UAG 1988 deze dubbele regeling tenslotte opgeheven en is voortaan alleen een inschrijving vereist. Aan een tijdelijke voorziening voor grensoverschrijdend eigen vervoer blijkt nog wel behoefte. De mogelijkheid van een tijdelijke ontheffing in bijzondere gevallen blijft derhalve bestaan: b.v. wanneer een bedrijf, dat beschikt over een vergunning voor beroepsgoederenvervoer, plotseling grensoverschrijdend eigen vervoer moet verrichten.

Binnenlands eigen vervoer

(181)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van de formulieren voor de aanvraag van een inschrijving, verzoek om verlenging e.d. en (het model van een) inschrijvingsbewijs, die door de Rijksinspecteurs beschikbaar worden gesteld.
Periode: 1954-1992
Product: Model inschrijvingsbewijs, aanvraagformulieren e.d.
Bron: UAG 1954, art. 123, 133: UAG 1988, art. 112, 129

(182)

Actor: SIEV
Handeling: Het in een 'algemene' procedure op aanvraag, verzoek of ambtshalve besluiten over een inschrijving, verlenging, wijziging dan wel doorhaling van een inschrijving tot het verrichten van eigen vervoer;
- op aanvraag of verzoek van de ondernemer;
- ambtshalve.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking o.b.v. aanvraag van de ondernemer
Opmerking: De algemene procedure omvat het inwinnen van advies, overeenkomstig bij amvb te stellen regels en de afgifte van een verklaring van geen bezwaar door de

Rijksinspecteur.

De geldigheidsduur van de inschrijving is vijf jaar, en kan telkens met eenzelfde tijdsduur worden verlengd.

Bron: Doorhaling door de SIEV vindt alleen plaats, op verzoek van de ingeschrevene. WAG 1951, art. 11, 46-49; Beschikking overdracht inschrijving eigen vervoer, Stcrt. 1954, 30, art. 1, 4 en 5; WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 11, 46-49

(183)

Actor: Districtsadviescommissie voor het eigen vervoer van goederen

Handeling: Het adviseren van de SIEV respectievelijk de Rijksinspecteur omtrent een aanvraag dan wel een doorhaling van een inschrijving van eigen vervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Adviezen

Opmerking: De SIEV deelt de commissie zijn beslissing in dezen mede.

Bron: WAG 1951, art. 46 en 49; UAG 1954, art. 74; WGB 1951, art. 47 en 50; UGB 1954, art. 16 en 65; Beschikking overdracht inschrijving eigen vervoer, Stcrt. 1954

(184)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer

Handeling: Het al dan niet aan de SIEV afgeven van een verklaring van geen bezwaar omtrent een aanvraag om, of verzoek tot verlenging/wijziging van een inschrijving van eigen vervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Verklaring van geen bezwaar

Bron: Beschikking overdracht inschrijving eigen vervoer, Stcrt. 1954, art. 4

(185)

Actor: SIEV

Handeling: Het in een 'korte' procedure, op verzoek van de ondernemer, besluiten over de verlenging, dan wel wijziging van een inschrijving tot het verrichten van eigen vervoer.

Periode: 1954-

Product: Beschikking o.b.v. verzoek van de ondernemer

Opmerking: De korte procedure omvat geen advisering, en wordt gevolgd in de gevallen dat er geen of geringe wijzigingen zijn opgetreden.

De verlenging van de inschrijving geschiedt telkens voor de duur van vijf jaar.

Bron: WAG 1951, art. 47 en 48

(186)

Actor: a. SIEV (1954-1988)

b. Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer (1988-1992)

Handeling: Het verstrekken dan wel verplichten tot inlevering van een inschrijvingsbewijs voor eigen vervoer voor gebruik in de vrachtauto.

Periode: 1954-1992

Product:

Opmerking: Een ingeschrevene kan verplicht worden tot inlevering van een bewijs, indien deze niet voortdurend de beschikking heeft over de desbetreffende vrachtauto.

De inschrijvingsbewijzen worden verstrekt tegen betaling van een door de minister, gehoord de Adviescommissie Goederenvervoer, vast te stellen bedrag.

De geldigheidsduur is in principe 1 jaar.

Bron: WAG 1951, art. 57, tweede lid; UAG 1954, art. 131 en 132; Beschikking overdracht inschrijving eigen vervoer, Stcrt. 1954, 30, art. 1; WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 57; UAG 1988, art. 127, 129

Grensoverschrijdend eigen vervoer

(187)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het vaststellen van de formulieren voor de aanvraag om een ontheffing voor

grensoverschrijdend eigen vervoer, die door de Rijksinspecteurs beschikbaar worden gesteld, en de formulieren voor de ontheffingsbewijzen.

Periode: 1954-1988
Product: Aanvraagformulieren
Bron: UAG 1954, art. 34 en 46, derde lid

(188)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer
Handeling: Het (in spoedeisende gevallen) op aanvraag, verzoek of ambtshalve besluiten over de verlening, verlenging, wijziging, of intrekking van een (tijdelijke) ontheffing (inclusief ontheffingsbewijzen) van het verbod op het verrichten van grensoverschrijdend eigen vervoer;
- op aanvraag of verzoek van de ondernemer
- ambtshalve.

Periode: 1954-1988
Product: Beschikking
Opmerking: Een ontheffing wordt voor ten hoogste 5 jaar verleend, en telkens met ten hoogste 5 jaar verlengd. Een tijdelijke vergunning geldt voor ten hoogste 2 jaar (art. 36). Indien voor vervoer naar of van een bepaald land een machtiging vereist is, is de ontheffing alleen in combinatie hiermee geldig (art. 40).
Bron: UAG 1954, art. 35 en 36

(189)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Inspecteur-Generaal
Handeling: Het in bijzondere omstandigheden op aanvraag, verzoek of ambtshalve besluiten over de inschrijving, dan wel wijziging of doorhaling van een tijdelijke inschrijving (inclusief inschrijvingsbewijzen) voor het verrichten van grensoverschrijdend eigen vervoer;
- op aanvraag of verzoek van de ondernemer
- ambtshalve.

Periode: 1988-1992
Product: Beschikking
Opmerking: Een tijdelijke inschrijving wordt voor ten hoogste 1 jaar verleend.
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 3, tweede lid; UAG 1988, art. 51

3.5.4 Wet goederenvervoer over de weg (1992-)

Na een periode van 4 jaar waarin de WAG fungeert als overgangswetgeving, treedt in 1992 de Wet goederenvervoer over de weg (Wgw) in werking. Zoals gezegd wordt met de wet uitvoering gegeven aan de liberale eisen van de EU.

3.5.4.1 Uitvoeringsorganen

Ingevolgde de Wgw zijn sinds 1992 de werkzaamheden in verband met vergunningen en inschrijvingen opgedragen aan de NIWO respectievelijk de SIEV. Daarmee is de taak van de RVI in de uitvoerende sfeer beperkt tot de verstrekking van werkgeversverklaringen en de ontheffing van vrachtbrieven. De bevoegdheid tot vergunningsverlening wordt geattribueerd aan een 'nieuwe' NIWO: in dit zelfstandig bestuursorgaan zijn samengevoegd de in de WAG vermelde vergunningverlenende organen (Commissie Vergunningen Wegvervoer alsmede de Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer van de Stichting Nederlandsche Internationale Wegvervoerorganisatie).

(190)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet en het Besluit goederenvervoer over de weg bij ministeriële regeling vaststellen van nadere regels m.b.t. de taken en de organisatie van de NIWO en de SIEV.

Periode: 1992-
Product:

- Regeling vergoedingen (Stcrt. 1992, 85);
- Regeling samenstelling besturen NIWO en SIEV (Stcrt. 1992, 130, gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 90.);
- Regeling gegevensverstrekking (Stcrt. 1992, 85).

Opmerking: Eventueel kan de NIWO bij ministeriële regeling belast worden met de uitvoering van overige taken, waartoe in ieder geval behoort de uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 3916/90 (Wgw 1992, art. 32, onderdeel g; Bgw 1992, art. 7, tweede lid).
Bron: Wgw 1992, art. 27; art. 33, eerste en tweede lid, en art. 35, eerste lid; art. 30

NIWO en SIEV

(191)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van een wijziging in de statuten, of van een besluit tot opheffing van de NIWO respectievelijk de SIEV.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Wgw 1992, art. 36, eerste lid

(192)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van het reglement, alsmede wijzigingen daarin, van de NIWO respectievelijk de SIEV.
Periode: 1992-
Product:
Opmerking: De NIWO respectievelijk SIEV regelt haar werkzaamheden in een reglement, dat pas in werking treedt na goedkeuring door de minister.
Bron: Wgw 1992, art. 36, tweede lid

(193)

Actor: a. NIWO/Raad van Beheer
b. SIEV
Handeling: Het (eventueel) vaststellen en d.m.v. publikatie in de Staatscourant openbaar maken van beleidsregels, die verband houden met de uitoefening van haar taken.
Periode: 1992-
Product: Beleidsregels
Bron: Wgw 1992, art. 40

(194)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de jaarlijkse begroting van baten en lasten van de NIWO respectievelijk de SIEV.
Periode: 1992-
Product:
Opmerking: Naast een begroting, stelt de NIWO respectievelijk de SIEV ook een jaarrekening en een jaarverslag op.
Bron: Wgw 1992, art. 37, eerste lid

(195)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het de NIWO respectievelijk de SIEV ontheffen van haar taken, indien de NIWO respectievelijk de SIEV deze taken niet langer naar behoren verricht.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Wgw 1992, art. 41, eerste lid

(196)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het zorg dragen voor de uitoefening van de taken van NIWO respectievelijk SIEV, in

geval de NIWO respectievelijk de SIEV daarvan ontheven is.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Wgw 1992, art. 41, tweede lid

3.5.4.2 Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden

Toegang tot het beroep

In de Europese regelgeving is bepaald dat een vergunning wordt afgegeven als de kandidaat-vervoerder voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid. Bij aanvang van zijn activiteiten - en elke 5 jaar daarna - dient een ondernemer door overlegging van een verklaring van goed gedrag aan te tonen betrouwbaar te zijn. Ter voldoening aan de (aanvullende) eis van vakbekwaamheid worden, net als onder de werking van de WAG, de vakdiploma's voor binnenlands en grensoverschrijdend vervoer van de Stichting Bureau Examens voor het Beroepsvervoer erkend.

(197)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet en het Besluit goederenvervoer over de weg bij ministeriële regeling vaststellen van nadere regels m.b.t. (de voorwaarden voor) de vergunningsverlening in het beroepsvervoer.
Periode: 1992-
Product:

- Regeling vaststelling kredietwaardigheid (Stcrt. 1992, 85);
- Regeling erkenning vakdiploma's voor het beroepsvervoer (Stcrt. 1992, 85);
- Regeling ontvallen betrouwbaarheid (Stcrt. 1992, 99).

Bron: Bwg 1992, art. 20, eerste lid; art. 21, eerste lid en 22; art. 34, vierde lid

(198)

Actor: Stichting Bureau Examens voor het Beroepsvervoer
Handeling: Het vaststellen van het reglement en het organiseren van het examen voor de vakdiploma's voor het beroepsvervoer, die dienen ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid voor binnenlands dan wel grensoverschrijdend beroepsvervoer.
Periode: 1992-
Product: Reglement van het examen ter verkrijging van het Vakdiploma Binnenlands Beroepsgoederenvervoer met vrachtauto's dan wel van het Vakdiploma Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer met vrachtauto's
Bron: Staatsalmanak 1994-1995, Z 25; Bgw 1992, art. 21 en 22

(199)

Actor: NIWO
Handeling: Het instellen van onderzoek, om vast te stellen of voldaan wordt aan de eis van kredietwaardigheid.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Bgw 1992, art. 20, tweede lid

(200)

Actor: NIWO
Handeling: Het eventueel instellen van nader onderzoek, om vast te stellen of door degene, die voldoet aan de eis van vakbekwaamheid, permanent en daadwerkelijk leiding wordt gegeven aan de vervoerwerkzaamheden van het bedrijf.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Bekendmaking beleid NIWO, Stcrt. 1996, 93

Verklaring van dienstbetrekking

Het is vanwege art. 14 Wgw verboden beroepsvervoer te verrichten met gebruikmaking van andere dan 'eigen' chauffeurs. M.b.v. een verklaring van dienstbetrekking, ook wel 'werkgeversverklaring' genoemd, is toezicht op dit verbod mogelijk. In het kader van het stimulerings- en ontwikkelingsbeleid wijst de minister instanties aan, die chauffeurs ter beschikking mogen stellen aan beroepsvervoerders zonder dat er sprake hoeft te zijn van een dienstbetrekking met die vervoerder.

(201)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet en het Besluit goederenvervoer over de weg bij ministeriële regelingen vaststellen van nadere regels m.b.t. het verbod op het verrichten van beroepsvervoer met gebruikmaking van chauffeurs, die niet in dienst zijn van de vervoerder.
Periode: 1992-
Product:

- Regeling vaststelling model verklaring dienstbetrekking (Stcrt. 1992, 85, gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1992, 179);
- Regeling aanwijzing ambtenaren (Stcrt. 1992, 85, gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1992, 147);
- Regeling aanwijzing instellingen in het kader van het niet vereist zijn van een verklaring van dienstbetrekking (Stcrt. 1992, 85, gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 70);
- Regeling vaststelling maximum aantal onherroepelijke veroordelingen wegens met de wet strijdig gebruik van bestuurders van vrachtauto's (Stcrt. 1992, 85).

Bron: Wgw 1992, art. 14, derde lid; Wgw 1992, art 43, onderdeel c, en Bwg. 1992, art. 23, 24, onderdeel b, 25, onderdeel c, en 38; Bwg 1992, art. 26, onderdeel b; Wgw 1992, art. 12, derde lid en Bwg 1992, art 35, eerste lid

(202)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer
Handeling: Het op aanvraag beschikbaar stellen van de verklaring van dienstbetrekking.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Wgw 1992, art. 14; Bwg, art. 23; Jaarverslag RVI p.43

Vrachtbrief

Het is op grond van art. 29 Wgw verboden beroepsvervoer te verrichten zonder vrachtbrief. Een uitgebreide bemoeienis van de overheid m.b.t. de prijzen en modellen van vervoerdocumenten als de (elektronische) vrachtbrief, zoals dat onder het regime van de WAG het geval was, is niet langer aan de orde: een dergelijke bemoeienis past niet in haar streven naar deregulering.

(203)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet en het Besluit goederenvervoer over de weg bij ministeriële regeling vaststellen van nadere regels m.b.t. het verbod op het verrichten van beroepsvervoer zonder vrachtbrief.
Periode: 1992-
Product:

- Regeling vrachtbrief (Stcrt. 1992, 85);
- Regeling aanwijzing ambtenaren (Stcrt. 1992, 85, gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1992, 147).

Bron: Bwg 1992, art. 104, eerste lid en art. 105, tweede lid; Bwg 1992, art. 105, derde lid

(204)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet en het Besluit goederenvervoer over de weg bij ministeriële regeling vaststellen van nadere regels m.b.t. de vrijstelling van documenten in het beroeps- en eigen vervoer.
Periode: 1992-
Product: Regeling vrijstelling documenten (Stcrt. 1992, 85, gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1992, 234)
Opmerking: De vrijstelling van documenten betreft, in nader omschreven gevallen, de machtiging

t.b.v. grensoverschrijdend vervoer door niet in Nederland gevestigde ondernemers en de aanvullende documenten t.b.v. het grensoverschrijdend vervoer door in Nederland gevestigde ondernemers.

Bron: Wgw 1992, art. 25, tweede lid, 26, tweede lid en Bwg 1992 art. 50, 58, 64, 92, derde lid en 98, derde lid

3.5.4.3 Vergunningsverlening beroepsvervoer

Binnenlands beroepsvervoer

(205)

Actor: NIWO

Handeling: Het vaststellen en beschikbaar stellen van de formulieren voor de aanvraag om een vergunning tot het verrichten van binnenlands beroepsvervoer, voor de aanvraag om toestemming tot voorzetting van de onderneming, en het vaststellen van de modellen van vergunningsbewijzen.

Periode: 1992-

Product: Aanvraagformulieren, modellen van vergunningsbewijzen

Bron: Bgw 1992, art. 8, onderdeel a, art. 11 en art. 30, eerste lid

(206)

Actor: NIWO

Handeling: Het al dan niet verlenen dan wel intrekken van een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer.

Periode: 1992-

Product: Vergunningen

Opmerking: Een aanvraag wordt alleen in behandeling genomen indien gegevens m.b.t. de kerneisen zijn verstrekt en de verschuldigde vergoeding is voldaan (art. 6). De kerneisen m.b.t. een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer zijn betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid (art. 8). Een vergunning wordt voor onbepaalde tijd verleend (art. 10, eerste lid). Het intrekken van een vergunning als administratiefrechtelijke sanctie is ook de taak van de NIWO.
de eis van vakbekwaamheid van chauffeurs kan o.g.v. de rijtijdenwetgeving ontheffing worden verleend. Zie hiervoor: PIVOT-rapport 'Ter bevordering van menswaardige arbeid'.

Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel a

(207)

Actor: NIWO

Handeling: Het op aanvraag van de vergunninghouder afgeven van een vergunningsbewijs.

Periode: 1992-

Product: Vergunningsbewijzen

Opmerking: Zowel m.b.t. vergunningen voor binnenlands als grensoverschrijdend beroepsvervoer worden bewijzen afgegeven, die ook voor onbepaalde tijd geldig zijn (art. 10, tweede lid).

Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel c

(208)

Actor: NIWO

Handeling: Het al dan niet verlenen van toestemming en afgeven van een toestemmingsbewijs, om de exploitatie van een onderneming tijdelijk of blijvend voort te zetten.

Periode: 1992-

Product: Toestemmingsbewijzen

Opmerking: In individuele gevallen kan, in geval van overlijden of onbekwaamheid, toestemming worden gegeven een onderneming tijdelijk of blijvend voort te zetten (art. 13, eerste en tweede lid).

Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel d; Bwg 1992, art. 28 en 29

Grensoverschrijdend beroepsvervoer door niet in Nederland gevestigde ondernemers

(209)

Actor: NIWO
Handeling: Het al dan niet verlenen dan wel intrekken van een machtiging tot het verrichten van grensoverschrijdend vervoer aan een niet in Nederland gevestigde ondernemer.
Periode: 1992-
Product: Machtigingen
Opmerking: Een machtiging wordt onder nauwkeurig gestelde voorwaarden, met een op de machtiging vermelde geldigheidsduur verleend (art. 99 Bwg).
De NIWO kan bepalen dat deze door de NIWO te verstrekken machtigingen door een buitenlandse instantie worden uitgereikt (art. 100 Bwg).
Bij ministeriële regeling kan vrijstelling worden verleend van het verbod op het verrichten van dit vervoer zonder machtiging (art. 102, tweede lid Bwg).
Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel e

Grensoverschrijdend beroepsvervoer door in Nederland gevestigde ondernemers

(210)

Actor: NIWO
Handeling: Het vaststellen en beschikbaar stellen van de formulieren voor de aanvraag om een vergunning tot het verrichten van grensoverschrijdend beroepsvervoer, een communautaire vergunning, een CEMT-vergunning en een cabotagevergunning.
Periode: 1992-
Product: Aanvraagformulieren
Bron: Bgw 1992, art. 15, eerste lid, art. 66, tweede lid, art. 75, art. 89

(211)

Actor: NIWO
Handeling: Het al dan niet verlenen dan wel intrekken van een vergunning voor grensoverschrijdend beroepsvervoer.
Periode: 1992-
Product: Vergunningen
Opmerking: Een aanvraag wordt alleen in behandeling genomen indien gegevens m.b.t. de kerneisen zijn verstrekt en de verschuldigde vergoeding is voldaan (art. 6).
Om voor een vergunning voor grensoverschrijdend beroepsvervoer in aanmerking te komen dient men in bezit te zijn van een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer. Tevens moet aan een aanvullende eis van vakbekwaamheid voldaan worden (art. 9).
Een vergunning wordt voor onbepaalde tijd verleend (art. 10, eerste lid).
de eis van vakbekwaamheid van chauffeurs kan o.g.v. de rijtijdenwetgeving ontheffing worden verleend. Zie hiervoor: PIVOT-rapport 'Ter bevordering van menswaardige arbeid'.
Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel b

(212)

Actor: NIWO
Handeling: Het al dan niet afgeven dan wel intrekken van aanvullende documenten voor grensoverschrijdend beroepsvervoer door in Nederland gevestigde ondernemers.
Periode: 1992-
Product: Communautaire vergunning en bijbehorend 'boekje verslagen van internationaal vervoer';
CEMT-vergunning en bijbehorend rittenboekje;
cabotagevergunning en bijbehorend 'boekje verslagen cabotagevervoer'
Opmerking: Het betreft bij amvb nader te noemen aanvullende documenten (zie product) (art. 26 Wgw), die alleen aan houders van een vergunning/toestemming voor grensoverschrijdend beroepsvervoer tegen vergoeding worden uitgereikt:
ad 1. Deze vergunningen gelden voor maximaal 1 jaar. Indien in de loop van het jaar vergunningen beschikbaar komen maakt de NIWO dit bekend. Op verzoek verstrekt de NIWO aan een houder tegen vergoeding 'boekjes verslagen van internationaal

vervoer';

ad 2. Deze vergunningen gelden voor maximaal 1 jaar. Op verzoek reikt de NIWO aan een houder de nodige rittenboekjes uit.

ad 3. Cabotagevervoer is het verrichten van binnenlands vervoer in een Lid-Staat door vervoerondernemers die niet in die lidstaat woonachtig zijn. Deze vergunningen worden verleend voor maximaal het jaar, waarin ze worden aangevraagd. Op verzoek verstrekt de NIWO tegen vergoeding de nodige 'boekjes verslagen cabotagevervoer'.

Een in Nederland gevestigde ondernemer mag alleen cabotagevervoer verrichten, indien hij in het bezit is van een speciaal document (art. 92): als dit vervoer verricht wordt in een lidstaat dan geldt een cabotagevergunning als speciaal document.

In de Regeling vrijstelling documenten van 27 april 1992 zijn de gevallen bepaald, waarin vrijstelling wordt verleend (art. 64 Bwg).

Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel f; Bwg 1992, diverse artikelen

Overige taken NIWO

(213)

Actor: NIWO

Handeling: Het bijhouden van een registratie- en signaleringssysteem ter uitvoering van de intrekking van vergunningen.

Periode: 1992-

Product: Registratie- en signaleringssysteem

Opmerking: De werking van het signaleringssysteem wordt toegelicht in de paragraaf Handhaving.

Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel g; Bgw 1992, art. 7, eerste lid, onderdeel a

(214)

Actor: NIWO

Handeling: Het verzamelen, en ter kennis brengen van de minister van V&W van de gegevens, die de NIWO in het kader van haar taken ontvangt.

Periode: 1992-

Product: Gegevensbestanden, verslagen

Opmerking: De gegevens, die het NIWO verzamelt, en waarvan het de minister verslag doet, betreffen:

de 'boekjes verslagen van internationaal vervoer' (halfjaarlijks verslag);

de rittenboekjes ofwel de verslagen van het verrichtte vervoer (halfjaarlijks verslag);

de verstreken cabotagevergunningen en de bijbehorende 'boekjes verslagen cabotagevervoer', door middel van een tabel, die als bijlage IV is opgenomen bij Verordening (EEG) nr. 4059/89 (elk kwartaal en binnen 2 maanden verslag).

Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel g; Bgw 1992, art. 7, eerste lid, onderdeel b

(215)

Actor: NIWO

Handeling: Het periodiek verschaffen aan de minister van V&W van een overzicht van de houders van CEMT-, communautaire- en cabotagevergunningen.

Periode: 1992-

Product: Overzicht vergunninghouders

Bron: Bgw 1992, art. 107

(216)

Actor: NIWO

Handeling: Het (eventueel) uitvoeren van overige, bij ministeriële regeling te belasten taken, waartoe in ieder geval behoort de uitvoering van de Verordening (EEG) nr. 3916/90.

Periode: 1992-

Product: ---

Opmerking: Deze verordening betreft de in crisissituaties te nemen maatregelen op de markt voor het goederenvervoer over de weg.

Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel g; Bgw 1992, art. 7, tweede lid

3.5.4.4 Inschrijving eigen vervoer

Binnenlands eigen vervoer

(217)

Actor: SIEV
Handeling: Het vaststellen en beschikbaar stellen van de formulieren voor de aanvraag om inschrijving tot het verrichten van eigen vervoer, voor de aanvraag om machtiging voor grensoverschrijdend vervoer, en het vaststellen van de modellen van inschrijvingsbewijzen.
Periode: 1992-
Product: Aanvraagformulieren, modellen van inschrijvingsbewijzen
Bron: Bgw 1992, art. 43, tweede lid, art. 51, eerste lid en art. 46

(218)

Actor: SIEV
Handeling: Het al dan niet verrichten, wijzigen, verlengen dan wel doorhalen van een inschrijving van eigen vervoer.
Periode: 1992-
Product: Inschrijvingen
Opmerking: Een aanvraag wordt alleen in behandeling genomen indien gegevens m.b.t. de eis van eigen vervoer zijn verstrekt en de verschuldigde vergoeding is voldaan (art. 17). Belangrijke eis m.b.t. de inschrijving is dat moet worden aangetoond dat het om eigen vervoer gaat (art. 19). Een inschrijving wordt voor een periode van 5 jaar verleend of telkens met 5 jaar verlengd (art. 20, eerste en tweede lid). Het doorhalen van een inschrijving als administratiefrechtelijke sanctie is ook de taak van de SIEV
Bron: Wgw 1992, art. 34, onderdeel a, b en d.

(219)

Actor: SIEV
Handeling: Het op aanvraag van de ingeschrevene afgeven van een inschrijvingsbewijs.
Periode: 1992-
Product: Inschrijvingsbewijzen
Opmerking: Dit bewijs heeft eveneens een geldigheidsduur van 5 jaar (art. 20, derde lid)
Bron: Wgw 1992, art. 34, onderdeel c

Grensoverschrijdend eigen vervoer door niet in Nederland gevestigde ondernemers

(220)

Actor: SIEV
Handeling: Het al dan niet afgeven dan wel intrekken van een machtiging voor grensoverschrijdend eigen vervoer aan een niet in Nederland gevestigde ondernemer.
Periode: 1992-
Product: Machtigingen
Opmerking: De SIEV kan bepalen dat deze door de SIEV te verstrekken machtigingen door een buitenlandse instantie worden uitgereikt (art. 57 Bwg). Of een machtiging vereist is, is afhankelijk van een mogelijke overeenkomst met een Staat of een volkenrechtelijke organisatie, dan wel van een besluit van een dergelijke organisatie (art. 58 Bwg). In de Regeling vrijstelling documenten van 27 april 1992 zijn de gevallen, dat geen machtiging vereist is, bepaald.
Bron: Wgw 1992, art. 34, onderdeel e

Grensoverschrijdend eigen vervoer door in Nederland gevestigde ondernemers

(221)

Actor: SIEV
Handeling: Het al dan niet afgeven dan wel intrekken van aanvullende documenten voor

	grensoverschrijdend eigen vervoer door in Nederland gevestigde ondernemers.
Periode:	1992-
Product:	Machtigingen
Opmerking:	Het betreft bij amvb nader te noemen aanvullende documenten (In dit geval een machtiging) (art. 49 Bgw). Een machtiging wordt onder nauwkeurig gestelde voorwaarden, met een op de machtiging vermelde geldigheidsduur verleend. In de Regeling vrijstelling documenten van 27 april 1992 zijn de gevallen, dat geen machtiging vereist is, bepaald (art. 50 Bgw)
Bron:	Wgw 1992, art. 34, onderdeel f

3.6 Stimulering en ontwikkeling

3.6.1 Inleiding

Sinds de tweede helft van de jaren tachtig tracht de overheid mede door middel van stimulerings- en ontwikkelingsmaatregelen haar doelstellingen te realiseren. De slogan 'Van regulering naar stimulering' geeft deze verandering in het beleid kort weer. De maatregelen worden ingezet t.b.v. het verbeteren van de leefbaarheid, de bereikbaarheid, en de sociaal-economische structuur van de bedrijfstak.

De overheid staat een scala van beleidsmaatregelen ter beschikking: regelgeving, financiële bijdragen, investeringen in infrastructuur, voorlichting en onderzoek. Hier komen alle stimulerings- en ontwikkelingsmaatregelen aan bod, die worden ingezet t.b.v. het wegvervoer (met uitzondering van het instrument regelgeving, dat reeds behandeld is). "Stimuleringsmaatregelen betreffen het geven van positieve prikkels ter beïnvloeding van het gedrag van subjecten. Dit kan onder andere gebeuren via financiële instrumenten (subsidie of bijdrage in de kosten) en via communicatieve instrumenten (voorlichting). De stimuleringsmaatregelen kunnen worden onderscheiden van andere typen maatregelen door hun vaak experimentele en tijdelijke karakter."³ Andere stimulerings- en ontwikkelingsmaatregelen zijn het overdragen van kennis, veelal door onderzoek verkregen, het maken van afspraken met de branche-organisaties in de vorm van een convenant en het aangaan van samenwerkingsverbanden, zoals in het project Transactie (zie p. 76 e.v.).

Projecten

Het merendeel van de stimuleringsactiviteiten komt tot stand in de vorm van, of door middel van projecten. Projecten kunnen meerdere deelprojecten bevatten of deel uit maken van een cluster op een specifiek gebied. Projecten dienen vaak meerdere doelen. Het project 'Modernisering bedrijfsvoering wegvervoer' is bv. gericht op sociaal-economische vooruitgang van de sector, waarbij ook het milieu-aspect een rol is toebedeeld.

In het kader van het project stadsdistributiecentra (sdc) wil men via de oprichting van sdc's komen tot bundeling van goederen, om zo de bevoorrading van de stad efficiënter te laten verlopen. Op deze wijze wordt een bijdrage geleverd aan het verminderen van de congestie en geanticipeerd op een verdere beperking van de toegang van de binnenstad voor het vrachtverkeer. Naar oplossingen wordt verder gezocht in het samenwerkingsverband Platform Stedelijke Distributie (P.D.S.). Door middel van het P.D.S. wil het ministerie "distributie-concepten naast het sdc en aanvullende oplossingen voor niet sdc-goederen in kaart brengen en de praktische invoering daarvan realiseren. Hieraan zal het bedrijfsleven ook meewerken."

De projecten kunnen betrekking hebben op het goederenvervoer over de weg, een DGV-brede of mogelijk V&W-brede betekenis hebben. Ook kan het zijn dat G een bijdrage levert aan een project, waarvoor de primaire verantwoordelijkheid bij een ander ministerie ligt. Het beleid dat ontwikkeld

³ Stimulering met effect, IOO, november 1991, p. 17.

wordt op de beleidsterreinen milieu (VROM) en energievoorziening (EZ), is immers veelal van grote betekenis voor het goederenvervoer. G volgt in dat en neemt deel aan deze ontwikkelingen.

Kaderregelingen en programma's

Op grond van de behoefte aan overzicht en aan een zekere regulering, mede vanwege de eis van goedkeuring door de EU in geval van financiële bijdragen, wordt de laatste jaren gewerkt aan de totstandkoming van kaderregelingen en programma's.

Een kader- of subsidieregeling schoeit niet op wettelijke basis, maar wordt door de verantwoordelijke minister, na notificatie en toetsing door de Europese Commissie, vastgesteld en vervolgens in de Staatscourant gepubliceerd. Binnen het kader van een subsidieregeling stelt de verantwoordelijke minister een of meerdere programma's vast, waarin jaarlijks de criteria worden aangegeven op grond waarvan projecten worden gefinancierd (publicatie Staatscourant).

Uit het budget voor een bepaald programma kan de minister als programmabeheerder dus subsidie verlenen voor een project, dat wordt uitgevoerd t.b.v. de realisering van de in het programma genoemde beleidsdoelstellingen. Het opstellen en uitvoeren van de programma's wordt veelal door de programmabeheerder uitbesteed aan organisaties als NOVEM. De uitvoerder van een programma bereidt de jaarplannen voor, beoordeelt de projectvoorstellen, wijst namens de minister de bijdrage toe en rapporteert aan de minister.

In de sector verkeer en vervoer zijn inmiddels met inbreng van het bedrijfsleven verschillende regelingen en programma's ontwikkeld en uitgevoerd, met VROM, V&W en EZ als initiërende en financierende ministeries. De SELA-regeling ('schone en lawaaiarme vrachtauto's') is onder primaire verantwoordelijkheid van VROM tot stand gekomen, in het kader van het Convenant Milieumaatregelen Wegvervoer. Dankzij deze regeling heeft Nederland een relatief schoon en geluidsarm wagenpark.

V&W is programmaleider van 'stiller, schoner, zuiniger verkeer en vervoer in het stedelijk gebied' (SSZ-programma). Aan de vaststelling en financiering van dit programma in de sector collectief personenvervoer levert G een bijdrage. In dit kader vindt bv. ook financiering plaats van projecten, die voortkomen uit het Platform Stedelijke Distributie.

De eerste specifieke kaderregeling vanuit G voor programma's betreffende het goederenvervoer is de Subsidieregeling Milieu- en Energie-efficiency in het Goederenvervoer (SMEG). De SMEG wordt in het hoofdstuk 'Algemeen beleid' integraal behandeld.

Het project Transactie heeft inmiddels de status van programma in het kader van deze SMEG, die in 1996 van kracht geworden is. Met het programmabeheer is NOVEM belast.

3.6.2 Milieu en energie

De oplossingen die worden gezocht voor problemen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid, hebben betrekking op de innovatie van (voertuig)techniek en de verbetering van transportefficiency, d.m.v. nieuwe logistieke concepten en technologische en telematica toepassingen. De inzet van deze middelen is er op gericht de economische positie van het goederenvervoer over de weg te behouden en zo mogelijk te verbeteren. Gelet op de samenhang tussen doelstellingen, en tussen doelstellingen en middelen komen alle handelingen hier in één paragraaf aan bod. In het geval van 'Transactie' zijn een aantal specifieke, aanvullende handelingen opgenomen.

(222; vervallen)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het initiëren, subsidiëren, begeleiden en evalueren van stimulerings- en ontwikkelings(deel)-projecten op het gebied van milieu- en energie-efficiency in het goederenvervoer over de weg.

Periode: 1988-

Product: Projecten:

'Modernisering bedrijfsvoering beroepsvervoer' (1990) (reeks voorbeeldprojecten op gebied van telematica en logistiek, bv. kwaliteits- en milieuzorg ISO 9002+, prototypes fleet-management, BATPAS-in netwerk-vervoer);

'Samen werken, samen laden'-projecten (deze projecten zijn opgegaan in

Transactie);
'Stadsdistributiecentra'(1990) en andere projecten inz. distributie, waaronder het
'Platform Stedelijke Distributie' (1995);
'IMAGO' (Initiatief Milieu Actie Goederenvervoer), onder de naam 'Transactie' in 1995
van start gegaan, vanaf 1997 een programma in het kader van SMEG en
gepubliceerd in Stcrt. 1997, 42).

Opmerking: T.b.v. diverse projecten wordt regelmatig expertise ingehuurd, bv. van de NOVEM,
om de projecten te ondersteunen en de voortgang te bewaken.

Bron: Notitie Goederenvervoer, Tweede Kamer, vergaderjaar 1993-1994, 23 709, nr. 1, p.
15-16; brochure Stedelijke Distributie, Ministerie van V&W, voorjaar 1995, p. 3; SVV
Akteboek 1992, p. 84-85; Transport en Milieuzorg, uitgave van het Ministerie van
V&W, januari 1995

(223)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van bijdrageregelingen en programma's
ter stimulering van projecten en experimenten op het gebied van milieu- en energie-
efficiency in het goederenvervoer, in het bijzonder het goederenvervoer over de weg.

Periode: 1995-

Product: Bijdrageregelingen, programma's

Opmerking: Bv. Transactie en voorbereiding SMEG

Bron: V&W/DGV, Subsidierегeling milieu- en energie efficiency in het goederenvervoer;
V&W/DGV, Werkprogramma G, p. 63-64; Inl. dhr. J. Monnereau (G/Hoofdafdeling
wegvervoer), 9 december 1996

(224)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het sluiten van een contract met een uitvoeringsorganisatie, die een programma op
het gebied van milieu- en energie-efficiency in het goederenvervoer over de weg
ontwikkelt en uitvoert.

Periode: 1995-

Product: Programma-overeenkomst met uitvoeringsorganisatie

Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G, p. 63-64

(225)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
b. Namens de minister: NOVEM (vanaf 1996)

Handeling: Het beslissen over de verlening, wijziging of intrekking van financiële bijdragen in
(deel-) projecten op het gebied van milieu- en energie-efficiency in met name het
goederenvervoer over de weg.

Periode: 1995-

Product: Beschikkingen

Opmerking: Het gaat om projecten in het kader van bv. Het programma 'Transactie'.

Bron: V&W/DGV, Subsidierегeling milieu- en energie efficiency in het goederenvervoer;
V&W/DGV, Werkprogramma G, p. 63-64; Inl. dhr. J. Monnereau (G/Hoofdafdeling
wegvervoer), 9 december 1996

(226)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het als programmabeheerder begeleiden en toezicht houden op de uitvoering van
projecten op het gebied van milieu- en energie-efficiency in met name het
goederenvervoer over de weg.

Periode: 1995-

Product: Voortgangs- en eindrapportages

Bron: V&W/DGV, Subsidierегeling milieu- en energie efficiency in het goederenvervoer;
V&W/DGV, Werkprogramma G, p. 63-64

(227)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het leveren van bijdragen in de voorbereiding, vaststelling en financiering van

bijdrageregelingen en programma's op het gebied van verkeer en vervoer, waarvoor de minister van V&W niet eerst verantwoordelijk is.

Periode: 1989-
Product: Subsidieregeling, programma
Opmerking: Het betreft hier beleid op het gebied van milieu, economische zaken, financiën, sociale zaken, etc. G heeft bv. een bijdrage geleverd aan de SELA-regeling ('schone en lawaaiarme vrachtauto's') en de Regeling zwavelarme dieselolie, die onder primaire verantwoordelijkheid van de minister van VROM tot stand zijn gekomen in het kader van het convenant Milieumaatregelen Wegvervoer.
Bron: Inl. dhr. ir. C. de Waard (G/Wegvervoer), 3 december 1996

(228)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het door middel van een communicatiestrategie ondersteunen van een project.
Periode: 1995-
Product: Bv. Transactie, d.m.v. direct mail, publikaties, Transactie bulletin, conferenties (bv. 'Schone winst', 5 juni 1996)
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 65; projectomschrijving Transactie, p. 2

Transactie

Het project Transactie, dat in eerste instantie de naam IMAGO draagt, is er op gericht, mede door coördinatie en participatie van EZ en VROM, in overleg en samenwerking met het vervoerend bedrijfsleven extra maatregelen te nemen, die gericht zijn op het bereiken van de doelstellingen inzake milieu en energiebesparing. Met V&W als trekker zijn naast genoemde ministeries de ondernemersorganisaties TLN, KNV en EVO vertegenwoordigd in de projectorganisatie, die op basis van de samenwerkingsverklaring van 8 mei 1995 van start is gegaan. Ten behoeve van de uitvoering is de expertise van de NOVEM ingehuurd.

Het hoofddoel van Transactie is op basis van een 'win-win'-uitgangspunt "de efficiency van het wegvervoer binnen de gehele logistieke keten te verbeteren door enerzijds reductie van het aantal te rijden kilometers en anderzijds praktische verbeteringen en innovatie aan voertuigen, zodat emissies teruggedrongen worden. Verder treedt Transactie bemiddelend op voor bedrijven die delen van hun goederenstroom naar intermodaal vervoer over willen zetten."⁴ Binnen de marktgerichte aanpak van het project worden de volgende instrumenten ingezet: transportefficiency-scans, pilotprojecten en meerjarenprogramma's. Het uiteindelijke doel is het sluiten van een Individuele of Collectieve Meerjarenovereenkomst met (groepen van) bedrijven. Om groepen bedrijven bijeen te brengen vindt soms deelmarktverkenning plaats.

Onlangs zijn er twee middelen bijgekomen, waardoor ook een op kleine en middelgrote bedrijven afgestemd programma kan worden samengesteld: de formele Subsidieregeling Milieu- en Energie-efficiency Goederenvervoer (SMEG, Stcrt. 1996, 206), waaraan jaarlijks een op maat gesneden Transactie-programma kan worden gekoppeld, en een scan-team van circa 15 adviseurs. In het kader van deze SMEG is recentelijk het programma Transactie gepubliceerd (Stcrt. 1997, 42).

(229)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Transactie
Handeling: Het voorbereiden en sluiten van een scan-overeenkomst met een bedrijf ter uitvoering en subsidiëring van een transportefficiency-scan, die mogelijke besparingen in kaart brengt.
Periode: 1995-
Product: Overeenkomsten
Opmerking: Tot september '96 zijn er 32 overeenkomsten aangegaan. T.b.v. de uitvoering van de scans wordt een adviesbureau ingeschakeld.
Bron: Transactie bulletin, nr. 5, september 1996; Werkprogramma G 1996, p. 66

(230)

⁴ Projectomschrijving Transactie, 5 juni 1996, p. 1.

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Transactie
Handeling: Het voorbereiden en sluiten van een pilot-overeenkomst met een bedrijf voor de uitvoering en subsidiëring van een pilotproject, gericht op verlaging van brandstofgebruik en kilometerreductie.
Periode: 1995-
Product: Pilot-overeenkomst
Opmerking: Tot september '96 zijn er 20 overeenkomsten gesloten. De pilots vinden plaats in de sector logistiek en transport en de sector voertuigtechnologie.
Bron: Transactie bulletin, nr. 5, september 1996

(231)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Transactie
Handeling: Het op basis van efficiency-scan(s) en pilot(s) voorbereiden en afsluiten van een Meerjarenovereenkomst en bijbehorend Meerjarenprogramma met een individueel bedrijf, ter ondersteuning van projecten van dit bedrijf over een langere periode.
Periode: 1995-
Product: Meerjarenafpraak (MJA) en -programma (MJP)
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 63; Transactie bulletin, nr. 5, september 1996

(232)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Transactie
Handeling: Het op basis van efficiency-scan(s) en pilot(s) voorbereiden en afsluiten van een Meerjarenovereenkomst en bijbehorend Meerjarenprogramma met een groep van bedrijven, ter ondersteuning van projecten van deze bedrijven over een langere periode.
Periode: 1995-
Product: Meerjarenafpraak (MJA) en -programma (MJP)
Opmerking: Twee groepen bedrijven hebben een intentieverklaring ondertekend, die bij voldoende reductiepotentieel in een MJA en bijbehorend MJP kan worden omgezet.
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 63; Transactie bulletin, nr. 5, september 1996

(233)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Transactie
Handeling: Het aan de NOVEM uitbesteden van het beheer, m.u.v. de financiën, van de meerjarenprogramma's, afgesloten in het kader van Transactie.
Periode: 1995-
Product:
Opmerking: Vanaf het moment dat financiering van Transactie op basis van de SMEG plaats vindt wordt NOVEM de programmabeheerder in het kader van het programma Transactie.
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 62

(234)

Actor: a. Minister van Economische Zaken/Directie Energiebesparing en Duurzame Energie
b. Minister van VROM/Directie Geluid en Verkeer
Handeling: Het deelnemen aan en financieel ondersteunen van het project Transactie.
Periode: 1995-
Product:
Bron: Werkprogramma G 1996, p. 65

3.6.3 Arbeidsvoorziening en vakbekwaamheid

Met de uitvoering van het stimuleringsbeleid wordt voor de inwerkingtreding van de Wet goederenvervoer over de weg al een begin gemaakt. De Stichting Gemeenschappelijke Personeelsdienst Wegvervoer (GPdW) heeft sinds eind jaren tachtig als doel het voorzien in de behoefte aan vakbekwame chauffeurs. De GPdW wordt door de minister aangewezen als instelling, die werknemers tijdelijk aan vergunninghouders ter beschikking kan stellen, zonder dat van een dienstbetrekking sprake hoeft te zijn. Het project omvat tevens scholing. Ook de Stichting

leerlingstelsel wordt aangewezen in het kader van het niet vereist zijn van een verklaring van dienstbetrekking.

3.6.4 Infrastructuur en verkeersveiligheid

(235)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vanuit het belang van het goederenvervoer over de weg leveren van bijdragen m.b.t. de aanleg en benutting van wegen (MIT).
Periode: 1945-1996
Product:
Opmerking: Bv. doelgroepstroken (vrachtwagenstroken)
Bron: V&W/DGV, Werkplan G-2 1996
Opmerking: Zie voor de periode 1997- RIO 84 overkoepelend beleid V & W

(236)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vanuit het belang van het goederenvervoer over de weg leveren van bijdragen m.b.t. de verkeersveiligheid.
Periode: 1945-
Product: bijvoorbeeld Plan van Aanpak
Bron: V&W/DGV, Werkplan G-2 1996

3.7 Beroep en bezwaar

Bezwaar

De behandeling van bezwaren is onder de werking van de WAG een integraal onderdeel van de procedures inzake vergunningsverlening en inschrijving en wordt daarom in de desbetreffende paragraaf beschreven. Sinds 1988 kan tegen inbewaringstelling van een vrachtauto bezwaar worden gemaakt bij de Arrondissementsrechtbank binnen het rechtsgebied waarvan deze is geschied.

(237)

Actor: Rechtbank
Handeling: Het beschikken op een bezwaarschrift ingediend tegen inbewaringstelling van een vrachtauto, waarmee een overtreding van de WAG is begaan.
Periode: 1988-1992
Product: Beschikkingen
Opmerking: Indien het bezwaarschrift gegrond wordt geacht, kan de rechtbank een vergoeding toekennen, die het rijk dient te betalen.
Tegen een beschikking van de rechtbank kan zowel het Openbaar Ministerie als de belanghebbende in beroep komen bij het Hof. Tegen een beschikking van het Hof kan beroep in cassatie worden ingesteld bij de Hoge Raad.
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, art. 62, zesde lid

(238)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het betaalbaar stellen van een eventueel door de rechtbank toegekende vergoeding aan de belanghebbende, indien het bezwaarschrift gegrond wordt geacht.
Periode: 1988-1992
Product: Beschikkingen
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, art. 62, zevende lid

Beroep

1954-1984

Degene die rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen door een beschikking op grond van de WAG kan daartegen beroep instellen. Tegen beschikkingen van de CVG/CVV, van een instantie, waaraan bevoegdheden van de Commissie zijn overgedragen (Stichting NIWO), en van het Tuchtcollege Beroepsgoederenvervoer over de weg (zie paragraaf 'Handhaving'), staat beroep open op de Kroon. Van beschikkingen van de Voorzitter van de Commissie, van de Rijksinspecteur van het Verkeer of van een instantie, waaraan bevoegdheden van de Voorzitter of van de Rijksinspecteur zijn overgedragen (SIEV), staat beroep open op de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Minister neemt een gemotiveerde beslissing, na de beroepscommissie, bij amvb in te stellen, gehoord te hebben. Deze beroepsregeling is tot 1984 van toepassing.

(239)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van advies in het kader van de voorbereiding van een Kroonbeslissing inzake beroep, ingesteld tegen een op grond van de WAG genomen beschikking van de CVG/CVV, van een instantie waaraan bevoegdheden van de CVG/CVV zijn overgedragen (Stichting NIWO), en van een uitspraak van het Tuchtcollege Beroepsgoederenvervoer over de weg.
Periode: 1945-1984
Product:
Bron: WAG 1951, art. 52 en 53

(240)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het toevoegen van een secretaris aan de beroepscommissie ex art. 54 WAG.
Periode: 1954-1984
Product:
Opmerking: De Minister kan de secretaris een beloning toekennen.
Bron: WAG 1951, art. 54; UAG 1954, art.142, achtste lid

(241)

Actor: College van Gedeputeerde Staten/vertegenwoordiger
Handeling: Het, op uitnodiging van de voorzitter, deel uit maken van de beroepscommissie, bij de behandeling van beroepen van beschikkingen van een Rijksinspecteur.
Periode: 1954-1984
Product:
Bron: UAG 1954, art. 143

(242)

Actor: Beroepscommissie ex art. 54 WAG
Handeling: Het adviseren van de minister inzake een beroep ingediend tegen een beschikking van de Voorzitter van de CVG/CVV, de Rijks(hoofd-)inspecteur, of een instantie waaraan bevoegdheden van de Voorzitter CVG/CVV of de Rijks(hoofd-)inspecteur zijn overgedragen (SIEV).
Periode: 1954-1984
Product: Adviezen
Opmerking: Deze advisering komt tot stand na een procedure, waarbij de minister inlichtingen verstrekt m.b.t. de zaak, de commissie zelf inlichtingen e.d. kan inwinnen en een openbare vergadering plaatsvindt, waarbij de belanghebbenden worden gehoord. Het advies wordt bij meerderheid van stemmen vastgesteld.
Bron: WAG 1951, art. 54; UAG 1954, art. 141-152

(243)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de beroepscommissie, beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WAG genomen beschikking van de Voorzitter van de CVG/CVV, de Rijks(hoofd-)inspecteur, of een instantie waaraan bevoegdheden van de Voorzitter CVG/CVV of Rijks(hoofd-)inspecteur zijn overgedragen (SIEV).
Periode: 1954-1984
Product: Beschikkingen
Opmerking: Indien deze beslissing afwijkt van het advies van de beroepscommissie, worden de

redenen vermeld en wordt ook het advies openbaar gemaakt.
De minister kan, in afwachting van zijn beschikking, een tijdelijke voorziening treffen.
Bron: WAG 1951, art. 54: UAG 1954, art. 152 en 153

1984-1992

Bij wet van 28 april 1983, Stb. 254, vindt herziening van de beroepsregeling plaats. Tegen beschikkingen, of uitspraken van het Tuchtcollege, genomen dan wel gedaan op grond van de WAG of de daarop rustende bepalingen, kan nu door degene die rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen, beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB). Het CBB is derhalve als enige beroepsinstantie aangewezen tegen beschikkingen, onder andere op grond van de WAG genomen, van de minister van V&W, (de Voorzitter van) de CVV/CVG, de Rijks(hoofd)inspecteur, de NIWO en de SIEV. De beroepscommissie houdt daarmee op te bestaan.

(244)

Actor: College van Beroep voor het bedrijfsleven
Handeling: Het beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WAG genomen beschikking of uitspraak van het Tuchtcollege.
Periode: 1984-1992
Product: Beschikkingen
Opmerking: Ieder beroep wordt door de voorzitter van het College gemeld aan de Rijksinspecteur, aan wie tevens een afschrift van de uitspraak wordt gezonden.
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, art. 52-55

Bezwaar

(245)

Actor: Rechtbank
Handeling: Het beschikken op een bezwaarschrift ingediend tegen inbewaringstelling van een vrachtauto, waarmee een overtreding van de Wgw is begaan.
Periode: 1992-
Product: Beschikkingen
Opmerking: Indien het bezwaarschrift gegrond wordt geacht, kan de rechtbank een vergoeding toekennen, die het rijk dient te betalen.
Tegen een beschikking van de rechtbank kan zowel het Openbaar Ministerie als de belanghebbende in beroep komen bij het Hof. Tegen een beschikking van het Hof kan beroep in cassatie worden ingesteld bij de Hoge Raad.
Bron: Wgw 1992, art. 49, zesde lid

(246; vervallen)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het betaalbaar stellen van een eventueel door de rechtbank toegekende vergoeding aan de belanghebbende, indien het bezwaarschrift gegrond wordt geacht.
Periode: 1992-
Product: Beschikkingen
Bron: Wgw 1992, art. 49, zesde lid

(247)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het eventueel bij dwangbevel invorderen van de kosten van het overbrengen van een in bewaring gestelde vrachtauto naar een aangewezen plaats bij de vergunninghouder die in overtreding is.
Periode: 1992-
Product: Beschikkingen
Bron: Wgw 1992, art. 50, eerste lid

Beroep

In de Wgw is geheel aangesloten bij de beroepsprocedure, zoals die in de WAG is geregeld. Enige uitzondering op grond van de Wgw betreft de beschikkingen van de minister inzake het ontheffen van

NIWO en/of SIEV van haar taken: tegen een dergelijke beschikking, die valt onder de Wet AROB, staat beroep open bij de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State. Zie hiervoor het PIVOT-rapport 'Driemaal 's Raads Recht' inzake de taakgebieden van de Raad van State.

(248)

Actor: College van Beroep voor het bedrijfsleven
Handeling: Het beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de Wgw genomen beschikking.
Periode: 1992-
Product: Beschikkingen
Bron: Wgw 1992, art. 42, eerste lid

(249)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het toelichten van het standpunt, dan wel het zich als belanghebbende verweren inzake beroep, ingesteld tegen een door de minister genomen beschikking, betreffende het de NIWO of SIEV ontheffen van haar taken.
Periode: 1992-1996
Product: Ambtsberichten
Bron: Wgw 1992, art. 42, eerste lid; Toelichting (B) Wgw, Kon. Vermande, p. 84; Wet administratieve rechtspraak overheidsbeschikkingen

3.8 Handhaving

NB. Een algemene inleiding inzake de handhaving en de Rijksverkeersinspectie is te vinden in het deelrapport CPV.

3.8.1 Inleiding

De wet- en regelgeving inzake het goederenvervoer over de weg dient meerdere, onderling samenhangende doelstellingen. De rijtijdenwetgeving is primair gericht op arbeidsbescherming en (verkeers-)veiligheid en, en komt derhalve in het PIVOT-rapport 'Ter bevordering van menswaardige arbeid' aan de orde. Ten aanzien van deze wetgeving is de minister van Verkeer en Waterstaat tweede ondertekenaar. De Wgw is met name gericht op marktordening en gezonde concurrentieverhoudingen in de sector. Om concurrentievervalsend marktgedrag tegen te gaan is inmiddels een sterke relatie tot stand gebracht met de Rijtijdenwet. Overtredingen tegen b.v. de rij- en rusttijden kunnen immers concurrentievoordeel opleveren. Daarnaast is het zo dat veelal één inspectiedienst, door middel van integrale controles, toeziet op de naleving van alle relevante wetgeving. De handhaving van deze wetgeving wordt derhalve in zijn geheel in dit rapport behandeld.

Handhaving betreft zowel het toezicht op de naleving van de regelgeving, de opsporing van de in de wet strafbaar gestelde feiten, alsmede het opleggen van strafrechtelijke en bestuursrechtelijke sancties. Het uitoefenen van toezicht kan een zelfstandige taak zijn, maar is tevens een vast bestanddeel van zowel de strafrechtelijke als de bestuursrechtelijke handhavingstaak.

Onder het regime van de WAG is een reeks van overtredingen strafbaar gesteld. Overtredingen van de diverse verbodsbepalingen (inzake het verrichten van vervoer zonder vergunning of inschrijving, de vervoerplicht etc.) zijn aangemerkt als economisch delict. Het Tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer is sinds 1954 belast met toezicht en bestuursrechtelijke handhaving inzake het grensoverschrijdend vervoer. Ingevolge de WAG, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, heeft de CVW een bestuursrechtelijke handhavingstaak gekregen. Bij niet nakoming van de arbeidsvoorwaarden kan de vergunning tijdelijk of blijvend worden gewijzigd of ingetrokken.

De Wgw kent vier zogenoemde handavingsgrondslagen, die een 'vertaling' zijn van de voorschriften uit de Europese regelgeving:

- een aantal bepalingen van de rij- en rusttijdenregelgeving;

- de bepalingen uit de Wegenverkeerswet (Wvw) inzake overbelading en de Algemene Periodieke keuring (APK);
- de in de sector geldende loon- en andere op geld waardeerbare arbeidsvoorwaarden (CAO). Naleving van deze handavingsgrondslagen draagt bij aan eerlijke concurrentievoorwaarden in het goederenvervoer. Het instrumentarium om het concurrentievoorwaardenstelsel te handhaven wordt gevormd door de intrekking van de vergunning en de strafrechtelijke sanctiemogelijkheden.

Strafrechtelijke sanctiemogelijkheden vormen een belangrijk instrument in het kader van de handhaving. Het zwaartepunt in de sanctionering van de Wgw ligt bij de boetes, die kunnen worden opgelegd in het strafrechtelijke traject.

Met de inwerkingtreding van de Wgw zijn overtredingen ten aanzien van beladingsvoorschriften alsmede rij- en rusttijden als economisch delict aangemerkt. Hieraan is de mogelijkheid gekoppeld om, door middel van hogere boetes, economisch voordeel af te romen.

Het intrekken van de vergunning door de NIWO geschiedt aan de hand van een puntenstelsel. Dit administratiefrechtelijke traject is bedoeld als sluitstuk van de sanctionering van de Wgw. In geval van herhaalde, ernstige overtredingen van bovengenoemde bepalingen wordt door tussenkomst van de officier van justitie de zaak aan de rechter voorgelegd. Wanneer de rechter op grond van de aangedragen feiten tot een veroordeling komt, wordt aan de veroordeelde een punt toegekend. Overschrijding van een bepaald aantal punten betekent dat de ondernemer niet langer aan de eis van betrouwbaarheid voldoet en dat zijn vergunning moet worden ingetrokken.

Met handhaving van de wetgeving op het gebied van het goederenvervoer over de weg - Rijtijdenwet en -besluit (RTW en RTB), Wegenverkeerswet (WVW), Wet en Besluit goederenvervoer over de weg (Wgw en Bwg, voorheen WAG en UAG) - zijn belast:

- de bij of krachtens art. 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren. Het betreft hier algemene opsporingsambtenaren, d.w.z. de gemeente- en rijkspolitie;
- de ambtenaren van invoerrechten en accijnzen;
- de door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Justitie aangewezen ambtenaren, te weten opsporingsambtenaren van de Rijksverkeersinspectie;
- de door de ministers van SZW en Justitie, in het geval van de Wgw in overeenstemming met de minister van Verkeer en Waterstaat, aangewezen ambtenaren, d.w.z. opsporingsambtenaren van de Dienst voor inspectie en informatie van het ministerie van SZW (I-SWZ).

De RVI is met een omvangrijke strafrechtelijke handhavingstaak belast: het betreft hier RTW/RTB, Wgw/Bwg en WVW (APK en, sinds 1995, overbelading). De I-SZW, tot 1994 de Arbeidsinspectie, verricht echter de reguliere bedrijfscontroles bij ondernemingen in het eigen vervoer. De politie, met name het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), controleert de WVW-bepalingen inzake APK en overbelading. De sociale partners zien toe op de naleving van de CAO. De NIWO is sinds 1992 belast met de bestuursrechtelijke handhavingstaak inzake de intrekking van vergunningen. De doorhaling van inschrijvingen wordt verricht door de SIEV.

3.8.2 Handhaving door de RVI

Het controle-apparaat van de RVI wordt voor bijna 50% ingezet op het goederenvervoer over de weg. Door middel van deze controle geeft de RVI uitvoering aan haar strafrechtelijke handhavingstaak, d.w.z. de RVI houdt toezicht op de naleving van de regelgeving en spoort, indien aan de orde, strafbare feiten op. Net als in het vervoer over de binnenwateren, worden 'integrale controles' verricht: alle relevante wetgeving wordt door controle-ambtenaren van de RVI gecontroleerd. Zo wordt bv. in het kader van de WVW gekeken naar overbelading, sinds 1995, en naar een eventuele snelheidsbegrenzer. De tachograaf, die de rij- en rusttijden registreert, is een hulpmiddel in die controle. De rol van de tachograaf wordt op termijn mogelijk overgenomen door de boordcomputer, om zo de handhaafbaarheid van de regelgeving te verbeteren. De RVI draagt, in het verlengde van haar handhavingstaak, tevens bij aan de evaluatie van het handavingsbeleid.

3.8.2.1 Reguliere controle

Tot 1991 bestaat de handhaving uit het houden van weg- en bedrijfscontroles. Deze reguliere controles vinden vaak plaats in samenwerking met andere diensten uit binnen- en buitenland. Zoals gezegd, voert de I-SWZ de bedrijfscontroles bij ondernemingen in het eigen vervoer uit. Met de invoering van de Wgw in 1992 neemt de RVI een signaleringssysteem in gebruik. In dit systeem vindt registratie plaats van alle zogenoemde kernovertredingen: overtredingen van de rij-, rust- en diensttijdbepalingen van RTW en RTB. Indien bij een wegcontrole een eerste kernovertreding van een bepaalde onderneming wordt geconstateerd, volgt niet automatisch een proces-verbaal, maar wordt de onderneming door middel van een waarschuwingsbrief op de hoogte gesteld van het feit dat zij in het systeem is opgenomen. Het systeem beoogt preventief te werken. Maakt een onderneming zich echter herhaaldelijk schuldig aan het begaan van kernovertredingen, dan volgt een uitgebreid bedrijfsonderzoek.

(250)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving houden van reguliere wegcontroles in het binnenlands beroepsvervoer:

- staandehoudingen zonder overtredingen;
- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen (bv. rijverboden)
- waarschuwingsbrieven (sinds 1992).

Periode: 1945-1996

Product:

Opmerking: De overtredingen betreffen:

- de rij-, rust- en diensttijdbepalingen (RTW/ RTB)
- administratieve overtredingen van de Beschikking Gebruik Tachograaf (BGT)
- geen vergunning voor binnenlands vervoer, chauffeur niet in dienstbetrekking bij ondernemer (Wgw)
- ontbreken van geldig vergunningsbewijs (onder werking WAG, art. 59, eerste lid).

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 15-17, 20-21, 26; Rijtijdenwet 1936, art. 9; Rijtijdenbesluit, art. 24; Wgw 1992, art. 44-47; WAG 1951

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 846-848

(251)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving houden van reguliere wegcontroles in het grensoverschrijdend beroepsvervoer:

- staandehoudingen zonder overtredingen;
- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen (bv. rijverboden);
- waarschuwingsbrieven (sinds 1992).

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: De overtredingen betreffen:

- de rij-, rust- en diensttijdbepalingen (RTW/ RTB)
- administratieve overtredingen van de Beschikking Gebruik Tachograaf (BGT)
- van geldig vergunningsbewijs (onder werking WAG, art. 59, eerste lid) geen vergunning voor grensoverschrijdend vervoer, chauffeur niet in dienstbetrekking bij ondernemer (Wgw)
- ontbreken art. 29, eerste lid).

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 15-17, 20-21, 26; Rijtijdenwet 1936, art. 9; Rijtijdenbesluit, art. 24; Wgw 1992, art. 44-47; WAG 1951

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 846-848

(252)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving houden van reguliere wegcontroles in het binnenlands eigen vervoer:

- staandehoudingen zonder overtredingen;
- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen (bv. rijverboden);
- waarschuwingsbrieven (sinds 1992).

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: De overtredingen betreffen:

- de rij-, rust- en diensttijdbepalingen (RTW/ RTB)
- administratieve overtredingen van de Beschikking Gebruik Tachograaf (BGT)
- vervoer verrichten zonder inschrijving (Wgw)
- geen geldig inschrijvingsbewijs aanwezig (onder werking WAG, art. 59, eerste lid)

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 15-17, 20-21, 26; Rijtijdenwet 1936, art. 9; Rijtijdenbesluit, art. 24; Wgw 1992, art. 44-47; WAG 1951

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 846-848

(253)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving houden van reguliere wegcontroles in het grensoverschrijdend eigen vervoer:

- staandehoudingen zonder overtredingen;
- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen (bv. rijverboden);
- waarschuwingsbrieven (sinds 1992).

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: De overtredingen betreffen:

- de rij-, rust- en diensttijdbepalingen (RTW/ RTB)
- administratieve overtredingen van de Beschikking Gebruik Tachograaf (BGT)
- vervoer verrichten zonder inschrijving (Wgw)
- geen geldig inschrijvingsbewijs aanwezig (onder werking WAG, art. 59, eerste lid).

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 15-17, 20-21, 26; Rijtijdenwet 1936, art. 9; Rijtijdenbesluit, art. 24; Wgw 1992, art. 44-47; WAG 1951

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 846-848

(254)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving houden van reguliere wegcontroles onder buitenlandse vrachtauto's:

- staandehoudingen zonder overtredingen;
- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen (bv. rijverboden);
- transacties.

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: De overtredingen betreffen:

- de rij- en rusttijdbepalingen (RTW/ RTB)
- administratieve overtredingen van de Beschikking Gebruik Tachograaf (BGT)

Aan buitenlandse chauffeurs worden meestal in het kader van het lik-op-stukbeleid, ter voorkoming van strafvervolging, transacties aangeboden.

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 15-17, 20-21, 26; Rijtijdenwet 1936, art. 9; Rijtijdenbesluit, art. 24; Wgw 1992, art. 44-47; WAG 1951

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 846-848

(255)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving verrichten van reguliere

bedrijfscontroles bij ondernemingen in het beroepsvervoer:

- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: Door de technische ontwikkelingen komt knoeien met de tachograaf vaak uitsluitend d.m.v. uitgebreid technisch onderzoek in het kader van een bedrijfscontrole aan het licht.

Sinds de invoering van de NCM (1991) vormen in eerste instantie de 'chauffeursonderzoeken', later de deelmarktonderzoeken de belangrijkste bedrijfscontroles

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 15, 31

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 846-848

(256)

Actor: Minister van SZW/I-SZW

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving verrichten van reguliere bedrijfscontroles bij ondernemingen in het eigen vervoer:

- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen.

Periode: 1945-

Product:

Bron: RVI, Jaarverslag 1994, p. 13

(257)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het, al dan niet in samenwerking met andere (opsporings-)diensten, verrichten van fraudeonderzoeken bij Nederlandse ondernemingen die betrokken zijn bij het goederenvervoer over de weg.

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: Of een dergelijk onderzoek op het gebied van de binnenvaart heeft plaatsgevonden is onbekend.

De RVI participeert regelmatig met (bijzondere) opsporingsdiensten in multidisciplinaire onderzoeksteams, te weten GAK, FIOD, ECD, AID, DIA, Douanerecherche, Rijks- en gemeentepolitie. Deze onderzoeken leggen zich dus niet uitsluitend toe op de naleving van de bepalingen van de rijtijdenwetgeving, maar ook op de sociale en fiscale wetgeving.

Wat betreft de RVI gaat het hier om zaken als het in dienst hebben van illegale chauffeurs, gebruik van vervalste diploma's, manipulatie van de tachograaf e.d.

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 34-35

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 846-848

3.8.2.2 Nieuwe Controle Methodiek

Sinds 1991 past de RVI tevens de zogenaamde Nieuwe Controle Methodiek (NCM) toe, die met name gericht is op de handhaving van de rijtijdenwetgeving in het goederenvervoer. Met deze methodiek geeft de RVI uitvoering aan het concurrentievoorwaardenbeleid, zoals dat in de Wgw is opgenomen. Preventie heeft in dit nieuwe handhavingbeleid hoge prioriteit.

De NCM kent momenteel de volgende drie fasen: de a-selecte wegcontroles, de daaropvolgende de deelmarktonderzoeken, en tenslotte de herhalingsonderzoeken.

In de eerste fase worden door middel van grote a-selecte steekproeven gegevens verzameld omtrent de naleving van de bepalingen van de rijtijdenwetgeving. Bij deze controle-acties, die twee maal per jaar worden gehouden, gaat het met name om de kernovertredingen ten aanzien van rij-, rust- en diensttijden. Aan de hand van de resultaten van een reeks van controle-acties wordt de deelmarkt

bepaald waar relatief de meeste overtredingen plaatsvinden. Deze indeling naar deelmarkt vindt plaats op basis van de soort goederen die tijdens de staandehouding zijn aangetroffen. In de tweede fase worden bedrijven binnen de geselecteerde deelmarkt over een periode van zes weken onderworpen aan een uitgebreid onderzoek met betrekking tot alle in dienst zijnde chauffeurs. Deze zogenoemde deelmarktonderzoeken zijn sinds 1991 de belangrijkste vorm van bedrijfsonderzoek.

De derde fase bestaat uit herhalingsonderzoeken. Dit zijn bedrijfscontroles bij bedrijven waar bij de deelmarktonderzoeken zogenoemde dubbele-normovertredingen zijn geconstateerd.

Op basis van de uitkomsten van (herhaling) van de diverse fasen concentreert de controle zich op die deelmarkten van de transportsector, waar de bepalingen van de Rijtijdenwet stelselmatig worden overtreden.

(258)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de rijtijdenwetgeving houden van a-selecte wegcontroles in het goederenvervoer over de weg:

- staandehoudingen zonder overtredingen;
- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal en dwangmaatregelen (bv. rijverboden);
- waarschuwingsbrieven (sinds 1992);
- transacties (met buitenlandse chauffeurs).

Periode: 1991-

Product:

Opmerking: Aan buitenlandse chauffeurs worden meestal in het kader van het lik-op-stukbeleid, ter voorkoming van strafvervolging, transacties aangeboden.

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 17-18

(259)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving verrichten van deelmarktonderzoeken bij Nederlandse ondernemingen:

- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen.

Periode: 1991-

Product: Rapporten

Opmerking: In eerste instantie, van 1991 tot 1992 bestaat de tweede fase uit zogenaamde 'chauffeursonderzoeken': indien bij een wegcontrole overtredingen worden geconstateerd, volgt er een nacontrole in het bedrijf, waarbij de registratiebladen van de voorgaande periode worden onderzocht. De huidige tweede fase was toen de derde en laatste fase.

Van de resultaten van deze bedrijfscontroles binnen een deelmarkt wordt verslag gedaan in een rapport.

Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 17-18, 31

(260)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving verrichten van herhalingsonderzoeken bij Nederlandse ondernemingen:

- overtredingen zonder proces-verbaal;
- processen-verbaal;
- processen-verbaal met dwangmaatregelen.

Periode: 1991-

Product:

Opmerking: Van de resultaten van deze herhalingsonderzoeken wordt verslag gedaan in een rapport.

Bron: RVI, Jaarverslag 1994, p. 16

(261)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het doen plaatsvinden van een audit ter toetsing van de NCM.
Periode: 1995-
Product:
Bron: Managementovereenkomst 1995 DGV-RVI, p. 6

(262)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het (doen) verrichten van onderzoek in het kader van de meerjarige evaluatie van de handhavingsgrondslagen van de Wgw.
Periode: 1994-
Product: Rapporten
Opmerking: deze evaluatie is door de Minister een Stuurgroep ingesteld, o.l.v. de Directeur van de RVI, onder meer met een vertegenwoordiger van het Ministerie van Justitie. Onder de Stuurgroep heeft een Projectorganisatie gewerkt, o.l.v. een onafhankelijke extern deskundige, die de verschillende deelonderzoeken heeft uitgevoerd.
Het gaat bij deze evaluatie om onderzoek naar de effecten van de handhavingsinstrumenten. De onderwerpen, die in het kader van de naleving van de diverse wetten aan bod komen, zijn: NCM, overbelading, APK-keuring, CAO, afroming economisch voordeel en puntenstelsel, en functioneren administratieve organisatie.
Bron: RVI, Jaarverslag 1994, p. 30; Managementovereenkomst 1995 DGV-RVI, p. 6; Vaststelling begroting HdTK 1993-1994, 23 400 XII, nr. 55 en 1995-1996, 24 400 XII, nr. 48.

3.8.3 Bestuursrechtelijke handhaving

3.8.3.1 O.g.v. WAG

CVV/CVW en NIWO

Op grond van de WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 8 juni 1977, Stb. 354, oefent de CVV/CVW toezicht uit op de naleving van de CAO voor het beroepsgoederenvervoer. Dit toezicht blijkt nodig om de ontduiking van de CAO, en daarmee oneerlijke concurrentie, tegen te gaan. Indien het College van Advies inzake de naleving van arbeidsvoorwaarden in het beroepsvervoer een klacht bereikt als zou een ondernemer deze voorwaarden niet naleven, kan het een onderzoek laten instellen door ambtenaren van de RVI en de Loontechnische Dienst. Deze ambtenaren rapporteren schriftelijk aan het College, dat vervolgens advies uitbrengt aan de CVV/CVW. De Commissie hoort de ondernemer en neemt vervolgens in overeenstemming met het advies van het College al dan niet het besluit tot, tijdelijke of blijvende, wijziging of intrekking van de vergunning. De Commissie kan alleen afwijken van het advies van het College, indien de Rijkshoofdinspecteur/Inspecteur-Generaal heeft vastgesteld dat het algemeen vervoerbelang zich hier tegen verzet.

De leden van het College van Advies inzake de naleving van arbeidsvoorwaarden in het beroepsvervoer ex art. 45a van de WAG, gevestigd te Den Haag, worden voor ten hoogste vier jaar door de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Verkeer en Waterstaat benoemd. Twee leden worden benoemd op voordracht van de bij de afsluiting van een CAO betrokken werkgeversorganisaties gezamenlijk, twee leden op voordracht van betrokken werknemersorganisaties en twee leden als vertegenwoordigers van de minister van Verkeer en Waterstaat, waarvan zij er één als voorzitter aanwijzen.

(263)

Actor: a. Minister van SZW
b. Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen van de (plaatsvervangende) leden, en het aanwijzen van de voorzitter, van het College van Advies inzake de naleving van arbeidsvoorwaarden in het beroepsvervoer.

Periode: 1977-1992
Product:
Opmerking: De leden ontvangen een vergoeding.
Bron: UAG 1988, art. 81

(264)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord het College, benoemen, schorsen of ontslaan van een secretaris van het College.
Periode: 1977-1992
Product:
Opmerking: De minister kan aan de secretaris, die een raadgevende stem heeft, één of meer medewerkers toevoegen.
Bron: UAG 1988, art. 69

(265)

Actor: College van Advies inzake de naleving van arbeidsvoorwaarden in het beroepsgoederenvervoer over de weg
Handeling: Het onderzoeken van en schriftelijk adviseren aan de CVV/CVW over klachten omtrent de nakoming door de ondernemer van arbeidsvoorwaarden.
Periode: 1977-1992
Product: Adviezen
Opmerking: De ondernemer krijgt de gelegenheid te worden gehoord, alvorens het College advies uitbrengt.
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 8 juni 1977, Stb. 354, art. 42a en 45a; UAG 1988, art. 83 en 84

(266)

Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
b. Minister van SZW/Loontechnische dienst
Handeling: Het, op verzoek van het College van Advies, instellen van een onderzoek naar klachten omtrent de nakoming door een ondernemer van arbeidsvoorwaarden.
Periode: 1977-1992
Product: Rapport aan College
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 8 juni 1977, Stb. 354, art. 45a, derde lid

(267)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijkshoofdinspecteur (1977-1988); Inspecteur-Generaal (1988-1992)
Handeling: Het adviseren omtrent de mogelijke gevolgen van het wijzigen of intrekken van een vergunning, als gevolg van het niet nakomen van de arbeidsvoorwaarden door de ondernemer, voor het algemeen vervoerbelang.
Periode: 1977-1992
Product: Adviezen
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 8 juni 1977, Stb. 354, art. 42, derde lid; UAG 1988, art. 103

(268)

Actor: a. CVV (1977-1988)
b. CVW (1988-1992)
Handeling: Het, in overeenstemming met het advies van het College van Advies, al dan niet tijdelijk of blijvend wijzigen of intrekken van een vergunning voor beroepsvervoer.
Periode: 1977-1992
Product: Beschikkingen
Opmerking: De Commissie kan bepalen dat wijziging of intrekking geen doorgang vindt, zolang een ondernemer afdoende aantoonbaar aan zijn verplichtingen te voldoen. Teneinde dit te controleren kan de Commissie de RVI en Arbeidsinspectie verzoeken een onderzoek in te stellen.
Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 42a

In het algemeen kunnen zowel de CVW als de NIWO sinds 1988 nader onderzoek instellen, indien er bij hen of de Inspecteur-Generaal een vermoeden bestaat dat een vergunninghouder niet handelt overeenkomstig de geldende voorschriften en regels.

(269)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Inspecteur-Generaal RVI
Handeling: Het, op verzoek van de CVW of de NIWO, instellen van een nader onderzoek, om vast te stellen of een vergunninghouder handelt overeenkomstig de geldende voorschriften en regels.
Periode: 1988-1992
Product:
Bron: Richtlijnen Goederenvervoer 1988, Stb. 211, art. 12; Wijziging Regeling overdracht bevoegdheden grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer, Stcrt. 1989, 252

Tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer

Ingevolge de WAG 1951 en UAG 1954 is een Tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer ingesteld. Het tuchtcollege bestaat uit drie leden, waaronder de voorzitter. Zij worden door de Kroon benoemd voor ten hoogste drie jaar. Sinds 1988 is er in verband met hun onafhankelijke status sprake van benoeming voor het leven. Het college is in 1992 opgeheven.

Het college kan maatregelen nemen:

- bij overtreding van de voorschriften van het UAG betreffende het grensoverschrijdende vervoer;
- bij overtreding van de voorwaarden verbonden aan een vergunning voor grensoverschrijdend beroepsvervoer of aan een ontheffing voor c.q. het verrichten van grensoverschrijdend eigen vervoer;
- bij gedragingen die het aanzien van het Nederlandse vervoerwezen in het buitenland kunnen schaden.

Indien er sprake is (geweest) van strafrechtelijke vervolging van een feit laat het tuchtcollege dit feit buiten (verdere) behandeling.

(270)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van de Kroonbeslissing tot benoeming van de leden en het, gehoord het college, benoemen, schorsen en ontslaan van een secretaris van het Tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer.
Periode: 1954-1992
Product:
Opmerking: Aan de secretaris kan tot 1988 een beloning worden toegekend. Sinds 1988 kan de minister eventueel een of meer medewerkers aan de secretaris toevoegen.
Bron: WAG 1951, art. 3; UAG 1954, art. 49; UAG 1988, art. 54

(271)

Actor: Tuchtcollege voor het grensoverschrijdend vervoer
Handeling: Het, op klacht of ambtshalve, al dan niet besluiten tot behandeling van een zaak en het nemen van een of meerdere maatregelen, zijnde:
het geheel of gedeeltelijk intrekken van de vergunning, dan wel de ontheffing voor (on-) bepaalde tijd c.q. het opleggen van een verbod;
een geldboete;
een waarschuwing.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikkingen
Opmerking: De Commissie kan bepalen dat wijziging of intrekking geen doorgang vindt, zolang een ondernemer afdoende aantoonbaar aan zijn verplichtingen te voldoen. Teneinde dit te controleren kan de Commissie de RVI en Arbeidsinspectie verzoeken een onderzoek in te stellen. Alvorens het tuchtcollege beslist, wordt de betrokkene in de gelegenheid gesteld te

worden gehoord. Deze kan zich door een raadsman laten vertegenwoordigen of doen bijstaan. Door het college kunnen getuigen en deskundigen worden gehoord.

Bron: WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 42a; UAG 1988 55 e.v.

SIEV

(272)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer (1954-1988); Inspecteur-Generaal (1988-1992)

Handeling: Het ambtshalve besluiten over de tijdelijke of blijvende wijziging (sinds 1988) en doorhaling van een inschrijving tot het verrichten van eigen vervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Beschikkingen

Opmerking: Doorhaling vindt alleen plaats, nadat advies is ingewonnen bij de districts-adviescommissie (tot 1988) en de ingeschrevene in de gelegenheid gesteld is om bezwaar te maken.

Bron: WAG 1951, art. 11 en 49; WAG 1951, zoals gewijzigd bij wet van 11 december 1986, Stb. 735, art. 11 en 49; Beschikking overdracht inschrijving eigen vervoer; UAG 1988, art. 113;

3.8.3.2 Op grond van de Wet goederenvervoer over de weg (1992-)

NIWO en SIEV

De bestuursrechtelijke handhavingstaak van het NIWO betreft de intrekking van vergunningen. In verband met de uniformiteit in beleid bij het toepassen van deze zware administratiefrechtelijke sanctie zijn in art. 34 en 35 Bwg, zoals gezegd, nadere regels gesteld. Het ernstig en herhaaldelijk schenden van de in de wetten omschreven normen kan uiteindelijk leiden tot de maatregel van intrekking van de vergunning. Mede door de onvolledige informatievoorziening over veroordelingen door de civiele en strafrechter is tot in 1996 slechts één punt uitgedeeld door de NIWO. Aan de verbetering van het systeem, dat gericht is op preventie, wordt gewerkt.

Met betrekking tot het toezicht op de CAO-naleving wordt in de Wgw het publiekrechtelijk toezicht vervangen door (privaatrechtelijk) toezicht door de contractpartners. Voortaan ziet de Stichting Raad van Toezicht voor het Beroepsgoederenvervoer over de Weg hier op toe. Deze Stichting is eind jaren tachtig ingesteld ter bevordering van zowel een goed sociaal en economisch klimaat als van geordende sociaal-economische omstandigheden in de bedrijfstak.

(273)

Actor: NIWO

Handeling: Het intrekken van een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer.

Periode: 1992-

Product:

Opmerking: Een vergunning kan ook om andere redenen, niet als sanctie, maar bv. op verzoek van de vergunninghouder, worden ingetrokken.

Aan de daadwerkelijke intrekking gaan ten minste twee waarschuwingen door de NIWO vooraf. Ten minste één maal waarschuwt de NIWO, dat in geval van overtreding van art. 14 van de wet, de mogelijkheid bestaat van intrekking van de vergunning dan wel het toestemmingsbewijs (art. 36 Bwg). Ook stelt de NIWO ten minste één maal de desbetreffende vergunninghouder dan wel houder van een toestemmingsbewijs op de hoogte van dat de 'betrouwbaarheid' dreigt te vervallen.

Bron: Wgw 1992, art. 12; Bwg 1992, art. 36 en 37

(274)

Actor: SIEV

Handeling: Het doorhalen van een inschrijving voor eigen vervoer

Periode: 1992-

Product: Doorhalingen

Opmerking: Dit gebeurt indien herhaaldelijk gehandeld is in strijd met de diverse verbodsbepalingen. Een inschrijving kan ook om andere redenen, niet als sanctie, maar bv. op verzoek van de vergunninghouder, worden ingetrokken. Aan de daadwerkelijke intrekking gaat ten minste één maal een waarschuwing door de SIEV aan vooraf, dat in geval van overtreding van het bepaalde in de wet, de mogelijkheid bestaat van doorhaling van de inschrijving (art. 61, Bwg).

Bron: Wgw 1992, art. 23; Bwg 1992, art. 61

3.9 Internationaal overleg

3.9.1 Inleiding

Op het terrein van het goederenvervoer over de weg neemt Nederland deel aan overleg, enerzijds in internationale en supranationale fora, anderzijds in bilateraal verband. De fora zijn de Europese Unie (EU), de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT), de Economic Commission for Europe (ECE) en de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux). Deze fora en hun doelstellingen zijn beschreven in het deelrapport 'Goederenvervoer per spoor 1945-1996'. De status van de diverse fora verschilt sterk: in sommige vindt uitwisseling van informatie plaats, in andere dwingende besluitvorming. Ook het niveau, waarop overleg plaatsvindt, varieert van ministerieel tot ambtelijk. Onder de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer & Waterstaat wordt het beleid binnen het ministerie gecoördineerd in het Coördinatie-orgaan Internationale Betrekkingen (COIB) en het Coördinatie-orgaan Internationale Betrekkingen Oost-Europa (COIB-OE). Binnen Goederenvervoer berust de beleidsinhoudelijke coördinatietaak bij de Hoofdafdeling Internationaal Beleid (zie hoofdstuk Internationaal beleid). De ambtelijke vertegenwoordiging in de diverse werkgroepen en commissies vindt plaats aan de hand van interne instructies. De handelingen m.b.t. het overleg op hoog niveau zijn opgenomen in het hoofdstuk 'Integraal beleid'.

Het Nederlandse beleid is met name gericht op het handhaven en, zo mogelijk, versterken van de concurrentiepositie van het Nederlandse goederenvervoer over de weg d.m.v. liberalisatie. Het streven van Nederland is erop gericht om een transportmarkt te creëren zonder belemmeringen.

3.9.2 Internationaal en supranationaal overleg

Europese Unie (EU)

In EU-verband ligt het initiatief tot het nemen van een besluit in de meeste gevallen bij de Commissie. De Werkgroep Verkeer en Vervoer heeft op dit terrein de taak een dergelijk initiatief uit te werken en een voorstel aan de Raad te formuleren. De Raad van Ministers, in casu de Transportraad, heeft de bevoegdheid tot vaststelling van een besluit. Het is veelal een traject van jaren, voordat bv. een richtlijn tot stand komt. De deelname van de minister van Verkeer & Waterstaat aan de Transportraad wordt door DGV, in het Departementaal Overlegorgaan Europese zaken (DOE), gecoördineerd.

(275)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de Werkgroep Verkeer en Vervoer van de Commissie van de EU, inzake goederenvervoer over de weg.
Periode: 1957-
Product: Bijdragen, afspraken, o.a. over EU-contingent
Bron: EG-richtlijn 91/440 van 29 juli 1991

Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT)

De CEMT heeft geen wetgevende, alleen politieke bevoegdheden.

Wat betreft het goederenvervoer over de weg vindt het voorbereidende werk plaats in het Road Transport Committee. Deze ambtelijke werkgroep formuleert een voorstel, dat naar het Comité van Gedeputeerden gaat. Dit comité fungeert als ambtelijk voorportaal van de Ministerraad, die uiteindelijk de politieke uitspraak doet in de vorm van resoluties.

De Hoofdafdeling Internationale Zaken verzorgt binnen G de coördinatie ten aanzien van het Comité van Gedeputeerden.

(276)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen van het Road Transport Committee, ter voorbereiding van resoluties van de Ministerraad van de CEMT, inzake goederenvervoer over de weg.

Periode: 1953-

Product: Afspraken inz. CEMT-contingent

Bron: Directieplan Goederenvervoer 1997-2001

Economic Commission for Europe (ECE)

De ECE heeft geen politieke of wetgevende bevoegdheid. Het overleg in het kader van de ECE, dat op ambtelijk niveau plaatsvindt, resulteert onder meer in technische verdragen.

In eerste instantie vindt het overleg plaats in de Working Party on Road Transport. Deze WP doet voorstellen aan het Inland Transport Committee (ITC), dat één van de Principal Subsidiary Bodies van de ECE is. In het ITC komt het algemene transportbeleid aan de orde. Een vertegenwoordiger van de Hoofdafdeling Internationaal Beleid zit hier in namens het ministerie (zie hoofdstuk internationaal beleid).

De Hoofdafdeling gevaarlijke Stoffen heeft veel met de ECE te maken (zie hoofdstuk Gevaarlijke Stoffen).

(277)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen van de Working Party on Road Transport van de ECE.

Periode: 1947-

Product: Bijdragen, instructies, verslagen

Bron: Werkprogramma Goederenvervoer 1996

(278)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen van ad hoc-groepen, door de Working Party on Road Transport ingesteld.

Periode: 1947-

Product: Bijdragen

Bron: Werkprogramma Goederenvervoer 1996

Benelux

De Benelux kent een Commissie voor het Verkeer, met een subcommissie Vervoer over de weg.

Deze ambtelijke commissies doen voorstellen aan de Raad van de Economische Unie, het ambtelijk toporgaan van de Benelux, dat de besluiten van het Comité van Ministers voorbereidt. De ambtelijke commissies voeren deze besluiten tevens uit. De Benelux is regelmatig het podium waar afstemming gezocht wordt inzake te behandelen EU-dossiers. De laatste jaren heeft de Benelux op het gebied van het goederenvervoer over de weg een beperkte rol gespeeld.

(279)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de sub-commissie Vervoer over de weg binnen de Benelux, inzake goederenvervoer over de weg.

Periode: 1953-
Product: Bijdragen
Bron: V&W/DGV, Werkplan G-2 1996, p. 10

European Central Inland Transport Organisation (ECITO)

In het kader van de wederopbouw wordt de European Central Inland Transport Organisation (ECITO) ingesteld, om het vervoerwezen weer op de rails te zetten. Vanaf 1947 het ITC van de ECE deze taak over.

(280)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de ECITO, inzake goederenvervoer over de weg.
Periode: 1945-1947
Product: Bijdragen
Bron: Van Tol, project Historisch Archief NS

Non-gouvernementele organisaties

(281)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de organen van non-gouvernementele internationale organisaties, inzake goederenvervoer over de weg.
Periode: 1945-
Product:
Opmerking: Het gaat bv. om de International Road Transport Union (IRU).
Bron: ---

3.9.3 Bilateraal overleg

Met diverse landen vindt bilateraal overleg plaats, op ministerieel, maar voornamelijk op ambtelijk niveau. Dit overleg, al dan niet frequent, vindt over het algemeen op ad hoc basis plaats.

(282)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, voeren en evalueren van overleg, en het sluiten van een overeenkomst met een minister van Verkeer van een (buur-) land, inzake goederenvervoer over de weg.
Periode: 1945-
Product: Jaarplanningen, verdragen, instructies, verslagen en protocollen
Bron: V&W/DGV, Werkplan G-2 1996, p. 9-10; Inl. dhr. mr. C.H. Fabius (G/Hoofdafdeling Wegvervoer), 30 juli 1996

(283)

Actor: NIWO
Handeling: Het deelnemen aan onderhandelingen in het kader van bilaterale verdragen, dan wel ter afsluiting van bilaterale verdragen.
Periode: 1992-
Product: Verdragen
Opmerking: Het gaat hier om onderhandelingen over de hoogte van vergunningcontingenten en aanverwante aangelegenheden. De NIWO behartigt in dit verband de belangen van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer.
Bron: Wgw 1992, art. 32, onderdeel g; Bgw 1992, art. 7, eerste lid, onderdeel c

(284)

Actor: SIEV

Handeling: Het deelnemen aan onderhandelingen in het kader van bilaterale verdragen met andere Staten, dan wel ter afsluiting van bilaterale verdragen.
Periode: 1992-
Product: Verdragen
Opmerking: De SIEV behartigt de belangen van het Nederlandse eigen goederenvervoer.
Bron: Wgw 1992, art. 34, onderdeel g

3.9.4 Advisering internationale zaken

(285)
Actor: SER/Commissie Vervoersvraagstukken
Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) beleid op het gebied van het goederenvervoer over de weg.
Periode: 1971-
Product: Adviezen
Opmerking: In het kader van deze advisering licht G op verzoek zijn plannen toe.
Bron: ---

(286)
Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) beleid inzake het goederenvervoer over de weg.
Periode: 1987-1991
Product: Adviezen
Opmerking: Een ad-hoc-commissie uit de Raad adviseert in dezen.
Bron: ---

(287)
Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat/Vaste Commissie Goederenvervoer
Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) beleid inzake het goederenvervoer over de weg.
Periode: 1991-
Product: adviezen
Bron: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat 1992, Stb. 503, art. 1d

4 BINNENVAART

4.1 Inleiding

4.1.1 De binnenvaart en zijn producten

Het goederenvervoer per binnenvaartschip kent verschillende vormen van vervoer, die samenhangen met het bestaan van verschillende deelmarkten. De vervoertak binnenvaart valt om technische redenen in twee gescheiden markten uit een: de tankvaart ('natte lading') en droge lading. Schepen van de ene markt zijn immers niet geschikt zijn om deel te nemen aan de andere markt.

De wet maakt primair een onderscheid tussen eigen vervoer en beroepsvervoer. Eigen vervoer is het vervoer met binnenschepen van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van eigen onderneming of bedrijf. Voor eigen vervoer is een inschrijving vereist. Dit vervoer kan zowel met eigen, als met huurschepen geschieden. De grens met het beroepsvervoer is in een aantal gevallen vaag. Beroepsvervoer is het vervoer van goederen met binnenschepen tegen vergoeding, niet zijnde eigen vervoer. Hiervoor is een vergunning verplicht. Vervoer met een speciaal karakter, zoals vervoer met tankschepen (tot 1991), baggerschepen en bergingsvaartuigen, is net als het grensoverschrijdend vervoer (tot 1991) vrijgesteld van deze vergunningsplicht.

Binnen het beroepsvervoer geldt tot 1991 een verder onderscheid in geregeld en ongeregeld vervoer. Het geregeld vervoer betreft enerzijds beurtvaartdiensten, anderzijds afhaal- en besteldiensten. Beurtvaartdiensten zijn geregelde diensten tot het vervoer van goederen met binnenschepen tegen vergoeding. Afhaal- en besteldiensten zijn diensten tot het afhalen en bestellen met binnenschepen tegen vergoeding van goederen, te verzenden met één of meer geregelde diensten tot het vervoer van goederen. Voor beide vormen van geregeld vervoer geldt een vervoerplicht: de ondernemer dient de voor vervoer aangeboden goederen te vervoeren.

Het ongeregeld vervoer betreft de overige vormen van vervoer van goederen met binnenschepen tegen vergoeding, die niet het karakter van een dienst hebben. Het ongeregeld binnenlands beroepsvervoer van droge lading (de zogenoemde 'wilde vaart') wordt sinds de jaren dertig gereguleerd door middel van een toerbeurtsysteem: op schippersbeurzen worden de aangeboden vrachten bij toerbeurt verdeeld. Het binnenlands vervoer, dat onder de Akte van Mannheim valt (de Rijnvaart), is van deze verplichting uitgesloten. In Nederland staat dit systeem bekend als het stelsel van Evenredige Vrachtverdeling (E.V.). Het beperkt ongeregeld vervoer, d.w.z. beperkt tot één of meer soorten van goederen, één of enkele verladers, of bepaalde delen van het land, wordt niet via de beurs bevracht. Deze vorm van vervoer wordt ook wel bijzonder vervoer of B.O.W.-vervoer (Beperkt Ongeregeld Watervervoer) genoemd.

Vanaf 1991 onderscheidt men in het beroepsvervoer het bijzonder vervoer en het algemeen ongeregeld vervoer. Het bijzonder vervoer omvat vormen van binnenlands beroepsvervoer van goederen, waarop het vrachtverdelingsstelsel niet van toepassing is, zoals de Waddenbootdiensten, de beurtvaart en het containervervoer. Dit bijzonder vervoer kenmerkt zich door vervoerplicht, vaste trajecten en dienstregelingen (en lijkt daardoor op het vroegere geregelde vervoer). Het algemeen ongeregeld vervoer is het binnenlands beroepsvervoer van goederen anders dan bijzonder vervoer, dat via de beurs bevracht wordt. Tussen de verschillende deelmarkten kan sprake zijn van een (soms ongewenste) wisselwerking.

Een verder, territoriaal onderscheid betreft het binnenlands en het grensoverschrijdend vervoer. Grensoverschrijdend vervoer is het vervoer waarbij tussen de plaats waar goederen worden geladen en de plaats waar goederen worden gelost tenminste één grens wordt overschreden, met dien verstande dat grensoverschrijdend vervoer tussen twee in Nederland gelegen plaatsen gelijk gesteld wordt met binnenlands vervoer. Vanaf 1991 is ook het internationale vervoer vergunningplichtig.

De twee belangrijkste internationale markten zijn de Rijnvaart en het zogenoemde Noord-Zuidvervoer naar België en Frankrijk.

Een deel van het vervoer naar België en Frankrijk wordt sinds 1975 bevracht via een vrijwillige toerbeurt onder beheer van de schippersorganisatie Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid. Sinds 1996 geldt voor het Noord-Zuidvervoer tijdelijk, tot het jaar 2000, een verplichte beursbevrachting. Ingevolge de Akte van Mannheim is de Rijnvaart als sinds de vorige eeuw geliberaliseerd.

In Nederland neemt de binnenscheepvaart traditioneel een belangrijke positie in binnen het vervoersysteem. Deze vervoerstak is met name een belangrijke transportschakel van en naar zeehavens. De kracht van de binnenscheepvaart ligt in de relatief lage kosten en is daarom met name geschikt voor het vervoer van massagoederen, als bv. zand, grind en kolen over relatief lange afstand.

4.1.2 De afbakening van het deelterrein

Dit hoofdstuk beschrijft de handelingen, die samenhangen met het vervoerbeleid ten aanzien van de binnenvaart. Deze handelingen betreffen die aspecten van het binnenscheepvaartbeleid, waar binnen het Ministerie van Verkeer & Waterstaat het Directoraat-Generaal voor het Vervoer verantwoordelijk voor is: primair het sociaal-economisch beleid. De verantwoordelijkheid inzake verkeersordening en milieuaspecten (alleen inzake de Rijnvaart) ligt bij RWS, inzake veiligheid en milieu (in het algemeen) bij DGSM. De handelingen die hier uit voortkomen en mee samenhangen worden beschreven in de PIVOT-rapporten 'Waterstaat' respectievelijk 'De stuurlied aan wal'. Intermodaal vervoer en het vervoer van gevaarlijke stoffen, met inbegrip van de handhaving, worden in aparte hoofdstukken van het deelrapport Goederenvervoer behandeld.

De directie Goederenvervoer van DGV levert bijdragen aan het beleid en de beleidsuitvoering van andere organisatieonderdelen en ministeries. Indien de eerste verantwoordelijkheid voor een beleidsveld op grond van een wet bij een andere minister berust, worden deze bijdragen vermeld, maar wordt het beleidsterrein in het betreffende rapport beschreven. Een voorbeeld is het beleid inzake arbeidsomstandigheden en arbeids- en rusttijden, dat aan bod komt in het rapport inzake arbeidsomstandigheden: *Ter bevordering van een menswaardig bestaan*.

4.1.3 Wet- en regelgeving

4.1.3.1 Nationaal

De wettelijke regeling van het goederenvervoer is in eerste instantie ingericht naar de diverse modaliteiten. Kenmerkend voor deze regelgeving is, dat de hierin vervatte voorschriften betrekking hebben op zowel het vervoer als het verkeer.

Tot de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (WGB) van 1951, die in 1954 in werking treedt, blijft het uit de oorlog daterende Binnenscheepvaartbesluit 1941, Verordeningenblad 209 /1941, S 557 van kracht. Ook de Wet Gebruik Vervoermiddelen van 16 september 1939, Stb. 528, wordt, met een kleine onderbreking direct na de oorlog ten tijde van het Militair Gezag, telkens verlengd. Deze wet is tot stand gekomen in de bijzondere omstandigheden van 1939 en stelt regelen tot verzekering in geval van oorlog, oorlogsgevaar en andere buitengewone omstandigheden, van een doelmatig gebruik van vervoermiddelen. In een reeks van maatregelen, waaronder het Binnenscheepvaartbesluit, worden voor de strafbepalingen de desbetreffende artikelen van deze wet van toepassing verklaard.

Met de inwerkingtreding van de WGB komt het Binnenscheepvaartbesluit te vervallen. De WGB wordt in 1992 vervangen door de Wet vervoer binnenvaart (Wvb).

Hieronder worden de voornaamste wetten en besluiten kort besproken.

Wet op de Evenredige Vrachtverdeling, 1933-1939

Deze wet van 5 mei 1933, Stb. 251, die in september in werking treedt, komt tot stand tegen de achtergrond van de economische crisis. Door middel van het instituut van zgn. bevrachtingscommissies wordt het beschikbare vervoersaanbod zo veel mogelijk onder de binnenschippers verdeeld (de zgn. beursbevrachting). Een stelsel van tarieven is onderdeel van deze regeling. De Wet op de EV wordt in de oorlog vervangen door het Binnenscheepvaartbesluit 1941.

Binnenscheepvaartbesluit, 1941-1954

Dit besluit uit 1941, Verordeningenblad 209/1941, S 557 wordt na de oorlog gehandhaafd. Alle onderscheiden vormen van binnenlands beroeps- en eigen vervoer zijn vergunningplichtig en de bevrachting van de wilde vaart wordt voortgezet volgens het stelsel van EV.

Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (WGB), 1954-1992

Op 1 november 1951 verschijnt de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart in het Staatsblad (Stb. 472). De voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten neemt nog 2 jaar in beslag en op 15 februari 1954 treedt naast de WGB ook de WAG in werking. De wet is met name gericht op de ordening van de vervoerstak, door middel van een capaciteits- en een tariefregeling. Het belangrijkste instrument, dat de overheid in het kader van deze wet ter beschikking staat, is het vergunningstelsel.

Op grond van de WGB kunnen bij algemene maatregel van bestuur voorschriften worden gegeven. Tegelijk met de WGB treden in werking treden:

het KB van 16 januari 1954, houdende vaststelling van een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1951, 472), ofwel het *Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenscheepvaart (UGB) 1954*, Stb. 7, sedertdien gewijzigd en ingetrokken 1992. Het UGB geeft regels m.b.t. de uitvoering van de WGB;

het KB van 30 januari 1954, houdende richtlijnen voor de Commissie Vergunningen Goederenvervoer en voor de Rijksinspecteurs voor zover aan deze laatste bevoegdheden van de Commissie zijn overgedragen, ofwel *Richtlijnen Goederenvervoer 1954*, Stb. 24, sedertdien gewijzigd en in 1988 vervallen.

Tevens treedt in werking de beschikking van 11 februari 1954, houdende *Richtlijnen Rijksinspecteurs*, Stcrt. 30, sedertdien gewijzigd en in 1988 vervangen door de *Richtlijnen rijksinspecteurs goederenvervoer binnenscheepvaart*, Stcrt. 86.

In 1988 worden de Richtlijnen Goederenvervoer vervangen door het Besluit van 2 mei 1988, Stb. 210, houdende richtlijnen voor de Commissie Vervoervergunningen voor vervoer van goederen met binnenschepen, ofwel *Richtlijnen goederenvervoer binnenschepen*, dat alleen nog op de binnenvaart betrekking heeft.

Wet sloopregeling binnenvaart (WSB), 1977-

Deze wet van 30 juni 1976, Stb. 411, en het *Besluit sloopregeling binnenvaart*, Stb. 1976, 421 komen tot stand in verband met de wens tot sanering van de binnenvaart, die ingevolge de WGB slechts krachtens een afzonderlijke wettelijke regeling kan geschieden. Onder voorwaarden komt de eigenaar van een binnenschip, indien hij dit sloopt dan wel blijvend aan de vloot onttrek, op grond van deze wet in aanmerking voor een slooptuitkering.

Wet structurele sanering binnenvaart (WSS), 1990-

Deze wet van 1 februari 1990 (Stb. 87) houdende uitvoering van de Verordening (EEG) no. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989, betreffende de structurele sanering van de binnenvaart (Pb EG L 116) treedt in werking per 1 januari 1990. Daarmee wordt het Besluit sloopregeling binnenvaart 1986 ingetrokken. Deze wet vertaalt het Europese capaciteitsbeleid in nationale wetgeving.

Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart

Deze nationale (voorlopige) Regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart 1989, Stcrt. 86 is, als onderdeel van het Europese capaciteitsbeleid, gericht op het afremmen van de toename van de vlootcapaciteit tijdens de duur van de sloopregeling.

Wet vervoer binnenvaart (Wvb), 1992-

Het uitgangspunt van deze wet van 12 december 1991, Stb. 711 en de bijbehorende uitvoeringsregeling *Besluit vervoer binnenvaart (Bvb)* is het bieden van randvoorwaarden ter bevordering van een in sociaal-economisch opzicht goede bedrijfsuitoefening van het vervoer van goederen en personen met binnenschepen, waarbij mede rekening wordt gehouden met de internationale ontwikkelingen op het terrein van het vervoer van goederen en personen met

binnenschepen. De Wvb vervangt, in verband met nationale en internationale ontwikkelingen, de WGB.

Overige, voor de binnenvaart relevante wetgeving wordt behandeld in de PIVOT-rapporten *De stuurlijnen aan wal* (Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678) en besluit, Binnenvaartrampenwet (Stb. 1931, 289)), *Waterstaat* (regelgeving inzake de reglementering van de binnenvaart) en *Ter bevordering van menswaardige arbeid* (Wet Vaartijden en Bemanningssterkte Binnenvaart, Stb. 1993, 368).

De volgende wetten zijn deels ook van toepassing:

- Wet op de Economische Delicten (WED), Stb. 1950, 258: o.g.v. de WED is niet naleving van bepalingen van de wetgeving inzake de binnenvaart strafbaar gesteld. Derhalve zijn ook de opsporingsbevoegdheden van deze wet van toepassing. In het kader van deze wet worden hoge boetes geïnd;
- Vestigingswet bedrijven, Stb. 1954, 99;
- Vervoersnoodwet, Stb. 1962, 572.

4.1.3.2 Internationaal

Als grondslag of als richtsnoer voor de nationale wetgeving fungeert het internationaal vervoerrecht. In het kader van de ontwikkeling van dit recht speelt met name de Europese Unie (EU) een belangrijke rol. De verordeningen van de Raad van de Europese Gemeenschappen hebben rechtstreekse werking. Richtlijnen verplichten lidstaten bepaalde regels in hun nationale wetgevingen op te nemen.

Voor de binnenvaart zijn de belangrijkste EG-richtlijnen:

De Verordening (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van 17 oktober 1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herzene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren (PbEG L 280), met als bijlage het Toepassingsreglement. Via dit reglement wordt de Rijnvaart voorbehouden aan schepen afkomstig uit EG-lidstaten.

Richtlijn 87/540/EEG van de Raad van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322). Deze Richtlijn is verwerkt in de Wvb. Indien een binnenvaartondernemer voldoet aan de eisen van vakbekwaamheid en aan eventueel door een lidstaat gestelde eisen m.b.t. betrouwbaarheid of kredietwaardigheid, wordt een vergunning afgegeven.

Verordening nr. 1101/89 van de Raad van de EG van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart. Dit Europese capaciteitsbeleid omvat in internationaal verband gecoördineerde nationale sloopregelingen samen met een internationale regeling gericht op het afremmen van de toename van de vlootcapaciteit tijdens de duur van de sloopregeling. Deze maatregelen worden in Nederland vertaald in de Wet structurele sanering binnenvaart 1990, Stb. 87 en de (voorlopige) Regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart 1989, Stcrt. 86.

Verordening (EEG) nr 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn (Pb EG L 373). De verordening treedt 1-1-1993 in werking en maakt cabotagevervoer mogelijk.

De belangrijkste intergouvernementele overeenkomst is de Akte van Mannheim (Stb. 1869, 75; Trb. 1955, 161), ook wel (Herziene) Rijnvaartakte genoemd. Deze akte regelt een ongehinderde scheepvaart op de Rijn. De aanpassing van de Herzene Rijnvaartakte via een Aanvullend Protocol no. 2 (Trb. 1980, 7) is gedaan in om de Rijnvaart te beschermen tegen mogelijke concurrentievervalsing vanuit Midden- en Oost-Europa. In gevolge dit Protocol wordt de Rijnvaart voorbehouden aan schepen uit de Verdragstaten.

4.2 Ontwikkelingen in de binnenvaart sinds 1945

4.2.1 Het nationale perspectief

In de 19e eeuw ontstaat geleidelijk de 'wilde vaart', als eerst de trekschuit zijn leidende rol verliest en men vervolgens aan de bescherming van beurtvaartdiensten minder betekenis gaat hechten. Op grond van een concessie van de minister kan men een stoomschip exploiteren en daarmee door het hele land opereren. Aan het monopolie van de beurtvaart komt definitief een einde met de Wet Openbare Vervoermiddelen van 23 april 1880 (Stb. 67): voor het in werking stellen van een openbaar vervoermiddel is geen voorafgaande toestemming nodig. De overheidsbemoeienis met de binnenvaart is hiermee tot een minimum teruggebracht.

Sinds de 19e eeuw handhaaft de binnenvaart zich, ondanks de opkomst van de vrachtauto, als grootste goederenvervoerder. In de jaren dertig is de economische situatie ook in de binnenvaart zeer slecht: tegenover een groeiende vervoerscapaciteit staat een afnemend aanbod. De regering grijpt in door middel van de *Wet op de Evenredige Vrachtverdeling* van 5 mei 1933, Stb. 251. Ter bevordering van een evenredige vrachtverdeling (EV) moet door middel van het instituut van zogenoemde bevrachtingscommissies het beschikbare vervoersaanbod zo veel mogelijk onder de binnenschippers (wilde-vaartschippers) worden verdeeld. Een stelsel van tarieven is een noodzakelijk onderdeel van deze aanpak.

Alle vormen van binnenlands goederenvervoer te water worden nu vastgelegd door de invoering van een compleet stelsel van vergunningen (wilde vaart), ontheffingen (beurtvaart), goedkeuringen (relatievaart en tankvaart) en verklaringen (eigen vervoer). Met deze ordening wordt onbewust de richting bepaald voor toekomstige ordeningen in de binnenvaart: in volgende periodes wordt de EV steeds opnieuw meegenomen. Het uitgangspunt van de overheid blijft, in tegenstelling tot het standpunt inzake het goederenvervoer per vrachtauto, volledig vrije concurrentie in de binnenvaart.

De werkingssfeer van de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling wordt korte tijd later kleiner: via enkele arresten van de Hoge Raad in 1934 en 1936 gaat ook alle binnenlands vervoer, dat onder de Akte van Mannheim valt, buiten de regeling vallen. Het zogenoemde Rijnvaartlek is geboren.

In de Tweede Wereldoorlog wordt de Wet E.V. vervangen door het *Binnenscheepvaartbesluit* 1941 (Verordeningenblad 209/1941, S 557). Dit besluit wordt na de oorlog, in tegenstelling tot de meeste bezettingsmaatregelen inzake de binnenvaart, tot de invoering van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart in 1954 gehandhaafd. Dit betekent dat de indeling in wilde vaart, beurtvaart, eigen vervoer en bijzonder vervoer blijft gelden en vervoer alleen met een vergunning van de Bevrachtingscommissarissen mag plaatsvinden. De bevrachting van de wilde vaart op de schippersbeurzen wordt voortgezet. Vanaf 1948 gelden zgn. marge tarieven, die door de Directeur-Generaal worden vastgesteld als maximumtarief, maar feitelijk als vaste tarieven worden gebruikt. De Bevrachtingscommissariaten vormen een buitendienst van het nieuwe Directoraat-Generaal voor het Verkeer, dat onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Energie (later Verkeer en Waterstaat) is belast met deze en andere taken op het gebied van het binnenlands vervoer.

Na de Tweede Wereldoorlog profiteert de binnenvaart van de versnelde, in de voorafgaande periode begonnen groei van verkeer en vervoer. Die groei zit wat de binnenvaart betreft met name in het internationale vervoer: tussen 1965 en 1985 stijgt de vervoersomvang van 66 naar 151 mln. ton, om daarna af te nemen tot 144,3 mln. ton in 1994. In het binnenlands vervoer is de binnenvaart tot 1961 de grootste vervoertak, daarna is dat het wegvervoer. Het binnenlands vervoer over het water groeit van 82 mln. ton in 1965, 94 mln. ton in 1975, via 75 mln. ton in 1985 naar 91,8 mln. ton in 1994. Het relatieve aandeel in de totale binnenlandse vervoersomvang neemt sterk af ten gunste van het vervoer per vrachtauto. De binnenlandse beroepsvaart en het eigen vervoer leveren dezelfde prestaties; binnen het ongeregeld vervoer is een belangrijke rol weggelegd voor de wilde vaart.

In 1954 treedt de *Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart* (WGB) in werking, tegelijk met de Wet Autovervoer Goederen (WAG). In tegenstelling tot de WAG regelt de WGB alleen het binnenlandse vervoer van droge lading, waarbij het vervoer dat valt onder de Akte van Mannheim is uitgezonderd. Voor het grensoverschrijdend en cabotagevervoer geldt een registratieplicht. Ook het eigen vervoer

van de handel en industrie wordt aan reglementering onderworpen. De opzet van de regeling, de indeling van het vervoer en de regeling van de te onderscheiden vervoervormen geschieden langs de lijnen van de WAG. Zowel WGB als WAG heeft tot doel het bereiken van gezonde verhoudingen binnen de vervoerstak en het verzekeren aan de betrokken vervoerstak van de hem toekomende plaats binnen het gehele vervoerswezen. Het eerste (marktordening) is daarbij nodig voor aan het tweede (coördinatie) kan worden gewerkt.

De marktordening vindt plaats door middel van een capaciteitsbeleid. De toegang tot de vervoermarkt wordt geregeld met behulp van een vergunningstelsel (met kwaliteits- en capaciteitselementen), aangevuld met een tariefregeling. Aan de kwalitatieve toelatingseisen tot het beroep van ondernemer wordt geen invulling gegeven.

Beroepsvervoer is verboden, tenzij dit geschiedt op grond van een vergunning. Iedere verleende vergunning vertegenwoordigt een bepaalde hoeveelheid vervoerscapaciteit. Een aanvraag om een vergunning wordt in principe ingewilligd, tenzij dit in strijd is met het 'algemeen vervoerbelang'. De overheid kan de vervoerbehoefte toetsen en zo vraag en aanbod op elkaar afstemmen. Ook met betrekking tot het coördinatiebeginsel is het vergunningstelsel het belangrijkste beleidsinstrument. In de praktijk blijkt het moeilijk invulling te geven aan dit doel.

Met de vergunningsverlening zijn belast zowel de Commissie Vergunningen Goederenvervoer (CVG), later Commissie Vervoer Vergunningen (CVV) geheten, als rijksinspecteurs voor het verkeer in de provincie, dat wil zeggen gedeeltelijke decentralisatie. Via richtlijnen aan Commissie en rijksinspecteurs en door uitspraken in beroep bij de Kroon oefent de minister invloed uit op het beleid.

Het stelsel van evenredige vrachtverdeling wordt, ondanks de nadelen, gehandhaafd voor de wilde vaart. De E.V. wordt in de wet opgenomen via een stelsel van schippersbeurzen. Op deze beurzen vindt de bevrachting in de wilde vaart bij toerbeurt plaats. Ingevolge de WGB kan de beursbevrachting in handen van het bedrijfsleven worden gesteld. Van deze mogelijkheid is in de praktijk geen gebruik gemaakt. De Rijksverkeersinspectie (RVI) is belast met het beheer van de schippersbeurzen.

De art. 34-vergunning voor het beperkte ongeregeld vervoer betreft de beroepsvervoerders, die een vaste relatie hebben met één of enkele verladers. Vanwege de nauwe binding tussen het proces van zand- en grindwinning en het overslaan van deze producten in binnenschepen wordt beursbevrachting dienen deze vergunningen slechts oneconomisch bevonden. Om het systeem van beursbevrachting niet te frustreren spaarzaam te worden verleend.

Het eigen vervoer valt buiten het capaciteitsregime en is derhalve niet vergunningplichtig. Wel is inschrijving vereist, zodat onderscheid met het beroepsvervoer mogelijk is. Het is namelijk verboden voor een houder van een inschrijving om beroepsvervoer te verrichten. Met het oog op controle worden vergunnings- en inschrijvingsbewijzen verstrekt.

Met behulp van het vergunningstelsel wordt getracht te komen tot een gezonde verhouding tussen vraag en aanbod. Halverwege de jaren zestig blijkt voor het eerst dat het capaciteitsstelsel onvoldoende werkt. De tendens tot overcapaciteit is structureel en houdt in hoofdzaak verband met de samenhang tussen de nationale en de internationale markt. Iedere ondernemer mag op beide markten opereren. "Gegeven de vrijheid van de internationale Rijnvaart volgens de Akte van Mannheim kan de capaciteit van het aanbod van scheepsruimte voor het binnenlands vervoer niet effectief door een nationale regeling beheerst worden."⁵ De mogelijkheden van de overheid om deze tendens tot overcapaciteit tegen te gaan zijn beperkt. Vanaf het midden van jaren zestig worden ten tijde van overcapaciteit tonnagestops en sloopregelingen ingezet, al dan niet gecombineerd met bedrijfsbeëindigingsregelingen.

In 1966 treedt een geclausuleerde tonnagestop voor de binnenlandse wilde vaart in werking: uitbreiding blijft mogelijk, maar alleen met schepen die het vlootbestand kwalitatief wezenlijk verbeteren. In 1976 wordt deze maatregel aangevuld met een 'goedgekeurd-voor-oud-regeling', teneinde de capaciteit te verminderen. Het inleveren van eerder vergund laadvermogen is nu

⁵ Van Rheenen, Verkeer en vervoer, p. 27-28.

voorwaarde voor toevoeging van nieuw tonnage. In de komende jaren blijken capaciteitsmaatregelen, met name in de sector van de wilde vaart, steeds weer noodzakelijk.

Een ander onderwerp, dat met regelmaat terugkeert op de maatschappelijke en politieke agenda, is het stelsel van Evenredige Vrachtverdeling. In 1975 presenteert het kabinet Den Uyl in de *Beleidsnota Goederenvervoer* zijn visie op totale goederenvervoerbeleid. Onderdeel van deze visie is het voorstel tot afschaffing van het stelsel van EV, hetgeen tot grote onrust leidt in de sector. De binnenvaartschippers komen in actie voor het behoud van de beurs: ze richten een actiecomité op en een nieuwe organisatie, de Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond (ONS). De beursbevrachting geeft hen de zekerheid dat zij vervoer tegen vooraf vastgestelde tarieven kunnen verrichten. Afschaffing leidt in hun ogen tot heftige onderlinge concurrentie om de lading, waarbij de relatief kleine groep grote verladers het grote aantal vervoerders tegen elkaar uit kan spelen. Onder druk van de acties wordt het systeem gehandhaafd en, uiteindelijk in 1981, verbeterd. In 1976 wordt voor het eerst, als complement op het vergunningstelsel, gebruik gemaakt van een sloopregeling. De WGB stelt dat sanering slechts krachtens een afzonderlijke wettelijke regeling kan geschieden. Op grond van deze regeling, de *Wet sloopregeling binnenvaart* (WSB) van 30 juni 1976, Stb. 411, ontvangen eigenaren een premie, indien zij een binnenschip laten slopen. In 1980 volgt een versoepeling van het beleid: de geclausuleerde tonnagestop uit 1966 gaat weer dienst doen. Dit leidt er toe dat veel nieuw tonnage wordt aangevraagd. Onderzoek van de CVV wijst op een sterke achteruitgang van rentabiliteit van wilde vaartvloot. In 1982 wordt een nieuwe tonnagestop afgekondigd en een sanering van de bedrijfstak doorgevoerd. De maatregelen, die gericht zijn op het scheppen van voorwaarden voor betere bedrijfsvoering in de wilde vaart, leiden niet tot een verbetering. De conclusie van het kabinet Lubbers I is dat de overheid afstemming van het aanbod op de vraag niet kan waarmaken. Alleen internationaal capaciteitsbeleid lijkt mogelijkheden te bieden. Hoewel structurele overcapaciteit een internationaal probleem is, ontbreekt echter een capaciteitsbeleid op Europees niveau. In 1987 wordt de tonnagestop voor de sector van de wilde vaart ingetrokken: voortaan wordt voor ieder schip, dat voldoet aan bepaalde technische eisen, weer vergunning verleend.

De overheid is de laatste 30 jaar overgegaan tot een steeds vergaande regulering van de binnenvaart. In de jaren tachtig wijzigt het algemene overheidsbeleid: deregulering en meer marktwerking is nu het motto. Het algemene beleid inzake goederenvervoer wordt verwoord in de nota *Ondernemend Vervoer* (1987). Ondanks de kentering in het beleid en de nadelen van het systeem wordt opheffing van de evenredige vrachtverdeling opnieuw niet nagestreefd. De WGB zal worden herzien en gemoderniseerd, in aansluiting op de internationale ontwikkelingen. Nu het niet mogelijk is gebleken de capaciteit met behulp van het vergunningstelsel effectief te beïnvloeden, dienen wetgeving en vergunningsverlening sterk te worden vereenvoudigd.

In 1988 ontstaat een groot conflict binnen de sector, als aan het bedrijf Granaria een inschrijving voor eigen vervoer wordt afgegeven. Particuliere schippers zien hierin een bedreiging van het bestaansrecht van het vrachtverdelingsstelsel en gaan over tot acties tegen het bedrijf. Naar aanleiding van de onrust in de sector wordt de nota *Hoofdthema's sociaal-economische binnenvaartbeleid* (1988) opgesteld. Deze nota, ook wel Binnenvaartdocument genoemd, gaat in op de totaal-problematiek in de binnenvaart en geeft aanzetten tot nieuw beleid. De doelstelling van het binnenvaartbeleid komt overeenkomstig met die van het totale goederenvervoerbeleid, zoals verwoord in *Ondernemend Vervoer*: "het scheppen van zodanige voorwaarden voor de Nederlandse binnenvaart dat een in economisch en sociaal opzicht gezonde bedrijfstak kan voorzien in een redelijke en duurzame vervoervoorziening en aldus een bijdrage kan leveren aan de Nederlandse economie ten behoeve van de nationale goederenmarkt, de export van Nederlandse producten en de zelfstandige export van vervoerdiensten (inclusief doorvoer)".⁶ Het beleid betreft niet alleen de sociaal-economische aspecten, met het capaciteitsbeleid als randvoorwaarde, maar ook om stimulering en ontwikkeling.

Uiteindelijk bereikt de Minister in de Granaria-affaire een akkoord met de binnenschippers. Onderdeel van dit Akkoord van Gorcum is de handhaving en modernisering van het vrachtverdelingsstelsel, dat in beheer van de overheid blijft. In de nieuwe wetgeving wordt het eigen vervoer duidelijk omschreven. Niet alleen de grens tussen het beroeps- en het eigen vervoer, maar ook tussen de verschillende

⁶ Bijlage TK, 1988-1989, 21 187, nr. 3, p. 5.

deelmarkten van het beroepsvervoer is vervaagd, waardoor zich oneigenlijke vormen van vervoer kunnen voordoen. Ook het begrip 'algemeen vervoersbelang' wordt verder uitgewerkt. Onder invloed van de gebeurtenissen komt de nieuwe wetgeving, in de vorm van de *Wet vervoer binnenvaart (Wvb)*, Stb. 1991, 711, versneld tot stand.

Ook internationale ontwikkelingen zijn van invloed geweest bij de totstandkoming van de Wvb. Allereerst komt de Richtlijn 87/540/EEG van de Raad van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PbEG L 322) tot stand. Ten tweede vindt aanpassing plaats van de Akte van Mannheim via Aanvullend Protocol no. 2 (Trb. 1980, 7), ingevolge waarvan de Rijnvaart wordt voorbehouden aan schepen uit de Verdragstaten. Deze toelatingsregeling beschermt de Rijnvaart tegen mogelijke concurrentievervalsing door het optreden van binnenschepen uit Midden- en Oost-Europa, dat mogelijk geworden is door de openstelling van het Main-Donau-kanaal in 1992. Deze toelatingsregeling is in de Wvb opgenomen en uitgebreid naar al het vervoer per binnenschip op de Nederlandse binnenwateren.

Daarnaast resulteert overleg in het kader van de EG en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in een Europees capaciteitsbeleid, dat wordt neergelegd in de Verordening nr. 1101/89 van de Raad van de EG van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart. Dit beleid combineert -in internationaal verband gecoördineerde- nationale sloopregelingen met een internationale regeling gericht op het afremmen van de toename van de vlootcapaciteit tijdens de duur van de sloopregeling (zgn. oud-voor-nieuw regeling). De maatregelen worden in Nederland vertaald in de Wet structurele sanering binnenvaart 1990, Stb. 87 en de (voorlopige) Regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart 1989, Stcrt. 86.

In de jaren negentig blijft het overheidsbeleid gericht op vergroting van het vervoersaandeel van de binnenvaart door enerzijds het creëren van een werkelijk vrije markt, anderzijds het terugdringen van de overcapaciteit door middel van overheidsmaatregelen. De afspraak in EU-verband is dat per 1 januari 2000 de toerbeurtstelsels afgeschaft en de gehele markt vrij dient te zijn.

In 1993 ontstaat in het Noord-Zuid-vervoer een conflict dat leidt tot schippersacties. Professor Albeda wordt gevraagd te bemiddelen en wordt benoemd tot onafhankelijk voorzitter van het convenantsoverleg tussen partijen in het Noord-Zuid-vervoer. Het doel is te komen tot een tijdelijke regeling, in afwachting van Europese maatregelen. De Commissie-Albeda adviseert enerzijds de Noord-Zuid-markt tijdelijk te beschermen met behulp van een wettelijke toerbeurtregeling, stelt anderzijds flankerend- en stimulerend beleid voor.

Het adviesrapport van de commissie heeft als basis gediend voor de *Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuidvervoer* (1995, Stb. 590). Deze wet brengt een deel van het vervoer naar België en Frankrijk tijdelijk, van 1996 tot 2000, onder een wettelijke toerbeurtsysteem. "De doelstelling van de wet is dat t.a.v. het Noord-Zuid-vervoer de overgang naar een vrijere marktwerking op een beheerste en gedoseerde wijze zou moeten verlopen, dat wil zeggen met behoud van de stabiliteit van de markt."⁷ Als eerste stap in dit proces, en in afwijking van de Wvb, voorziet dit regime in vrije prijsvorming voor bepaalde typen vervoer.

Het liberalisatieproces wordt ondersteund door flankerend en stimulerend beleid. Het flankerend beleid betreft het terugdringen van overcapaciteit d.m.v. een sloopregeling. In Westeupees verband wordt hiervoor 50 miljoen ter beschikking gesteld. In aansluiting op dit capaciteitsbeleid is er een bedrijfsbeëindigingsregeling voor ondernemers van 55 jaar en ouder. Het stimuleringsbeleid is gericht op het versterken van de concurrentiepositie van de binnenvaartondernemingen.

4.2.2 Het internationale perspectief

Voor het internationaal beleid, dat op alle modaliteiten betrekking heeft (met name het algemene EU-beleid), zie de betreffende paragraaf van het hoofdstuk 'Wegvervoer'.

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 1994-1995, 24 134, nr. 5, p. 1.

Met de groei van het grensoverschrijdend verkeer is ook de noodzaak van internationale samenwerking en regelgeving gebleken. Het internationale vervoersrecht fungeert als grondslag of richtsnoer voor de nationale wetgeving. Bij een groeiend aantal beleidsonderdelen hangen nationale aspecten samen met internationale. Voor de verschillende vaargebieden in Europa (Europese Unie, Rijnvaart, Donau) gelden verschillende regels. In zijn algemeenheid is het Nederlandse beleid gericht op liberalisering van de markt en harmonisatie van de regelgeving.

Op het terrein van het goederenvervoer over de binnenwateren neemt Nederland deel aan internationaal overleg in bilateraal en multilateraal verband. Met een aantal Midden- en Oost-Europese landen zijn, met name met het oog op de opening van de Rijn-Main-Donauverbinding, bilaterale verdragen gesloten. Naast de bekende supranationale en internationale fora als de Europese Unie (EU), de Benelux, de CEMT en de ECE is voor de binnenvaart de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) van groot belang.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is het uitvoerende orgaan van de Akte van Mannheim. Dankzij de Akte van Mannheim is een groot deel van de internationale markt, te weten de Rijnvaart, al meer dan een eeuw geliberaliseerd. Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, Nederland, België en het Verenigd Koninkrijk zijn de aangesloten verdragstaten. De CCR ziet toe op de vrijheid van de scheepvaart op de Akte-wateren en stelt onder andere technisch-nautische regels vast in het belang van (de veiligheid van) de Rijnvaart.

Het vervoer over de binnenwateren op het grondgebied van de lidstaten van de EU is in beginsel geregeld in door de Raad vastgestelde verordeningen, die rechtstreeks verbindend zijn. Deze richtlijnen betreffen onder andere eisen m.b.t. de toegang tot het beroep en de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten e.d. ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers.

Het hoofddoel van de EU is economische integratie: deze integratie wordt door middel van een gemeenschappelijke markt tot stand gebracht. Sinds het midden van de jaren tachtig is er sprake van een versneld liberalisatieproces in de vervoersector. De ontwikkeling naar een vrije vervoermarkt is vastgelegd in Verordening (EEG) 1841/88.

In de vorige paragraaf zijn, vanwege de samenhang met en doorwerking in het nationale beleid, al een aantal aspecten van het EU-beleid aan de orde gekomen. Zoals gezegd gaat de liberalisering van de Europese markt gepaard met maatregelen tegen de structurele overcapaciteit: in de jaren negentig zijn er een aantal sloopacties. Ook wordt in Europees verband gewerkt aan verdere maatregelen gericht op de geleidelijke afschaffing van alle toerbeurststelsels. Indien voor de Rijnvaart al regels van toepassing zijn, wordt daar in EU-voorschriften veelal aansluiting bij gezocht.

Met betrekking tot de binnenvaartlanden van Midden- en Oost-Europa is het doel te komen tot een geleidelijke liberalisatie van het vervoer. De wederzijdse vervoersrechten zijn in eerste instantie vervat in bilaterale overeenkomsten en beperkt van aard. Sinds 1992 heeft de Europese Commissie een onderhandelingsmandaat om te komen tot een vijfjarig multilateraal binnenvaartverdrag met deze landen. Als blijkt dat dit niet lukt wordt verder onderhandeld met alleen de Visegrad-landen (Polen, Tsjechische Republiek, Slowakije en Hongarije). De beoogde overeenkomst dient een eerste stap te zijn op weg naar volledige liberalisatie van het Oost-West-vervoer.

Naast de communautaire regelingen zijn in de loop der jaren, met name na de oorlog, tal van verdragen tot stand gekomen betreffende een breed scala van onderwerpen. Deze verdragen (bv. in het kader van de ECE) hangen veelal samen met de richtlijnen van de EU; vaak worden bepalingen van verdragen in richtlijnen overgenomen, al dan niet in aangepaste vorm. De verdragen betreffen met name vaarwegen en vaarwegregulering (zie deelrapport Waterstaat).

4.3 Algemeen beleid

In deze paragraaf zijn de handelingen opgenomen, die samenhangen met de algemene beleidsontwikkeling. Het beleid, zoals beschreven in de paragraaf 'Ontwikkelingen', heeft zich ontwikkeld van regulering naar meer marktwerking en stimulering. De marktordening vindt plaats met

behulp van een aantal instrumenten: vergunningsverlening, evenredige vrachtverdeling en ten tijde van structurele overcapaciteit eventueel ook sloopregelingen.

Vanaf de jaren tachtig vindt liberalisering plaats: de delen van de sector, waar toerbeurtstelsels van toepassing zijn, dienen commerciëler en marktgerichter te gaan werken. Om de sector hier op voor te bereiden worden stimuleringsmaatregelen genomen. Ook dient de sector bij te dragen aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. De uitwerking van dit beleid, in de vorm van met name steunregelingen, projecten en verbetering van de infrastructuur, komt aan bod in de paragraaf 'Stimulering'. Marktordening blijft belangrijk, maar gebeurt ook steeds door de EU en vanuit de gedachte van een vrije markt.

Bij de beleidsvoorbereiding wordt steeds meer gebruik gemaakt van de computer, bv. in de vorm van het Beleidsinformatie Systeem Binnenvaart (BISB).

Op een aantal gebieden levert DGV wel bijdragen aan de beleidsontwikkeling en de totstandkoming van wetgeving, maar ligt de primaire verantwoordelijkheid bij een ander ministerie.

(288)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van het rijksbeleid ten aanzien van het goederenvervoer met binnenschepen.
Periode: 1945-
Product: Beleidsnota's en -plannen, bv. Hoofdthema's sociaal-economische binnenvaartbeleid (1988)
Opmerking: Het kan in eerste instantie gaan om het ontwikkelen van een beleidsvisie. Vaak wordt in dat verband onderzoek verricht door externe bureaus.

Bron:

(289)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van het sectorale goederenvervoerbeleid.
Periode: 1945-
Product: Beleidsnota's en -plannen: Beleidsnota Goederenvervoer (1975), Nota Ondernemend vervoer (1987), Notitie Goederenvervoer (1994), Transport in balans (1996)
Bron: Bijlage Handelingen Tweede Kamer, 1993-1994, 23 709, nr. 1

(290)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van beleid op het gebied van verkeer en vervoer, in het bijzonder vervoer van goederen met binnenvaartschepen, waar de minister van V&W niet eerst verantwoordelijk is.
Periode: 1945-
Product:
Opmerking: Bv. sociale zaken, milieu, financiën
Bron:

(291)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (laten) uitvoeren van (strategisch) onderzoek op het gebied van vervoer van goederen met binnenschepen.
Periode: 1945-
Product: Onderzoeksopdrachten en onderzoeken
Opmerking: Het gaat met name het definiëren, coördineren en begeleiden van onderzoeksprojecten.
Bron: V&W/DGV, Werkprogramma Goederenvervoer 1996

(292)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opzetten en onderhouden van het Beleidsinformatiesysteem Binnenvaart (BISB).
Periode: 1990-

Product:
Opmerking: M.b.v. dit systeem kan men t.b.v. de beleidsontwikkeling prognoses maken over de ontwikkeling van de vraag/aanbodverhouding en de verwachte winstgevendheid.
Bron: V&W, De Binnenscheepvaart 1993, p. 28

4.4 Totstandkoming wet- en regelgeving

De diverse ministeriële regelingen worden behandeld in het kader van de onderwerpen, waar zij betrekking op hebben.

Wet Goederenvervoer Binnenvaart (WGB) (1954-1992)

(293)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, evalueren en intrekken van de (wijzigingen van de) Wet Goederenvervoer Binnenvaart.
Periode: 1950-1992
Product: Wet Goederenvervoer Binnenvaart van 1 november 1951, Stb. 472, sedertdien gewijzigd
Bron:

(294)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet Goederenvervoer Binnenvaart bij algemene maatregel van bestuur geven van voorschriften inzake het vervoer van goederen met binnenschepen.
Periode: 1951-1992
Product: o.m. Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenvaart (UGB) 1954, Stb. 7, sedertdien gewijzigd, ingetrokken 1992, Stb. 232 en vervangen door Besluit vervoer binnenvaart (Bvb) 1992, Stb. 232, sedertdien gewijzigd; Richtlijnen Goederenvervoer 1954, Stb. 24, ingetrokken 1988, Stb. 209 en vervangen door Richtlijnen goederenvervoer binnenschepen 1988, Stb. 210, ingetrokken 1992.
Opmerking: De regels/voorschriften (kunnen) betreffen:

- uitzonderingen inzake toepasselijkheid wet, vergunningsplicht/inschrijving (art.4), vervoerplicht (art. 30), 'twee-verladere'-artikel ongeregeld vervoer (art. 36), enkel verrichten eigen vervoer, met schepen in 'eigen' bezit (art. 51) en aanwezigheid vergunningen-/inschrijvings-/toestemmings-/ontheftingsbewijs (art. 60);
- verdere voorschriften m.b.t. Commissie Vervoervergunningen (CVV) (art. 6a, ingevoegd bij de Wet personenvervoer van 12 mei 1987, Stb. 175)
- overdracht van uitvoering van taak vergunningsverlening door Commissie aan Rijksinspecteur (art. 8, derde lid);
- overdracht bevoegdheden (voorzitter van) Commissie en Rijksinspecteur aan andere instanties (art. 10);
- richtlijnen aan Commissie en Rijksinspecteur m.b.t. uitvoering taak (art. 11);
- ter inzage legging vergunningsaanvraag (art. 12, 21, 32, 33);
- diverse aspecten van de bescheiden en de procedure inzake vergunningsverlening, maar ook goedkeuren e.d. van tarieven en vervoersvoorwaarden etc. (geregeld vervoer: art. 31, ongeregeld vervoer: art. 44, eigen vervoer: art. 52);
- bevoegdheid Commissie/Rijksinspecteur tot vrijstelling beursdwang (art.34, derde lid);
- voorschriften betreffende schippersbeurzen, zoals samenstelling en bevoegdheden bestuur, toezicht op beurzen, vergoedingen, etc. (art. 45, achtste lid)
- instelling, samenstelling etc. beroepscommissie (tot 1984) (art. 55);
- eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, die gesteld kunnen worden, en de wijze van onderzoek naar voldoen aan eisen (art. 57);
- vergunnings-, ontheftings- en inschrijvingsbewijzen (art. 58);
- goedkeuring en gebruik vervoeradressen en charterpartijen (art. 59);

- eventueel goedkeuring arbeidsvoorwaarden samen met SZW (art.61);
- voorzieningen in het kader van overgangsbepalingen, o.a. vergoeding bemoeienissen Rijksinspecteur met overeenkomsten ongeregeld vervoer (art. 65).

Bron: Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart van 1 november 1951, Stb. 472, sindsdien gewijzigd

Wet sloopregeling binnenvaart (WSB) (1976-)

(295)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van de (wijzigingen van de) Wet sloopregeling binnenvaart.
 Periode: 1976-
 Product: Wet sloopregeling binnenvaart van 30 juni 1976, Stb. 411, sedertdien gewijzigd
 Bron:

(297)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het o.g.v. de Wet sloopregeling binnenvaart bij algemene maatregel van bestuur stellen van regels ter bevordering van het slopen van binnenschepen.
 Periode: 1976-
 Product: Besluit sloopregeling binnenvaart (BSB) 1976, Stb. 681, sedertdien gewijzigd, ingetrokken 1986, Stb. 29 en vervangen door Besluit sloopregeling binnenvaart 1986, Stb. 29, ingetrokken 1990.

Opmerking: Deze regels betreffen:

- voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om voor uitkering in aanmerking te komen: datum binnenschip (art. 3, eerste lid), maximale periode van niet-deelname (art. 3, vierde lid), periode waarin verzoek binnen moet zijn (art. 4, eerste lid).
- maatstaven vaststelling uitkering (art. 5, eerste lid);
- criteria t.b.v. vaststelling en eventueel controle sloop (art. 6, eerste lid);
- periode van heffing bijdrage t.b.v. onderzoek naar capaciteit vloot, en mogelijk t.b.v. sloopuitkeringen (gehoord de Adviescommissie); hoogte bijdrage en bepaling toepasselijkheid (art. 9);
- tarief van bijdrage per categorie (art. 10);
- nadere regels m.b.t. (berekening van) vermindering bijdrage in geval bezit 1 schip (art. 12, eerste lid);
- nadere regels betr. invordering en heffing bijdrage (art. 13, tweede lid).

Bron: Wet sloopregeling binnenscheepvaart van 30 juni 1976, Stb. 411, sindsdien gewijzigd, art. 2, tweede lid

Wet vervoer binnenvaart (1992-)

(298)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van de (wijzigingen van de) Wet vervoer binnenvaart.
 Periode: 1986-
 Product: Wet vervoer binnenvaart van 12 december 1991, Stb. 711
 Bron:

(299)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het o.g.v. de Wet vervoer binnenvaart bij algemene maatregel van bestuur geven van voorschriften inzake het vervoer van goederen en personen met binnenschepen.
 Periode: 1990-
 Product: Besluit vervoer binnenvaart 1992, Stb. 232
 Opmerking: De regels/voorschriften betreffen:

- de mogelijkheid tot beperking van de toepassing van de wet (art. 2, derde lid);
- eventuele nationale capaciteitsmaatregelen (NB een dergelijke maatregel wordt

na plaatsing in het Staatsblad aan beide Kamers voorgelegd en wordt alleen gedaan indien het een unaniem verzoek van de branche-organisaties betreft) (art. 3 en 4);

- eisen voor afgifte Rijnvaartverklaring (art. 5);
- de controleerbaarheid van documenten (art. 7, 25, 26 en 46);
- de vorm, inhoud en afgifte van Rijnvaartverklaring en bewijs van toelating, de bij de aanvraag te verstrekken gegevens en de wijze van indiening aanvraag (art. 8);
- afwijking van het verbod op het verrichten van vervoer zonder vereiste document (art. 9 en 20);
- aanwijzing van bewijsstukken/verklaringen, ten bewijs dat voldaan wordt aan toegangseisen beroep (art. 11, vierde lid);
- aspecten van bescheiden en procedure inzake vergunningsverlening (art. 19), verlening aantekening (art. 33), inschrijving (art. 47), registratie (art. 54);
- inhoud, afgifte, wijziging en inlevering vergunningsbewijs (art. 25);
- aanwijzing bijzonder vervoer (art. 27);
- aspecten van het vrachtverdelingsstelsel (art. 26);
- eisen verlening inschrijving en inschrijvingsbewijs (art. 41 en 46);
- tijdsduur inschrijving (art. 42);
- verstrekking van vervoergegevens (art. 57).

Bron: Wet vervoer binnenvaart van 12 december 1991, Stb. 711

Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer (1996-1999)

In de voorbereiding van deze wet speelt de bemiddeling door de Commissie Albeda in het binnenvaartconflict een belangrijke rol. Het resultaat van deze bemiddeling, de Rapportage Bemiddeling Conflict Binnenvaart, ligt aan de basis van deze wet.

(300)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van de (wijzigingen van de) Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer.

Periode: 1994-

Product: Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer van 23 november 1995, Stb. 590

Opmerking: 1. In eerste instantie zou de wet onder de naam Wet Noord-Zuid-vervoer een permanent karakter krijgen.
2. De afspraak in EU-verband is dat het gehele stelsel van evenredige vrachtverdeling uiterlijk 31-12-1999 moet zijn afgebouwd.
3. De Minister zendt uiterlijk in 1997 een verslag aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en effecten van de wet (en het flankerend en stimulerend beleid) in de praktijk.

Bron: V&W, Hoofdlijnen Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer

(301)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het o.g.v. de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-zuid-vervoer bij amvb deze wet niet van toepassing verklaren op bepaalde vormen van vervoer, soorten binnenschepen, vervoer op bepaalde binnenwateren of onder bepaalde omstandigheden.

Periode: 1995-

Product: amvb

Opmerking: Een dergelijke amvb vloeit voort uit een verdragsverplichting, heeft een tijdelijk karakter en dient te worden omgezet in een wet.

Bron: Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 4, eerste lid

Overige regelgeving

(302)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van (wijzigingen van de) regelgeving m.b.t. de arbeidsomstandigheden in de binnenvaart

Periode: 1945-

Product: Bv. Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (Stb. 1993, 368) en bijbehorend besluit (Stb. 1994, 897)

Opmerking: De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is eerste ondertekenaar van bovengenoemde wet; op basis van haar expertise heeft DGV een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit gezamenlijke product.

Bron: Inl. dhr. drs. H. Meintjes (G/Binnenvaart), 4 september 1997

4.5 Advies en overleg

De *Advies-Commissie Goederenvervoer*, ingesteld bij wet van 4 augustus 1951, adviseert de minister in alle vraagstukken van algemene aard betreffende het vervoer van goederen met binnenschepen en vrachtauto's. De commissie wordt zodanig samengesteld dat alle betrokken belangen, van zowel werkgevers als werknemers in het beroeps- en eigen vervoer, worden behartigd. De leden worden voor ten hoogste vijf, sinds 1988 vier jaar benoemd door de minister, die uit hun midden een voorzitter aanwijst en een secretaris toevoegt. De minister wordt door één of meerdere ambtenaren, met raadgevende stem, vertegenwoordigd.

Sinds 1992 berust de adviesfunctie op het hele terrein van verkeer en waterstaat bij de *Raad voor Verkeer en Waterstaat* (zie hoofdstuk algemeen).

NB. Voor handelingen betreffende de instelling en organisatie van de AdviesCommissie Goederenvervoer, zie hoofdstuk 'Goederenvervoer over de weg'.

(303)

Actor: Adviescommissie Goederenvervoer
Commissie Binnenscheepvaart

Handeling: Het gevraagd en ongevraagd adviseren van de minister in alle vraagstukken van algemene aard betreffende het vervoer van goederen met binnenschepen.

Periode: 1954-1992

Product: Adviezen, rapporten, verslagen

Opmerking: De minister kan de commissie overige werkzaamheden opdragen.

Bron: Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart 1951, sedertdien gewijzigd, art. 6; UGB 1954, art. 13

In het *Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV)* wordt overleg gevoerd over het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen, met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke stoffen (zie paragraaf algemeen). Betreffende het onderdeel goederenvervoer te water vindt dit overleg plaats in het *Deelorgaan Binnenvaart*. Met vertegenwoordigers van representatieve organisaties van beroepsvervoerders, werknemers, eigen vervoerders en verladers in het goederenvervoer over de weg wordt gesproken over voorstellen van wet, algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen.

In de korte periode tussen de inwerkingtreding van de Wvb en de instelling van het Overlegorgaan werd met de Adviescommissie tevens dit overleg gevoerd.

(304)

Actor: a. Adviescommissie Goederenvervoer (1 mei 1992- 31 september 1992)
b. Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer/Deelorgaan Binnenvaart (1 oktober 1992-)
c. Commissie Binnenscheepvaart

Handeling: Het voeren van overleg over beleidsaangelegenheden met betrekking tot het vervoer van goederen te water.

Periode: 1992-

Product: rapport

Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992; Wet vervoer binnenvaart 1991

4.6 Vergunningsverlening

In het kader van de marktordening is het vergunningstelsel een belangrijk instrument. Tot op de dag van vandaag is voor het verrichten van binnenlands beroepsgoederenvervoer te water een vergunning vereist. Voor het eigen vervoer geldt de verplichting tot inschrijving. De inschrijvingsplicht maakt het mogelijk het eigen vervoer van het beroepsvervoer te onderscheiden. Voor het grensoverschrijdend en buitenlands eigen alsmede beroepsvervoer met Nederlandse schepen is van 1954 tot 1992 registratie van het binnenschip verplicht. Vanaf 1992 is het grensoverschrijdend beroepsvervoer vergunningplichtig.

De vergunningsverlening, en alles wat daar mee samenhangt, is op basis van de wets- en regelgeving in een drietal periodes onder te verdelen:

1945-1954: vergunningsverlening o.g.v. Binnenscheepvaartbesluit 1941
1954-1992: vergunningstelsel/inschrijving o.g.v. WGB 1951
1992- : vergunningstelsel/inschrijving o.g.v. Wvb 1992

Per periode komen, indien van toepassing, steeds de volgende aspecten aan bod:

- a. organen belast met vergunningsverlening en inschrijving
- b. uitvoeringsvoorschriften, inclusief tarieven, en vergunningsvoorwaarden
- c. vergunningsverlening
 - geregeld beroepsvervoer
 - ongeregeld beroepsvervoer
- d. inschrijving
- e. registratie buitenlands vervoer

4.6.1 Binnenscheepvaartbesluit (1945-1954)

Na de oorlog wordt het Binnenscheepvaartbesluit 1941 gehandhaafd. Alle onderscheiden vormen van vervoer te water, zowel het beroeps- of eigen vervoer, zijn vergunningplichtig.

4.6.1.1 Uitvoeringsorganen

De vergunningen worden verstrekt door de Bevrachtingscommissarissen/commissies, die de buitendienst van het Directoraat-Generaal voor het Verkeer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat vormen. Deze commissies zijn sinds de jaren dertig werkzaam en worden in het kader van de WGB opgeheven.

4.6.1.2 Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden

Vakdiploma's

Het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam stelt een reglement op voor het verkrijgen van diploma's voor zowel de binnenlandse als de Rijnvaart, dat door de Minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen op 1 maart 1951 wordt goedgekeurd.

(305)

Actor: Minister van OKW
Handeling: Het goedkeuren van het reglement, opgesteld door het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart, voor het verkrijgen van diploma's voor het beroep van schipper en machinist voor de binnenlandse en de Rijnvaart.
Periode: 1951-
Product: beschikking
Bron: Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 84

(306)

Actor: Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart
Handeling: Het opstellen van een reglement ter verkrijging van diploma's voor het beroep van schipper en machinist voor de binnenlandse als de Rijnvaart.

Periode: 1951-
Product: reglement
Bron: Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 84

Tarieven

De minister van Economische Zaken stelt na de oorlog de tarieven vast. Voor zowel de beurtvaart als de wilde vaart gelden in eerste instantie maximumtarieven, die echter als vaste tarieven worden gebruikt. In 1948 komen er voor de wilde vaart zgn. marge-tarieven, zodat de prijzen enigszins kunnen fluctueren. Bij elk bevrachtingscommissariaat wordt een noteringscommissie ingesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van schippersorganisaties en verladers, ter vaststelling van de exacte tarieven.

(307)

Actor: Minister van Economische Zaken/Directeur-Generaal van de Prijzen
Handeling: Het vaststellen van de tarieven voor de beurtvaart respectievelijk de wilde vaart.
Periode: 1945-
Product: prijsbeschikking
Opmerking: Het Nederlandsch Binnenvaartbureau of de betrokken Bevrachtingscommissaris maken de tarieven bekend.
Bron: Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 73 en 79

4.6.1.3 Vergunningsverlening

In de periode 1945-1954 worden het beroepsvervoer en het eigen vervoer nog niet van elkaar onderscheiden: alle onderscheiden vormen van binnenlands vervoer zijn vergunningplichtig.

(308)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/ Bevrachtingscommissariaten
Handeling: Het op basis van het Binnenscheepvaartbesluit al dan niet verlenen of intrekken van een vergunning, incl. vergunningsbewijzen, voor de uitvoering van (geregeld of ongeregeld) beroeps- dan wel eigen binnenlands vervoer.
Periode: 1945-1954
Product: beschikking
Bron: Binnenscheepvaartbesluit 1941; Van Marle, Binnenlands vervoer, p. 72

4.6.2 Wet Goederenvervoer Binnenvaart (1954-1992)

De WGB 1951, die in 1954 van kracht wordt, regelt het vervoer van goederen met binnenvaartschepen. Deze wet is niet van toepassing op vervoer, voor zover dat geschiedt op wateren, waarop de Akte van Mannheim van 1868 van toepassing is, met binnenschepen van onderdanen van andere staten en van rechtspersonen, opgericht naar buitenlands recht.

In het vergunningenbeleid wordt uitgegaan van het algemeen vervoerbelang. Alleen indien het algemeen vervoerbelang dit nodig maakt, kan een vergunning worden gewijzigd of ingetrokken.

De WGB onderscheidt enerzijds verschillende vormen van beroepsvervoer, die vergunningplichtig zijn, anderzijds het eigen vervoer, dat alleen op grond van een inschrijving mag worden verricht. Het geregelde beroepsvervoer omvat zowel de uitoefening van vrachtautodiensten als afhaal- en besteldiensten. De houder van een daartoe strekkende vergunning is verplicht tot uitoefening van de dienst (vervoerplicht). Voor het (onbeperkt) ongeregeld binnenlands vervoer van droge lading (de zgn. 'wilde vaart') geldt het stelsel van Evenredige Vrachtverdeling (zie volgende paragraaf). Het beperkt ongeregeld vervoer, ook wel bijzonder vervoer of B.O.W.-vervoer (Beperkt Ongeregeld Watervervoer) genoemd, wordt niet via de beurs bevracht.

Een vergunning voor de uitvoering van ongeregeld vervoer wordt in principe verleend voor het vervoer met één binnenvaartschip voor niet meer dan twee verladers tegelijk (zgn. 'tweeverladers'-artikel), om zo het geregeld vervoer te beschermen.

4.6.2.1 Uitvoeringsorganen

CVG/CVV (1954-1992)

Ingevolge de WGB zijn de werkzaamheden in verband met de vergunningsverlening vanaf 1954 tot 1959 opgedragen aan een zelfstandige bestuursorgaan, de Commissie Vergunningen Goederenvervoer (CVG). In 1959 neemt de Commissie Vervoervergunningen (CVV) de taken van de CVG over. De CVG/CVV verstrekt behalve vergunningen voor het vervoer van goederen te water tot 1988 ook vergunningen voor het vervoer van goederen met vrachtauto's en het interlokale personenvervoer.

De CVG/CVV, gevestigd te Den Haag, bestaat uit ten minste drie leden, die voor ten hoogste vijf jaren door de Kroon benoemd worden. Het secretariaat bestaat uit door de minister aangewezen ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie, waarvan een de functie van secretaris bekleedt. Aan de vergaderingen van de CVV wordt deel genomen door een vertegenwoordiger van Gedeputeerde Staten. De minister kan onder voorwaarden, na de Adviescommissie te hebben gehoord, bevoegdheden van de CVG/ CVV, van de voorzitter van de CVG/CVV en van de Rijksinspecteur inzake de vergunningsverlening overdragen aan een andere instantie. Ten opzichte van het DG van het Verkeer, in het bijzonder de Rijksverkeersinspectie, nemen de commissies een onafhankelijke positie in.

NB Handelingen die uitsluitend de periode 1954-1988 betreffen en betrekking hebben op het functioneren van de hele commissie zijn opgenomen in het hoofdstuk 'Wegvervoer'.

(309)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voordragen van de door de Kroon te benoemen leden van de Commissie Vergunningen Goederenvervoer (1954-1959) en Commissie Vervoervergunningen (1959-1992).
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: WAG 1951, art. 9; WGB 1951, Stb. 472, gewijzigd bij wet van 12 mei 1987, Stb. 175, art. 6a

(310)

Actor: Gedeputeerde Staten/vertegenwoordiger
Handeling: Het deelnemen aan de zittingen en vergaderingen van de CVG/CVV, waarin beroepsvervoer door een in de desbetreffende provincie gevestigde ondernemer of dienst aan de orde is.
Periode: 1959-1992
Product:
Bron: WGB 1951, art. 8, tweede lid

Rijksinspecteur

De inschrijving van het eigen vervoer is een taak van de RVI. De Rijksinspecteurs van de RVI verrichten in het kader van de uitvoering van de WGB decentraal ook werkzaamheden op het gebied van vergunningsverlening. De CVG/CVV en de Rijksinspecteurs worden geacht hun taak met het oog op de onderlinge afstemming in nauwe samenwerking te verrichten.

(311)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van richtlijnen aan de Rijksinspecteurs m.b.t. de uitvoering van hun taak.
Periode: 1954-1992
Product: Richtlijnen Rijksinspecteurs 1954, Stb. 30, sindsdien gewijzigd.

Opmerking: Deze richtlijnen worden gegeven voor zover bij amvb geen richtlijnen zijn gegeven en worden openbaar gemaakt.
Indien deze richtlijnen betrekking hebben op het eigen vervoer, worden ze pas gegeven, nadat een representatieve vertegenwoordiging van de eigen vervoerders is gehoord (UGB 1954, art. 62).

Bron: WGB 1951, art. 11, tweede lid

Districtsadviescommissies

In elk district van de RVI is sinds 1954 zowel een districtsadviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding (beroepsvervoer), als voor het eigen vervoer van goederen, die de betrokken Rijksinspecteur adviseren m.b.t. de vergunningsverlening respectievelijk inschrijving.

Deze commissies bestaan uit 16, respectievelijk 6 leden, die voor ten hoogste 5 jaar worden benoemd door de door de minister aan te wijzen organisaties van ondernemers en werknemers op gebied van binnenvaart en wegvervoer. Sinds 1988 bestaat elke districtsadviescommissie voor het eigen vervoer uit drie leden, te benoemen door organisaties op het gebied van vervoer met binnenschepen. Iedere commissie wijst uit haar midden een voorzitter aan en de minister voegt aan iedere commissie een ambtenaar van de RVI toe als secretaris.

(312)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van de organisaties van ondernemers en van werknemers, die de leden van de districtsadviescommissies benoemen.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UGB 1954, art. 15 en 17

(313)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de benoemingen van de leden van de adviescommissies door de aangewezen organisaties van ondernemers en van werknemers.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UGB 1954, art. 15 en 17

(314; vervallen)

Actor: Districts-adviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding/voor het eigen vervoer van goederen
Handeling: Het vaststellen van een reglement van orde
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UGB 1954, art. 25

4.6.2.2 Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden

Toelating van binnenschepen tot het vervoer

In het kader van de Herziene Rijnvaartakte komt in 1987 een toelatingsregeling tot stand voor de Rijnvaart. Met deze regeling wordt het vervoer van goederen en personen tussen plaatsen, die aan betreffende vaarwegen gelegen zijn, voorbehouden aan binnenschepen, die tot de Rijnvloot behoren. Een schip komt in aanmerking voor de vereiste Rijnvaartverklaring, indien het afkomstig is uit één van de EG-lidstaten of Zwitserland. De regeling beoogt verstoringen van de concurrentie-verhoudingen als gevolg van het optreden van binnenvaartvloten uit Midden- en Oost-Europa te beperken.

(316)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag of ambtshalve al dan niet afgeven dan wel intrekken van een (nieuwe) Rijnvaartverklaring of een bewijs van toelating.

Periode: 1987-1992
Product: Rijnvaartverklaring
Opmerking: Een aanvraag wordt alleen in behandeling genomen indien de aanvrager de nodige gegevens en bescheiden heeft verstrekt.
De Minister kan a) uitzonderingen toestaan op de eisen voor afgifte van een Rijnvaartverklaring, indien het vervoer betreft dat niet onder de Herziane Rijnvaartakte valt en b) regels geven omtrent de toepassing van het verbod op transitvervoer.
De Minister kan een bewijs van toelating onder beperkingen verlenen of daaraan voorschriften verbinden, dan wel deze wijzigen of intrekken.
Bron: Tweede Additionele Protocol bij de Herziane Rijnvaartakte van 17 oktober 1868

Toegang tot het beroep

In de wet is de mogelijkheid vastgelegd dat bij amvb te regelen eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid voor de toegang tot het beroep worden gesteld. Het is aan het uitvoerend gezag om te bepalen of, wanneer en hoe van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. In het kader van de WGB is aan deze kwalitatieve eisen geen inhoud gegeven.

Tarieven

In het beroepsvervoer is de ondernemer tot 1992 gehouden goederen te vervoeren tegen prijzen, overeenkomstig de door de minister goedgekeurde, voorgeschreven of vastgestelde tarieven. De minister maakt voor het geregelde vervoer alleen gebruik van deze bevoegdheid, indien het noodzakelijk is om ongezonde mededinging als algemeen verschijnsel tegen te gaan. Gelet op de geringe omvang van het beurtvervoer, heeft de overheid zijn bemoeienis met de beurtvaarttarieven in 1973 beëindigd. Maximumtarieven blijven gelden, vanwege de monopoliepositie, voor twee specifieke beurtvaartdiensten op de Waddenzee. In het ongeregeld vervoer is het stelsel van de door de Minister goedgekeurde of voorgeschreven tarieven alleen op het beursvervoer van toepassing. Het BOW-vervoer kent een vrije prijsvorming.

(317)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het, de Adviescommissie gehoord en (sinds 1981) na overleg met de Minister van Economische Zaken, bij in de Staatscourant openbaar te maken beschikking, goedkeuren of voorschrijven van de tarieven voor het vervoer van goederen met binnenschepen.
Periode: 1954-1992
Product: Tariefbeschikking, bv. Tariefbeschikking Ongeregeld Goederenvervoer Binnenscheepvaart 1954, Stcrt. 28, sedertdien gewijzigd; Tariefbeschikking Overliggend Binnenscheepvaart 1959, Stcrt. 96, sedertdien gewijzigd; Regeling van 21 oktober 1981, Stcrt. 209, ter vaststelling van een tarief voor het ongeregeld goederenvervoer binnenscheepvaart, sedertdien gewijzigd, etc.
Opmerking: De minister kan bepalen op welke wijze de openbaarmaking van de bij de beschikking behorende bijlagen geschiedt
Bron: UGB 1954, art. 53, eerste lid

(318)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het, de betrokken ondernemers of hun organisaties gehoord, verlenen van (gedeeltelijke) ontheffing van de goedgekeurde of voorgeschreven tarieven.
Periode: 1954-1992
Product: Bv. Tarief meelaadregeling kunstmestvervoer van Kanaal Gent-Terneuzen naar Brabantse kanalen 1988, Stcrt. 142
Bron: UGB 1954, art. 53, tweede lid, onder a

(319)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het, de betrokken ondernemers of hun organisaties gehoord, goedkeuren of vaststellen van tarieven t.b.v. afzonderlijke of groepen van ondernemers, bepaalde

soorten van vervoer of vervoer in bepaalde gevallen.
Periode: 1954-1992
Product: Bv. Beschikking van 1 oktober 1954, Stcrt. 192, houdende regeling met betrekking tot de kosten van bevrachting, sedertdien gewijzigd; Tarief meelaadregeling kolenvervoer van Terneuzen naar Borssele 1989, Stcrt. 148
Bron: UGB 1954, art. 53, tweede lid, onder b

Vervoeradressen / charterpartijen

De minister dient de vervoeradressen goed te keuren. Aan deze goedkeuring kan de minister bepaalde voorwaarden verbinden m.b.t. de prijs, waarvoor deze voor de gebruikers verkrijgbaar worden gesteld, en tot de verdeling van baten als gevolg van de verkoop. Deze regeling is zo uitgebreid, vanwege het zgn. tweeverladersartikel (art. 36 van de WGB 1951) en vanwege verplicht voorgeschreven tarieven. In dit kader is het vervoersadres een controledocument.

(320)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de vervoeradressen, waarmee het vervoer krachtens een vergunning voor geregeld beroepsvervoer slechts mag geschieden.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking van 11 februari 1954, Stcrt. 30, houdende goedkeuring vervoeradressen; Beschikking van 30 maart 1955, Stcrt. 199, houdende goedkeuring model vervoeradres; etc.
Opmerking: Er is een uitzondering, te weten een afhaal- en besteldienst verricht in aansluiting op een spoorwegdienst en met gebruik van de juiste vrachtbrieven.
Bron: WGB 1951, art. 59; UGB 1954, art. 80

(321)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de verdeling van de baten, verkregen met de verkoop van vervoeradressen, zoals die door de Stichting Vervoeradres wordt vastgesteld voor een bepaald tijdvak.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: Beschikking van 11 februari 1954, Stcrt. 30, houdende goedkeuring vervoeradressen

(322)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer
Handeling: Het verlenen van ontheffing van de verplichting tot het aanwezig zijn in het binnenschip van een deel van het vervoeradres, indien het vervoer krachtens een vergunning slechts mag geschieden met gebruik van vervoeradressen.
Periode: 1954-1992
Product: Bewijs van ontheffing
Opmerking: In het schip dient dan het door een Rijksinspecteur afgegeven bewijs van ontheffing aanwezig te zijn.
Bron: UGB 1954, art. 81

(323)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de charterpartijen, waarmee het vervoer krachtens een vergunning voor ongeregeld beroepsvervoer slechts mag geschieden.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking van 9 februari 1954, Stcrt. 28, 31 en 33, houdende goedkeuring charterpartijen, sindsdien gewijzigd en in 1982 ingetrokken; Beschikking van 20 juli 1982, Stcrt. 138, inzake goedkeuring van charterpartijen, sindsdien gewijzigd; Beschikking van 18 juli 1985, Stcrt. 144, houdende goedkeuring charterpartij voor campagnevervoer van beetwortelen en natte pulp, etc.
Opmerking: Deze goedkeuring is niet van toepassing indien sprake is van vergunningsverlening voor (beperkt) ongeregeld vervoer zonder beursdwang (zgn. BOW-vergunning ex art. 34 WGB).

Hiertoe waarmerkt de Rijksinspecteur de charterpartij en de afschriften met een stempelafdruk. Dit is niet van toepassing op goedkeuring verleend voor bepaalde tijd.
Bron: WGB 1951, art. 59, derde lid; UGB 1954, art. 82; Beursreglement 1954, art. 30

Dienstregeling

(324)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijkshoofdinspecteur RVI
Handeling: Het, indien bepaald in de vergunning, goedkeuren van de dienstregeling voor het verrichten van een beurtvaartdienst of een afhaal- en besteldienst (geregeld beroepsvervoer) door een vergunninghouder.
Periode: 1954-1992
Product:
Opmerking: In spoedeisende gevallen kan de Rijksinspecteur voorlopige uitoefening van de dienst toestaan. Een goedkeuring geschiedt voor onbepaalde tijd
Bron: UGB 1954, art. 55 en 56

Bedrijfsadministratie en gegevens betreffende het vervoer

(325)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van voorschriften m.b.t. het houden van een bedrijfsadministratie door een vergunninghouder.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking/regeling van 3 februari 1954, Stcrt. 25 betreffende Administratievoorschrift Autovervoer Goederen en Goederenvervoer Binnenscheepvaart
Bron: UGB 1954, art. 75

(326)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van voorschriften m.b.t. de door een vergunninghouder aan de Rijksinspecteur te verstrekken gegevens betreffende het vervoer en m.b.t. de wijze van verstrekking.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking/Regeling van 9 februari 1954, Stcrt. 29 en 31, houdende regelen ter verstrekking van gegevens, inzake beurtvaartdiensten en afhaal- en besteldiensten.
Opmerking: De Rijksinspecteur neemt de gegevens mede ten dienste van het CBS in ontvangst.
Bron: UGB 1954, art. 76

(327)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van het model van, en het geven van voorschriften m.b.t. de omgang met het reizenboekje en de maandstaat, die zowel de vergunninghouder ex art. 34 als de houder van een inschrijving verplicht dienen te gebruiken.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking van 8 februari 1954, Stcrt. 27 en 29, houdende vaststelling modellen van reizenboekje en maandstaat, , sindsdien gewijzigd
Bron: UGB 1954, art. 78 en 79

Overige eisen en voorschriften

(328)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van overige voorschriften in het belang van een behoorlijke uitoefening van het beroepsvervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Bron: UGB 1954, art. 60

(329)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van nadere voorschriften m.b.t. vergunnings-, inschrijvings-, toestemmings-, en toelatingsbewijzen
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Bron: UGB 1954, art. 74

4.6.2.2 Vergunningsverlening beroepsvervoer

De Commissie Vergunningen Goederenvervoer (CVG) respectievelijk Commissie Vervoervergunningen (CVV) heeft als vergunningverlenend orgaan (tot 1992) enige beleidsruimte om invulling te geven aan haar taak. Deze ruimte wordt met name bepaald door bij amvb te geven richtlijnen. De Richtlijnen Goederenvervoer 1954 geven aan dat deze werkzaamheden gericht dienen te zijn op het verzekeren van een uit een algemeen maatschappelijk oogpunt verantwoord apparaat voor het vervoer van goederen. Bij de vergunningsverlening houdt de Commissie rekening met de behoefte aan vervoergelegenheid in de verschillende markten. Dit kan betekenen dat de Commissie besluit voorlopig geen vergunningen te verlenen, of alleen onder bepaalde voorwaarden. De CVV neemt dergelijke maatregelen (al dan niet geclausuleerde tonnagestops) in het kader van het tegengaan van de overcapaciteit, die zich sinds het midden van de jaren zestig voordoet (zie paragraaf 'Ontwikkelingen').

(330; vervallen)

Actor: a. CVG (1954-1959)
b. CVV (1959-1992)
Handeling: Het nader uitwerken van het te voeren beleid m.b.t. het verlenen van vergunningen.
Periode: 1954-1992
Product: Rapporten, Bekendmakingen, bv. Bekendmaking van de CVV van 31 maart 1966 betreffende stopzetting verlening vergunningen ex art. 32 WGB, Stcrt. 66; Bekendmaking CVV van 20 maart 1980 inzake de beoordeling schepen van verzoeken om verlenging van wildevaartvergunningen, Stcrt. 243
Bron: WGB 1951, Stb. 472, sedertdien gewijzigd, art. 8; Richtlijnen goederenvervoer 1954, Stb. 24, II A 1; Richtlijnen goederenvervoer binnenschepen 1988, Stb. 210

(331)

Actor: Adviescommissie Goederenvervoer
Handeling: Het adviseren van de CVG/CVV c.q. Rijksinspecteur over voorstellen tot wijziging of intrekking in het algemeen vervoerbelang van vergunningen voor geregeld vervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Adviezen, rapporten, verslagen
Opmerking: De Adviescommissie zendt een afschrift van haar adviezen aan de minister.
Bron: Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart 1951, sedertdien gewijzigd, art. 6; UGB 1954, art. 13

De procedure inzake de vergunningsverlening is voor zowel het ongeregeld als het geregeld beroepsvervoer in de periode 1954-1992 als volgt:

- de ondernemer dient zijn vergunningsaanvraag (of verzoek tot verlenging, wijziging of overdracht van een reeds verleende vergunning) voor de Commissie in bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, in wiens district de dienst wordt uitgeoefend of de onderneming is gevestigd. Indien de onderneming niet in Nederland is gevestigd, wordt de aanvraag of het verzoek ingediend bij een door de Directeur-Generaal aan te wijzen Rijksinspecteur (i.c. van district Zuid-Holland);
- in geval van geregeld beroepsvervoer kunnen ondernemers van reeds bestaande vervoerdiensten verklaren dat zij de aangevraagde dienst geheel of gedeeltelijk willen uitvoeren;
- aanvraag en verklaring worden ter inzage gelegd bij desbetreffende Rijksinspecteur, samen met eventuele bezwaren, die worden ingediend, en verzoeken om behandeling op een openbare zitting;
- op een openbare zitting, die ook gehouden wordt als de commissie dit nodig acht, kunnen de aanvraag en verklaringen (in geval van geregeld beroepsvervoer) worden toegelicht, en bezwaren

worden toegelicht dan wel ingebracht. De leden van de Commissie zorgen voor het opmaken van een proces-verbaal. De zitting wordt in de regel bijgewoond door een Rijksinspecteur;

- de Commissie neemt, na een eventuele openbare zitting, een gemotiveerde beschikking, echter pas nadat de betreffende Rijksinspecteur advies heeft uitgebracht.

In geval de Commissie blijkt dat er een streven naar samenwerking bestaat onder de betrokken ondernemers, is zij bevoegd, hetzij op hun verzoek, hetzij ambtshalve, de behandeling in openbare zitting dan wel beslissing voor ten hoogste 1 jaar op te schorten. De ondernemers kunnen, in hun streven naar samenwerking, de hulp kunnen inroepen van een door de minister aan te wijzen hoofdambtenaar. Het resultaat van het overleg wordt, in de vorm van een memorie of plan, bij de aanvraag gevoegd. Indien dit resultaat een aanmerkelijk wijziging brengt in het karakter van het vervoer, dan volgt een hernieuwde ter inzage ligging.

Bij verlenging van de vergunning kan op voorstel van de Commissie een verkorte procedure, zonder ter inzage ligging en openbare zitting, toegepast worden. Tot de wetwijziging van 4 februari 1976, Stb. 108, bestond deze mogelijkheid ook in geval van een verzoek om overdracht of wijziging van een vergunning. Bij deze wetwijziging is nu duidelijker geregeld in welke gevallen een openbare zitting gehouden wordt.

Een verzoek om verlenging van een vergunninghouder kan worden afgewezen. Ook kan een vergunning, behalve op verzoek van de vergunninghouder, worden geweigerd, gewijzigd of (alleen bij geregeld vervoer) ingetrokken in het algemeen vervoerbelang. Indien andere ondernemers voordeel hebben bij een dergelijke afwijzing, wijziging of intrekking, onderzoekt de Commissie of een billijke schaderegeling tot stand is gekomen, dan wel zal komen. Indien de regeling, dan wel bereidverklaring daartoe, niet ten genoegen is van de vergunninghouder, kan deze verzoeken een regeling vast te laten stellen door een commissie, die door de minister wordt benoemd. Tevens kan een vergunning tijdelijk of blijvend worden ingetrokken wegens niet-uitoefening van de dienst. De Voorzitter van de CVG/CVV is bevoegd tijdelijke vergunningen te verstrekken, dan wel de Rijksinspecteur hiertoe te machtigen.

Binnenlands beroepsvervoer

(332)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van de formulieren voor de aanvraag van een vergunning, verzoek om verlenging e.d., verklaring van ondernemers, (model van) vergunningsbewijs, ontheffingsbewijs, toestemmings- en toelatingsbewijs, en het vaststellen van het model 'gegevensbewijs' en het model 'bevrachtingsboekje', die door de Rijksinspecteurs beschikbaar worden gesteld dan wel afgegeven.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking van 8 februari 1954, Stcrt. 27, houdende vaststelling model bevrachtingsboekje, zoals laatstelijk gewijzigd bij regeling van 29 januari 1987, Stcrt. 21
Opmerking: Ad 'gegevensbewijs': een vergunningsbewijs m.b.t. een vergunning voor een beurtvaartdienst is slechts geldig indien tevens een door een Rijksinspecteur afgegeven bewijs aanwezig is, waarin de gegevens van het binnenschip worden vermeld.
Ad 'bevrachtingsboekje': een vergunningsbewijs m.b.t. een vergunning voor ongeregeld vervoer is slechts geldig indien tevens een door een Rijksinspecteur afgegeven bevrachtingsboekje aanwezig is.
Bron: UGB 1954, art. 40, 41, 68, 71-73

(333)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, in overeenstemming met de minister van Economische Zaken, vaststellen van de bedragen, die verschuldigd zijn i.v.m. de behandeling van een aanvraag of verzoek m.b.t. een vergunning, de verstrekking van vergunningsbewijzen, het verlenen van tussenkomst/goedkeuring en de verstrekking van het Beursreglement.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UGB 1954, art. 49, 70 en 84

(334)

Actor: a. CVG (1954-1959) c.q. Rijksinspecteur
b. CVV (1959-1992) c.q. Rijksinspecteur

Handeling: Het in een 'algemene' procedure op aanvraag, verzoek of ambtshalve besluiten over de verlening, verlenging, overdracht, wijziging dan wel intrekking van een vergunning voor de uitvoering van geregeld dan wel ongeregeld beroepsvervoer:

- ex art. 12 geregeld vervoer
- ex art. 32/33 onbeperkt ongeregeld vervoer (wilde vaart)
- ex art. 34 beperkt ongeregeld vervoer (zgn. BOW-vergunning).

Periode: 1954-1992

Product: Beschikking o.b.v. aanvragen en verklaringen van de ondernemer(s), ingediend bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, afschriften van ingediende bezwaren van belanghebbenden, processen-verbaal van openbare zittingen

Opmerking: De algemene procedure omvat een ter inzage ligging en een openbare zitting. De geldigheidsduur van de vergunning is ten hoogste tien jaar; een vergunning wordt alleen op zeer klemmende gronden niet verlengd. De CVG/CVV is bevoegd de uitvoering van deze taak over te dragen aan de Rijksinspecteur. De procedure blijft in dat geval ongewijzigd, met dien verstande dat er geen openbare zitting is, maar dat de Rijksinspecteur, volgens bij amvb te stellen regels, advies inwint omtrent de aanvraag bij de districts-adviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding. Een vergunning kan worden gewijzigd of ingetrokken in het algemeen vervoerbelang of bij niet uitoefening van de dienst, maar niet als administratiefrechtelijke sanctie. In het kader van de tijdelijke stopzetting van de verlening van vergunningen ex art. 32, zoals de CVV die in 1966 bekendmaakte, zijn uitzonderingen mogelijk voor zover toevoeging van schepen een wezenlijke verbetering van de vloot betekent. De CVV wint tot 1977 advies in bij het Adviescollege voor de Binnenvaart, dat een schip in dit kader beoordeelt. In 1973 wordt het beleid versoepeld en is vervanging van een schip mogelijk, mits het schip technisch in orde is blijkens het expertiserapport van de Dienst Vaartuigen van het Ministerie van V&W.

Bron: WGB 1951, art. 7-41; diverse Bekendmakingen van de CVV

(335)

Actor: CVV

Handeling: Het instellen dan wel opheffen van het Adviescollege voor de Binnenvaart.

Periode: 1966-1977

Product:

Opmerking: Dit college wordt gevormd door het georganiseerde bedrijfsleven en adviseert inzake vergunningsaanvragen ex art. 32 WGB (wilde vaart). Op eigen verzoek wordt het college in 1977 opgeheven, in de overtuiging dat de eisen op basis waarvan een beoordeling van een schip plaatsvindt duidelijk en algemeen bekend.

Bron: Bekendmaking van de CVV van 31 maart 1966 betreffende stopzetting verlening vergunningen ex art. 32 WGB, Stcrt. 66; Bekendmaking van de CVV van 7 september 1977, Stcrt. 177, betreffende opheffing van het Adviescollege van de Binnenvaart.

(336)

Actor: Adviescollege voor de Binnenvaart

Handeling: Het adviseren van de CVV inzake de vraag of een schip, dat bestemd is voor de wilde vaart, wezenlijk bijdraagt aan de modernisering van het vlootbestand, d.m.v. een beoordeling van de technische kwaliteiten en bedrijfseconomische bruikbaarheid van een schip.

Periode: 1966-1977

Product: Advies

Opmerking: De gegevens op basis waarvan deze beoordeling geschiedt geeft de CVV in haar Bekendmaking van 21 maart 1972, Stcrt. 58

Bron: Bekendmaking van de CVV van 31 maart 1966 betreffende stopzetting verlening vergunningen ex art. 32 WGB, Stcrt. 66; Bekendmaking van de CVV van 21 maart 1972 betreffende beoordeling schepen waarvoor een vergunning ex art. 32 WGB is aangevraagd, Stcrt. 58; Bekendmaking van de CVV van 7 september 1977, Stcrt.

177, betreffende opheffing van het Adviescollege van de Binnenvaart.

(337: vervallen)

Actor: Districts-adviescommissie voor het vervoer van goederen tegen vergoeding
Handeling: Het adviseren van de Rijksinspecteur omtrent een aanvraag om een vergunning voor het geregeld dan wel ongeregeld beroepsvervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Advies
Opmerking: De Rijksinspecteur deelt de commissie zijn beslissing in deze mede.
Bron: WGB 1951, art. 21, vijfde lid en 33, derde lid UGB 1954, art. 14, tweede lid

(338)

Actor: a. CVG (1954-1959) c.q. Rijksinspecteur
b. CVV (1959-1992) c.q. Rijksinspecteur
Handeling: Het in een 'korte' procedure op verzoek van de ondernemer besluiten over de verlenging, overdracht, dan wel wijziging van een vergunning voor de uitvoering van geregeld dan wel ongeregeld beroepsvervoer:

- ex art. 12 geregeld vervoer
- ex art. 32/33 onbepert ongeregeld vervoer (wilde vaart)
- ex art. 34 beperkt ongeregeld vervoer (zgn. BOW-vergunning).

Periode: 1954-1992
Product: Beschikking o.b.v. verzoek van de ondernemer, ingediend bij de Rijksinspecteur van het Verkeer.
Opmerking: De korte procedure omvat geen ter inzage ligging en geen openbare zitting, en wordt gevolgd in de gevallen dat er geen of geringe wijzigingen zijn opgetreden. De geldigheidsduur van de vergunning is ten hoogste tien jaar; een vergunning wordt alleen op zeer klemmende gronden niet verlengd. Indien de Commissie de uitvoering van haar taak heeft overgedragen aan de Rijksinspecteur, blijft de procedure ongewijzigd, dus zonder ter inzage ligging en zonder openbare zitting, maar ook hoeft de Rijksinspecteur nu geen advies in te winnen omtrent de aanvraag. De Rijksinspecteur gaat nooit over tot wijziging of intrekking van een vergunning in het algemeen vervoerbelang, voordat de Commissie in de gelegenheid gesteld is haar oordeel te geven over dit voornemen.
Bron: WGB 1951, art. 14-16, 23, 38-40; Richtlijnen Goederenvervoer 1954, II, A. 12; Richtlijnen goederenvervoer binnenschepen 1988, art. 6

(339)

Actor: a. Voorzitter CVG (1954-1959) c.q. Rijksinspecteur
b. Voorzitter CVV (1959-1992) c.q. Rijksinspecteur
Handeling: Het "in bijzondere omstandigheden" verlenen of intrekken van een tijdelijke vergunning voor de uitvoering van geregeld dan wel ongeregeld beroepsvervoer:

- ex art. 12 geregeld vervoer
- ex art. 32/33 onbepert ongeregeld vervoer (wilde vaart)
- ex art. 34 beperkt ongeregeld vervoer (zgn. BOW-vergunning).

Periode: 1954-1992
Product: Beschikking o.b.v. aanvragen en verklaringen van ondernemers, ingediend bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, en mededelingen aan de Commissie
Opmerking: Een tijdelijke vergunning voor geregeld vervoer wordt voor ten hoogste 2 jaar verleend, kan niet worden verlengd en kan te allen tijde (door de Voorzitter van de Commissie) worden ingetrokken. Een tijdelijke vergunning voor ongeregeld vervoer kan niet worden verlengd. De Voorzitter van de Commissie is bevoegd de uitvoering van deze taak over te dragen aan de Rijksinspecteur. De procedure blijft ongewijzigd en is derhalve hetzelfde als in het geval van een 'korte' procedure. Ook in het geval de behandeling van of beslissing op een aanvraag is opgeschort i.v.m. een streven naar samenwerking kan een tijdelijke vergunning worden verleend.
Bron: WGB 1951, art. 20, 25, 37

(340)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur-Generaal van het Verkeer

- Handeling: c.q. Rijksinspecteur
Het verlenen van uitstel m.b.t. de termijnen, waarbinnen een vergunning moet zijn aanvaard en de dienst moet zijn aangevangen op straffe van verval van de vergunning voor de uitvoering van geregeld beroepsvervoer.
- Periode: 1954-1992
- Product:
- Bron: WGB 1951, art. 26, vierde lid
- (341)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer
- Handeling: Het verstrekken van een vergunningsbewijs voor beroepsvervoer voor gebruik in het binnenschip.
- Periode: 1954-1992
- Product:
- Opmerking: De vergunningsbewijzen worden verstrekt tegen betaling van een door de minister vast te stellen bedrag (zie handeling).
De vergunningsbewijzen hebben in principe een geldigheidsduur van 5 jaar.
- Bron: WGB 1951, art. 58, eerste lid en tweede lid; UGB 1954, art. 68, 70-71
- (342)
- Actor: a. CVG (1954-1959)
b. CVV (1959-1992)
- Handeling: Het overdragen aan een Rijksinspecteur van de behandeling van, en de beslissing op, aanvragen en verzoeken betreffende de vergunningsverlening voor het (geregeld dan wel ongeregeld) beroepsvervoer.
- Periode: 1954-1992
- Product: bekendmaking
- Opmerking: De CVG/CVV is bevoegd de uitvoering van (delen van) deze taak, volgens bij amvb te stellen regels, over te dragen en door of vanwege een Rijksinspecteur te doen geschieden.
- Bron: WGB 1951, art. 8, derde lid; Richtlijnen Goederenvervoer 1954; UGB 1954, art. 36-39; Richtlijnen goederenvervoer binnenschepen 1988
- (343)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer
- Handeling: Het toestemming verlenen, en verstrekken van de nodige toestemmingsbewijzen, om met één binnenschip voor meer dan twee verladingsongeregeld vervoer te verrichten.
- Periode: 1954-1992
- Product: Toestemmingsbewijs (voor gebruik in het binnenschip)
- Opmerking: Dit in afwijking van het zgn. 'tweeverladings'-artikel.
- Bron: WGB 1951, art. 36; UGB 1954, art. 57, 72
- (344)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer
- Handeling: Het toestemming verlenen om het vervoer voort te zetten, na overlijden van de vergunninghouder.
- Periode: 1954-1992
- Product: beschikking
- Opmerking: Deze toestemming is van tijdelijke aard, ten hoogste één jaar.
- Bron: UGB 1954, art. 52
- (345)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur van het Verkeer
- Handeling: Het toelaten, en verstrekken van de nodige toelatingsbewijzen, van bepaalde gevallen van vervoer met binnenschepen, waarop de vergunningsplicht niet van toepassing is.
- Periode: 1954-1992
- Product: Beschikking
- Opmerking: Toelating kan worden verleend voor een bepaalde reis of een bepaalde tijdsduur.
- Bron: UGB 1954, art. 58, 73

4.6.2.3 Inschrijving eigen vervoer (1954-1992)

Ook het eigen vervoer van handel en industrie wordt aan reglementering onderworpen. Met betrekking tot de verplichte inschrijving kan de minister, zoals bij de vergunningsverlening, gehoord de adviescommissie, bevoegdheden overdragen aan andere instanties. Inzake de inschrijving van eigen vervoer wordt ook uitgegaan van het algemeen vervoerbelang.

De inschrijvingsprocedure voor eigen vervoer is als volgt:

- de ondernemer dient zijn aanvraag om inschrijving (of verzoek om verlenging, wijziging of doorhaling van een inschrijving) in bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, in wiens district de aanvrager gevestigd is (indien de aanvrager in het buitenland gevestigd is, wijst de Directeur-Generaal een Rijksinspecteur aan).
- de Rijksinspecteur wint, volgens bij amvb te stellen regels, advies in omtrent de aanvraag bij de districts-adviescommissie voor het eigen vervoer van goederen;
- de Rijksinspecteur neemt een gemotiveerde beschikking.

Als onvoldoende aannemelijk wordt gemaakt dat het alleen om eigen vervoer gaat, wordt de inschrijving geweigerd. Onder voorwaarden kan een inschrijving voor het verrichten van eigen vervoer met een binnenschip, dat de aanvrager of verzoeker niet in eigendom heeft, voor ten minste een jaar worden verleend of verlengd. Bij verlenging en wijziging van de inschrijving kan op voorstel van de Rijksinspecteur een verkorte procedure, zonder advies, toegepast worden.

In het algemeen vervoerbelang kan een inschrijving worden geweigerd of doorgehaald. Tevens kan een inschrijving tijdelijk of blijvend worden doorgehaald wegens niet-gebruik of gebruik in strijd met gegeven voorschriften. Doorhaling vindt echter in deze gevallen pas plaats, nadat de Rijksinspecteur advies heeft ingewonnen bij de districts-adviescommissie.

(346)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van de formulieren voor de aanvraag van een inschrijving, verzoek om verlenging e.d. en (het model van een) inschrijvingsbewijs, die door de Rijksinspecteurs beschikbaar worden gesteld.
Periode: 1954-1992
Product: Aanvraagformulieren e.d.
Bron: UGB 1954, art. 63, 71

(347)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, in overeenstemming met de minister van Economische Zaken, vaststellen van de bedragen, die verschuldigd zijn i.v.m. de behandeling van een aanvraag of verzoek m.b.t. een inschrijving en i.v.m. de verstrekking van inschrijvingsbewijzen.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: UGB 1954, art. 66 en 70

(348)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteurs RVI
Handeling: Het in een 'algemene' procedure op aanvraag, verzoek of ambtshalve besluiten over een inschrijving, verlenging, wijziging dan wel doorhaling van een inschrijving tot het verrichten van eigen vervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking o.b.v. aanvraag van de ondernemer
Opmerking: De algemene procedure omvat het inwinnen van advies, overeenkomstig bij amvb te stellen regels.
De geldigheidsduur van de inschrijving is vijf jaar, en kan telkens met eenzelfde tijdsduur worden verlengd
Bron: WGB 1951, art. 9, 47-51

(349; vervallen)

Actor: Districts-adviescommissie voor het eigen vervoer van goederen
Handeling: Het adviseren van de Rijksinspecteur omtrent een aanvraag dan wel een doorhaling van een inschrijving van eigen vervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Advies
Bron: WGB 1951, art. 47 en 50; UGB 1954, art. 16 en 65

(350)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het in een 'korte' procedure, op verzoek van de ondernemer, besluiten over de verlenging, dan wel wijziging van een inschrijving tot het verrichten van eigen vervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking o.b.v. verzoek van de ondernemer
Opmerking: De korte procedure omvat geen advisering, en wordt gevolgd in de gevallen dat er geen of geringe wijzigingen zijn opgetreden.
De verlenging van de inschrijving geschiedt telkens voor de duur van vijf jaar.
Bron: WGB 1951, art. 48 en 49

(351)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur-Generaal van het Verkeer i.c. Rijksinspecteur van het Verkeer
Handeling: Het in bijzondere gevallen verlenen aan een ingeschrevene van een tijdelijke vergunning voor de uitvoering van geregeld beroepsvervoer, dan wel een (tijdelijke) vergunning voor de uitvoering van ongeregeld beroepsvervoer.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Opmerking: De Directeur-Generaal is bevoegd de Rijksinspecteur in een bijzonder geval hiertoe te machtigen.
Een aanvraag om een vergunning voor ongeregeld beroepsvervoer door een ingeschrevene wordt openbaar gemaakt, er kan bewaar worden aangetekend en de Rijksinspecteur dient advies in te winnen. Verder zijn de reguliere bepalingen van toepassing.
Bron: WGB 1951, art. 51

(352)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het verstrekken dan wel verplichten tot inlevering van een inschrijvingsbewijs voor eigen vervoer voor gebruik in het binnenschip.
Periode: 1954-1992
Product:
Opmerking: De Rijksinspecteur kan een ingeschrevene verplichten tot inlevering, indien deze naar zijn oordeel niet voortdurend de beschikking heeft over het betreffende binnenschip.
De inschrijvingsbewijzen worden verstrekt tegen betaling van een door de minister vast te stellen bedrag.
De bewijzen hebben in principe een geldigheidsduur van 5 jaar.
Bron: WGB 1951, art. 58, derde lid; UGB 1954, art. 69-71

(353)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het stellen van regels m.b.t. de huurovereenkomst, te sluiten na tussenkomst van de Rijksinspecteur, inzake de huur van een binnenschip voor het verrichten van eigen vervoer.
Periode: 1982-1992
Product: Ministeriële Regeling, b.v. Regeling van de Minister van V&W van 26 april 1989, no. WJZ/V921 116, DGV, Stcrt. 110 (Procedure huurovereenkomst eigen vervoer met huurschepen)
Opmerking: De Rijksinspecteur, bij wie de aanvraag is ingediend, ziet toe op de redelijkheid van

de gestelde eisen en voorwaarden; legt deze aanvraag ter inzage op de plaatsen van tussenkomst, via de rijksinspecteurs ook in de andere districten; ziet er op dat de voor verhuur aangemelde schepen aan de eisen en voorwaarden voldoen; wijst de schipper aan, bij meerdere reacties d.m.v. loting, met wie de aanvrager een huurovereenkomst mag sluiten.

Bron: Richtlijnen Rijksinspecteurs 1954, Stcrt. 30, sedertdien gewijzigd en in 1988 ingetrokken; Richtlijnen rijksinspecteurs goederenvervoer binnenscheepvaart 1988, Stcrt. 87, art. 7

4.6.2.4 Registratie buitenlands vervoer (1954-1992)

Inzake het vervoer met Nederlandse binnenschepen dat geheel of ten dele buiten de landsgrenzen plaatsvindt geldt een registratieplicht, zowel voor het eigen als het beroepsvervoer.

De registratieprocedure is als volgt:

de ondernemer richt het verzoek tot registratie tot de Directeur-Generaal van het Verkeer, m.b.v. een registratieformulier dat ten kantore van de Directeur-Generaal en de Rijksinspecteurs verkrijgbaar is; vervolgens wordt een registratiebewijs afgegeven.

(354)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het stellen van regels omtrent vorm, inhoud, geldigheidsduur, vernieuwing en inlevering van de registratiebewijzen.

Periode: 1954-1992

Product: Beschikking van de Minister van V&W van 3 februari 1954, no. V-3/052 090/DGV, Stcrt. 25, houdende vaststelling van het registratiebewijs

Bron: WGB 1951, art. 62, zesde lid

(355)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het verstrekken van een registratiebewijs voor buitenlands vervoer voor gebruik in het binnenschip.

Periode: 1954-1992

Product:

Bron: WGB 1951, art. 62, vijfde lid

4.6.3 Wet vervoer binnenvaart (1992-)

De Wet vervoer binnenvaart (Wvb), die vanaf 1992 gefaseerd in werking treedt, regelt het vervoer van goederen en personen met binnenschepen. De Wvb is niet alleen van toepassing op binnenlands goederenvervoer, zoals de WGB, maar ook op internationaal goederenvervoer en, voor een klein deel, op het personenvervoer. Ook zijn de bepalingen van de Wvb voor een belangrijk deel op de tankvaart van toepassing. In tegenstelling tot de WGB regelt de Wvb tevens de toelating van binnenschepen tot het vervoer op de Nederlandse binnenwateren.

Voor het verrichten van vervoer blijft een vergunning of inschrijving vereist. Een vergunning wordt verleend als aan vakbekwaamheidseisen is voldaan. Aan deze eisen is in tegenstelling tot de WGB nu wel invulling gegeven.

Net als de WGB onderscheidt de Wvb enerzijds verschillende vormen van beroepsvervoer, die vergunningplichtig zijn, anderzijds het eigen vervoer, dat alleen op grond van een inschrijving mag worden verricht. Op grond van de Wvb wordt het binnenlands beroepsvervoer, met uitzondering van de tankvaart, onderscheiden in nader bij of krachtens amvb aangewezen bijzonder vervoer en algemeen ongeregeld vervoer. Het bijzonder vervoer omvat een aantal deelmarkten: de Waddenbootdiensten, de beurtvaart en het containervervoer. Dit bijzonder vervoer kenmerkt zich door vervoerplicht, vaste trajecten en dienstregelingen. Het algemeen ongeregeld vervoer is het binnenlands beroepsvervoer van goederen anders dan bijzonder vervoer. Op dit vervoer is het vrachtverdelingsstelsel van toepassing.

4.6.3.1 Uitvoeringsorganen

Ingevolge de Wvb zijn sinds 1992 de werkzaamheden in verband met vergunningen en inschrijvingen opgedragen aan de RVI.

4.6.3.2 Uitvoeringsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden

Toelating van binnenschepen tot het vervoer

De Wvb regelt niet alleen de toelating van binnenschepen tot het vervoer op de Rijnvaart, maar op alle Nederlandse binnenwateren. Voor het vervoer van goederen en personen over de Nederlandse binnenwateren geldt dat (mede-)eigenaren of exploitanten van in Nederland geregistreerde binnenschepen voor elk van deze schepen in het bezit dienen te zijn van een Rijnvaartverklaring. Het betreft hier zowel het beroeps- als het eigen vervoer van goederen als het beroepsmatig vervoer van personen.

De Minister geeft een Rijnvaartverklaring op aanvraag af, mits voldaan wordt aan een aantal eisen omtrent nationaliteit en woon- en verblijfplaats in geval van een natuurlijk persoon of oprichting, zetel e.d. in geval van een rechtspersoon. Deze eisen zijn gesteld in art. 3 t/m 5 van de bijlage bij Verordening (EEG) nr. 2919/85.

Voor binnenschepen, die uit overige EG-lidstaten of uit Zwitserland afkomstig zijn, geldt een soortgelijke verplichting. Door de betreffende nationale autoriteiten dient een Rijnvaartverklaring te zijn afgegeven, dan wel een document dat door de Minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland is aangewezen als geëigend document. Als geëigend document gelden de cabotage-attesten, bedoeld in art. 2, derde lid van Verordening (EEG) nr 3921/91 van de Raad van 16 december 1991. Deze verordening, die op 1 januari 1993 in werking treedt, maakt cabotagevervoer mogelijk. Een Rijnvaartverklaring geldt ook als cabotage-attest.

Indien schepen niet voor een Rijnvaartverklaring in aanmerking komen, wordt een bewijs van toelating afgegeven. Daarmee mag in tegenstelling tot de Rijnvaartverklaring alleen vervoer worden verricht op binnenwateren, die niet onder de Akte van Mannheim vallen. Deze toelatingsregeling betreft met name schepen uit Midden- en Oost-Europa. In bepaalde situaties, bijvoorbeeld in geval van verstoring van de concurrentie-verhoudingen, kan aan dit vervoer beperkingen worden opgelegd.

(356)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Bureau heffing slooobjdragen en centrale registratie binnenschepen

Handeling: Het op aanvraag of ambtshalve al dan niet afgeven dan wel intrekken van een (nieuwe) Rijnvaartverklaring of een bewijs van toelating.

Periode: 1992-

Product: Rijnvaartverklaring, bewijs van toelating

Opmerking: Een aanvraag wordt alleen in behandeling genomen indien de aanvrager de nodige gegevens en bescheiden heeft verstrekt.
De Minister kan a) uitzonderingen toestaan op de eisen voor afgifte van een Rijnvaartverklaring, indien het vervoer betreft dat niet onder de Herziene Rijnvaartakte valt en b) regels geven omtrent de toepassing van het verbod op transitvervoer.
De Minister kan een bewijs van toelating onder beperkingen verlenen of daaraan voorschriften verbinden, dan wel deze wijzigen of intrekken.

Bron: Wvb 1991, art. 5-6; Bvb 1992, art. 14

(357)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het aanwijzen van een geëigend document van de bevoegde autoriteit van een andere EG-lidstaat, ten behoeve van het verrichten van vervoer op niet onder de Akte

van Mannheim vallende Nederlandse binnenwateren.
Periode: 1992-
Product: Regeling Rijnvaartverklaring en bewijs van toelating 1992, Stcrt. 92
Opmerking: In deze regeling worden als geëigend document aangewezen de attesten, bedoeld in art. 2, derde lid van Verordening (EEG) nr 3921/91, die worden afgegeven met het oog op cabotage-vervoer.
Bron: Wvb 1992, art. 9, eerste lid, sub b

Toegang tot het beroep van ondernemer

De regeling inzake de toegang tot het beroep vloeit voort uit de Richtlijn 87/540/EEG van de Raad van 9 november 1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer. Het betreft hier de vakbekwaamheid als ondernemer; de nautische vakbekwaamheidseisen komen aan bod in het PIVOT-rapport 'De stuurlied aan wal'.

Indien een binnenvaartondernemer voldoet aan de eisen van vakbekwaamheid en aan eventueel door een lidstaat gestelde eisen m.b.t. betrouwbaarheid of kredietwaardigheid, wordt een vergunning afgegeven. Derhalve bestaat de mogelijkheid dat een gediplomeerd ondernemer, die gevestigd is in een andere EG-lidstaat of in Zwitserland, kan deelnemen aan het vervoer over de Nederlandse binnenwateren.

(358)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van a) een vakdiploma, b) een bewijsstuk of verklaring en c) een geëigend document van een andere EG-lidstaat of van Zwitserland, door overlegging waarvan voldaan wordt aan de eis van vakbekwaamheid.
Periode: 1992-
Product: Ad a: Vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart (zie onder), MBO-diploma Rijn- en Binnenvaart.
Ad b: diploma's, getuigschriften, attesten en documenten afgegeven door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de EG of van Zwitserland aangewezen in bijlage B van de Regeling vergunningsverlening vervoer;
Ad c: attesten, bedoeld in art. 3, tweede lid, Richtlijn 87/540/EEG van de Raad.
Bron: Wvb 1991, art. 11, vierde lid en 20, eerste lid, onderdeel b; Bvb 1992, art. 15; Regeling vergunningsverlening vervoer, Stcrt. 1992, 248

(359)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, samen met de Minister van OCW, goedkeuren van het examenreglement, opgesteld door de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOF), voor het verkrijgen van het Vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart.
Periode: 1993-
Product: Beschikking
Bron: Regeling vergunningsverlening vervoer 1992, art. 2, tweede lid

(842)

Actor: Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
Handeling: Het goedkeuren van de financiële verantwoording van het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart.
Periode: 1951-2004
Product: Beschikking
Bron: Interview met J. 't Hoen

(360)

Actor: Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart
Handeling: Het, indien het betreffende examen met goed gevolg is afgelegd, afgeven van het Vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart, dat dient ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid.
Periode: 1993-
Product: Beschikking

Opmerking: Tegen de uitslag en uitsluiting van het examen kan bezwaar worden gemaakt.
Bron: Regeling vergunningsverlening vervoer 1992, art. 2, eerste lid

(361)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel afgeven van een verklaring, waaruit blijkt dat is voldaan aan de eisen m.b.t. betrouwbaarheid of kredietwaardigheid.
Periode: 1992-
Product: De Minister, of een door hem aangewezen bevoegde instantie, geeft een dergelijke verklaring af indien een betrokken lidstaat dergelijke eisen stelt m.b.t. vervoer binnen haar gebied.
Bron: Wvb 1991, art. 11, derde lid

(362)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel op aanvraag verlenen van definitieve ontheffing van de vakbekwaamheidseisen.
Periode: 1992-
Product:
Opmerking: De betreffende Richtlijn van de Raad voorziet in deze mogelijkheid; de persoon in kwestie dient over ten minste 3 jaar praktijkervaring in het dagelijks beheer van de onderneming te beschikken.
De ontheffing wordt in de vergunning vermeld.
Bron: Wvb 1991, art. 14; Bvb 1992, art. 16

Registratieplicht binnenschip

Ingevolge de Wvb is de eigenaar van een Nederlands binnenschip verplicht zijn binnenschip te laten registreren in een door de Minister bijgehouden register. Het is verboden vervoer te verrichten met een binnenschip dat niet geregistreerd is. De aanvragen om (wijziging van) een vergunning(bewijs), een Rijnvaartverklaring, een inschrijving(sbewijs), aantekening of een afschrift van een dergelijk document worden aangemerkt als aanvragen om (wijziging van) deze registratie.

Dit register is de Centrale registratie binnenschepen (CRB). De CRB is een databank met vaste gegevens over binnenschepen, die namens de minister wordt bijgehouden door de RVI. Het geeft een zo actueel mogelijk beeld van de opbouw en ontwikkeling van de vloot van binnenschepen o.b.v. gegevens, o.a. afkomstig uit de registers bedoeld in art. 314 resp. 750 van het Wetboek van Koophandel. De databank wordt gebruikt voor de ontwikkeling van het overheidsbeleid, bij het opleggen van de jaarlijkse bijdrage t.b.v. de betaling van sloopuitkeringen en bij de opsporingstaak van o.a. de RVI.

(363)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Bureau heffing sloopbijdragen en centrale registratie binnenschepen
Handeling: Het bijhouden van een register, waarin gegevens worden opgenomen m.b.t. Nederlandse binnenschepen.
Periode: 1992-
Product: Centrale registratie binnenschepen (CRB)
Opmerking: De Minister bepaalt de plaats en wijze waarop het registratienummer op het betreffende binnenschip wordt aangebracht.
Bron: Wvb 1992, art. 53 en 54; Regeling aanbrengen registratienummer op in Nederland teboekgestelde binnenschepen, 1992, Stcrt. 230

(364)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van regels omtrent de bescherming van geregistreerde gegevens m.b.t. Nederlandse binnenschepen
Periode: 1992-
Product:
Bron: Wvb 1991, art. 54; Bvb 1992, art. 27

Vervoersdocumenten

(365)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van (aanvraag)formulieren en het geven van regels m.b.t. vorm, inhoud en controle van documenten als Rijnvaartverklaring, bewijs van toelating, vergunning, inschrijving, aankondiging, e.d.
Periode: 1993-
Product: Ministeriële regelingen, bv.

- Regeling Rijnvaartverklaring en bewijs van toelating (Stcrt. 1992, 92);
- Regeling vergunningsverlening vervoer (Stcrt. 1992, 148);
- Regeling inschrijving eigen vervoer (Stcrt. 1992, 248).

Bron: Bvb 1992, art. 7, derde en vierde lid, 11, 12 en 20

(366)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het eventueel verstrekken van een gewaarmerkt afschrift van een document.
Periode: 1992-
Product:
Opmerking: In geval een document verloren gaat, versleten is, e.d.
Bron: Bvb 1992, art. 13, eerste lid

(367)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van de vergoedingen, die voor de behandeling van een aanvraag om een document in rekening kunnen worden gebracht.
Periode: 1992-
Product: Regeling vergoedingen binnenvaart (Stcrt. 1992, 248)
Opmerking: Het betreft: Rijnvaartverklaring, bewijs van toelating, vergunning(bewijs), beschikking ex art. 19, aantekening, inschrijving(sbewijs), gewaarmerkte afschriften
Bron: Wvb 1991, art. 56

Verstrekking vervoergegevens

(368)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van regels omtrent de verstrekking van gegevens betreffende het vervoer door houders van een vergunning en van een inschrijving.
Periode: 1992-
Product: Regeling gegevens-verstrekking binnenvaart (Stcrt. 1992, 248)
Opmerking: Het CBS stelt de tijdvakken (nader) vast over welke de gegevens periodiek dienen te worden verschaft.
Bron: Wvb 1991, art. 57; Bvb 1992, art. 28

(369)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van informatiedragers (anders dan het reguliere formulier), waarmee door indiening kan worden voldaan aan de verplichte verstrekking van gegevens betreffende het vervoer.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Regeling gegevens-verstrekking binnenvaart 1992, art. 3

(370)

Actor: CBS
Handeling: Het aan de Minister van Verkeer en Waterstaat ter beschikking stellen van de gegevens betreffende het vervoer, die de houders van vergunningen en inschrijvingen aan het CBS hebben verstrekt.
Periode: 1993-

Product:
Bron: Regeling gegevens-verstrekking binnenvaart 1992, art. 4

Overig bijzonder vervoer

Naast de in de wet genoemde vormen van bijzonder vervoer, zoals de Waddenbootdiensten, kan er sprake zijn van bijzonder vervoer, indien aan een aantal criteria wordt voldoen. Deze criteria, die betrekking hebben op de aard van de te vervoeren goederen, de toerusting van het binnenschip en/of het laad- en losmateriaal, worden bij ministeriële regeling nader omschreven.

De Minister is verplicht binnenvaartorganisaties te horen inzake een ontwerp van een amvb betreffende de aanwijzing van vormen van bijzonder vervoer.

(371)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van organisaties werkzaam op het terrein van de binnenvaart, die adviseren inzake aan te wijzen vormen van bijzonder vervoer.
Periode: 1992-
Product: Regeling overig bijzonder vervoer (Stcrt. 1992, 248).
Opmerking: De volgende organisaties zijn aangewezen:

- Algemeene Schippers Vereeniging
- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart
- Chr. Bond van Ondernemers in de Binnenvaart
- Duwbakkenvereniging
- EVO, Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport
- Federatie van Schippersbonden
- Nederlandsch Binnenvaartbureau
- Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond.

De Minister hoort deze organisaties over een voorstel tot aanwijzing van een organisatie.
Bron: Wvb 1992, art. 28
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 819

(372)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de door de Minister aangewezen branche-organisaties, bij ministeriële regeling aanmerken van vormen van overig bijzonder vervoer.
Periode: 1993-
Product: Regeling overig bijzonder vervoer (Stcrt. 1992, 248).
Bron: Bvb 1992, art. 1, eerste lid, onder d
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 819

4.6.3.3 Vergunningsverlening beroepsvervoer

Op grond van de Wvb is voor het verrichten van beroepsvervoer van goederen (zowel droge als natte lading) met binnenschepen een vergunning vereist. Deze vergunning ontvangt men indien voldaan wordt aan de genoemde vakbekwaamheidseisen en geldt zowel voor het binnenlandse als het internationale beroepsvervoer. Aan een vergunninghouder wordt, indien voldaan is aan een aantal voorwaarden, op aanvraag een vergunningsbewijs afgegeven voor elk binnenschip, waarmee deze beroepsvervoer van goederen wil gaan verrichten.

De Wvb kent niet, zoals de WGB, voor iedere deelmarkt een aparte vergunning. In plaats daarvan wordt op het vergunningsbewijs een aantekening verleend voor hetzij bijzonder, hetzij algemeen ongeregeld vervoer. Om in aanmerking te komen voor een aantekening voor bijzonder vervoer dient aannemelijk te worden gemaakt dat het betreffende vervoer als bijzonder vervoer kan worden aangemerkt.

De procedure inzake de vergunningsverlening voor het beroepsvervoer ingevolge de Wvb is in vergelijking met de WGB sterk vereenvoudigd. Als aan de vakbekwaamheidseisen is voldaan, wordt

een vergunning verleend. Sinds 1992 wordt een vergunningsaanvraag (of verzoek tot wijziging of intrekking van een reeds verleende vergunning) ingediend bij de RVI. Indien de aanvraag tot het geven van een beschikking in behandeling is genomen, beslist de RVI namens de Minister binnen vier weken. Een ambtshalve intrekking van een vergunning of doorhaling van een inschrijving wordt gemotiveerd. Een aantekening op een vergunningsbewijs wordt doorgehaald, indien het binnenlands vervoer dat wordt verricht niet overeenstemt met de aantekening.

Beroepsvervoer

(373)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel ter uitvoering van verdragen geheel of gedeeltelijk niet van toepassing verklaren van de Wvb op bepaalde vormen van vervoer met binnenschepen, soorten binnenschepen, vervoer op bepaalde binnenwateren of onder bepaalde omstandigheden.
Periode: 1992-
Product: Ministeriële regeling
Bron: Bvb 1992, art. 3
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(374)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag of ambtshalve besluiten over de verlening, wijziging dan wel intrekking van een vergunning voor beroepsvervoer.
Periode: 1992-
Product: Vergunning
Opmerking: Een aanvraag wordt alleen in behandeling genomen indien gegevens m.b.t. de eisen zijn verstrekt en de verschuldigde vergoeding is voldaan (Bvb, art. 8). De eisen m.b.t. een vergunning voor binnenlands beroepsvervoer zijn betrouwbaarheid, kredietwaardigheid, vakbekwaamheid (Wvb, art. 11). Een vergunning wordt voor onbepaalde tijd verleend (art. 13, eerste lid).
Bron: Wvb 1991, art. 11-15; Bvb 1992, art. 8

(375)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag besluiten over de verlening van een vergunning voor tijdelijke voortzetting van het beroepsvervoer, in geval van overlijden of onbekwaamheid van de vergunninghouder/degene die aan de vergunningseisen voldeed.
Periode: 1992-
Product:
Opmerking: De Minister verleent een vergunning binnen 4 weken na datum van indiening, voor een termijn van ten hoogste 1 jaar. Deze termijn kan in bijzondere gevallen op aanvraag met ten hoogste 26 weken worden verlengd.
Bron: Wvb 1991, art. 17 en 18

(376)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag van de vergunninghouder al dan niet afgeven, dan wel ambtshalve wijzigen van een vergunningsbewijs voor gebruik in het binnenschip.
Periode: 1992-
Product: Vergunningsbewijs
Opmerking: Een bewijs wordt afgegeven indien het schip voorzien is van een geldig certificaat van onderzoek of deugdelijkheid.
Bron: Wvb 1991, art. 22 en 23

(377)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag van de vergunninghouder al dan niet verlenen, wijzigen, dan wel op aanvraag of ambtshalve doorhalen van een aantekening op het vergunningsbewijs voor hetzij bijzonder vervoer, hetzij algemeen ongeregeld vervoer.

Periode: 1992-
Product: Aantekening
Opmerking: Deze aantekening wordt voor onbepaalde tijd verleend.
Een vergunningsbewijs kan niet gelijktijdig beide aantekeningen bevatten; een aantekening kan wel worden gewijzigd, mits ten minste 26 weken verstreken zijn vanaf de laatste verlening.
Ook indien een capaciteitsregeling van kracht is, wordt een aantekening 26 weken na de aankondiging door een vergunninghouder (m.b.t. welke de Minister regels geeft) verleend.
Bron: Wvb 1991, art. 29, 31 en 32; Bvb 1992, art. 19 en 20

(378)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag van de houder van een geëigend document al dan niet verlenen van een vergunningsbewijs met daarop een aantekening voor bijzonder respectievelijk algemeen ongeregeld vervoer, het op aanvraag wijzigen dan wel op aanvraag of ambtshalve doorhalen van een aantekening.

Periode: 1992-
Product: Vergunningsbewijs
Opmerking: Een bewijs wordt afgegeven indien het schip voorzien is van een geldig certificaat van onderzoek of deugdelijkheid.
Een vergunningsbewijs kan niet gelijktijdig beide aantekeningen bevatten; een aantekening kan wel worden gewijzigd, mits ten minste 26 weken verstreken zijn vanaf de laatste verlening.
Bron: Wvb 1991, art. 30-32

Beroepsvervoer door niet in Nederland gevestigde ondernemers

(379)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het aanwijzen van een geëigend document van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen of van Zwitserland, t.b.v. het verrichten van beroepsvervoer op de Nederlandse binnenwateren.

Periode: 1992-
Product:
Bron: Wvb 1991, art. 20, eerste lid, sub b

4.6.3.4 Inschrijving eigen vervoer (1992-)

De inschrijvingsprocedure voor eigen vervoer is als volgt:
de ondernemer dient zijn aanvraag om inschrijving of verzoek om doorhaling van een inschrijving in bij de Rijksinspecteur van het Verkeer, in wiens district de aanvrager gevestigd is.
de Rijksinspecteur neemt binnen 8 weken een beschikking; een afwijzing van een aanvraag of een intrekking dan wel doorhaling dient te berusten op een gemotiveerde beschikking.

Om in aanmerking te komen voor een inschrijving moet onder andere aangetoond worden dat het om eigen vervoer gaat. Er dient een rechtstreeks verband te bestaan tussen het verrichten van vervoer en de overige bedrijfsactiviteiten: het vervoer dient zowel een onlosmakelijk onderdeel van het productieproces als ondersteunend van aard te zijn.

Een andere eis is dat het betreffende binnenschip eigendom van de aanvrager moet zijn, dan wel op basis van een huurovereenkomst/overeenkomst tot huurkoop voor ten minste één jaar ter beschikking dient te staan van de aanvrager. Een dergelijke huurovereenkomst wordt gesloten na tussenkomst van of namens de Minister

Indien een aantal ondernemingen zodanig verweven zijn dat zij als onderdelen van dezelfde organisatie beschouwd kunnen worden, kan een concerninschrijving worden verleend.

(380)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag of ambtshalve besluiten over de inschrijving, dan wel doorhaling van een inschrijving eigen vervoer.
Periode: 1992-
Product: Inschrijving
Opmerking: Een aanvraag wordt alleen in behandeling genomen indien gegevens m.b.t. de eis van eigen vervoer zijn verstrekt en de verschuldigde vergoeding is voldaan. Een inschrijving wordt voor onbepaalde, dan wel bij amvb nader te regelen bepaalde tijd verleend; in het geval van een huurovereenkomst echter voor de duur van deze overeenkomst.
Bron: Wvb 1992, art. 41-43

(381)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag verlenen van een inschrijving voor voortzetting van het eigen vervoer, in geval van overlijden of onbekwaamheid van de ingeschrevene.
Periode: 1992-
Product:
Opmerking: De Minister verleent een vergunning binnen 4 weken na datum van indiening.
Bron: Wvb 1992, art. 45

(382)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op aanvraag van een ingeschrevene afgeven, ambtshalve wijzigen, dan wel op aanvraag of ambtshalve doorhalen van een inschrijvingsbewijs voor gebruik in het binnenschip.
Periode: 1992-
Product: Inschrijvingsbewijs
Opmerking: Een bewijs wordt afgegeven indien het schip voorzien is van een geldig certificaat van onderzoek of deugdelijkheid.
Bron: Wvb 1992, art. 46 en 47

(383)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het verlenen van tussenkomst bij het sluiten van een huurovereenkomst inzake de huur van een binnenschip voor het verrichten van eigen vervoer.
Periode: 1992-
Product: Huurovereenkomst
Opmerking: De procedure is als volgt:
een aanvraag wordt ingediend bij de Minister, waarbij de gestelde eisen en voorwaarden van redelijke aard moeten zijn;
de aanvraag wordt gedurende 2 weken ter inzage gelegd op de plaatsen van tussenkomst;
door of namens de Minister wordt een binnenschip met een vergunningsbewijs met een aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer, dat aan alle eisen en voorwaarden voldoet, toegewezen; indien meerdere schepen zijn aangemeld gebeurt dit d.m.v. loting.
Bron: Bvb 1992, art. 25

4.7 Evenredige vrachtverdeling (beursbevrachting)

In het ongeregeld beroepsvervoer (de wilde vaart) en vanaf 1996 ook in het Noord-Zuid-vervoer omvat de marktordening niet alleen vergunningsverlening, maar ook beursbevrachting. In het kader van de evenredige vrachtverdeling vindt de bevrachting plaats via schippersbeurzen. Het beheer van deze schippersbeurzen is een taak van de RVI.

Sinds 1975 wordt een deel van het vervoer naar België en Frankrijk bevracht via een vrijwillige toerbeurt. Deze toerbeurt wordt beheerd door de schippersorganisatie Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid. Voor het Noord-Zuid-vervoer geldt van 1983 tot 1987 de verplichting tot aanmelding van

gegevens ter openbare aankondiging door de Rijksverkeersinspecteurs. In 1996 wordt dit vervoer tijdelijk, tot het jaar 2000, verplicht onder het vrachtverdelingsstelsel gebracht. Hierbij worden de activiteiten van de stichting Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid door de RVI overgenomen.

4.7.1 Wet Goederenvervoer Binnenvaart (1954-1992)

4.7.1.1 Inleiding

In de WGB wordt het toerbeurtsysteem, dat in Nederland bekend staat als Evenredige Vruchtverdeling (EV), gehandhaafd. Een houder van een vergunning mag alleen (onbeperkt) ongeregeld vervoer verrichten krachtens een overeenkomst van vervoering en bevrachting, die op een schippersbeurs gesloten is, dan wel met tussenkomst van of vanwege het bestuur van een beurs.

In de wet is de mogelijkheid geschapen om de regeling van de bevrachting in de wilde vaart in handen van het bedrijfsleven te stellen. Van deze mogelijkheid van bedrijfslevenbeurzen is in de praktijk geen gebruik gemaakt. Derhalve is overheidsbemoediging met het sluiten van overeenkomsten voor ongeregeld vervoer op de schippersbeurzen nodig. Het Beursreglement regelt de uitvoering van het beursvervoer.

Ieder district van de Rijksverkeersinspectie is verdeeld in rayons en per rayon is er een schippersbeurs. Op deze zgn. plaatsen van tussenkomst komen vraag en aanbod samen. Het beheer van de plaatsen van tussenkomst is in handen van de Rijksverkeersinspectie. Naast het verlenen van tussenkomst bij het sluiten van overeenkomsten voor vervoer controleert de RVI bv. ook de naleving van vrachtprijzen. Een overeenkomst kan worden gesloten door bemiddeling van een tussenpersoon in het vervoer, een zogenoemde scheepsbevrachter.

De overheid stelt standaard-vervoersvoorwaarden en -tarieven vast. Van 1954 tot 1981 zijn er districts-noteringscommissies met als belangrijkste taak het vaststellen van de noteringen binnen de door de Minister aangegeven marges. In het kader van een nieuw systeem van beursbevrachting worden in 1981 de districts-noteringscommissies vervangen door de Bevrachtingscommissie. Deze Bevrachtingscommissie heeft met name een adviestaak inzake vraagstukken op het gebied van bevrachting.

Sinds 1980 is ook het vervoer van zand en grind onderworpen aan het systeem van evenredige vrachtverdeling.

(384)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van nadere voorschriften m.b.t. de tussenkomst bij en goedkeuring tot het sluiten van overeenkomsten voor ongeregeld vervoer door of vanwege de Rijksinspecteur.
Periode: 1954-1992
Product: Regeling van de Minister van V&W van 8 februari 1954, no. A-2/052 264/ DGV, Stcrt. 28 en 31, houdende reglement voor het sluiten van overeenkomsten van ongeregeld vervoer (Beursreglement), zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij regeling van 5 oktober 1989, no. WJZ/V 923545, Stcrt. 205; Contractenregeling binnenscheepvaart 1982, Stcrt. 10.
Bron: UGB 1954, art. 84

4.7.1.2 Advisering

Bevrachtingscommissie

De Bevrachtingscommissie heeft tot taak het adviseren van de Minister, de Inspecteur-Generaal van het Verkeer of betrokken Rijksinspecteur omtrent vraagstukken op het gebied van de bevrachting in het ongeregeld goederenvervoer te water.

De Bevrachtingscommissie bestaat uit een voorzitter en tenminste 4 leden. Als voorzitter treedt op een door de Minister aan te wijzen ambtenaar. De leden worden door de door de Minister aan te wijzen organisaties van ondernemers van ongeregeld vervoer, van verladers en van tussenpersonen op het gebied van het vervoer met binnenschepen voorgedragen en voor ten hoogste 5 jaar door de Minister benoemd. De minister voegt aan de commissie een secretaris toe. De vergaderingen van de commissie vinden plaats op verzoek van de voorzitter of één van de leden. Adviezen worden vastgesteld bij meerderheid van stemmen.

(385)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van de organisaties van ondernemers van ongeregeld vervoer, van verladers en van tussenpersonen, die de leden van de Bevrachtingscommissie voordragen.
Periode: 1981-1992
Product:
Opmerking: De organisaties dragen tevens voor ieder lid een plaatsvervanger voor.
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, laatstelijk gewijzigd bij regeling van 5 oktober 1989, Stcrt. 205, art. 3

(386)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen van de leden van de Bevrachtingscommissie, aanwijzen van een ambtenaar als voorzitter en toevoegen van een secretaris.
Periode: 1981-1992
Product:
Opmerking: De Minister en de voorzitter zijn bevoegd ambtenaren aan te wijzen die de vergadering bijwonen met adviserende stem.
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, laatstelijk gewijzigd bij regeling van 5 oktober 1989, Stcrt. 205, art. 3 en 4

(387)

Actor: Bevrachtingscommissie
Handeling: Het vaststellen van een reglement van orde.
Periode: 1981-1992
Product:
Opmerking: Van elke vergadering wordt een verslag gemaakt.
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, laatstelijk gewijzigd bij regeling van 5 oktober 1989, Stcrt. 205, art. 6

(388)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van het reglement van orde van de Bevrachtingscommissie.
Periode: 1981-1992
Product:
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, laatstelijk gewijzigd bij regeling van 5 oktober 1989, Stcrt. 205, art. 6

(389)

Actor: Bevrachtingscommissie
Handeling: Het gevraagd en ongevraagd adviseren van de Minister, de Inspecteur-Generaal of de Rijksinspecteur inzake vraagstukken op het gebied van de bevrachting in het ongeregeld vervoer van goederen met binnenschepen.
Periode: 1981-1992
Product: Adviezen
Opmerking: De advisering betreft met name de eisen, die bij aanvragen om scheepsruimte kunnen worden gesteld.

Bron: De commissie zendt een afschrift van elk uitgebracht advies aan de Minister. Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, zoals laatstelijk gewijzigd bij regeling van 5 oktober 1989, Stcrt. 205.

4.7.1.3 Overdracht aan het bedrijfsleven

Zoals gezegd is van deze mogelijkheid in de praktijk geen gebruik gemaakt.

(390)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de Adviescommissie Goederenvervoer, besluiten over de verlening, onder door de minister te stellen voorwaarden, dan wel weigering van een vergunning tot het oprichten van een schippersbeurs door het bedrijfsleven.
Periode: 1954-1992
Product: Verzoeken, bereidverklaringen tot verzoek, beschikkingen
Opmerking: Een vergunning wordt op verzoek of op bereidverklaring tot verzoek, van ieder afzonderlijk of gezamenlijk, verleend aan één of meer verenigingen van houders van een vergunning voor ongeregeld vervoer en aan één of meer groeperingen van verladers gezamenlijk. Dit gebeurt indien hun organisatie zodanige waarborgen biedt, dat overheidsbemoeyenis met het sluiten van overeenkomsten niet meer nodig is in het betreffende gebied.
Een vergunning kan alleen worden geweigerd in het algemeen vervoerbelang
Bron: WGB 1951, art. 45

(391)

Actor: Bedrijfslevenbeurs
c.q. Bestuur bedrijfslevenbeurs
Handeling: Het, na overdracht van deze bevoegdheden aan het bedrijfsleven, verlenen van tussenkomst bij het sluiten van overeenkomsten van ongeregeld vervoer, om te komen tot evenredige vrachtverdeling over de vergunninghouders, die zich hebben aangemeld.
Periode: 1954-1992
Product: Overeenkomst van vervoer en bevrachting
Opmerking: Voor de werkzaamheden van betreffende instanties wordt een vergoeding betaald.
Bron: WGB 1951, art. 45

(392)

Actor: Bestuur bedrijfslevenbeurs
Handeling: Het verlenen van ontheffing, en het verstrekken van de nodige ontheffingsbewijzen, van de verplichting tot het verrichten van ongeregeld vervoer krachtens een overeenkomst van vervoer en bevrachting.
Periode: 1954-1992
Product: Ontheffing
Opmerking: Bij het verlenen van ontheffing houdt het bestuur van een beurs rekening met bestaande afspraken tussen verenigingen van houders van een vergunning voor ongeregeld vervoer.
Bron: WGB 1951, art. 45, zesde en zevende lid, art. 58

(393)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, in het algemeen vervoerbelang, opdragen aan het bestuur van een bedrijfslevenbeurs tot het niet verlenen van een ontheffing van de verplichting tot het verrichten van ongeregeld vervoer krachtens een overeenkomst van vervoer en bevrachting.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: WGB 1951, art. 45, achtste lid, sub c

4.7.1.4 Verlenen van tussenkomst en goedkeuring

De gang van zaken op een schippersbeurs is als volgt. Een bedrijf dient zijn aanvraag om scheepsruimte in op de beurs van het rayon, waarbinnen de te vervoeren goederen moeten worden geladen. Op de beurs staan de schepen ingeschreven, die binnen het rayon laadgereed zijn. Alleen houders van een vergunning kunnen zich inschrijven. Vervolgens worden de aangeboden vrachten op toerbeurt verdeeld onder de ingeschreven schippers.

Als vergoeding voor de werkzaamheden inzake het verlenen van tussenkomst/goedkeuring wordt door of vanwege de Rijksinspecteur een bedrag geheven als percentage van de bruto vrachtsom. De minister kan in door hem te bepalen gevallen een lager percentage stellen. Als bewijs van verleende tussenkomst/goedkeuring wordt door de Rijksinspecteur in het bevrachtingsboekje een aantekening gemaakt.

In 1976 wordt het vervoer van zand en grind 'zegelplichtig', d.w.z. dit vervoer wordt via een plaats van tussenkomst bevracht, maar de vrachtverdeling en de vastgestelde vrachtprijzen zijn niet van toepassing. Gaat het om zgn. periodevervoer dan is het bezit van een zand- en grindkaart vereist en wordt een centrale plaats van tussenkomst en een Rijksinspecteur aangewezen (art. 8 beursreglement). In 1980 wordt het vervoer van zand en grind onderworpen aan het systeem van EV.

(394)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het vaststellen van het model van de aanvraagformulieren om scheepsruimte en om goedkeuring, van het model van het bewijs van aanmelding (sinds 1981) en van het model van de zand- en grindkaart (sinds 1976).
Periode: 1954-1992
Product: Model bewijs van aanmelding, aanvraagformulieren
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, art. 10, 19, 26d, 26j en 28

(395)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het al dan niet opnemen in het register/systeem van een binnenschip, dat voor het verrichten van ongeregeld vervoer wordt aangeboden, het geven van een hoger volgnummer van opneming (tot 1981) dan wel het doorhalen van een opneming.
Periode: 1954-1992
Product: Register/systeem, bewijs van ontvangst
Opmerking: Opneming in het register/systeem geschiedt alleen indien een schip zich ongeladen, laadgereed binnen het betreffende rayon bevindt en/of n.a.v. aanbieding van het bevrachtingsboekje en het geldige vergunningsbewijs, en sinds 1981 ook een ingevuld bewijs van aanmelding aan een door de Rijksinspecteur aangewezen ambtenaar op de plaats van tussenkomst.
Sinds 1981 wordt in elk rayon i.p.v. een register een systeem bijgehouden, welke gegevens i.t.t. het register wel openbaar zijn.
In bijzondere omstandigheden kan een binnenschip in het register van het rayon worden opgenomen, dat niet laadgereed is of zich niet binnen het rayon bevindt. Inzake het periodevervoer van zand en grind wordt door de Rijksinspecteur op aanvraag aan vergunninghouders een zand- en grindkaart verstrekt: na deponering van deze kaart op een centrale plaats van tussenkomst kan op aanvragen worden gereflecteerd.
Bron: Beursreglement 1954, art. 9-18, 26j en 26k

(396)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het al dan niet bekendmaken op de plaats van tussenkomst van een rayon van een aldaar ingediende aanvraag om scheepsruimte.
Periode: 1954-1992
Product:
Opmerking: Een aanvraag dient niet in strijd te zijn met de gegeven voorschriften omtrent tarieven en vervoersvoorwaarden en met een zo billijk en doelmatig mogelijke verdeling van de aangeboden goederen.

Een aanvraag kan meer reizen in opvolging of periodevervoer betreffen. In het laatste geval wordt de aanvraag op alle plaatsen van tussenkomst bekendgemaakt. Aanvragen mogen alleen telefonisch worden ingediend, indien daar naar het oordeel van de Rijksinspecteur aanleiding toe is. De aanvrager dient in geval van telefonische indiening of indiening per fax wel een schriftelijke verklaring af te geven blijkens welke de Rijksinspecteur geen aansprakelijkheid draagt voor de gevolgen die voortvloeien uit de indiening.

indien daar naar het oordeel van de Rijksinspecteur aanleiding toe bestaat kan in spoed- eisende gevallen een binnenschip zonder bekendmaking worden toegewezen.

Bron: Beursreglement 1954, art. 19-23 en 26

(397)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het op toerbeurt toewijzen van een binnenschip aan de aanvrager.

Periode: 1954-1992

Product:

Opmerking: Het binnenschip dient aan de m.b.t. het vervoer gestelde eisen te voldoen. Inzake periodevervoer, ook van zand en grind, geschiedt de toewijzing door loting. Indien een verlader ernstige klachten heeft m.b.t. de uitvoering van een vervoersovereenkomst door een vergunninghouder kan een administratieve sanctie worden genomen in de vorm van het niet meer toewijzen van een binnenschip aan die verlader.

Bron: Beursreglement 1954, art. 25

(398)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het, gehoord de Bevrachtingscommissie, al dan niet verlenen van goedkeuring tot het sluiten van overeenkomsten voor ongeregeld vervoer zonder tussenkomst van de Rijksinspecteur.

Periode: 1954-1992

Product: Overeenkomst van vervoer en bevrachting

Opmerking: Ex art. 23: indien niet op een bekendmaking gereflecteerd wordt.

Ex art. 27: op aanvraag van één of meer vervoerder(s) en/of één of meer verlader(s) (bv. de jaarlijkse loting ten behoeve van de bietencampagne), dan wel op een gezamenlijke aanvraag van als zodanig door de Minister aan te merken sociaal-economische vervoerdersorganisaties, in samenwerking met één of meer verlader(s).

Bron: WGB 1951, art. 65, derde lid; Beursreglement 1954, art. 23, 27-28

(399)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur-Generaal van het Verkeer

Handeling: Het aanmerken van sociaal-economische vervoerdersorganisaties, die een gezamenlijke aanvraag kunnen doen om goedkeuring.

Periode: 1954-1992

Product: Contractenregeling binnenscheepvaart 1982, Stcrt. 10

Opmerking: Het betreft de Federatie van Schippersbonden, de ONS, de ASV en het CBRB

Bron: Beursreglement 1954, art. 27, eerste lid, onder c.

(400)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur-Generaal van het Verkeer

Handeling: Het, na eventueel advies te hebben ingewonnen, al dan niet besluiten tot het toepassen van de contractenregeling.

Periode: 1981-1992

Product: Bv. Bekendmaking van de Directeur-Generaal voor het Vervoer van 15 december 1988, Stcrt. 244, inzake Verlenging werkingsduur contractregeling voor vervoer van importkolen

Opmerking: Door middel van deze contractenregeling wordt de mogelijkheid opengesteld tot het sluiten van vervoercontracten, die deels niet via de beurs bevracht hoeven te worden. De directeur-generaal doet een oproep aan gegadigden (t.w. eigenaars van een aanzienlijke vloot en samenwerkingsverbanden van beroepsvervoerders) zich te

melden, vraagt hierover advies aan de betrokken binnenvaartorganisaties en neemt de uiteindelijk beslissing. DGV voert overleg met betrokken partijen (verladers, binnenvaartorganisaties en bevrachtingscommissie) o.a. over eventuele technische eisen ten aanzien van schepen en over eventueel door de directeur-generaal gestelde eisen met betrekking tot de indiening van een aanvraag om scheepsruimte. Contractenregeling binnenscheepvaart 1982, Stcrt. 10, div. art.

Bron:

(401)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het al dan niet fiatleren van een vervoersovereenkomst, door de Rijksinspecteur die de scheepsruimte heeft toegewezen of de goedkeuring heeft verleend.

Periode: 1954-1992

Product:

Bron: Beursreglement 1954, art. 30

(402)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het al dan niet inwilligen van een verzoek van beide partijen tot wijziging van een gefiatteerde vervoersovereenkomst.

Periode: 1954-1992

Product:

Bron: Beursreglement 1954, art. 32

(403)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het vaststellen van een vergoeding:

- te betalen aan een vergunninghouder voor een reis die geen doorgang vindt;
- te betalen aan de Rijksinspecteur i.v.m. een spoedeisende aanvraag om scheepsruimte.

Periode: 1954-1992

Product: Ministeriële regeling

Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, art. 21, vijfde lid en 26

4.7.1.5 Scheepsbevrachters

(404)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het erkennen, dan wel intrekken van een erkenning van een persoon of vennootschap als scheepsbevrachter, die als tussenpersoon mag bemiddelen bij het sluiten van overeenkomsten voor ongeregeld vervoer.

Periode: 1954-1992

Product: Lijst van erkende scheepsbevrachters

Opmerking: De erkenning wordt pas voor onbepaalde tijd ingetrokken, nadat de Commissie van advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter is gehoord.

Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, art. 38-42

(405)

Actor: Commissie van advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter

Handeling: Het op verzoek van de Minister geven van advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter (1954-1988).

Het afgeven van een verklaring ten bewijs van geschiktheid als scheepsbevrachter (1988-1992).

Het geven van advies aan de Minister inzake de intrekking van een erkenning voor onbepaalde tijd (1954-1992).

Periode: 1954-1992

Product: Advies, verklaring

Bron: Beschikking van de Minister van V&W van 14 september 1959; Regeling van de Minister van 17 juni 1988; Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, art. 39

(406)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het, bij overlijden van een erkende scheepsbevrachter, verlenen van ontheffing van deze erkenning, ter voortzetting van het bedrijf voor bepaalde tijd.
Periode: 1954-1992
Product:
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, art. 39, tweede lid

4.7.1.6 Tarieven, noteringen en toeslagen

Van 1954 tot 1981 heeft ieder district van de Rijksverkeersinspectie een districts-noteringscommissie, met als belangrijkste taak het bepalen van de feitelijke tarieven binnen het kader van de door de Minister goedgekeurde of voorgeschreven tarieven. De Rijksinspecteur zorgt voor de bekendmaking van de noteringen op de plaatsen van tussenkomst in het district.

Een districts-noteringscommissie bestaat uit een voorzitter en 6 of 4 leden. Als voorzitter, met alleen een adviserende stem, treedt op een door de betreffende Rijksinspecteur aan te wijzen ambtenaar. Telkens 3 respectievelijk 2 leden worden door de door de Minister aan te wijzen organisaties van ondernemers van ongeregeld vervoer en van verladers van goederen met binnenschepen benoemd. Deze benoeming voor ten hoogste 5 jaar behoeft de goedkeuring van de Minister. De vergaderingen van de commissie vinden plaats op verzoek van de voorzitter of één van de leden. Adviezen worden vastgesteld bij meerderheid van stemmen en van elke vergadering wordt een verslag gemaakt.

(407)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van de organisaties van ondernemers van ongeregeld vervoer en van verladers van goederen met binnenschepen, die de leden van de districts-noteringscommissie benoemen.
Periode: 1954-1981
Product:
Opmerking: De organisaties dragen tevens voor ieder lid een plaatsvervanger voor.
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, zoals laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 24 maart 1975, Stcrt. 63, art. 3, derde lid

(408)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de benoeming van de leden van de districts-noteringscommissie.
Periode: 1954-1981
Product:
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, zoals laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 24 maart 1975, Stcrt. 63, art. 3, derde lid

(409)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het aanwijzen van een ambtenaar als voorzitter van de districts-noteringscommissie.
Periode: 1954-1981
Product:
Opmerking: De Rijksinspecteur is bevoegd ambtenaren aan wijzen die de vergadering bijwonen.
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, zoals laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 24 maart 1975, Stcrt. 63, art. 3

(410)
Actor: Districts-noteringscommissie
Handeling: Het binnen het kader van door de Minister goedgekeurde of voorgeschreven tarieven vaststellen van noteringen, waartegen de afroep van aanvragen om scheepsruimte op plaatsen van tussenkomst in het district plaats vindt.
Periode: 1954-1981

Product:
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, zoals laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 24 maart 1975, Stcrt. 63, art. 2

(411)

Actor: Districts-noteringscommissie
Handeling: Het adviseren van:
de Rijksinspecteur van het district t.a.v. de toepassing van toeslagen m.b.t. ijsrisico; desgevraagd de Minister t.a.v. verzoeken m.b.t. het verlenen van ontheffing van tarieven dan wel vaststellen/goedkeuren van speciale tarieven.
Periode: 1954-1981
Product: Adviezen
Opmerking: Ad b: Een advies wordt pas uitgebracht nadat de betrokken vervoerders en verladers door de commissie zijn gehoord of daartoe opgeroepen.
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, zoals laatstelijk gewijzigd bij beschikking van 24 maart 1975, Stcrt. 63, art. 2 en 6

(412)

Actor: Bevrachtingscommissie
Handeling: Het samenstellen alsmede wijzigen van de lijst met toeslagen bij de Tariefbeschikking Ongeregeld Goederenvervoer Binnenscheepvaart.
Periode: 1981-1992
Product:
Bron: Beursreglement 1954, Stcrt. 28 en 31, zoals laatstelijk gewijzigd bij regeling van 5 oktober 1989, Stcrt. 205.

(413)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het geven van richtlijnen aan de Rijksinspecteur betreffende de vaststelling van de vergoeding in verband met ijsrisico.
Periode: 1981-1992
Product: Ijsrisicoregeling 1986, Stcrt. 42, sedertdien gewijzigd
Bron: Tarief Ongeregeld Goederenvervoer Binnenscheepvaart 1981, Stcrt. 209, sindsdien gewijzigd, art. 18, eerste lid; Tarief vervoer van zand en grind 1983, Stcrt. 232, art. 7

4.7.2 Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer

Om het marktzicht in het vervoer van goederen over de binnenwateren naar België en Frankrijk via de Nederlands/Belgische grens te vergroten geldt van 1983 tot 1987 de verplichting tot aanmelding van gegevens ter openbare aankondiging door de Rijksverkeersinspecteurs. Deze verplichting berust bij degene die vervoer wil laten verrichten dan wel eigen vervoer wil verrichten en betreft de gegevens: laad- en losplaats, goederensoort, partijgrootte, verwachte datum van het begin van de belading, verlader of tussenpersoon, bijzondere voorwaarden.

De door de Minister aangewezen Rijksinspecteur voorziet iedere openbare aankondiging van een kenmerk. Ieder document, waarin een vervoersovereenkomst is vervat, dient voorzien te zijn van dit kenmerk. Als bewijs van het feit dat een document is voorzien van een kenmerk door de Rijksinspecteur geeft deze inspecteur op verzoek van de schipper een verklaring af.

(414)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van soorten van vervoer, welke van de verplichting tot aanmelding van gegevens ter openbare aankondiging zijn uitgesloten.
Periode: 1983-1987
Product: ministeriële regeling
Opmerking: De minister kan bepalen dat gegevens binnen een bepaalde termijn aan hem moeten worden gemeld. Hij zorgt voor de bekendmaking van dergelijke gegevens en stelt daartoe nadere regels op.
Bron: Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer 1983, art. 3

- (415)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksverkeersinspecteur RVI
 Handeling: Het zorgdragen voor de openbare aankondiging van gegevens m.b.t. het Noord-Zuid-vervoer.
 Periode: 1983-1987
 Product:
 Opmerking: De Minister wijst hiertoe Rijksinspecteurs aan.
 Bron: Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer 1983, art. 4, eerste lid
- (416)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het stellen van nadere regels omtrent de plaats waar en de wijze waarop de openbare aankondiging van gegevens plaats dient te vinden.
 Periode: 1983-1987
 Product: ministeriële regeling
 Bron: Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer 1983, art. 4, tweede lid
- (417)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
 Handeling: Het voorzien van een openbare aankondiging van een kenmerk.
 Periode: 1983-1987
 Product:
 Bron: Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer 1983, art. 6, eerste lid
- (418)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het vaststellen van het model van de verklaring, waaruit blijkt dat een vervoersovereenkomst van een kenmerk van openbare aankondiging is voorzien.
 Periode: 1983-1987
 Product: Verklaring
 Opmerking: De betreffende Rijksinspecteur geeft deze verklaring af aan de betrokken schipper.
 Bron: Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer 1983, art. 6, tweede en derde lid

4.7.3 Wet vervoer binnenvaart (1992-) en Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer (1996-2000)

4.7.3.1 Inleiding

In de Wvb wordt het toerbeurtsysteem gehandhaafd. Met een binnenschip met een vergunningsbewijs met een aantekening voor algemeen ongeregeld vervoer mag alleen vervoer worden verricht krachtens een vervoersovereenkomst, die met tussenkomst van de Minister gesloten is. Hiervan uitgezonderd is het Rijnvaartvervoer en het vervoer in de havengebieden van Amsterdam en Rotterdam. In grote lijnen stemt de uitvoering van het beursvervoer onder de werking van de Wvb overeen met die onder de WGB. Voor de beschrijving van het beursvervoer zie dan ook paragraaf 9.1.

In tegenstelling tot de WGB wordt nu niet langer van een bedrijfslevenbeurs uit gegaan, maar is er alleen sprake van een vrachtverdelingsstelsel onder verantwoordelijkheid van de overheid. Het daadwerkelijke, in toenemende mate geautomatiseerde beheer van de plaatsen van tussenkomst blijft in handen van de RVI. Dat geldt ook voor de zogenoemde plaatsen van samenkomst, die behoren bij plaatsen van tussenkomst. Hier worden alle handelingen verricht met uitzondering van die handelingen, die verband houden met het verlenen van tussenkomst of ontheffing.

Met de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer (TWNZ) (1995, Stb. 590) wordt per 1 januari 1996 ook het vervoer naar België en Frankrijk onder het wettelijke toerbeurtsysteem gebracht. Deze tijdelijke wet, die loopt tot het jaar 2000, komt tot stand na bemiddeling in een conflict in dit zgn. Noord-Zuid-vervoer door de Commissie-Albeda. De afspraak in EU-verband is dat dan de

schippersbeurs is verdwenen en de binnenvaartmarkt geheel is geliberaliseerd. Een eerste stap naar de geliberaliseerde markt en tegelijk een belangrijk verschil met de Wvb is de vrije prijsvorming voor bepaalde typen vervoer. Deze vormen van vervoer, zoals reizen in opeenvolging, periodevervoer, etcetera, worden wel via de beurs bevracht, maar de tarieven en voorwaarden worden niet door de Minister vastgesteld, maar zijn vrij.

(419)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de Bevrachtingscommissie, bij ministeriële regeling geven van nadere regels omtrent beheer, tarieven, organisatie en uitvoering van het vrachtverdelingsstelsel inzake ongeregeld vervoer.
Periode: 1993-
Product: Vrachtverdelingsregeling 1992, Stcrt. 248, zoals gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 40; Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart 1992, Stcrt. 248, zoals gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 40.
Opmerking: Het betreft hier o.a. vergoedingen, tarieven, aanwijzing van rayons en plaatsen van tussenkomst/samenkomst, vaststelling van (openings-) tijden en bevrachtingsvoorwaarden.
Bron: Wvb 1991, art. 39; Bvb 1992, art. 21
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(420)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministeriële regeling geven van nadere regels omtrent vorm, inhoud en procedure m.b.t. het verlenen van ontheffingen en vrijstellingen in het ongeregeld vervoer.
Periode: 1993-
Product: Vrachtverdelingsregeling 1992, Stcrt. 248, zoals gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 40
Opmerking: Inzake de vaststelling van regels m.b.t. vrijstellingen hoort de Minister de Bevrachtingscommissie.
Bron: Wvb 1991, art. 37; Bvb 1992, art. 23 en 24
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(421)

Actor: Commissie Albeda
Handeling: Het in opdracht van de Minister bemiddelen in het conflict in de binnenscheepvaart inzake het Noord-Zuid-vervoer per binnenschip.
Periode: 1993-1994
Product: Rapportage Bemiddeling Conflict Binnenscheepvaart
Opmerking: Albeda wordt benoemd tot onafhankelijk voorzitter voor het convenantsoverleg tussen betrokken partijen. In het kader van dit overleg hebben onder aansturing van een Coördinatieteam de projectgroepen Marktwerking, Overcapaciteit en flankerend beleid en Stimulerend beleid geopereerd.
Bron: Commissie Albeda, Rapportage Bemiddeling Conflict Binnenscheepvaart, p. 22

(422)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministeriële regeling geven van nadere regels omtrent wijze van beheer en uitvoering van het vrachtverdelingsstelsel inzake Noord-Zuid-vervoer.
Periode: 1993-
Product: Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, Stcrt. Opmerking: Het betreft hier ook regels omtrent (afwijkende, vrijelijk overeen te komen tarieven en voorwaarden voor) bepaalde vormen van vervoer, uitgevoerd door een samenwerkingsverband, en omtrent de te volgen procedure. Het eventueel aanwijzen van niet-genoemde andere vormen van vervoer met afwijkende tarieven en voorwaarden gebeurt, gehoord de door de Minister aangewezen organisaties, op voorstel van organisaties van vervoerders of verladers.
Bron: TWNZ 1995, art. 16, 18-20; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 22

4.7.3.2 Advisering

Bevrachtingscommissie

De Bevrachtingscommissie, die in 1981 is opgericht, heeft tot taak het adviseren van de Minister over de vrachtverdelingsregeling, de tarieven en over te verlenen vrijstellingen van het stelsel. De Bevrachtingscommissie bestaat sinds 1992 uit een voorzitter, een plaatsvervangend voorzitter, 10 leden en 10 plaatsvervangende 4 leden. Als voorzitter en plaatsvervangend voorzitter treden op door de Minister aan te wijzen ambtenaren. De leden worden door de door de Minister aan te wijzen organisaties van ondernemers van ongeregeld vervoer, van verladers en van tussenpersonen op het gebied van het vervoer met binnenschepen voorgedragen en voor ten hoogste 5 jaar door de Minister benoemd.

(423)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het instellen van een Bevrachtingscommissie.
Periode: 1993-
Product:
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, Stcrt. 248; Regeling instelling Bevrachtingscommissie 1992, Stcrt. 248, zoals laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 40, art. 1
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 818-820

(424)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van de organisaties van ondernemers van ongeregeld vervoer, van verladers en van tussenpersonen, die de (plaatsvervangende) leden van de Bevrachtingscommissie voordragen.
Periode: 1993-
Product:
Opmerking: De aangewezen organisaties van ondernemers zijn:

- Algemeene Schippers Vereeniging;
- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart;
- Chr. Bond van Ondernemers in de Binnenvaart;
- Duwbakkenvereniging;
- Federatie van Schippersbonden;
- Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond.

De aangewezen organisaties van verladers alsmede van tussenpersonen zijn:

- Ondernemers Organisatie voor Logistiek & Transport EVO;
- Koninklijke Vereniging Het Comité van Graanhandelaren;
- Federatie van Nederlandse Expediteursorganisaties FENEX;
- Vereeniging van Nederlandsche Makelaars in Scheepsvrachten.

De Minister hoort deze organisaties over een voorstel tot aanwijzing van een organisatie.
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, Stcrt. 248, art. 3, tweede lid en bijlage B
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 818-820

(425)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van de leden van de Bevrachtingscommissie, waaronder een ambtenaar als voorzitter en als plaatsvervangend voorzitter.
Periode: 1993-
Product: Regeling benoeming leden Bevrachtingscommissie 1993, Stcrt. 40
Bron: Regeling instelling Bevrachtingscommissie 1992, Stcrt. 248, zoals laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 40, art. 3

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 818-820

(426)

Actor: Bevrachtingscommissie
Handeling: Het gevraagd en ongevraagd adviseren van de Minister over de vrachtverdelingsregeling, de tarieven en te verlenen vrijstellingen.
Periode: 1993-
Product: Adviezen
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, Stcrt. 248, zoals gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 40; Regeling instelling Bevrachtingscommissie 1992, Stcrt. 248, zoals laatstelijk gewijzigd bij ministeriële regeling, Stcrt. 1993, 40, art. 2

Commissie van onafhankelijke deskundigen (COD)

In het kader van de vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer is er een Commissie van onafhankelijke deskundigen, die door de Minister wordt gehoord alvorens hij beslist over tot goedkeuring van een ontwerp-overeenkomst met afwijkende tarieven en voorwaarden. De Minister benoemt de 3 leden en 3 plaatsvervangende leden van de commissie, keurt het reglement en de begroting goed.

(427)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen, schorsen en ontslaan van de leden van de Commissie van onafhankelijke deskundigen voor de duur van de werking van de wet.
Periode: 1996-2000
Product:
Opmerking: De Minister benoemt 3 leden en 3 plaatsvervangende leden, gehoord de door de Minister aangewezen organisaties werkzaam op het terrein van de binnenvaart
Bron: TWNZ 1995, art. 17

(428)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verantwoordelijkheid dragen voor het beheer van de bescheiden van de commissie.
Periode: 1996-2000
Product:
Bron: TWNZ 1995, art. 17, zevende lid

(429)

Actor: Commissie van onafhankelijke deskundigen
Handeling: Het vaststellen van een reglement betreffende haar werkwijze en het jaarlijks aan de Minister overleggen van een begroting.
Periode: 1996-2000
Product:
Bron: TWNZ 1995, art. 17, achtste en tiende lid

(430)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van het reglement betreffende haar werkwijze en van de jaarlijkse begroting van de Commissie van onafhankelijke deskundigen.
Periode: 1996-2000
Product:
Bron: TWNZ 1995, art. 17, achtste lid

(431)

Actor: Minister van Verkeer en waterstaat
Handeling: Het vaststellen en uitkeren van de vergoeding van de leden van de Commissie van onafhankelijke deskundigen
Periode: 1996-2000
Product:
Bron: TWNZ 1995, art. 17, negende lid

(432)

Actor: Commissie van onafhankelijke deskundigen
Handeling: Het adviseren van de Minister over een ontwerp-overeenkomst met afwijkende tarieven en voorwaarden.
Periode: 1996-2000
Product: Adviezen
Bron: TWNZ 1995, art. 17-20

4.7.3.3 Verlenen van tussenkomst

Het verlenen van tussenkomst door de RVI omvat een aantal stappen. Binnenschepen, die aan de gestelde eisen voldoen, worden opgenomen op de desbetreffende schepenlijst voor ongeregeld vervoer of sinds 1995 voor Noord-Zuid-vervoer. Een binnenschip dient bij aanmelding wel leeg, maar niet langer laadgereed te zijn. Ook behoeft het zich niet meer in het rayon van aanmelding te bevinden. Een verlader, of namens deze een scheepsbevrachter, dient een aanvraag om scheepsruimte in. De ingediende aanvragen worden op de schippersbeurs bekendgemaakt. De binnenschippers kunnen hierop reflecteren, waarna de Rijksinspecteur de ruimte toewijst. Nadat vergunninghouder en verlader een vervoerovereenkomst hebben gesloten, al dan niet m.b.v. een scheepsbevrachter, dient fiattering door de RVI plaats te vinden. Als vergoeding voor de werkzaamheden wordt door of vanwege de Rijksinspecteur een percentage van de bruto vrachtsom van de overeenkomst geheven t.b.v. de schatkist.

De RVI heeft tevens tot taak het toezien op en handhaven van de orde op de plaatsen van tussen- en samenkomst.

(433)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het vaststellen van het model van het bewijs van aanmelding en het bewijs van ontvangst, van het model van de aanvraagformulieren om scheepsruimte (voor periodevervoer) en om ontheffing, het model reflecteren op aanvraag om scheepsruimte voor periodevervoer, modellen charter en het model gegevensverschaffing.
Periode: 1993-
Product: Model bewijs van aanmelding/ontvangst, aanvraagformulieren, etc.
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, div. art.; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 27

(434)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het op de plaats van tussenkomst bijhouden van een schepenlijst voor ongeregeld respectievelijk Noord-Zuid-vervoer, door middel van opname dan wel doorhaling van binnenschepen die aangeboden worden voor het verrichten desbetreffend vervoer.
Periode: 1993-
Product: Schepenlijst ongeregeld vervoer, schepenlijst Noord-Zuid-vervoer, bewijs van ontvangst
Opmerking: Opname op de openbare schepenlijst geschiedt alleen indien een schip zich ongeladen op de binnenwateren bevindt en; een eventuele bijdrage is betaald; een Rijnvaartverklaring of geëigend document is afgegeven; na overlegging van een ingevuld bewijs van aanmelding en een geldig vergunningsbewijs. Na opname wordt een bewijs van ontvangst afgegeven.
Doorhaling vindt, behalve na fiattering van een vervoerovereenkomst, o.a. plaats indien het binnenschip zich niet meer op de binnenwateren bevindt of niet meer ongeladen is en eventueel als sanctie.
In bijzondere omstandigheden kan een binnenschip, dat kort tevoren op de lijst is doorgehaald, op een eerder tijdstip worden opgenomen.
Bron: Wvb 1991; Bvb 1992; Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 6-16; TWNZ 1995, art. 7-10; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 2-10

- (435)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
 Handeling: Het op de plaats van tussenkomst en de daarbij behorende plaats(en) van samenkomst van een rayon bekend maken van een aldaar door een verlader of scheepsbevrachter ingediende aanvraag om scheepsruimte.
 Periode: 1993-
 Product:
 Opmerking: Dit gebeurt voor zover een aanvraag niet in strijd is met tariefregeling, Bevrachtingsvoorwaarden (waarvan alleen met toestemming van de Minister mag worden afgeweken) en een zo billijk en doelmatig mogelijke verdeling van de aangeboden goederen.
 Een aanvraag kan betrekking hebben op meer reizen in opeenvolging of op periodevervoer.
 De Minister kan de aanvraag geheel of gedeeltelijk in een ander rayon bekendmaken. Indien er naar het oordeel van de Minister aanleiding toe bestaat kan in spoedgevallen een binnenschip zonder bekendmaking worden toegekend.
 Bron: Wvb 1991; Bvb 1992; Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 18, 23-24, 26-27; TWNZ 1995, art. 11; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 12-15, 19
- (436)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
 Handeling: Het op toerbeurt toewijzen van een binnenschip, ten aanzien waarvan door of vanwege een vergunninghouder op een aanvraag is gereflecteerd, aan de aanvrager.
 Periode: 1993-
 Product:
 Opmerking: 1. Het binnenschip dient aan de m.b.t. het vervoer gestelde eisen te voldoen.
 2. Inzake periodevervoer geschiedt de toewijzing d.m.v. loting.
 3. Inzake bestuursrechtelijke sanctionering.
 Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 19, 22 en 27; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid 1995, art. 14
- (437)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
 Handeling: Het op aanvraag van een verlader of scheepsbevrachter verlenen van ontheffing van het verbod op zowel het sluiten van vervoerovereenkomsten tot, alsmede het verrichten van algemeen ongeregeld vervoer dan wel Noord-Zuid-vervoer zonder tussenkomst van de Rijksinspecteur.
 Periode: 1993-
 Product: Beschikking
 Opmerking: Dit is mogelijk, indien een doelmatige vervoersvoorziening dit vereist en indien het een billijke en doelmatige verdeling van de aangeboden goederen niet onevenredig bemoeilijkt.
 Dit kan onder beperkingen gebeuren; aan deze beperkingen kunnen voorschriften worden verbonden.
 Bron: Wvb 1991, art. 37; Bvb 1992, art. 23; Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 29; TWNZ 1995, art. 21 en 23; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 13a en 19
- (438)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
 Handeling: Het, gehoord de Bevrachtingscommissie, al dan niet verlenen, (verzoeken tot) wijzigen, dan wel intrekken van een vrijstelling van het verbod op zowel het sluiten van vervoerovereenkomsten tot, alsmede het verrichten van algemeen ongeregeld vervoer dan wel Noord-Zuid-vervoer zonder tussenkomst van de Rijksinspecteur.
 Periode: 1993-
 Product: Beschikking
 Opmerking: Voor het ongeregeld vervoer geldt:
 De Minister kan hetzij op gezamenlijk voorstel van door hem aangewezen organisaties van vervoerders en (organisatie(s) van) verlader(s), hetzij op aanvraag

van (organisatie(s) van) verlader(s) vrijstelling verlenen. (Tot 1992 was dit mogelijk in het kader van de contractenregeling). De vrijstelling kan een gedeelte van het vervoer betreffen dan wel één of meer goederensoorten (bv. Zand en grind). Na het verlenen van vrijstelling plaats de Minister een uitnodiging tot aanmelding voor deelname aan het vervoer in de Staatscourant. Een vervoerder, die aan de gestelde eisen voldoet, mag deelnemen aan het vervoer als hij vervolgens o.a. aan de Minister een vervoerovereenkomst betreffende dit vervoer overlegt en gegevens verschaft, die noodzakelijk zijn voor de controle op het vervoer.

Bron: Wvb 1991, art. 37; Bvb 1992, art. 24; Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 30-39; TWNZ 1995, art. 22 en 23

(439)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het al dan niet fiatteren van een vervoersovereenkomst op de plaats van tussenkomst of samenkomst waar de aanvraag om scheepsruimte is toegewezen, toegekend dan wel ontheffing verleend.

Periode: 1993-

Product: Gewaarmerkte charterpartij en afschriften

Opmerking: Een charterpartij is een op schrift gestelde vervoerovereenkomst. Eén van de afschriften van de gewaarmerkte charterpartij blijft in het bezit van de Minister.

Bron: Vrachtverdelingsregeling, art. 41; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 17

(440)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het, gehoord de Commissie van onafhankelijke deskundigen, al dan niet goedkeuren van ontwerp-overeenkomsten voor bepaalde vormen van Noord-Zuid-vervoer onder afwijkende tarieven en voorwaarden, alsmede voorstellen tot toewijzing van scheepsruimte door vrije inschrijving.

Periode: 1995-

Product: Beschikking

Opmerking: Een ontwerp-overeenkomst op grond van art. 18 wordt door tussenkomst van de commissie aan de Minister voorgelegd. Deze bepaling is een eerste stap naar de geliberaliseerde markt.

Indien in geval van inschrijving het aanbod van scheepsruimte de vraag overtreft, geschiedt de toewijzing d.m.v. loting die onder verantwoordelijkheid van de Minister plaatsvindt.

Bron: TWNZ 1995, art. 18-20; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 24 en 25

4.7.3.4 Scheepsbevrachters

Een vervoerovereenkomst m.b.t. algemeen ongeregeld vervoer dan wel Noord-Zuid-vervoer mag worden gesloten door bemiddeling van een scheepsbevrachter. Deze scheepsbevrachter dient te voldoen aan de eis van vakbekwaamheid: dit blijkt uit, hetzij een verklaring van de Commissie van Advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter, dat met goed gevolg aan het examen is deelgenomen, hetzij een door de Minister aangewezen verklaring afgegeven door de lidstaat van oorsprong of herkomst van de scheepsbevrachter. Tevens dient een scheepsbevrachter vermeld te zijn op de lijst van scheepsbevrachters, die door de RVI bijgehouden wordt.

(441)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het instellen van een Commissie van Advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter.

Periode: 1993-

Product: Regeling Instelling Adviescommissie omtrent geschiktheid als scheepsbevrachter van 15 december 1992, Stcrt. 248

Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 48, eerste lid

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 818-820

- (442)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
 Handeling: Het aanwijzen van de (plaatsvervangende) leden van de Commissie van Advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter, waaronder een onafhankelijke functionaris als voorzitter.
 Periode: 1993-
 Product:
 Opmerking: De commissie telt 7 leden, waaronder de voorzitter, en 5 plaatsvervangende leden, die voor een termijn van ten hoogste 5 jaar worden aangewezen door de Minister en worden voorgedragen door:
 - de Vereeniging van Nederlandsche Makelaars in scheepsvrachten (3 leden);
 - de Kamers van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam en Amsterdam (1 lid);
 - de vervoerdersorganisaties (1 lid).
 Bron: Regeling Instelling Adviescommissie omtrent geschiktheid als scheepsbevrachter 1992, art. 4
 Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 818-820
- (443)
 Actor: Commissie van Advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter
 Handeling: Het afnemen van een examen, en bij goed gevolg afgeven van een verklaring, ter verkrijging van de vakbekwaamheid van scheepsbevrachter.
 Periode: 1993-
 Product:
 Opmerking: De Minister dient het door de Commissie opgestelde examenreglement goed te keuren.
 Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 43 en 48; Regeling Instelling Adviescommissie omtrent geschiktheid als scheepsbevrachter 1992, art. 2, onderdeel a en b; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 19
- (444)
 Actor: Commissie van Advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter
 Handeling: Het desgevraagd uitbrengen van adviezen aan de Kamers van Koophandel en Fabrieken:
 inzake de bekwaamheid van hen, die zich in het buitenland als scheepsbevrachter willen vestigen; en
 inzake de bekwaamheid van hen, die zich voor beëdiging als makelaar in scheepsvrachten aanmelden.
 Periode: 1993-
 Product:
 Bron: Regeling Instelling Adviescommissie omtrent geschiktheid als scheepsbevrachter 1992, art. 2, onderdeel c
- (445)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het aanwijzen van een verklaring, als bedoeld in art. 7, derde lid, van de Richtlijn 82/470/EEG van 29 juni 1982, die dient ten bewijs van het voldoen aan de eis van vakbekwaamheid als scheepsbevrachter.
 Periode: 1993-
 Product: Bijlage bij Vrachtverdelingsregeling
 Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 43, derde lid; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 19
- (446)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
 Handeling: Het, door middel van opname dan wel ambtshalve of op aanvraag doorhaling, bijhouden van een lijst van scheepsbevrachters, die als tussenpersoon mogen bemiddelen bij het sluiten van overeenkomsten voor ongeregeld vervoer.
 Periode: 1993-
 Product: Lijst van bevoegde scheepsbevrachters

Opmerking: Deze lijst wordt ter inzage gelegd op de plaatsen van tussenkomst en samenkomst.
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 43-44; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 19

(447)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het, ingeval van overlijden, lichamelijke ongeschiktheid of wettelijke onbekwaamheid, op aanvraag van erfgenaam of gemachtigde, handhaven van een scheepsbevrachter op de lijst voor ten hoogste één jaar.
Periode: 1993-
Product:
Opmerking: Deze termijn kan in bijzondere omstandigheden worden verlengd met ten hoogste één jaar.
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 46-47; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 19

4.7.3.5 Tarieven en toeslagen

In het kader van de vrachtverdeling geeft de overheid bij ministeriële regeling ook regels met betrekking tot de tarieven van het binnenlands ongeregeld goederenvervoer en van het Noord-Zuid-vervoer. De Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart (Stcrt. 1992, 248) komt in de plaats van de voornaamste tariefregelingen, die in het kader van de WGB van toepassing waren.

Indien een lading als milieustransport wordt gekwalificeerd wordt een half procent van de kosten i.v.m. de bevrachting vergoed (zie paragraaf Stimulering).

(448)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het vaststellen van de vergoedingen:

- verschuldigd door de vergunninghouder aan de Minister voor het verlenen van tussenkomst, ontheffing en vrijstelling;
- te betalen door de verlader/scheepsbevrachter aan de Minister i.v.m. een spoedeisende aanvraag om scheepsruimte;
- te betalen door de verlader/scheepsbevrachter aan een vergunninghouder voor een reis die geen doorgang vindt.

Periode: 1993-
Product: Bijlagen Vrachtverdelingsregeling
Opmerking: Inzake het Noord-Zuid-vervoer zijn de vergoedingen genoemd onder a) en b) bij wet vastgesteld, onder c) bij ministeriële regeling.
Bron: Wvb 1991, art. 38; Bvb 1992, art. 21; Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 24, tweede lid, art. 25, derde lid, art. 42; TWNZ 1995, art. 24 en 25; Tijdelijke regeling vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 12, derde en vierde lid en art. 15, tweede lid

(449)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het, gehoord de Bevrachtingscommissie, inzake het meelaadtarief vaststellen van de minimale omvang van de grotere partij, van de onder- en bovengrens van de mee te laden partij, alsmede van het percentage waarmee het reguliere tarief wordt verminderd om te komen tot het meelaadtarief.
Periode: 1993-
Product:
Bron: Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart 1992, art. 1, onderdeel q

(450)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het vaststellen van het tarief, indien het vervoer betreft vanaf een laad- of naar een losplaats, die niet in de bij de regeling behorende bijlage zijn genoemd.
Periode: 1993-

Product: Beschikking
Opmerking: Een dergelijk tarief wordt vastgesteld in een redelijke verhouding tot overeenkomstige, wel genoemde tarieven.
Bron: Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart 1992, art. 2, zesde lid en art. 19, vijfde lid

(451)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het vaststellen van een toeslag voor die goederen die niet in de bijlage worden genoemd en:

- gevaarlijk of giftig zijn;
- overlast veroorzaken door stank, vuil of de aanwezigheid van ongedierte; en
- extra werkzaamheden of kosten veroorzaken.

Periode: 1993-

Product:

Bron: Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart 1992, art. 9, vijfde lid; Tijdelijke tariefregeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 6, zevende lid

(452)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het, gehoord de Bevrachtingscommissie, vaststellen van toeslagen en kortingen met betrekking tot extra vaar- en oponhoudskosten en kosten i.v.m. laden en lossen, en van compensatie voor overige extra kosten.

Periode: 1993-

Product:

Bron: Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart 1992, art. 9, vijfde lid; Tijdelijke tariefregeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 8

(453)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het, gehoord de Bevrachtingscommissie, vaststellen van bijzondere tarieven (o.a. meelaadtarieven en tarieven voor meerdere reizen), tarieven m.b.t. niet vrijgesteld vervoer en tarieven m.b.t. periodevervoer.

Periode: 1993-

Product: Diverse tariefregelingen, bv. Tarief meelaadregeling kolenvervoer Terneuzen Borssele, Tariefregeling binnenbeursgedeelte kolenvervoer elektriciteitscentrales, Regeling tarief periodevervoer van containers tussen Rotterdam en Born.

Opmerking: Deze regelingen zijn op de WGB gebaseerd en gaan nu deel uit maken van de Tariefregeling 1992.

Bron: Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart 1992, art. 16, 17 en 33; Tijdelijke tariefregeling Noord-Zuid-vervoer 1995, art. 12

4.8 Uitvoering sloopregelingen

4.8.1 Inleiding

In de binnenvaart, met name het ongeregeld vervoer, is er sinds de jaren zestig een structurele tendens tot overcapaciteit. Op de eerste plaats wordt getracht met behulp van het vergunningstelsel te komen tot een gezonde verhouding tussen vraag en aanbod. Indien de aangeboden capaciteit voortdurend groter is dan de vervoersbehoefte, kan een dergelijke onevenredigheid niet door middel van het op grote schaal intrekken van vergunningen worden opgeheven. Als complement op het vergunningstelsel wordt daarom gebruik gemaakt van sloopregelingen, al niet gecombineerd met een bedrijfsbeëindigingsregeling. Sinds 1968 kan een eigenaar in tijden van overcapaciteit bij bedrijfsbeëindiging een sloopuitkering ontvangen, indien een schip vrijwillig wordt gesloopt.

De WGB stelt dat sanering slechts krachtens een afzonderlijke wettelijke regeling kan geschieden. In 1976 wordt hier voor het eerst gebruik van gemaakt in de vorm van de Wet en het bijbehorende

Besluit sloopregeling binnenvaart (WSB). In 1985 krijgt de WSB het karakter van een raamwet: op ieder gewenst moment kan een sloopregeling worden ingevoerd. In verband met deze verandering treedt in plaats van het besluit uit 1976 het Besluit sloopregeling binnenvaart 1986 in werking.

Hoewel structurele overcapaciteit een internationaal probleem is, ontbreekt in deze jaren een capaciteitsbeleid op Europees niveau. Dit staat de invoering van een nationaal capaciteitsbeleid zoals gezegd niet in de weg. Dit nationale capaciteitsbeleid met behulp van het stelsel van vergunningen blijkt echter niet effectief.

Eind jaren tachtig komt een Europees capaciteitsbeleid van de grond in de vorm van de Verordening nr. 1101/89 van de Raad van de EG van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart. Het gaat hier om in internationaal verband gecoördineerde nationale sloopregelingen in combinatie met een internationale regeling gericht op het afremmen van de toename van de vlootcapaciteit tijdens de duur van de sloopregeling. Deze maatregelen worden in Nederland vormgegeven in de Wet structurele sanering binnenvaart 1990, Stb. 87 (en de op grond van deze wet bij ministeriële regeling gegeven voorschriften) en de (voorlopige) Regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart 1989, Stcrt. 86. Met de invoering van de WSSB wordt het Besluit sloopregeling binnenvaart 1986 ingetrokken. In lijn hiermee kunnen nu, in tegenstelling tot de WGB, ingevolge de Wvb alleen onder stringente voorwaarden bij amvb nationale capaciteitsmaatregelen worden ingevoerd.

In 1996 komt er in aansluiting op het capaciteitsbeleid een nieuwe bedrijfsbeëindigingsregeling specifiek voor de binnenvaart.

(454)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, mede in Europees verband, voorbereiden, vaststellen en evalueren van het capaciteitsbeleid ten aanzien van het goederenvervoer met binnenschepen.
Periode: 1945-
Product: (Europese) sloopregelingen, bedrijfsbeëindigingsregelingen
Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 78

4.8.2 Wet Goederenvervoer Binnenvaart (WGB), 1954-1992

In het kader van de WGB vindt capaciteitsbeleid met behulp van het stelsel van vergunningen plaats. De Minister kan besluiten een bepaalde periode voor bepaald vervoer geen vergunning te verlenen. (zie paragraaf 'Vergunningsverlening'). Zoals gezegd kan sanering slechts krachtens een afzonderlijke wettelijke regeling geschieden.

De Minister kan zich indien gewenst hierover laten adviseren. In 1975 stelt de staatssecretaris, na blokkades door binnenschippers naar aanleiding van de dreigende opheffing van de evenredige vrachtverdeling, de Commissie Binnenscheepvaart in. In de commissie hebben zowel werknemers als werkgevers zitting.

(455)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het instellen van een commissie van advies, die adviseert inzake de noodzaak van capaciteitsbeperking.
Periode: 1954-1992
Product: Commissie Binnenscheepvaart
Bron: WGB 1951, art. 46

(456)

Actor: Commissie Binnenscheepvaart
Handeling: Het zowel gevraagd als ongevraagd adviseren over maatregelen die moeten worden genomen om te komen tot gezondmaking van het vervoer van droge lading in de binnenvaart.
Periode: 1975-
Product: Adviesrapporten

Opmerking: De commissie dient daarbij met name aandacht te besteden aan de verbetering van de inkomenspositie van de individuele schipper.
Bron: Beschikking van 10 december 1975, Stcrt. 252; Staatsalmanak, diverse jaren

4.8.3 Sloopuitkering bij bedrijfsbeëindiging

In het kader van de herstructurering van de vloot is het van belang dat bij bedrijfsbeëindiging binnenschepen worden afgestoten. Om ondernemers te stimuleren in tijden van overcapaciteit vrijwillig hun schepen te slopen is er sinds 1968 een regeling, die aan eigenaren een uitkering ter beschikking stelt in geval zij bij bedrijfsbeëindiging een schip doen slopen. Deze sloopuitkering wordt verleend in combinatie met een uitkering ingevolge de regeling voor bedrijfsbeëindigingshulp.

In 1990 komt er een sloopregeling specifiek voor de sleep-, duw- en duwsleepboten. Deze regeling is, net als de Sloopregeling Binnenvaart 1987, gekoppeld aan de Wet Inkomensvoorziening Ouderen en gedeeltelijk Arbeidsongeschikt gewezen Zelfstandigen (IOAZ), Stb. 1987, 281.

(457)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur-Generaal Goederenvervoer
Handeling: Het in geval van bedrijfsbeëindiging op aanvraag al dan niet toekennen en vaststellen van een sloopuitkering.
Periode: 1968-
Product:
Opmerking: De Directeur-Generaal kan in bijzondere gevallen (a) een voorschot verlenen en (b) sinds 1976 een uitkering verlenen, indien een schip anders dan door sloop blijvend uit de vloot verdwijnt.
De betaling van de uitkering geschiedt nadat aan een aantal voorwaarden o.a. m.b.t. de sloop is voldaan.
Sinds 1990 betreft deze mogelijkheid de categorie sleep-, duw- en duwsleepboten.
Bron: Sloopregeling Binnenvaart 1968, Stcrt. 162, en 1976, Stcrt. 80, art. 3 en 4;
Sloopregeling Binnenvaart 1980; Sloopregeling Binnenvaart 1987, Stcrt. 158;
Sloopregeling sleep-, duw-, of duwsleepboten 1990, Stcrt. 156, art. 2-7

4.8.4 Wet sloopregeling binnenvaart (WSB), 1977

Ingevolge de WSB komt de eigenaar van een binnenschip dat gesloopt wordt, dan wel blijvend aan de vloot onttrokken, onder voorwaarden in aanmerking voor een sloopuitkering. Een dergelijk verzoek kan in beginsel alleen in het jaar 1977 worden ingediend bij de Rijksinspecteur van het verkeer. Het bedrijfsleven draagt in de vorm van jaarlijkse sloopbijdragen de helft van de kosten van de sloopuitkeringen.

Als de WSB in 1985 het karakter van een raamwet krijgt, kan op ieder gewenst moment bij amvb een sloopregeling worden ingevoerd. Dit gebeurt direct door middel van het Besluit sloopregeling binnenvaart 1986, dat in 1990 wordt ingetrokken. De bijdrage, die wordt geheven, geldt nu in eerste instantie het capaciteitsonderzoek, dat in het kader van de wet wordt verricht. Indien uit dit onderzoek blijkt dat herstructurering noodzakelijk is wordt ten behoeve van de sloopuitkeringen gedurende een bepaalde periode een sloopbijdrage geheven.

Advisering

(458)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen en ontslaan van de leden, en uit hun midden een voorzitter, van de Adviescommissie Sloopregeling Binnenvaart.
Periode: 1977-
Product:
Opmerking: De leden vertegenwoordigen de verschillende belangen in de sector. De Minister kan hen een vergoeding voor tijdverzuim toekennen en voegt aan de commissie een

Bron: secretaris toe.
WSB 1976, art. 15

(459)

Actor: Adviescommissie Sloopregeling Binnenvaart
Handeling: Het adviseren van de Minister van V&W over vraagstukken van algemene aard, die verband houden met de uitvoering van de Wet Sloopregeling Binnenvaart.
Periode: 1977-
Product: Advies
Bron: WSB 1976, art. 15, eerste lid

Uitvoering

(460)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bepalen van de vorm en inhoud van de aanmelding van een binnenschip en het uitreiken van een bewijs van aanmelding resp. van registratie.
Periode: 1977-1992
Product: Beschikking van 14 januari 1977, Stcrt. 29, tot vaststelling van het formulier voor registratie ingevolge de WSB
Opmerking: In het kader van de WSB is een eigenaar van een binnenschip tot december 1992 verplicht dit ter registratie aan te melden.
Bron: WSB 1976, art. 7

(461)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bepalen van de gevallen waarin een binnenschip anders dan door sloop blijvend aan de vloot wordt onttrokken.
Periode: 1985-
Product:
Opmerking: In deze gevallen komt de eigenaar van een binnenschip sinds 1985 tevens in aanmerking voor een sloouitkering.
Bron: WSB 1976, zoals gewijzigd bij wet van 9 mei 1985, Stb. 296, art. 3, eerste lid, onder b

(462)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de Adviescommissie Sloopregeling Binnenvaart en in overeenstemming met de Minister van Financiën, eventueel verlengen dan wel heropenen van de termijn, waarbinnen een verzoek om sloouitkering moet worden ingediend.
Periode: 1977-
Product:
Opmerking: De Minister kan daarbij bepalen dat deze termijn slechts geldt voor eigenaren van door hem aan te wijzen soorten van binnenschepen.
Bron: WSB 1976, art. 4, eerste lid

(463)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI/Hoofd Bureau heffing slooibijdragen
Handeling: Het behandelen van een sloopaanvraag en het al dan niet toekennen en betalen van een sloouitkering.
Periode: 1977-1990
Product: Sloopaanvraag, beschikking inz. Sloouitkering
Opmerking: De verzoeker wordt schriftelijk in kennis gesteld van de beslissing, een afschrift gaat naar de Adviescommissie.
Indien het een eigenaar met 1 binnenschip betreft verhoogt de Minister de sloouitkering met 20%.
Er bestaat geen recht op een uitkering, indien is deelgenomen aan een door de Minister in aanmerking te nemen oplegeregeling, indien naar het oordeel van de Minister de kosten om een binnenschip in bedrijfsvaardige toestand te brengen hoger zouden zijn dan de sloouitkering, of indien de sloop niet binnen een jaar na

mededeling van de sloopuitkering ten genoegen van de Minister heeft plaatsgevonden. De Minister kan in bijzondere gevallen deze termijn eenmalig met max. 1 jaar verlengen.

De betaling van de uitkering geschiedt pas nadat aan een reeks van voorwaarden, waaronder het inleveren van het bewijs van aanmelding/registratie, is voldaan. Eventueel wordt controle uitgeoefend op de sloop.

Bron: WSB 1976, art. 3, 5 en 6; Besluit sloopregeling binnenvaart 1986, art. 5

(464)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/ RVI/Hoofd Bureau heffing sloopbijdragen

Handeling: Het heffen en invorderen, dan wel verlenen van vrijstelling of vermindering van de bijdrage:

- tot 1986 t.b.v. de betaling van sloopuitkeringen;
- vanaf 1986 voor het verrichten van onderzoek naar de capaciteit van de binnenvloot en op grond daarvan voor eventuele sloopuitkeringen.

Periode: 1977-1990

Product: Aanslag

Opmerking: Vrijstelling of vermindering wordt o.a. verleend aan: een eigenaar die slechts één schip bezit, dat ingevolge een overeenkomst voor sloop is afgeleverd; een eigenaar aan wie door de Stichting Ontwikkeling en Sanering voor het Midden- en Kleinbedrijf bedrijfsbeëindigingshulp is gegeven.

De betekening en tenuitvoerlegging van eventuele dwangbevelen geschiedt door de rijksbelastingdienst.

Bron: WSB 1976, art. 9-13; Besluit sloopregeling binnenvaart 1976 en 1986

(465)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het bestemmen van een bij wet vast te stellen bedrag, dat niet lager is dan de geïnde bijdragen, voor het doen van sloopuitkeringen.

Periode: 1977-

Product:

Opmerking: Indien niet alles in dit kader wordt besteed, geeft de Minister, gehoord de Adviescommissie, aan het resterende deel een bestemming in het belang van de scheepvaart.

Bron: WSB 1976, art. 14

4.8.5 Wet structurele sanering binnenvaart (WSSB), 1990

Ter uitvoering van de Verordening nr. 1101/89 van de Raad van de EG van 27 april 1989 komt in 1990 de Wet structurele sanering binnenvaart, Stb. 87, tot stand. Met de inwerkingtreding van deze wet per 1 januari 1990 wordt het Besluit sloopregeling binnenvaart 1986 ingetrokken.

Het Europese capaciteitsbeleid voorziet in de oprichting van sloopfondsen door de Lidstaten in het kader van hun nationale wetgeving. Het beheer van het sloopfonds, dat alle uitgaven en ontvangsten m.b.t. de structurele sanering omvat, is in handen van de nationale overheid. Ieder fonds kent twee rekeningen: een voor droge-ladingschepen en duwboten en een voor tankvaart. De kosten worden door het bedrijfsleven zelf gedragen: de sloopregeling wordt door de overheid weliswaar voorgefinancierd, maar d.m.v. jaarlijkse heffingen terugbetaald.

De mogelijkheid vaartuigen voor de sloop aan te bieden staat open van 1 januari tot en met 30 april 1990. Per 1 januari 1993 wordt op grond van de Europese Verordening nr. 3690/92 van 21 december 1992 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart opnieuw de mogelijkheid geboden schepen aan te melden. Deze regeling wordt gefinancierd uit de speciale bijdragen, die worden geheven wanneer nieuw tonnage in de vaart wordt gebracht zonder dat daar sloop tegen over staat. Niet alle aanvragen kunnen direct gehonoreerd worden, vanwege de beperkte omvang van deze middelen, en komen op de wachtlijst. Om die reden is er tevens sprake van incidentele sloopacties door de EU, zodat het aantal "wachtende" schepen versneld kan worden gesloopt.

Ondanks deze acties is hierna opnieuw sprake van een aanzienlijke overcapaciteit. In verband met het streven naar liberalisatie wordt voor de periode 1996-1998 bij Verordening (EU) 2254/96 een nieuwe sloopregeling gestart. Zowel EU, overheid als bedrijfsleven dragen bij aan de financiering, waarbij de overheid het grootste deel voor zijn rekening neemt.

(466)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het plegen van overleg omtrent het beheer van het sloopfonds met door de Minister aan te wijzen representatieve organisaties op het terrein van de binnenvaart.
Periode: 1990-
Product:
Opmerking: Na overleg met deze representatieve organisaties stelt de Minister regels m.b.t. het overleg.
Bron: WSSB 1990, art. 3
Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 816

(467)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van voorschriften m.b.t. het indienen van een aanvraag om en het ontvangen van een sloopuitkering.
Periode: 1990-
Product: Ministeriële regeling, bv. Regeling aanvraag sloopuitkering structurele sanering binnenvaart 1989, Stcrt. 240, in 1990 vervangen door; Regeling structurele sanering binnenvaart 1990, Stcrt. 43, in 1993 vervangen door; Regeling structurele sanering binnenvaart 1993, Stcrt. 151, sindsdien gewijzigd
Opmerking: Dit gebeurt met inachtneming van de raads- en commissieverordening en betreft de in te dienen gegevens en bescheiden, de vaststelling van modellen van de diverse formulieren, etc.
Bron: WSSB 1990, art. 4, tweede lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 812

(468)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur RVI/Bureau heffing sloopbijdragen en centrale registratie binnenschepen (1990-1993); Directeur RVI/Bureau uitvoering wetgeving binnenvaart (1993-)
Handeling: Het heffen van de (speciale) bijdragen t.b.v. de betaling van sloopuitkeringen.
Periode: 1990-
Product: Aanslag
Opmerking: In de Verordening nr. 1102/89 van de Commissie van 27 april 1989 (PB EG L 116/30) ter vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van Verordening (EEG) nr. 1101/89 worden deze bijdragen vastgesteld. De bijdragen worden opgelegd m.b.v. een door dit bureau bijgehouden registratiesysteem.
De Minister houdt een register bij o.a. van in andere lidstaten geregistreerde binnenschepen, waarvan de eigenaren gekozen hebben voor het storten van hun sloopbijdrage in Nederland.
De speciale bijdrage wordt geheven indien nieuw tonnage in de vaart wordt gebracht.
Bron: WSSB 1990, art. 4, eerste lid; Regeling structurele sanering binnenvaart 1990, art. 2, 11 en 14, eerste lid; Regeling structurele sanering binnenvaart 1993, art. 2, 8 en 11, eerste lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 807

(469)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur RVI/Bureau inning sloopbijdragen
Handeling: Het invorderen en verantwoorden van de (speciale) bijdragen t.b.v. de betaling van sloopuitkeringen.
Periode: 1990-
Product: Bewijs van betaling
Opmerking: Het bureau geeft een bewijs van betaling af. Indien aan een bijdrage niet tijdig wordt voldaan volgt in eerste instantie een aanmaning per brief, volgens vaardigt de Minister eventueel een dwangbevel uit.

Bron: WSSB 1990, art. 4, eerste lid; Regeling structurele sanering binnenvaart 1990, art. 3 en 14, tweede lid; Regeling structurele sanering binnenvaart 1993, art. 3 en 11, tweede lid

Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 807

(470)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI(1990-1993); Bureau uitvoering wetgeving binnenvaart (1993-)

Handeling: Het behandelen van een sloopaanvraag en het al dan niet toekennen en uitbetalen van een sloopuitkering.

Periode: 1990-

Product: Sloopaanvraag, beschikking inz. Sloopuitkering

Opmerking: De aanvraag om een uitkering moet op grond van Verordening (EEG) nr. 1102/89 voor 1 mei 1990 binnen zijn. Op grond van de Verordening nr. 3690/92 volgt in 1993 een nieuwe ronde.

Een aanvraag wordt niet eerder in behandeling genomen dan nadat alle gegevens en bescheiden zijn ontvangen. Regelmatig ingediende aanvragen voor een uitkering van 70% worden beschouwd als aanvaard.

Zodra een schip daadwerkelijk gesloopt is, geeft de RVI een verklaring af op basis waarvan de eigenaar een sloopuitkering kan ontvangen.

Bron: WSSB 1990, art. 4; Regeling structurele sanering binnenvaart 1990, art. 4-6, 11; Regeling structurele sanering binnenvaart 1993, art. 4-6, 8

Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 807

(471)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het namens en op kosten van de eigenaar laten slopen van een binnenschip, dat in afwachting van sloop uit de vaart is genomen, maar niet voor 1 december 1992 is gesloopt.

Periode: 1990-

Product:

Bron: WSSB 1990, art. 7, tweede lid

Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 807

(472)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het verstrekken van informatie aan de Europese Commissie over de ontwikkeling van de lopende sloopactie.

Periode: 1990-

Product:

Opmerking: Maandelijks wordt een lijst van de ontvangen aanvragen voor sloopuitkeringen van 70% van de genoemde bedragen verstrekt en halfjaarlijks m.n. gegevens over de financiële toestand van het fonds, het aantal ingediende sloopaanvragen en de werkelijk gesloopte tonnage.

Jaarlijks wordt, ook aan de andere fondsen, een lijst verstrekt van schepen, waarvoor een sloopuitkering is uitgekeerd en die nog niet zijn gesloopt.

Bron: Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 (Pb EG L 116/25) inzake de structurele sanering van de binnenvaart, sindsdien gewijzigd, art. 10, tweede lid; Verordening (EEG) nr. 1102/89 van de Commissie van 27 april 1989 (Pb EG L 116/30) ter vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad, art. 6, derde lid, 7, derde lid en 10

4.8.6 Regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart

Als onderdeel van het Europese capaciteitsbeleid beoogt deze regeling, in afwachting van een wet in formele zin, de toename van de vlootcapaciteit gedurende de sloopregeling af te remmen. Dit gebeurt door het heffen van een speciale bijdrage oftewel boete (zie boven), het laten slopen van tonnen laadvermogen, dan wel een combinatie van beide. Deze regeling, waarvan de duur afhankelijk van de

marktontwikkelingen verlengd kan worden, loopt sinds 1989 en is in 1994 met Raadsverordening nr 844/94 verlengd tot april 1999.

(473)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van het model van het aanmeldingsformulier t.b.v. de verplichte melding bij de RVI van in de vaart te brengen vaartuigen.
Periode: 1989-
Product:
Opmerking: De RVI zorgt voor toezending van het formulier
Bron: Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart 1989, art. 2 en 3

(474)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het, binnen de gestelde kaders, zorgdragen voor een goede uitvoering van de regeling oud-voor-nieuw in de Europese binnenvaart.
Periode: 1989-
Product:
Bron: Regeling oud-voor-nieuw in Europese binnenvaart 1989, art. 4

4.8.7 Wet vervoer binnenvaart (Wvb), 1991-

De eventuele invoering in crisissituaties van nationale capaciteitsmaatregelen ingevolge de Wvb geschiedt bij amvb. Een dergelijke maatregel wordt alleen genomen indien het een unaniem verzoek van de branche-organisaties betreft.

(475)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van een organisatie werkzaam op het terrein van de binnenvaart, die kan verzoeken om capaciteitsbeperkende maatregelen.
Periode: 1992
Product: Ministeriële regeling
Opmerking: Deze organisatie doet dit verzoek in de vorm van een ontwerp van een amvb
Bron: Wvb 1992, art. 4
Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 812

4.8.8 Bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart

In aansluiting op het Europese capaciteitsbeleid is het toegestaan flankerende maatregelen te nemen, om de sociale gevolgen van de sanering op te vangen. Hier wordt door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat invulling aan gegeven door middel van de Bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart van 14 december 1995, Stb. 251, die in nauwe samenwerking met het Ministerie van SZW is opgezet. In de periode 1996-1998 kunnen maximaal 150 gewezen zelfstandige binnenvaartondernemers gebruik maken van deze regeling. Rechthebbenden ontvangen voor maximaal 3 jaar (tot en met december 1998, maar uiterlijk tot de maand waarin de ondernemer 65 wordt) een uitkering, om vervroegde pensionering dan wel omschakeling naar ander werk te vergemakkelijken. Het Bureau Zelfstandigen en Scheepvaart van de Gemeentelijke Sociale Dienst van de Gemeente Rotterdam is namens de Minister belast met de uitvoering van de regeling.

(476)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Gemeentelijke Sociale Dienst Rotterdam/Bureau Zelfstandigen en Scheepvaart
Handeling: Het op aanvraag al dan niet verstrekken van een uitkering aan een ondernemer terzake van het beëindigen van een onderneming.
Periode: 1996-1998
Product:
Opmerking: Een ondernemer dient aan een aantal voorschriften te voldoen, om voor een uitkering

in aanmerking te komen. De leeftijd dient bv. te liggen tussen de 55 en 65 jaar. De aanvraag moet zijn ingediend voor beëindiging van het bedrijf (tenzij de ondernemer het schip in 1995 heeft laten slopen t.b.v. het verkrijgen van een sloopuitkering); het recht op de uitkering ontstaat pas na de beëindiging, die in ieder geval voor 1999 plaats dient te hebben.

Bron:

Bedrijfsbeëindigingsregeling binnenvaart 1995, art. 2-12

4.9 Stimulering

4.9.1 Inleiding

Sinds de eerste helft van de jaren negentig voert het Ministerie van Verkeer & Waterstaat mede op basis van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) een stimuleringsbeleid voor de binnenvaart. De relatief milieuvriendelijke en congestievrije binnenvaart wordt gezien als een vervoertak, die een belangrijke bijdrage kan leveren aan de SVV-doelstellingen inzake leefbaarheid en bereikbaarheid. Ook de liberalisering speelt een rol: "... in het kader van de liberalisering van de binnenvaartmarkt (vindt) in de jaren negentig een nadrukkelijke verschuiving plaats naar een meer voorwaardenscheppend beleid in de vorm van stimuleringsregelingen die verder reiken dan alleen infrastructurele verbeteringen."⁸

Albeda wijst in het kader van zijn conflictbemiddeling halverwege de jaren negentig op het belang van stimuleringsbeleid. Stimulerende en flankerende maatregelen zijn nodig met name om de sector voor te bereiden op de toekomstige marktwerking. Het flankerend beleid in de vorm van een bedrijfsbeëindigingsregeling komt aan bod in hoofdstuk 10. Eén van de stimuleringsmaatregelen betreft het verbeteren van de commerciële slagkracht van particuliere schippers, die nu nog afhankelijk zijn van de toerbeurtstelsels, door de vorming van samenwerkingsverbanden.

Doel van het stimuleringsbeleid is het realiseren van een verschuiving van de 'modal split', oftewel het laten plaatsvinden van meer vervoer over het water. Om deze verschuiving te realiseren dient de prijs/kwaliteitsverhouding (de concurrentiepositie) van de binnenvaart te worden versterkt, zowel ten opzicht van het wegvervoer als in internationaal verband. Daarnaast dient een deel van de sector meer marktgericht te denken en te opereren, nu de toerbeurtstelsels gaan verdwijnen. De sector dient zich tevens te richten op (betrekkelijk) nieuwe markten, zoals bv. het vervoer van maritieme en continentale containers. De overheid zal deze ontwikkelingen met behulp van maatregelen stimuleren.

De paragraaf 'Stimulering' van het hoofdstuk 'Wegvervoer' bevat een overzicht aan van de diverse stimuleringsmaatregelen, die veelal in projecten gestalte krijgen en soms meerdere doelen dienen. Ten aanzien van de binnenvaart heeft de afgelopen jaren de nadruk gelegen op onderzoek (Commissie-Van Duursen), voorlichting (Bureau Voorlichting Binnenvaart) en investeringen in de infrastructuur.

In het kader van het stimuleringsbeleid is de rol van DGV eerst en vooral ondersteunend. De overheid tracht knelpunten weg te nemen en kansrijke initiatieven uit de markt te ondersteunen. De ondersteuning kan plaatsvinden in de vorm van financiële instrumenten (subsidie of bijdrage in de kosten). Ook de inzet van communicatieve instrumenten (voorlichting), het bij elkaar brengen van partijen en het laten uitvoeren van haalbaarheidsstudies zijn belangrijk. Steeds meer wordt samen gewerkt met andere overheden (bv. in het project STIGOWA).

Ter stimulering van telematicatoepassingen is er voor het goederenvervoer de (tijdelijke) Demonstratieprogramma Telematica en Transport (zie hoofdstuk 'Telematica'). Voor het inter- en multimodale vervoer is er de Promit-regeling (Promotie multi- en intermodaal vervoer) die onder de SMEG valt. Initiatieven vanuit de binnenvaartsector worden door de afdeling ondersteunt en ten behoeve van financiering doorverwezen naar deze regelingen.

4.9.2 Algemeen

Advisering

⁸ V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 103.

De Adviescommissie Stimulering Internationale Binnenvaart (Commissie-Van Duursen) heeft in opdracht van de Minister een actieplan opgesteld ter bevordering van het internationale, met name intermodale vervoer per binnenschip. In het vervoer van continentale containers heeft de binnenvaart, in tegenstelling tot de maritieme containers, nu bijna geen aandeel. Startpunt van de commissie is het SVV II, op basis waarvan gestreefd wordt naar een positieve ontwikkeling van het vervoer over de binnenwateren.

Het plan zal in overleg met het bedrijfsleven worden uitgevoerd, maar het initiatief hiervoor ligt in eerste instantie bij de bedrijfstak zelf. Het is aan de markt om de actiepunten te vertalen in concrete initiatieven, die dan weer door de overheid waar mogelijk worden ondersteund. De actiepunten van het plan hebben betrekking op aspecten, die van betekenis zijn voor de hele binnenvaart (integrale dienstverlening, technische en logistieke innovatie, etc.).

(477)

Actor: Adviescommissie Stimulering Internationale Binnenvaart
Handeling: Het opstellen van een actieplan ter bevordering van de internationale binnenvaart.
Periode: 1993
Product: Eindrapport `Vaart in de keten. Actieplan ter bevordering van internationaal goederenvervoer via de binnenvaart, 's-Gravenhage 1993.
Opmerking: De commissie is op 1 februari 1993 ingesteld door de Minister van Verkeer & Waterstaat.
Bron: Notitie Goederenvervoer, TK, 1993-1994, 23 709, nr. 1, p. 14

Beleidsregelingen en programma's

De binnenvaart kent geen programma dat specifiek op de sector gericht is.

(478)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van beleids/subsidieregelingen en programma's ter stimulering van projecten en experimenten op het gebied van het goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1995-
Product: Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen 1995, Stcrt. 247; Subsidieregeling schipperszorg binnenvaart 1996, Stcrt. 91; Tijdelijke subsidieregeling samenwerkingsverbanden binnenvaart 1995, Stcrt. 1996/2
Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G, p. 63-64; V&W/DGV, Transport in balans, p. 31

4.9.3 Infra- en suprastructuur

Hoofdvaarwegennet

Het is een primaire taak van de overheid om te zorgen voor een adequate infrastructuur. De verantwoordelijkheid voor beleid en beheer van het hoofdvaarwegennet ligt bij RWS (zie PIVOT-rapport nr. 25 `Waterstaat'). In het kader van het stimuleringsbeleid levert DGV met name financiële bijdragen.

NB Sinds 1 mei is DGG samen met RWS Directie Water opdrachtgever, met RWS Hoofddirectie Uitvoering en de Regionale directies van RWS als opdrachtnemer.

(479)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van met name financiële bijdragen aan de aanleg en verbetering van het hoofdvaarwegennet (MIT).
Periode: 1994-
Product:
Bron: Inl. dhr. drs. P. van Dalen (DGG/Vervoer)

Tijdelijke Beleidsregeling Bijdrage Vaarwegaansluitingen (TBBV)

De overheid ondersteunt tevens initiatieven vanuit het bedrijfsleven betreffende de aanleg of aanpassing van infra- en suprastructuur.

Naar het voorbeeld van een soortgelijke regeling voor het spoorvervoer (zie deelrapport Infrastructuur) komt in 1995 de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen (TBBV), Stcrt. 247, (DGV/G3/V-525119) tot stand. Het betreft hier een steunmaatregel in de zin van het EU-verdrag: de TBBV is dan ook aangemeld bij en vervolgens goedgekeurd door de EC.

Op grond van de TBBV wordt aan verladers en gemeenten subsidie verstrekt voor de realisering van een aansluiting van een bedrijfs- of haventerrein op het vaarwegennet via een niet-openbare terminal waar overslag van goederen plaatsvindt. Het kan daarbij gaan om investeringen in de infrastructuur (kade, rails) of in de suprastructuur (overslag-faciliteiten). De aanpassingen dienen vervoer over water mogelijk te maken, zodat verladende bedrijven over schakelen op aan- en afvoer door de binnenvaart en het inter- en multimodaal vervoer wordt gestimuleerd.

Door met behulp van deze regeling de noodzakelijke randvoorwaarden te scheppen worden kansrijke initiatieven uit de regio's op het terrein van niet-openbare terminals ondersteund. (Aan ondersteuning van initiatieven op het gebied van terminals met een openbaar karakter wordt in het kader van het beleid m.b.t. intermodaal vervoer invulling gegeven.)

Het bedrijfsleven kan, door tussenkomst van de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat in de betrokken regio, aanvragen indienen. Met DGV/G in de rol van opdrachtgever beoordeelt RWS de voorstellen en stelt notities op. Op basis van deze beoordelingsnotities worden aanvragen vervolgens plenair door de afdeling Binnenvaart en de directies van RWS al dan niet goedgekeurd.

(480)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beoordelen en beslissen over aanvragen voor bijdragen uit het Infrastructuurfonds ten behoeve van vaarwegaansluitingen op/naar bedrijfs- of haventerreinen.
Periode: 1996-2000
Product: Beschikkingen o.b.v. ingediende gegevens betreffende:
onderbouwning van het project;
overzicht van de financiering van het project;
overzicht van alle voorbereidende maatregelen;
opgave van jaar van voltooiing project;
de vervoersgarantie inz. Hoeveelheid goederen, die aanvrager via de aansluiting moet overslaan;
gegevens en bescheiden art. 4 Besluit Infrastructuurfonds.
Opmerking: De Minister kan aan de verlening nadere voorschriften verbinden dan wel een bijdrage geheel of gedeeltelijk intrekken. Met toestemming van de Minister kan een project tussentijds worden beëindigd.
Bron: Besluit Infrastructuurfonds; Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen 1996

(481)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het betaalbaar stellen en uitvoeren van (financieel) toezicht op de besteding van de rijksbijdragen ten behoeve van vaarwegaansluitingen.
Periode: 1996-2000
Product:
Opmerking: De Minister wijst toezichthouders aan en kan nadere aanwijzingen geven ter zake van de te voeren administratie.
Bron: TBBV, art. 9 en 10

(482)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het evalueren van de beleidsregeling inzake doelmatigheid en doeltreffendheid.
Periode: 2001

Product: Evaluatierapport
Bron: TBBV, art. 14

4.9.4 Voorlichting en promotie

Het doel van voorlichting en promotie is het vergroten van de bekendheid van de mogelijkheden en voordelen van vervoer over de binnenwateren, het verbeteren van het imago en het verspreiden van kennis. De overheid ondersteunt initiatieven van het bedrijfsleven op dit gebied, zoals het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB). Het BVB wordt sinds 1989 financieel ondersteund door het ministerie.

(483)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (mede-)subsiëren en ondersteunen van voorlichtingsprojecten ter stimulering van de binnenvaart.
Periode: 1989-
Product: Projecten:
- Bureau Voorlichting Binnenvaart
Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 100

4.9.5 Technische en logistieke innovatie

De technische innovatie betreft onder andere de ontwikkeling van nieuwe overslagtechnieken en scheepsontwerpen. Uit het actieplan van de Commissie Van Duursen zijn onder andere een aantal concepten voortgekomen gericht op de optimalisatie van de containerafhandeling. Dergelijke innovaties dragen vaak ook bij aan een verbetering van de dienstverlening (zie hier onder). Telematica komt zoals gezegd aan bod in een apart hoofdstuk.

(484)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het initiëren, subsidiëren, begeleiden en evalueren van stimulerings(deel-) en ontwikkelingsprojecten ter bevordering van innovaties in de binnenvaart.
Periode: 1990-
Product: Pilots, haalbaarheidsstudies, steunregelingen, workshops, samenwerkingsverbanden, etc.
Opmerking: Het kan daarbij ook gaan om projecten die door een andere bestuurslaag worden gestart, zoals het project STIGOWA (Stimuleren Goederenvervoer over Water) van het IPO, dat door V&W wordt medegefinancierd.

- Van Duursen- projecten;
- onderzoek prof. Wijnolst;
- geautomatiseerde overslag (Barge Express);
- Container Uitwisselpunt Binnenvaart (CUB).

Bron: Notitie Goederenvervoer, Tweede Kamer, vergaderjaar 1993-1994, 23 709, nr. 1, p. 15-16; V&W/ DGV, Werkprogramma G 1996, p. 79 en 93; V&W/DGV, Transport in balans, september 1996; V&W/DGV, Plan van aanpak Stimuleren Binnenvaart (interne nota) 1997; Inl. mw. ir. N. Bagchus-Winkel en dhr. E. Withaar (DGV/G), 4 september 1997.

4.9.6 Organisatie aanbodkant

De "organisatie van de aanbodkant" betreft met name de dienstverlening door de sector. DGV beoogt enerzijds door middel van projecten de bestaande dienstverlening te verbeteren, anderzijds de ontwikkeling van nieuwe vormen van dienstverlening door subsidies en haalbaarheidsstudies te ondersteunen. De subsidiëring van het Bureau Milieustransporten Binnenvaart is gericht op het bewerken van de specifieke deelmarkt van milieustransporten. Recentelijk is de koepelorganisatie, Binnenvaart Nederland, tot stand gekomen, ter bevordering van een betere samenwerking in de

belangenbehartiging van de sector. Een aantal maatregelen komt mede voort uit de voorstellen van de Commissie-Albeda. Deze maatregelen, zoals het stimuleren van samenwerkingsverbanden en het verbeteren van het ondernemerschap, dienen ter voorbereiding van de sector op de vrije markt.

(485)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het initiëren, subsidiëren, begeleiden en evalueren van stimuleringsprojecten ter verbetering van de dienstverlening van de binnenvaart.
Periode: 1990-
Product: Haalbaarheidsstudies, steunregelingen, cursussen etc.
Opmerking: Voorbeelden van projecten zijn:

- B-RIL inz. Samenwerking stuwadoors en binnenvaart ter verbetering afhandeling containerbinnenvaart in Rotterdamse haven;
- Albeda-projecten (zie onder);
- BMB (zie onder).

Bron: V&W/DGV, Directieplan Goederenvervoer 1997-2001, 1996, p. 27; V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 79 en 93; V&W/DGV, Transport in balans, september 1996; V&W/DGV, Plan van aanpak Stimuleren Binnenvaart (interne nota) 1997; Inl. mw. ir. N. Bagchus-Winkel en dhr. E. Withaar (DGV/G), 4 september 1997.

Bureau Milieutransporten Binnenvaart

Het Bureau Milieutransporten Binnenvaart is in 1991 opgericht op initiatief van een aantal binnenvaartorganisaties met financiële ondersteuning van V&W. Het BMB richt zich op het aantrekken van milieutransporten voor de binnenvaart, te weten het vervoer van mest, (huishoudelijk) afval, bouw- en sloofafval en vervuilde grond. Deze betrekkelijk nieuwe vervoersstromen worden via de beurs bevracht. Om deze milieutransporten door de binnenvaart te stimuleren (via onderzoek en promotie) ontvangt het BMB een deel van de vergoeding van de beurscommissie (Wvb-provisie). In 1996 wordt de structurele medefinanciering afgebouwd en tegelijk de provisie-inkomsten verhoogd.

(486)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het kwalificeren van een overeenkomst voor het vervoer van lading als milieutransport.
Periode: 1993-
Product: Beschikking
Opmerking: Inzake dergelijke overeenkomsten is de vervoerder een vergoeding (bepaald percentage van de vrachtsom) verschuldigd aan degene die de lading ter vervoer heeft aangebracht.
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, Stcrt. 248, art. 42, zesde lid; Tariefregeling goederenvervoer binnenvaart 1992, art. 2, tweede lid, onderdeel c en art. 15, derde lid, onderdeel c en vierde lid, onderdeel c; TWNZ 1995, art. 25, tweede lid

Tijdelijke subsidieregeling samenwerkingsverbanden binnenvaart

Eén van de maatregelen die voortkomt uit de voorstellen van de Commissie-Albeda is het stimuleren van samenwerkingsverbanden van particuliere schippers. Dit gebeurt door middel van de Tijdelijke subsidieregeling samenwerkingsverbanden 1995, Stcrt. 1996/2.

(487)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beoordelen en beslissen over subsidieaanvragen ten behoeve van oprichting en functioneren van samenwerkingsverbanden in de binnenvaart.
Periode: 1996-
Product: Beschikkingen o.b.v. gegevens en bescheiden:
ondernemingsplan;
afschrift van oprichtingsakte dan wel statuten;
bewijs van inschrijving Kamer van Koophandel;
verklaring van aangeslotenen omtrent inbreng bedrag ten minste gelijk aan subsidie;
eventuele andere gegevens en bescheiden.

Opmerking: De subsidiëring vindt plaats voor ten hoogste drie jaar, is gebonden aan een plafond en bedraagt ten hoogste 50% van de kosten. Jaarlijks stelt de Minister de subsidie over het voorgaande jaar vast. De Minister kan een aanvraag afwijzen; aan een verlening nadere voorschriften verbinden; de subsidie geheel of gedeeltelijk intrekken; en toestemming geven het verband te beëindigen, eventueel met nadere voorschriften.

Bron: Tijdelijke subsidieregeling samenwerkingsverbanden 1995

(488)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het betaalbaar stellen en uitvoeren van (financieel) toezicht op de besteding van de rijksbijdragen ten behoeve van samenwerkingsverbanden.

Periode: 1996-

Product:

Opmerking: De Minister kan nadere aanwijzingen geven ter zake van de te voeren administratie en wijst toezichthouders aan, die bevoegd zijn zich te doen vergezellen door door hen aangewezen personen

Bron: Tijdelijke subsidieregeling samenwerkingsverbanden 1995, art. 15 en 16

(489)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het evalueren van de subsidieregeling inzake doeltreffendheid en effecten.

Periode: 2000

Product: Evaluatierapport

Bron: Tijdelijke subsidieregeling samenwerkingsverbanden 1995, art. 17

4.9.7 Milieu

De binnenvaart wordt gestimuleerd juist omdat deze vervoertak relatief milieuvriendelijk is. Het verder versterken van dit milieuvriendelijke karakter is het doel van de bijdrage aan de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB). Het SAB beheert een landelijk net van inzamelpunten voor scheepsafvalstoffen. Tot de inwerkingtreding van een internationale regeling in het kader van de CCR treedt V&W naast VROM op als mede-subsidiënt van deze gratis inzameling.

(490)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het initiëren, (mede-)subsidiëren, begeleiden en evalueren van projecten ter stimulering van de milieuvriendelijkheid van de binnenvaart.

Periode: 1990-

Product: Projecten:

Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (1994-1997)

voorlichting d.m.v. folder V&W/DGV, 'Energiebesparing Binnenvaart', z.j., Den Haag.

Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 94

4.9.8 Welzijn

Subsidieregeling schipperszorg binnenvaart

In 1996 heeft V&W de subsidiëring van een aantal welzijnsinstellingen in de binnenvaart overgenomen van het Ministerie van SZW. Op basis van de Subsidieregeling schipperszorg binnenvaart 1996, Stcrt. 91, worden instellingen gesubsidieerd, die als doel hebben het stimuleren, coördineren en uitvoeren van schipperszorg. Deze schipperszorg betreft activiteiten, projecten en voorzieningen van sociale en sociaal-culturele aard.

(491)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, gehoord de betrokken instelling, beoordelen en beslissen over

subsidieaanvragen ten behoeve van schipperszorg in de binnenvaart.
Periode: 1996-
Product: Beschikkingen o.b.v.:

- begroting van inkomsten en uitgaven;
- werkplan.

Opmerking: De Minister kan bij de verlening nadere verplichtingen opleggen; maakt jaarlijks het subsidieplafond bekend; stelt jaarlijks de subsidie over het voorgaande jaar vast; en kan de subsidie geheel of gedeeltelijk intrekken.
Bron: Subsidieregeling schipperszorg binnenvaart 1996

(492)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het betaalbaar stellen en uitoefenen van (financieel) toezicht op de besteding van de rijksbijdragen ten behoeve van de schipperszorg.
Periode: 1996-
Product:
Opmerking: De Minister wijst toezichthouders aan, die bevoegd zijn zich te doen vergezellen door door hen aangewezen personen
Bron: Subsidieregeling schipperszorg binnenvaart 1996, art. 13 en 14

(493)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het evalueren van de subsidieregeling inzake doeltreffendheid en effecten.
Periode: 1999
Product: Evaluatierapport
Bron: Subsidieregeling schipperszorg binnenvaart 1996, art. 15

4.10 Beroep en bezwaar

4.10.1 O.g.v. WGB

Bezwaar

De behandeling van bezwaren is onder de werking van de WGB een integraal onderdeel van de procedures inzake vergunningsverlening en inschrijving en wordt daarom in de desbetreffende paragraaf beschreven.

Beroep

1954-1984

Degene die rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen door een beschikking op grond van de WGB kan daartegen beroep instellen. Tegen beschikkingen van de CVG/CVV en van een instantie, waaraan bevoegdheden van de Commissie zijn overgedragen, staat tot 1984 beroep open op de Kroon. Van beschikkingen van de Voorzitter van de Commissie, van de Rijksinspecteur van het Verkeer of van een instantie, waaraan bevoegdheden van de Voorzitter of van de Rijksinspecteur zijn overgedragen, evenals van beslissingen tot ontheffing van het bestuur van een schippersbeurs staat beroep open op de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister neemt een gemotiveerde beslissing, na de beroepscommissie, bij amvb in te stellen, gehoord te hebben. Deze beroepsregeling is tot 1984 van toepassing.

(494)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van advies in het kader van de voorbereiding van een Kroonbeslissing inzake beroep, ingesteld tegen een op grond van de WGB genomen beschikking van de CVG/CVV of van een instantie waaraan bevoegdheden van de CVG/CVV zijn overgedragen.
Periode: 1945-1984

Product:
Bron: WGB 1951, art. 53

(495)
Actor: College van Gedeputeerde Staten/vertegenwoordiger
Handeling: Het deel uit maken van de beroepscommissie bij de behandeling van beroepen van beschikkingen van een Rijksinspecteur.
Periode: 1954-1984
Product:
Bron: WGB 1951, art. 55, tweede lid, sub a

(496)
Actor: Beroepscommissie ex art. 55 WGB
Handeling: Het adviseren van de minister inzake een beroep ingediend tegen een beschikking van de Voorzitter van de CVG/CVV, de Rijksinspecteur, of een instantie waaraan bevoegdheden van de CVG/CVV zijn overgedragen, dan wel tegen een beslissing tot ontheffing van het bestuur van een schippersbeurs.
Periode: 1954-1984
Product: Advies
Opmerking: Deze beroepscommissie is dezelfde als in het kader van de WAG, met dezelfde adviesprocedure.
Bron: WGB 1951, art. 55; UGB 1954, art. 83

(497)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, gehoord de beroepscommissie, beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WGB genomen beschikking van de Voorzitter van de CVG/CVV, de Rijksinspecteur, of een instantie waaraan bevoegdheden van de CVG/CVV zijn overgedragen, dan wel beslissing tot ontheffing van het bestuur van een schippersbeurs.
Periode: 1954-1984
Product: Beschikking
Opmerking: Indien de beslissing afwijkt van het advies van de beroepscommissie, worden de redenen vermeld in de beschikking en met het advies openbaar gemaakt. De minister is bevoegd inzake beroep tegen een beslissing genomen o.g.v. het UGB een tijdelijke voorziening te treffen in afwachting van zijn beschikking. Tegen een aantal beslissingen genomen o.g.v. het UGB door of vanwege de Rijksinspecteur/andere instantie is geen beroep mogelijk.
Bron: WGB 1951, art. 55

1984-1992

Bij wet van 28 april 1983, Stb. 254, vindt herziening van de beroepsregeling plaats. Tegen beschikkingen, gegeven op grond van de WGB of de daarop rustende bepalingen, kan nu door degene die rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen, beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB). Het CBB wordt als enige beroepsinstantie aangewezen tegen beschikkingen, onder andere op grond van de WGB genomen, van de minister van V&W, (de Voorzitter van) de CVV, de Rijksinspecteur en een andere instantie, aan wie bevoegdheden zijn overgedragen. De beroepscommissie houdt daarmee op te bestaan.

(498)
Actor: a. Minister van Verkeer en Waterstaat
b. (Voorzitter) CVV
c. andere instantie, aan wie bevoegdheden zijn overgedragen
Handeling: Het al dan niet verstrekken van inlichtingen en het zich verweren inzake een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WGB genomen beschikking.
Periode: 1984-1992
Product: Verweerschrift, conclusie van dupliek, verzoekschrift e.d.
Opmerking: Het College van Beroep kan het vergunningverlenend lichaam veroordelen tot een (gedeeltelijke) schadevergoeding aan de partij, die in beroep is gegaan.
Bron: Wet administratieve rechtspraak bedrijfsorganisatie 1954, Stb. 416, diverse art.

(499)
 Actor: College van Beroep voor het bedrijfsleven
 Handeling: Het beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WGB genomen beschikking.
 Periode: 1984-1992
 Product: Beschikking
 Opmerking: Van 1984 tot 1986 kan de voorzitter van het College een beroepsschrift aan de instantie sturen, die de beschikking heeft genomen, met de uitnodiging het als een bezwaarschrift aan te merken en vervolgens te behandelen, o.a. door eventueel belanghebbende(n) te horen alvorens te beslissen (art. 53, tweede en derde lid, 54, 55);
 Ingeval van beroep van een ingeschrevene tegen een beschikking van een Rijksinspecteur tot het niet verlenen in bijzondere omstandigheden van een (tijdelijke) vergunning voor de uitvoering van beroepsvervoer oordeelt het College tevens over de beschikking van de Directeur-Generaal inzake de machtiging van de Rijksinspecteur hiertoe.
 Ieder beroep wordt door de voorzitter van het College gemeld aan de Rijksinspecteur, aan wie tevens een afschrift van de uitspraak wordt gezonden.
 Bron: WGB 1951, zoals gewijzigd bij wet van 28 april 1983, Stb. 254 en bij wet van 12 maart 1986, Stb. 99, art. 53-56

4.10.2 O.g.v. WSSB, Wvb en TWNZ

Bezwaar

1992-1994

De behandeling van bezwaren is tot 1994 een integraal onderdeel van de procedures inzake vergunningsverlening en inschrijving en wordt in de desbetreffende paragraaf beschreven.

Regeling vergunningsverlening vervoer

In het kader van het examen voor het Vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart neemt de commissie, belast met het afnemen van het examen, de beslissingen over de uitslag. Over de uitsluiting van het examen beslist de commissie, dan wel het bestuur van de stichting, onder wier auspiciën het examen plaats heeft, te weten de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart. Degene die rechtstreeks in zijn belangen wordt getroffen door zo'n beslissing kan een bezwaarschrift indienen bij de Minister.

(500)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het, gehoord de indiener van het bezwaarschrift en de examencommissie resp. het bestuur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart, beslissen op een bezwaarschrift ingediend tegen een beslissing van de commissie m.b.t. de uitslag van een examen, dan wel een beslissing van de commissie resp. bestuur m.b.t. de uitsluiting van het examen.
 Periode: 1992-
 Product: Beschikking
 Bron: Regeling vergunningsverlening vervoer 1992, art. 3

Vrachtverdelingsregeling

De Commissie van Advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter neemt de examens af ten bewijs dat voldaan wordt aan de eis van vakbekwaamheid. Degene die rechtstreeks in zijn belangen wordt getroffen door een beslissing van de commissie kan een bezwaarschrift indienen bij de Minister. Tegen een beslissing van de commissie kan ook beroep worden ingesteld op grond van artikel 59 van de wet.

(501)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, gehoord de indiener en de commissie, beslissen op een bezwaarschrift, ingediend tegen een beslissing van de Commissie van Advies omtrent de geschiktheid als scheepsbevrachter.

Periode: 1993-

Product: Beschikking

Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 49

1994-

Sinds 1 januari 1994 is de bezwaarschriftenprocedure wettelijk verplicht gesteld. Het horen van degene die een bezwaarschrift heeft ingediend vormt een verplicht onderdeel van deze procedure. Slechts tegen een op een bezwaarschrift genomen besluit van een bestuursorgaan kan men voortaan in beroep gaan.

(502)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Hoorcommissie Bezwaarschriften RVI

Handeling: Het beschikken op een bezwaarschrift ingediend tegen een besluit van de Minister dat op grond van de WSSB, Wvb of Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer is genomen.

Periode: 1994-

Product: Beschikking

Bron: RVI Jaarverslag 1994, p. 30; WSSB 1990; Wvb 1992; TWNZ 1995

Beroep

Het College van Beroep voor het Bedrijfsleven wordt ook in de WSSB (1990), Wvb (1991) alsmede TWNZ (1995) als enige beroepsinstantie tegen beschikkingen aangewezen.

(503)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het al dan niet verstrekken van inlichtingen en het zich verweren inzake een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WSSB, Wvb of TWNZ genomen beschikking.

Periode: 1990-

Product: Verweerschrift, conclusie van dupliek, verzoekschrift e.d

Opmerking: Het College van Beroep kan het orgaan veroordelen tot een schadevergoeding aan de partij, die in beroep is gegaan.

Bron: Wet administratieve rechtspraak bedrijfsorganisatie 1954, Stb. 416, diverse art., gewijzigd bij wet van 16 december 1993, o.a. de citeertitel in Wet bestuursrechtspraak bedrijfsorganisatie

(504)

Actor: College van Beroep voor het bedrijfsleven

Handeling: Het beslissen in een beroep, ingesteld tegen een op grond van de WSSB, Wvb of TWNZ genomen beschikking.

Periode: 1990-

Product: Beschikking

Bron: WSS 1990, art. 18; Wvb 1991, art. 59; TWNZ 1995, art. 28

4.11 Handhaving

NB Een algemene inleiding inzake de handhaving en de Rijksverkeersinspectie is te vinden in het deelrapport CPV.

4.11.1 Inleiding

Handhaving betreft zowel het toezicht op de naleving van de regelgeving, de opsporing van de in de wet strafbaar gestelde feiten, alsmede het opleggen van bestuursrechtelijke sancties.

Het uitoefenen van toezicht kan een zelfstandige taak zijn, maar is tevens een vast bestanddeel van zowel de strafrechtelijke als de bestuursrechtelijke handhavingstaak

De wet- en regelgeving op het gebied van het goederenvervoer over de binnenwateren dient meerdere, onderling samenhangende doelstellingen betreffende marktordening, gelijke concurrentievoorwaarden, veiligheid en arbeidsomstandigheden.

De Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart 1995, Stb. 598 valt primair onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid; de minister van Verkeer en Waterstaat is tweede ondertekenaar. Aangezien één inspectiedienst, te weten de RVI, door middel van integrale controles, toeziet op de naleving van alle relevante wetgeving wordt de handhaving van deze wetgeving in dit rapport behandeld. In het kader van deze wet is de RVI overigens ook belast met de afgifte van vaartijden- en diensttijdenboekjes. De handhaving inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen komt in de desbetreffende paragraaf aan bod.

De wetgeving die primair gericht is op ordening van de vervoermarkt betreft de Wet Sloopregeling Binnenvaart (WSB), de Wet structurele sanering binnenvaart (WSSB), de Wet en het Besluit vervoer binnenvaart (Wvb en Bvb) en de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer (TWNZ). Inzake de voorloper van de Wvb, de Wet Goederenvervoer Binnenvaart (WGB) is tot 1969 alleen de RVI belast met de opsporing van overtredingen. Met de handhaving van de overige wetgeving zijn belast:

de bij of krachtens art. 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen ambtenaren. Het betreft hier algemene opsporingsambtenaren, d.w.z. de gemeente- en rijkspolitie; de ambtenaren van invoerrechten en accijnzen (niet ingevolge WSB); de door de minister van V&W (en Justitie) aangewezen ambtenaren, d.w.z. opsporingsambtenaren van de Rijksverkeersinspectie.

Overtredingen van de diverse verbodsbepalingen van deze wetten zijn aangemerkt als economisch delict.

(505)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren, die belast zijn met het opsporen van bij wet strafbaar gestelde feiten.
Periode: 1977-
Product: Ministeriële regeling, bv. Regeling aanwijzing met toezicht belaste ambtenaren 1992, Strt. 147
Bron: WSB 1976, art. 18; WSSB 1990, art. 12; Wvb 1991, art. 60, eerste lid, onder c; TWNZ 1995, art. 26

(506)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel geven van richtlijnen m.b.t. de uitoefening van het toezicht, dat door de aangewezen ambtenaren wordt uitgeoefend op de naleving van de binnenvaartwetgeving.
Periode: 1990-
Product:
Bron: WSSB 1990, art. 12, tweede lid; Wvb 1991, art. 60, tweede lid; TWNZ 1995, art. 26

4.11.2 Handhaving door de RVI

De RVI houdt ook op gebied van de binnenvaart toezicht op de naleving van de regelgeving en spoort, indien aan de orde, strafbare feiten op. Hiertoe wordt in de jaren negentig 1% van het controle-apparaat ingezet, waarbij samenwerking met de politie belangrijk is. Net als in het vervoer over de weg, worden 'integrale controles' verricht: alle relevante wetgeving wordt door ambtenaren van de RVI gecontroleerd. Het gaat daarbij om de veiligheid en arbeidsomstandigheden (de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart), de marktordening (Wvb, sloopwetten) en gevaarlijke stoffen (WVGS). De controles, waarbij gevaarlijke stoffen worden aangetroffen, komen aan bod in de paragraaf 'Gevaarlijke stoffen'. In het kader van de WSSB oefent de RVI toezicht uit op de werkelijke sloop van binnenschepen.

- (507)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
 Handeling: Het in het kader van de handhaving van de vervoerwetgeving houden van controles van binnenvaartschepen:
 - staandehoudingen zonder overtredingen;
 - overtredingen zonder proces-verbaal;
 - processen-verbaal;
 - processen-verbaal met dwangmaatregelen (bv. vaarverboden)
 - waarschuwingsbrieven (sinds 1992).
 Periode: 1945-
 Product:
 Bron: WSSB 1990, art. 12; Wvb 1991; RVI, Jaarverslag 1992 en 1996
- (508)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Scheepvaartinspectie
 Handeling: Het eventueel uitoefenen van controle op de sloop van het binnenschip, waarvoor een sloopuitkering op grond van de WSB is aangevraagd.
 Periode: 1977-1990
 Product:
 Opmerking: Een bepaling met deze strekking dient te worden opgenomen in de overeenkomst tot slopen tussen eigenaar en sloper.
 Bron: WSB 1976, art. 4, vierde lid; Besluit sloopregeling binnenvaart 1986, art. 4
- (509)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
 Handeling: Het toezicht houden op de daadwerkelijke sloop van een binnenschip en het op grond daarvan afgeven van een sloopverklaring.
 Periode: 1990-
 Product:
 Opmerking: Alvorens tot sloop mag worden overgegaan wordt de identiteit van het binnenschip vastgesteld. Vervolgens geeft de controleur aanwijzingen aan de sloper over de sloopwijze en het toezicht daarop. Na de daadwerkelijke sloop en verschroting wordt een verklaring afgegeven op basis waarvan de eigenaar zijn sloopuitkering kan ontvangen.
 Bron: WSSB 1990, art. 12; Verordening (EEG) no. 1101 /89 van de raad van 27 april 1989 (Pb EG L 116/ 25) betreffende de structurele sanering van de binnenvaart; Regeling structurele sanering binnenvaart 1990, art. 8 en 1993, art. 11; RVI, Controleresultaten 1990, p. 43; Sloopregeling sleep-, duw- of duwsleepboten 1990, Stcrt. 156
- (510)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
 Handeling: Het eventueel bij dwangbevel invorderen van de kosten, die het gevolg zijn van het in strijd handelen met de bepalingen van de WSSB, Wvb of TWNZ.
 Periode: 1990-
 Product: Beschikking
 Bron: WSSB 1990, art. 14; Wvb 1991, art. 62, tweede lid; TWNZ 1995, art. 26
- (511; vervallen)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
 Handeling: Het, al dan niet in samenwerking met andere (opsporings-)diensten, verrichten van fraudeonderzoeken bij Nederlandse ondernemingen die betrokken zijn bij de binnenvaart.
 Periode: 1945-
 Product:
 Opmerking: Of een dergelijk onderzoek op het gebied van de binnenvaart heeft plaatsgevonden is onbekend.
 Bron: RVI, Jaarverslag 1992, p. 34-35

Bestuursrechtelijke handhaving

In het kader van het beheer van de schippersbeurs staan de RVI een aantal bestuursrechtelijke sancties ter beschikking.

O.g.v. de WGB

(512)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het, in geval van ernstige klachten van een verlader inzake de uitvoering van een vervoersovereenkomst voor ongeregeld vervoer door een vergunninghouder, maken van een aantekening in het bevrachtingsboekje, op grond waarvan het binnenschip niet meer aan die verlader wordt toegewezen.
Periode: 1954-1992
Product: Beschikking
Bron: Beursreglement 1954, art. 25

O.g.v. de Wvb en/of TWNZ

(513)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het doorhalen van een binnenschip en het, gehoord de vergunninghouder, gedurende 4 weken uitsluiten van opname op de schepenlijst, indien: zonder melding met een op de lijst opgenomen binnenschip vervoer wordt verricht waarop het vrachtverdelingsstelsel niet van toepassing is; het betreffende binnenschip zich niet meer op de binnenwateren bevindt.
Periode: 1993-
Product:
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 14 en 15

(514)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het doorhalen van een binnenschip en het gedurende 4 weken uitsluiten van opname op de schepenlijst, indien het betreffende binnenschip zich niet meer op de binnenwateren bevindt.
Periode: 1995-
Product:
Bron: TWNZ 1995, art. 9-10

(515)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het, indien ten onrechte gereflecteerd wordt, uitsluiten van een vergunninghouder t.a.v. het betreffende binnenschip voor een periode van vierentwintig uur van deelname aan het reflecteren.
Periode: 1993-
Product:
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 19; TWNZ 1995, art. 12, tweede lid

(516)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI
Handeling: Het eventueel uitsluiten van een binnenschip voor een bepaalde periode van het vervoer van de betrokken verlader, dan wel meerdere/alle verladers.
Periode: 1993-
Product: Dit gebeurt indien na onderzoek een klacht van een verlader of scheepsbevrachter inzake de uitvoering van een vervoersovereenkomst door of vanwege een vergunninghouder gegrond blijkt te zijn.
Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 21

(517)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI

Handeling: Het, gehoord de betreffende scheepsbevrachter, uitsluiten van de scheepsbevrachter van het bemiddelen bij het totstandkomen van een vervoerovereenkomst, indien deze in strijd heeft gehandeld met de gestelde regels.

Periode: 1993-

Product:

Opmerking: Het betreft een periode van maximaal 10 dagen.

Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 51

(518)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Rijksinspecteur RVI

Handeling: Het verwijderen uit of de toegang ontzeggen tot plaatsen van tussenkomst en samenkomst van degene, die handelt in strijd met de door of vanwege de Minister gegeven aanwijzingen m.b.t. de handhaving van de orde en beperking van de hinder.

Periode: 1993-

Product:

Bron: Vrachtverdelingsregeling 1992, art. 53-55; TWNZ 1995, art. 6, derde en vierde lid

4.12 Internationaal overleg

Op het terrein van het goederenvervoer over de binnenwateren neemt Nederland deel aan overleg, enerzijds in internationale en supranationale fora, anderzijds in bilateraal verband.

De fora zijn de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Europese Unie (EU), de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT), de Economic Commission for Europe (ECE) en de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux). Deze fora en hun doelstellingen zijn, met uitzondering van de CCR, beschreven in het deelrapport 'Goederenvervoer per spoor 1945-1996'. De status van de diverse fora verschilt sterk: in sommige vindt uitwisseling van informatie plaats, in andere dwingende besluitvorming. Ook het niveau, waarop overleg plaatsvindt, varieert van ministerieel tot ambtelijk. De EU en de CCR zijn voor de binnenvaart de belangrijkste organen.

Onder de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer & Waterstaat wordt het beleid binnen het ministerie gecoördineerd in het Coördinatie-organ Internationaal Betrekkingen (COIB) en het Coördinatie-organ Internationaal Betrekkingen Oost-Europa (COIB-OE). Binnen Goederenvervoer berust de beleidsinhoudelijke coördinatietaak bij de Hoofdafdeling Internationaal Beleid (zie hoofdstuk Internationaal beleid). De ambtelijke vertegenwoordiging in de diverse werkgroepen en commissies vindt plaats aan de hand van interne instructies.

Het Nederlandse beleid is met name gericht op het handhaven en, zo mogelijk, versterken van de concurrentiepositie van het Nederlandse goederenvervoer over het water d.m.v. liberalisatie: het creëren van een transportmarkt zonder belemmeringen.

Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is het uitvoerende orgaan van de Akte van Mannheim. De CCR zetelt in Straatsburg en heeft Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, Nederland, België en het Verenigd Koninkrijk als verdragsstaten. De CCR ziet toe op de vrijheid van de scheepvaart op de Akte-wateren, waaronder de Rijn, en stelt regels vast in het belang van (de veiligheid van) de Rijnvaart. De regels zijn met name technisch van aard en hebben betrekking op bemanning, schepen en vaarwegen. Op het gebied van de marktordering wordt de toegang tot de markt geregeld met behulp van de Rijnvaartverklaring. Deze verklaring is door de CCR vastgesteld in het Toepassingsreglement voor het reële bandregime voor de Rijnvaart. Ook levert de CCR, zoals in het geval van de sloopregelingen, inhoudelijke bijdragen aan het beleid in de EU.

Unaniem genomen besluiten van de CCR zijn bindend voor de verdragsstaten. Dergelijke resoluties hebben een directe werking. Met meerderheid van stemmen genomen besluiten hebben de status van aanbeveling. Verdragsstaten kunnen verdragen eventueel ook van toepassing laten zijn op de overige wateren.

De CCR kent een Comité Directeur, ofwel plenaire vergadering die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verdragsstaten, de zgn. Rijnvaartcommissarissen. De Nederlandse

delegatie bestaat uit drie commissarissen, geleverd door Buitenlandse Zaken (delegatiehoofd), DGV en RWS. Het Comité Directeur van de CCR vergadert twee maal per jaar en stelt werkgroepen en comités in, die deze vergaderingen voorbereiden. In deze werkgroepen en comités, waaronder het Comité technique en het Comité économique, hebben veelal deskundigen uit de verdragsstaten zitting. De ministers komen alleen bijeen om verdragen te tekenen.

Bij het opstellen van de (technische) verdragen is met name de Scheepvaartinspectie betrokken. De afdeling Binnenvaart heeft hier een rol op afstand en ziet er op toe dat de gestelde regels de ontwikkeling van de binnenvaart niet afremmen.

(519)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/(plaatsvervangend) Rijnvaartcommissaris
Handeling: Het, in samenwerking met de andere Rijnvaart-commissarissen, opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de plenaire vergaderingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, met betrekking tot de sociaal-economische aspecten van de Rijnvaart.
Periode: 1945-
Product: Reglementen
Bron: De Binnenscheepvaart, V&W 1993, p.7; Inl. dhr. drs. P. van Dalen, 27 augustus 1997

(520)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de comités en werkgroepen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, met betrekking tot de sociaal-economische aspecten van de Rijnvaart.
Periode: 1945-
Product:
Bron: PIVOT-rapport Waterstaat, p. 224

Europese Unie (EU)

In EU-verband ligt het initiatief tot het nemen van een besluit in de meeste gevallen bij de Europese Commissie. De Werkgroep Verkeer en Vervoer heeft op dit terrein de taak een dergelijk initiatief uit te werken en een voorstel aan de Raad te formuleren. De Raad van Ministers, in casu de Transportraad, heeft de bevoegdheid tot vaststelling van een besluit. Het is veelal een traject van jaren, voordat een richtlijn of een verordening tot stand komt. De deelname van de minister van Verkeer & Waterstaat aan de Transportraad wordt door DGV, in het Departementaal Overlegorgaan Europese zaken (DOE), gecoördineerd.

(521)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de Werkgroep Verkeer en Vervoer van de Commissie van de EU, inzake goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1957-
Product: Bijdragen, afspraken
Bron: EG-richtlijn 91/440 van 29 juli 1991

Met de binnenvaartlanden van Midden- en Oost-Europa wordt gewerkt aan een geleidelijke liberalisatie van het Oost-Westvervoer. Een eerste stap betreft een mogelijk, vijfjarig multilateraal binnenvaartverdrag met de Visegrad-landen (Polen, Tsjechische Republiek, Slowakije en Hongarije).

(522)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de (voorbereiding van de) onderhandelingen van de EU met de binnenvaartlanden van Midden- en Oost-Europa.
Periode: 1990-
Product: Bijdragen
Opmerking: Het ministerie van Buitenlandse Zaken en de afdeling Internationaal Beleid van V&W zijn bij dit beleid betrokken. De bijdrage van de afdeling Binnenvaart betreft het

deelnemen:
aan besprekingen in het "Speciaal Comité" van de EU-Raad dat de onderhandelingen begeleidt;
aan de onderhandelingsronden als waarnemer;
na inwerkingtreding van de overeenkomst, aan de Gemengde Commissie EU/Visegrad-landen.

Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 90

Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT)

De CEMT heeft geen wetgevende, alleen politieke bevoegdheden.

Wat betreft het goederenvervoer over de waterwegen heeft dit vergaderplatform tot nu toe geen rol van betekenis gespeeld. Het voorbereidende werk vindt in principe plaats in een ambtelijke werkgroep: deze werkgroep formuleert voorstellen, die naar het Comité van Gedeputeerden gaat. Dit comité fungeert als ambtelijk voorportaal van de Ministerraad, die uiteindelijk de politieke uitspraak doet in de vorm van resoluties.

De Hoofdafdeling Internationale Zaken verzorgt binnen G de coördinatie ten aanzien van het Comité van Gedeputeerden.

(523)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen van betreffende ambtelijke werkgroep, ter voorbereiding van resoluties van de Ministerraad van de CEMT, inzake goederenvervoer over de binnenwateren.

Periode: 1953-

Product: Afspraken

Bron: Directieplan Goederenvervoer 1997-2001

Economic Commission for Europe (ECE)

De ECE is de Europese afdeling van de Verenigde Naties (VN). De ECE heeft geen politieke of wetgevende bevoegdheid. Het overleg over vervoersaangelegenheden is op ambtelijk niveau en resulteert met name in technische verdragen. De bemoeienis van DGV ligt met name op het gebied van vervoer.

In het Inland Transport Committee (ITC) komt het algemene transportbeleid aan de orde. Het ITC is één van de Principal Subsidiary Bodies van de ECE en het forum waarbinnen verdragen tot stand komen. Een vertegenwoordiger van de Hoofdafdeling Internationaal Beleid zit hier in namens het ministerie (zie hoofdstuk internationaal beleid).

De verschillende werkgroepen (Working Party's), die onder het ITC vallen, doen voorstellen aan het ITC. Vanuit het belang van de binnenvaart heeft DGV bemoeienis met de werkgroepen gevaarlijke stoffen en Europese infrastructuur netwerk. G levert bijdrage aan deze werkgroepen, waarbij de afdeling Gevaarlijke Stoffen respectievelijk RWS de rol van voortrekker heeft (zie hoofdstuk Gevaarlijke Stoffen).

Bilateraal overleg

Met diverse landen vindt bilateraal overleg plaats, op ministerieel, maar voornamelijk op ambtelijk niveau. Dit overleg, al dan niet frequent, vindt over het algemeen op ad hoc basis plaats. Met de niet-EU-landen Polen, Tsjechische Republiek, Slowakije en Hongarije zijn eind jaren tachtig, begin jaren negentig bilaterale binnenvaartovereenkomsten gesloten. In het kader van de zgn. Gemengde Commissies vindt met deze landen periodiek overleg plaats om het vervoer te faciliteren. In geval van een multilaterale overeenkomst in EU-verband (zie daar) dienen deze overeenkomsten in beginsel te wijken.

(524)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden, voeren en evalueren van overleg, en het sluiten van een overeenkomst met een minister van Verkeer van een (buur-) land, inzake

goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1945-
Product: Jaarplanningen, verdragen, instructies, verslagen en protocollen
Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 89

Benelux

De Benelux kent een Commissie voor het Verkeer, met een subcommissie Vervoer over de waterwegen. Deze ambtelijke commissies doen voorstellen aan de Raad van de Economische Unie, het ambtelijk toporgaan van de Benelux, dat de besluiten van het Comité van Ministers voorbereidt. De ambtelijke commissies voeren deze besluiten tevens uit. De Benelux is regelmatig het podium waar afstemming gezocht wordt inzake te behandelen EU-dossiers. De laatste jaren heeft de Benelux op het gebied van het goederenvervoer over de waterwegen een beperkte rol gespeeld.

(525)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de sub-commissie Vervoer over de binnenwateren binnen de Benelux, inzake goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1953-
Product: Bijdragen
Bron:

European Central Inland Transport Organisation (ECITO)

In het kader van de wederopbouw wordt de European Central Inland Transport Organisation (ECITO) ingesteld, om het vervoerwezen weer op de rails te zetten. Vanaf 1947 het ITC van de ECE deze taak over.

(526)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de ECITO, inzake goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1945-1947
Product: Bijdragen
Bron: Van Tol, project Historisch Archief NS

Niet-gouvernementele organisaties

(527)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de organen van non-gouvernementele internationale organisaties, inzake goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1945-
Product:
Opmerking: Het gaat bv. om de Union Internationale de la Navigation Fluviale (UINF)
Bron:

Advisering internationale zaken

(528)

Actor: SER/Commissie Vervoersvraagstukken
Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) beleid op het gebied van het goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1971-
Product: Advies
Opmerking: In het kader van deze advisering licht G op verzoek zijn plannen toe.
Bron:

(529)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer
Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) beleid inzake het goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1987-1991
Product: Advies
Opmerking: Een ad-hoc-commissie uit de Raad adviseert in dezen.
Bron:

(530)

Actor: a. Raad voor Verkeer en Waterstaat
b. Vaste Commissie Goederenvervoer
Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) beleid inzake het goederenvervoer over de binnenwateren.
Periode: 1991-
Product: adviezen
Bron: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat 1992, Stb. 503, art. 1d

5 GOEDERENVERVOER PER SPOOR

5.1 Inleiding

5.1.1 NS-goederenvervoer en zijn producten

Met ingang van 1 januari 1938 wordt de exploitatie van het Nederlandse spoorwegnet opgedragen aan de NV Nederlandse Spoorwegen. Het goederenvervoer per spoor behoort vanaf dat moment tot de taken van deze nieuwe onderneming.

NS-goederenvervoer, het railgoederenvervoerbedrijf van de NS, levert verschillende vervoerproducten. Tot in de tweede helft van de jaren zestig is het wagenladingvervoer, ook wel gespreid vervoer genoemd, mede door het kolenvervoer, de kurk waarop NS-goederenvervoer drijft. Dit vervoer verloopt volgens een vaste dienstregeling, over een netwerk van spoorlijnen tussen een aantal vaste regionale beheerspunten. Daar worden de wagens met het oog op hun bestemming herverdeeld over buurttreinen, die de aangesloten laad- en losplaatsen bedienen. Het vervoer functioneert op basis van een zekere productie-capaciteit, die op basis van vervoerprognoses enkele jaren van te voren al moet worden ingesteld. De kosten van het gespreide vervoer zijn dan ook voor een groot gedeelte vast.

In het stukgoederenvervoer bevatten de wagens zendingen voor verschillende geadresseerden en vindt voor- en natransport meestal per vrachtauto plaats. Dit vervoer bleek in de jaren tachtig niet langer rendabel te zijn.

Ten tijde van de afname van het wagenladingvervoer verschijnen er twee nieuwe vervoerproducten: het treinladingvervoer en het gecombineerd vervoer. In het treinladingvervoer, ook wel gesloten vervoer genoemd, gaan de treinen voor één klant van één vertrek- naar één bestemmingspunt. Vaak gaat het hierbij om grote hoeveelheden van één goed, met name massagoederen als erts, steen, kolen, graan e.d., waarvoor één enkel type wagen wordt gebruikt. In tegenstelling tot gespreid vervoer zijn de kosten van het gesloten vervoer voor het grootste gedeelte variabel van karakter.

Het gecombineerde of intermodale vervoer vindt plaats tussen terminals, waar de containers, opleggers en wissellaadbakken worden overgeladen. Het containervervoer is hierbij de belangrijkste tak, voornamelijk door het toenemende belang in de verbindingen tussen de zeehavens, met name Rotterdam, en het Europese achterland. In het containervervoer kan vaak de formule van het treinladingvervoer worden toegepast. Ook groeit de laatste jaren het netwerk van zogenaamde shuttles: deze speciaal ontworpen shuttletreinen rijden nationaal en internationaal tussen terminals, volgens een vaste dienstregeling met een vaste samenstelling.

Goederenvervoer was tot voor kort een toegevoegd product aan het hoofdproduct reizigersvervoer. Begin jaren negentig volgt er een maatschappelijke herwaardering en wordt er door NS en overheid gekozen voor een groeistrategie. Sinds kort gaat in het kader van de verzelfstandiging van de NS ook het railgoederenvervoerbedrijf, inmiddels onder de naam NS Cargo, als juridisch zelfstandige bedrijfseenheid verder. NS Cargo biedt een viertal producten of transportformules aan, overeenkomstig en in variatie op de beschreven vervoerproducten.

5.1.2 De afbakening van het deelterrein

In dit hoofdstuk komen alleen handelingen aan bod, die expliciet betrekking hebben op het goederenvervoer per spoor. De directie Goederenvervoer levert tal van bijdragen aan het beleid en de beleidsuitvoering van andere directies, met name Collectief Personenvervoer, die aldaar worden beschreven. Zo wordt in het deelrapport Collectief Personenvervoer ingegaan op de diverse algemene aspecten van de verhouding Rijksoverheid-NS, inclusief de verzelfstandigingsoperatie van de jaren negentig.

Intermodaal vervoer en het vervoer van gevaarlijke stoffen, met inbegrip van de handhaving, worden in aparte hoofdstukken van het deelrapport Goederenvervoer behandeld. De aspecten van handhaving m.b.t. de spoorwegveiligheid worden in het desbetreffende deelrapport behandeld.

De taakgebieden infrastructuur en spoorwegveiligheid worden in aparte deelrapporten betreffende het beleidsterrein inland vervoer beschreven.

5.1.3 Wet- en regelgeving

5.1.3.1 Nationaal

De wettelijke regeling van het goederenvervoer is in eerste instantie ingericht naar de diverse modaliteiten. Kenmerkend voor deze regelgeving is, dat de hierin vervatte voorschriften betrekking hebben op zowel het vervoer als het verkeer. De belangrijkste wet op het gebied van het goederenvervoer per spoor is de Spoorwegwet van 1875 (voor het interlokaal vervoer en verkeer per trein) met uitvoeringsbesluiten van deels privaatrechtelijke aard. Deze wet heeft overigens niet alleen betrekking op het vervoer van goederen.

In de vervoerwetgeving is in de jaren tachtig een scheiding tussen goederenvervoer en personenvervoer doorgevoerd. Met betrekking tot het railvervoer is de voorbereiding van de Wet Railwegen echter afgebroken door het besluit tot verzelfstandiging van de NS. De verhouding rijksoverheid-NS wordt tot het jaar 2000 in privaatrechtelijke overeenkomsten geregeld.

Hieronder worden de voornaamste wetten en besluiten kort besproken. Voor wet- en regelgeving, die zowel op personen- als goederenvervoer van toepassing is, zie het deelrapport CPV.

Spoorwegwet, 1875-

De 'richtlijnen' van de eerste Spoorwegwet van 21 augustus 1859 werden opgenomen in de Spoorwegwet van 9 april 1875, Stb.67, de wet tot regeling van de dienst en het gebruik der spoorwegen. Deze wet is in gewijzigde vorm nog steeds van kracht en regelt, naast andere onderwerpen, het vervoer van goederen.

Op grond van de Spoorwegwet kunnen bij algemene maatregel van bestuur voorschriften worden gegeven. Zo biedt art. 27 van de wet de grondslag voor het *Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen (ARV)*, vastgesteld bij koninklijk besluit van 9 november 1928, Stb. 415, en geheel herzien bij KB van 20 december 1966, Stb. 556. Het ARV bevat de voorwaarden voor het vervoer van goederen, alsmede uitvoerige regels omtrent de spoordiensten. Het bevat voorschriften inzake de openbare orde, veiligheid en rust. Overtredingen worden strafrechtelijk vervolgd. Vanaf 1968 vallen ook de lokaalspoorwegen onder de werking van het ARV. Te zijner tijd wordt de civielrechtelijke regeling van het goederenvervoer per rail, in navolging van de regeling van aspecten van het personenvervoer, opgenomen in boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Locaalspoor- en Tramwegwet (L.T.wet), 1900-

Deze wet (Stb. 1900, 118), ingrijpend gewijzigd bij de wet van 15 december 1917, Stb. 701, regelt de dienst en het gebruik van spoorwegen, waarop uitsluitend met beperkte snelheid wordt vervoerd. Ook deze wet is niet alleen op het vervoer van goederen van toepassing. Het *Algemeen reglement vervoer locaalspoorwegen (ARVL)*, vastgesteld bij koninklijk besluit van 17 december 1928, Stb. 459 en ingetrokken bij besluit van 12 juli 1968, Stb. 413, bevat met name een aantal afwijkingen van het ARV. Met het intrekken van het ARVL wordt in het ARV onder spoorweg voortaan mede begrepen locaalspoorweg.

5.1.3.2 Internationaal

Het internationaal vervoerrecht fungeert als grondslag of als richtsnoer voor de nationale wetgeving. De internationale wetgeving moet worden gezien als een smeltkroes van nationale wettelijke regelingen, waarin Duitsland, Frankrijk en Italië de meeste invloed uitoefenen. In het kader van de

ontwikkeling van dit recht spelen met name de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF) en de Europese Unie (EU) een belangrijke rol.

Sinds 1886 zijn er een reeks van internationale verdragen 'betreffende het goederenvervoer per spoorweg' (CIM) en 'betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg' (CIV) afgesloten. Met de oprichting van de OTIF in 1980, bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980, worden de CIM en CIV in de COTIF geïncorporeerd. Aanhangsel B betreft de 'Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises' (CIM), Trb. 1970, 173. Aan deze 'Uniforme Regelen betreffende de Overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (RU/CIM) is het goederenvervoer in rechtstreeks internationaal verkeer onderworpen. De verdragspartijen kunnen de inhoud van de COTIF op nemen in hun nationale wetgeving. Het bestaan van deze verdragen bepaalt ook in hoge mate de beleidsruimte binnen de EU.

De in dit kader relevante EG-verordeningen zijn reeds genoemd. Verordening 1191/69 is alleen van toepassing op het reizigersvervoer: wat betreft het goederenvervoer is de NS van zijn exploitatie- en vervoerplicht ontheven. Op grond van de EG-verordening 1107/70 ontvangt de NS wel tot 1984 een financiële bijdrage in de tekortafdekking in het goederenvervoer. De laatste jaren treedt een verdere liberalisatie van de markt op. Centraal staat daarbij de EG-richtlijn 91/440 van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

De CEMT neemt bij zijn activiteiten het werk van supranationale organisaties in acht. De in de ECE gesloten verdragen (bv. het 'Verdrag betreffende de vereenvoudiging van grensformaliteiten voor het goederenvervoer per spoorweg' 1952; 'Douane-overeenkomst inzake wisselstukken, gebezigd voor de herstelling van Europ-wagens' 1958) hebben bij ondertekening een bindend karakter, in tegenstelling tot de verklaringen, besluiten en aanbevelingen.

5.2 Ontwikkelingen in het railvervoer sinds 1945

5.2.1 Het nationale perspectief

De zorg voor de spoorwegen, bij de Spoorwegwet van 9 april 1875 opgedragen aan de minister van Binnenlandse Zaken, behoort sinds 1947 tot de taken van de minister van Verkeer en Waterstaat. De wet tot regeling van de dienst en het gebruik der spoorwegen is in gewijzigde vorm nog steeds van kracht. Doel van de bemoeienis van de minister is het handhaven van de continuïteit van het spoorwegbedrijf, het waarborgen van de veiligheid en het behartigen van de belangen van reizigers en verladers.

Als per 1 januari 1938 de exploitatie van het spoorwegnet wordt opgedragen aan de nieuwe onderneming NV Nederlandse Spoorwegen, is hiermee het einde van een concentratieproces bereikt. Het spoorwegbedrijf wordt, met de Staat als enig aandeelhouder, een 100-procentsdeelneming. Als naamloze vennootschap kent de NS een redelijke vrijheid van handelen. Wel kan de Staat, en daarmee de politiek, een zware stempel drukken op tal van beleidsbeslissingen. De minister heeft tal van budgettaire mogelijkheden om besluiten van organen van de NV te beïnvloeden. Vanaf het begin is het streven naar winst leidraad voor de bedrijfsvoering. In de ontwikkeling van het net en de dienstregeling wordt uitgegaan van de maatschappelijke betekenis van het openbaar vervoer bij het oplossen van de groeiende verkeersproblematiek. Onderdeel van de statutaire doelstelling is het exploiteren van goederenvervoer.

In het binnenlands vervoer neemt het goederenvervoer per spoor een bescheiden positie in. In 1965 bedraagt de omvang van de binnenlandse vervoerstream per spoor 16 mln. ton en de internationale vervoerstream 12 mln. ton; in 1986 zijn de cijfers 5 respectievelijk 14 mln. ton. Tot het midden van de jaren zestig is de NS winstgevend. Door het wegvallen van het kolenvoer na 1963, als gevolg van de sluiting van de mijnen in Limburg, krijgen de spoorwegen een zware klap. De positieve resultaten van de NS blijken hoofdzakelijk te danken aan dit goederenvervoer, want al snel na 1963 ontstaan er toenemende exploitatieverliezen. Er komt nu aandacht voor het vraagstuk van de verdeling van de kosten over reizigers- en goederenvervoer. Een rendabele bedrijfsvoering behoort tot

de verleden tijd. Ook het stukgoedvervoer levert verlies op en wordt afgestoten naar Van Gend & Loos.

Vanaf het McKinsey-onderzoek in 1969 naar de levensvatbaarheid van het goederenvervoer per spoor, wordt de sector gekenmerkt door sanering, door voortdurende afslanking en herstructurering. De NS kiest voor een dergelijke strategie vanwege de slechte concurrentiepositie ten opzichte van het vervoer over weg en water. De doelstelling op termijn is en blijft een kostendekkend bedrijf. In deze overlevingsstrategie slinkt NS-goederenvervoer af van een fijnmazig net met 550 laad- en losplaatsen en 17 rangeerstations naar een zogenoemd 'dikkestromen-net' met 77 laad- en losplaatsen en 4 rangeerstations. Het vervoersvolume stabiliseert zich rond de 20 miljoen ton per jaar.

In 1972 heft de overheid de openbare dienstverplichtingen (exploitatie- en vervoerplicht) voor het goederenvervoer op. Voor het personenvervoer daarentegen neemt de overheid de verplichting op zich tot compensatie van uit deze openbare dienstverplichtingen voortvloeiende lasten. In vergelijking met het personenvervoer is de beleidsmatige en financiële betrokkenheid van de overheid bij het goederenvervoer dan ook gering. De ontwikkeling van NS Goederenvervoer wordt voortaan geheel bepaald door bedrijfseconomische randvoorwaarden. Wel ontvangt de NS, op grond van de EG-verordening 1107/70, een financiële bijdrage in de afdekking van de tekorten in het goederenvervoer, in afwachting van kostendekking in 1980. Door middel van een Rijksbijdrage goederenvervoer worden de verliezen als gevolg van specifieke kosten, vanaf 1966 tot uiteindelijk 1984 gecompenseerd.

Begin jaren tachtig wordt opnieuw een aantal studies verricht naar de toekomst van het goederenvervoer, onder andere naar de mogelijke ongelijke positie ten aanzien van het weg- en watervervoer op gebied van infrastructuur. Dit concurrentienadeel vanwege hogere kosten van infrastructuur blijft de aandacht van de overheid vragen. Het in EG-verband te treffen besluit over een heffingstelsel voor de kosten van de weg laat echter op zich wachten, en de verliezen nemen toe.

In de Nota NS-goederenvervoer van 25 februari 1981 wordt, ondanks de toegenomen verliezen, besloten tot voortzetting van NS-goederenvervoer voor ten minste 10 jaar. De overheid wil het NS-product in het goederenvervoer behouden voor de Nederlandse samenleving, met het oog op de essentiële functie van het railgoederenvervoer voor de zeehavens en het internationaal vervoer in het algemeen, en gaat daarom over tot een vooraf vastgestelde jaarlijkse compensatie van de geprognosticeerde tekorten op grond van de ongelijke positie met betrekking tot het toerekenen van de kosten van de infrastructuur. Deze bijdrage wordt vastgelegd in een tweetal regelingen tussen Rijksoverheid en NS Goederenvervoer, waarbij ook de voorwaarden en de afbakening van de wederzijdse verantwoordelijkheden worden uitgewerkt. De NS blijft zelf verantwoordelijk voor de continuïteit en rentabiliteit van het goederenvervoer.

Goederenvervoer is tot in de jaren negentig voor de NS een toegevoegd product aan het hoofdproduct reizigersvervoer. Een maatschappelijke herwaardering leidt er toe dat met ingang van 1 januari 1991 de 'ondergeschikte functie' van goederen is gewijzigd in een 'gelijkgestelde functie'. Ook wordt er door NS en overheid gekozen voor een groeistrategie, onder meer op basis van het rapport van de Commissie-Van der Plas. Deze strategie is verwoord in een tweetal plannen: het zogenoemde toekomstplan en Rail 21 Cargo, waarvan infrastructuurprojecten als de Betuwelijn de kern vormen.

In de verzelfstandigingsoperatie, die in het begin van de jaren negentig van start gaat, herzien rijksoverheid en de NS de wederzijdse verantwoordelijkheden en doelstellingen grondig. Met de adviezen van de Commissie-Wijffels (1993) als uitgangspunt moet de NS zelfstandiger, klantvriendelijker, commerciëler en concurrerender worden. Na 2000 zal de NS in het reizigersvervoer geen exploitatiebijdragen van de overheid meer ontvangen. De rijksoverheid neemt de verantwoordelijkheid voor de bovenregionale infrastructuur op zich.

Vanaf 1995 zijn de verantwoordelijkheden van rijksoverheid en NS op het gebied van goederenvervoer als volgt verdeeld:

Rijksoverheid:

het waarborgen van de toegang op gelijke voorwaarden voor spoorwegvervoerexploitanten, i.o.m. EG-Richtlijn van 29 juli 1991 (Richtlijn 91/440 EG), en het bepalen van het toedelingsregime;

NS:

het voeren een commerciële bedrijfsvoering, door onder meer vrijheid inzake voorzieningenniveau, tariefstelling en investeringen, zelfstandig personeelsbeleid, ten einde een zelfstandige, rendabele onderneming op te bouwen. Per 1 januari 1995 is de NS opgedeeld in een marktsector en een taaksector. De marktsector van de NS-holding bestaat per 1 januari 1996 onder andere uit vier juridisch zelfstandige bedrijfseenheden, die de externe markt bedienen, en uit bedrijven, die geen kernactiviteiten verrichten of deze direct ondersteunen, en als deelnemingen op afstand geplaatst zijn (dochtermaatschappijen). De status van zelfstandige bedrijfseenheid van NS Cargo NV ligt in de lijn van het advies van de Commissie-Wijffels. Deze commissie ziet een eigen juridische status als noodzakelijk om de voor internationale groei noodzakelijke samenwerkingsverbanden met derden aan te kunnen gaan en om deze derden te kunnen laten participeren in het eigen vermogen. Volgens de commissie dient de overheid de verzelfstandiging van NS Cargo wel, op basis van het in 1995 vastgestelde businessplan, af te ronden met een kapitaaldotatie, om de onderneming zelfstandig financierbaar te maken.

De NS heeft belangen in een groot aantal dochterbedrijven, in de vorm van meerder- of minderheidsaandelen. De meerderheidsdeelnemingen, die werkzaamheden vervullen op het gebied van exploitatie van goederenvervoer, zijn Holland Rail Container BV, dat containervervoer per trein en het aansluitende voor- en natransport over de weg verzorgt, en Rail Service Center Rotterdam BV. Beide deelnemingen zijn nu als groepsmaatschappijen ondergebracht bij NS Cargo.

De NS moet dus op een concurrerende vervoersmarkt op eigen benen staan, terwijl de rijksoverheid zich terugtrekt. In dit proces is er voor de overheid een duidelijke taakverandering opgetreden. De strategie-ontwikkeling is gebleven, maar in plaats van beheersmatig en op controle gericht is haar rol nu voorwaardenscheppend geworden.

5.2.2 Het internationale perspectief

Ondanks een bescheiden internationale positie heeft inmiddels 80% van de goederen, die de NS vervoeren, een buitenlandse bestemming of herkomst (transito-vervoer). Het aandeel van de spoorwegen in het totale internationale goederenvervoer is procentueel echter afgenomen in de loop der jaren: van 15% in 1950 tot 6% in 1986.

Met de groei van het grensoverschrijdende verkeer is ook de noodzaak van internationale samenwerking en regelgeving gebleken. Op het terrein van het goederenvervoer per spoor neemt Nederland deel aan internationaal overleg in bilateraal en multilateraal verband. Deze supranationale en internationale fora zijn de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF), de Economic Commission for Europe (ECE) van de VN, de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Economische Unie (Benelux), de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS), de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT) en de Europese Unie (EU). Daarnaast is een aantal non-gouvernementele organisaties actief: het Comité International des Transport par Chemin de Fer (CIT), de Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) en de Conférence Internationale pour l'Unité Technique des Chemins de Fer.

Sinds 1886 werkt een groeiend aantal, niet alleen Europese staten samen op technisch-materieel, financieel en commercieel gebied, op basis van een reeks van internationale verdragen 'betreffende het goederenvervoer per spoorweg' (CIM). In 1980 mondt deze samenwerking uit in de oprichting van de OTIF, bij het 'Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer' van 9 mei 1980, Trb. 160, ofwel 'Convention relative aux transports internationaux ferroviaires' (COTIF). De OTIF wordt van een semi-officiële tot een werkelijke internationale organisatie verheven. Doel van de OTIF is voornamelijk het opstellen van een uniform rechtsstelsel voor het vervoer van personen en goederen per spoor tussen de verdragspartijen. Met dit verdrag krijgt het Centraal Bureau voor het Internationale spoorwegvervoer (OCTI) definitief een internationale status.

In internationaal en vooral Europees verband vindt na 1945 in toenemende mate overleg plaats tussen nationale overheden. In 1946 komen binnen het kader van de Internationale Overeenkomst omtrent het goederenvervoer per spoorweg (IOG) diverse afzonderlijke bilaterale regelingen tot stand. Met name met Duitsland en België is in de loop der jaren een groot aantal bilaterale verdragen gesloten.

In het kader van de wederopbouw wordt de European Central Inland Transport Organisation (ECITO) ingesteld, om het vervoerwezen weer op de rails te zetten. De Commission Echange des Wagons (CEW) neemt van 1947 tot 1948 de taak van het op peil houden van het wagenpark over: dan heeft herinvoering van het Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer (RIV) bijna overal plaatsgevonden.

Aan het Inland Transport Committee (ITC) van de ECE draagt de ECITO zijn andere werkzaamheden over. De ECE heeft een brede 'ontwikkelingsdoelstelling' en richt zich daarbij ook op onderzoek en informatie. In ECE-verband vindt de technische uitwerking plaats van veelal elders gemaakte afspraken. In het kader van de EGKS (1951) wordt gewerkt aan het tot stand brengen van een gezamenlijke kolen- en staalmarkt, onder andere door het vastleggen van rechtstreekse tarieven voor het internationale goederenvervoer.

De CEMT (1953) is opgericht ter bevordering, ontwikkeling en coördinatie van maatregelen en activiteiten gericht op het Europese transport over land. Binnen de CEMT en later de EEG is vanaf de jaren vijftig de financiële positie van de spoorwegondernemingen onderwerp van gesprek. De discussie omtrent de mogelijk ongelijke positie van het spoorvervoer op het gebied van de infrastructuur, in vergelijking met de andere modaliteiten, wordt ook in internationaal verband gevoerd. Daarnaast is er discussie over de kosten voortvloeiend uit onrendabele openbare dienstverplichtingen. Op basis van EG-verordening 1191/69 wordt de NS door de rijksoverheid voor wat betreft het goederenvervoer van zijn exploitatie- en vervoerplicht ontheven. Wel ontvangt de NS op grond van de EG-verordening 1107/70 tot 1984 een financiële bijdrage in de afdekking van de tekorten in het goederenvervoer.

Het hoofddoel van de EU, voorheen EEG, is economische integratie: deze integratie wordt door middel van een gemeenschappelijke markt tot stand gebracht. Er is de laatste jaren dan ook sprake van een liberalisering van het spoorvervoer, mede geïnitieerd door de Europese Commissie en in de lijn van de Nederlandse wens om tot een zo ver mogelijke liberalisatie van deze markt te komen. Dit nieuwe spoorwegbeleid is neergelegd in de Richtlijn 91/440 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de EU. Deze richtlijn beoogt de aanpassing van de communautaire spoorwegen aan de behoeften van de ongedeelde markt te vergemakkelijken en hun efficiëntie te vergroten. De richtlijn betreft onder andere de scheiding van het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van de vervoersdienst. Ook garandeert deze richtlijn internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen en ondernemingen, die internationaal gecombineerd vervoer verrichten, recht op toegang tot het spoorwegnetten van de lidstaten. Op basis van deze Richtlijn heeft de EC in 1995 een voorstel gedaan tot uitbreiding van de toegang van het spoornet van de EU. Als gevolg van deze ontwikkeling zijn er mogelijkheden voor nieuwe toetreders, bv. voor zogenoemde niche-operators op het gebied van aanvullend vervoer.

5.3 Algemeen beleid

In deze paragraaf komt de algemene beleidsontwikkeling aan bod. Het gaat daarbij met name om de verhouding rijksoverheid/NS Goederenvervoer en de verzelfstandiging van het goederenvervoer. Aangezien het onderzoek veelal een beleidsvoorbereidend en -ondersteunende karakter heeft, zijn de desbetreffende handelingen hier opgenomen. De algemene aspecten van de oprichting, de staatsdeelneming in en de verzelfstandiging van de NV NS worden behandeld in het deelrapport CPV.

(531)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van het rijksbeleid ten aanzien van het goederenvervoer van de Nederlandse Spoorwegen.
Periode: 1945-
Product: Beleidsnota's en -plannen, bij voorbeeld: Nota NS-goederenvervoer 1981
Bron: NS, Bestuur, p. 21

(532)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van een bijdrage aan lange termijnplannen van de NS op het terrein van goederenvervoer

Periode: 1945-1993
Product: Bijdragen aan b.v.: Toekomstperspectieven NS-goederenvervoer, bijl. HdTK 1978-1979, 15 508, nrs. 1-3; Toekomstplan Rail 21 Cargo (hoofdzakelijk infrastructuurplannen), Toekomstplan NS, Bestuur, p. 23
Bron:

(533)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het nader regelen van de bestuurlijke en financiële verhouding tussen rijksoverheid en de NV Nederlandse Spoorwegen met betrekking tot het goederenvervoer vóór de verzelfstandigingsoperatie.

Periode: 1981-1993

Product: Rapporten, Eerste en Tweede Regeling rijksoverheid/NS-Goederenvervoer (1984 en 1988)

Opmerking: Samenstelling Werkgroep Uitwerking Regeling Rijksoverheid/ NS-goederenvervoer (1982-1984): V&W (4), Financiën (1), NS (4). Voorzitterschap en secretariaat: V&W.

Bron: V&W/NS, Rapporten RONS-goederenvervoer 1984 en II 1988

(534)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en vaststellen van algemene beleidsmaatregelen ter implementatie van de verzelfstandiging van de NS 1e en 2e fase met betrekking tot NS Cargo.

Periode: 1993-1999

Product: Beleidsnota's, bussinessplan McKinsey, overeenkomsten

Opmerking: Voor de uitwerking van wettelijke en andere maatregelen, zie de volgende paragrafen.

Onderdeel van de maatregelen is de uitbetaling van een vergoeding voor rentelasten in 1995 en een mogelijke kapitaaldotatie aan NS-Cargo.

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. III; RO/NS, Actiepuntenlijst 2e fase verzelfstandiging, nr. III

(535)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (laten) uitvoeren van (strategisch) onderzoek op het gebied van goederenvervoer per spoor

Periode: 1945-

Product: Onderzoeksopdrachten en onderzoeken

Opmerking: Het gaat hier met name om het definiëren en begeleiden van onderzoeksprojecten

Bron: Werkprogramma Goederenvervoer 1996

(536)

Actor: Commissie Begeleiding Onderzoeken NS-goederenvervoer (BOG)
Handeling: Het formuleren van een aantal onderzoeksopdrachten, en het voorbereiden en begeleiden van een aantal onderzoeken inzake NS-goederenvervoer.

Periode: 1979-1981

Product: Onderzoeksopdrachten en onderzoeken

Opmerking: De - op 27 juni 1979 ingestelde - commissie bestaat uit vertegenwoordigers van V&W (5, waarvan 4 DGV), de NS (4) en Financiën (1). Voorzitterschap en secretariaat: V&W/DGV.

De commissie heeft allereerst tot taak het formuleren van de definitieve onderzoeksopdrachten uitgaande van het ontwerp-schema (kamerstuk 15508). Na het doen van een voorstel m.b.t. de keuze van de in te schakelen adviesbureaus, begeleidt de commissie de onderzoeken.

De 3 onderzoeken hebben een belangrijke rol gespeeld bij de beleidsbepaling begin jaren '80.

Bron: Staatsalmanak 1981, J 49

(537)

Actor: Commissie Van der Plas

Handeling: Het onderzoeken van de strategische mogelijkheden van het goederenvervoer per

spoor.
Periode: 1989
Product: Rapport
Opmerking: De op 18 april 1989 ingestelde commissie van 12 leden bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (7), waaronder de voorz. A.B.M. van der Plas (Philips International B.V.), het Havenbedrijf Rotterdam (1), de NS (2) en V&W (2). De commissie is geassisteerd door Coopers & Lybrand Associates te Rotterdam.
Bron: V&W/Coopers & Lybrand, Strategie

5.4 Totstandkoming wet- en regelgeving

Spoorwegwet (SW) (1875-)

(538)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van bij algemene maatregel van bestuur te geven voorschriften inzake het vervoer van goederen
Periode: 1875-
Product: Reglement voor het vervoer (ARV) 1928, 1966 geheel herzien, sedertdien gewijzigd
Opmerking: De regels betreffen:
SW 1875, art. 3: aansprakelijkheid van ondernemers van spoorwegdiensten
SW 1875, gewijzigd 1915 en 1956, art. 27: vervoersvoorwaarden, afhalen en bestellen van goederen, etc.: ARV Stb. 1928, 415, en Stb. 1966, 556;
SW 1875, art. 50: aanwending van spoorwegen en materieel "in het belang van 's Rijks dienst".
Bron: SW 1875, art. 3, 27, 50-51

5.5 Advies en overleg

In het *Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer* wordt overleg gevoerd over het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hoewel er geen apart deelorgaan voor het spoorvervoer is, kan het overleg beleidsaangelegenheden met betrekking tot het goederenvervoer per spoor betreffen.

(539)
Actor: Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer
Handeling: Het voeren van overleg over beleidsaangelegenheden, voor zover deze betrekking hebben op het deelterrein goederenvervoer per spoor.
Periode: 1992-
Product: Rapporten
Opmerking: Er is geen apart deelorgaan voor spoorvervoer binnen het Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer.
Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992

5.6 Uitvoering vervoersvoorwaarden (ARV 1928 en 1966)

Het Algemeen Reglement Vervoer is beschreven in de paragraaf 'Wet- en regelgeving'. Na de overheveling in 1993 van de aspecten m.b.t. het personenvervoer naar het Besluit Personenvervoer, worden in het ARV nu nog diverse zaken betreffende het vervoer van goederen geregeld, waaronder de vereisten voor de vrachtbrief en verdere zaken betreffende het uitvoeren van de spoordienst. Het ARV kent ook strafrechtelijke aspecten.

(540)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de aanwijzing door de spoorweg van snelgoederentreinen.

Periode: 1945-1966
Product: Beschikking
Opmerking: In het ARV 1966 is deze bevoegdheid komen te vervallen: voortaan kan de afzender vervoer als expresgoed met een bepaalde door hem aangewezen snelgoederentrein verlangen, mits de zending uiterlijk 30 minuten voor vertrek ten vervoer wordt aangeboden (art. 52, tweede lid)
Bron: ARV 1928, art. 101, derde lid

(541)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van stations voor het drenken van dieren, die per trein worden vervoerd.
Periode: 1945-1966
Product: Beschikking
Opmerking: Vanaf 1966 gaat de spoorweg deze taak verzorgen.
Bron: ARV 1928, art. 109, tweede lid

(542)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het onder voorwaarden aanwijzen van nog andere, dan door de spoorweg aangewezen treinen voor het vervoer van levende dieren.
Periode: 1945-1966
Product: Beschikking
Opmerking: In het ARV 1966 is deze bevoegdheid komen te vervallen: voortaan kan de afzender onder voorwaarden vervoer met een door hem aangewezen trein verlangen (art. 93, tweede lid)
Bron: ARV 1928, art. 114

(543)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, de directie van de NS gehoord, om redenen van exploitatie uitsluiten van het vervoer van bepaalde zendingen over baanvakken gelegen tussen een grensstation en het daarbij behorende grenspunt.
Periode: 1966-1996
Product: Beschikking
Bron: ARV 1966, art. 46, derde lid

(544)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, bij het heersen van besmettelijke veeziekten, bepalen dat levende dieren op door de minister vast te stellen voorwaarden ten vervoer mogen worden aangenomen.
Periode: 1945-
Product: Beschikking
Bron: ARV 1928, art. 107, eerste lid; ARV 1966, art. 94, tweede lid

(545)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, de spoorweg gehoord, al dan niet verlenen van een ontheffing van het verbod op het (doen) aanbieden ten vervoer of het vervoeren van dieren, lijdend aan een besmettelijke veeziekte of komend van plaatsen waar zulke ziekten heersen, ten behoeve van wetenschappelijk onderzoek.
Periode: 1945-
Product: Ontheffing
Bron: ARV 1928, art. 107, tweede lid; ARV 1966, art. 94, tweede lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 812

(546)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het al dan niet verlenen van een ontheffing aan de spoorweg van de verplichting tot

openbare verkoop van gevonden, niet opgevraagde en overbevonden goederen.
Periode: 1966
Product: Ontheffing
Bron: ARV 1966, art. 111, vijfde lid, aldus gewijzigd bij besluit van 25 november 1976, Stb. 644
Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 812

(547)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het al dan niet toestaan van een afwijking van het ARV voor het vervoer van goederen van of naar het buitenland.
Periode: 1945-
Product: Beschikking
Bron: ARV 1928, 124; ARV 1966, art. 113
Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 812

(548)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het uitoefenen van toezicht op de aan de spoorweg toegekende bevoegdheid in specifieke omstandigheden af te wijken van een aantal vervoervoorwaarden van het ARV, d.m.v. het geven van voorschriften en/of het doen opheffen van door de spoorweg getroffen maatregelen.

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: In het ARV 1966 is het uitoefenen van toezicht op de aan de spoorweg toegekende bevoegdheid in één artikel ondergebracht i.t.t. het ARV 1928. In dat ARV oefende de minister m.n. toezicht uit d.m.v. het geven van toestemming/goedkeuring.

Het betreft bevoegdheden t.a.v.:

het staken van de dienst, dan wel het tijdelijk uitsluiten, voorwaardelijk toelaten of voorrang verlenen van bepaalde zendingen (Uitsluitend in het ARV 1966, art. 46, tweede lid, zie handeling (31);

verlenging leveringstermijn (ARV 1966, art. 67, derde en vierde lid, ARV 1928 art. 103 en 70 inzake tarieven met lagere vrachtprijzen);

het vervoer op zon-, feest- en zaterdag en in samenhang daarmee het berekenen van lig-, magazijn- en staangelden (ARV 1966, art. 91, derde lid, ARV 1928, art. 93);

het vaststellen van gelden en laadtermijnen, bij gevaar voor de regelmatige afwikkeling van het verkeer door ophoping van goederen (ARV 1966, art. 51, lid 7, ARV 1928, art.54); ook in het geval van afvoer van niet door de spoorweg bestelde goederen (ARV 1966, art. 72, lid 6, ARV 1928, art. 75).

het afhalen van goederen (ARV 1928, art. 72)

Bron: SW 1875, gewijzigd 1988, art. 7-8; ARV 1966, art. 115, eerste lid en bovengenoemde artikelen; ARV 1928 bovengenoemde artikelen

Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 812

(549)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het al dan niet voorwaardelijk, geheel of gedeeltelijk verlenen van een ontheffing van de bepalingen van het reglement voor lokaalspoorwegen (ARVL), die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van goederen.

Periode: 1945-

Product: Ontheffing

Opmerking: Met de intrekking van het ARVL bij het besluit van 12 juli 1968, Stb. 413 wordt in het ARV onder spoorweg nu mede begrepen lokaalspoorweg.

Bron: ARV 1966, art.115a, 2de lid; ARVL 1928, art. 10

Opmerking: Zie voor de periode 1997 handeling 812

5.7 Exploatievergunningen

Op grond van de Reorganisatiewet spoorwegbedrijf 1937, Stb. 520, art. 6, heeft de minister van V&W in 1937, Stcrt. 253, een algemene exploitatieconcessie aan de NS verleend (zie hoofdstuk collectief personenvervoer). Voor de aanleg of uitbreiding van spoorwegen is een aanvullende concessie nodig (zie hoofdstuk infrastructuur). Voor de exploitatie van die nieuwe spoorwegen wordt een aparte concessie verleend. Per 1995 zijn alle concessies, die in principe voor onbepaalde tijd gelden, omgezet in vergunningen voor bepaalde tijd. De aanlegconcessies gelden echter nog. De handelingen hieronder betreffen exploitatievergunningen. Voor de 'gemengde' concessies, zie infrastructuur.

(550)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op grond van art. 2 van de L.T.wet vanwege de Kroon verlenen/wijzigen van concessies aan de NV Nederlandse Spoorwegen tot exploitatie van spoor- en tramwegen voor goederenvervoer.
Periode: 1937-1995
Product: o.m. Concessie 1937, Stcrt. 253
Opmerking: Voor de algemene concessie van 1937, die zowel de exploitatie van het personen- als goederenvervoer aangaat, zie hoofdstuk collectief personenvervoer. Uit art. 1, lid 2 van de L.T.wet blijkt dat er tramwegen zijn, die alleen voor het vervoer van goederen bestemd zijn.
Bron: Wet spoorwegbedrijf 1937, art. 6; Concessie 1937, sedertdien gewijzigd, art. 3; Concessie uitoefening dienst havenspoorweg Rotterdam 1979

(551)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het in het kader van de verzelfstandiging van NS treffen van een overgangsregeling inzake de exploitatievergunning.
Periode: 1993-1995
Product: Notities en contract
Opmerking: Het overlegkader wordt gevormd door de MOVER-projectorganisatie, werkgroep goederen.
Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, hoofdlijnen, p. 14

(552)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een exploitatievergunning aan een spoorwegonderneming voor goederenvervoer per spoor.
Periode: 1995-
Product: Vergunning
Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, schema 6

5.8 Exploitatiebijdragen

Rond 1965 komt de NS in de rode cijfers. Het explosief stijgende autovervoer zuigt steeds meer reizigers weg. Verliezen van de NS kunnen niet door de goederenvervoerpoet weggewerkt worden, omdat ook deze vervoerstak verlies lijdt. In tegenstelling tot het reizigersvervoer wordt het goederenvervoer van de NS in 1972 van exploitatie- en vervoerplicht ontheven. Alleen voor het personenvervoer neemt de overheid derhalve de verplichting op zich tot compensatie van hieruit voortvloeiende lasten. Wel wordt sinds 1976 compensatie van de verliezen op basis van specifieke kosten verleend. Deze afdekking van de tekorten in het goederenvervoer door de rijksoverheid vindt plaats bij wijze van coördinatiemaatregel ex EG-verordening 1107/70.

Vanaf 1984 worden de exploitatietekorten niet langer structureel afgedekt. NS Goederenvervoer wordt gezien als een bedrijf dat zelf verantwoordelijk is voor zijn continuïteit. Een en ander wordt wettelijk geregeld en uitgewerkt in een tweetal overeenkomsten met de NS.

(553)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het samen met de minister van Financiën namens de staat verstrekken van jaarlijkse bijdragen tot delging van schulden van de staat aan Nederlandse Spoorwegen

(goederenvervoer) ter financiering van het per 31 december 1975 geaccumuleerde verlies.
Periode: 1976-1993
Product: Overeenkomst 1976, herzien in 1987
Opmerking: Voorzien was een looptijd tot 2007. Inmiddels is deze schuld in 1993 vervroegd afgelost.
Bron: Wet tot regeling van de financiële positie van de NS; Handboek VVK, B 1.3-13; Rijksbegroting 1992 hoofdstuk XII, nr. 2, p. 191

(554)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op basis van de overeenkomst Rijk-NS goederenvervoer (1984) beoordelen en beslissen over een aanvraag voor een exploitatiebijdrage voor goederenvervoer.
Periode: 1984-1988
Product: Beschikking
Opmerking: In de Tweede Regeling Rijksoverheid/NS-goederenvervoer (1988) wordt expliciet een bijdrage verstrekt in verband met het concurrentienadeel voor NS-goederenvervoer als gevolg van de ongelijke situatie m.b.t. de toerekening van de infrastructuurkosten. Voor de bijdrage voor het Gecombineerd Weg-Rail Vervoer (GWRV) ingevolge deze overeenkomsten, zie hoofdstuk intermodaal vervoer.
Voor de financiële compensatie van kosten gemaakt o.g.v. aan NS te stellen eisen m.b.t. milieu en gevaarlijke stoffen, die niet voor de andere vervoerstakken gelden, zie paragraaf milieu en hoofdstuk vervoer gevaarlijke stoffen.
Voor de ontheffing voor wat betreft de contractvracht van de Prijzenbeschikkingen, zie paragraaf tarieven.
Bron: V&W/NS, Rapport RONS-goederenvervoer 1984

(555)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het betaalbaar stellen en uitoefenen van financieel toezicht op de besteding van een exploitatiebijdrage, verstrekt o.g.v. de overeenkomst Rijk/NS-goederenvervoer (1984).
Periode: 1984-1988
Product:
Bron: V&W/NS, Rapport RONS-goederenvervoer 1984

5.9 Overige financiële bijdragen

In de Concessie 1938 heeft artikel 3 mede betrekking op de aanschaf van rollend materieel.

(556)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van een investeringsvoorstel van de NS voor de aanschaf van rollend materieel.
Periode: 1937-1994
Product: Beschikking
Opmerking: De minister heeft deze bevoegdheid omdat bedrijfseigen investeringen onder rijksgarantie gefinancierd worden (Garantie-overeenkomst rijksoverheid-NS 1976)
Bron: Concessie 1938, sedertdien gewijzigd, art. 3; Commissie-Wijffels, Sporen voor straks, p. I-8 en I-10

In de overeenkomsten met NS Goederenvervoer van 1984 en 1988 is een bepaling opgenomen met betrekking tot eventuele, nader door de overheid te stellen voorwaarden ten aanzien van de milieuaspecten en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Mocht NS Goederenvervoer als gevolg van overheidsmaatregelen in een nadeliger concurrentiepositie worden geplaatst, dan kan er aanspraak worden gemaakt op een financiële compensatie.

(557)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het op basis van de overeenkomsten rijk-NS Goederenvervoer (1984 en 1988) beoordelen van en beslissen over aanvragen betreffende financiële compensatie van kosten gemaakt o.g.v. aan de NS te stellen eisen m.b.t. milieu, die niet voor de andere vervoerstakken gelden.

Periode: 1984-1993

Product: Beschikkingen

Opmerking: In de beide Regelingsperioden is van deze bepaling geen gebruik gemaakt.

Bron: V&W/NS, Rapport RONS-goederenvervoer 1984 en II 1988

5.10 Dienstregelingen

Aangezien het goederenvervoer van de NS wordt beschouwd als een commerciële activiteit, worden in 1972 de openbare dienstverplichtingen opgeheven. De verplichtingen inzake dienstregeling en tarief worden tot 1993 gehandhaafd.

NB De staking van de dienstregeling wegens staatsbelang wordt behandeld onder crisisbeheer.

(558)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het goedkeuren van (wijzigingen van) de dienstregeling voor het goederenvervoer per trein.

Periode: 1875-1993

Product: Beschikking

Bron: SW 1875, art. 6, gewijzigd 1988, art. 28, 29, 30, 31

5.11 Tarieven

Ingevolge de Spoorwegwet zijn de spoorwegen verplicht de tarieven voor het vervoer van goederen door de Minister van V&W goed te laten keuren. Met de afschaffing van de exploitatie- en vervoerplicht in 1972 blijft deze tariefplicht in de vorm van een verplichting tot goedkeuring vooralsnog gehandhaafd. De minister kan ook verlaging van de tarieven bevelen. Indien dit leidt tot een vermindering van de zuivere winst, volgt schadeloosstelling. Deze openlijk aangekondigde en door de overheid vastgestelde of goedgekeurde tarieven zijn maximumprijzen en dienen in die zin ongewijzigd te worden toegepast.

(559)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van beleid ten aanzien van de tarieven van het goederenvervoer.

Periode: 1945-1990

Product: Beleidsnota's en -plannen

Bron: RO/NS, Overeenkomst op hoofdlijnen, bijl. X, art. 23

(560)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het bij ministeriële regeling stellen van nadere regels ten aanzien van het vervoer van goederen.

Periode: 1875-

Product:

Opmerking: De regels betreffen:
SW 1875, art. 28: de wijze van openbare aankondigingen van de vervoertarieven
SW 1875, art. 31: de verlening van tariefsverlagingen

Bron: SW 1875, art. 28, 31

(561)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het goedkeuren van (wijzigingen van) de maximumtarieven, dan wel verlagen van de

vrachtprijzen voor het goederenvervoer per trein.

Periode: 1875-1993

Product: Beschikking

Opmerking: Als de tariefsverlaging tot vermindering van de zuivere winst leidt, moet schadeloosstelling uit de rijkskas worden geboden.

Voor goederenvervoer was het de NS sedert de wetswijziging in 1934 van art. 31 van de SW toegestaan de goedgekeurde tarieven te verlagen zonder deze openbaar te maken, zoals voorheen verplicht was. Er zijn dus maximumprijzen, maar het is de NS toegestaan om contracten met verladers te sluiten tegen prijzen, die liggen onder de goedgekeurde maximumtarieven. Het moet om concurrentie-tarieven gaan; de tarieven mogen dus niet "enkel bij wijze van gunst" verleend worden.

Sedert het begin van de Tweede Wereldoorlog tot het einde van de jaren zeventig moest tevens goedkeuring van de Minister van EZ, die belast was met de toepassing van voorschriften over prijsbeheersing, verkregen worden.

De minister bepaalt op welke wijze de openlijke aankondigingen van de tariefwijzigingen geschiedt. De gepubliceerde tarieven moeten formeel door de minister worden goedgekeurd, maar in de praktijk leidt dit niet tot ingrijpen.

Bron: SW 1875, gewijzigd 1988, art. 28, 29, 30, 31; Van der Meulen, Spoorwegwetgeving, pp. 26-33, 94-97; Commissie-Wijffels, Sporen voor straks, I-10

Kolen en staal

Krachtens de Overeenkomst m.b.t. de invoering van directe internationale spoorwegtarieven van 21 maart 1955 (Pb EG 19 april 1955, p.701) zijn in het kader van de EGKS directe tarieven van toepassing op het internationale vervoer van kolen en staal.

De Wet en het Besluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal (1963, Stb. 343) geven uitvoering aan art. 70 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (zie hoofdstuk Algemeen). Deze wet wordt per 1 mei 2005 ingetrokken.

(562)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het bepalen en in de Staatscourant publiceren van de grens van de vrachtprijs voor het vervoer van kolen en van staal per spoor, waarvan bij afwijking in een overeenkomst de verplichting bestaat gegevens te verstrekken.

Periode: 1966-2005

Product: ministeriële regeling, bv. Besluit ex art. 2 Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal van 14 februari 1978, Stcrt. 41

Bron: Uitvoeringsbesluit vrachtprijzen vervoer van kolen en staal 1965, Stb. 495, art. 2, tweede lid

Contractvrachten

Met betrekking tot contractvrachten gold onder de overeenkomsten rijk/NS-goederenvervoer van 1984 en 1988:

(563)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het, samen met de Minister van Economische Zaken, op basis van de overeenkomsten rijk/NS-goederenvervoer (1984 en 1988) al dan niet verlenen van een ontheffing van de Prijzenbeschikkingen voor wat betreft de contractvrachten.

Periode: 1984-1993

Product: Beschikking

Opmerking: Het gaat hier om vrachten die op contractbasis zijn afgesloten beneden het officiële tariefniveau.

Bron: Rapporten van de werkgroep uitwerking regeling Rijksoverheid/NS Goederenvervoer I (1984) en II (1988)

5.12 Crisisbeheer

De handelingen betreffende de Vervoersnoodwet en betreffende de spoorwegen in oorlogstijd zijn in het deelrapport CVP te vinden onder crisisbeheer.

(564)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het om redenen van staatsbelang geheel of gedeeltelijk staken van de spoorwegdienst, dan wel tijdelijk uitsluiten, voorwaardelijk toelaten of voorrang verlenen van bepaalde zendingen en het treffen van alternatieve vervoersvoorzieningen voor de stakingsduur.
Periode: 1875-
Product: Koninklijke besluiten
Opmerking: Sinds 1966 kan deze handeling op grond van het herziene ARV ook namens de minister van V&W gescheiden.
Bron: SW 1875, gewijzigd 1988, art. 17-21; ARV 1928, art. 51, tweede lid; ARV 1966, art. 46, 2de lid

(565)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het om dringende redenen in het belang van de spoorweg geheel of gedeeltelijk staken van de spoorwegdienst, dan wel tijdelijk uitsluiten, voorwaardelijk toelaten of voorrang verlenen van bepaalde zendingen en het treffen van alternatieve vervoersvoorzieningen voor de stakingsduur.
Periode: 1928-
Product: Koninklijke besluiten
Opmerking: Sinds 1966 is deze bevoegdheid op grond van het herziene ARV toegekend aan de spoorweg, in casu de directie van de NS.
In geval van staking van de dienst op een lokaalspoorweg is de directie niet verplicht te zorgen voor alternatieve vervoersvoorzieningen (ARV 1966, art. 115a, eerste lid). De minister oefent toezicht uit op deze bevoegdheid.
Bron: SW 1875, gewijzigd 1988, artt. 7-8 en artt. 17-21; ARV 1928, art. 46 tweede lid en art. 51, tweede lid

5.13 Internationaal overleg

Op het terrein van het goederenvervoer per spoor neemt Nederland deel aan overleg, enerzijds in internationale en supranationale fora, anderzijds in bilateraal verband. Deze fora en hun doelstellingen zijn beschreven in de paragraaf 'De ontwikkelingen in het railvervoer sinds 1945'. De status van de diverse fora verschilt sterk: in sommige vindt uitwisseling van informatie plaats, in andere dwingende besluitvorming. Ook het niveau, waarop overleg plaatsvindt, varieert van ministerieel tot ambtelijk. De OTIF wordt, als specialistische organisatie op het gebied van spoorvervoer, hier integraal behandeld. Een belangrijk gespreksonderwerp in de diverse organisaties en fora vormt de Europese railinfrastructuur: zie hiervoor het deelrapport Infrastructuur Openbaar Vervoer.

Onder de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat wordt het beleid binnen het ministerie gecoördineerd in het Coördinatie-orgaan Internationale Betrekkingen (COIB) en het Coördinatie-orgaan Internationale Betrekkingen Oost-Europa (COIB-OE). Binnen Goederenvervoer berust de beleidsinhoudelijke coördinatietaak bij de Hoofdafdeling Internationaal Beleid (zie hoofdstuk Internationaal beleid). De ambtelijke vertegenwoordiging in de diverse werkgroepen en commissies vindt plaats aan de hand van interne instructies.

Europese Unie (EU)

In EU-verband ligt het initiatief tot het nemen van een besluit in de meeste gevallen bij de Commissie. De Werkgroep Verkeer en Vervoer heeft op dit terrein de taak een dergelijk initiatief uit te werken en een voorstel aan de Raad te formuleren. De Raad van Ministers, in casu de Transportraad, heeft de bevoegdheid tot vaststelling van een besluit. Het is veelal een traject van jaren, voordat bv. een

richtlijn tot stand komt. De deelname van de minister van Verkeer & Waterstaat aan de Transportraad wordt door DGV, in het Departementaal Overlegorgaan Europese zaken (DOE), gecoördineerd.

(567)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de Werkgroep Verkeer en Vervoer van de Commissie van de EU, inzake goederenvervoer per spoor.
Periode: 1957-
Product: Bijdragen
Bron: Inl. mr. J.L. van Leuven (G/Hoofdafdeling Spoorvervoer)

Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT)

De CEMT heeft geen wetgevende, alleen politieke bevoegdheden. Wat betreft het goederenvervoer per spoor vindt het voorbereidende werk plaats in de Group on Railways. Deze ambtelijke werkgroep formuleert een voorstel, dat naar het Comité van Gedeputeerden gaat. Dit comité fungeert als ambtelijk voorportaal van de Ministerraad, die uiteindelijk de politieke uitspraak doet in de vorm van resoluties. De Hoofdafdeling Internationale Zaken verzorgt binnen G de coördinatie ten aanzien van het Comité van Gedeputeerden.

(568)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de Group on Railways, ter voorbereiding van resoluties van de Ministerraad van de CEMT, inzake goederenvervoer per spoor.
Periode: 1953-
Product:
Bron: Directieplan Goederenvervoer 1997-2001

Economic Commission for Europe (ECE)

De ECE heeft geen politieke of wetgevende bevoegdheid. Het overleg in het kader van de ECE, dat op ambtelijk niveau plaatsvindt, resulteert onder meer in technische verdragen. In eerste instantie vindt het overleg plaats in de Working Party on Railways. Deze WP doet voorstellen aan het Inland Transport Committee (ITC), dat één van de Principal Subsidiary Bodies van de ECE is. In het ITC komt het algemene transportbeleid aan de orde. Een vertegenwoordiger van de Hoofdafdeling Internationaal Beleid zit hier in namens het ministerie (zie hoofdstuk internationaal beleid). De Hoofdafdeling gevaarlijke Stoffen heeft veel met de ECE te maken (zie hoofdstuk Gevaarlijke Stoffen).

(569)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen van de Working Party on Railways van de ECE.
Periode: 1947-
Product: Bijdragen
Bron: Werkprogramma Goederenvervoer 1996

(570)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen van ad hoc-groepen, door de Working Party on Railways ingesteld.
Periode: 1947-
Product: Bijdragen
Opmerking: Een voorbeeld van een ad hoc-groep is 'Facilrail', die zich bezighoudt met de aanpak van het oponthoud en andere problemen aan de grenzen bij internationaal vervoer van personen en goederen. Het onderzoek, d.m.v. 8 aparte ad-hoc-groepen, is primair gericht op het goederenvervoer per spoor. Uiteindelijk dienen er in ECE en

Bron: EU verband afspraken te worden gemaakt om het oponthoud te verminderen.
Werkprogramma Goederenvervoer 1996

Bilateraal overleg

Met diverse landen vindt bilateraal overleg plaats, op ministerieel, maar voornamelijk op ambtelijk niveau. Dit overleg, al dan niet frequent, heeft over het algemeen op ad hoc basis plaats.

(571)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voeren van overleg en sluiten van een overeenkomst met de minister van Verkeer van een (buur-)land, inzake goederenvervoer per spoor.
Periode: 1945-
Product: Bv.: Overeenkomst inzake de verbetering van het Duits-Nederlandse railreizigers- en goederenvervoer van 31 augustus 1992, de zgn. 'Vereinbarung'.
Opmerking: Als uitvloeisel hiervan wordt er sindsdien op ambtelijk niveau, onder voorzitterschap van G, in de Werkgroep NI-D Spoorvervoer gesproken over onderwerpen ter verbetering van dit vervoer. Het betreft voornamelijk infrastructurele aangelegenheden. Jaarlijks wordt er verslag gedaan aan beide ministers.
Bron: Inl. drs R. Braun (G/Hoofdafdeling Spoorvervoer) 13 mei 1996; Werkprogramma Goederenvervoer 1996

Benelux

De Benelux kent een Commissie voor het Verkeer, met een subcommissie Vervoer over de spoorweg (C1). Deze ambtelijke commissies doen voorstellen aan de Raad van de Economische Unie, het ambtelijk toporgaan van de Benelux, dat de besluiten van het Comité van Ministers voorbereidt. De ambtelijke commissies voeren deze besluiten tevens uit. De Benelux is regelmatig het podium waar afstemming gezocht wordt inzake te behandelen EU-dossiers. De laatste jaren heeft de Benelux op het gebied van het goederenvervoer per spoor een beperkte rol gespeeld.

(572)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de sub-commissie Vervoer over de spoorweg binnen de Benelux, inzake goederenvervoer per spoor.
Periode: 1953-
Product: Bijdragen
Bron: Inl. mr. J.L. van Leuven (G/Hoofdafdeling Spoorvervoer)

European Central Inland Transport Organisation (ECITO)

In het kader van de wederopbouw wordt de European Central Inland Transport Organisation (ECITO) ingesteld, om het vervoerwezen weer op de rails te zetten. Dit gebeurt onder meer door het verdelen van de in West-Europa aanwezige treinwagens, ongeacht wie de eigenaar ervan was.

(573)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de ECITO, inzake goederenvervoer per spoor.
Periode: 1945-1947
Product: Bijdragen
Bron: Van Tol, project Historisch Archief NS

Commission Echange des Wagons (CEW)

De CEW neemt van 1947 tot 1948 de taak van de ECITO van het op peil houden van het wagenpark over: daarna heeft herinvoering van het Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer (RIV) bijna overal plaatsgevonden.

(574)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de CEW.
Periode: 1947-1948
Product: Bijdragen
Bron: Van Tol, project Historisch Archief NS

Intergouvernementele Organisatie voor het internationale Spoorwegvervoer (OTIF)

De OTIF, opgericht in 1980 en gevestigd in Bern, heeft als doel een uniform rechtsstelsel op te stellen voor het vervoer van reizigers, bagage en goederen in rechtstreeks internationaal spoorwegverkeer tussen de lidstaten, alsmede de uitvoering en ontwikkeling van dit stelsel te vergemakkelijken.

De Organisatie, de rechtspersoonlijkheid heeft, bestaat uit de volgende organen (art. 5):

1. de Algemene Vergadering, die ten minste eenmaal in de vijf jaar bijeenkomt en het algemene beleid bepaalt;
2. het Comité van Beheer, dat als uitvoerend comité optreedt en ten minste twee zittingen per jaar belegt;
3. de commissies, nl. de Herzieningscommissie en de Commissie van Deskundigen voor het Vervoer van Gevaarlijke Goederen;
4. het Centraal Bureau voor het Internationale Spoorwegvervoer (OCTI), het secretariaat. Een internationaal secretariaat functioneerde al sinds de Eerste Conventie van Bern van 1886.

De eerste drie organen bestaan uit vertegenwoordigers van de lidstaten.

Het Comité van Beheer houdt toezicht op het secretariaat en legt rekening en verantwoording af over het beleid aan de Algemene Vergadering. Tevens roept het Comité van Beheer de commissies bijeen. De commissies houden zich met de regelgeving bezig. De Herzieningscommissie stelt de aan haar voorgelegde wijzigingsvoorstellen m.b.t. het Verdrag (CIM en CIV) vast, of bereidt de wijzigingsbesluiten van de Algemene Vergadering dienaangaande voor. De Commissie van Deskundigen is bevoegd alle wijzigingsvoorstellen inzake gevaarlijke stoffen te behandelen (art. 8). Het Bureau kan voor vervoerondernemingen bij de inning van niet betaalde vorderingen bemiddelen.

De besluitvorming in de overlegorganen van de OTIF leveren de producten op als reglementen, wijzigingsbesluiten, jaarverslagen, begrotingen. De wijzigingsbesluiten van de Algemene Vergadering worden vastgelegd in een protocol, dat de verdragstaten moeten bekrachtigen. De wijzigingen van de Commissies worden door het Centraal Bureau ter kennis van de lidstaten gebracht en worden automatisch na verloop van tijd van kracht, tenzij een derde van de lidstaten bezwaar maakt. De NS maken deel uit van de ambtelijke afvaardiging van het ministerie naar de vergaderingen van de OTIF.

(575)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bepalen van standpunten en leveren van bijdragen in de Herzieningsconferenties van de Verdragen CIV.
Periode: 1945-1980
Product:
Opmerking: De laatste, achtste conferentie vond in 1980 plaats. De oprichting van de OTIF vond op deze conferentie plaats.
Bron: COTIF, art. 22

(576)

Actor: Minister van Verkeer en waterstaat
Handeling: Het bepalen van standpunten en leveren van bijdragen in de Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale Spoorwegvervoer (OTIF).
Periode: 1980-
Product:
Opmerking: De Algemene Vergadering besluit o.m. over de vijfjarenbegroting, de wijziging van onderdelen van het Verdrag, belangrijke wijzigingen van de CIV, toetreding tot het Verdrag.

Bron: COTIF, art. 6

(577)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het bepalen van standpunten en leveren van bijdragen in het Comité van Beheer van de OTIF over:

- goedkeuring jaarstukken en jaarverslag;
- organisatorische aangelegenheden.

Periode: 1980-

Product:

Opmerking: Het CvB is feitelijk o.g.v. van de Vierde Conventie van Bern in 1952 opgericht.

Bron: COTIF, art. 7

(578)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het bepalen van standpunten en leveren van bijdragen in de Herzieningscommissie over:

- wijzigingsvoorstellen van het Verdrag (CIV) die aan de Algemene Vergadering voorgelegd worden;
- overige wijzigingsvoorstellen.

Periode: 1980-

Product:

Bron: COTIF, art. 8

(579)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het verstrekken van gegevens en betalen van bijdragen in de kosten de OTIF.

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: De lidstaten doen aan het Centraal Bureau van de OTIF mededeling van het inschrijven of schrappen van lijnen op de lijsten van CIV-lijnen.

Bron: COTIF, art. 9-10

Non-gouvernementele organisaties

(580)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de organen van non-gouvernementele internationale organisaties, inzake goederenvervoer per spoor.

Periode: 1945-

Product:

Opmerking: Het gaat om het Comité International des Transport par Chemin de Fer (CIT), de Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) en de Conférence Internationale pour l'Unité Technique des Chemins de Fer.

Bron:

Advisering internationale zaken

(581)

Actor: SER/Commissie Vervoersvraagstukken

Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) spoorwegbeleid.

Periode: 1971-

Product: Advies

Opmerking: In het kader van deze advisering licht G op verzoek zijn plannen toe.

Bron: SER, Advies spoorwegbeleid

(582)

Actor: Voorlopige Raad voor het Vervoer

Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) spoorwegbeleid

Periode: 1987-1991
Product: Adviezen
Opmerking: Een ad-hoc-commissie uit de Raad adviseert in dezen.
Bron: Raad voor het Vervoer, Advies spoorwegbeleid

(583)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat/Vaste Commissie Goederenvervoer
Handeling: Het adviseren over het gemeenschappelijk (EU-) spoorwegbeleid
Periode: 1991-
Product: adviezen
Bron: Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat 1992, Stb. 503, art. 1d; Raad voor het Vervoer, Advies spoorwegbeleid

6 GOEDERENVERVOER PER BUISLEIDING

6.1 Inleiding

6.1.1 Het buisleidingvervoer en zijn producten

Het goederenvervoer per buis- of pijpleiding is qua omvang in 1996 de vierde vervoertak. Het buisleidingvervoer onderscheidt zich vervoertechisch van de andere modaliteiten door het ontbreken van voertuigen: de buisleiding is zowel transportmiddel als infrastructuur. Een pijpleiding kan men omschrijven als het complex van leidingen, terminals, pompstations, en van die hulpapparatuur die nodig is om het 'systeem' te doen functioneren. Buisleidingen zijn vaak geïntegreerd met het productieproces en/of primair bestemd voor het vervoer van een bepaald product ten behoeve van één afnemer of gebruiker. De buisleiding heeft bij gevolg een sterk exclusief privaat karakter en het buisleidingvervoer betreft dan ook voornamelijk eigen vervoer.

Afgezien van buisleidingen voor het transport van drinkwater, zijn in de civiele sector vier typen buisleidingsystemen te onderscheiden:

- aardgasleidingen, in hoofdzaak is dit het aardgastransportnet van de NV Nederlandse Gasunie; ruwe aardolieleidingen;
- buisleidingen voor (petro)chemische producten, zoals nafta, ethyleen, propyleen, butaan en gasolie;
- buisleidingen voor overige producten (industriële gassen, mest, melk).

Het overgrote deel van het uitgebreide netwerk van buisleidingen is door en voor de gas-, olie- en petrochemische industrie aangelegd. Gasvormige en vloeibare stoffen zijn bij uitstek geschikt voor buisleidingvervoer. Dit wordt wel het traditionele ladingsegment genoemd.

Een belangrijk deel van het buisleidingvervoer is grensoverschrijdend: vanuit Slochteren en Rotterdam-Europoort lopen pijpleidingen naar het buitenland. Het rijk rekent de aanleg en exploitatie van civiele buisleidingen niet tot zijn taak. Anders ligt het met het Nederlandse deel van het militaire buisleidingnet van de NAVO, het zogenoemde Central Europe Pipeline System (CEPS). Dit brandstoffennet staat onder beheer van de Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO), maar kent de mogelijkheid van civiel medegebruik in vredetijd.

Vervoer per buisleiding biedt, ook in maatschappelijk opzicht, een aantal voordelen, waaronder een grote en continue vervoerscapaciteit, schaalvoordelen, een economisch ruimtegebruik, grote bedrijfszekerheid en veiligheid. Daar staan onder andere hoge aanvangsinvesteringen tegen over.

Om technisch-economische redenen komt niet alle lading voor vervoer per buisleiding in aanmerking. In tegenstelling tot gasvormige en vloeibare stoffen lenen vaste stoffen zich (vooralsnog) minder voor buisleidingvervoer. Vaste stoffen kunnen via een slug- of een sluryleiding vervoerd worden. In een sluryleiding vindt het vervoer van vaste stoffen plaats door ze te vermengen met een vloeistof. In Nederland gebeurt dit bij het vervoer van zand ten behoeve van het ophogen van bouwterreinen. Bij de slugleiding vindt het vervoer plaats in capsules (slugs) door middel van een vloeistofstroom. De laatste jaren komt ook de mogelijkheid van unittransport in beeld: het zogenoemde Unit Transport per Pijpleiding (UTP). Hierbij worden alle (vaste, gasvormige of vloeibare) producten samengesteld tot units van een bepaalde maximum omvang, die door de pijpleiding worden getransporteerd. Er zijn een aantal proefprojecten voor UTP, zoals het Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) tussen Schiphol, Aalsmeer en het Rail Service Centre Hoofddorp.

6.1.2 De afbakening van het deelterrein

Als vervoersminister is de Minister van Verkeer en Waterstaat eerst verantwoordelijk voor het buisleidingtransport. Inzake het vervoer per buisleiding van de energiebronnen olie en gas is de minister van EZ mede-verantwoordelijk. De handelingen die hier mee samenhangen worden beschreven in de paragraaf 'Buisleidingtransport van olie en gas' van het PIVOT-rapport 'Energievoorziening' van L. Hovy. Dit hoofdstuk is mede hierop gebaseerd. In het rapport 'Energievoorziening' komt tevens de bouw, het onderhoud en de operatie van pijpleidingen ten behoeve van de opsporing en winning, en het toezicht hierop, van aardolie en aardgas aan bod.

6.1.3 Wet- en regelgeving

Voor de aanleg en exploitatie van buisleidingen bestaat geen integrale wettelijke regeling. Het rijksbeleid met betrekking tot buisleidingen is neergelegd in een complex van circulaire, concessies en andere regelgeving. De verlening van concessies is een belangrijk beleidsinstrument, maar heeft geen wettelijke grondslag of verankering. Op het gebied van milieu, ruimtelijk ordening en externe veiligheid is er wet- en regelgeving die van direct of indirect belang is voor het buisleidingvervoer.

Voor de buisleidingen ten behoeve van de opsporing en winning van delfstoffen biedt de Mijnwet het wettelijk kader.

6.2 Ontwikkelingen in het buisleidingvervoer sinds 1945

In vergelijking met de andere vervoertakken is de rol van de rijksoverheid met betrekking tot buisleidingen tot op heden beperkt geweest. De overheid rekent de aanleg en exploitatie van civiele buisleidingen niet tot haar taak. "Het feit dat de buisleiding als transportmiddel haar eigen transportweg vormt verklaart (...) waarom de buisleidinggebruikers, in tegenstelling tot andere infrastructuurgebruikers, vanouds hun "eigen infrastructuur" hebben verzorgd. De hierbij getroffen infrastructuurle voorzieningen dragen een beperkt, aanvullend karakter. Het verschil met andere transportbanen wordt echter kleiner naarmate in bepaalde situaties nauwe bundeling van leidingen noodzakelijk blijkt. De te treffen voorzieningen (het reserveren van een strook grond en de eventuele aanleg van kunstwerken voor meer buisleidingen) vragen alsdan een actieve overheidszorg."⁹

De beperkte betrokkenheid van de overheid blijkt onder meer uit de manier waarop het juridisch is geregeld. De rol van de overheid is passief en regelgeving op het gebied van buisleidingen is versnipperd en vormt geen compleet en sluitend stelsel. Uitwerking van het rijksbeleid is neergelegd in een complex van circulaire, concessies en andere regelgeving. Voor de buisleidingen ten behoeve van de opsporing en winning van delfstoffen biedt de Mijnwet het wettelijk kader.

De minister van Verkeer en Waterstaat is als vervoersminister eerst verantwoordelijk voor het buisleidingtransport. Aardolie, aardgas, (petro)chemische producten e.a. vloeibare en gasvormige stoffen worden voor een aanzienlijk deel per buisleiding vervoerd. Gezien deze samenstelling van het buisleidingvervoer is de minister van EZ mede-verantwoordelijk.

Bij de aanleg en instandhouding van buisleidingen zijn verschillende partijen betrokken: het rijk voor wat het voorwaardenscheppend beleid en de concessieverlening en tracévaststelling van buisleidingen betreft: V&W en EZ; provincies e.a. lagere overheden voor de planologische inpassing in ruimtelijke plannen; de Dienst van het Stoomwezen, als toezichthouder op de veiligheid van buisleidingen (Zie PIVOT-rapport nr. 24, beleidsterrein Arbeidsomstandigheden, p. 14-15, 146-152); de buisleidingindustrie; andere belanghebbenden: het Ministerie van Defensie als beheerder van het Nederlandse deel van het CEPS-net van de NAVO, brancheorganisaties van andere vervoersmodaliteiten, m.n. binnenvaart en wegvervoer.

⁹ Structuurschema buisleidingen, 17 375, p. 27.

Het overgrote deel van de buisleidingen is tot op heden door en voor de gas-, olie- en (petro-) chemische industrie aangelegd. De sterke groei van olie- en (petro-)chemische industrie in de jaren zestig leidt tot de introductie van buisleidingen ten behoeve van het vervoer van grote hoeveelheden olie in het binnen- en naar het buitenland. In verband met de exploitatie sinds 1964 door de Gasunie van aardgasvindplaatsen in Groningen wordt het aardgasleidingennet sterk uitgebreid.

In de jaren zestig beperkt de rol van de overheid zich tot het passief begeleiden van de aanleg van solitaire leidingen. De aanleg in 1966 van een buisleiding tussen Rotterdam en het industriegebied aan het Noordzeekanaal met bemoeienis van de ministers van Economische Zaken en Financiën betreft een infrastructurele voorwaarde van MOBIL voor de vestiging van een raffinaderij in dit nieuwe industriegebied van Amsterdam.

Begin jaren zeventig neemt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het initiatief voor de aanleg van een zogenoemde buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen: een strook grond die primair bestemd en met behulp van kunstwerken ingericht is voor het leggen van buisleidingen. In deze regio met grote industrieconcentratie verwacht men een sterke groei van het aantal buisleidingen. Om versnippering van het landschap tegen te gaan en vertraging door privaatrechtelijke procedures te voorkomen, besluit de overheid een strook grond tussen beide plaatsen aan te kopen en in te richten ten behoeve van de aanleg van buisleidingen.

In 1972 start een projectbureau onder leiding van Rijkswaterstaat met de planning en grondverwerving. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat investeert 170 miljoen. In 1978 wordt de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland in het leven geroepen met als doel het aanleggen, inrichten, onderhouden en beheren van de straat. Tegen vergoeding verleent de Stichting aan derden het recht in deze straat buisleidingen aan te leggen en te beheren. Het grote voordeel voor ondernemingen is dat er nu geen concessie nodig is. De realisatie van leidingen is echter achtergebleven bij de prognoses. De straat is tot nu toe de enige in zijn soort.

De behoefte aan een duidelijk centraal (lange termijn-)beleid resulteert in het Structuurschema Buisleidingen (SBUI 1985, sedertdien tweemaal verlengd) van de Minister van EZ en de staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en VROM. In het SBUI is een landelijk net van hoofdverbindingen uitgewerkt, dat aansluit op de belangrijkste industriegebieden in Nederland en het buitenland. Het SBUI is met name vanuit het industriebeleid ontwikkeld en geeft de grondslagen aan van het algemene beleid op lange termijn en scheidt tevens een toetsingskader voor de beoordeling van de ruimtelijke consequenties bij tracering, aanleg, gebruik en beheer. De rol van de overheid wordt dus gezien als voorwaardenscheppend: de aanleg van buisleidingen is primair een zaak van het bedrijfsleven. De mogelijkheid van stimulering in de toekomst wordt opengehouden.

De hoofddoelstelling van het SBUI luidt: Het verlenen van medewerking en waar nodig het bevorderen van totstandkoming en het gebruik van buisleidingen voor zover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is.¹⁰ Het Structuurschema heeft daarnaast een planologische functie. Lagere overheden is gevraagd, via ruimtelijke reserveringen in streekplannen en bestemmingsplannen, rekening te houden met het uitgestippelde netwerk van buisleidingen. Een uitgangspunt daarbij is dat buisleidingen zoveel mogelijk in gebundelde vorm worden aangelegd in stroken, zones en buisleidingstraten.

Het militair buisleidingennet, dat onderdeel vormt van het Central Europe Pipeline System (CEPS) van de NAVO, kent de mogelijkheid van civiel medegebruik. Sinds het einde van de koude oorlog eind jaren tachtig wordt uitbreiding van dit medegebruik overwogen, met name ten behoeve van de bevoorrading van luchthavens. De tankvaart ziet dit gebruik als een vorm van oneerlijke concurrentie, omdat de NAVO buisleidingen met gemeenschapsgeld zijn aangelegd. Om die reden heeft het bedrijfsleven de rechter gevraagd civiel vervoer te verbieden.

Tegen de achtergrond van de toenemende problemen met betrekking tot leefbaarheid en bereikbaarheid komt er begin jaren negentig meer aandacht voor de vervoersmodaliteit buisleidingen. Deze relatief milieuvriendelijke modaliteit kan een bijdrage leveren aan de 'modal shift' en het opvangen van de groei van het wegverkeer. Daarnaast zorgen technologische ontwikkelingen er voor dat de mogelijkheden, de haalbaarheid en betaalbaarheid toenemen.

¹⁰ Structuurschema buisleidingen, 17 375, p. 65.

Vanuit het Ministerie van V&W wordt in 1993 een interdepartementaal project gestart, de Stuurgroep Buisleidingen, om de kansen en mogelijkheden van de vervoermodaliteit buisleidingen te onderzoeken. Verkeer en Waterstaat, EZ, VROM, Defensie en de buisleidingindustrie zijn hierbij betrokken. De Stuurgroep pleit in zijn tweede rapportage (1996) o.a. voor een meer actieve rol van de rijksoverheid (in dat kader is opname van deze modaliteit in het SVV van belang); het stimuleren van innovaties in leidingbeheer (openbare leidingen) en in ladingsegment (UTP); en het wegnemen van knelpunten bij aanleg en beheer van leidingen in het traditionele ladingsegment.

Momenteel wordt in het kader van de Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) onder leiding van V&W, in samenwerking met EZ en VROM, gewerkt aan de ontwikkeling van een overheidsbeleid op hoofdlijnen. In dit verband vindt een analyse van beleidsinstrumenten plaats om noodzakelijke aanpassing van het wettelijke kader te kunnen beoordelen en voor te stellen. Vervolgens is het aan de politiek om zich uit te spreken over de verdere beleidsontwikkeling.

6.3 Algemeen beleid

(584)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, samen met de minister VROM, voorbereiden, vaststellen en evalueren van het beleid ten aanzien van het buisleidingvervoer.
Periode: 1945-
Product: Beleidsnota's en -plannen, o.m. bijdrage aan Structuurschema Buisleidingen (1985, sindsdien tweemaal met 5 jaar verlengd); bijdrage in en rapportages van Stuurgroep en van IPOT
Opmerking: Voorbeelden voor overleggroepen zijn: Stuurgroep Buisleidingen (1993-), Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) (1997-)
Bron: V&W, Transport in Balans; Inl. dhr. ing. L.C. van Asselt, Projectgroep Ondergronds Transport en Buisleidingen

(585)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, samen met de Minister van Defensie, voorbereiden, vaststellen en evalueren van beleid inzake civiele medegebruik van de NAVO-pijpleiding.
Periode: 1965-
Product:
Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 81

(586)

Actor: Minister van Economische Zaken
Handeling: Het leveren van bijdragen aan het ontwikkelen, vaststellen en evalueren van beleid inzake het buisleidingtransport, in het bijzonder van aardolie, aardgas en (petro)chemische producten.
Periode: 1945-
Product: o.m. (verlenging van) Structuurschema Buisleidingen (v.a. 1972); bijdragen in Stuurgroep Buisleidingen (1993-) en Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) (1997-)
Bron: Stuurgroep Buisleidingen, Tweede rapportage, par. 2.3

(587)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (laten) uitvoeren van onderzoek op het gebied van goederenvervoer per buisleiding.
Periode: 1945-
Product: Onderzoeksopdrachten en onderzoeksrapporten, bv. 'Goederenvervoer per buisleiding' 1993, 'Unit Transport per Pijpleiding' 1995.
Opmerking: Het gaat hier m.n. om het definiëren en begeleiden van onderzoeksprojecten. Zo wordt 'Unit Transport per Pijpleiding (UTP). Onderzoek naar de technische en economische haalbaarheid van het transport van goederen in units per pijpleiding (fase 1)' uitgevoerd door externen en begeleid door de begeleidingsgroep UTP die is

Bron: ingesteld door de Stuurgroep Buisleidingen van V&W.

6.4 Planning en aanleg

In deze paragraaf wordt de bemoeienis van V&W en EZ met de planning en aanleg van buisleidingen behandeld, uitgezonderd de buisleidingen op het Nederlandse deel van het continentaal plat. Deze paragraaf komt grotendeels overeen met de paragraaf 'Buisleidingentransport van olie en gas' van het PIVOT-rapport 'Energievoorziening'.

De overheid rekent de aanleg en het beheer van buisleidingen niet tot haar taak. Slechts bij uitzondering zorgt de overheid voor infrastructurele voorzieningen, bijvoorbeeld in de vorm van een buisleidingenstraat. Met de toenemende belangstelling voor de buisleiding als transportmiddel ontstaat het vraagstuk van tracering. Bij gebrek aan een algemene wettelijke regeling wordt in de praktijk, met het oog op een verantwoorde ruimtelijke inpassing en een veilig gebruik van buisleidingen, een systeem van concessieverlening onder voorwaarden ontwikkeld. Sinds 1985 biedt het Structuurschema Buisleidingen een globaal planologisch kader voor de tracering en aanleg.

6.4.1 Concessieverlening en tracévaststelling

Vanaf de jaren zestig zijn er informele procedures ontwikkeld voor de planning van buisleidingen. Het planningsproces omvat een procedure van concessieverlening en een hierop gebaseerde procedure van tracévaststelling. In deze fase wordt op grond van onder meer de Wet ruimtelijke ordening de procedure opgestart voor de inpassing in streekplannen en bestemmingsplannen. Deze (facet)procedure kan hier buiten beschouwing blijven, omdat deze in andere PIVOT-rapporten (beleidsterreinen van VROM) behandeld wordt.

De concessieverlening betreft het onder voorwaarden vaststellen van het gebruiksdoel en het globale tracé. In principe is voor het aanleggen van een buisleiding geen concessie vereist en is alleen overeenstemming met al degenen die recht hebben op de betrokken gronden en met alle overheidsinstanties nodig. In de praktijk dient een leidinglegger over het algemeen een concessieaanvraag in bij de Minister van Economische Zaken. Een leidinglegger heeft immers een concessie en een verklaring van openbaar belang nodig om beroep te kunnen doen op de twee Belemmeringenwetten. Op grond van deze twee wetten kan medewerking van de betrokkenen worden afgedwongen (zgn. gedoogplicht). De Gasunie, de grootste civiele buisleidingeigenaar, heeft een algemene concessie gekregen, zonder dat globale tracés zijn vastgesteld, alsmede een verklaring van algemeen belang voor haar werken.

Nadat bij Koninklijk Besluit concessie is verleend, wordt vervolgens in de zogenoemde PWC-procedure onder leiding van de Planologische Werkcommissie het tracé nader uitgewerkt en vastgesteld. De PWC is ingesteld door de Minister van EZ naar aanleiding van de verlening van de algemene concessie aan de Gasunie, waarin overleg met de PWC is voorgeschreven.

De procedures voor concessieverlening en tracévaststelling verlopen als volgt:

(1) Concessieverlening:

de initiatiefnemer vraagt een concessie aan bij de minister van EZ;
EZ stelt een concept-Koninklijk besluit op;
het concept-KB wordt voor advies of commentaar voorgelegd aan de betrokken ministers, van wie VROM de externe veiligheid en de milieurisico's bewaakt, en aan de interdepartementale Rijksplanologische Commissie (secretariaat: RPD);
op initiatief van de RPD wordt eventueel een RPC-procedure opgestart;
na ondertekening wordt het kb naar de betrokken ministeries en Gedeputeerde Staten gestuurd.

(2) Tracévaststelling via de PWC-procedure:

ter uitvoering van de concessievoorwaarden dient de concessionaris een gedetailleerd plan voor het tracé en de wijze van aanleg in bij de betrokken provincie(s) en vraagt Gedeputeerde Staten advies uit te brengen aan de (landelijke) Planologische Werkcommissie (PWC); nadat overleg met de leidinglegger en de betrokken provincie(s) en gemeenten heeft plaats gehad, neemt de PWC namens de minister van EZ een besluit; richtinggevend zijn de provinciale adviezen; indien het overleg van PWC met de concessionaris niet tot overeenstemming leidt, neemt de minister van EZ een voor de concessionaris bindende beslissing.

Parallel aan de concessieverlening en tracévaststelling moet in bepaalde gevallen een milieu-effectrapportage opgesteld worden. M.e.r.'s worden verplicht gesteld voor activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben. Welke activiteiten dat zijn, is in het Besluit milieu-effectrapportage, laatstelijk van 1994 (Stb. 1994, 540), vastgesteld. In een bijlage hiertoe is aangegeven voor welke besluiten het milieu-effectrapport moet worden opgesteld. Met betrekking tot buisleidingen zijn, afgezien van aanlandingen, de volgende activiteiten m.e.r.-plichtig:

- de aanleg van een hoofdtransportleiding voor het transport van aardgas, die over een lengte van 5 kilometer of meer in een milieugevoelig gebied is gelegen of geprojecteerd;
- de aanleg van een hoofdtransportleiding voor het transport van andere vloeistoffen dan water en ander gas dan aardgas, die over een lengte van 1 kilometer of meer in een milieugevoelig gebied is gelegen of geprojecteerd.

Milieugevoelige gebieden zijn b.v. beschermde natuurmonumenten, grondwaterbeschermingsgebieden en de Waddenzee.

Bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is in de eerste plaats de (landelijke) PWC, die namens de minister van EZ het tracébesluit vaststelt, indien concessie is verleend. (Ook kan het gemeente- of provinciaal bestuur dat een ruimtelijk plan vaststelt, wanneer dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet, als bevoegd gezag optreden.) Het bevoegd gezag geeft richtlijnen voor het opstellen van het milieu-effectrapport (MER) en beoordeelt de inhoud hiervan.

In de hierna volgende handelingen van de rijksoverheid m.b.t. de aanleg en instandhouding van buisleidingen wordt ook het aandeel van de minister van V&W beschreven.

(588)

Actor: Adviescommissie Aanleg Gastransportleidingen
Handeling: Het gevraagd adviseren van de directeur-generaal van de Energievoorziening over de technische vraagstukken die zich voordoen bij het transport van afstandsgas en de aanleg van gastransportleidingen.
Periode: 1952-1960
Product:
Opmerking: Nadat de technische taak van het aardgastransport was opgedragen aan de Rijksdienst Gasvoorziening, later aan het Staatsgasbedrijf, was er geen aanleiding meer adviezen van de Commissie te vragen.
Bron: Instellings- en opheffingsbesluit van resp. 8 januari 1952, DGE nr. 179, en 23 juli 1960, DGE nr. 2839vI/W

(589)

Actor: Minister van Economische Zaken
Handeling: Het voorbereiden van kroonbeslissingen tot verlening van concessies voor de aanleg en instandhouding van (industriële) buisleidingen, dan wel het verlenen van toestemming voor de overdracht van concessies.
Periode: ca. 1960-
Product: Concessies, o.b.v. aanvragen en adviezen ministeries en RPC, t.b.v. aanleg en instandhouding van b.v. leidingen voor gasdistributie, hoofdtransportleidingen aardgas, transportleidingen chemische producten
Opmerking: Voor de Gasunieleidingen geldt een algemene concessie
Bron: EZ, Notitie project buisleidingen/procedures (nov. 1994); Vincent, Juridische onzekerheid; KB nr. 95.006572

(590)

Actor: Planologische Werkcommissie (PWC)
Handeling: Het, bij overeenstemming met de concessionaris, vaststellen van het tracé en de

- wijze van aanleg van buisleidingen.
- Periode: 1968-
Product: Overlegverslagen en beschikkingen o.g.v. advies van betrokken provincie
Opmerking: Samenstelling PWC in 1995 (vroeger telde de commissie meer leden): 2 EZ, 1 LNV, 1 VROM, 1 V&W, 1 DEF; adviserende leden: 1 Landbouwschap en 1 Stichting Natuur en Milieu; voorzitter: extern; vice-voorz.: VROM/RPD; secretariaat: EZ/EOG.
De fusie met Commissie Boorwerken, waarvan ca. 1985 sprake is, ging niet door.
Bron: PG SIC, Tweede interimrapport, II, p. 118; Staatsalmanak 1994-1995, M 24
- (591)
Actor: Minister van Economische Zaken
Handeling: Het bekrachtigen van tracébesluiten van de PWC t.b.v. aanleg en instandhouding van buisleidingen, dan wel het samen met de minister van VROM nemen van een bindend tracébesluit, indien overleg PWC met concessionaris niet tot overeenstemming heeft geleid.
- Periode: 1968-
Product:
Bron: EZ, Notitie project buisleidingen/procedures (nov. 1994)
- (592)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van een koninklijk besluit, waarin het openbaar belang wordt erkend van buisleidingen waarvoor concessie is aangevraagd.
- Periode: 1945-
Product:
Bron: Belemmeringenwet Privaatrecht, art. 1-2
- (593)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Belemmeringenwet Privaatrecht besluiten tot het opleggen van een gedoogplicht aan niet-medewerkende rechthebbenden op enige onroerende zaak t.b.v. de uitvoering en instandhouding van buisleidingen waarvoor concessie is verleend en die als werken van openbaar belang zijn erkend.
- Periode: 1945-
Product: Beschikking, te publiceren in Staatscourant.
Opmerking: Onderdeel van de procedure is een terinzagelegging en een hoorzitting, voorgezeten door een gedeputeerde van de betrokken provincie.
Bij het Gerechtshof kan de rechthebbende vernietiging van de beslissing aanvragen.
Bron: Belemmeringenwet Privaatrecht, art. 1-4; De Maar, Energierecht, p. 219-220
- (594)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Belemmeringenwet Privaatrecht op verzoek van de rechthebbenden op enig onroerend goed besluiten tot het - onder voorwaarden - verplaatsen van de buisleiding op dat onroerend goed.
- Periode: 1945-
Product: Beschikking, te publiceren in Staatscourant.
Opmerking: Onderdeel van de besluitvorming is een hoorprocedure, die door de betrokken gemeente wordt georganiseerd.
Bij het Gerechtshof kan de rechthebbende vernietiging van de beslissing aanvragen
Bron: Belemmeringenwet Privaatrecht, art. 5
- (595)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Belemmeringenwet Verordeningen voorbereiden van een koninklijk besluit, waarbij de Staten of Gedeputeerde Staten medewerking aan de uitvoering of instandhouding van buisleidingen wordt opgelegd.
- Periode: 1945-
Product: Koninklijke besluiten
Bron: Belemmeringenwet Verordeningen, art. 8

(596)
Actor: Gedeputeerde Staten (van Zuid-Holland)
Handeling: Het o.g.v. de Belemmeringenwet Verordeningen en andere 'sectorale' wetgeving afgeven van vergunningen e.a. beschikkingen ten behoeve van de uitvoering en instandhouding van buisleidingen, waarvoor concessie is verleend en het algemeen belang is erkend.
Periode: 1945-
Product:
Opmerking: Gedeputeerde Staten kunnen in de plaats van niet-meewerkende lagere overheden de aangevraagde vergunningen e.d. afgeven (art. 3, 4 en 8, derde lid).
Bron: Belemmeringenwet Verordeningen; Notitie EZ/EOG (nov. 1994) inzake procedure buisleidingprojecten

(597)
Actor: Planologische Werk Commissie (PWC)
Handeling: Het, in de hoedanigheid van 'bevoegd gezag', o.b.v. de concessievoorwaarden geven van richtlijnen voor het opstellen van het milieu-effectrapport (MER) en beoordelen van de inhoud hiervan in verband met de aanleg van buisleidingen die tot het hoofdleidingennet behoren en in milieugevoelige gebieden geprojecteerd zijn.
Periode: 1985-
Product:
Opmerking: Het bevoegd gezag onderneemt in een m.e.r.-procedure de volgende activiteiten:
bekend maken van de startnotitie;
organiseren van inspraak;
geven van richtlijnen voor het opstellen van het m.e.r.;
beoordelen van de inhoud van het MER;
bekend maken en ter inzage leggen van het MER, tegelijkertijd met het voornemen over de activiteit;
organiseren van inspraak over MER en voornemen; vragen van adviezen;
besluiten over activiteit.
Bron: Handleiding m.e.r.

6.4.2 Aanleg en exploitatie infrastructurele voorzieningen

De zorg van de overheid voor de infrastructuur beperkt zich tot incidentele aanleg van infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de aanleg van buisleidingen. Begin jaren zeventig neemt de Minister van Verkeer & Waterstaat het initiatief tot een buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen: een strook grond die wordt ingericht voor de aanleg van buisleidingen. Een dergelijke straat is de uiterste vorm van concentratie van buisleidingentransport, waardoor versnippering van de ruimte wordt voorkomen. In 1972 start een projectbureau onder leiding van Rijkswaterstaat met de planning en aanleg van deze buisleidingenstraat, onder andere door het verwerven van grond. Deze straat is tot nu toe de enige in zijn soort.

(598)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het realiseren van infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de aanleg van buisleidingen.
Periode: 1970-
Product: Buisleidingenstraat
Opmerking: Het realiseren van infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de aanleg van buisleidingen.
Bron: Structuurschema Buisleidingen 1985

Buisleidingenstraat Zuidwest-Nederland

Bij notariële akte van 21 december 1978 wordt de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland opgericht, in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Vereniging van Leidingeigenaren in de Buisleidingenstraat Zuid-West Nederland. Doel van de Stichting is het

aanleggen, inrichten, onderhouden en beheren van de buisleidingenstraat van Rotterdam naar Antwerpen. Tegen vergoeding verleent de Stichting aan derden het recht in deze straat buisleidingen aan te leggen en te beheren.

Het bestuur van de Stichting, gevestigd in Roosendaal, wordt gevormd door de Raad van Beheer, die de hoofdlijnen en het beleid bepaalt. Er is een bureau voor de uitvoering van de werkzaamheden van de Stichting, waarvan de directeur de secretaris van de Raad van Beheer is. Verder is er een Adviescommissie, die tot taak heeft de lokale belangen van de betrokken gemeenten en waterschappen bij het beheer van de Buisleidingenstraat te behartigen en daartoe het bestuur gevraagd en ongevraagd adviseert. De Minister van Verkeer & Waterstaat is de eerst verantwoordelijke bewindsman. De Minister keurt dan ook de begroting en de jaarrekening van de Stichting goed.

(599)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen in de oprichting van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.
Periode: 1972-
Product: Statuten, Nutswet 1972, 1e tarievenreglement
Bron: Nutswet van 11 maart 1972, Stb. 145, zoals gewijzigd bij Wet van 8 november 1988, Stb. 676; Statuten 1978

(600)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het deelnemen in het bestuur van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.
Periode: 1978-
Product:
Opmerking: Het bestuur bestaat uit vertegenwoordigers van de ministers van V&W, EZ, Financiën, L&V, Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, 3 vertegenwoordigers van de gezamenlijke leidingleggers. De (plaatsvervangende) vertegenwoordigers van de ministers worden aangewezen uit het departementaal personeel. Een topambtenaar van V&W vervult het voorzitterschap.
Bron: Staatsalmanak 1995-1996, M 21; Statuten 1978, art. 3 en 5

(601)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, samen met de ministers van EZ en Financiën, voor de eerste maal vaststellen en vervolgens het goedkeuren van het tarievenreglement van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.
Periode: 1978-
Product: Tarievenreglement 1978, zoals gewijzigd 1986
Bron: Statuten 1978, art. 3

(602)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van de begroting en, samen met de Minister van Financiën, de jaarrekening van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.
Periode: 1978-
Product: Begroting, balans en staat van baten en lasten
Opmerking: Door de Minister aangewezen ambtenaren alsmede de Algemene Rekenkamer hebben het recht van controle en inzage van de boeken. De Stichting dient tevens een jaarverslag in bij de Minister.
Bron: Statuten 1978, art. 10 en 11

(603)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, samen met de ministers van EZ en Financiën, goedkeuren van het besluit tot statutenwijziging of tot ontbinding van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.

Periode: 1978-
Product: Wijziging van statuten, ontbinding van de Stichting
Opmerking: De Minister van V&W keurt tevens de bestemming van het liquidatiesaldo goed.
Bron: Statuten 1978, art. 12

(604)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van financiële bijdragen aan de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.

Periode: 1978-

Product:

Opmerking: De bijdrage is gerelateerd aan de bezettingsgraad van de straat. In 1996 dekt de Minister van V&W 45% van de exploitatiekosten van de stichting.

Bron: V&W, Profiel. Weekblad voor medewerkers, 23 november 1995, p. 6-7; Tarievenreglement 1978, zoals gewijzigd 1986; Inl. dhr. ing. L.C. van Asselt, Projectgroep Ondergronds Transport en Buisleidingen.

(605)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voordragen aan de Kroon, samen met de minister van Financiën, van de overdracht aan het beheerslichaam van het beheer en onderhoud van tot de buisleidingenstraat behorende waterstaatswerken.

Periode: 1972-

Product: Overdracht van beheer en onderhoud

Opmerking: Het beheerslichaam is de Stichting.

Bron: Nutswet van 11 maart 1972, Stb. 145, zoals gewijzigd bij Wet van 8 november 1988, Stb. 676, art. 3, derde lid

(606)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel geheel of gedeeltelijk verbieden van het vervoer door in de buisleidingenstraat gelegen buisleidingen.

Periode: 1972-

Product:

Opmerking: De Minister is hiertoe bevoegd, indien het beheerslichaam niet voldoet aan de verplichting tot afdekking van zijn aansprakelijkheid.

Bron: Nutswet van 11 maart 1972, Stb. 145, zoals gewijzigd bij Wet van 8 november 1988, Stb. 676, art. 4, zesde lid.

(607)

Actor: Gedeputeerde Staten (van Zuid-Holland)
Handeling: Het in zijn geheel of bij gedeelten vaststellen van het plan van wegen en waterlopen in de provincie ten behoeve van de inrichting van de buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.

Periode: 1972-

Product:

Opmerking: Het beheerslichaam, i.c. de Stichting, zendt dit plan, samen met de voor de uitvoering van de daarin voorkomende werken verleende vergunningen en gesloten overeenkomsten, toe aan betrokken Colleges van Gedeputeerde Staten, die een afschrift van hun besluit tevens toezenden aan belanghebbende openbare lichamen.

Bron: Nutswet van 11 maart 1972, Stb. 145, zoals gewijzigd bij Wet van 8 november 1988, Stb. 676, art. 6

(608)

Actor: Gedeputeerde Staten (van Zuid-Holland)
Handeling: Het, gehoord de betrokken openbare lichamen en rechtspersonen, toewijzen van de eigendom van de in het plan van wegen en waterlopen opgenomen wegen en waterlopen met bijbehorende kunstwerken en van het beheer en onderhoud van de wegen.

Periode: 1972-

Product:
Opmerking: Toewijzing geschiedt in de regel aan openbare lichamen, maar kan plaatsvinden aan de rechtspersoon, die de eigendom etc. voor het in werking treden van deze wet had. Voor openbare lichamen staat beroep bij de Kroon open. Het beheer en onderhoud van de waterlopen en -keringen regelt GS zelf.
Bron: Nutswet van 11 maart 1972, Stb. 145, zoals gewijzigd bij Wet van 8 november 1988, Stb. 676, art. 6, vierde en vijfde lid, art. 7

(609)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het al dan niet goedkeuren van het toewijzen, dan wel onttrekken aan het Rijk van de eigendom, het beheer en het onderhoud van wegen en waterlopen, opgenomen in het plan t.b.v. de inrichting van de buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.
Periode: 1972-
Product: Goedkeuringen
Bron: Nutswet van 11 maart 1972, Stb. 145, zoals gewijzigd bij Wet van 8 november 1988, Stb. 676, art. 7, derde lid

(610)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, na advies van het beheerslichaam, aan houders van buisleidingen opleggen van de verplichting hun buisleiding, die voor de inwerkingtreding van de Nutswet 1972 is aangelegd, te verleggen naar de buisleidingenstraat Zuidwest Nederland.
Periode: 1972-
Product: Beschikkingen
Opmerking: Dit kan gebeuren t.b.v. van de uitvoering van een bestemmingsplan op verzoek van het gemeentebestuur, t.b.v. van de uitvoering van een werk van algemeen nut op verzoek van het openbaar lichaam, of t.b.v. een door het Rijk uit te voeren werk.
Bron: Nutswet van 11 maart 1972, Stb. 145, zoals gewijzigd bij Wet van 8 november 1988, Stb. 676, art. 8

7 INTERMODAAL VERVOER

7.1 Inleiding

7.1.1 Het intermodaal vervoer en zijn producten

Multimodaal vervoer is de algemene term voor vervoer waar verschillende vervoersdragers bij te pas komen. Binnen dat brede scala wordt onderscheiden intermodaal vervoer (ook: gecombineerd of ketentransport) Dat is het vervoer van goederen in dezelfde laadeenheid door meer dan één vorm van transport (weg, spoor, binnenvaart, kustvaart) zonder dat de goederen zelf worden behandeld. De goederen moeten daarom zijn verpakt in standaard laadeenheden (geünitiseerd vervoer), zoals containers, wissellaadbakken, opleggers.

Het intermodale vervoerssysteem is een ketensysteem bestaande uit een aantal schakels, die goed op elkaar moeten zijn afgestemd in fysieke zin en in organisatorische zin. De intermodale transportketen bestaat over het algemeen uit vijf schakels:

voortraject	overslag	spoor- of binnenvaarttraject	overslag	natraject
-------------	----------	------------------------------	----------	-----------

In het voortraject wordt de transporteenheid van de verlader naar een overslagpunt (terminal) getransporteerd (over land met de vrachtauto, over zee per schip). Op de terminal wordt de lading overgeslagen om per trein of per binnenvaartschip vervoerd te worden naar een terminal in de buurt van de uiteindelijke bestemming. Hier wordt de lading overgeslagen op vrachtauto's om daarmee op het einddoel te worden afgeleverd.

In de intermodale keten zijn verschillende partijen actief. Het transport van verlader naar ontvanger wordt verzorgd door verschillende vervoerders, de overslag van de vracht van de ene modaliteit naar de andere modaliteit is de taak van de terminaloperators en de organisatie van de keten is in handen van de intermodale operatoren. De intermodale operatoren die het intermodale transport grotendeels in handen hebben zijn: Intercontainer-Interfrigo (ICF), de Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (UIRR) en de Rijnvaartoperators (rederijen). ICF, een samenwerkingsverband tussen de Europese spoorwegmaatschappijen, verzorgt het vervoer van containers over het spoor, de overslag en het voor- en/of natransport. De UIRR is een samenwerkingsverband van weg-spoororganisaties, gespecialiseerd in het intermodale vervoer van laadeenheden (containers, wissellaadbakken, trailers) over het spoor en de overslag ervan. De Rijnvaartoperatoren doen hetzelfde per binnenvaartschip.

De innovatie die aan de wieg heeft gestaan van het intermodaal vervoer is de maritieme container geweest. Het eerste commerciële intermodale vervoer (weg-zee-weg) van stalen zeecontainers, dateert uit het begin van de jaren vijftig. In het begin was containervervoer vooral een Amerikaanse aangelegenheid, maar Europese rederijen reageerden op de containerisatie en gingen eveneens containerlijndiensten aanbieden. De maritieme containerisatie zette de spoorwegen er eind jaren zestig toe aan om in het binnenland overslagpunten (terminals) op te zetten en deze via het spoorwegennet te verbinden met de zeehaventerminals. Eind jaren zestig ontstonden ook de eerste samenwerkingsverbanden tussen spoor- en wegvervoerders. Die samenwerking werd bij de wegvervoerders in belangrijke mate ingegeven door institutionele belemmeringen (gewichtsbeperving en weekeindrestricties).

De maritieme container is de bekendste vorm van intermodaal vervoer. Vanuit de terminals in de Rotterdamse haven worden de containers per vrachtwagen, binnenschip en trein verder vervoerd naar het Europese achterland. Naast de container is er het vervoer van wissellaadbak en oplegger per trein (gecombineerd weg-railvervoer). Dit type vervoer wordt verzorgd door Trailstar. Tenslotte bestaat nog

de mogelijkheid om vrachtautocombinaties, opleggers en alle soorten rollend materieel tussen Nederland en havens aan de grote waterwegen in Europa te vervoeren met (twee) roll-on/roll-off binnenschepen

De laatste jaren groeit het netwerk van shuttles. Deze speciaal ontworpen shuttletreinen rijden nationaal en internationaal tussen terminals, volgens een vaste dienstregeling met een vaste samenstelling.

Het schip en de trein kunnen goedkoper vervoeren dan de vrachtauto, maar voor intermodaal vervoer is extra laden en lossen en organisatie nodig. De initiële kosten van intermodaal vervoer zijn daardoor hoger dan die van het wegvervoer. De minimale vervoersafstand waarop intermodaal vervoer concurrerend is met het transport over de weg wordt tussen de 300 en 600 kilometer geschat. Gezien de afmeting van Nederland, betekent dit dat intermodaal vervoer al snel een grensoverschrijdend karakter heeft.

7.1.2 De afbakening van het deelterrein

Als vervoersminister is de Minister van Verkeer en Waterstaat eerst verantwoordelijk voor het intermodaal vervoer. Samenwerking is er met de Ministers van Economische Zaken en Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieu. Deze ministers leveren echter een bijdrage aan (het stimuleren van) intermodaal vervoer vanuit eigen beleidsoverwegingen. De Minister van Economische Zaken ondermeer vanuit het gezichtspunt van stimulering van (regionale) werkgelegenheid en gebruik van (geavanceerde) technologie, de Minister van VROM vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening en milieu.

Intermodaal vervoer betekent het tot stand brengen van integrale vervoersketens. De verschillende vervoersmodaliteiten dienen op integrale wijze in de logistieke keten te zijn opgenomen. In de andere hoofdstukken van het deelrapport Goederenvervoer is apart het goederenvervoer over het spoor, de weg en het binnenwater beschreven. In het huidige hoofdstuk ligt de nadruk op het in kaart brengen van het handelen van de actoren om de verschillende vervoersmodaliteiten op te nemen in een vervoersketen om op die manier een alternatief te bieden voor het lange-afstand wegtransport.

7.1.3 Wet- en regelgeving

De Europese Gemeenschap heeft bevordering van intermodaal vervoer al enkele decennia op de agenda. Vanuit 'Brussel' zijn al diverse Richtlijnen uitgevaardigd die door de lidstaten in hun nationale wetgeving moeten worden verwerkt. Door de EU worden ook subsidies verstrekt aan projecten waarmee intermodaal vervoer kan worden.

Voor het stimuleren van het intermodaal vervoer bestaat geen integrale wettelijke regeling. De maatregelen en acties zijn neergelegd in nota's, plannen van aanpak en de rijksbegroting. Een belangrijk beleidsinstrument wordt gevormd door stimulering met behulp van subsidieverlening. In 1996 is de kaderregeling Stimuleringsregeling Milieu- en Energie-efficiency in het goederenvervoer (SMEG, Stcrt 1996, 206) van kracht geworden, waarmee de ontwikkeling en toepassing van nieuwe concepten en innovatieve toepassingen door de bedrijfstak goederenvervoer moet worden bevorderd. Hierbinnen is de Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer ingevoerd en wordt nog gewerkt aan een stimuleringsmaatregel voor spoor- en binnenvaartshuttles:

7.2 Ontwikkelingen in het intermodaal vervoer sinds 1945

7.2.1 Het nationale perspectief

Het goederenvervoer is de afgelopen decennia aanzienlijk gegroeid. Deze groei is echter geheel opgevangen door de wegvervoerders: goederentransport per spoor en binnenwateren bleef hooguit

gelijk. Lange termijn scenario's voorspellen een verdergaande groei van het transportvolume. Een ongewijzigde 'modal split' (vervoerskeuze), waarbij de groei in het transport in hoofdzaak blijft worden opgevangen door het vervoer over de weg, zal het transportsysteem onder druk zetten door vervuiling, geluidshinder, congestie, ongelukken, belemmeringen, e.d.

Een oplossing om de toenemende verkeersstroom op duurzame wijze op te vangen en de kwaliteit van het goederenvervoer te verhogen is het bevorderen dat meer vervoer plaatsvindt via andere vervoersdragers (trein, binnenschip, shortsea) dan met de vrachtwagen, een 'modal shift'. Het intermodaal vervoer kan hieraan een bijdrage leveren, of in ieder geval de groei van wegtransport over grote afstanden te beperken. Het intermodale vervoer wordt door de marktpartijen zelf in onvoldoende mate tot ontwikkeling gebracht, waardoor inzet door de nationale overheden nodig is om het intermodale vervoer een belangrijke impuls te geven.

Door de deregulering in het goederenvervoerbeleid is in de tweede helft van de jaren tachtig het accent verlegd van een regulerende naar een stimulerende overheid. Door de rijksoverheid worden middelen uitgetrokken om de versterking van de marktpositie van het goederenvervoer te stimuleren. Het betreft zowel onderzoek als participatie in investeringen. Het Nederlandse beleid is erop gericht het goederenvervoer per milieuvriendelijke vervoerwijze te stimuleren, bij voorkeur onder gelijktijdige verbetering van de concurrentiepositie (prijs/kwaliteitsverhouding). Door de Nederlandse overheid wordt financiële steun verleend aan intermodaal transport door:

- steun aan bouw en renovatie van terminals (infrastructuur en kranen);
- subsidieverlening bij de exploitatie van intermodaal transport.

In het kader van de overeenkomsten van de Rijksoverheid met NS Goederenvervoer van 1984 en 1988 is uit vervoerspolitieke overwegingen besloten om met name het gecombineerd weg-railvervoer (GWRV) te bevorderen door middel van financiële bijdragen. Ondanks het feit dat dit vervoer sterk verlieslatend is, wordt het toch gehandhaafd. Zo, is het idee, kan de in het rapport *Samen op Weg naar Gecombineerd Weg-Rail Vervoer* voorziene groei mogelijk worden gemaakt. In 1987 sluiten het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Trailstar, de Nederlandse Spoorwegen en de Federatie Wegvervoer een convenant gericht op de versterking van de positie van Nederland als transport- en distributieland. Onderdeel van het convenant is een Masterplan om de positie van het gecombineerd vervoer te versterken. De Stuurgroep Gecombineerd Weg-Railvervoer stelt in zijn rapport van maart 1989 een aantal concrete acties voor over dienstregelingen, promotie en financiële middelen.

Zowel in het nationale als het Europese beleid wordt in de jaren 90 ingezet op een duurzame ontwikkeling van het vervoer. De minister van Verkeer en Waterstaat streeft ernaar een deel van het wegvervoer over te hevelen naar spoor en binnenvaart om de milieubelasting en de congestieproblematiek te verminderen.

In 1990 wordt het verkeers- en vervoerbeleid voor de navolgende jaren vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Als doelen voor het beleidsterrein verkeer en vervoer worden gesteld: verbetering van de kwaliteit van infrastructuur, mobiliteitsbeheersing en versterking van de transportpositie van Nederland. Het gebruik van gecombineerd vervoer draagt bij aan de doelstellingen en kan dan ook rekenen op steun van de overheid. Als uitvloeisel van het SVV wordt in 1990 de Projectgroep Intermodaal Vervoer (PIV) ingesteld. In de structuurschets wordt vastgesteld dat voor de versterking van de positie van het internationale container- en gecombineerde vervoer voldoende terminals beschikbaar dienen te zijn. Voor de ontplooiing van het gecombineerde vervoer geeft de overheid financiële steun, niet aan individuele bedrijven, maar door middel van bijdragen aan de bouw van terminals en de ontwikkeling van nieuwe overslagtechnieken.

In 1991 heeft de Commissie Kroes een voorstel gedaan ten aanzien van de intermodale infrastructuur. Om het gebruik van vervoersmodaliteiten in het internationale vervoer mogelijk te maken, zijn goed uitgeruste overslagcentra (terminals) noodzakelijk. De Commissie legt de nadruk op het opzetten en inrichten van een terminalnetwerk. Dit bestaat uit de mainportterminals van Rotterdam en Schiphol als eerstelijns knooppunten, tweedelijns knooppunten zoals Valburg, Twente, Venlo en Veendam en (regionale) derdelijns knooppunten.

In 1994 komt het Plan van Aanpak Stimulering Intermodaal Vervoer tot stand, een product van de Projectgroep Intermodaal Vervoer (PIV). Dit plan gaat in op de marktkansen van het intermodaal vervoer en geeft aan met welke maatregelen de overheid het intermodaal vervoer gaat stimuleren om de beleidsdoelen van SVV te realiseren. Het plan van aanpak is verwerkt in de notitie

Goederenvervoer (april 1994). Hierin wordt een stimuleringsbeleid uiteengezet ten behoeve van het intermodaal vervoer, geconcentreerd op de volgende 'speerpunten':

- Het implementeren van een terminalnetwerk
- Het verbeteren van de dienstverlening (shuttlediensten, verbeteren van organisatie en communicatie, ondersteunen van projecten)
- Het wegnemen van internationale knelpunten (liberalisering regelgeving)

7.2.2 Het internationale perspectief

Bij intermodaal vervoer is het vervoersbeleid van de Europese Unie van belang. Enerzijds is internationaal vervoer momenteel pas bij afstanden boven 600 km concurrerend met het wegvervoer, waardoor voor Nederland intermodaal vervoer al snel internationaal vervoer is. Anderzijds worden beleid en regelgeving in toenemende mate binnen internationale kaders bepaald.

Het intermodaal vervoer kan al sinds het begin van de jaren zeventig rekenen op steun van de EG, waarmee gestreefd werd naar terugdringing van het wegverkeer. Belangrijke programma's van de Europese Commissie, waarmee onder meer ook intermodaal vervoer wordt gestimuleerd, zijn:

- het programma Trans Europese Netwerken
- het programma Pilot Actions for combined Transport (PACT)

Er bestaan in Europa uitgebreide netwerken op het gebied van vervoer-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur. Sinds 1992 wordt in het kader van het programma Trans-Europese Netwerken gewerkt aan de verdere ontwikkeling van deze netwerken. Acties in het kader van dit programma zijn erop gericht de onderlinge koppeling van nationale netwerken, alsmede de toegang tot die netwerken tot stand te brengen en/of te verbeteren. In het kader van het vervoersprogramma wordt het spoorwegen- en vaarwegennet gemoderniseerd en uitgebreid.

De Europese Commissie heeft in 1992 het programma Pilot Actions for Combined Transport (PACT) gestart. De algemene doelstelling van dit programma is bij te dragen aan intensivering van het gebruik van intermodaal transport waar dit op termijn haalbaar is als vervanging van (unimodaal) wegvervoer. Het programma is opgezet ter aanvulling en ondersteuning van de maatregelen voor de totstandbrenging van het trans-europese net. In het kader van PACT worden projecten van innoverende operationele maatregelen of uitvoerbaarheidsstudies ten behoeve van planning en voorbereiding van innoverende operationele maatregelen gefinancierd.

Naast deze programma's is ook de politiek die de EU sinds 1991 voert om het goederenvervoer per spoor te liberaliseren van belang. Met het nemen van maatregelen tegen monopolisme op het spoor wil de EU de marktwerking op het spoor mogelijk maken. Aldus kunnen meerdere partijen hun diensten aanbieden als spoorvervoerder en kan het voor vervoerders aantrekkelijker worden om per spoor te vervoeren.

7.3 Algemeen beleid

(611)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het presenteren van het Nederlandse standpunt inzake intermodaal vervoer in internationale organisaties.
Periode: 1970-
Product: internationale regelingen, nota's, notities, rapporten
Bron: beleidsnotities, toelichtingen op de rijksbegroting, tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

(612)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het mede- voorbereiden van het vaststellen, wijzigen en intrekken van (internationale)regelingen, normeringen en standaards inzake intermodaal vervoer
Periode: 1970-

Product: (technische) regelingen, normen, standaards
Bron: beleidsnotities, toelichtingen op de rijksbegroting, tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

(613)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van het beleid ten aanzien van het intermodaal vervoer
Periode: 1970-
Product: Beleidsnota's en plannen ondermeer:

- Nota ondernemend vervoer (1987)
- Plan van Aanpak Stimulering intermodaal vervoer (1994)
- Notitie goederenvervoer (1994)
- Transport in balans (1996)

Opmerking: Het kan hierbij in eerste instantie gaan om het ontwikkelen van een beleidsvisie. Vaak wordt in dat verband onderzoek verricht door externe bureaus.
Bron: Toelichten op de rijksbegroting

(614)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het formuleren van beleidsmaatregelen gericht op (stimuleren van) ^{intermodaal vervoer.}
Periode: 1970-
Product: regelingen
Opmerking: In het kader van het stimuleren van intermodaal transport door vervoerders, heeft de EU bepaald dat gecombineerd vervoer moet zijn vrijgesteld van tariefregelingen. Op nationaal niveau is te wijzen op een teruggaveregelings van motorrijtuigenbelasting en Eurovignet.
Bron: Richtlijn van de Raad van 17 februari 1975(75/130/EEG), Richtlijn van de Raad van 27 maart 1991 (91/224/EEG), Transport in balans, p.25

(615)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het participeren in overleg met vertegenwoordigers van overheid en/of bedrijfsleven over intermodaal vervoer.
Periode: 1970-
Product: notities, overlegverslagen
Bron: Beleidsnotities, toelichtingen op de rijksbegroting

(616)

Actor: a. Raad voor Verkeer en Waterstaat
b. Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer
Handeling: Het voeren van overleg over beleidsaangelegenheden, voor zover deze betrekking hebben op het deelterrein intermodaal vervoer
Periode: 1992-
Product: Rapporten
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat van 2 maart 1992 (Stb. 1992, 146) en Besluit van 18 september 1992 (Stb. 1992, 503)

(617)

Actor: a. Raad voor Verkeer en Waterstaat
b. Vaste commissie goederenvervoer
Handeling: Het adviseren over beleidsaangelegenheden, voor zover deze betrekking hebben op het deelterrein intermodaal vervoer
Periode: 1992-
Product: rapporten, voorbeeld: Advies Trans-Europees intermodaal goederenvervoer (1996)
Bron: Wet Raad voor verkeer en waterstaat van 2 maart 1992 (Stb. 1992, 146) en Besluit van 18 september 1992 (Stb. 1992, 503)

(618)

Actor: Commissie Kroes

Handeling: Het adviseren over locaties van terminals
Periode: 1991
Product: Rapport *Op weg naar intermodaal vervoer: structurering van het vervoerssysteem door de ontwikkeling van terminalknooppunten* (1991)
Opmerking: ^{Het} secretariaat van de commissie werd gevoerd door Nederland Distributieland.
Bron: Toelichting Rijksbegroting 1992

7.4 Spoor-wegvervoer

In het kader van de overeenkomsten van de Rijksoverheid met NS Goederenvervoer van 1984 en 1988 is uit vervoerspolitieke overwegingen besloten om met name het gecombineerd weg-rail vervoer (GWRV) te bevorderen door middel van financiële bijdragen. Ondanks het feit dat dit vervoer sterk verlieslatend is, wordt het daarom toch gehandhaafd. Zo, is het idee, kan de in het rapport 'Samen op weg naar gecombineerd weg-railvervoer' voorziene groei mogelijk worden gemaakt.

(619)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op basis van de overeenkomsten Rijk NS-Goederenvervoer (1984 en 1988) beoordelen en beslissen over aanvragen voor exploitatiebijdragen te bevordering van het gecombineerd weg-rail vervoer.
Periode: 1984-1993
Product: Beschikkingen
Bron: V&W/NS, Rapport RONS goederenvervoer 1984 en II 1988

7.5 Stimulering

Een belangrijk instrument is stimulering, dat wil zeggen: het bieden van kansen en het ondersteunen van initiatieven uit de branche met financiële middelen. Op Europees niveau gebeurt dit door het programma Modelprojecten ten behoeve van het gecombineerde vervoer (PACT), dat initiatieven die betrekking hebben op de operationele aspecten van intermodaal vervoer financieel ondersteunt. Het project geeft tevens een formele legitimatie voor overheidssteun op nationaal niveau. Een ander programma voor onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie op vervoergebied is EURIT (European Research for Transport), waarbij geïntegreerde transport ketens een thema vormen. Met financiële steun van de EU kunnen bedrijven, onderzoekcentra en universiteiten onderzoek doen op thema's binnen het programma.

Om de ontwikkeling en toepassing van nieuwe concepten en innovatieve toepassingen door de bedrijfstak goederenvervoer te bevorderen is de kaderregeling Stimuleringsregeling Milieu en Energie-efficiency in het Goederenvervoer (SMEG 1986, Stcrt. 206) van kracht geworden.

Stimulering heeft enerzijds de vorm van bijdrageregelingen voor individuele bedrijven, bijvoorbeeld voor de aanschaf van materieel of voor aansluitingen op spoor of water. De andere vorm van stimulering richt zich op onderzoek en ontwikkeling. Dit zijn zaken die van belang zijn voor de hele branche en de draagkracht van individuele bedrijven te boven gaan. Onderwerp van deze stimulering zijn met name de toepassingen van technologie, in het bijzonder telematica.

(620)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voordragen van projecten bij de Europese Commissie voor een bijdrage uit het programma voor modelprojecten (PACT)
Periode: 1992-
Product: Projectvoorstellen
Bron: Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen L 16 van 25 januari 1993; Publicatieblad C 381 van 16 december 1996

(621)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het (laten) uitvoeren van onderzoek op het gebied van intermodaal vervoer.
Periode: 1970-
Product: Onderzoeksopdrachten en -rapporten
Opmerking: Het gaat hier met name om het definiëren en begeleiden van onderzoeksprojecten.
Bron: beleidsnotities, toelichtingen op de rijksbegroting

(622)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en (doen) uitvoeren van programma's en projecten voor onderzoek en ontwikkeling van innovatieve technologie te behoeve van intermodaal vervoer.
Periode: 1990-
Product: Stimuleringsprogramma's en projecten (ondermeer Incomaas, Smartcard, Combicom)
Bron: Structuurschema Verkeer en Vervoer, beleidsnotities

(623)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het besluiten tot het verlenen van financiële ondersteuning van aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande terminals
Periode: 1990-
Product: Besluiten
Bron: Structuurschema Verkeer en Vervoer

(624)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het besluiten tot het financieel ondersteunen van exploitatie van intermodaal transport.
Periode: 1990-
Product: Besluiten
Bron: beleidsnotities, toelichtingen op de rijksbegroting

Ter stimulering van de aanschaf van specifiek voor het gecombineerde goederenvervoer bestemd materieel is in 1995 de *Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer 1995/1996* (SGG) ingevoerd (1995 Stcrt. 221). In 1997 is de regeling met drie jaar verlengd (1997 Stcrt. 207). De bijdrageregelingen beogen het gebruik van gecombineerd goederenvervoer als middel tegen congestievorming op de weg en de door het wegvervoer veroorzaakte milieubelasting te reduceren. De regeling voorziet in de mogelijkheid tot subsidieverstrekking aan transportondernemingen voor investeringen in specifiek op het gecombineerd goederenvervoer afgestemd materieel. Senter (uitvoeringsinstantie voor technologie, energie en milieu, agentschap van het ministerie van Economische Zaken) voert de regeling namens de minister van Verkeer en Waterstaat uit.

(625)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en vaststellen van regelingen ter stimulering van intermodaal vervoer.
Periode: 1995-
Product: Stimuleringsregeling gecombineerd vervoer 1995 (Stcrt. 221) en 1997 (Stcrt. 207)
Bron: Projecten Stimulering Intermodaal vervoer, p. 51; Transport in balans, p. 31

(626)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Senter
Handeling: Het beoordelen en beslissen over subsidieaanvragen ten behoeve van de aanschaf van materieel dat specifiek op gecombineerd vervoer is afgestemd.
Periode: 1995-
Product: Beschikkingen
Opmerking: Een aanvraag wordt ingediend bij Senter middels een daar verkrijgbaar formulier
Bron: Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer 1995 en 1997, art. 2

(627)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

- Handeling: Het beslissen op bezwaarschriften tegen beschikkingen op grond van de stimuleringsregelingen gecombineerd goederenvervoer 1995 en 1997.
- Periode: 1996-
- Product: Beschikkingen
- Bron: Besluit mandaatverlening Senter, Stcrt. 1997 art. 5
- (628)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Senter
- Handeling: Het evalueren van de stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer.
- Periode: 1996
- Product: Evaluatierapport Effectmeting Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer (SCG)
- Bron: Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer 1995, art. 13

7.6 Promotie en voorlichting

Om het maatschappelijk draagvlak en het concrete gedrag van de verladende en vervoerende beslissers in de logistieke sector te beïnvloeden is communicatie een belangrijk instrument. Het streven is een verbetering van de bekendheid en juiste beeldvorming van het intermodale vervoer. Met een toename van het aanbod en een kwaliteitsverbetering van de mogelijkheden van het intermodaal vervoer worden de alternatieven voor het unimodale wegvervoer aantrekkelijker. Dat moet onder de aandacht worden gebracht. Verschillende organisaties bewegen zich op dit terrein, veelal gesteund door de minister van Verkeer en Waterstaat.

- (629)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
- Handeling: Het organiseren van congressen, symposia, e.d. betreffende intermodaal vervoer.
- Periode: 1990-
- Product: Papers, rapportages
- Bron: Beleidsnotities
- (630)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
- Handeling: Het leveren van bijdragen aan opleidingsprogramma's betreffende intermodaal vervoer.
- Periode: 1990-
- Product: Cursussen, leergangen
- Bron: Beleidsnotities
- (631)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
- Handeling: Het samenstellen van actieprogramma's ten behoeve van promotie van en voorlichting over intermodaal vervoer
- Periode: 1990-
- Product: Projecten en programma's
- Bron: Beleidsnotities
- (632)
- Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
- Handeling: Het (doen) uitvoeren van promotie- en voorlichtingsactiviteiten ten behoeve van intermodaal vervoer
- Periode: 1990-
- Product:
- Bron: Beleidsnotities

8 VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

8.1 Inleiding

8.1.1 Het vervoer van gevaarlijke stoffen en zijn producten

Gevaarlijke stoffen

Een gevaarlijke stof wordt als zodanig beschouwd, als de stof reeds in kleine hoeveelheden door zijn specifieke eigenschappen schade of ernstige hinder kan opleveren voor mensen, dieren en planten, goederen en materialen. Kortom aan het milieu in zijn algemeenheid. Bepalend is de wijze waarop een stof zich gedraagt (reageert) wanneer er iets in de directe omgeving van de stof gebeurt, zoals verwarming, afkoeling, contact met andere stoffen en dergelijke. Het meeste gevaar tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen ontstaat wanneer de stoffen buiten de verpakking of laadruimte terecht komen.

Benaming	nummering van de klassen volgens:		
	ADR/VLG RID/VSG	ADNR/VBG	open/gesloten
Ontplobbare stoffen en voorwerpen	1	Ia	G
Met ontplobbare stoffen geladen voorwerpen	-	Ib	G
Ontvlammingsmiddelen, vuurwerk en dergelijke artikelen	-	Ic	G
Samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen	2	Id	G
Brandbare vloeistoffen	3	IIIa	O
Brandbare vaste stoffen	4.1	IIIb	O
Voor zelfontbranding vatbare stoffen	4.2	II	O
Stoffen, die bij aanraking met water brandbare gassen ontwikkelen	4.3	Ie	O
Stoffen welke verbranding bevorderen	5.1	IIIc	O
Organische peroxyden	5.2	VII	O
Giftige stoffen	6.1	IVa	O
Walgingwekkende en gevaar voor besmetting opleverende stoffen	6.2	VI	O
Radioactieve stoffen	7	Ivb	G
Bijtende stoffen	8	V	O
Diverse gevaarlijke stoffen	9	-	O

Aan de hand van de eigenschappen van iedere stof zijn gevaarlijke stoffen onderverdeeld in verschillende gevarenklassen (zie bovenstaande tabel). Tot 1979 worden de klassen aangeduid volgens de Romeinse nummering. Als gevolg van de wijziging van de internationale voorschriften van het ADR en RID, zijn voor deze reglementeringen de gevarenklassen voorzien van een Arabische nummering. De indeling van het ADNR verandert in 1996, wanneer de WVGS in werking treedt.

Deze gevarenklassen worden onder druk van de steeds voortgaande wetenschappelijke ontwikkelingen regelmatig getoetst en veranderd, zodat ze actueel blijven.

De klassen 1,2 en 7 zijn gesloten klassen. Hierin worden stoffen met name genoemd en mogen onder de daarbij gestelde voorwaarden worden vervoerd. Niet genoemde stoffen met dezelfde eigenschappen mogen niet worden vervoerd. De stoffen in de open klassen worden opgeschreven aan de hand van hun fysische eigenschappen en mogen onder gestelde voorwaarden worden vervoerd. Stoffen die niet naar hun aard zijn onder te brengen zijn vrij. Eventueel wordt aan stoffen in de open klassen middels een letter een extra aanduiding gegeven:

- a. Zeer gevaarlijk
- b. Gevaarlijk
- c. Minder gevaarlijk

Wanneer een stof meerdere eigenschappen bezit zoals bijvoorbeeld tegelijkertijd zowel brandbaar als giftig, dan hoort hij onder de klasse die tijdens het vervoer het grootste gevaar geeft.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen

Onder het vervoeren van gevaarlijke stoffen verstaan we niet alleen het daadwerkelijk vervoeren van die stoffen. Ook het laden en lossen en in het algemeen alle handelingen met goederen, die als tijdelijke onderbreking van vervoer kunnen worden gezien, vallen onder het begrip vervoeren.

Voorbeelden hiervoor zijn: het parkeren van transportmiddelen, het wisselen van transportmiddel en het overhevelen in een ander transportmiddel.

Het wordt de laatste decennia steeds drukker op de wegen. Voor een deel ligt de oorzaak in groei van de bevolking, ook de toenemende drukte van het verkeer en met de grotere betekenis van het vervoer in zijn algemeenheid spelen een gewichtige rol. Daarnaast kunnen we ook de geografische ligging van Nederland betrekken. Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen zijn wereldhavens. Het Ruhrgebied is een nog steeds machtig achterland. Het mag duidelijk zijn dat er in Nederland sprake is van een omvangrijke distributie en doorvoer van gevaarlijke producten. Het aandeel gevaarlijke stoffen ten opzichte van het totale goederenvervoer bedraagt ongeveer 10%. Het inland-vervoer van gevaarlijke stoffen laat zich als volgt in een tabel weergeven (gegevens 1995):

Vervoerswijze	Transportstroom (miljoen ton/jr)	Aantal ladingen per jaar
Wegvervoer	20	0,8 miljoen voertuigen
Binnenvaart	55	0,06 miljoen vaartuigen
Spoor	5	0,2 miljoen spoorwagons
Leidingen	50	20 relaties
id. Aardgas	70	aardgasnet

Het vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats binnen de normale dagelijkse verkeersstroom. Dit geeft aanzienlijke risico's. Gevaarlijke stoffen kunnen schade aanrichten aan mens, dier, goed en milieu. Dergelijk vervoer dient dan ook met de grootst mogelijke zorg te worden omgeven. Een ongeval met een vervoermiddel beladen met gevaarlijke stoffen kan grote gevolgen hebben voor de veiligheid van iedereen die bij dat ongeval betrokken is. De openbare veiligheid kan gevaar lopen. Juist die openbare veiligheid en veiligheid voor mensen, die dagelijks werken binnen het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn van belang. Risico's dienen zoveel mogelijk te worden uitgebannen. Er moet worden gestreefd naar de situatie, waarin het vervoer van gevaarlijke stoffen veilig plaats kan vinden te midden van het overige verkeer en vervoer.

Strenge regelgeving en regelmatige controle op de naleving van die regelgeving dragen bij aan de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze voorschriften hebben betrekking op de aard van de te vervoeren gevaarlijke stoffen, de te volgen route voor gevaarlijk transport, de verpakking en etikettering, de uitrusting van het voertuig. Ook voor de vakbekwaamheid van de mensen, die betrokken zijn bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, gelden strikte voorschriften.

Uniformiteit en deregulering van die voorschriften zijn van groot belang. Voor iedere wijze van vervoer moeten indien mogelijk gelijke voorschriften gelden. Het mag immers niet zo zijn, dat bij het wisselen van vervoermiddel andere regels gaan gelden. Dat zou leiden tot een gecompliceerde en ondoorzichtige regelgeving en bureaucratie. Dit zou het vervoer niet ten goede komen. Ook voor het internationale vervoer is uniformiteit van regelgeving een belangrijk streven. Grensoverschrijdend verkeer is niet gebaat bij verschillende nationale regelgevingen. Voor Nederland geldt, dat de internationale regelgeving in dit kader vrijwel zonder aanvullingen of afwijkingen integraal wordt overgenomen voor het nationaal vervoer. Regelmatig vindt overleg plaats om de internationale regelgevingen en de verschillende nationale regelgevingen zoveel overeen te laten stemmen.

In de nationale wetgeving wordt veel aandacht besteed aan de routing en het tunnelregime. Nederland is druk bevolkt. Daarom is het van groot belang veilige routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan te wijzen, die zoveel mogelijk grote bevolkingsconcentraties of kwetsbare gebieden ontzien. Voor kwetsbare punten binnen de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld tunnels en veerponten, gelden zeer strenge regels, of is het vervoer van gevaarlijke stoffen zelfs verboden.

8.1.2 De afbakening van het deelterrein

In dit hoofdstuk komen die handelingen aan bod, die expliciet betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor en de binnenwateren. Met andere woorden: het inland transport. Het vervoer van gevaarlijke stoffen, waar het gaat om transport over zee en door de lucht, alsmede het vervoer van radioactieve stoffen en militaire transporten maken geen deel uit van dit onderzoek.

8.1.3 Wet- en regelgeving

8.1.3.1 Nationaal

Totdat in 1963 de Wet Gevaarlijke Stoffen tot stand komt, is er nog nauwelijks sprake van een wetgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen. De wetten, die dit kader behandelen zijn verouderd, of hebben slechts betrekking op een enkel aspect. In 1995 wordt de WGS vervangen door de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS).

Beide wetten vormen een kapstok voor een hele reeks van reglementen, die zijn geënt op de internationaal geldende regelingen. De Nederlandse regelingen kennen we als:

VBG: Reglement voor het vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen

VLG: Reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen

VSG: Reglement vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen

Deze regelingen worden regelmatig herzien, zodat ze zo actueel mogelijk blijven en zo goed mogelijk aansluiten bij de internationale regelgeving.

Hieronder worden de voornaamste wetten en besluiten kort besproken.

Wet gevaarlijke stoffen (WGS), 1963-1996

De WGS wordt in 1961 ingediend en verschijnt op 20 juni 1963 in Stb. 313.

Deze wet geeft in het belang van de openbare veiligheid regels met betrekking tot het vervoer, de verpakking, de aflevering, het nederleggen en het zich ontdoen van gevaarlijke stoffen. Pas in 1968 wordt de wet geëffectueerd.

Het belangrijkste uitvoeringsbesluit van de WGS is het bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde Reglement Gevaarlijke Stoffen (RGS) (1968, Stb. 207). Op dit reglement zijn de regels betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en over de binnenwateren gebaseerd, die beide als bijlage van het RGS zijn gepubliceerd.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS), 1996-

De WVGS wordt aangenomen in 1995 en verschijnt op 12 oktober van dat jaar in St. 525 en treedt op 1 augustus 1996 in werking.

De WVGS heeft betrekking op alle gevaarlijke stoffen, met uitzondering van radioactieve stoffen en geeft ter bevordering van de openbare veiligheid regels met betrekking tot het vervoeren daarvan over land, over de binnenwateren en per spoor. Alle handelingen die samenhangen met het vervoer vallen eveneens onder de WVGS.

Het voornaamste uitvoeringsbesluit is het besluit van 5 juni 1996, houdende vaststelling van nadere regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Besluit Vervoer Gevaarlijke Stoffen, BVGS) (1996, Stb. 297). Op dit reglement zijn verdere regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor en over de binnenwateren gebaseerd.

Spoorwegwet, 1875-

Deze wet van 9 april 1875, Stb. 67, biedt de grondslag voor het Algemeen Reglement voor het vervoer op de spoorwegen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 9 november 1928, Stb. 415, en volledig herzien bij KB van 20 december 1966, Stb. 556. Bijlage I van de ARV (Voorschriften betreffende het vervoer der in artikel 52.1 bedoelde voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen) is de voorganger van de VSG (1968, Stb. 99).

8.1.3.2 Internationaal

Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geregeld middels een aantal internationale regelingen. De nationale regelgeving sluit sinds de intrede van de WGS aan bij de ADR, de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen langs de weg (Trb. 1959, 81 en de Nederlandse tekst in Trb. 1959, 171) en de ADNR, het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (1970). De ADNR stamt van latere datum dan de onder de WGS ressorterende VBG, maar is gebaseerd op de Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim, Trb. 1955, 161).

Met name de Europese Unie (EU) speelt in de internationale regelgeving een voorname rol. De EU vaardigt verordeningen uit die rechtstreeks uitgevoerd dienen te worden. Middels richtlijnen worden de lidstaten verplicht bepaalde regels in hun nationale wetgeving op te nemen.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn de belangrijkste EG-richtlijnen:

Richtlijn 82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 (PbEG L 301). Deze richtlijn geeft de technische voorschriften voor binnenschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren.

Richtlijn 89/684/EEG van de Raad van 12 december 1989 betreffende de beroepsopleiding van bepaalde bestuurders van voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (PbEEG L 398). Deze richtlijn wordt ingetrokken met de inwerkingtreding van richtlijn 94/55/EG.

Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (PbEG L 319). Deze richtlijn is verwerkt in de onder de WVGS geldende regelingen. Door de richtlijn voor alle lidstaten van de EU de verplichting in het leven geroepen tot het implementeren van het ADR voor nationaal vervoer en voor vervoer binnen de Europese Unie.

Richtlijn 95/50/EG van de Raad van 6 oktober 1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (PbEG L 249). Ook deze richtlijn is verwerkt in de onder de WVGS geldende regelingen. Deze richtlijn biedt een instrument om de naleving van de ADR/VLG-voorschriften binnen de EU op een uniforme wijze te controleren en zondig bij handhaving samen te werken met andere lidstaten.

Richtlijn 96/86/EG van de Commissie van 13 december 1996 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van richtlijn 94/55 van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (PbEG L 335).

De bovengenoemde internationale regelingen zijn alle geïmplementeerd in de uitvoeringsregelingen van de Nederlandse wetgeving.

8.2 Ontwikkelingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen sinds 1945

8.2.1 Het nationale perspectief

Al in de vorige eeuw worden wetten uitgevaardigd om de risico's betreffende het vervoer van ontplofbare stoffen in te perken. In 1815 wordt de 'Wet houdende bepalingen en voorbehoedmiddelen, omtrent den vervoer van buskruit, oorlogsbehoeften en brandstoffen' (1815 Stb. 7) uitgevaardigd. Deze wet is het antwoord op de explosie van een lading zwart buskruit op een binnenschip in de binnenstad van Leiden in 1807. Er volgen meerdere wetten, die betrekking hebben op het vervoer van ontplofbare stoffen.

Van eenduidige wetgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is echter geen sprake. Meestal wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen behandeld in allerlei wetten over totaal verschillende onderwerpen. Voorbeelden hiervoor zijn de Postwet, de Stuwadoorswet en de Wet gevaarlijke werktuigen. Wanneer het vervoer van gevaarlijke stoffen ter sprake komt, wordt in de betreffende wet een artikel of een paragraaf hieraan besteed. In de loop der jaren zijn deze wetten steeds aangepast. Slechts voor het vervoer per spoor bestaat een alle categorieën van gevaarlijke stoffen omvattend systeem van voorschriften (ARV 1928 Stb. 415 en 1966 bijlage I: Voorschriften betreffende het vervoer der in artikel 52.1 bedoelde voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen), gebaseerd op het Algemeen Reglement Vervoer (ARV) van de Spoorwegwet. Voor het vervoer over de weg en de binnenvaart ontbreekt grotendeels een dergelijke wettelijke basis.

Na de tweede wereldoorlog raakt het gebruik en het vervoer van chemicaliën meer ingeburgerd. Uit een aantal ernstige incidenten is gebleken, dat gevaarlijke stoffen voor zowel het publiek als voor de rechtstreeks daarbij betrokken personen levensgevaarlijk kunnen zijn. Bovendien neemt de kans op ernstige incidenten toe als gevolg van de bevolkingstoename en van de voortschrijdende industrialisatie. Dit vindt zijn oorzaak in de steeds grotere drukte in het verkeer, maar ook door de toenemende betekenis van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De bestaande wetten stammen uit de vorige eeuw en zijn zowel materieel als wetstechnisch gezien verouderd. Een nieuwe, actuele wet is noodzakelijk. Nieuwe technische en organisatorische maatregelen alsmede maatregelen ter verhoging van de algemene verkeersveiligheid moeten worden geformuleerd. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende hoofdbeginselen:

- Kennis van de aard van de gevaarlijkheid van de stoffen is de basis van voorzichtigheid en aandacht. Daarom worden gevaarlijke stoffen ingedeeld in gevarenklassen.
- Vastlegging en handhaving van het principe dat gevaarlijke stoffen niet mogen worden vervoerd, tenzij dat vervoer door de wet is toegestaan.
- Het stellen van eisen aan alle transportmiddelen met betrekking tot de inrichting en de uitrusting.
- Het laden en lossen van gevaarlijke stoffen kan eveneens gevaar opleveren en moet dus aan voorwaarden worden onderworpen.
- Een deugdelijke verpakking zorgt voor een grotere mate van veiligheid. Daarom moeten regels worden gesteld aan zowel de verpakking als de etikettering.
- Ook in geringe hoeveelheden kunnen gevaarlijke stoffen een gevaar opleveren. In de reglementen moeten daartoe vrijstellingsgrenzen worden opgenomen.
- Voor zeer gevaarlijke stoffen moeten aanvullende eisen worden gesteld.

De nieuwe wet- en regelgeving moet zoveel mogelijk aanpassen op de internationale regels. Het is voor het internationaal vervoer van groot belang, dat er min mogelijk problemen worden ondervonden van verschillende nationale wetgevingen. Bovendien moet de nieuwe wetgeving uniform zijn voor wat betreft de verschillende vormen van vervoer.

In 1963 komt de Wet Gevaarlijke Stoffen (WGS) tot stand. Het is een leemtetwet. Dit houdt in dat de wet is bedoeld als aanvulling op de vele al bestaande regelgevingen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen. Pas wanneer in andere wetten niet in regeling voorzien, treedt de WGS in werking.

De WGS is een kaderwet. Alleen hoofdlijnen worden aangegeven. De invulling van de wet gebeurt door middel van de regelingen die onder de wet hangen. De wet behandelt het vervoer, de

verpakking, de aflevering, het nederleggen en het zich ontdoen van gevaarlijke stoffen alsmede nopens het bezigen van munitie, springstoffen en vuurwerken.

Het is de bedoeling, dat de WGS gelijktijdig met de internationale regelgeving van de ADR van kracht wordt. Dit duurt nog tot 1968 (zie hoofdstuk 'Internationaal perspectief'). Door deze koppeling worden de wettelijke voorschriften nationaal en internationaal vrijwel gelijkkluidend. De WGS vormt samen met het Reglement gevaarlijke stoffen (RGS) de basis. Bij de RGS behoren als bijlage het VLG (Bepalingen betreffende het vervoer over land van gevaarlijke stoffen) en het VBG (Bepalingen betreffende het vervoer over binnenwateren van gevaarlijke stoffen). Voor het vervoer per spoor geldt een vergelijkbare regeling, gebaseerd op de Spoorwegwet en de WGS, te weten het VSG (Reglement over het vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen, 1968 Stb. 99).

De WGS is een wet die aanvullingen geeft op andere wetten, een leemtetwet. Hij is bedoeld om de hiaten tussen de verschillende wetten op te vullen. Zo ontstaat een complexe en lastig te hanteren regelgeving met te veel onduidelijkheden. Hiervan is men zich al vanaf 1963 bewust. Eenheid van beleid op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt hierdoor verhinderd. Juist die eenheid is van groot belang voor de bevordering van de openbare veiligheid van het vervoer. Veiligheid is van primair belang. Risico's dienen zo klein mogelijk te blijven.

Er moet dus een stelsel worden gecreëerd waarin de regels beter op elkaar zijn afgestemd voor het vervoer met verschillende modaliteiten. Gestreefd moet worden naar zodanige voorwaarden, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen veilig plaats kan vinden te midden van het overige verkeer en vervoer.

Op 26 september 1979 wordt de beleidsnotitie 'Vervoer gevaarlijke stoffen' aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 1979/80, 15.815). Het doel van deze notitie is een totaalbeeld te schetsen van alle handelingen, die te maken hebben met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Witte plekken in de wetgeving en harmonisatie van de voorschriften voor de verschillende vervoerstakken staan centraal. Er wordt nieuwe wet aangekondigd: de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS). Deze nieuwe wet mag geen aanvullende wet zijn. Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet een duidelijke en eenduidige regelgeving krijgen die voor alle vervoersmodaliteiten eensluidend is. De nadruk blijft liggen op een zo groot mogelijke veiligheid. Tien jaar later worden de uitgangspunten van de beleidsnotitie 'Vervoer gevaarlijke stoffen' nogmaals verduidelijkt in de nota 'Vervoer gevaarlijke stoffen' van 24 mei 1989 (Kamerstukken II 1988/89, 21.160). De kern van deze nota is dat eenheid van beleid en regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen moet worden verwezenlijkt in het belang van de bevordering van de openbare veiligheid.

De WGS is per 1 april 1994 gekoppeld aan de Wet op de Economische Delicten (WED). Alle overtredingen van de regelingen onder de WGS zijn nu tevens economische delicten geworden. Beide wetten regelen een aantal zaken gezamenlijk, zoals het aanwijzen van verantwoordelijkheden binnen bedrijven en het regelen van sancties. Op grond van deze wijziging wordt de strafbaarstelling van overtredingen volgens de WGS voortaan onder de WED behandeld.

In 1995 wordt de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen gepubliceerd (1995 Stb. 525). Met ingang van 1 januari 1996 is hij van kracht. De WGS komt te vervallen. Net als de WGS is de WVGS een kaderwet en ligt de basis in de internationale regelgeving. Primair dient de WVGS ertoe uitvoering te geven aan hetgeen internationaal, door middel van vervoersverdragen, wordt geregeld. Direct onder de wet valt het Besluit Vervoer Gevaarlijke Stoffen (BVGS). Deze algemene maatregel van bestuur geeft op basis van de wet een kapstok waarmee de internationale vervoersverdragen worden geïmplementeerd. De VBG, de VSG en VLG vormen het korpus van de regelingen.

Er zijn belangrijke verschillen met de WGS. De WVGS is geen leemtetwet. Er is een duidelijk kader gesteld: het is de eerst aangewezen integrale wet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De nieuwe wet omvat alleen het vervoeren, ten vervoer aanbieden en aannemen, laden en lossen, binnen en buiten Nederlands grondgebied brengen van gevaarlijke stoffen, en het laten staan of laten liggen van een vervoermiddel waarop zich gevaarlijke stoffen of de resten daarvan bevinden. Het vergunningsstelsel is afgeschaft. In het kader van de deregulering past een dergelijk log instrument niet in de nieuwe wetgeving. In de praktijk werd de vergunningverlening eigenlijk gebruikt als een systeem van kennisneming van een gepland transport. Nu is deze bureaucratie verdwenen. Nieuw zijn verder:

- de meldplicht. Wanneer een incident plaatsvindt dat gevaar oplevert voor de openbare veiligheid, moet dit voortaan worden gemeld. De vervoerder is verplicht alle gevraagde informatie te overleggen om zo het incident te kunnen analyseren.
- routing: Er wordt een landelijk net van wegen en delen van wegen aangewezen welke mogen worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Redenen voor routing zijn kwetsbare situaties zoals dichte bebouwing, natuurgebieden en waterwingebieden te ontzien.
- vervoer binnen een onderneming: Vervoershandelingen op een bedrijfsterrein horen met dezelfde zorgvuldigheid en veiligheid te worden uitgevoerd als op de openbare weg.

De nieuwe wet laat zich niet meer in met het nederleggen, afleveren, bezigen, gebruiken en het zich ontdoen van gevaarlijke stoffen. Hierdoor is een duidelijker kader gesteld. Nu wordt niet alleen de internationale regelgeving volledig gevolgd, maar zijn bovendien de meeste raakvlakken met andere wetten weggenomen. De resterende wetten worden zo aangepast, dat ze buiten het kader van de WVGS vallen.

Handhaving van de regelgeving is een belangrijk onderdeel van zowel de WGS als de WVGS. Het doel mag duidelijk zijn. Om de openbare veiligheid te vergroten voert in eerste instantie het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen regelmatig inspecties uit. Vanaf 1 juni 1992 wordt het korps geïncorporeerd in de Rijksverkeersinspectie, in de RVI. Niet alleen op de weg worden inspecties uitgevoerd, maar ook bij de bedrijven zelf. Voorlichting en preventief optreden zijn kernwoorden. Naast de normale controles worden jaarlijks thema-acties gehouden. Zij hebben een inventariserend karakter. De door de hoofdafdeling gevaarlijke stoffen van DGV benoemde beleidsaccenten worden zo uitgewerkt. Zo kunnen knelpunten in kaart worden gebracht. Eventueel kunnen aan de hand van de resultaten van de thema-acties beleidsacties worden ondernomen.

8.2.2 Het internationale perspectief

Voor het internationale beleid - met name het algemene beleid van de EU -, dat betrekking heeft op alle modaliteiten, zie de betreffende paragraaf van het hoofdstuk "wegvervoer".

In de jaren 50 wordt de behoefte aan internationale regelgeving op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen steeds groter. De beweegredenen zijn gelijk aan die van Nederland: de enorme ontwikkeling van de chemische industrie en de toeneming van het internationale verkeer.

In 1956 wordt door de 'Economic and Social Council Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods' van de Verenigde Naties het rapport 'Recommendations on the Transport of Dangerous Goods' opgesteld over de indeling van gevaarlijke stoffen in diverse gevarenklassen en de etikettering van die stoffen (ST/ECA/43-E/CN.2/170). Als gevolg van resolutie 645G (XXIII) van 26 april 1957 wordt dit rapport iedere twee jaar aangepast. Dit rapport vormt de basis voor de volgende internationale regelingen:

1. Mondiaal:
 - IMDG-code (International Maritime Dangerous Goods Code) voor het zeevervoer
 - ICAO-TI's (International civil aviation organization Technical Instructions for the safe Transport of dangerous goods by air) voor het vervoer door de lucht
2. Europees:
 - ADNR (Reglement pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin) voor het vervoer per binnenvaart
 - ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) voor het vervoer over de weg
 - RID (Reglement concernant le transport International ferroviaire des marchandises dangereuses) voor het vervoer per spoor

In het kader van de Economische Commissie voor Europa (ECE) van de Verenigde Naties wordt de Europese overeenkomst betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR) (Trb. 1959, 81) met bijlagen gesloten. Op 30 september 1957 ziet deze eerste overeenkomst het levenslicht. Pas na ondertekening van het vijfde land zal het in werking treden. Nederland tekent als

vierde op 1 november 1963. Het duurt nog tot 1967 voordat Portugal als vijfde land de handtekening zet. Hierdoor treedt het verdrag op 29 januari 1968 in werking.

Voor de andere modaliteiten volgen ook internationale regelgevingen. Op basis van de herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim) (Trb. 1955, 161) wordt in 1970 het ADNR opgesteld voor de binnenvaart door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Het ADNR is gebaseerd op het in ontwerp gereed liggende maar nog niet in kracht van werking getreden ADN (Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure). Hiertoe is door de Europese commissie in 1996 een voorstel uitgebracht met een kaderrichtlijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de binnenvaart.

Voor het vervoer per spoor geldt tot 1981 de CIM (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Dit verdrag wordt in 1890 getekend. In 1980 wordt een nieuw internationaal verdrag getekend, de COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires Trb. 1980, 160), waarvan de CIM een onderdeel is. Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geregeld in een bijlage van de CIM, de RID. Dit nieuwe verdrag treedt in werking op 1 mei 1981.

Per 1 januari 1995 zijn deze drie regelingen geheel herzien volgens de tweejaarlijkse cyclus van de werkgroep gevaarlijke stoffen van de Verenigde Naties. Er zijn een aantal redenen voor deze herziening. Ten eerste is het door de toename van het intermodaal vervoer is het van belang een verregaande harmonisatie tussen de regelingen in de verschillende vervoerstakken te creëren. Ten tweede moeten nieuwe technologische ontwikkelingen worden ingepast. Een laatste niet onbelangrijke reden is de gebruikersvriendelijkheid van de toch al complexe wet- en regelgeving te vergroten.

8.3 Algemeen beleid

in deze paragraaf komt de algemene beleidsontwikkeling betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen aan de orde. In de paragraaf 'ontwikkelingen' is de ontwikkeling van het beleid beschreven. Het beleid is voornamelijk gericht op het streven naar een zo groot mogelijke openbare veiligheid. Kernbegrippen voor het sinds 1945 gevoerde beleid zijn:

1. vergroting van de openbare veiligheid
2. harmonisatie en actualisering van de regelgeving

Het beleid van de laatste jaren is, naast het streven naar een zo groot mogelijke openbare veiligheid, gericht op een grotere deregulering en verdere harmonisatie van de regelgeving. Deze doelstellingen voor het beleid zijn weergegeven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en moeten zo goed mogelijk worden nagestreefd.

Bij de beleidsvoorbereiding wordt steeds meer gebruik gemaakt van gegevens uit de praktijk, bijvoorbeeld uit de resultaten van de thema-acties uitgevoerd door de Rijks Verkeersinspectie.

(633)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van het beleid inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1945-
Product: Beleidsnota's, rapporten, adviezen, notities
Bron: ---

(634)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van het beleid betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1945-
Product:
Bron: ---

(635)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het (laten) uitvoeren van onderzoek op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1945-
Product: Onderzoeksrapporten
Bron:

(636)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1945-
Product: Voorlichtingsmateriaal
Opmerking: Voorlichtingsactiviteiten vinden plaats in samenwerking met de directie DVO (tot 1994 VDB) en eventueel andere overheidsinstellingen en belangenorganisaties.
Bron:

8.4 Totstandkoming van wet- en regelgeving

De diverse ministeriële regelingen worden behandeld in het kader van de onderwerpen, waar zij betrekking op hebben. Hetzelfde geldt voor de diverse internationale regelingen, die gekoppeld zijn aan de ministeriële regelingen.

Wet houdende maatregelen tegen het gevaar, hetwelk door den in-, door- en vervoer van vergiftige stoffen kan ontstaan (1876-1968)

(637)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij algemene maatregel van inwendig bestuur in het belang van de volksgezondheid verbieden van, of aan zodanige voorschriften onderwerpen van de in-, door- en vervoer van bepaalde vergiftigde stoffen.
Periode: 1876-1968
Product:
Bron: Wet 28 juni 1876 Stb. 150, art. 1

Wet houdende nadere bepalingen omtrent het vervoer, den in-, uit- en doorvoer, verkoop en opslag van buskruit en andere licht ontvlambare of ontplofbare stoffen (1884-1968)

(638)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij algemene maatregel van inwendig bestuur geven van voorschriften omtrent het vervoer, de in-, uit- en doorvoer, verkoop en opslag van buskruit en andere licht ontvlambare of ontplofbare stoffen.
Periode: 1884-1968
Product:
Bron: Wet 26 april 1884 Stb. 81, art. 1

Spoorwegwet (ARV 1928-1966 en 1966-)

(639)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van regels welke betrekking hebben op de uitsluiting van of de voorwaardelijke toelating tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1980-
Product: Reglement betreffende het vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG)
Bron: ARV 1966, wijz. Art 46a 1980 Stb. 719

Wet gevaarlijke stoffen (WGS) (1963-1996)

(640)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen, evalueren, wijzigen en intrekken van de (wijzigingen van de) Wet Gevaarlijke Stoffen.
Periode: 1961-1996
Product:
Bron: Wet gevaarlijke stoffen van 20 juni 1963, Stb. 313, sedertdien gewijzigd

(641)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het o.g.v. de Wet gevaarlijke stoffen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepalen dat het vervoeren, ten vervoer aanbieden, laden en lossen, nederleggen, binnen of buiten Nederlands grondgebied brengen, afleveren, ter aflevering aanwezig houden, bezigen, dan wel het zich ontdoen van gevaarlijke stoffen is verboden.
Periode: 1968-1996
Opmerking: Deze verboden betreffen:

- stoffen van de klassen Ia, Ib en Ic (art. 3.1)
- stoffen van de klassen Id, Ie, II, VI en VII (art. 4.1)
- stoffen van de klassen IIIa, IIIb, IIIc IVa, V en VIIa (art. 4.2)

Dit is niet van toepassing voor handelingen verricht ten behoeve van de krijgsmacht of van een bondgenootschappelijke krijgsmacht. Hiertoe kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur afzonderlijke regels worden opgesteld.
Bron: WGS 1963 Stb. 313, sedertdien gewijzigd

(642)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aanwijzen, alsmede stellen van regels, betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen in de klassen Id tot en met VIIa.
Periode: 1968-1985
Product:
Opmerking: Regels kunnen worden gesteld omtrent:

- de wijze waarop stoffen moeten zijn verpakt en gekenmerkt
- de aanduiding en aanwijzingen op de verpakking en begeleidende documenten
- de wijze van nederlegging
- de registratie van de aflevering
- de wijze van zich ontdoen van die stoffen

Bron: WGS 1968, Stb. 313, art. 7 sedertdien gewijzigd

(643)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur stellen van regels betreffende het nederleggen, het verpakken, het aanduiden, het registreren en het zich ontdoen van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1968-1988
Product:
Bron: WGS 1963, art 7

Wet vervoer gevaarlijke stoffen (WVGS) (1996-)

(644)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en evalueren van de (wijzigingen van de) Wet vervoer gevaarlijke stoffen.
Periode: 1992-
Product: Wet vervoer gevaarlijke stoffen van 12 oktober 1995, Stb. 525, sedertdien gewijzigd
Bron: Memorie van Toelichting

(645)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur verbieden van, of stellen van regels ten aanzien van het verrichten van handelingen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen of categorieën van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1996-
Product: amvb's
Opmerking: Deze regels kunnen betrekking hebben op (art. 6):

- eisen ten aanzien van de constructie, inrichting en uitrusting van vervoermiddelen
- keuring van vervoermiddelen
- aanduidingen op de voertuigen
- reinigen van vervoermiddelen
- onderzoek naar gevaarlijke stoffen en hun eigenschappen
- eisen ten aanzien van de verpakking
- aanduidingen of aanwijzingen op de verpakking
- deskundigheid van personen die handelingen verrichten
- vervoer onder bepaalde meteorologische omstandigheden
- vervoer door tunnels
- melding voorafgaande aan het verrichten van handelingen

Deze regels vinden we terug in de vele regelingen, die onder de WVGS ressorteren.
Bron: WVGS 1995, art 3

(646)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur op voordracht van onze Minister van Defensie stellen van regels betreffende de handelingen met gevaarlijke stoffen onder verantwoordelijkheid van de krijgsmacht of van de krijgsmacht van een andere mogendheid.
Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art 8 eerste lid

(647)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het in bijzondere gevallen verlenen, weigeren, wijzigen of intrekken van ontheffing of vrijstelling van, of het verbinden van voorwaarden aan het verrichten van handelingen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art. 9

8.5 Advies en overleg

Het centraal advieslichaam voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, ingesteld bij wet van 20 juni 1963, Stb. 313, bestaat uit meerdere commissies: een vaste coördinatiecommissie, een vaste commissie voor vervoersaangelegenheden en een vaste commissie voor juridische aangelegenheden. Deze commissies brengen in onderling overleg uit aan de minister. De leden van de commissies worden door de minister aangesteld voor een periode van ten hoogste vijf jaar en zijn samengesteld uit zowel ambtenaren als deskundigen uit het bedrijfsleven. In 1992 wordt het centraal advieslichaam opgeheven.

(648)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het instellen van een centraal advieslichaam voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de hieronder ressorterende commissies.
Periode: 1963-1995
Opmerking: Het centraal advieslichaam bestaat uit:

- a. een vaste coördinatiecommissie
- b. een vaste commissie voor vervoersaangelegenheden

- c. een vaste commissie voor juridische aangelegenheden
- d. eventueel andere in te stellen commissies, hetzij voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen of groepen van zodanige stoffen

Bron: WGS 1963, art. 6 Eerste lid

(649)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het samenstellen van de onder het centraal advieslichaam ressorterende commissies en het benoemen en ontslaan van hun voorzitters, secretarissen en leden.

Periode: 1963-1995

Product: beschikkingen

Bron: WGS 1963, art 6 derde en vierde lid

(650)

Actor: Het centraal advieslichaam vervoer gevaarlijke stoffen

Handeling: Het op verzoek adviseren van de minister omtrent aangelegenheden die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Periode: 1963-1995

Opmerking: De commissies brengen het advies in onderling overleg uit.

Bron: WGS 1963, art 6 tweede lid

In 1969 wordt de Commissie rubricering vergiftigde en bijtende stoffen ingesteld (1969 Stcrt. 245), welke, gelet op artikel 6 van de WGS, de rubricering van nieuwe vergiftigde en bijtende stoffen en de advisering van de minister in deze materie tot taak heeft.

(651)

Actor: Commissie rubricering vergiftigde en bijtende stoffen

Handeling: Het rubriceren van nieuwe gevaarlijke en bijtende stoffen.

Periode: 1969-1985

Product: rapporten, rapportages

Bron: Besluit 10 december 1969 Stcrt. 245

(652)

Actor: Commissie rubricering vergiftigde en bijtende stoffen

Handeling: Het zich mede doen uitspreken over de wijze van verpakking en over het vervoer in tanks van de door haar gerubriceerde stoffen indien en voorzover naar haar oordeel daartoe in verband met speciale eigenschappen van die stoffen aanleiding bestaat.

Periode: 1971-1985

Product: adviezen

Bron: Besluit 9 maart 1971 Stcrt. 50

De opvolger van deze commissie is de Commissie rubricering nieuwe gevaarlijke stoffen van de open klassen. Deze commissie is bij beschikking van 29 oktober 1985, WBJ/V 26504 en WBJ/V 227857 van 18 december 1985 ingesteld en gepubliceerd in 1986 Stcrt. 19.

In deze commissie hebben 6 leden en 2, en later 3, adviseurs zitting. Zij hebben zitting voor een periode van vijf jaar.

Deze commissie richt zich op de rubricering van alle gevaarlijke stoffen behorend tot de zogenaamde open klassen. Ook geeft deze commissie advies over de wijze van verpakking en over het vervoer in tanks van deze stoffen. Tot 1992 leidt deze commissie een buitenwettelijk bestaan.

(653)

Actor: Commissie rubricering nieuwe gevaarlijke stoffen van de open klassen

Handeling: Het rubriceren van de gevaarlijke stoffen behorend tot de open klassen.

Periode: 1985-1992

Product:

Bron: Beschikking 1985, 1986 Stcrt. 19, later gewijzigd.

(654)

Actor: Commissie rubricering nieuwe gevaarlijke stoffen van de open klassen
Handeling: Het zich mede uitspreken over de wijze van verpakking en over het vervoer in tanks van de door haar gerubriceerde stoffen indien daartoe aanleiding bestaat.
Periode: 1985-1992
Product: adviezen
Bron: Beschikking 1985, 1986 Stcrt. 19

In 1992 wordt ze opgenomen in de WGS, Stb. 146, als Commissie rubricering voor de indeling van gevaarlijke stoffen. De commissie komt nu te bestaan uit ten hoogste 21 leden. De benoeming is voor een periode van vier jaar. Deze kan een maal worden verlengd. 6 leden worden benoemd, geschorst of ontslagen op voordracht van respectievelijk de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Defensie, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeleid, de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur

(655)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het toevoegen van een secretaris aan de Rubriceringscommissie.
Periode: 1992-1995
Product: beschikkingen
Opmerking: De secretaris maakt geen deel uit van de commissie. Hij is alleen verantwoording schuldig aan de Rubriceringscommissie.
Bron: WGS 1963, wijz. 1992 Stb. 146, art. 47 (art. 6h)

(656)

Actor: Commissie rubricering voor de indeling van gevaarlijke stoffen
Handeling: Het al dan niet gevraagd adviseren van de minister op het gebied van de eigenschappen van gevaarlijke stoffen en de daarmee verband houdende indeling.
Periode: 1992-1995
Product: adviezen
Opmerking: De adviezen worden gegeven op basis van het meerderheidsbeginsel. Indien een lid een andere mening heeft, kan daar op zijn verzoek melding van worden gemaakt. Eventueel kan hij een minderheidsnota bij het advies voegen.
Bron: WGS 1963, wijz. 1992 Stb. 146, art. 47 (art. 6a en 6d)

(657)

Actor: Commissie rubricering voor de indeling van gevaarlijke stoffen
Handeling: Het inwinnen van advies bij deskundigen, die geen zitting hebben in de Rubriceringscommissie.
Periode: 1992-1995
Product: adviezen
Bron: WGS 1963, wijz. 1992 Stb. 146, art. 47 (art. 6e)

(658)

Actor: Commissie rubricering voor de indeling van gevaarlijke stoffen
Handeling: Het vaststellen van een reglement ter regeling van de werkwijze van de commissie.
Periode: 1992-1995
Product:
Bron: WGS 1963, wijz. 1992 Stb. 146, art. 47 (art. 6f)

(659)

Actor: Commissie rubricering voor de indeling van gevaarlijke stoffen
Handeling: Het jaarlijks opstellen van een ontwerp-begroting voor de minister voor haar werkzaamheden van het komende jaar.
Periode: 1992-1995
Product: ontwerp-begrotingen
Bron: WGS 1963, wijz. 1992 Stb. 146, art. 47 (art. 6g.2)

(660)

Actor: Commissie rubricering voor de indeling van gevaarlijke stoffen

Handeling: Het, telkens binnen een periode van vijf jaar, uitbrengen van een rapport aan de minister waarin haar taakvervulling aan een nader onderzoek wordt onderworpen en voorstellen kunnen worden gedaan voor daarin gewenste veranderingen.
Periode: 1992-1995
Product: rapporten
Bron: WGS 1963, wijz. 1992 Stb. 146, art. 47 (art. 6i)

(661)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het inwinnen van advies van de Raad voor verkeer en waterstaat omtrent aangelegenheden die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1992-1995
Product: adviezen, rapporten
Bron:

Bij regeling van 27 september 1983, Stcrt. 207 wordt de Permanente verpakingscommissie (PVC) in het leven geroepen. Deze commissie ressorteert onder het centraal adviesorgaan vervoer gevaarlijke stoffen, zoals gesteld in artikel 6 van de WGS.

(662)

Actor: Permanente verpakingscommissie
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de beleidsvorming betreffende de verbetering van en het toezicht houden op het verpakken van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1983-1995
Product:
Bron: Regeling 27 september 1983 Stcrt. 207, art. 2

(663)

Actor: Permanente verpakingscommissie
Handeling: Het opstellen van richtlijnen ten behoeve van de rapportage van keuringen uitgevoerd binnen Nederland, dan wel ten behoeve van de interpretatie van keuringsrapporten uit het buitenland.
Periode: 1983-1995
Product:
Bron: Regeling 27 september 1983 Stcrt. 207, art. 2^e

(664)

Actor: Permanente verpakingscommissie
Handeling: Het uitgeven van VN-kenmerken aan verpakkingen op basis van verrichte keuringen en keuringsrapporten.
Periode: 1983-1995
Product:
Bron: Regeling 27 september 1983 Stcrt. 207, art. 2g

(665)

Actor: Permanente verpakingscommissie
Handeling: Het zo nodig adviseren bij het verlenen van ontheffingen voor speciale transporten.
Periode: 1983-1995
Product: adviezen
Bron: Regeling 27 september 1983 Stcrt. 207, art. 2i

Sinds 1992 berust de adviesfunctie op het terrein van verkeer en waterstaat bij de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Zie hiervoor rapport *Integraal beleid Verkeer en Vervoer*. Voor handelingen betreffende de instelling en organisatie van de Adviescommissie Goederenvervoer, zie hoofdstuk 'Goederenvervoer over de weg'.

(666)

Actor: Raad voor Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het adviseren van de minister omtrent aangelegenheden die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Periode: 1992-1996
Product: Adviezen, rapporten, verslagen
Bron: WGS 1963, wijziging art. 6 in Wet Raad voor verkeer en waterstaat 1992 Stb 146 art. 51

De vaste commissie goederenvervoer is één van de vaste commissies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat (1992 Stb. 503) en is ingesteld bij algemene maatregel van bestuur (1992 Stb. 504). Zij adviseert de Raad op onderdelen die onder meer betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

(667)

Actor: Vaste commissie goederenvervoer
Handeling: Het voorbereiden van adviezen van de Raad voor verkeer en vervoer die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1992-1996
Product:
Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992 Stb. 503, art. 1d

Volgens de Wet Raad voor Verkeer en Vervoer (1992 Stb. 503) is onder meer het Permanent overlegorgaan goederenvervoer (OGV), ingesteld bij algemene maatregel van bestuur (1992 Stb. 504), waarin overleg wordt gevoerd over het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor dit deel is een deelorgaan OGV gevaarlijke stoffen ingesteld.

(668)

Actor: Permanent overlegorgaan goederenvervoer
Handeling: Het voeren van overleg over beleidsaangelegenheden met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1992-1996
Product: Rapporten, verslagen
Bron: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat 1992 Stb

8.6 Internationaal overleg

Op het terrein van het vervoer van gevaarlijke stoffen neemt Nederland deel aan overleg, enerzijds in internationale en supranationale fora, anderzijds in bilateraal verband. De verschillende fora en hun doelstellingen zijn beschreven in het hoofdstuk *Integraal beleid*. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is beschreven in het deelrapport *Binnenvaart*. Binnen deze fora en gremia wordt naast allerlei zaken op het gebied van het vervoer ook gesproken over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt tevens besproken binnen de commissie van deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze commissie (United Nations Committee of experts on the transport of dangerous goods) is een onderdeel van de Economische en Sociale raad van de Verenigde Naties (ECOSOC). Op Europees niveau wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen behandeld in de Working Party on the Transport of Dangerous Goods, een onderdeel van de Transport Committee (WP15) van de ECE (Economic Commission for Europe). Eens in de twee jaar wordt de 'Recommendations on the transport of dangerous goods' herzien. Deze aanbevelingen zijn opgesteld voor toepassing in elke vervoertak en als zodanig bevatten deze de meest strenge voorwaarden voor zover het multimodaal vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen betreft.

(669)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen aan de totstandkoming van het internationale beleid inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1945-
Product:
Bron: ---

(670)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het mede-voorbereiden van het vaststellen, wijzigen en intrekken van internationale regelingen inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen en het presenteren van Nederlandse standpunten in intergouvernementele organisaties.
Periode: 1945-
Product: Internationale regelingen, nota's, notities, rapporten
Bron:

Europese Unie (EU)

De werkgroep Verkeer en Vervoer draagt bij aan de uitwerking van een Europees beleid op het terrein van het verkeer en vervoer. Hiertoe werkt de werkgroep voorstellen uit en adviseert de Raad. De Raad heeft de bevoegdheid een besluit vast te stellen in de vorm van een verordening of een richtlijn. De Nederlandse inbreng wordt gecoördineerd door het Departementale Overlegorgaan Europese zaken (DOE).

(671)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse standpunten en bijdragen in de vergaderingen van de Werkgroep Verkeer en Vervoer van de commissie van de EU inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1957-
Product: Bijdragen
Bron:

Economic Commission for Europe (ECE)

De ECE heeft geen politieke bevoegdheid. Het is een ambtelijk overlegorgaan, dat zich voornamelijk bezighoudt met technische zaken. De ECE voert het secretariaat voor de Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods.

(672)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen van de werkgroepen inzake gevaarlijke stoffen van de ECE.
Periode: 1947-
Product: bijdragen, instructies, verslagen
Opmerking: De afdeling binnenvaart levert hieraan interne bijdragen
Bron: Werkprogramma Goederenvervoer 1996; Inl. dhr. drs P. van Dalen (G/binnenvaart), 27 augustus 1997

(673)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen en inbrengen van Nederlandse bijdragen en standpunten in de vergaderingen in ad hoc groepen, ingesteld door de werkgroep gevaarlijke stoffen.
Periode: 1947-
Product: bijdrage
Bron: Werkprogramma goederenvervoer 1996

8.7 Vergunningen en ontheffingen

8.7.1 Vergunningen

Binnen de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen speelt het vergunningstelsel een belangrijke rol. Met het verlenen van vergunningen wordt een bepaalde vorm van handelen die zonder vergunning verboden is in een individueel geval en tegen bepaalde voorwaarden toegestaan.

Op deze manier kan de overheid het maatschappelijk handelen reguleren en controleren. Tegen overtredingen kunnen sancties worden opgelegd, bijvoorbeeld in de vorm van boetes.

Algemene vervoersvergunningen worden verleend op basis van het reglement gevaarlijke stoffen (RGS) en voor vervoer per spoor het Algemeen Reglement Vervoer (ARV). Bijzondere vergunningen kunnen worden verleend conform de regelingen in de VLG, VBG en de spoorwegregelingen. Meestal is de betrokken burgemeester hiervoor verantwoordelijk. In de verleende vergunning kunnen in het belang van de openbare veiligheid voorwaarden worden gesteld.

Voor zover een vergunning door de minister is vereist, dient tijdig tevoren een verklaring van geen bezwaar bij de burgemeester van de gemeente waar het transport eindigt te worden aangevraagd. De vervoerder dient tijdig voor aanvang van het transport kennis te geven van de vergunning en het transport bij zowel de burgemeester van de gemeente waar het transport aanvangt als de burgemeester van de gemeente waar het transport eindigt. Indien het transport om welke reden dan ook geen doorgang kan vinden, moet dit onverwijld worden gemeld aan de commandant van het Korps controleurs gevaarlijke stoffen.

Wanneer de burgemeester wel bezwaar heeft tegen een transport, deelt hij dit mee aan de commandant van het korps controleurs gevaarlijke stoffen. De aanvrager kan tegen deze beslissing in beroep gaan bij de Commissaris van de Koningin in de betrokken provincie. Hiervoor heeft hij acht dagen de tijd. Binnen 30 dagen na aanvraag van beroep krijgt hij een schriftelijke beschikking.

(674)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen, wijzigen of intrekken van een vergunning en het stellen van voorwaarden en voorschriften aan een verleende vergunning voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor zover vereist in het VLG en VBG.
Periode: 1968-1996
Product:
Bron: RGS 1968, art. 8, 9 en 15, sedertdien gewijzigd

(675)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel vaststellen van een model voor een schriftelijke verklaring van geen bezwaar door een burgemeester betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1968-1996
Product: model
Bron: RGS 1968, art. 8 eerste lid, sedertdien gewijzigd

Bijzondere vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en langs de binnenwateren worden verleend op basis van de internationale reglementen zoals weergegeven in het VLG/VBG. De aanvraag voor een dergelijke vergunning dient te worden gericht aan de Commandant van het korps controleurs gevaarlijke stoffen.

(676)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een bijzondere vervoersvergunning en het stellen van daaraan verbonden voorwaarden voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen voor zover niet een algemeen geldende vergunning is verleend.
Periode: 1968-1996
Product: vergunning
Opmerking: De gestelde voorwaarden kunnen ondermeer betrekking hebben op de aanwezigheid van een bijrijder of op begeleiding door het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen dan wel een daartoe deskundige begeleider.
Bron: VLG/VBG, 1968, rn. 10.186a-NE, gewijzigd 1974, Stb. 442, AB

(677)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van het model van het aanvraagformulier alsmede van de bijzondere vervoersvergunning.

Periode: 1968-1996
Product: aanvraagformulier
Bron: VLG/VBG 1968, 10.186a-NE1

Het stelsel van vergunningen inzake het vervoer per spoor ressorteert onder het Algemeen Reglement Vervoer (ARV) van de spoorwegwetgeving.

(678)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, de spoorweg hebben gehoord, verlenen van een vergunning en het daarbij stellen van regels betreffende het vervoer van ontplofbare of voor zelfontbranding vatbare stoffen.

Periode: 1928-1966
Product: Vergunning
Bron: ARV 1928, art. 52

(679)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het, de spoorweg hebben gehoord, verlenen van vergunningen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen met uitzondering van radioactieve stoffen.

Periode: 1966-
Product: Vergunning
Bron: ARV 1966, art. 47b.1 sedertdien gewijzigd 1968 Stb. 99 en 1980 Stb. 719

Met de inwerkingtreding van de WVGS is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen het stelsel van vergunningen komen te vervallen.

8.7.2 Ontheffingen en vrijstellingen

Met een ontheffing wordt bedoeld een afwijking van de regel in een individueel geval. Een vrijstelling is een afwijking van die regel voor een grotere groep betrokkenen. Beide kunnen in bijzondere gevallen worden verleend.

(680)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een ontheffing inzake het vervoer van buskruit en andere ontplofbare stoffen.

Periode: 1885-1968
Product: Ontheffing
Opmerking: Wanneer een dergelijk transport voor dienst van het rijk is vereist, wordt de vergunning verleend door de minister van Defensie.
Bron: Besluit 15 oktober 1885, art. 3

(681)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (eventueel) verlenen van een ontheffing van een of meer bepalingen en het daaraan verbinden van de nodige voorschriften betreffende het vervoer van benzine.

Periode: 1957-1968
Product: Ontheffing
Opmerking: Aan de verleende ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden.
Bron: RVB 1957 Stb. 220, art. 28

Op grond van de internationale verdragen ADR, RID en ADNR wordt de mogelijkheid geboden tijdelijke ontheffingen en vrijstellingen te verlenen.

(682)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het door middel van bijzondere bilaterale of multilaterale akkoorden onder voorwaarden toelaten van internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen.

Periode: 1968-
Product: akkoorden
Bron: ADR 1957, Trb. 1959 171, art. 4 derde lid en ADNR 1970, art.4, RID, art.4 tweede lid

(683)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het uitvaardigen van voorschriften van tijdelijke aard, welke het vervoer van gevaarlijke stoffen verbieden of andere voorwaarden stellen aan dat vervoer in afwachting van een wijziging van het ADNR.

Periode: 1970-
Product: voorschriften
Opmerking: Deze voorschriften hebben een geldigheidsduur van ten hoogste drie jaar.
Bron: ADNR 1970, art. 3

(684)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een bijzondere machtiging betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen, die volgens het reglement daarvan zijn uitgesloten, in Nederland, of het stellen van andere voorwaarden voor dat vervoer.

Periode: 1970-
Product: machtigingen
Opmerking: Een bijzondere machtiging heeft een geldigheidsduur van ten hoogste een jaar. De Centrale Commissie van de Rijnvaart dient van een verlening van een machtiging in kennis te worden gesteld.
Bron: ADNR 1970, art. 4

Uitgangspunt is om flexibel om te kunnen gaan met bijzondere gevallen zonder de openbare veiligheid in het gedrang te brengen. Om die veiligheid te waarborgen kunnen aan een verleende ontheffing of vrijstelling bepaalde voorschriften worden verbonden.

(685)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het in bijzondere gevallen verlenen van een ontheffing en het verbinden van de nodige voorschriften aan een ontheffing betreffende van het vervoer van bepaalde stoffen.

Periode: 1968-1996
Product: ontheffingen
Opmerking: De voorschriften kunnen aanwijzingen geven, die zijn opgesteld door de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid.
Bron: WGS 1963, art. 8 eerste lid, gewijzigd 1988 Stb. 98

(686)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het in bijzondere gevallen (onder beperkingen of daaraan verbonden voorschriften) verlenen, weigeren of intrekken van ontheffingen of vrijstellingen.

Periode: 1996-
Product: Ontheffing, vrijstelling
Bron: WVGS 1995, art. 9

In het geval een vlotte afhandeling is gewenst van het verkeer, kan de minister een machtiging verlenen aan zijn ambtenaren. Deze machtiging geeft ze de vrijheid om, zo mogelijk in overleg met de commandant van het Korps controleurs gevaarlijke stoffen en later de Rijksverkeersinspectie, ontheffingen te verlenen van een of meerdere voorschriften.

(687)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een machtiging ontheffing te verlenen van de Regeling houdende nadere voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren.
Periode: 1987-1996
Product: Machtiging

Opmerking: Deze machtiging wordt verleend aan:
Hoofdingenieur-directeur van de directie Benedenrivieren van de Rijkswaterstaat
Directeur van de regio Rijnmond van het Directoraat-generaal Scheepvaart en
Maritieme zaken.
Eventueel kunnen zij een andere ambtenaar hiertoe mandateren. Behoudens in
spoedgevallen wordt van te voren overleg gepleegd met de commandant van het
korps controleurs gevaarlijke stoffen.

Bron: Regeling mandaten vervoer gevaarlijke stoffen 1987 Stcrt. 74

8.7.3 Tarieven

Voor de verlening van vergunningen en ontheffingen, alsmede het verrichten van andere diensten kunnen kosten in rekening worden gebracht, een vergoeding voor de geleverde diensten. De grondslag hiertoe moet zijn gelegen in de wet- en regelgeving.

(688)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van tarieven voor het verlenen van diensten en het behandelen van een verzoek inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1968-1996
Product:
Opmerking: Voor de volgende handelingen kunnen tarieven worden vastgesteld:
het begeleiden van en toezicht houden van rijkswegen op het vervoer en het laden en lossen van gevaarlijke stoffen
het verrichten van onderzoekingen van gevaarlijke stoffen naar hun eigenschappen en samenstelling
het verlenen van vergunningen en ontheffingen
het afgeven van certificaten
Bron: WGS 1963, art. 10

(689)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministeriële regeling vaststellen van tarieven voor het behandelen van een verzoek met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1996-
Product: Tariefregeling vervoer gevaarlijke stoffen
Opmerking: De volgende verzoeken kunnen worden gedaan:

- het verlenen of wijzigen van een ontheffing
- het verrichten van keuringen
- het verlenen of wijzigen van een certificaat van goedkeuring of het verstrekken van een duplicaat daarvan
- het onderzoeken ter verlenging van een certificaat van goedkeuring
- eventuele andere handelingen

Bron: WVGS 1995, art. 49, tariefregeling in 1996 Stcrt. 126

8.8 Vervoersbepalingen

8.8.1 Algemeen

Ten aanzien van het verrichten van handelingen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn tal van regels gesteld. Deze zijn gesteld in de regelingen onder de kapstok van de wetgeving.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt geregeld door de VLG, VBG en VSG. Deze nationale regelgevingen sluiten aan bij de internationale regelgeving, de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen langs de weg (ADR, Trb. 1959, 81 en de

Nederlandse tekst in Trb. 1959, 171), het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn, 1970 (ADNR) en het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID). Het ADNR stamt van latere datum dan het VBG, maar is gebaseerd op de Herziene Rijnvaartakte (Akte van Mannheim, Trb. 1955, 161).

Naast de tekst van de verdragen bestaan de VLG, VBG en VSG uit een serie bijlagen, gerubriceerd op randnummer. De bijlagen van de VLG en VBG zijn in werking getreden op 29 juli 1968. De randnummers in de bijlagen zijn steeds zo gecodeerd, dat ze in beide regelingen overeenstemmen. De VSG wordt ook in 1968 van kracht (1968 Stb. 99) maar ressorteert onder de spoorwegwetgeving ARV. De randnummers zijn niet te vergelijken met die van de VLG/VBG, maar komen inhoudelijk wel overeen. Sinds 1995 is ook het VSG ingedeeld volgens de randnummers van de VLG/VBG.

De regels voor het internationale transport van gevaarlijke stoffen zijn overgenomen in de Nederlandse wet- en regelgeving. Voor het binnenlandse vervoer geldt soms een eigen afwijkende regeling. Deze regelingen zijn te herkennen aan de extra codering NE achter het randnummer.

(690)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministeriële regeling aanwijzen van gevaarlijke stoffen of categorieën van gevaarlijke stoffen ten aanzien waarvan het verrichten van handelingen niet is toegestaan, of is toegestaan mits gestelde regels in acht worden genomen.
Periode: 1996-
Product:
Bron: BVGS 1996, art. 2
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(691)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministeriële regeling aanwijzen van gevaarlijke stoffen ten aanzien waarvan handelingen zijn toegestaan onder bij die regeling gestelde voorschriften en beperkingen.
Periode: 1996-
Product:
Bron: BVGS 1996, art. 4 derde lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(692)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministeriële regeling aanwijzen van gevaarlijke stoffen als zijnde gevaarlijke stoffen voor zover de gevaarstelling van de stof daartoe aanleiding geeft en bij nader te bepalen hoeveelheden.
Periode: 1996-
Product:
Bron: BVGS 1996, art. 5 eerste lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(693)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij ministeriële beschikking, in nader te bepalen gevallen, aanwijzen van gevaarlijke stoffen voor het vervoer over de binnenwateren of de spoorwegen wanneer de gevaarstelling daartoe aanleiding geeft en in nader te bepalen hoeveelheden.
Periode: 1996-
Product:
Bron: BVGS 1996, art. 5 derde lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(694)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verbieden, of het onderwerpen aan regels, van de invoer van gevaarlijke stoffen

om andere redenen dan de veiligheid gedurende het vervoer.
Periode: 1968-
Product: verboden, regelgeving
Bron: ADR 1957, Trb. 1959 171, art. 4 eerste lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

8.8.2 Eisen ten aanzien van de constructie, inrichting en uitrusting van vervoermiddelen

Een voertuig waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd, moet voldoen aan strenge technische eisen. Deze eisen worden gesteld in bijlage B van het VBG, VLG en VSG. Ze zijn gebaseerd op de internationaal geldende afspraken betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen.

(695)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van voorschriften welke kunnen verschillen al naar gelang de te vervoeren gevaarlijke stoffen ten aanzien van de technische inrichting en uitrusting van vaar- en voertuigen en tankcontainers in het belang van de openbare veiligheid.
Periode: 1968-
Product:
Bron: VLG/VBG/VSG 1968, bijlage A en B, sedertdien gewijzigd
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

De regelgeving loopt altijd achter de industriële ontwikkeling aan. Om die ontwikkeling niet te belemmeren, houdt de regelgeving de mogelijkheid open voor een bepaalde periode nieuw ontwikkelde technieken toe te staan, totdat ook deze in de regelgeving wordt opgenomen.

(696)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het toestaan bij wijze van tijdelijke afwijking van de bepalingen van de bijlage van het vervoer van gevaarlijke stoffen in afwachting van een wijziging van de internationale regeling.
Periode: 1968-
Product:
Opmerking: Een dergelijke afwijking dient ter kennis te worden gebracht aan de bevoegde dienst van het Secretariaat-generaal der Verenigde Naties.
Bron: VLG 1968, Stb. 207, m. 2.010, VLG 1995 bijlage 2 hoofdstuk 2, art. 2 eerste lid en ADNR 1970, art. 3.

Wegverkeer

Aan voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren worden strenge eisen gesteld. Niet alleen moet de lading veilig vervoerd kunnen worden, ook de veiligheid voor andere weggebruikers moet worden gegarandeerd. Dit betekent, dat bijvoorbeeld brandblusapparatuur aanwezig moet zijn en dat het voertuig een bepaalde verlichting en signaalborden moet voeren.

(697)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het toelaten van voertuigen voor het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen welke voor de inwerkingtreding van de overeenkomst of binnen twee maanden daarna in dienst zijn gesteld.
Periode: 1968-1976
Product:
Opmerking: Deze regeling geldt voor een maximum van drie jaar.
Bron: ADR 1957, Trb. 1959 171, art. 4 tweede lid

Binnenscheepvaart

(698)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij bijzonder besluit en na instemming van de bevoegde autoriteit van het betrokken land toestaan van het gebruik van schepen met nieuwe technische voorzieningen, die afwijken van de voorschriften van het VBG
Periode: 1968-
Product: ontheffingen
Bron: VBG 1968, rn. 10.602(1)

(699)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het toestaan van afwijkingen in de voorgeschreven bouw of uitrusting indien tenminste een gelijke veiligheid wordt gewaarborgd.
Periode: 1968-
Product: ontheffingen
Opmerking: Voor deze aanvaarding moeten eerst de bevoegde autoriteiten van de landen waar het schip vermoedelijk komt, worden ingelicht.
Bron: VBG 1968, rn. 10.603

(700)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het toestaan van afwijkingen in de bouw en uitrusting van schepen, indien het schip bij inwerkingtreding van het VBG reeds in de vaart was of binnen een jaar in de vaart zou worden genomen.
Periode: 1968-
Product: ontheffingen
Opmerking: Deze regeling geldt voor een periode van vijf jaar. Deze regeling geldt tevens voor schepen waarvoor toepassing van de eisen niet goed uitvoerbaar is of de kosten van aanpassing onevenredig hoog zijn, zolang de veiligheid gewaarborgd is.
Bron: VBG, rn. 10.605

8.8.3 Keuring van vervoermiddelen

Om al deze eisen te waarborgen, zijn keuringen verplicht. Deze keuringen worden uitgevoerd door de daartoe aangewezen instanties. Voor het vervoer over de weg is dit de Rijksdienst voor het Wegverkeer, voor het vervoer over de binnenwateren is dit de Scheepvaartinspectie. Een vaar- of voertuig dat wordt goedgekeurd krijgt een certificaat van goedkeuring. Dit certificaat dient zich in het vaar- of voertuig te bevinden.

(701)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepalen dat bepaalde voertuigen dan wel voertuigen, welke worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden gekeurd.
Periode: 1980-1996
Product: amvb's
Bron: WGS 1963, art. 20 wijz. 1978 Stb. 595, inwerkingtreding 16 oktober 1980 Stb. 536

(702)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur stellen van regels met betrekking tot de keuring van voertuigen.
Periode: 1980-1996
Product: amvb's
Bron: WGS 1963, art. 20 wijz. 1978 Stb. 595

(703)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het afgeven van een keuringsdocument voor een voertuig gebruikt voor het vervoer

van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1968-
Bron: VBG/VLG 1968, rn. 10.182(2), sedertdien gewijzigd

(704)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het erkennen van keuringsdocumenten uitgegeven in een ander bij het ADR aangesloten land.
Periode: 1968-
Bron: VBG/VLG 1968, rn. 10.182(3), sedertdien gewijzigd.

Klassebureaus

Keuringen worden ook erkend wanneer deze zijn uitgevoerd door een erkend klassebureau en een klasserapport kan worden overlegd. Een klassebureau is een internationale technische controleorganisatie, die over eigen voorschriften beschikt en daarin doorlopend de nieuwste stand van de techniek verwerkt.

(705)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het erkennen en het intrekken van een erkenning van een klassebureau voor het verrichten van keuringen.
Periode: 1996-
Opmerking: Deze erkenning geldt voor de inbedrijfstellingskeuring, periodieke keuringen en alle bijzondere keuringen.
Bron: VLG/VBG bijlage 2 hoofdstuk 2, art. 12 eerste lid

Wegverkeer

Keuringen van voertuigen op de weg vinden plaats onder de bevoegdheid van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Voor een uitgebreide behandeling van het handelen van de RDW zie Pivot-rapport 18: 'De heilige koe geboekstaafd'. Het vervoer van gevaarlijke stoffen komt aan de orde in het Reglement Vervoer Benzine (RVB) van 9 mei 1957 Stb. 220.

(706)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
Handeling: Het (laten) onderzoeken van een benzinewagen voordat de laatste goedkeuring haar geldigheid verliest, of wanneer dit nodig wordt geacht om redenen van veiligheid.
Periode: 1957-1968
Product:
Bron: RVB 1957, art. 5 eerste lid

(707)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
Handeling: Het stellen van voorwaarden aan de goedkeuring van benzinewagens waarvan de inrichting afwijkt van de gebruikelijke.
Periode: 1957-1968
Product:
Bron: RVB 1957, art. 6

(708)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
Handeling: Het verlenen of intrekken van een keuringsbewijs voor een benzinewagen.
Periode: 1957-1968
Product:
Bron: RVB 1957, art. 4 eerste lid

(709)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Handeling: Het vaststellen van een formulier van een keuringsbewijs voor een benzinewagen.

Periode: 1957-1963

Product: keuringsbewijs

Opmerking: Dit keuringsbewijs vermeldt:

- aanduiding van de aard van de stoffen die mogen worden vervoerd
- de geldigheidsduur
- de mededeling dat het keuringsbewijs moet worden ingeleverd bij uit roulatie nemen of verkoop van het voertuig
- naam en adres van de eigenaar
- type wagen
- chassis- en wagennummer
- kenteken
- gewicht en laadvermogen
- inhoud en merktekens van de ketel
- officieel waarmerk met de handtekening van de directeur

Bron: RVB 1957, art. 4 derde lid

(710)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Handeling: Het uitgeven, innemen of doen innemen van een keuringsbewijs

Periode: 1957-1963

Product:

Bron: RVB 1957, art. 5

(711)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Handeling: Het vaststellen van een datum van keuring voor benzinewagens, die bij inwerkingtreding van het Reglement al in gebruik zijn.

Periode: 1957-1968

Product:

Opmerking: De eigenaar dient een schriftelijke aanvraag voor keuring in te dienen binnen een maand na inwerkingtreding van het Reglement. Vervolgens wordt een datum van keuring vastgesteld en wel binnen zeven maanden na inwerkingtreding van het Reglement.

Bron: RVB 1957, art. 26

(712)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Handeling: Het al dan niet voor bepaalde tijd toestaan van afwijkingen van de voorschriften voor benzinewagens, die bij inwerkingtreding van het Reglement reeds in gebruik of in aanbouw zijn.

Periode: 1957-1968

Product: ontheffingen

Bron: RVB 1957, art. 26 derde lid

In 1968 treedt de WGS in werking. Voortaan worden in het VLG de eisen gesteld voor het keuren van voertuigen (rn. 10.182). Hieruit vloeien de Rijkskeuringsvoorschriften betreffende het vervoer over land van gevaarlijke stoffen (RVLG). Iedere paar jaar worden de Rijkskeuringsvoorschriften bijgesteld. Ze worden daarom aangeduid met een jaartal.

RVLG'68 (1968 Stcrt. 93)

RVLG'78 (1979 Stcrt. 229)

RVLG'85 (1985 Stcrt.)

RVLG'90 (1994 Stcrt. 50)

- (713)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
 Handeling: Het keuren van in Nederland geregistreerde voertuigen waarvoor ontheffing is vereist voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
 Periode: 1968-
 Product:
 Bron: VLG 1968, rn. 10.182.5-NE
- (714)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
 Handeling: Het stellen van nadere voorschriften voor goedkeuring, welke kunnen verschillen al naar gelang van de te vervoeren gevaarlijke stoffen.
 Periode: 1968-
 Product:
 Opmerking: Zie hiervoor de Rijksvoorschriften betreffende het vervoer over land van gevaarlijke stoffen.
 Bron: VLG 1968, rn. 10.182.6-NE
- (715)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
 Handeling: Het weigeren van goedkeuring, indien het voertuig naar oordeel van de directeur niet voldoet aan de gestelde eisen alsmede aan de door hem gestelde nadere voorschriften voor goedkeuring.
 Periode: 1968-
 Product:
 Bron: VLG 1968, rn. 10.182.8-NE
- (716)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
 Handeling: Het eventueel goedkeuren van voertuigen die niet voldoen aan de gestelde eisen, in zoverre de technische inrichting en uitrusting van die voertuigen naar zijn oordeel tenminste dezelfde veiligheid bieden.
 Periode: 1968-
 Product: ontheffingen
 Bron: VLG 1968, rn. 10.182.8-NE
- (717)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/ Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer
 Handeling: Het tijdelijk (doen) innemen van een keuringsdocument indien uit een onderzoek blijkt dat een voertuig niet voldoet aan de gestelde eisen.
 Periode: 1968-
 Product:
 Bron: VLG 1968, 10.182.11-NE
- (718)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het (doen) innemen van een keuringsdocument indien een voertuig niet overeenkomstig het in de reglementen gestelde ter keuring is aangeboden.
 Periode: 1968-
 Product:
 Bron: VLG 1968, 10.182.12-NE
- (719)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het vaststellen van een model voor het keuringsteken betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1980-
Product:
Bron: Besluit betreffende het keuringsteken voor ingevolge het VLG verrichte keuringen van voertuigen 1980 Stcrt. 168, sedertdien gewijzigd.

Binnenscheepvaart

Voor de binnenscheepvaart gelden vergelijkbare eisen. De ADNR/VBG kent een systeem van certificaten van goedkeuring. Zo'n certificaat geeft aan dat schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren qua constructie, bouw en uitrusting voldoen aan de gestelde eisen. Na inspectie en goedkeuring wordt een certificaat van goedkeuring uitgegeven door de Scheepvaartinspectie.

We kennen twee soorten certificaten van goedkeuring:

- a. het normaal certificaat van goedkeuring
- b. het tijdelijk certificaat van goedkeuring

Het normaal certificaat van goedkeuring wordt uitgegeven voor een periode van maximaal vijf jaar en kan zonder nieuwe inspectie met een jaar worden verlengd. Het tijdelijk certificaat van goedkeuring heeft een geldigheid van maximaal een jaar. Een tijdelijk certificaat wordt slechts verleend indien:

- Een schip voldoet aan de eisen voor een normaal certificaat van goedkeuring en de verkrijging van zo'n certificaat te lang zou duren
- Het normaal certificaat van goedkeuring wordt uitgegeven voor een periode van vijf jaar een schip niet blijvend voldoet aan de voorgeschreven voorzieningen, maar door demontage of verzegeling in orde is gebracht.
- Het demonteren of verzegelen gebeurt door scheepvaartinspectie

(720)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/
a: Inspecteur-generaal voor de Scheepvaart
b: Hoofd van de Scheepvaartinspectie
Handeling: Het afgeven, verlengen, en intrekken (met toestemming van de bevoegde autoriteit van een ander land) van een normaal certificaat van goedkeuring.
Periode: a: 1968-1985
b: 1986-
Product: certificaten
Opmerking: Het certificaat heeft een geldigheid van vijf jaar
Bron: VBG 1968, rn. 10.183

(721)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/
a: Inspecteur-generaal voor de Scheepvaart
b: Hoofd van de Scheepvaartinspectie
Handeling: Het in bijzondere gevallen verbieden een schip gebruiken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waarvan het certificaat van goedkeuring is afgegeven door de bevoegde autoriteit van een ander land.
Periode: a: 1968-1985
b: 1986-
Product:
Bron: VBG 1968, rn. 10.183(6)

(722)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/
a: Inspecteur-generaal voor de Scheepvaart
b: Hoofd van de Scheepvaartinspectie
Handeling: Het afgeven van een tijdelijk certificaat van goedkeuring voor een reis met een bepaalde lading gevaarlijke stoffen in de plaats van lading ongeacht de herkomst van het schip.
Periode: a: 1968-1985

Product: b: 1986-
tijdelijk certificaat van goedkeuring
Bron: VBG 1968, rn. 10.184

8.8.4 Eisen ten aanzien van de verpakking en etikettering

Door het Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods van de Verenigde Naties zijn aanbevelingen opgesteld met betrekking tot de kwaliteitseisen en het gebruik van verpakkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gestelde eisen zijn zeer complex en hebben meestal betrekking op een enkele stof of op een categorie van stoffen. In het algemeen wordt gesteld:

- De verpakking dient zodanig te zijn gesloten dat de inhoud er niet uit kan.
- De inhoud mag de verpakking niet aantasten.
- De inhoud en de verpakking mogen geen reactie met elkaar aangaan.
- De verpakking moet bestand zijn tegen normale vervoershandelingen.
- Aan de buitenkant van de verpakking mogen zich geen gevaarlijke resten bevinden.
- Per modaliteit kunnen de eisen uiteenlopen.

Verpakkingen mogen slechts worden gebruikt wanneer ze zijn goedgekeurd. Hiertoe wordt een advies uitgebracht door de Commissie rubricering nieuwe vergiftigde en bijtende stoffen (zie hiervoor Hoofdstuk *Overleg- en adviesorganen*).

(723)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Commandant van het Korps Controleurs
Gevaarlijke Stoffen
Handeling: Het goedkeuren een model van de te gebruiken verpakkings- en sluitmiddelen voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen.
Periode: 1968-1996
Product: goedkeuring
Opmerking: Bij het verzoek om goedkeuring dienen te worden overlegd:
Het beproevingsrapport van het Verpakkingsinstituut te Delft
De resultaten van dat onderzoek
Een exemplaar van het verpakking voorzien van alle sluitmiddelen waarop het rapport betrekking heeft
Als bewijs van goedkeuring wordt een duidelijk en blijvend kenmerk aangebracht en wordt een nummer van goedkeuring toegekend.
Bron: VSG 1968, rn. 32(4-N) en (5-N)

Het vervoer van gevaarlijke stoffen mag zo min mogelijk te lijden hebben van de voor de verschillende modaliteiten afwijkende verpakkingseisen. Hiertoe is een aantal uitzonderingsregels opgesteld.

(724)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Hoofd van de Scheepvaartinspectie
Handeling: Het toestaan van verpakkingen die afwijken van die welke in de IMDG-code respectievelijk het Handboek Gevaarlijke Stoffen zijn vermeld.
Periode: 1983-1986
Product: ontheffingen
Bron: VBG 1968, wijz. 1983 Stcrt. 43, ingetrokken 1986 Stcrt. 150

In het begin van de jaren 80 wordt gezocht naar een meer uniforme regelgeving, die van toepassing is op alle modaliteiten. De Verenigde Naties spelen hierin een centrale rol. Zij stellen nieuwe aanbevelingen op ten aanzien van de verpakking. Om het beleid in Nederland ten aanzien van de verpakking van gevaarlijke stoffen te coördineren en te structureren wordt de Permanente Verpakkingscommissie (PVC) ingesteld. De handelingen betreffende deze commissie zijn geplaatst onder het hoofdstuk advies en overleg.

Gevaarsetiketten geven het belangrijkste gevaar van een stof (tijdens het vervoer) aan. Ze moeten duidelijk en internationaal te begrijpen zijn. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van duidelijke tekens en kleuren. Teksten worden zoveel mogelijk vermeden. De voorschriften voor etikettering worden gegeven in de bijlagen van de betreffende vervoersreglementen. Hier worden tevens eisen gesteld

aan de plaats waar de etiketten moeten worden bevestigd. Deze voorschriften kunnen onderling verschillen, waardoor bijzondere regelingen noodzakelijk zijn.

(725)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het onder bepaalde voorwaarden verlenen van een ontheffing van de voor colli geldende voorschriften ten behoeve van vervoer over de weg van en naar luchthavens of zeehavens.
Periode: 1980-1996
Product: ontheffing
Bron: WGS 1963, Beschikking inzake colli die voldoen aan de reglementering voor het vervoer per spoor, over zee of door de lucht 1980 Stcrt. 67, art. I.

Voor sommige stoffen gelden bijzondere regels betreffende de verpakking:

(726)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van eventuele voorwaarden aan het vervoer van fosfor in grote verplaatsbare tanks.
Periode: 1968-
Product:
Bron: VBG 1968, n. 21.121
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(727)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel vaststellen van vervoersvoorwaarden voor het terugzenden van lege tanks waarin fosfor is vervoerd.
Periode: 1968-
Bron: VBG 1968, n. 21.121
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

(728)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het stellen van voorschriften waaraan tankschepen moeten voldoen bij het vervoer van zwavel en naftaline in gesmolten toestand.
Periode: 1968-
Product:
Bron: VBG 1968, n. 32.127
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 812

8.8.5 Opleidingseisen personeel

Deskundigheid als de basis voor een veilig vervoer moet in de pas lopen met de technische ontwikkelingen. Een speciale vakbekwaamheid moet dan ook zijn vereist. Het rijdend en varend personeel moet goede theoretische kennis hebben en adequaat kunnen handelen, wanneer de praktijk dat vereist. Om dit te bereiken wordt door de EG een aantal richtlijnen opgesteld. Richtlijn 89/684/EEG behandelt de beroepsopleiding van bepaalde bestuurders van voertuigen. Met inwerkingtreding van richtlijn 94/55/EG wordt deze richtlijn ingetrokken. De nieuwe richtlijn betreft de implementering van de in de ADR gestelde regelingen. Deze richtlijn wordt verwerkt in de regelingen die onder de WVGS ressorteren.

Tot 1995 gelden geen opleidingseisen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wel komen we in het Reglement vervoer benzine voorwaarden tegen waaraan een bestuurder van een benzinewagen moet voldoen. Deze voorwaarden hebben echter niet veel te maken met de vakinhoudelijke kennis.

(729)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Handeling: Het afgeven en intrekken van een verklaring dat betrokkene blijkens een geneeskundig onderzoek een benzinewagen naar behoren kan besturen.
Periode: 1957-1968
Product:
Bron: RVB 1957, art. 11

(730)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (laten) onderzoeken van het gedrag van de bestuurder door een tot dat doel ingestelde commissie waar de veiligheid van het vervoer van benzine niet wordt gewaarborgd.
Periode: 1957-1968
Product:
Opmerking: Middels een beschikking gepubliceerd in de Staatscourant wordt bepaald dat de bestuurder onbevoegd is een benzinewagen te besturen.
Bron: RVB 1957, art. 12

Met intrede van de WVGS is het voor bestuurders van voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren verplicht een specialistische opleiding te volgen. Wanneer de opleiding is doorlopen en met succes het examen is behaald, krijgt de bestuurder een vakbekwaamheidscertificaat. Deze is vijf jaar geldig. Daarna moet, ter verkrijging van verlenging een herhalingscursus worden gevolgd en een examen worden afgelegd.

(731)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het afgeven van een vakbekwaamheidscertificaat aan bestuurders van voertuigen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
Periode: 1995-
Product: vakbekwaamheidscertificaat
Opmerking: Om dit certificaat te verkrijgen moet een speciale opleiding worden gevolgd en moet een examen worden afgelegd.
Bron: VLG 1995, rn. 10.315(1) en (2)

(732)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het door middel van een aantekening op het vakbekwaamheidscertificaat verlengen van de geldigheidsduur van het certificaat.
Periode: 1995-
Product:
Opmerking: Verlenging geschiedt pas na het volgen van vervolgcursussen en het met goed gevolg afleggen van bijbehorende examens.
Bron: VLG 1995, rn. 10.315(3)

(733)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van opleidingseisen voor bestuurders van voertuigen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd conform een goedgekeurd opleidingsprogramma.
Periode: 1995-
Product:
Opmerking: Een vereiste opleiding bestaat uit een basisopleiding, herhalingsopleidingen en specialisatie cursussen. De eisen voor deze opleidingen worden opgesomd in Aanhangsel B4 van bijlage B van het VLG 1995.
Bron: VLG 1995, rn. 10.315(4)

(734)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het erkennen van vakbekwaamheidscertificaten die zijn afgegeven door de bevoegde autoriteiten van andere bij het ADR aangesloten landen.
Periode: 1995-

Product:
Bron: VLG 1995, rn. 10.315(9)

De opleiding wordt eerst erkend wanneer hiertoe schriftelijk verzoek wordt ingediend. Bij deze aanvraag dienen de volgende documenten te worden gevoegd:

- een gedetailleerd opleidingsprogramma
- getuigschriften inzake de bevoegdheden en de vakgebieden van de docenten
- informatie over de locatie van de opleiding, het lesmateriaal en de voorzieningen voor de praktijkoefeningen
- voorwaarden voor deelname aan de opleiding

De eventuele goedkeuring wordt schriftelijk verleend. Hieraan zijn verschillende voorwaarden verbonden. Uiteraard moet de opleiding worden gegeven overeenkomstig de bij de aanvraag bijgesloten documenten. Daarnaast moet de bevoegde overheid tijdig in kennis worden gesteld van de tijdstippen en de locaties van de cursussen en moet ze de toestemming krijgen gemachtigden de cursussen en examens bij te laten wonen

(735)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van goedkeuring van de opleiding van bestuurders van voertuigen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
Periode: 1995-
Product: goedkeuringsdocument
Bron: VLG 1995, rn. 240.200

(736)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (zorgen voor het) houden van toezicht op de opleiding en de examens voor bestuurders van voertuigen waarmee gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
Periode: 1995-
Product:
Bron: VLG 1995, rn. 240.201(3)

8.9 Vervoersvoorwaarden

8.9.1 Documenten

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen dienen conform de internationale en nationale regelgeving de verschillende documenten in het voer- of vaartuig aanwezig te zijn:

Vervoerdocument: behalve de voor het voer- of vaartuig gebruikelijke gegevens wordt hierin vermeld: de stof (zoals genoemd in de regelgeving), de gevarenklasse en de daarbijbehorende codering.

Gevarenkaart: schriftelijke instructie hoe het personeel moet omgaan met de betreffende stof en hoe het eventueel moet handelen.

Verklaring van de afzender: een schrijven waarin de afzender verklaart de stof conform de gestelde eisen ter vervoer heeft aangeboden.

Afhankelijk van de aard van de te vervoeren stof en/of de gebruikte transporteenheid, worden tevens andere documenten vereist:

- keuringsdocumenten
- ontheffingen
- vakbekwaamheidscertificaten

Bij een eventuele controle dienen deze documenten te worden getoond.

8.9.2 Verplichtingen tijdens het vervoer

Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet voldoen aan talrijke voorwaarden. Deze voorwaarden houden verband met de verleende vergunning, ontheffing of vrijstelling. De gestelde voorwaarden voldoen aan de eisen zoals deze zijn gesteld in de bijlagen van de VLG, VBG en VSG en de daaruit voortvloeiende regelingen.

Met de invoering van de WVGS verschijnen twee bijzondere vervoersbepalingen in de tekst van de wet:

1. meldplicht bij incidenten
2. routeringsbepalingen

8.9.2.1 Meldplicht

In het kader van deregulering is het stelsel van vergunningen niet meer opgenomen in de WVGS. Hiervoor in de plaats is een meldplicht voor het verrichten van handelingen met gevaarlijke stoffen ingesteld (zie WVGS, art. 6n).

Dit soort regelingen worden al in 1957 in het Reglement Vervoer Benzine (RVB) geformuleerd.

(737)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Handeling: Het registreren van schriftelijke meldingen betreffende ongevallen met benzinewagens.

Periode: 1957-1968

Product:

Bron: RVB 1957 Stb. 220, art. 22 tweede lid

(738)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer

Handeling: Het vaststellen van een model van formulier ten behoeve van de registratie van ongevallen met benzinewagens.

Periode: 1957-1968
Product:
Bron: RVB 1957, art. 22 derde lid

Met ingang van de WVGS geldt de meldplicht. Wanneer er een incident plaatsvindt, dat gevaar oplevert voor de openbare veiligheid, dan moet dit worden gemeld aan de daartoe aangewezen dienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De vervoerder is dan verplicht alle gevraagde informatie te verstrekken.

(739)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het analyseren van voorvallen en ongevallen.
Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art. 48

8.9.2.2 Routing

Routing wil zeggen dat het vervoer van daartoe aangewezen gevaarlijke stoffen langs aangewezen routes moet plaatsvinden, om zo dicht bebouwde kernen en kwetsbare gebieden te ontzien. Routing over de weg komt het meeste voor, herkenbaar aan de oranje bordjes met een zwarte pijl langs de weg.

In het kader van de WGS routing nauwelijks geregeld. Volgens het VLG ligt de bevoegdheid om routes aan te wijzen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de gemeenten. Ze zijn hiertoe echter niet verplicht. Het VBG meldt slechts dat bepaalde stoffen niet langs Dordrecht mogen worden vervoerd. Het VSG kent het begrip niet eens.

(740)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van transporteenheden welke geen gebruik mogen maken van andere wegen of weggedeelten dan die wegen of weggedeelten behoudens een schriftelijke ontheffing van de bij plaatselijk voorschrift aangewezen autoriteit.
Periode: 1974-1996
Product:
Bron: VLG 1968, wijz. 1974 Stb. 757, rn. 10.501a-NE

Met inwerkingtreding van de WVGS is de routing verheven tot onderdeel van de wet. Dit gezien het grote belang voor de openbare veiligheid. Nu kan een samenhangend landelijk net van wegen worden gerealiseerd voor het vervoer van de routeplichtige gevaarlijke stoffen. De routeringsregeling valt uiteen in twee onderdelen:

1. de aanwijzing van gevaarlijke stoffen als routeplichtige stoffen
2. de aanwijzing van wegen, vaarwegen of spoorwegen waarover het vervoeren van de routeplichtige stoffen behoudens ontheffing ge- of verboden is.

Het net van wegen bestaat uit wegen die bij het rijk en de provincies in beheer zijn. Gemeenten zijn niet verplicht een gemeentelijke route aan te wijzen, maar worden wel geacht hun routeregeling in overeenstemming te brengen met het landelijke en provinciale net.

(741)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur in het belang van de openbare veiligheid aanwijzen van gevaarlijke stoffen die uitsluitend over de daartoe aangewezen wegen mogen worden vervoerd, of die op grond van de wet niet over vaarwegen of langs het spoor mogen worden vervoerd.
Periode: 1996-
Product: amvb's
Bron: WVGS 1995, art. 12 eerste en tweede lid

(743)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van een landelijk net van wegen of gedeelten van wegen in beheer bij het rijk ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art. 14

De wetgeving gaat uit van een landelijk en een provinciaal wegennet. Het provinciale wegennet wordt aangewezen door de provinciale staten. Dit wegennet sluit aan bij het landelijk net van wegen. Het rijk heeft per 1 augustus 1997 alle bij hem in beheer zijnde wegen aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Besluit aanwijzing wegennet vervoer gevaarlijke stoffen 1997 Stcrt. 143). Gemeenten hebben de bevoegdheid een gemeentelijke route voor gevaarlijke stoffen aan te wijzen. Zij zijn hiertoe echter niet verplicht. De routeregeling moet wel in overeenstemming worden gebracht met het landelijk en provinciaal net.

(744)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het plegen van overleg met besturen van de betrokken openbare lichamen bij de voorbereiding van een voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangewezen wegennet.
Periode: 1996-
Bron: WVGS 1995, art. 15 eerste lid

(745)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het na overleg met provinciaal bestuur vaststellen van een bij die provincie of een waterschap in beheer zijnd wegennet ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat aansluit op het landelijke net, indien provinciale staten niet voldoen aan deze verplichting.
Periode: 1996-
Opmerking: Provinciale staten krijgen vervolgens een redelijke termijn gesteld om de nodige maatregelen te treffen. Een besluit van de minister wordt gezien als onderdeel van het besluit van de provinciale staten.
Bron: WVGS 1995, art. 17 eerste lid

(746)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het na overleg met een gemeenteraad vaststellen van een aan het landelijk net, het provinciale net en het net van een buurgemeente aangesloten net van wegen, indien de gemeenteraad niet voldoet aan deze verplichting.
Periode: 1996-
Opmerking: De gemeenteraad wordt vervolgens een redelijke termijn gesteld de nodige maatregelen te treffen. Een besluit van de minister wordt gezien als onderdeel van het besluit van de gemeenteraad.
Bron: WVGS 1995, art. 19 eerste lid

Voor de spoor- en vaarwegen geldt eveneens een routeverplichting. Dit netwerk is echter niet zo dicht. De bevoegdheid tot routing ligt hiervoor bij de minister.

(747)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van vaarwegen en spoorwegen of gedeelten daarvan waarover bepaalde gevaarlijke stoffen niet mogen worden vervoerd.
Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art. 26 en art. 30

(748)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een ontheffing inzake het verbod gevaarlijke stoffen te vervoeren

over bij het rijk of bij anderen dan publiekrechtelijke rechtspersonen in beheer zijnde (delen van) vaarwegen indien dat noodzakelijk is voor het laden en lossen van gevaarlijke stoffen.

Periode: 1996-
Product: ontheffingen
Bron: WVGS 1995, art. 28

(749)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een ontheffing inzake het verbod gevaarlijke stoffen te vervoeren over bij het rijk in beheer zijnde (delen van) spoorwegen indien dat noodzakelijk is voor het laden en lossen van gevaarlijke stoffen.

Periode: 1996-
Product: ontheffingen
Bron: WVGS 1995, art. 32

8.10 Handhaving

NB Een algemene inleiding inzake de handhaving en de Rijksverkeersinspectie is te vinden in het deelrapport Collectief Personenvervoer

8.10.1 Inleiding

De wet- en regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft als primair doel het waarborgen van de openbare veiligheid, alsmede het waarborgen van de veiligheid van alle mensen die binnen dit kader werkzaam zijn. Dit laatste deel komt aan de orde in het PIVOT-rapport 'Ter bevordering van menswaardige arbeid'.

Onder het hoofd handhaving plaatsen we zowel het toezicht op de naleving van de regelgeving, de opsporing van de in de wet strafbaar gestelde feiten, alsmede het opleggen van bestuurrechtelijke sancties.

De wet- en regelgeving op het gebied van gevaarlijke stoffen is gericht op een zo maximaal mogelijke openbare veiligheid. De wetgeving betreft hier de Wet gevaarlijke stoffen (WGS) en zijn opvolger de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Spoorwegwet en de Kernenergiewet. Ambtenaren van een beperkt aantal diensten, die geacht worden voldoende deskundigheid te bezitten op dit terrein, zijn aangewezen toezicht te houden op de naleving van die regels. Met de handhaving van de wetgeving zijn belast:

- 1) Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KCGS)
- 2) Rijksverkeersinspectie (RVI)
- 3) Andere (door de minister van V&W) aangewezen ambtenaren

Overtredingen van het in de WGS gestelde vallen vanaf 1994 ook onder de Wet economische delicten (WED) en worden ook volgens deze wet bestraft.

8.10.2 Toezicht

(750)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren belast met de zorg voor naleving van de wet gevaarlijke stoffen

Periode: 1968-1996
Product:
Opmerking: Aangewezen worden:

- de commandant en de controleurs van het Korps Controleurs Gevaarlijke stoffen
 - de ambtenaren bedoeld in art. 77 van de Arbeidswet 1919 en art. 17 van de Stuwadoorswet
 - de door de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur aangewezen ambtenaren als bedoeld in de warenwet
 - de inspecteurs van de Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne en het milieu
 - andere door de minister van Verkeer en Waterstaat, van Sociale Zaken en Volksgezondheid of van defensie daartoe aangewezen ambtenaren
- Vanaf 1994 de aan de Rijksverkeersinspectie verbonden Rijkshoofdcontroleurs van het verkeer en Rijkscontroleurs van het verkeer
Bron: WGS 1963, art. 11, gewijzigd 1994 Stcrt. 37

(751)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanstellen van ambtenaren belast met de zorg voor naleving van de wet gevaarlijke stoffen betreffende de scheepvaart
Periode: 1980-1996
Product:
Opmerking: Aangewezen worden ambtenaren van de Scheepvaartinspectie voor zover het betreft de regels ten aanzien van zeeschepen voor vervoer van en naar zee, en ambtenaren van de DGSM belast met het toezicht op de binnenvaart
Bron: WGS 1963, art. 11, wijz. 1980 Stcrt. 67

(752)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens de wet.
Periode: 1996-
Product:
Opmerking: Aangewezen worden:

- Rijkshoofdcontroleurs van het verkeer en Rijkscontroleurs van het verkeer verbonden aan de RVI
- Commandant en controleurs van het Korps militaire controleurs gevaarlijke stoffen, inzake handelingen met of ten aanzien van vervoermiddelen van de krijgsmacht of de krijgsmacht van een andere mogendheid
- Ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, inzake de bouw, inrichting en uitrusting van schepen, alsmede voor het vervoer per zeeschip over de binnenwateren
- Ambtenaren van de Rijksbelastingdienst, inzake douane
- Controle-ambtenaren van de Inspectie voor de Gezondheidsbescherming, inzake werkzaamheden inzake vuurwerk

Bron: WVGS 1995, art. 34 wijz. Besluit toezicht en opsporing vervoer gevaarlijke stoffen 23 oktober 1996 Stcrt. 209
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 844 en 845

(753)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beperken van de bevoegdheid van een met het toezicht op de wet belaste ambtenaar.
Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art. 34 vierde lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 844 en 845

(754)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het geven van aanwijzingen met het oog op de coördinatie van het beleid ten aanzien van het toezicht aan met het toezicht op de wet belaste ambtenaren.

Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art. 34 vijfde lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 844 en 845

8.10.3 Opsporing

(755)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren belast met de opsporing van overtredingen krachtens de wet houdende maatregelen tegen het gevaar, hetwelk door de in-, door-, en vervoer van vergiftige stoffen kan ontstaan.

Periode: 1876-1963

Product:

Opmerking: De volgende ambtenaren zijn belast:
• Ambtenaren vermeld in art. 11 van het Wetboek van strafrecht
• Ambtenaren van de in- en uitgaande rechten en accijnzen

Bron: Wet 28 juni 1876 Stb. 150, art. 4

(756)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van personen belast met de opsporing van overtredingen krachtens de wet houdende nadere bepalingen omtrent het vervoer, de in-, uit- en doorvoer, verkoop en opslag van buskruit en andere licht ontvlambare of ontplofbare stoffen.

Periode: 1884-1963

Product:

Opmerking: De volgende personen zijn hiertoe aangewezen:
• Ambtenaren vermeld in art. 11 van het Wetboek van strafrecht
• Ambtenaren der invoerrechten en accijnzen
• Alle ambtenaren en beambten van de rijks- en gemeentepolitie
• Zodanige andere personen als bij de bedoelde besluiten daartoe aangewezen

Bron: Wet 26 april 1884 Stb. 81, art. 8

(757)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren belast met het opsporen van overtredingen betreffende het vervoer van benzine.

Periode: 1957-1968

Product:

Opmerking: Hiertoe zijn de volgende ambtenaren aangewezen:
• Ambtenaren vermeld in art. 8 van de Wet 1884 Stb. 81
• Commandant en de controleurs van het Korps Geleiders van ontplofbare Stoffen
• Ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie, hiertoe aangewezen door de minister
• Ambtenaren van de Rijksdienst voor het wegverkeer, hiertoe aangewezen door de minister
• Ambtenaren bedoeld in art. 77 van de Arbeidswet 1919 Stb. 624
• Gemeenteambtenaren hiertoe aangewezen op grond van art. 33 van de Hinderwet

Bron: RVB 1957, art. 24

(758)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het (in overeenstemming met de minister van Binnenlandse Zaken) aanwijzen van ambtenaren belast met de opsporing van bij de wet gevaarlijke stoffen strafbaar gestelde feiten

Periode: 1968-1996

Product:

Opmerking: Aangewezen worden, naast de in het eerste lid genoemde ambtenaren, de in

Bron: overeenstemming met de minister van Binnenlandse Zaken aangewezen ambtenaren van de Inspectie voor het Brandweerwezen
WGS 1963, art. 11 tweede lid

(759)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van ambtenaren belast met opsporing van overtredingen van bij of krachtens de wet gestelde voorschriften
Periode: 1996-
Product:
Opmerking: Belast met deze taak zijn:

- Rijkshoofdcontroleurs van het Verkeer en Rijkscontroleurs van het verkeer voor zover zijn beëdigd als buitengewoon opsporingsambtenaar
- Commandant en controleurs van het Korps militaire controleurs gevaarlijke stoffen voor zover beëdigd als buitengewoon opsporingsambtenaar
- Ambtenaren van de Scheepvaartinspectie
- Ambtenaren van de Rijksbelastingdienst
- Controle-ambtenaren van de Inspectie voor de Gezondheidsbescherming
- Ambtenaren van het ministerie van VROM voor zover belast met de inspectie van de milieuhygiëne
- Inspecteurs van de afdeling gevaarlijke stoffen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam
- Medewerkers van de directie scheepvaart van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam

Bron: WVGS 1995, art. 44 Besluit toezicht en opsporing vervoer gevaarlijke stoffen 23 oktober 1996 Stcrt. 209

Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 844 en 845

(760)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beperken van de bevoegdheid van een ambtenaar belast met de opsporing van overtredingen van de wet
Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art. 44 tweede lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 844 en 845

8.10.4 Handhaving door het Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KCGS) en de Rijks Verkeersinspectie (RVI)

Tot 1 juni 1992 is het Korps controleurs gevaarlijke stoffen belast met het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving. Dit korps vindt zijn oorsprong in het Koninklijk Besluit van 1 juni 1886 no. 39. Hierin worden beambten aangewezen die transporten van ontplofbare stoffen moeten begeleiden. De aanvankelijke naam is dan ook Korps Geleiders van ontplofbare stoffen. In 1957 wordt het reglement vervoer benzine vastgesteld (Stb. 220). Met dit reglement wordt meer aandacht besteed aan het vervoer van licht ontvlambare stoffen. Met het oog op de toekomst wordt op 1 januari 1962 de naam van het korps gewijzigd in Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen. Volgens de in 1963 opgestelde WGS houdt het korps zich voortaan bezig met de controle op de naleving van de nieuwe wet en de opsporing van overtredingen. Per 1 juni 1992 is dit korps geïncorporeerd in de Rijksverkeersinspectie (RVI).

(761)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanstellen van een geleide van minimaal twee personen voor het vervoer van ontplofbare stoffen.
Periode: 1885-1963
Product:
Bron: Besluit 15 oktober 1885 Stb. 187, art. 24

(762)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Commandant Korps Controleurs Gevaarlijke Stoffen
Handeling: Het houden van toezicht op het laden en lossen van gevaarlijke stoffen
Periode: 1968-1996
Product:
Bron: VLG 1968, rn. 10.186b-NE(1)

De RVI houdt binnen het beleidskader vervoer van gevaarlijke stoffen toezicht op de naleving van de betreffende regelgeving en spoort eventuele strafbare feiten op. Controles vinden plaats in alle modaliteiten. Bij het goederenvervoer over de weg en over de binnenwateren is er sprake van integrale controles: er wordt dan gecontroleerd op alle relevante wetgeving. De controles bij de overige modaliteiten zijn specifiek gericht op de naleving van de gevaarlijke stoffenwetgeving.

(763)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het in het kader van de handhaving van de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen houden van reguliere controles.
Periode: 1945-
Product:
Bron: RVI jaarverslag 1992 en 1996
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 848

(764)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het in het kader van de handhaving van de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen houden van reguliere bedrijfscontroles bij ondernemingen in het betreffende vervoer
Periode: 1945-
Product:
Bron: RVI jaarverslag 1992 en 1996

(765)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het in het kader van de handhaving van de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen houden herhalingscontroles bij ondernemingen in het betreffende vervoer
Periode: 1945-
Product:
Opmerking: Deze controle vindt plaats binnen twee maanden na de eerste controle
Bron: RVI jaarverslag 1996

(766)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het op verzoek van de ondernemer geven van voorlichting op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen
Periode: 1996-
Product:
Bron: RVI jaarverslag 1996

(767)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/RVI
Handeling: Het in het kader van de handhaving van de wetgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen organiseren en uitvoeren van thema-acties
Periode: 1992-
Product:
Bron: RVI jaarverslag 1992 en 1996

Met ingang van 1995 is de regelgeving met betrekking tot de uit te voeren controles en de daarbij behorende procedures gewijzigd als gevolg van de implementatie van richtlijn 95/50/EG.

(768)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur RVI
Handeling: Het jaarlijks voorleggen aan de minister voor een plan inzake het in het volgende jaar te houden toezicht op de naleving op het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1995-
Product:
Opmerking: Dit plan wordt steeds in november aangeboden.
Bron: VLG 1997 hoofdstuk III, art. 1

(769)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het goedkeuren van het door de directeur van de RVI ingediende plan inzake het in het komende jaar te houden toezicht.
Periode: 1995-
Product:
Bron: VLG 1997 hoofdstuk III, art. 1

Het toezicht op de naleving heeft betrekking op een representatief deel van het vervoer en wordt uitgevoerd overeenkomstig de verordeningen van de Europese Unie. De uit te voeren controles worden verricht aan de hand van een vastgestelde controlelijst. Wanneer een controle is uitgevoerd, ontvangt de bestuurder een verklaring van de verrichte controle. De controles worden uitgevoerd op een plaats waar het mogelijk is overtredingen te herstellen of een vervoersverbod op te leggen. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren op het terrein van de betrokken onderneming. De kern is ook hier weer dat de openbare veiligheid niet in gevaar mag worden gebracht.

(770)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat/Directeur RVI
Handeling: Het eventueel nemen van maatregelen indien overtredingen zijn geconstateerd overeenkomstig bijlage II van de richtlijn 95/50/EG.
Periode: 1995-
Product:
Bron: VLG 1995 bijlage 2 hoofdstuk 3, art. 3 tweede lid
Opmerking: Zie voor de periode 1997- handeling 848

Deel 2, periode 1997-2003

9 Het overheidshandelen op het terrein Goederenvervoer 1997-2003

9.1 Inleiding

9.1.1 Algemene beschrijving van het beleid

De nota 'Transport in Balans' uit 1996 is de uitwerking voor het goederenvervoer van het beleid dat in de nota 'Samenwerken aan bereikbaarheid' is weergegeven. De centrale doelstelling in de goederennota is dat het goederenvervoer blijvend moet bijdragen aan de economische groei, zonder te veel belasting voor milieu en omgeving op te leveren. De in deze nota geformuleerde beleidsdoelen zijn:

- Versterken van de concurrentiepositie van het duurzame goederenvervoer, met name rail, binnenvaart en kustvaart, onder meer door infrastructurele maatregelen
- Verminderen van de milieubelasting door het wegvervoer, onder meer door technische maatregelen en verhoging van de efficiency (kilometerreductie)
- Verbetering van de economische centra voor het goederenvervoer over de weg.

De beleidsdoelen moeten er toe leiden dat in de periode 1994-2010 de volgende doelen gerealiseerd worden:

1. Vermindering aantal tonkilometers voor het wegvervoer in 2010:
 - met 5% van het binnenlands vervoer over de langere afstand
 - met 10% van het vervoer van import- en exportstromen
 - met 40% van het transitoverkeer dan nog via de weg gaat
2. Een 10% lagere groei van het aantal voertuigkilometers door modal shift¹¹, efficiencymaatregelen en verbeterde stedelijke distributiesystemen
3. Een modal shift te bewerkstelligen van ca 50 mln ton. Hiervan zal ca 20 mln ton naar het spoor gaan (een volume van 30 mln ton over de Betuweroute in 2015 kan zonder meer gehaald worden), ca 20 mln naar de binnenvaart, ca 11 mln naar de kustvaart en ook de buisleidingen zullen waarschijnlijk een groei te zien geven.

In de nota worden de volgende middelen genoemd om de gestelde doelen te bereiken:

1. ruimtelijk beleid: de overheid bevordert dat bij de aanleg bedrijfsterreinen water- en spoorverbindingen aanwezig zijn (het zogenaamde locatiebeleid) en dat de bedrijventerreinen zo zijn ingericht dat de modal shift bevorderd wordt.
2. aanleg en verbetering infrastructuur: Dit zal voornamelijk via het MIT gerealiseerd worden. Topprioriteit heeft de verbetering van de hoofdverbindingen en de Europese netwerken. Ook het hoofdvaarwegennet wordt gemoderniseerd.
3. regelgeving: via regelgeving zullen waarborgen voor veiligheid en milieu vastgelegd worden en zal de concurrentie binnen markten en de liberalisering van de markten zo veel mogelijk bevorderd worden.
4. stimulering: er komen bijdrageregelingen voor individuele bedrijven. Deze zullen vooral gericht zijn op onderzoek en ontwikkeling van met name toepassingen van technologie (telematica). Een van de middelen die ingezet worden zijn de ICES-programma's. Voorbeelden daarvan zijn Incomaas (afwikkeling van containerstromen in Rotterdam) en Smartcard (efficiëntere samenwerking tussen containerterminals en wegvervoer) van het Centrum Transporttechnologie.
5. promotie en voorlichting: deze is gericht op beslissers in het goederenvervoer om ze te bewegen tot milieusparend en congestievrijer vervoer.

Goederenvervoer houdt niet op aan de grens. Een groot deel van het goederenvervoer is juist grensoverschrijdend. Om te voorkomen dat Nederland door strenge regels zijn concurrentiepositie

¹¹ dit is het verschuiven van de wijze waarop goederen vervoerd worden naar spoor- en watervervoer ten koste van wegvervoer

verzwakt is goede afstemming met het buitenland nodig. Daarbij is de EU de belangrijkste gesprekspartner. In de nota worden de volgende projecten genoemd die in EU verband aan de orde gesteld worden:

- afronding van de liberalisatie van het goederenvervoer
- liberalisatie van het spoorvervoer op lange afstand
- prijsbeleid: de vervuiler betaalt
- intermodale vervoer benaderen per corridor
- verruiming Verordening 1107/70 voor het afdekken van aanloopverliezen voor shuttleverbindingen

In de volgende hoofdstukken wordt het beleidsterrein nader beschreven. Daarbij is aangesloten bij de hoofdindeling zoals die door het DG Goederenvervoer van Verkeer en Waterstaat wordt gehanteerd. Er zijn vier hoofdbeleidsdoelen geformuleerd: Veiligheid, Infrastructuur, Efficiency en logistiek en Milieu. De laatste drie beleidsterreinen zijn nog sterk op de verschillende sectoren (wegvervoer, spoor, binnenvaart en zeescheepvaart) binnen het goederenvervoer gericht. Binnen het beleidsterrein veiligheid heeft men deze sectorgerichte benadering losgelaten. Deze indeling zal ook in de volgende paragrafen gebruikt worden.

9.1.2 Uitvoerende organisatie

Het beleid op het terrein van goederenvervoer wordt opgesteld door het DG Goederenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het DG Goederenvervoer (DGG) is in 1997 ontstaan naar aanleiding van een reorganisatie binnen V en W. Het toenmalige DG Vervoer werd gesplitst in een DG Personenvervoer en een DG Goederenvervoer. Het toenmalige DG Scheepvaart en Maritieme zaken werd samengevoegd met het DG Goederenvervoer. De Rijksverkeersinspectie, de Scheepvaartinspectie en de Vaarwegmarkeringsdienst maakten in eerste instantie deel uit van DGG.

In 2001 heeft er een nieuwe reorganisatie binnen V en W plaatsgevonden. Bij deze reorganisatie is getracht om de taken beleid, handhaving en uitvoering te scheiden. Daartoe is onder andere per 1 juli 2001 de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) ingesteld. Met deze reorganisatie zijn de Rijksverkeersinspectie en de Scheepvaartinspectie bij DGG weggehaald en overgebracht naar IVW (Instellingsbesluit Inspectie Verkeer en Waterstaat CDJZ/BBI/2001-757 d.d. 8 juni 2001, Stct. 19 juni 2001, nr. 115). De Vaarwegmarkeringsdienst is per 1 januari 2001 bij Rijkswaterstaat ondergebracht en is in december 2001 gefuseerd met de directie Noordzee van Rijkswaterstaat (beschikking DGG/J-01/000098 d.d. 10 april 2001, Stct 25 april 2001, nr. 80). DGG hield zich vanaf toen uitsluitend met het beleid voor goederenvervoer bezig. De inspectie en handhaving worden door IVW verricht en RWS is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid.

9.1.3 Overleg

Het beleid wordt natuurlijk opgesteld in samenspraak met de sector zelf, verenigd in diverse overlegorganen en –groepen. Per 1 oktober 1992 is het Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer (OGV), als onderdeel van een nieuwe advies- en overlegstructuur, in het leven geroepen. Het OGV bestaat uit een aantal deelorganen, die ieder op hun eigen terrein geïnstitutionaliseerd overleg met belanghebbende instanties hebben over met name operationele beleidsvoornemens.

Daarnaast is er nog de Vaste commissie goederenvervoer. Deze commissie wordt ingesteld bij KB van 29 september 1992 (Stb. 503). Ze is verantwoordelijk voor het voorbereiden van adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat die betrekking hebben op het beleid inzake het vervoer van goederen.

9.1.4 Innovatie

De rijksoverheid wil een efficiënt en slim goederenvervoer en bevordert om die reden de innovatie van vervoersystemen en -concepten: innovaties in de technologie van vracht- en bestelwagens, schepen en treinen, innovaties in de infrastructuur en innovaties in logistieke concepten. Van deze innovaties,

gestimuleerd door ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie en telematica, wordt een gunstige invloed verwacht, zowel op de efficiency van het goederenvervoer, als op de veiligheid en duurzaamheid. Het rijk heeft om deze ontwikkelingen te bevorderen eigen innovatieprogramma's en ondersteunt of participeert in onderzoeksinstellingen voor verkeer en vervoer. Innovatieve ontwikkelingen worden ook gestimuleerd door het uitvoeren van internationale afspraken en het formuleren van gewenste eindresultaten, bijvoorbeeld ten behoeve van de veiligheid of het milieu. Het streven is om een brede stimuleringsregeling op te zetten voor innovaties van voertuigen, systemen en logistieke concepten in het goederenvervoer. Deze stimuleringsregeling zal dan alle bestaande ad-hoc regelingen vervangen.

9.2 Veiligheid

De veiligheid van en rond het goederenvervoer is maatschappelijk gezien een belangrijk item. Het goederenvervoer groeit. In een dichtbevolkt gebied als Nederland waar veel activiteiten op korte afstanden van elkaar plaatsvinden kan dat tot problemen leiden. Denk daarbij aan grote vrachtwagens die in de binnenstad vol fietsers en voetgangers goederen moeten afleveren. Of wagons met gevaarlijke stoffen die over het spoor, door een zich uitbreidende bebouwde kom, vervoerd worden. Het veiligheidsbeleid is een voortdurende afweging tussen de risico's die men bereid is te lopen en de (maatschappelijke) kosten die een oplossing met zich mee brengt.

Het bevorderen van de veiligheid kent twee aspecten. Aan de ene kant is het bevorderen van de veiligheid van het goederenvervoer zelf, de interne veiligheid. Aan de andere kant is er de zorg voor de veiligheid van de omgeving waarin het goederenvervoer zich afspeelt, de externe veiligheid. De overheid kan niet zelf het goederenvervoer veilig maken. De marktpartijen, met name de verladers en vervoerders, zullen dat moeten doen. De overheid gebruikt wetgeving, stimuleringsmaatregelen en voorlichting om de marktpartijen hiertoe over te halen.

9.2.1 Interne veiligheid

Het beleid voor interne veiligheid heeft betrekking op het verbeteren van de veiligheid voor de deelnemers aan het vervoer over weg, water en spoor. Daarbij heeft de veiligheid van het goederenvervoer over de weg extra aandacht, gezien het relatief grote aandeel ongevallen met dodelijke slachtoffers en zwaargewonden in het wegverkeer in vergelijking met andere vervoermodaliteiten. Daartegenover staat dat ook in de zeevaart en binnenvaart, vanwege de grote schaal van het vervoer, de kans aanwezig is op ongevallen met grote gevolgen. Bij het verbeteren van de veiligheid voor de deelnemers aan het vervoer spelen drie zaken een rol:

- het verbeteren van de veiligheid van de voertuigen:

Hiervoor is wet- en regelgeving het belangrijkste instrumentarium. Een van de meest aansprekende voorbeelden in het wegverkeer is het verplicht stellen van de zichtveldverruimende middelen (dode-hoek-spiegel) bij vrachtwagens per 1 januari 2003. Bij de zeescheepvaart heeft de ramp met de Erika er toe geleid dat de Europese Transportraad een aantal maatregelen heeft vastgesteld. Onder andere is besloten dat enkelwandige tankers in fases uit de vaart genomen moeten worden. Deze maatregel wordt vertaald in Nederlandse wetgeving.

Naast wet- en regelgeving maakt DGG gebruik van voorlichting en subsidies om de veiligheid van de voertuigen te bevorderen. Zo heeft DGG een bijdrage geleverd aan het handboek Ladingszekering. Dit handboek geeft richtlijnen voor de wijze van belading van vrachtwagens

- het bevorderen van veilig gedrag:

Voorbeeld is het onderzoek naar de invloed van vermoeidheid van de chauffeur op de veiligheid. In de USA, Canada en Australië is daar al uitvoerig onderzoek naar gedaan. De AVV heeft in 2001 en 2002 in samenwerking met de Universiteit van Groningen de Nederlandse en Europese situatie onderzocht. Dit onderzoek leidt tot een analyse die de basis vormt voor een pakket maatregelen.

Eerder is aangegeven dat de Europese Transportraad naar aanleiding van de ramp met de tanker Erika maatregelen heeft vastgesteld. Er is ook een pakket dat betrekking heeft op veilig gedrag. Dit bevat regels voor de veiligheid aan boord en voor de bemanning. Deze regels zullen door DGG geïmplementeerd worden in de Nederlandse wetgeving.

– het verbeteren van de veiligheid van het verkeer:

DGG heeft het project monitoring systeem wegvervoer uitgevoerd. Over het wegvervoer is veel informatie beschikbaar. Diverse instanties houden gegevens bij, maar deze zijn vaak niet volledig of sluiten niet goed aan bij andere gegevens. Doel van dit project was om alle beschikbare informatie over trends binnen het wegvervoer te traceren en eventueel te koppelen.

Ook de wijziging in de procedures voor ontheffingsverlening exceptioneel transport leveren een bijdrage aan het veilig verkeer. Voor deze ontheffing werd door iedere wegbeheerder afzonderlijk toestemming verleend. DGG heeft onderzocht of er mogelijkheden zijn deze ontheffing centraal te verlenen.

Gezien het grensoverschrijdende karakter van het goederenvervoer is internationale afstemming van veiligheidseisen een belangrijk onderdeel van het beleid. Nederland maakt deel uit van een aantal internationale organisaties die de lidmaten regels voor de veiligheid voorschrijven. Aan de andere kant is er in Nederland behoefte om wettelijke regels vast te stellen die in internationaal verband een verslechtering van de concurrentiepositie zouden kunnen veroorzaken. Het streven van DGG is dan om deze regelingen via de internationale organisaties te verspreiden.

9.2.2 Externe veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen

Externe veiligheid is de zorg voor de veiligheid van de omgeving. Het beleid van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer is gericht op het beheersen maar ook minimaliseren van de risico's voor omwonenden in de omgeving langs routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij gaat het ook om de afweging van de risico's: welk risico voor mens en natuur accepteren we nog. Hiervoor maakt DGG gebruik van risico analyse en de risiconormering.

De belangrijkste spelers op dit terrein van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn naast DGG ook RWS en de provincies en gemeenten. RWS stelt voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen de routes vast over het landelijke wegennet die gebruikt mogen worden. De provincies stellen de provinciale routes vast die aansluiten op het landelijke net. Gemeenten doen dit weer binnen de gemeenten. Het streven is hierbij dat de bebouwde kom zoveel mogelijk gemedend wordt. Voor dat vervoer zijn de overige wegen dan uitsluitend bij ontheffing toegestaan.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een deel van de hele keten van productie tot gebruik van gevaarlijke stoffen. Bij deze keten en de beheersing van de risico's zijn verschillende ministeries betrokken. In dit RIO wordt alleen het vervoer van gevaarlijke stoffen behandeld. Zie voor de handelingen van de overheid met betrekking tot gevaarlijke stoffen ook het RIO Milieubeheer en het RIO Rampenbestrijding.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt de nodige risico's met zich mee. De overheid heeft deze risico's in kaart te brengen en de grenzen van aanvaardbare risico's te stellen. Om de risico's binnen de grenzen te houden stelt de overheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen de regels vast. Zo is sinds 1 augustus 1996 de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van kracht, met het daarbij behorende Besluit vervoer gevaarlijke stoffen. Deze wet is de implementatie van de internationale vervoersvoorschriften (ADR/ADNR/RID) en het kader voor de vertaling daarvan in ministeriele regelingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over land (VLG), over binnenwateren (VBG) en over het spoor (VSG). De voorschriften worden periodiek bijgesteld, zodat adequaat op nieuwe ontwikkelingen is in te spelen.

Ter vergroting van de kennis omtrent gevaarlijke stoffen en de toepassing van de voorschriften zijn er regels voor de vakbekwaamheid van de bestuurder die gevaarlijke stoffen vervoert. Deze moet in het bezit zijn van het ADR vakbekwaamheidcertificaat.

De overheid ziet er ook op toe dat de regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in acht worden genomen. Dagelijks worden er controles gehouden door de Divisie Vervoer van het Inspectoraat-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om te zorgen dat de regels voor een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen worden nageleefd.

Voldoet een transport niet aan de voorschriften dan wordt gewaarschuwd of proces-verbaal opgemaakt. Een flinke geldboete of zelf gevangenisstraf kunnen het gevolg zijn. Omdat veiligheid voor alles gaat wordt het betreffende transport door de Divisie Vervoer stopgezet tot alle onvolkomenheden verholpen zijn en aan alle voorschriften is voldaan.

9.2.3 Tunnelveiligheid

Een specifiek onderdeel van het veiligheidsbeleid is de veiligheid in tunnels en overkappingen. Aanleiding voor de verhoogde belangstelling zijn een tweetal branden in tunnels in de Alpen waarbij vele doden zijn gevallen. De groei van het aantal tunnels in Nederland en van de lengte van de tunnels maakt de veiligheid lastiger. De minister van VenW heeft in 1999 in samenwerking met het ministerie van BZK en van VROM het project MAVIT ingesteld. MAVIT staat voor "maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau infrastructuur tunnels" en is ook van toepassing op overkapte en overkluisde wegen. Het heeft twee doelen:

1. het stimuleren van aandacht voor veiligheid in het gehele proces van besluitvorming rond de keuze, aanleg en beheer van tunnels
2. het aanreiken van een algemene, landelijke systematiek waarmee voor elke tunnel afzonderlijk een specifiek veiligheidsconcept kan worden ontwikkeld en uitgevoerd.

In de eerste fase van het project is vooral onderzoek gedaan naar de manier waarop tunnelveiligheid tot nu toe wordt aangepakt en hoe dit verder kan worden verbeterd.

In het tweede deel van het project - vanaf december 2001 - werden 'tunnelpartners' actief benaderd en uitgenodigd om gezamenlijk en systematisch met integrale veiligheid aan de slag te gaan.

Als vervolg op dit traject heeft de projectgroep Tunnelveiligheid zich bezig gehouden met het ontwerp van de Kaderwet Tunnelveiligheid. In 2003 zijn deze werkzaamheden vrijwel afgerond.

9.2.4 Security

Naar aanleiding van de aanslag op de gebouwen van het WTC in New York op 11 september 2001 is het besef gekomen dat ook in havens de beveiliging tegen aanslagen onder de loep genomen moest worden. Het is goed denkbaar dat een terroristische organisatie een zeeschip dat in een haven ligt afgemeerd opblaast. En dan moet er een goed rampenplan aanwezig zijn. Maar ook moeten er al plannen zijn om eventuele aanslagen te kunnen voorkomen.

De International Maritime Organisation heeft een aantal richtlijnen opgesteld voor deze beveiliging. Deze regels moeten in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd worden. Daarbij houdt men ook rekening met de concurrentiepositie van met name de haven van Rotterdam. Om deze regels versneld te implementeren is binnen DGG een projectgroep opgestart. Deze projectgroep heeft onder andere een inventarisatie gemaakt van de bestaande beveiligingsplannen van de diverse havens.

9.3 Infrastructuur

Het doel van de overheid op het gebied van de infrastructuur is er voor te zorgen dat de goederen zonder te veel oponthoud hun plaats van bestemming kunnen bereiken. Het werken aan een betere bereikbaarheid voor het goederenvervoer staat uiteraard niet op zich, maar is onderdeel van het algemene beleid om de bereikbaarheid voor alle verkeer en vervoer te verbeteren. De overheid heeft als belangrijkste instrument voor de verbetering van de infrastructuur het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT) als afgeleide van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. Het opstellen van deze instrumenten beperkt zich dus niet tot het goederenvervoer. Daarom zijn de handelingen die betrekking hebben op het NVVP en de MIT niet in dit RIO meegenomen. Zie daarvoor RIO 84,

Overkoepelend beleid Verkeer en Waterstaat. De uitvoering van de plannen uit het MIT wordt door Rijkswaterstaat gedaan. Zie daarvoor het RIO 28, Waterstaat.

Uiteraard zijn er wel specifieke onderdelen van het hele vervoersnet die vrijwel uitsluitend door het goederenvervoer worden gebruikt. Voorbeelden daarvan zijn de binnenwateren en vooral de buisleidingen. Het infrastructurele beleid dat daarop gericht is wordt vrijwel geheel door DGG opgezet. Weliswaar wordt het daarna opgenomen als onderdeel van het NVVP en het MIT. De speciale aandacht van DGG gaat uit naar de zogenaamde knooppunten: waar water, spoor en weg samenkomen. Dit zijn bij uitstek de plaatsen waar het multimodale en intermodale vervoer gestimuleerd kunnen worden.

De basis voor een adequaat goederenvervoer is een samenhangend multimodaal netwerk dat bereikbaarheid garandeert en goede keuzemogelijkheden tussen de verschillende vervoerwijzen biedt op een maatschappelijk verantwoorde wijze. De insteek van het beleid is een slimmer gebruik van de bestaande vervoersmogelijkheden en het vergroten van de samenhang en de kwaliteit van het netwerk van mainport, zeehavens, logistieke knooppunten en hun onderlinge verbindingen via weg, water, spoor en buisleidingen. Niet alleen de nationale samenhang van de hoofdstructuur met de regionale en stedelijke netwerken is daarbij van belang; de Nederlandse hoofdstructuur vormt ook steeds meer een onderdeel van een internationaal transportnetwerk.

Een samenhangend en efficiënt functionerend multimodaal netwerk en het waarborgen van vitale steden vereist een goed samenspel tussen goederenvervoerbeleid en het regionale en lokale beleid op het gebied van economie, mobiliteit en ruimtelijke ordening. De locaties van bedrijventerreinen, de wijze waarop deze zijn ontsloten, de concepten voor stedelijke distributie en de infrastructuur in en rond de steden hebben grote invloed op de bereikbaarheid en op de efficiency, veiligheid en duurzaamheid van het goederenvervoer. Het rijk voert in samenwerking met het regionale en lokale bestuur ruimtelijk beleid. Dit komt tot uitdrukking in de Nota's Ruimtelijke Ordening die in een ander RIO aan bod komen.

Benutten, beprijzen en bouwen: spreiden en knelpunten opheffen
Nederland moet zuinig omgaan met ruimte. Bestaande infrastructuur moet dus optimaal worden benut. Daarvoor zijn vele mogelijkheden in de vorm van technische maatregelen, organisatorische maatregelen en prijsbeleid. Voorbeeld zijn vormen van verkeersmanagement, maar ook een betere spreiding van het goederenvervoer over de verschillende vervoerwijzen: waar wegen vol zijn, biedt water vaak nog voldoende ruimte. Het stimuleren van een modal shift moet leiden tot een betere benutting van het gehele beschikbare multimodale infrastructuurnetwerk. Ook een betere spreiding van het verkeer gedurende het etmaal is een manier om efficiënt om te gaan met bestaande infrastructuur. Prijsbeleid, zoals het toepassen van spitstarieven en betaalstroken, kan daarbij een rol spelen. Voor een betere bereikbaarheid van de Randstad over de weg probeert de rijksoverheid in samenwerking met marktpartijen doorstroomroutes met een gegarandeerde doorstroomsnelheid te realiseren in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).

Om meer efficiency, veiligheid en leefbaarheid op de (inter)nationale corridors te bereiken, stimuleert het rijk op deze verbindingen de vorming van een netwerk van multimodale infrastructuur, overslagpunten, openbare terminals en multimodaal ontsloten bedrijventerreinen. Dit wordt gedaan in samenwerking met regionale en lokale overheden en het bedrijfsleven.

Inmiddels is bij het Ministerie van VenW het idee ontstaan dat het zinvol is om te onderzoeken of het wel noodzakelijk is dat er voor alle modaliteiten (weg, spoor en binnenvaart) een volledig netwerk beschikbaar is. Daar waar twee modaliteiten parallel aan elkaar lopen is het zinvoller alleen te investeren in de meest rendabele weg op dat traject. Doel van deze studie is om te komen tot een Kernnet Goederenvervoer waarin alle modaliteiten hun aandeel in brengen.

In de volgende paragrafen wordt voor een aantal sectoren specifiek infrastructuurbeleid beschreven.

9.3.1 Spoor

Het meest aansprekende infrastructuurproject voor het goederenvervoer per spoor is de aanleg van de Betuwelijn. In de periode 1997-2003 is de planfase en de opstartfase afgesloten. De uitvoeringsfase is gestart en daarmee is de verantwoordelijkheid over dit project overgedragen aan

Rijkswaterstaat. DGG is nog wel verantwoordelijk voor het regelen van de exploitatie en rentabiliteit van deze lijn. Een dergelijke regeling is breder opgezet dan alleen voor de Betuwelijn.

Naast de Betuwelijn zijn er nog een aantal andere goederenlijnen waarvoor plannen zijn om die nieuw te bouwen of die weer in gebruik genomen gaan worden. De belangrijkste daarvan is de spoorlijn die Rotterdam moet gaan verbinden met België (RoBel), en voornamelijk met Antwerpen (VERA). Daarnaast is uiteraard de aansluiting (en uitbreiding) van de spoorlijnen in het Maaspoort en Botlekgebied aan de Betuwelijn van belang.

Een geruchtmakende heropening van een spoorlijn is die van de z.g. IJzeren Rijn, de spoorverbinding van Antwerpen naar Duitsland. Deze lijn gaat een klein stukje door Nederland en daarbij door een stukje natuurgebied. De heropening van deze lijn is een zaak van de Belgische regering. Over de heringebruikname van het kleine stukje dat in Nederland ligt worden al zeer lang en uitgebreid onderhandelingen gevoerd.

9.3.2 Binnenvaart

In 1996 is de Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen (TBBV) tot stand gekomen. Het doel was om ondernemers die plannen hebben om een groter deel van hun vervoer via het water te laten plaatsvinden in de gelegenheid te stellen een aansluiting op de binnenvaarwegen te maken. De kosten voor de aanleg of het herstellen van in ongebruik geraakte aansluitingen zijn vaak zo hoog dat ze een belemmering vormen voor ondernemers om daadwerkelijk hun goederen via het water te (laten) vervoeren. De regeling bleek een dermate succes te zijn (er was in 1999 al een viermaal zo hoge overgang van wegvervoer naar de binnenvaart door middel van deze regeling gerealiseerd dan in 1996 in de Nota Transport in Balans was berekend), dat per 2001 twee definitieve subsidieregelingen zijn ingegaan. Het is bij de evaluatie namelijk gebleken dat het zuiverder was om onderscheid te maken tussen subsidie voor aansluitingen van particuliere bedrijven op het water (de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen, SBV) en de subsidies voor de regionale overslagpunten en terminals die een meer openbaar karakter hebben en vaak door de regionale overheid aangelegd of verbeterd worden (de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals, SOIT).

9.3.3 Havens

De mainport Rotterdam, het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en de overige Nederlandse zeehavens zijn pijlers voor de nationale economie. Zij vormen belangrijke knooppunten in de transportketens voor de import, export en doorvoer van goederen en fungeren als centra van economische activiteiten. Naast hun functie in de op- en overslag, transport en distributie, zijn de havens vestigingsplaatsen voor industrie en havengerelateerde diensten, die veel toegevoegde waarde genereren en werkgelegenheid bieden. Daarmee vervullen de zeehavens een belangrijke functie in de regionale economie, terwijl zij tevens de schakels vormen in een netwerk dat van groot belang is voor het economisch functioneren van West-Europa.

De rijksoverheid vindt het versterken en verder ontwikkelen van de Rotterdamse mainport en andere zeehavens in dit kader van groot belang. Bij de uitvoering daarvan zoekt het rijk samenwerking met marktpartijen en lokale en regionale overheden. Voorbeeld is het Project Mainportontwikkeling Rotterdam dat zich richt op het vinden van ruimte voor groeisectoren in de Rotterdamse haven en op een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving in en rond het havengebied.

In de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid (1999) formuleerde de rijksoverheid de volgende beleidsambities voor de Rotterdamse mainport en de andere zeehavens:

- verbeteren van de bereikbaarheid van de zeehavens en hun havenindustriële complexen, met name in de Randstad;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de zeehavenregio's;
- vergroten van de commerciële slagkracht van de mainport Rotterdam, de haven van Amsterdam en de overige zeehavens binnen het goederenvervoernetwerk;
- intensiveren van de samenwerking binnen het (inter)nationale netwerk.

Naar aanleiding van deze Tweede Voortgangsnota is de Regeling Haveninterne projecten (HIP) voortgezet. De eerste HIP uit 1996 was uitsluitend bedoeld om de twee grote havencomplexen in de Randstad te ondersteunen bij het realiseren van de ontwikkelingsplannen. Het kabinet had hiertoe besloten in het belang van het behoud en de groei van werkgelegenheid en de toegevoegde waarde die deze projecten leveren. In de Tweede HIP is het aandachtsgebied, mede op verzoek van de Tweede Kamer, uitgebreid naar alle zeehavens. De projecten worden getoetst aan de volgende criteria die voortvloeien uit de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid:

- behoud van bestaande of het scheppen van nieuwe werkgelegenheid;
- genereren van een hoge toegevoegde waarde;
- versterking van de structuur van de haven, bijvoorbeeld door herstructurering van een oud terrein;
- leveren van een bijdrage aan duurzame ruimtelijke ontwikkeling;
- stimulering van intermodaal vervoer;
- intensivering ruimtegebruik;
- het havenproject trekt geen bestaande lading weg uit andere havens;
- het havenproject wordt gedragen door overheden en bedrijfsleven in de desbetreffende regio.

9.3.4 Ondergronds transport

In 1997 is de Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) ingesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat samen met de minister van Economische Zaken en de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De opdracht aan deze projectorganisatie was het onderzoeken van innovatieve systemen voor ondergronds transport van stukgoederen en innovaties bij het toepassen van traditionele buisleidingen voor het transport van vloeistoffen en gassen (eindrapportage 'Transport onder ons: van visie naar realisatie', IPOT, augustus 2000). Deze opdracht is vertaald in de vraag: In welke situaties en onder welke voorwaarden is ondergronds transport via buisleidingen (OTB) een realistische optie, die een positieve bijdrage kan leveren aan vraagstukken op het gebied van bereikbaarheid, economische structuur en leefmilieu? Het onderzoek is in drie fases gesplitst: de eerste fase richtte zich op een verkenning van OTB op globaal niveau. In de latere fases werd gekeken naar de toepassingsmogelijkheden in concrete situaties. Het laatste deel van het onderzoek richtte zich op een verkenning van de haalbaarheid van de verschillende projecten. De voornaamste conclusies voor het traditionele buisleidingen vervoer waren dat de wet- en regelgeving aangepast diende te worden en dat het stelsel van de ruimtelijke reserveringen diende te worden geactualiseerd. De invoering van een Ondergronds Logistiek Systeem is technisch mogelijk en heeft belangrijke milieu en veiligheidsvoordelen. Door de toepassing op zeer kleine schaal is de bijdrage aan de congestieproblemen vooralsnog minimaal.

De verdere uitwerking van deze innovatieve systemen is in het slop geraakt, mede gezien de politieke onhaalbaarheid. De projectorganisatie houdt zich in 2003 voornamelijk bezig met het in kaart brengen van de traditionele buisleidingen en het opstellen van regelingen.

9.4 Logistiek en efficiency modaliteiten

9.4.1 Algemeen

Voortzetting van de huidige trend betekent ongeveer een verdubbeling van het goederenvervoer in 2010. Zonder extra maatregelen van bedrijven en overheid brengt deze toename de bereikbaarheid in gevaar en zullen de maatschappelijke kosten te hoog zijn. Het goederenvervoerbeleid is daarom gericht op een meer 'vervoersefficiënte' economie: een voortgaande economische ontwikkeling, waarbij het aantal transportkilometers niet in hetzelfde tempo hoeft toe te nemen. Het bereiken van een vervoersefficiënte economie is voor een belangrijk deel in handen van verladers en van de transportsector.

Het beleid richt zich daarom op het stimuleren en ondersteunen van een efficiënt opererende logistieke markt, waar alerte concurrentie en specialistische kennis zorgen voor een slimme inzet van het vervoersnetwerk en vervoermiddelen.

De overheid hanteert bij het beleid de volgende uitgangspunten:

Logistieke efficiency: uitdaging voor verladers en vervoerders

De vervoerders en verladers zijn uiteindelijk verantwoordelijk voor het terugdringen van de hoeveelheid transportkilometers. De overheid probeert deze verantwoordelijkheid te stimuleren door bewustwordings- en voorlichtingscampagnes.

Gelijke doorberekening van kosten: compleet prijskaartje

Het doel is dat uiteindelijk alle kosten doorberekend worden aan de gebruikers. Gezien ook het internationale karakter zal dit geleidelijk en in internationaal verband ingevoerd gaan worden.

Gelijke concurrentievoorwaarden: open en transparante logistieke markt

Een belangrijk item is de liberalisering van de verschillende markten. Daarbij is het nodig dat milieu- en veiligheidsvoorschriften in internationaal verband worden geharmoniseerd om internationaal oneerlijke concurrentie te voorkomen. Binnen de verschillende vervoerswijze is de liberalisering van de markt in verschillende stadia.

Corridors

Het beleid richt zich op een clustering van transportintensieve bedrijven rond de Europese verbindingroutes met omvangrijke ladingstromen (corridors). Clustering langs deze corridors levert efficiencywinst voor het goederenvervoer doordat de noodzaak tot vervoer vermindert, ladingstromen kunnen worden gebundeld en de mogelijkheden van vervoer via spoor, water en buisleiding beter kunnen worden benut. Ook verbeteringen van de veiligheid en leefbaarheid zijn bij een concentratie van transportintensieve bedrijvigheid effectiever in te zetten.

Zoals al aangegeven is de liberalisering voor de verschillende vervoersmodaliteiten niet overal even ver. Dit maakt een sectorgericht vervoersbeleid noodzakelijk.

9.4.2 Weg

Binnen het wegvervoer is de liberalisering al heel ver doorgevoerd. Het enige punt wat binnen het wegvervoer nog speelt is het verrekenen van alle kosten aan de gebruikers. Vanuit goederenvervoer is meegedacht aan het zogenaamde rekeningrijden. Ook internationaal speelt er het nodige op dit terrein.

9.4.3 Spoor

De liberalisering van het spoorvervoer is nog nauwelijks van de grond gekomen. Het beleid is vooral gericht om de technische en infrastructurele belemmeringen voor een volledige liberalisering weg te nemen.

9.4.4 Binnenvaart

De binnenvaart heeft lange tijd gekampt met een groot capaciteitsoverschot. Om dit (internationaal) in goede banen te leiden is er al geruime tijd door de EU een capaciteitsbeleid gevoerd. Dit is in Nederland vertaald in een aantal achtereenvolgende sloopregelingen. Zie hiervoor het RIO Goederenvervoer 1945-1996. Dit capaciteitsbeleid is ook na 1996 voortgezet.

In het kader van het bereikbaar houden van de steden is er onderzoek gaande naar de mogelijkheden van fijnmazige distributie over water. Dit project, Distrivaart, bevindt zich in 2003 nog in het beginstadium.

Om te voorkomen dat ver doorgevoerde concurrentie de veiligheid van bemanning en schip in gevaar brengt is men bezig met het opstellen van regels die de eisen formuleren waaraan zowel de omvang van de bemanning moet voldoen als de opleiding van de bemanning.

9.4.5 Zeescheepvaart

Binnen de zeescheepvaart spelen heel eigen problemen. Door de tamelijk hoge eisen waaraan een schip en de bemanning moet voldoen om onder de Nederlandse vlag te mogen varen, dreigt de Nederlandse vloot veel te klein te worden. Het beleid is dan ook gericht op het eventueel verruimen van de eisen voor de registratie onder de Nederlandse vlag. Ook het werven van geschikte bemanning is een groot probleem. De overheid probeert de sector hierbij te ondersteunen. Een van de middelen is het laten vallen van de nationaliteitseis voor kapiteins. Een wetswijziging in die zin is in 2003 gereedgekomen.

9.5 Milieu

9.5.1 Algemeen

De uitdaging waarvoor het goederenvervoer zich gesteld ziet is om ondanks de groei de leefbaarheid van de omgeving te handhaven. Dit is niet alleen een verantwoordelijkheid van de overheid, ook de verladers en vervoerders hebben hun verantwoordelijkheid. Het beleid van DGG was erop gericht te stimuleren dat de markt deze verantwoordelijkheid ook neemt.

Het accent op de eigen verantwoordelijkheid van marktpartijen betekent overigens niet dat de overheid zijn controlerende en handhavende taken heeft laat varen: een sterke markt vraagt een sterke overheid die aanzet tot bewustwording en de inzet van creatieve middelen. De verwachting was dat hierdoor de maatschappelijke kosten door goederenvervoer daalden. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de resterende maatschappelijke kosten worden doorberekend aan de gebruiker, overeenkomstig het Witboek van de Europese Unie.

De middelen die DGG heeft ingezet om de doelstellingen op milieuterrein te bereiken zijn:

- het stellen van normen
- het geven van voorlichting
- het stimuleren van technisch onderzoek en ontwikkeling
- het helpen opstellen van kwaliteitssystemen
- het doorlichten van bestaande wet- en regelgeving op effectiviteit en efficiency

Deze middelen zijn per sector beschreven.

9.5.2 Weg

De insteek binnen het wegvervoer om te komen tot vermindering van uitstoot en andere milieubelastende zaken is te voorkomen dat economische groei gepaard gaat met toename van het aantal transportkilometers. Voor een deel probeert men dat te bereiken door in te zetten op de modal shift, het wijzigen van de wijze van transport. Maar ook binnen het wegvervoer zelf was een reductie van transportkilometers mogelijk. Om deze besparing in gang te zetten is het project Transactie Modal Shift opgezet. Doel van het project Transactie Modal Shift is het terugdringen van het aantal ritkilometers over de weg, waardoor er minder uitstoot is van CO₂.

Dit wordt bereikt door stimuleringsmaatregelen voor verladers en vervoerders. De Novem is de uitvoeringsorganisatie van deze stimuleringsmaatregelen. Het idee is dat door het terugdringen van de ritkilometers er een win-win situatie ontstaat. Dankzij de logistieke efficiency hebben de verladers/vervoerders minder kosten en het milieu krijgt minder CO₂ te verwerken. Bedrijfsmatige kostenbesparing kan zo samengaan met meer veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Door deze combinatie van bedrijfsmatige kostenbesparing en milieubesparing hoopt men de ondernemers over de streep te trekken.

Het belangrijkste product is de z.g. TMS scan. Hiermee wordt door adviseurs in kaart gebracht hoe de stand van zaken nu is bij een verlader/vervoerder en welke verbetermaatregelen mogelijk zijn. Daarna

heeft de verlader/vervoerder 2 jaar de tijd om een keuze uit deze maatregelen uit te voeren. Zowel voor de scan als voor het vervolg was een subsidie mogelijk. Deze subsidieregeling is per 1 oktober 2002 gestopt. Door DGG is deze scan verder ontwikkeld tot een zelfscan.

Dit project is min of meer opgevolgd door het project Transportbesparing. Het Project Transactie Modal Shift richtte zich voornamelijk op de verladers en vervoerders. Het project Transportbesparing heeft meer de productie als focus. Het streven van dit laatste project is dat bedrijven hun producten, productieprocessen en/of hun vestigingsplaats zo aanpassen, dat er minder vervoer nodig is. Zowel de afstanden die worden afgelegd als het gewicht en volume van een product lenen zich voor een onderzoek naar mogelijke verminderingen. De techniek kan veel bijdragen aan deze reducties, maar ook de ruimtelijke ordening en andere overheidsregelgeving, de bedrijfsvoering bij producenten en het gedrag van consumenten spelen een belangrijke rol. Voorbeelden uit de praktijk zijn het elektronisch veilen van bloemen of het vacuümtrekken van zogenaamde PET-flessen.

9.5.3 Spoor

Het milieubeleid voor het spoorvervoer richt zich voornamelijk op het tegengaan van de geluidsbelasting. Een van de middelen daarbij is het ondersteunen van de overgang van dieseltreinen naar elektrische treinen. In dit kader is ook besloten om de Betuwelijn te elektrificeren, hoewel een exploitatie met dieseltreinen goedkoper zou uitvallen. In dit kader is ook het project fluisterstein opgezet. Hierbij wordt gestreefd naar een vermindering van de geluidsoverlast door de zogenaamde Dolomietenexpres die erts uit de Dolomieten vervoert van het Belgische Hermalle naar Veendam.

9.5.4 Binnenvaart

In 1998 is het nieuwe milieubeleidsplan voor de scheepvaart aan de Kamers aangeboden: Varen onder groene vlag, Voortgangsnota scheepvaart en milieu. Dit is de opvolger van het Milieubeleidsplan voor de Scheepvaart uit 1991.

Het belangrijkste punt binnen deze nota is de implementatie van het ondertekende Scheepsafvalstoffenverdrag door de Rijnsoeverstaten. Doel is de bescherming van het milieu en de veiligheid en gezondheid van opvarenden en verkeersdeelnemers. Dit wordt bereikt door:

- expliciet verbod op lozing van scheepsafval
- zorgverplichtingen
- regels ten aanzien van de inzameling aan boord en de afgifte aan de wal

In 2003 is de implementatie van dit verdrag zeer vergevorderd. Helaas geldt dit niet voor alle deelnemende staten, zodat er nog veel internationaal lobbywerk nodig is.

Behalve de implementatie van het Scheepsafvalstoffenverdrag levert de binnenvaart een bijdrage aan het milieubehoud door het terugdringen van de emissie van schadelijke stoffen. Dit wordt vooral bereikt door de vervanging van oude dieselmotoren door nieuwe schonere motoren. Hiervoor heeft DGG een subsidieregeling opgesteld.

9.5.5 Zeescheepvaart

Het milieubeleid voor de zeescheepvaart richt zich vooral op de uitwerking en implementatie van de Europese richtlijn met betrekking tot scheepsafval en ladingresiduen (Richtlijn 2000/59, zgn. HOI-richtlijn). Door een gericht systeem van afgifteverplichtingen, (indirecte) financiering van havenontvangstvoorzieningen, havengebonden afvalbeheersplannen en een aangepast en verscherpt handhavingsbeleid zullen dergelijke lozingen aanzienlijk moeten afnemen.

Verder houdt men zich bezig met de wereldwijde implementatie van internationale regelingen gericht op het terugdringen van luchtvervuiling door de scheepvaart, op het verbod van het gebruik van milieuschadelijke aangroeiwerende verf en op het vermijden van ongewenste effecten van het lozen

van ballastwater. Ook de regeling om enkelwandige tankers te vervangen voor dubbelwandige tankers komt hieruit voort.

Schepen bevatten een vrij grote hoeveelheid milieubestand materiaal. Voor de sloop van dergelijke schepen zijn in Nederland strenge regels opgesteld. Het uitvoeren van deze regels brengt hoge kosten met zich mee. Om deze kosten te verminderen wordt er vaak uitgeweken naar armere landen waar de regels niet gelden of niet toegepast worden. Er wordt nu gekeken in hoeverre er door regelingen gezorgd kan worden dat deze ontwikkeling stopt.

10 Handelingen

10.1 Algemeen

(1)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, (mede)vaststellen, coördineren en evalueren van het beleid
Periode: 1945-
Product: Beleidsnota's, beleidsnotities, rapporten, adviezen en evaluaties
Opmerking: 1. De eigenlijke vaststelling van het beleid vindt plaats in de ministerraad.
2. Onder deze handeling valt ook:

- het voeren van overleg met andere ministers en vertegenwoordigers van uitvoeringsorganen over aangelegenheden betreffende individueel personenvervoer
- het voorbereiden van een standpunt ter inbrenging in de Ministerraadsvergaderingen.
- het leveren van bijdragen aan het overleg en het voeren van overleg met het Staatshoofd.
- het voorbereiden van de Memorie van Toelichting op de Rijksbegroting
- het leveren van commentaar op de rechts- en doelmatigheidscontroles van de Algemene Rekenkamer
- het aan een externe adviescommissie verzoeken om advies
- het informeren van het Kabinet van de Koningin over ontwikkelingen

Bron: ---

(10)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden en ontwikkelen van een beleidsinformatiemodel met behulp waarvan de effecten van de verschillende beleidsdoelen kunnen worden gemeten.
Periode: 1980-
Product:
Bron: Transport in balans, p. 41

(2)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van periodieke verslagen over het goederenvervoer.
Periode: 1945-
Product: series jaarverslagen, kwartaalverslagen, maandverslagen
Bron: ---

(5)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beantwoorden van Kamervragen en het anderszins op verzoek incidenteel informeren van de Kamers der Staten Generaal.
Periode: 1945-
Product: brieven, notities
Bron: ---

(14)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken van informatie aan de Commissies voor de Verzoekschriften van de Staten Generaal, aan overige kamercommissies en aan de Nationale Ombudsman naar aanleiding van klachten van burgers.
Periode: 1945-
Product: brieven, notities
Opmerking: Zie tevens het PIVOT-rapport betreffende de Nationale Ombudsman

Bron: ---

(801)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verstrekken en verkrijgen van periodieke gegevens aan/van andere (internationale) organisaties en samenwerkingsverbanden.

Periode: 1945-

Product:

Bron:

(15)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beslissen op beroepsschriften naar aanleiding van beschikkingen en het voeren van verweer in beroepsschriftenprocedures voor de Raad van State en/of kantonrechter.

Periode: 1945-

Product: beschikkingen, verweerschriften

Opmerking: Zie tevens het PIVOT-rapport nr. 17 'Driemaal 's Raads recht' betreffende de Raad van State.

Bron: ---

(6)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beantwoorden van vragen van individuele burgers, bedrijven en instellingen

Periode: 1945-

Product: brieven, notities

Bron: --

(7)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden, vaststellen en uitvoeren van voorlichtingsactiviteiten

Periode: 1945-

Product: voorlichtingsplannen, voorlichtingsmateriaal

Bron: ---

(843)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van een bijdrage aan het opstellen van structuurschema's, nationale plannen en andere planologische kernbeslissingen vanuit het goederenvervoerbeleid

Periode: 1997-

Product: Bijdragen

Bron: ---

(844)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het uitvoeren van de plannen van structuurschema's, nationale plannen en andere planologische kernbeslissingen vanuit het goederenvervoerbeleid

Periode: 1997-

Product: Bijvoorbeeld de gespreksagenda goederenvervoer

Bron: De betreffende structuurschema's, nationale plannen en andere planologische kernbeslissingen

(40)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het leveren van bijdragen voor de promotie van Nederland als transport- en distributieland.

Periode: 1987-

Product:

Bron: Werkprogramma G 1996, p. 14

- (42)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het coördineren en aansturen van de Vereniging Nederland Distributieland.
 Periode: 1987-
 Product:
 Bron: Werkprogramma G 1996, p. 14
- (8)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het voorbereiden van intern (wetenschappelijk) onderzoek en het vaststellen van onderzoeksrapporten.
 Periode: 1945-
 Product: nota's, notities, onderzoeksrapporten
 Bron: ---
- (9)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: het voorbereiden en begeleiden van extern (wetenschappelijk) onderzoek.
 Periode: 1945-
 Product: nota's, notities
 Bron: ---
- (802)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het opstellen van subsidieregelingen.
 Periode: 1945-
 Product: Regelingen
 Bron: ---
- (803)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat, Senter, Novem
 Handeling: Het uitvoeren van controle op subsidies die zijn verleend op grond van subsidieregelingen.
 Periode: 1945-
 Product: Beschikkingen
 Bron: ---
- (804)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het mede opzetten, financieren en evalueren van experimenten ter stimulering van nieuwe voorzieningen.
 Periode: 1975-
 Product:
 Bron:
- (805)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het verwerven van EG-bijdragen.
 Periode: 1957-
 Product:
 Bron:
- (806)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het (via ministeriële regelingen) stellen van regels om te kunnen onderzoeken of bepaalde ontwikkelingen in belangrijke mate kunnen bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen van het beleid.
 Periode: 1945-
 Grondslag
 Product

(807)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het instellen van en toezicht houden op het NIWO en SIEV
Periode: 1945 -
Product:
Bron:

10.2 Overleg

(808)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over vergaderingen en bijeenkomsten van commissies en werkgroepen waarvan het voorzitterschap en/of secretariaat berust bij het departement.
Periode: 1945-
Product: agenda's, verslagen
Bron: ---

(809)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van, deelnemen aan en rapporteren over vergaderingen en bijeenkomsten van commissies en werkgroepen waarvan het voorzitterschap en/of secretariaat niet berust bij het departement.
Periode: 1945-
Product: Verslagen
Bron: ---

(810)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voeren van geregeld algemeen overleg met het IPO, de VNG, de Unie van Waterschappen en andere overheden.
Periode: 1945-
Product:
Bron: ---

(811)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het instellen van commissies op het terrein goederenvervoer
Periode: 1997-
Product:
Bron: Wet adviescolleges 1997

(812)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het aanwijzen van organisaties die leden voor commissies kunnen aandragen
Periode: 1945-
Product:
Bron:

(813)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het benoemen van leden van commissies op het terrein goederenvervoer
Periode: 1945-
Product:
Bron:

10.3 Veiligheid

(236)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vanuit het belang van het goederenvervoer over de weg leveren van bijdragen m.b.t. de verkeersveiligheid.
Periode: 1945-
Product: bijvoorbeeld Plan van Aanpak
Bron: V&W/DGV, Werkplan G-2 1996

(823)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bevorderen van de invoering van (technische) systemen die de veiligheid bevorderen.
Periode: 1997-
Product:
Bron: Jaarplan directie Veiligheid

(824)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het exploiteren van middelen die de veiligheid bevorderen.
Periode: 1997-
Product:
Bron: Jaarplan directie Veiligheid

(682)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het door middel van bijzondere bilaterale of multilaterale akkoorden onder voorwaarden toelaten van internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1968-
Product: Akkoorden
Bron: ADR 1957, Trb. 1959 171, art. 4 derde lid en ADNR 1970, art.4, RID, art.4 tweede lid

(683)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het uitvaardigen van voorschriften van tijdelijke aard, welke het vervoer van gevaarlijke stoffen verbieden of andere voorwaarden stellen aan dat vervoer in afwachting van een wijziging van het ADNR.
Periode: 1970-
Product: Voorschriften
Bron: ADNR 1970, art. 3

(684)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een bijzondere machtiging betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen, die volgens het reglement daarvan zijn uitgesloten, in Nederland, of het stellen van andere voorwaarden voor dat vervoer.
Periode: 1970-
Product: Machtigingen
Bron: ADNR 1970, art. 4

(703)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het afgeven van een keuringsdocument voor een voertuig gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Periode: 1968-
Bron: VBG/VLG 1968, rn. 10.182(2), sedertdien gewijzigd

(739)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling: Het vragen om inlichtingen ten behoeve van het analyseren van voorvallen en ongevallen.
Periode: 1996-
Product:
Bron: WVGS 1995, art. 48

10.4 Infrastructuur

(825)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het bevorderen van de aanleg of reactivatie van infrastructurele werken en van het beheer daarvan ten behoeve van het goederenvervoer.
Periode: 1995-
Product:
Bron: Directieplan TI, 2003

(592)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het voorbereiden van een koninklijk besluit, waarin het openbaar belang wordt erkend van buisleidingen waarvoor concessie is aangevraagd.
Periode: 1945-
Product:
Bron: Belemmeringenwet Privaatrecht, art. 1-2

(598)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het realiseren van infrastructurele voorzieningen ten behoeve van de aanleg van buisleidingen.
Periode: 1970-
Product: Buisleidingenstraat
Bron: Structuurschema Buisleidingen 1985

(826)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opzetten van registratiesystemen voor infrastructurele werken ten behoeve van het goederenvervoer
Periode: 2002-
Product: Registratiesysteem
Bron: Werkplan Project OTB

10.5 Logistiek en efficiency

(827)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van regels voor de exploitatie van goederenspoorlijnen
Periode: 2003-
Product:
Bron: Directieplan TI 2003-2007

(552)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van een exploitatievergunning aan een spoorwegonderneming voor goederenvervoer per spoor.
Periode: 1995-
Product: Vergunning
Bron: V&W/MOVER, Juridisch bouwwerk, schema 6

- (363)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het bijhouden van een register, waarin gegevens worden opgenomen m.b.t. Nederlandse binnenschepen.
 Periode: 1992-
 Product: Centrale registratie binnenschepen (CRB)
 Bron: Wvb 1992, art. 53 en 54; Regeling aanbrengen registratienummer op in Nederland teboekgestelde binnenschepen, 1992, Stct. 230
- (364)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het geven van regels omtrent de bescherming van geregistreerde gegevens m.b.t. Nederlandse binnenschepen
 Periode: 1992-
 Product:
 Bron: Wvb 1991, art. 54; Bvb 1992, art. 27
- (829)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het opzetten van een register, waarin gegevens worden opgenomen met betrekking tot zeeschepen varende onder de Nederlandse vlag
 Periode: 2002-
 Product:
 Bron: Werkplan afdeling TZ, 2002
- (454)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het, mede in Europees verband, voorbereiden, vaststellen en evalueren van het capaciteitsbeleid ten aanzien van het goederenvervoer met binnenschepen.
 Periode: 1945-
 Product: (Europese) sloopregelingen, bedrijfsbeëindigingsregelingen
 Bron: V&W/DGV, Werkprogramma G 1996, p. 78
- (827)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het bevorderen van de marktwerking in het goederenvervoer door middel van het wegnemen van belemmeringen en het versterken van de concurrentiekracht
 Periode: 1998-
 Product:
 Bron: Directieplan TI 2003-2007, 2002

10.6 Uitvoering

- (814)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het verlenen van vergunningen
 Periode: 1945-
 Product:
 Bron:
- (815)
 Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
 Handeling: Het vaststellen van diverse modellen
 Periode: 1945-
 Product:
 Bron:
- (816)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van concessies
Periode: 1945-
Product:
Bron:

(817)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verrichten van keuringen
Periode: 1945-
Product:
Bron:

(818)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van voorwaarden voor keuringen
Periode: 1945-
Product:
Bron:

(819)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het vaststellen van diverse tarieven.
Periode: 1945-
Product:
Bron:

(820)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van eisen voor vakbekwaamheid
Periode: 1945-
Product:
Bron:

(821)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het afgeven van vakbekwaamheidcertificaten
Periode: 1945-
Product:
Bron:

(822)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het opstellen van eisen voor opleidingen en het (laten) verzorgen van opleidingen
Periode: 1945-
Product:
Bron:

(830)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het beoordelen van mededelingen van omstandigheden zoals bedoeld in het Scheepvaartreglement territoriale zee of het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.

Periode: 1990-

Product:

Bron: Scheepvaartreglement territoriale zee; Scheepvaartreglement Westerschelde 1990

Opmerking:

- De mededeling wordt beoordeeld door de volgende bevoegde autoriteiten:
 - Voor het aanloopgebied Scheldemonden: de Rijkshavenmeester Westerschelde, bedoeld in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.
 - Voor het aanloopgebied Rotterdam: de havenmeester van de gemeente

Rotterdam.

- Voor het aanloopgebied Scheveningen: de technisch directeur van de gemeentelijke dienst stadsbeheer van de gemeente Den Haag.
- Voor het aanloopgebied IJmuiden: de hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.
- Voor het aanloopgebied Den Helder: de Commandant der maritieme middelen van de Koninklijke marine te Den Helder.
- Voor het aanloopgebied Brandaris en het aanloopgebied Eemsmonding: de hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.
- Voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden: de directeur Kustwacht.

- De omstandigheden waarvan mededeling gedaan moet worden zijn:
 - (1) Wanneer een schip aan de grond is geraakt of gezonken;
 - (2) Wanneer een schip in aanraking is gekomen met een ander schip en daarbij schade van betekenis is ontstaan of zich persoonlijke ongevallen hebben voorgedaan;
 - (3) Wanneer een schip een boei, baken of waterstaatswerk heeft aangevaren, verplaatst of beschadigd;
 - (4) Wanneer een schip in een toestand verkeert waardoor de manoeuvreerbaarheid of de veiligheid nadelig wordt beïnvloed;
 - (5) Wanneer een schip voorwerpen of stoffen heeft verloren of dreigt te verliezen, die het scheepvaartverkeer in gevaar kunnen brengen.

(831)

Actor:

Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling:

Het verlenen van toestemming voor toegang tot de territoriale zee of de Westerschelde van een bijzonder transport dan wel met een schip door middel waarvan werkzaamheden worden uitgevoerd.

Periode:

1990-

Product:

Toestemming

Bron:

Scheepvaartreglement territoriale zee; Scheepvaartreglement Westerschelde 1990

Opmerking:

- Toestemming wordt verleend door de bevoegde autoriteit. De bevoegde autoriteit is afhankelijk van het aanloopgebied waarin het schip zich bevindt.
 - Voor het aanloopgebied Scheldemonden: de Rijkshavenmeester Westerschelde, bedoeld in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.
 - Voor het aanloopgebied Rotterdam: de havenmeester van de gemeente Rotterdam.
 - Voor het aanloopgebied Scheveningen: de technisch directeur van de gemeentelijke dienst stadsbeheer van de gemeente Den Haag.
 - Voor het aanloopgebied IJmuiden: de hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.
 - Voor het aanloopgebied Den Helder: de Commandant der maritieme middelen van de Koninklijke marine te Den Helder.
 - Voor het aanloopgebied Brandaris en het aanloopgebied Eemsmonding: de hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.
 - Voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden: de directeur Kustwacht.
- Onder een bijzonder transport wordt verstaan een schip of ander drijvend voorwerp dat door haar bijzondere karakter een risico vormt voor de veiligheid van de scheepvaart. Onder werkzaamheden kan onder andere worden verstaan het leggen van buizen en kabels en het doen van seismische metingen.
- Hier valt ook onder het beoordelen van meldingen van vervoer van gevaarlijke stoffen zoals bedoeld in artikel 130 van het Schepenbesluit 1965.

(832)

Actor:

Minister van Verkeer en Waterstaat

Handeling:

Het verlenen van ontheffing van de verboden zoals bedoeld in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.

Periode: 1990-
Product:
Bron: Scheepvaartreglement Westerschelde 1990
Opmerking: Het gaat om ontheffingen voor:
- het ankerverbod in het voorzorgsgebied Westerschelde;
- de verplichting tot wacht houden op een gemeerd of ten anker liggend dan wel aan de grond zittend schip

(833)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van toestemming om binnen de Nederlandse territoriale zee een schip te laden, lossen of bunkeren.
Periode: 1996-
Product:
Bron: Scheepvaartreglement territoriale zee
Opmerking: Toestemming wordt verleend door de volgende bevoegde autoriteiten:
- Voor het aanloopgebied Scheldemonden: de Rijkshavenmeester Westerschelde, bedoeld in het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990.
- Voor het aanloopgebied Rotterdam: de havenmeester van de gemeente Rotterdam.
- Voor het aanloopgebied Scheveningen: de technisch directeur van de gemeentelijke dienst stadsbeheer van de gemeente Den Haag.
- Voor het aanloopgebied IJmuiden: de hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.
- Voor het aanloopgebied Den Helder: de Commandant der maritieme middelen van de Koninklijke marine te Den Helder.
- Voor het aanloopgebied Brandaris en het aanloopgebied Eemsmonding: de hoofdingenieur-directeur in de directie Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.
- Voor de territoriale zee, behoudens de aanloopgebieden: de directeur Kustwacht.

(834)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van financiële bijdragen aan vissers voor opgeviste explosieven uit de Eerste of Tweede Wereldoorlog.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Bijstands- en bijdrageregeling opgeviste explosieven
Opmerking: De bijdrage is bedoeld voor en wordt toegekend na het overdragen aan het Kustwachtcentrum om het opgeviste explosief onschadelijk te laten maken

(835)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het verlenen van ontheffing van de verplichting tot het aanbrengen van geluidsbakens en lichtbakens op een mijnbouwinstallatie.
Periode: 2002-
Product:
Bron: Mijnbouwbesluit
Opmerking: De ontheffing kan onder beperkingen worden verleend of er kunnen voorschriften aan worden verbonden.

10.7 Handhaving

- (836)
Actor Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling Het opstellen van richtlijnen voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat voor de handhaving ten behoeve van het goederenvervoer.
Periode 2002 -
Grondslag
Product
- (247)
Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het eventueel bij dwangbevel invorderen van de kosten van het overbrengen van een in bewaring gestelde vrachtauto naar een aangewezen plaats bij de vergunninghouder die in overtreding is.
Periode: 1992-
Product: Beschikkingen
Bron: Wgw 1992, art. 50, eerste lid
- (837)
Actor Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling Het aanwijzen van ambtenaren belast met het toezicht op de naleving van de wetgeving.
Periode 1945 -
Grondslag
Product
- (838)
Actor Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling Het aanwijzen van ambtenaren belast met de opsporing van strafbaar gestelde feiten.
Periode 1945 -
Grondslag
Product
Opmerking
- (839)
Actor Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling Het opsporen van strafbaar gestelde feiten.
Periode 2002-
Grondslag
Product
Opmerking
- (840)
Actor Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling Het opleggen van verboden, het intrekken van machtigingen en het opleggen van boetes bij het niet naleven van de bepalingen in de wetgeving.
Periode 2002-
Grondslag
Product
Opmerking
- (841)
Actor Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling Het toezicht houden op de naleving van wettelijke voorschriften.
Periode 2002-
Grondslag
Product

Opmerking

(202)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: Het op aanvraag beschikbaar stellen van de verklaring van dienstbetrekking.
Periode: 1992-
Product:
Bron: Wgw 1992, art. 14; Bwg, art. 23; Jaarverslag RVI p.43

(847)

Actor: Minister van Verkeer en Waterstaat
Handeling: het onderzoeken van conflicten/arbeidsomrust op het beleidsterrein goederenvervoer
Periode: 1945-

11 Afkortingenlijst

ADNR	Règlement pour le transport des matières dangereuses sur le Rhin
ADR	Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
BOR	Bereikbaarheidsoffensief Randstad
BSD	Basisselectielijst
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
DGG	Directoraat Generaal Goederenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat
HIP	Subsidieregeling Haveninterne Projecten
IMO	International Maritime Organisation
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPOT	Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
MAVIT	Project Maatschappelijk Aanvaardbaar Veiligheidsniveau Infrastructuur Tunnels
MIT	Meerjarenplan Infrastructuur en Transport
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan
OVG	Permanent Overlegorgaan Goederenvervoer
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
RIO	Rapport Institutioneel Onderzoek
RWS	Rijkswaterstaat
SBV	Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen
SIEV	Stichting Inschrijving Eigen Vervoer
SOIT	Subsidieregeling Openbare Inland Terminals
Stb	Staatsblad
Stct	Staatscourant
TBBV	Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen
Trb	Tractatenblad
TMS	Transactie Modal Shift
VenW	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
WVGS	Wet Vervoer van Gevaarlijke Stoffen

12 Wet en regelgeving

Zie ook de betreffende paragrafen in deel 1

In de periode 1997-2003 hebben de volgende wetten en regelingen wijzigingen ondergaan:

Wet goederenvervoer over de weg, Stb 1992, nr. 145, laatste wijziging Stb 2002, nr. 347
Besluit goederenvervoer over de weg, Stb 1992, nr. 197, laatste wijziging Stb 2002, nr. 489
Wijziging loodsplichtbesluit 1995 en besluit verklaringhouders scheepvaartverkeerswet, Stb 2002, nr. 295

Wet vervoer gevaarlijke stoffen, Stb 1995, nr. 525 laatste wijziging in 2002, Stb 2002, nr. 244
Besluit vervoer gevaarlijke stoffen, Stb 1996, nr. 297, laatste wijziging in 2002, Stb 2002, nr. 33
Verdrag vervoer gevaarlijke stoffen ADN, Genève, 25 mei 2000

Scheldereglement, Trb.1995, nr. 48, zoals gewijzigd in 2000, Stb 2000, nr. 275

Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, Stb 1992, nr. 53

Wet voorkoming verontreiniging door schepen, Stb 1983, nr. 683 laatste wijziging in 2000, Stb 2000, nr. 192

Scheepvaartreglement territoriale zee, Stb. 1996, nr. 170, gewijzigd in 2001, Stb 2001 nr. 395

Mijnbouwbesluit, Stb 2002, nr. 604

Bijdrageregeling opgeveste explosieven, Stct 16 november 1992 nr. 230, gewijzigd in 2001, Stct supplement 2001, nr. 214

En zijn de volgende regelingen van kracht geworden:

Subsidierегeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen

Subsidierегeling Openbare Inland Terminals

Subsidierегeling Haveninterne Projecten

Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen