

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Bevat persoonsgegevens

gegevens

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 30 juni 2021

Betreft: HUF-toets en impactanalyse Mobiliteitspakket (verordening nr. 2020/1055)

Geachte Bevat persoonsgegevens

Bij brief van 25 mei 2021 verzocht u de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) om een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (huf-toets) op het gewijzigde wetsvoorstel Wet wegvervoer goederen (Wwg) uit te voeren. Daarnaast verzocht u om een impactanalyse op de overige regels van verordening nr. 2020/1055 uit te voeren. U vroeg mij om voor 6 juli 2021 te reageren. Hierbij voldoe ik aan uw verzoek.

Na een weergave van de context van de uitvoeringspraktijk van de NIWO (onderdeel A) ga ik hierna vervolgens in op de belangrijkste aandachtspunten uit de huf-toets en de impactanalyse (onderdeel B). De NIWO heeft voor zowel de huf-toets als de impactanalyse gebruik gemaakt van het afwegingskader van het Integraal Afwegingskader (IAK). Voor de artikelsgewijze huf-toets en impactanalyse verwijs ik u naar bijlagen I en II (en de daarbij behorende bijlage III waarin bedoeld afwegingskader kort geschetst wordt).

Samenvattend concludeer ik dat de wijzigingen van de Wwg en de verordening, *redenerend vanuit de verantwoordelijkheden en takenpakket van de NIWO*, voor de NIWO en voor de vergunninghouders beperkt van omvang zijn en dat er geen wijziging van de bestuurs- en administratieve lasten optreden. Alleen voor de introductie van het registreren van vracht- en bestelauto's, personeel en chauffeurs van de vervoersondernemingen ligt dat anders: zie hierna onder 'Voertuig- en personeels-/chauffeursregister'.

A. Context: de uitvoeringspraktijk van de NIWO

Algemeen

De NIWO is een zelfstandig bestuursorgaan dat valt onder het gezagsbereik van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De NIWO heeft als doel het bevorderen van het goed functioneren van de markt van het binnenlands en grensoverschrijdende beroepsgoederenvervoer over de weg.

De NIWO realiseert dit:

- door het uitvoeren van wettelijk opgedragen taken en werkzaamheden, waaronder:
 - verlening, verlenging en intrekking van communautaire vergunningen (Eurovergunning);
 - jaarlijkse beoordeling van risicobedrijven;
 - toetsing en intrekking van binnenlandse vergunningen;
 - verlening en intrekking van CEMT-vergunningen, ritmachtigingen en bestuurdersattesten;
 - beheer van gegevensbestanden en het verstrekken van gegevens uit die bestanden.
- door het ondersteunen van internationale onderhandelingen voor de uitvoering van verdragen over wegvervoer van goederen;
- door het uitvoeren van overige door de overheid en in het bijzonder de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de NIWO toevertrouwde taken en werkzaamheden, zoals de VIHB-registratie, de uitgifte van TIR-carnets en het voeren van internationaal overleg over onder meer ritmachtigingen;
- door het uitvoeren van alle overige taken en werkzaamheden die het realiseren van het doel bevorderen, zoals het na overleg met de transportsector adviseren van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het onderhouden van nationale en internationale netwerken.

Met de vergunningplicht beoogt de (Europese) regelgever eerlijke concurrentievoorwaarden voor de wegvervoeronderneming te bevorderen waardoor er een (verkeers)veilige, duurzame, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector ontstaat. Kortom, goede kwaliteit van de geleverde diensten door een maatschappelijk verantwoord opererende vervoerssector. De NIWO beoordeelt vergunningaanvragen om als vervoeronderneming aan de slag te kunnen of te blijven. Binnen de beschikbare financiële kaders streeft de NIWO continue naar verbetering van de publieke dienstverlening. Klantgericht en snel, op een fundament van (juridische) zorgvuldigheid en rechtvaardigheid en met maatwerk waar nodig.

Met het zogenoemde Mobility Package worden de relevante Europese verordeningen op onderdelen aangescherpt teneinde misbruik te bestrijden en een beter evenwicht te creëren tussen arbeids- en sociale omstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs en de vrijheid van vervoerondernemers om grensoverschrijdende diensten te verdelen. Een aantal wijzigingen wordt door middel van een wijziging van de Wwg doorgevoerd en een aantal bepalingen heeft rechtstreekse werking. Op de eerstbedoelde groep wijzigingen heeft de NIWO een formele huf-toets uitgevoerd, op de tweede groep wijzigingen een impactanalyse. De artikelsgewijs geordende uitkomsten van beide toetsen zijn weergegeven in het bij deze brief gevoegde document (bijlagen I en II). Bij het uitvoeren van beide toetsen heeft de NIWO het denkkader van het Integraal Afwegingskader (IAK) gehanteerd. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat een aantal – bepaald ingrijpende - wijzigingen zoals die met betrekking tot cabotage, de NIWO bij de uitvoering van haar taken niet raakt. Aan die bepalingen wordt dan ook in deze reactie voorbijgegaan.

Kern van het beoordelingskader vormen de vier vergunningseisen: de eisen van reële vestiging, kredietwaardigheid, betrouwbaarheid (inclusief Bibob) en die van vakbekwaamheid en de in dat verband per artikel gestelde vragen zoals weergegeven in bijlage III. Naast de uitvoerbaarheid door de NIWO en door de ondernemers, is aldus ook beoordeeld of de wijzigingen in de Wwg tot misverstanden kunnen leiden dan wel of er voldoende juridische borging is van de beoogde uitvoering door de NIWO. In de gevallen dat daarvan onvoldoende sprake is, worden voorstellen tot verbetering gepresenteerd.

Handhaving is ten principale voorbehouden aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT); de NIWO is belast met vergunningverlenende en daarmee samenhangende toezichtstaken. De NIWO onderzoekt, in overeenstemming met artikel 12 van verordening 1071/2009, regelmatig of vergunninghouders nog steeds voldoen aan de vergunningseisen. Verwacht wordt dat met de aanscherping en verduidelijking van de eis van de reële vestiging nóg beter vastgesteld kan worden of de betrokken ondernemingen steeds voldoen aan het vereiste van een reële vestiging. De beoordeling van de handhaafbaarheid van de wijzigingen laat de NIWO over aan de ILenT.

Door de aanscherping van de regels verwacht de NIWO eventuele misstanden eerder te kunnen constateren en – voor zover nodig – deze misstanden te melden bij de handhavende instanties, waaronder de ILenT. Op die manier kan worden bijgedragen aan het versterken van de informatiegestuurde handhaving. In die zin dragen de gepresenteerde voorstellen bij aan het verhogen van de fraudebestendigheid.

B. De huf-toets en de impactanalyse

Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen opgesomd. De uitwerking per artikel is weergegeven in de bijlagen. De zes belangrijkste bevindingen uit de huf-toets en de impactanalyse betreffen:

1. Voertuig- en personeels-/chauffeursregister
2. ERRU/betrouwbaarheid
3. (On)betrouwbaarheid en inbreng vakbekwaamheid
4. Vergunningplicht mobiele machines en landbouwtrekkers
5. Ketenaansprakelijkheid
6. IMI-verordening

Ad. 1. Voertuig- en personeels-/chauffeursregister

Uit verordening 1071/2009 vloeit voort dat aan de eis van een reële vestiging onder meer wordt voldaan indien de onderneming op permanente basis beschikt over voertuigen en – dat is nieuw – chauffeurs. Verder blijkt uit deze verordening dat naast de kentekens – en dat is ook nieuw – het aantal werknemers moet worden geregistreerd. Nog voordat sprake was van het Mobility Package wilde de NIWO al inzicht in de vervoersactiviteiten van de onderneming hebben door het aantal voertuigen (lees: de kentekens) één op één te vergelijken met het aantal vergunningbewijzen. De NIWO heeft daarom al, *de facto* en later *de jure* vooruitlopend op de invoering van de thans voorliggende wijzigingsvoorstellen, haar zaakstelsel zodanig aangepast dat ondernemingen zelf langs de verplicht te stellen digitale weg hun kentekens in het zaakstelsel kunnen opgeven en up-to-date kunnen houden. De hiermee samenhangende ICT-kosten van € 62.000, - zijn uiteraard al gefinancierd.

De door de verordening voorgeschreven registratie van het aantal personeelsleden en het aantal chauffeurs wordt – in combinatie met het aantal voertuigen – door de NIWO 'omarmd', omdat door de driehoeksrelatie (vergunninghouder, aantal voertuigen en het aantal chauffeurs) eventuele niet direct verklaarbare discrepanties worden opgemerkt die bijvoorbeeld kunnen wijzen op postbusfirma's of malafide praktijken zoals ontduiking van sociale lasten. De NIWO zal binnen het zaakstelsel van de NIWO voor de personeelsleden en het aantal chauffeurs eenzelfde voorziening treffen als voor de kentekens. De additionele kosten worden geschat op circa € 23.000, -. De NIWO heeft al rekening gehouden met deze kosten binnen de (meerjaren)begroting.

De NIWO houdt de toename van de administratieve lasten voor ondernemingen beperkt door het zaakstelsel gebruiksvriendelijk te maken én ondernemingen met een groter wagenpark te helpen bij de initiële upload.

De NIWO maakt zich wel zorgen over de juridische hardheid van de eisen die de NIWO gaat stellen aan de ondernemingen om de hiervoor beschreven gegevens bij de NIWO aan te leveren. Daar moet volstrekte helderheid over bestaan, juist in de gevallen dat er geen gegevens worden aangeleverd. De NIWO wenst daarom dat via de weg van de Wwg en/of de ministeriële regeling (en uiteindelijk de NIWO-beleidsregels), zeker wordt gesteld dat de NIWO over de benodigde gegevens beschikt (kentekens, aantal personeelsleden en het aantal chauffeurs) en dat er consequenties worden verbonden wanneer de benodigde gegevens niet aan de NIWO worden doorgegeven. Mocht er geen juridische verankering plaatsvinden dan zal de NIWO bij het uitblijven van deze gegevens ervan uitgaan dat niet wordt voldaan aan de eis van een reële vestiging en is dit voor de NIWO een reden om de (aanvraag voor een) vergunning af te wijzen of in te trekken. De NIWO stelt als minimale eis dat dit laatste uitgangspunt expliciet wordt verwoord in de MvT. Alternatief is het niet aanleveren van gegevens te beschouwen als een economisch delict met een bestuurlijke boete als consequentie.

Het verplicht opgeven van de door de verordening voorgeschreven gegevens leiden tot een beperkte verhoging van de administratieve lasten voor de transportsector; de opgave van de gegevens is doenlijk voor de ondernemingen. Fraudebestendigheid wordt door de NIWO tot op zekere hoogte bewerkstelligd door controles uit te voeren, bij de RDW en bij – denkelijk – TKP-pensioenen.

Nota bene, mocht er ooit sprake van zijn dat de thans doorgevoerde wijzigingen de betekenis wordt toegekend dat de NIWO in welke vorm dan ook onderscheid moet gaan maken in voertuig categorieën (500 kg laadvermogen/=ca.1800 kg ttm <-> 2000 kg ttm <-> 3500 kg ttm), dan zijn de desbetreffende eisen in beginsel onuitvoerbaar. Mondeling kan dit desgewenst worden toegelicht. Omdat er geen indicatie is dat een dergelijke interpretatie wordt overwogen, wordt aan dit onderwerp verder geen aandacht besteed.

Conclusie: hoewel de uitvoeringsconsequenties vrij ingrijpend zijn, zijn de gevolgen voor de NIWO goed uitvoerbaar omdat de NIWO al goede voorbereidingen heeft getroffen en een ordentelijk implementatietraject onder leiding van een (externe) projectleider is voorzien in de periode september 2021 – februari 2022. De NIWO acht het wel noodzakelijk dat duidelijkheid wordt gecreëerd indien de gevraagde gegevens niet worden aangeleverd. Deze – voor derden kenbare - juridische verankering behoeft dus dringend aandacht. De met deze implementatie samenhangende kosten zijn gedekt.

Ad. 2. ERRU/betrouwbaarheid

Sinds de implementatie van de beroepsverordening in 2011 is de NIWO bevoegd de communautaire vergunning te schorsen of in te trekken van een vervoerder en om een vervoersmanager ongeschikt te verklaren wanneer deze niet langer voldoen aan de eis van betrouwbaarheid. Dit is geen nieuwe regelgeving en is (nog steeds) uitvoerbaar voor NIWO. De toevoeging van een nieuwe categorie ERRU-bepalingen/inbreuken verstoort niet de bestaande (aanvraag)processen die zijn gericht op vergunningverlening en onderzoeken. De NIWO heeft in haar ERRU-beleidsregel – in goede samenspraak met de ILenT – de nodige wijzigingen doorgevoerd. Twee aandachtspunten:

2.a. Door de NIWO zal *niet* na elke registratie van strafpunten een besluit worden genomen: dat zou disproportioneel, zinledig en in strijd zijn met de wijze waarop de beroepsverordening in Nederland is geïmplementeerd. Afgesproken is dat de ILenT de NIWO informeert wanneer de grenswaarde van het aantal strafpunten, als neergelegd in de ERRU-beleidsregel, wordt overschreden. Vanaf dat moment neemt de NIWO een besluit over het al dan niet vervallen van de betrouwbaarheid. De grondslag hiervoor komt in artikel 2.8a van de Wwg naar het oordeel van de NIWO voldoende tot uiting.

2.b. Ook ten aanzien van de introductie van het begrip 'feitelijk leidinggevende' geldt dat de bestaande (aanvraag)processen gericht op vergunningverlening niet worden verstoord. Het opvragen van een Verklaring omtrent het gedrag (hierna: VOG) wordt al gedaan, de huidige (digitale) processen zijn er al op ingericht en de bezetting is voldoende toereikend. Ook in de bestaande processen kan een extra VOG opgevraagd worden in die gevallen waarin door de NIWO wordt vermoed dat er een feitelijk leidinggevende (niet bekend bij de Kamer van Koophandel) is. In het kader van lopende onderzoeken is het denkbaar dat dit maximaal 40 keer per jaar kan voorkomen.

Conclusie: de wijzigingen in de Wwg zijn op dit onderdeel al binnen de (digitale) processen van de NIWO geïmplementeerd en daardoor voor de NIWO goed uitvoerbaar.

Ad. 3. (On)betrouwbaarheid en inbreng vakbekwaamheid

In een nieuw artikel 3.2a Wwg zijn bepalingen opgenomen die de betrouwbaarheid van de vervoersmanager betreffen. Dit is, zo oordeelt de NIWO, bevorderend voor de leesbaarheid van de Wwg en de overzichtelijkheid van de regels. Artikel 3.2a Wwg vermeldt, op één aanvulling na, geen nieuwe regelgeving. Sinds de implementatie van de beroepsverordening in 2011 is de NIWO bevoegd een vervoersmanager ongeschikt te verklaren wanneer hij niet langer voldoet aan de eis van betrouwbaarheid. Een vervoersmanager mag dan gedurende twee jaar niet de functie van vervoersmanager uitoefenen. Dit is (nog steeds) uitvoerbaar voor NIWO. Bij elke aanvraag of aanmelding van een vervoersmanager voert de NIWO een 'good reputé check' uit. De technische koppelingen met ILenT en RDW (het nationale contactpunt voor het elektronisch register) zijn hiervoor operationeel.

In artikel 3.2a, lid 3 Wwg is nu gekozen voor de in artikel 14 van verordening 1071/2009 geboden mogelijkheid om de vervoersmanager niet eerder te rehabiliteren dan wanneer hij opnieuw de examens voor het getuigschrift van vakbekwaamheid heeft behaald (rekening houdend met de huidige rehabilitatietermijn van twee jaar). De NIWO stemt in met de pragmatische formulering van het derde lid van artikel 3.2a Wwg waarin wordt bepaald dat de betrokken vervoersmanager gedurende de twee jaar dat hij zijn functie niet mag uitoefenen wél de examens voor het getuigschrift van vakbekwaamheid mag afleggen, zodat hij direct na het verstrijken van de rehabilitatietermijn weer aan de slag kan in de functie van vervoersmanager.

De NIWO dient met de komst van dit artikel een vervoersmanager, naast het 'unfit verklaren', nu ook 'fit te verklaren' na controle van het opnieuw behaalde getuigschrift. Dat is uitvoerbaar zonder dat er aanmerkelijke capaciteitsconsequenties aan zijn verbonden. De NIWO tekent derhalve hierbij nog wel aan dat voor een goede, praktische uitvoering van deze wetswijziging goede afspraken moeten worden gemaakt met het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), omdat zij de examens voor het getuigschrift van vakbekwaamheid afneemt en de getuigschriften verstrekt.

Conclusie: de in het wetsvoorstel Wwg opgenomen bepaling sluit aan bij de bedoelingen van de Europese wetgever en is uitvoerbaar voor de NIWO, mits er goede (praktische) afspraken worden gemaakt met het CBR. Lees: het CBR moet daartoe bereid zijn, hetgeen het geval lijkt. Voor de unfit-verklaarde vervoersmanager is er sprake van een lastenverzwaring (examens afleggen), maar dat is precies wat met het wijzigingsvoorstel wordt beoogd.

Ad. 4. Vergunningplicht mobiele machines en landbouwtrekkers

De beroepsverordening spreekt voor wat betreft het bereik van de bepalingen in de verordening van motorvoertuigen met een toegestane maximumsnelheid van 40km/uur. De vraag is hierbij welke voertuigen dit concreet betreft, zodat vastgesteld kan worden welke categorieën niet buiten de vergunningplicht vallen. Beoogd wordt, zo begrijpt de NIWO de

inzet, om duidelijk te maken dat motorvoertuigen met beperkte snelheid, de zogeheten 'mobiele machines' (voorheen MMBS) en landbouwtrekkers (een categorie naast de mobiele machines) onder de vergunningplicht vallen.

Artikel 2.1, derde lid WVG is voldoende duidelijk geformuleerd om zowel 'mobiele machines' als landbouwtrekkers onder de vergunningplicht te scharen. De beroepsverordening vraagt om expliciete afwijking in artikel 1, vierde lid en aanhef. Door in artikel 2.1, derde lid WVG te noemen dat onderdelen a, a bis en c worden uitgesloten, wordt thans expliciet genoemd dat de aldaar genoemde vrijstellingen voor de vergunningplicht door Nederland niet worden geadopteerd. Wellicht ten overvloede: alle motorvoertuigen die harder mogen dan 40 km/uur vallen al onder artikel 2.1, derde lid Wvg omdat het hier gaat om alle motorvoertuigen (uit de definitie blijkt al dat dit ook om een samenstel van motorvoertuigen kan gaan) die een laadvermogen van boven de 500 kg hebben.

De NIWO zal in haar beleidsregel vergunningverlening de vergunningplicht introduceren voor motorvoertuigen met een toegestane maximumsnelheid van 40 km/h. Het toevoegen van deze categorie voertuigen onder de vergunningplicht is goed uitvoerbaar. Afgaande op informele informatie van Cumula wordt rekening gehouden dat er in de loop van 2022 circa 200 aanvragen gefaseerd bij de NIWO extra worden ingediend. Nota bene: dit betreft geen structurele uitbreiding van het aantal aanvragen. Deze extra aanvragen kunnen worden opgevangen binnen het huidige zaakstelsel van de NIWO met de huidige behandelcapaciteit.

Conclusie: de wijzigingen in het wetsvoorstel van de Wvg ten aanzien van bovengenoemd artikel bieden de gewenste helderheid (voor zowel de ILenT, de NIWO als het bedrijfsleven) en zijn voor de NIWO goed uitvoerbaar. Omdat er ca. 200 ondernemingen extra onder de vergunningplicht vallen, is er sprake van enige toename van de administratieve lasten.

Ad. 5. Ketenaansprakelijkheid

Op grond van artikel 14 bis van verordening 1072/2009 is (een nieuw) artikel 2.14 in de Wvg opgenomen. Het betreft de ketenaansprakelijkheid. Het artikel verbiedt een vervoerder, afzender of expediteur beroepsgoedervervoer te (laten) verrichten in strijd met de cabotageregels (artikel 2.2 Wvg) en wanneer een onderneming niet beschikt over een Eurovergunning (artikel 2.5 Wvg). Indien in strijd wordt gehandeld met dit artikel staat daar – via de Richtlijn voor strafvordering Wvg – een geldboete op. De NIWO is van oordeel dat de effectiviteit van dit artikel zal toenemen indien de NIWO de mogelijkheid heeft om de Eurovergunning van een vergunninghouder (lees: verzender/opdrachtgever) in te trekken wanneer deze vergunninghouder een (sub)(sub)contractor inzet om vervoer te verrichten, terwijl laatstgenoemde niet over een vergunning beschikt of wanneer de vergunninghouder zijn vergunningbewijzen ter beschikking stelt aan een (niet-vergunninghoudende) (sub)(sub)contractor.

Conclusie: artikel 2.14 Wvg wordt pas relevant voor de NIWO (en is in dat geval uitvoerbaar door de NIWO) als er mogelijkheden tot intrekking van de vergunning van de opdrachtgever/vervoerder (lees: vergunninghouder) worden geregeld. In dat geval zal dit artikel meer effect sorteren. Nota bene: in het geval de NIWO naar aanleiding van concrete onderzoeken tot de conclusie komt dat er in strijd met de bepalingen ten aanzien van de ketenaansprakelijkheid wordt gehandeld, zal die informatie uiteraard worden gedeeld met de ILenT.

Ad. 6. IMI-verordening

Voor wat betreft de IMI-verordening geldt dat de Europese Commissie de (technische) details nog nader moet uitwerken. Daarnaast is lastig in te schatten hoeveel uitvragen over de reële vestiging worden gedaan via dit stelsel. De NIWO kan niet beoordelen of de uit de IMI-verordening voortvloeiende werkzaamheden zonder meer uitvoerbaar zijn.

C. Tot slot

De NIWO komt samenvattend en *expliciet onder verwijzing naar de bijlagen* tot de conclusie dat de beoogde wijzigingen van de Wwg evenals de rechtstreeks toepasselijke bepalingen uit de Europese verordeningen in hun algemeenheid goed uitvoerbaar zijn voor de NIWO en voor zover er sprake is van kosten, dat die zijn en kunnen worden opgevangen binnen de begroting van de NIWO. Dit is niet in de laatste plaats te danken aan de wijze waarop uw ministerie de NIWO sinds vorig jaar nauw betrokken heeft bij de besprekingen over de wijzigingen van verordening 2020/1055. Dit neemt niet weg dat de NIWO u een aantal verbetervoorstellen aan de hand doet zodat de doeltreffendheid van de wet- en regelgeving verder kan worden versterkt.

Ik vertrouw erop u met deze huf-toets en impactanalyse een volledig beeld te hebben gegeven van de uitvoeringswerkzaamheden van de NIWO. Indien gewenst, kan een en ander nader worden toegelicht door [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] of ondergetekende.

Met vriendelijke groet,

Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO),

Bevat persoonsgegevens

Bijlagen:

- I. (Gedetailleerde) resultaten uit de huf-toets
- II. (Gedetailleerde) resultaten uit de impactanalyse
- III. Vragen uit het Integraal Afwegingskader (als basis voor de Huf-toets en impactanalyse)

HUF	1.1 WWG	2.1 lid 3 WWG	2.2 WWG	2.8 lid 1 sub c WWG	2.8 lid 1 sub d WWG	2.8 lid 1 sub f WWG	2.8 lid 2 sub c en d WWG	2.8 lid 2 sub e en lid 4 WWG	2.8a WWG	2.14 WWG	3.2 WWG	3.2a WWG
Wat is de wijziging?	Toevoeging definitie: "aftender, expediteur, gecombineerd vervoer en richtlijn gecombineerd vervoer".	Toepassingsgebied in afwijking van art. 1 lid 4 a t/m c (1071/2009).	Mogelijkheid om bij AMvB te bepalen dat art. 8 van de marktverordening van toepassing is op een in een lidstaat gevestigde vervoerder indien sprake is van gecombineerd vervoer met begin- en eindtrajecten over de weg en deze trajecten een begin- en eindpunt in Nederland hebben.	Sub c: tekstuele aanpassing; inhoudelijk geen wijziging.	Sub d: "het aantal minder dan 2 jaar oud zijnde onherroepelijke veroorzaken of onherroepelijke sancties jegens de vervoerder wegens de krachtens de beroepsverordening voor het wegvervoer aangewezen zware inbreuken op de regels van de Unie, overschrijdt niet de krachtens die verordening vastgestelde grenzen".	Overlegging VOG feitelijk leidinggevende als vereiste toegevoegd.	Tekstuele aanpassing + uitbreiding ERRU met minder zware overtredingen m.b.t. de vervoersmanager.	Lid 2 sub e toevoeging onderdeel d aan bepaling; Lid 4 vestiging toegevoegd en als die per minister kunnen worden vastgesteld.	Koppelaarikel met voorwaarden 2.8.	Verbleed aftenders en expediteurs om goederenvervoer over de weg te doen verrichten, indien zij wisten of hadden moeten weten dat het goederenvervoer in strijd wordt verricht met de artikelen 2.2, eerste, derde en vijfde lid, en 2.5.	Lid 4 en 8 verplaatst naar 3.2a WWG.	Toevoeging apart artikel m.b.t. rehabilitatie vervoersmanager.
Wat is het doel?	Definiëren partijen ten behoeve ketenaansprakelijkheid.	Alle van Luitert Luitert 500 KB onder vergunningsplicht laten vallen. Onduidelijkheid over vergunningsplicht wegvoeren.	Voorkomen dat de richtlijn gecombineerd vervoer (Richtlijn 91/266/EEG) wordt uitbreidbaar om onbepaalde en doorlopende diensten voor begin- of eindtrajecten over de weg binnen één lidstaat te verrichten.	Aanpassing terminologie i/v verordening.	Uitbreiding ERRU met minder zware overtredingen m.b.t. vervoerder.	Ook VOG benodigd feitelijk leidinggevende.	Uitbreiding ERRU met minder zware overtredingen m.b.t. vervoersmanager.	Lid 2 Sub e: koppeling onderdeel d. Lid 4: hierdoor kan in lagere regelgeving nadere eisen worden opgenomen.	Met deze wijziging wordt een omissie hersteld. Op dit moment geldt de in artikel 2.8a genoemde hardheidsclausule niet indien een vervoerder niet voldoet aan artikel 2.1, eerste lid, onderdeel 4, en tweede lid, onderdeel d. Door deze aanvulling kan de NIWO de evenredigheidstoets ook toepassen indien de grenswaarde van het aantal strafpunten is overschreden met het begaan van minder zware overtredingen.	Hiermee wordt uitvoering gegeven aan artikel 14 bis van Verordening 1072/2009.	Verduidelijking rehabilitatie termijn en behalen diploma in apart artikel 3.2a.	Artikel 3.2a verduidelijkt dat indien een vervoersmanager ongeschikt wordt verklaard om zijn functie uit te oefenen vanwege het verlies van de betrouwbaarheid, er een rehabilitatietermijn van twee jaar na ongeschiktverklaring wordt vastgesteld. En hij opnieuw zijn vakdiploma moet behalen.
Wordt doel bereikt?	n.v.t.	Ja.		Ja.	Ja.	In de Nederlandse context heeft dit artikel geen betekenis.	Ja.	Ja, adequate technische koppeling.	Ja.	In beginsel wel. Doel wordt niet bereikt indien sprake is van terbeschikking stellen van vergunningbewijzen aan andere dan de vergunninghouder.	Tekstuele aanpassing van corrigerende aard. Dit bevordert de leesbaarheid van de WWG aanmerkelijk.	Het doel wordt bereikt omdat is gekozen voor het meest simpele, in het Nederlands systeem passende, oplossing: het vakdiploma halen en de keuze voor 1 termijn, te weten 2 jaar. Mits het CBR de datum van afgifte en volgnummer op het nieuw behaalde diploma plaats en de desbetreffende gegevens doorgeeft aan de NIWO.
Overgangsrecht nodig?	Beleidsregel zal worden aangevuld met de definitie "niet commerciële doeleinden".	Nee / beleidsregel NIWO zal worden aangepast a.o. teneinde interpretatieverschillen verordening /Wwg verder te verkleinen. Zie bij verder bij voertuigenregister m.b.t. ongekensende mm en lbt's vanwege de gekozen overgangsregeling in de Wegenverkeerswet.		Nee.	Beleidsregel is n.a.v. deze wijziging (uitbreiding) aangepast.	Beleidsregel NIWO zal worden aangepast.	Beleidsregel is n.a.v. deze wijziging (uitbreiding) aangepast.	De verordening geeft lidstaten de mogelijkheid om te kiezen voor twee aanvullende voorwaarden m.b.t. reële vestiging via artikel 2.8 lid 4 WWG kan bij Regeling (AMvB) van de minister nadere regels worden gesteld. Teneinde de effectiviteit van dit artikel te vergroten dient dit te gebeuren, evenals de aanpassing van de beleidsregel NIWO. Beleidsregel NIWO dient op voorgaande punt nog te worden aangepast. De beleidsregel NIWO is voor wat betreft uitbreiding aantal overtredingen aangepast en gepubliceerd.	Beleidsregel is n.a.v. deze wijziging (uitbreiding) aangepast.	Beleidsregel NIWO moet worden aangepast.	Nee.	Beleidsregel NIWO dient te worden aangepast. N.b. er dient duidelijkheid te worden gecreëerd m.b.t. tot vervoersmanagers die zijn vrijgesteld van een aantal modules en de vrijstelling historische vakbekwaamheid.
Wat zijn de consequenties voor ondernemers?	n.v.t.	Ja, volgens informele opgave Cumela vallen ca. 200 ondernemingen onder de vergunningsplicht door de wijziging. NIWO zal communicatie opkopen met inzet van Cumela.		Nee, de zwaarste categorie bestaat al sinds 2011.	Ten opzichte van ERRU 1 betekent dit voorstel dat er meer overtredingen onder ERRU worden gebracht. Ondernemers lopen conform de bedoeling het risico sneller hun betrouwbaarheid te verliezen.	Hoogstens in zeer beperkte mate, want een onderneming dient al een VOG Rechtspersoon te overleggen waarbij de feitelijk leidinggevende al wordt gescreend. In heel weinig gevallen zal, na onderzoek van de NIWO, een onderneming een extra VOG dienen op te vragen (kosten € 34 per aanvraag per onderneming).	Ten opzichte van ERRU 1 betekent dit voorstel dat er meer overtredingen onder ERRU worden gebracht. Voor ondernemers is het risico groter dat zij hun ongeschikt verklaarde vervoersmanager dienen te vervangen, ook als de ondernemer tevens vervoersmanager is. (eenpilfers)			De NIWO kan niet onderbouwd aangeven wat de consequenties exact zijn.	Nee.	De ongeschikt verklaarde vervoersmanager dient ten opzichte van de huidige regelgeving aan 1 aanvullende eis te doen, te weten het opnieuw behalen van het vakdiploma. De groep ondernemingen die dit overkomt zal waarschijnlijk zeer klein zijn. De desbetreffende ondernemingen krijgen 6 maanden de tijd om een nieuwe vervoersmanager te vinden.
Verbeteringsvoorstel.	n.v.t.	Verbeteringsvoorstel voor de Regeling wegvervoer goederen: Wij zien een uitwijkmogelijkheid in de ruime formulering van artikel 3, onderdeel d van de Regeling wegvervoer goederen. Hierin is bepaald dat het beroepsgoederenvervoer met een landbouwtrekker vrijgesteld is als het vervoer rechtstreeks plaatsvindt ten behoeve van een landbouwbedrijf en onmiddellijk voortgaat aan of volgt op, alsmede in direct verband staat met de uitvoering van landbouwwerkzaamheden. Indien beroepsgoederenvervoerders zich zullen beroepen op dit artikel om de vergunningsplicht te ontduiken, heeft dit artikel een onbedoeld effect.		In artikel 2.8 het woord 'schending' (komt twee keer voor) vervangen door 'overtreding'.		n.v.t.	In artikel 2.8 WWG worden de begrippen vervoersmanager en vervoersmanager door elkaar gebruikt. Het voorstel is om vervoersmanager aan te houden.	In artikel 2.8, lid 4 WWG 'vestiging' vervangen door 'reële vestiging'. Om het onderwerp betrouwbaarheid zoals geregeld in de artikelen 2.8, 2.8a en 2.9 niet te onderbreken met een andere vergunningszake zou overwogen kunnen worden om dit lid in een ander artikel op te nemen. Bijvoorbeeld in nieuw artikel 1.4.		Indien de opdrachtgever tevens vervoerder is zal de effectiviteit van de ketenaansprakelijkheid toenemen indien er de mogelijkheid is om de vergunning in te trekken van deze vervoerder/opdrachtgever.	Nee.	Tekstuele verbetering: woord "rehabilitatie" in het tweede lid vervangen met ongeschiktverklaring; tweede tekstuele verbetering "het examen" vervangen door "de examen" N.b. NIWO is afhankelijk van medewerking CBR de punt hiervoor.
Wat zijn de consequenties voor de NIWO? (Personeel/ICT consequenties)	n.v.t.	Ca. 200 zaken corresponderen met 2 weken productie, geen ICT consequenties. Met extra aanbod van 200 zaken zal in de loop van 2022 waarschijnlijk gefaseerd binnenkomen omdat de desbetreffende ondernemingen met name nog zullen moeten gaan voldoen aan de eis van vakbekwaamheid. Door deze fasering valt dit extra aanbod van zaken -ceteris paribus- ruim binnen de marge die de NIWO hanteert in de bedrijfsvoering bij de vaststelling van de behandelcapaciteit.		R.M.: na elke registratie van strafpunten moet de NIWO een besluit nemen ten aanzien van de eis van betrouwbaarheid. Feitelijk zal dit niet gebeuren, gegeven het feit dat de ILT de NIWO pas informeert conform eerdere afspraken, wanneer de grenswaarde van het aantal strafpunten, zoals vastgesteld bij beleidsregel, is overschreden. Dit is overigens volstrekt logisch vanwege de wijze waarop in Nederland de evenredigheidsgrens is bepaald. (Middels een tabel die rekening houdt met de grootte van het bedrijf.) Derhalve geen personele consequenties.	Uitbreiding met extra overtredingen past naadloos in de bestaande werkwijze van de NIWO. Digitale processen zijn daar waar nodig aangepast.	Waarschijnlijk speelt deze kwestie alleen in geval van BIBOB onderzoek. Dit is thans ook al het geval. Geen consequenties NIWO.		Minimale inzet personeel op aanpassing beleidsregel.		Geen rekening houdend met het hiervoor reformuleerde verbeteringsvoorstel onderzoek zal nadrukkelijker rekening houden met het onderwerp: ketenaansprakelijkheid teneinde ILT en politie beter te ondersteunen. Dit betreft geen aanmerkelijk verzwarende van de werklasten.	Nee.	Vergt kleine aanpassing ICT systeem. Geen personele consequenties, temeer omdat er vanuit kan worden gegaan dat het een gering aantal zaken zal betreffen.
Wat zijn de financiële consequenties voor de NIWO?	n.v.t.	Personele kosten worden gedekt door de inkomsten van leges.				Geen financiële consequenties NIWO.		Zie financiële consequenties voertuigenregister.		Geen.	Geen.	Geen.
Eindoordeel.	Geen uitvoeringsconsequenties NIWO/vervoerders.	Goed uitvoerbaar, geboden helderheid sterke verbetering.		Uitvoerbaar.	Uitvoerbaar.	Dit artikel heeft feitelijk nauwelijks tot geen betekenis.		Uitvoerbaar.		Effectieve maatregel die nog kan worden versterkt.	Prima tekstuele aanpassing.	Conform bedoelingen EU-wetger.

Impact analyse 1071/2009	art. 1 (1071/2009)	art. 3 lid 2 (1071/2009)	art. 5 (1071/2009)	art. 7 (1071/2009)	art. 16 (1071/2009)	art. 18 (1071/2009)	art. 23 (1071/2009)	art. 26 lid 1 sub b (1071/2009)
Wat is de wijziging?	Lid 4 a en a bis: uitsluiting op basis van gewicht. Sub b: uitsluiting non commercieel personenvervoer. Sub c: definitie non commerciële personen vervoer.	Schrapping lid 2 (lidstaten mogen in beginsel Geen aanvullende eisen stellen).	Verduidelijking en specificering eisen vestiging.	Als gevolg van een extra categorie (2,5 ton) kunnen voor andere financiële bedragen worden gekozen.	Eis om namen van vervoersmanagers, aantal werknemers en kentekens te registreren toegevoegd. + verdere bepalingen m.b.t. uitvoering hiervan in registers.	Gevensuitwisseling niet langer alleen via ERRU maar ook via IMI.	Overgangsbepaling oude verordening.	Eens per 2 jaar doorgeven aantal verstrekte, geschorste en ingetrokken vergunningen, aantal personen dat ongeschikt is verklaard en de motivatie voor deze beslissingen.
Wat is het doel?	Minimum verlagen naar 2,5 ton massa en uitsluiten non commercieel personenvervoer.	Uniformering tussen lidstaten bewerkstelligen.	Tegengaan brievenbusondernemingen.	Het mogelijk maken voor de voornoemde categorie minder strenge financiële eisen te stellen rekening houdend met de omvang van de onderneming.	Betere nationale en grensoverschrijdende handhaving en toezicht.	Verbeterde informatieuitwisseling tussen lidstaten middels ERRU en IMI teneinde de handhaving/toezicht te verbeteren. Koppeling met ERRU en IMI verordening.	De overgang tussen de verordeningen gemakkelijk te laten verlopen.	Beter inzicht in de gehele Europese goederenvervoer sector.
Wordt doel bereikt?	N.v.t. Nederland hanteert al een lagere ondergrens dan 2,5 ton (te weten laadvermogen vanaf 500kg).	Ja.	Ja.	Ja, maar n.v.t. in Nederland.	Ja, de NIWO en de ILT krijgen beter inzicht in vervoersactiviteiten van de onderneming. (Aantal auto's vs. aantal chauffeurs).	Ja.	Ja.	Ja.
Overgangsrecht nodig?	n.v.t.	Nee.	Ja, voor de binnenlandse vervoerder dienen de bepalingen onder hoofdstuk 7.1 lid 4 Wwg (overgangsrecht) te worden aangevuld met de eis van reële vestiging zodat ook voor die groep de eis van kentekenopgave geldt. Dit betreft een groep van 500 ondernemers met gemiddeld 4 vergunningbewijzen.	n.v.t.	Ja, voor de binnenlandse vervoerder dienen de bepalingen onder hoofdstuk 7.1 lid 4 WWG (overgangsrecht) te worden aangevuld met de eis van reële vestiging zodat ook voor die groep de eis van werknemeropgave geldt. Dit betreft een groep van 500 ondernemers met gemiddeld 4 vergunningbewijzen.	Nee.	Is zelf overgangsrecht.	Nee.
Wat zijn de consequenties voor ondernemers?	Geen.	Nee.	Nee.	n.v.t.	Ondernemers dienen het door de NIWO in 2022 door te voeren en verplicht gestelde voertuigregister up to date te houden door kentekens van het ter beschikking staande wagenpark in te voeren. De NIWO houdt de toename van deze administratieve lasten beperkt door het systeem gebruiksvriendelijk te maken en de grotere ondernemingen bij de initiële upload te helpen. Ondernemers dienen ook jaarlijks een opgave te doen van het in dienst zijnde personeel waarbij de NIWO voornemens is de eis te stellen dat daarbij het aantal chauffeurs wordt gespecificeerd. Ondernemingen dienen verantwoordelijk te kunnen worden gesteld voor het opgeven van de kentekens, werknemers en chauffeurs.	Nee.	Geen.	Nee.
Verbetervoorstel.	Geen.	In de MvT verduidelijken dat de wet Bibob onder de eis van betrouwbaarheid valt, en dus niet als aanvullende voorwaarde wordt gezien.	Desbetreffende overgangsbepaling in de Wwg aanpassen.	n.v.t.	Sancties opnemen voor het niet doorgeven van de benodigde gegevens via de WWG, de regeling en uiteindelijk in de NIWO-beleidsregel. Indien er geen aanvullende juridische verankering zal plaatsvinden, zal de NIWO bij het uitblijven van opgaven (zowel kentekens als personeel) ervan uitgaan dat niet wordt voldaan aan de eis van een reële vestiging (afwijzings- en intrekkinggrond). De NIWO geeft in overweging in de ministeriële regeling op te nemen dat NIWO over deze gegevens dient te beschikken.	Aandachtspunt is dat de verantwoordelijkheid van de NIWO niet duidelijk is.	Geen.	Geen.
Wat zijn de consequenties voor de NIWO? (Personeel/ICT consequenties)	Geen.	Nee.	Nee.	De NIWO gaat ervan uit dat de opgave van het aantal auto's aan de EU het gehele contingent vergunningplichtige auto's betreft. Dus auto's met een laadvermogen hoger dan 500 kg. (lees: auto's met een ttm van circa 1.800 kg. en hoger). Dit geldt m.m. zonder meer ook voor het in de verordening gemaakte onderscheid naar financiële eisen.	De NIWO heeft deze wijziging voorzien en heeft inmiddels het zaakstelsel zodanig aangepast dat ondernemingen - verplicht digitaal - kentekens in het zaakstelsel kunnen opgeven. De NIWO zal dit register tevens gebruiken om het aantal uit te geven vergunningbewijzen beter dan thans onderbouwd vast te stellen. Om die reden dient dit register door de ondernemingen up to date te worden gehouden (identiek aan het systeem dat België hanteert). Voor personeel en chauffeurs zal een vergelijkbare voorziening worden getroffen die overigens minder ingrijpend zal zijn dan voor het VRS omdat het om een eenmalige jaarlijkse opgave betreft. VRS en werknemers/chauffeursregister. Indien de onderneming de verzochte stukken niet toezendt kan, dit meer werk met zich mee brengen, omdat aanvullende gegevens moeten worden opgevraagd.	Wegens het ontbreken van de technische specificaties van het IMI systeem is het thans ondoenlijk in te schatten of er sprake is van een substantiële werklastverhoging en evenmin kunnen derhalve de financiële consequenties worden aangegeven.	Geen.	De optie van schorsing moet nog in InProces worden meegenomen.
Wat zijn de Financiële consequenties voor de NIWO?	n.v.t.	Nee.	Nee.	n.v.t.	Er zijn al initiële kosten gemaakt voor de bij de NIWO in gebruik zijnde zaakstelsel (€ 62.000,-) en er worden ongeveer € 23.000,- verwacht aan additionele kosten die te maken hebben met implementatie van dit register en het personeelsregister verwacht. Deze laatste kosten zijn al opgenomen binnen de (meerjaren)begroting van de NIWO.	Idem.	n.v.t.	Geen.
Eindoordeel.	Geen uitvoeringsconsequenties NIWO/vervoerders.	Geen uitvoeringsconsequenties NIWO/vervoerders.	De NIWO zal de beleidsregel aanpassen. Geen uitvoeringsconsequenties NIWO/vervoerders.	Uitvoerbaar mits de weergegeven interpretatie (die overigens door HBIZ wordt gedeeld) niet ter discussie staat.	De uitvoeringsconsequenties zijn ingrijpend, maar dankzij de goede voorbereidingen zijn deze gevolgen voor de NIWO goed uitvoerbaar en zijn de daarmee samenhangende kosten gedekt. Bedacht moet worden dat dit voorstel wel leidt tot een beperkte verhoging administratieve lasten voor de ondernemingen.	Vooralnog lijkt de wijziging uitvoerbaar voor de NIWO.	Geen uitvoeringsconsequenties NIWO/vervoerders.	Nauwelijks uitvoeringsconsequenties NIWO/vervoerders.

Impact analyse 1072/2009	Art 1 lid 5 sub c (1072/2009)	art. 4 lid 4 (1072/2009)	art. 8 lid 2 bis, lid 3 lid 4 bis en lid 5 (1072/2009)	art. 17 (1072/2009)
Wat is de wijziging?	Verlaging van minimum naar 2,5 ton vanaf 21 mei 2022.	Splitting categorieën op gewicht (n.v.t. in NL) bevoegdheid Commissie wijzigen kenmerken aan de technische vooruitgang.	Beperken tijd van cabotage in een lidstaat, de mogelijkheid voor handhaving bewijs hiervan op te vragen.	elke 2 Jaar rapporteren aan de commissie m.b.t. het aantal vergunninghouders, aantal kopieën die deze in het bezit hebben, het aantal uitgegeven bestuurdersattesten, voorleggen handhavingstrategie, stand van de markt.
Wat is het doel?	Lichtere voertuigen onder het toepassingsbereik van de verordening laten vallen.	Lichtere voertuigen onder het toepassingsbereik van de verordening laten vallen.	Er zo zorg voor te dragen dat chauffeurs met enige regelmaat terugkeren naar land van vestiging.	De Commissie inzicht verschaffen in de nationale stand m.b.t. commercieel goederen vervoer.
Wordt doel bereikt?	In Nederland niet van toepassing.	In Nederland niet van toepassing.	Hier gaan we niet op in omdat dit geen taak is van de NIWO.	Ja.
Overgangsrecht nodig?	n.v.t.	n.v.t.	Hier gaan we niet op in omdat dit geen taak is van de NIWO.	Nee.
Wat zijn de consequenties voor ondernemers?	Er zijn Geen gevolgen voor de NIWO-vergunninghouders omdat NL al een ondergrens van 500 kg. laadvermogen kent en de huidige kredietwaardigheids grenzen kunnen worden aangehouden.	Er zijn Geen gevolgen voor de NIWO-vergunninghouders omdat NL al een ondergrens van 500 kg. laadvermogen kent en de huidige kredietwaardigheids grenzen kunnen worden aangehouden.	Hier gaan we niet op in omdat dit geen taak is van de NIWO.	Nee.
Verbetervoorstel.	n.v.t.	n.v.t.	Hier gaan we niet op in omdat dit geen taak is van de NIWO.	Geen.
Wat zijn de consequenties voor de NIWO? (Personeel/ICT consequenties)	Er zijn Geen gevolgen voor de NIWO omdat NL al een ondergrens van 500 kg. laadvermogen kent en de huidige kredietwaardigheids grenzen kunnen worden aangehouden.	Er zijn Geen gevolgen voor de NIWO omdat NL al een ondergrens van 500 kg. laadvermogen kent en de huidige kredietwaardigheids grenzen kunnen worden aangehouden.	Hier gaan we niet op in omdat dit geen taak is van de NIWO.	Geen.
Wat zijn de Financiële consequenties voor de NIWO?	n.v.t.	n.v.t.	Hier gaan we niet op in omdat dit geen taak is van de NIWO.	Geen.
Eindoordeel.	De verlaging van de ondergrens van 3,5 ton naar 2,5 ton ttm heeft Geen invloed op de uitvoeringswerkzaamheden van de NIWO. Zie ook het antwoord bij art. 1 (1071/2009).	De verlaging van de ondergrens van 3,5 ton naar 2,5 ton ttm heeft Geen invloed op de uitvoeringswerkzaamheden van de NIWO.	Hier gaan we niet op in omdat dit geen taak is van de NIWO.	Nauwelijks uitvoeringsconsequenties NIWO/vervoerders.

Impact analyse 1024/2012	Bijlage punt 15
Wat is de wijziging?	De invoering van het IMI systeem andere verordeningen.
Wat is het doel?	Betere gegevensuitwisseling tussen de lidstaten m.b.t. tot 1072/200 en 1071/2009.
Wordt doel bereikt?	Ja.
Overgangsrecht nodig?	Nee.
Wat zijn de consequenties voor ondernemers?	Nee.
Verbetervoorstel.	Geen.
Wat zijn de consequenties voor de NIWO? (Personeel/ICT consequenties)	Wegens het ontbreken van de technische specificaties van het IMI systeem is het voor nu lastig in te schatten of er financiële consequenties zijn en wat deze consequenties zijn.
Wat zijn de Financiële consequenties voor de NIWO?	Idem.
Eindoordeel.	Vooralnog lijkt de wijziging uitvoerbaar voor de NIWO.

Bijlage III: vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

De huf-toets en de impactanalyse zijn uitgevoerd aan de hand van de in het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK) opgenomen vragen. Het gaat daarbij om de volgende vragen:

A. Is helder wat de opgedragen taak is?

- Is de NIWO voldoende en tijdig geïnformeerd over de aanleiding voor de taak, de aard en omvang van de taak en de handelingen, procedures, termijnen en doorlooptijden die in dat kader relevant zijn? (na)
- Is er voldoende draagvlak bij de NIWO en de sector? (na)
- Is het werkbaar voor de NIWO?
- Is er sprake van ketenregie op de uitvoering en wie voert die regie?
- Worden er knelpunten voorzien? En welke oplossingsrichtingen?
- Heeft de NIWO de ruimte om de taak zelf nader in te vullen en zo ja, hoe wordt voorzien dat daar invulling aan zal worden gegeven?

B. Is de organisatie voldoende toegerust voor een doeltreffende uitvoering?

- Is er voldoende capaciteit of vraagt de NIWO verschuiving van prioriteiten of andere noodmaatregelen?
- Is de informatievoorziening tussen ketenpartners toereikend en zo nee, welke aanpassingen zijn in welk stadium noodzakelijk?
- Beschikt de NIWO over voldoende bevoegdheden?
- Is de NIWO op het gebied van de ICT voldoende toegerust?
- Is voldoende helder wat de uitvoering van de automatisering vraagt en of dat in de mogelijkheden ligt?
- In hoeverre zijn de voor de uitvoering benodigde werkprocessen voorhanden?
- Is er sprake van impact op personeel, communicatie en huisvesting?
- Is de privacy voldoende gewaarborgd?

C. Wat zijn de ingeschatte kosten nodig voor uitvoering?

- Waarop is de inschatting gebaseerd?
- Om welk type kosten gaat het? (directe/indirecte kosten?)
- Zijn het eenmalige of structurele kosten?
- Ten laste van wie/welk budget komen de kosten? /Wie betaalt?
- Welke zijn de financieringsvoorwaarden?
- Zijn de kosten proportioneel?

D. Wat zijn de verwachte effecten van de regeling?

- Wat is de verwachting ten aanzien van de vatbaarheid van de uitvoering van de regeling voor bezwaar/beroep op grond van de Algemene wet bestuursrecht?
- Wat is de verwachte effectiviteit in relatie tot de samenhang met andere uit te voeren regelingen? (In hoeverre en om welke reden wordt bijvoorbeeld ontwijkgedrag, misbruik of oneigenlijk gebruik verwacht?)
- Maak een risicoanalyse: welke zijn de andere mogelijke neven- en onvoorziene of onbedoelde effecten?
- Zijn er gevolgen voor de ondernemingen en wordt in de ontwerpregeling uitgegaan van een realistische inschatting van hun doenvermogen?
- Is er sprake van cumulatie van lasten?
- Is voorzien in duidelijk, uitvoerbaar en kosteneffectief overgangsrecht?