

Zitting 1976–1977

14 384

## Wijziging van de Wet autovervoer goederen

Nr. 5

### VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 22 februari 1977

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 8 februari 1977 mondeling overleg gevoerd met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Aanleiding tot dit overleg vormde een verzoek van de Staatssecretaris, dat verband hield met de aanstaande indiening door de Regering van een wetsontwerp tot wijziging van de Wet autovervoer goederen (WAG). De Staatssecretaris was bij dit overleg vergezeld van enige ambtenaren.

De commissie heeft de eer van de uitkomsten van het overleg als volgt verslag te doen. De brief van de Staatssecretaris, welke het overleg inleidde, is in de bijlage bij dit verslag opgenomen.

Een lid behorende tot de fractie van de K.V.P. verklaarde, dat uit de notitie van de Staatssecretaris duidelijk is geworden wat de strekking is van het in voorbereiding zijnde wetsontwerp tot wijziging van de WAG. Met de beoogde koppeling van het sociaal beleid aan het beleid ten aanzien van de verlening van vergunningen kon zijn fractie zich verenigen. Ook het tegengaan van het malafide charteren had de instemming van de fractie. Het wetsontwerp zal een goede bijdrage kunnen leveren aan de gezondmaking van het goederenvervoer over de weg. Een passende controle zal, zo meende dit lid, van groot belang zijn om die doelstelling inderdaad te kunnen bereiken. In het wetsvoorstel wordt daarbij gekozen voor de koppeling van het vergunningsbewijs aan het kentekenbewijs. Sommigen vrezen dat deze koppeling een aanslag zal betekenen op mobiliteit en de dynamiek in de bedrijfstak. Denkt de Staatssecretaris een koppeling te kunnen voorstellen die de slagvaardigheid in de vervoersondernemingen niet tekort zal doen? Zou de burgerluchtvaart, waarin regels gelden voor het huren van luchtvaartuigen met of zonder bemanning, voorbeelden kunnen bieden aan overeenkomstige voorschriften in het goederenvervoer over de weg?

Een lid van de A.R.P.-fractie verklaarde, dat het aangekondigde wetsontwerp de steun van de Kamer zal verdienen, wanneer het strekt tot het leggen van een verband tussen het sociale beleid van de onderneming en de vergunningverlening, het tegengaan van malafide chartering en het koppelen van vergunningsbewijs aan kentekenbewijs teneinde controle op de naleving van de c.a.o. mogelijk te maken. Over de uitwerking van deze, zijns inziens goede gedachten, stelde dit lid enige vragen. Zullen in een nadere regeling nog normen worden uitgewerkt die het college van advies, dat waakt over de controle van de naleving van de c.a.o., in acht zal dienen te nemen?

<sup>1</sup> Samenstelling: Tolman (CHU), Schakel (ARP), voorzitter, Groensmit-van der Kallen (KVP), Koning (VVD), P. A. M. Cornelissen (KVP), ondervoorzitter, Van Rossum (SGP), Imkamp (D'66), De Beer (VVD), Knot (PvdA), Roels (PvdA), Smit-Kroes (VVD), Epema-Brugman (PvdA), Van Zeil (KVP), Dragstra (CPN), Van der Doef (PvdA), Koningh (DS'70), Beinema (ARP), Van Kuijen (PPR).

In haar huidige vorm kent de WAG aan de instelling van beroep tegen een beschikking tot intrekking van de vergunning opschortende werking toe. Ten aanzien van een beschikking tot tijdelijke of gedeeltelijke intrekking van de vergunning zal volgens het wetsvoorstel de opschortende werking bij beroep niet gelden. Voor wiens risico komt de schade indien degene die beroep instelt in het gelijk wordt gesteld? De WAG kent voorts een tuchtcollege dat sancties kan opleggen bij overtredingen die in het buitenland worden gepleegd. De procedure die in het wetsontwerp wordt voorgesteld wanneer de c.a.o. niet wordt nageleefd draagt in tegenstelling daarmee geheel een administratief-rechtelijk karakter. Wat is de reden daarvoor?

Een lid van de P.v.d.A.-fractie verklaarde in het algemeen te kunnen instemmen met de strekking van het in te dienen wetsontwerp. Zowel met de verbetering van de controle op de naleving van de c.a.o. door middel van de koppeling vergunningsbewijs-kentekenbewijs als met het niet toekennen van opschortende werking aan de instelling van beroep tegen een tijdelijke of gedeeltelijke intrekking van de vergunning kon het zich verenigen.

Van V.V.D.-zijde werd bezwaar gemaakt tegen de koppeling van het vergunningsbewijs en het kentekenbewijs voor de controle op de naleving van de c.a.o. Beter zou het zijn om de verplichting op te nemen, dat het personeel op de wagens in dienst is van de vervoerder en vervolgens de controle daarop te richten.

Tevens werd er vanuit deze fractie voor gepleit om aan het tuchtcollege in het kader van het toezicht op de naleving van de c.a.o. een rol toe te kennen. Dit college zal sneller en effectiever werken dan in de administratieve procedure die in het wetsontwerp wordt ontwikkeld, mogelijk zal zijn.

Een lid behorende tot de C.P.N.-fractie informeerde naar de mogelijkheden om de c.a.o. al eerder in werking te doen treden dan, zoals thans is voorzien, in 1978.

In zijn antwoord deelde de Staatssecretaris mee, dat het wetsontwerp tot wijziging van de WAG thans voor advies bij de Raad van State ligt. Naar verwachting zal het zeer binnenkort bij de Kamer kunnen worden ingediend. Het wetsontwerp houdt ten nauwste verband met de c.a.o.-afspraken welke onlangs met veel moeite tussen de sociale partners tot stand werden gebracht over de nieuwe loonstructuur en de inhaal van bestaande achterstanden in de beloning alsmede met de binnenkort te beginnen onderhandelingen over de c.a.o. 1977. In verband daarmee zal het van groot belang zijn dat de Kamer het wetsontwerp niet slechts aanvaardt maar dat ook op zo kort mogelijke termijn doet.

In het wetsvoorstel wordt voor de controle op één van de bepalingen ter voorkoming van het zgn. charteren door wegvervoersondernemingen voorzien in een koppeling van het vergunningsbewijs, dat betrekking heeft op een maximum in te zetten vervoerscapaciteit, en het kentekenbewijs. Dit stelsel zal voldoende flexibel zijn, aangezien de vervoerder kan beschikken over reservevergunningbewijzen, die pas gebruikt worden in combinatie met gewone vergunningsbewijzen. Een alternatieve mogelijkheid tot controle zou kunnen worden geboden door invoering van een speciaal bewijs, dat de vrachtwagen in eigendom of langdurig gebruik is bij het exploiterende bedrijf. Dit stelsel vereist echter de aanwezigheid van drie documenten, waardoor de uitoefening van de controle bepaald niet eenvoudiger wordt en mist bovendien de voordelen die de koppeling vanuit een oogpunt van algemene controle biedt. Het gekozen stelsel heeft het voordeel dat goede controle mogelijk is. Bij een gedeeltelijke of tijdelijke intrekking van de vergunning kan de effectuering van die maatregel bovendien gemakkelijk worden vastgesteld.

De bewindsman deelde niet de vrees van sommigen, dat het gekozen controlestelsel nadelig zal zijn voor de dynamiek in de bedrijfstak. Voor malafide bedrijven zal het stelsel stellig bedreigend zijn voor een slagvaardige bedrijfsvoering, doch het is ook juist de bedoeling van de regeling om het die bedrijven moeilijk te maken. Voor bonafide bedrijven, die normaal functio-

neren, over de benodigde vergunningen beschikken en een sociaal en economisch goed beleid voeren, is de regeling voldoende flexibel. Zij zullen van de regeling profiteren doordat de concurrentie van malafide bedrijven zal verminderen.

Het voorstel van V.V.D.-zijde om de eis te gaan stellen, dat het personeel op de vrachtwagens in dienst dient te zijn van de vervoerder is reeds in de voorstellen vervat omdat dit door de Staatssecretaris als een noodzakelijke aanvulling van zijn beleid werd beschouwd. Een dergelijke maatregel alleen is echter onvoldoende.

De suggestie van K.V.P.-zijde om voor een controlestelsel nog eens te kijken naar analoge regelingen die de burgerluchtvaart wellicht zou bieden, wilde de bewindsman nog wel eens op haar merites beoordelen.

Voor maatregelen te treffen bij het niet-naleven van de c.a.o., is, aldus bevestigde de Staatssecretaris, gekozen voor een administratief-rechtelijke procedure en uitdrukkelijk niet een strafrechtelijke. Deze benadering past in het kader van de WAG, waarin immers het algemeen vervoersbelang een centrale plaats inneemt. Uit dit algemene vervoersbelang wordt het plegen van oneerlijke concurrentie door het niet in acht nemen van de c.a.o.-voorschriften afgewezen. De onderneming die zich aan deze praktijken bezondigt dient uit de bedrijfspgroep geweerd te worden, hetgeen door een administratieve maatregel, nl. het intrekken van de vergunning kan worden bereikt. In deze opzet heeft men de mogelijkheid om strafrechtelijke sancties te treffen niet nodig.

Aan het tripartiet samengestelde college van advies zal, zo zette de bewindsman uiteen, een belangrijke rol worden toegekend in de administratieve procedure tot wijziging of intrekking van de vergunning. Voor deze procedure zullen bij algemene maatregel van bestuur nadere voorschriften worden gegeven. Ten aanzien van de normen waaraan het college zich zal moeten houden, zal dat niet het geval zijn. De tripartite samenstelling van het college (werkgevers, werknemers en overheid) biedt voldoende waarborgen voor een juist beleid.

De Staatssecretaris ging uitvoerig in op de kritische kanttekeningen welke door sommigen waren geplaatst bij het niet toekennen van opschortende werking aan de instelling van beroep tegen de gedeeltelijke of tijdelijke intrekking van de vergunning. Aan deze opschortende werking bestaat, zo meende hij, geen behoefte. Hoe zal de gang van zaken namelijk in de regel zijn? Het college van advies ontvangt van deze of gene een klacht over het niet-naleven van de c.a.o. door een bepaalde onderneming. Naar aanleiding daarvan vraagt het college aan de Loontechnische Dienst een onderzoek in te stellen. Vervolgens brengt het college advies uit aan de Commissie Vervoersvergunningen (CVV). Wordt in dit advies vastgesteld dat inderdaad van een overtreding van de c.a.o. sprake is, dan wordt ongetwijfeld niet tot definitieve intrekking overgegaan, wanneer het bedrijf voor het eerst op een overtreding van de c.a.o. is betrapt. In zo'n geval kan de vergunning voorwaardelijk worden ingetrokken, waarbij het college de lengte van de proeftijd bepaalt. Wordt vervolgens tegen het zelfde bedrijf opnieuw een klacht ingebracht, dan gaat het college, nadat weer een onderzoek is ingesteld door de Loontechnische Dienst, na of van recidive kan worden gesproken. Zo ja, dan volgt in het algemeen een gedeeltelijke of tijdelijke intrekking van de vergunning. De tijdelijke intrekking is gebonden aan een maximale termijn van dertig dagen, de gedeeltelijke aan een termijn van negentig dagen. Wordt tegen deze maatregelen beroep ingesteld, dan behoeft het geen opschortende werking te hebben. De maatregelen gelden voor korte periodes, die zo zijn gekozen dat zij voor het getroffen bedrijf geen blijvende schade zullen opleveren. Gezien de korthed van de periode waarover de maatregel werkt zou de toekenning van opschortende werking aan beroep een ondermijnende invloed op de gehele regeling kunnen hebben. Wordt, nadat bij een zelfde bedrijf reeds enkele malen een overtreding van de c.a.o. is geconstateerd, uiteindelijk besloten tot definitieve intrekking van de vergunning, dan is aan het beroep dat wordt ingesteld wel opschortende werking ver-

bonden. Wordt de appellant vervolgens in het gelijk gesteld, dan zal hij in zo'n geval dus geen schade hebben geleden.

De Staatssecretaris verklaarde ten slotte, dat het niet mogelijk zal zijn de overeenstemming die door partijen is bereikt over de inhaal van de loonachterstand eerder te laten ingaan dan per 1 januari 1978, een datum die door partijen werd overeengekomen. De Regering dient zich daar mee niet verder in te laten. Overigens konden de onderhandelingen over de c.a.o. 1977 pas beginnen nadat op 31 januari j.l. overeenstemming over de inhaal van de achterstand was bereikt.

Een lid van de A.R.P.-fractie verwoordde ten slotte de algemene opvatting in de commissie, dat het aanhangige wetsontwerp op zeer korte termijn door de Kamers zal dienen te worden afgedaan, en dat deze commissie daaraan alle medewerking zal verlenen.

De voorzitter van de commissie,  
Schakel

De plv. griffier van de commissie,  
Witteveen

Aan de heer Voorzitter van de Vaste Tweede-Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat

Bij brief, d.d. 5 januari 1977, heb ik aan de Koningin ten behoeve van de Raad van State een wetsontwerp voor advies doen toekomen, houdende wijziging van de Wet Autovervoer Goederen. De totstandkoming van dit wetsontwerp is het onmiddellijk gevolg van het op 17 december 1976 afgesloten overleg tussen de Regering en de organisaties van werkgevers en werknemers in de bedrijfstak van het beroepsgoederenvervoer over de weg, over een aantal acuut geworden sociale problemen. Een dezer dagen zal de Minister van Sociale Zaken, mede namens mij, aan de Kamer een verslag doen toekomen over de recente ontwikkelingen in de sector beroepsgoederenvervoer over de weg. Voor wat betreft de voorgeschiedenis moge ik naar dit verslag verwijzen.

Het overleg heeft, op een aantal punten tussen partijen tot overeenstemming van inhoudelijke c.q. procedurele aard geleid, zulks mede tegen de achtergrond van beleidsvoornemens van regeringswege. Hierdoor werd de directe dreiging van acties van de kant van de werknemers in het beroepsgoederenvervoer over de weg, afgewend. Deze overeenstemming is neergelegd in een door alle betrokken partijen ondertekende verklaring die als bijlage bij het eerder genoemd verslag is gevoegd. Eén van de basiselementen van deze verklaring heeft betrekking op een aantal wijzigingen van de Wet Autovervoer Goederen, door middel waarvan wordt beoogd met name genoemde misstanden in de bedrijfstak terug te dringen.

Gezien de in de verklaring vervatte en derhalve ook door partijen onderstreepte noodzaak om, ter wille van het bereiken van een gezond klimaat in de bedrijfstak, op zeer korte termijn deze maatregelen van kracht te doen worden, hecht de Regering er veel waarde aan dat dit voorstel tot wijziging van de wet zo mogelijk met voorrang zal worden behandeld.

Ten einde uw commissie ter voorbereiding van de behandeling van het wetsontwerp in de Tweede Kamer thans reeds een inzicht te verschaffen in de redenen, die hebben geleid tot de opstelling van dit wetsontwerp, alsmede in de hoofdlijnen hiervan, doe ik u hierbij een notitie toekomen.

Om de behandeling van het definitieve wetsontwerp te kunnen bespoedigen, zou ik er bijzonder prijs op stellen met uw commissie op zo kort mogelijke termijn mondeling van gedachten te wisselen over de notitie, en over de onderdelen van de eerder genoemde verklaring die daarmee verband houden.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M.H.N. van Hulten

## Notitie betreffende het wetsontwerp tot wijziging van de Wet Autovervoer Goederen

In de bedrijfstak van het goederenvervoer over de weg doen zich reeds geruime tijd ontwikkelingen voor, die een uiterst negatieve invloed hebben op de marktverhoudingen en die dientengevolge ook leiden tot sociale onrust. In het bijzonder dient in dit verband gewezen te worden op het bestaan van bepaalde schadelijke vormen van charters en op het niet-naleven van de bepalingen, neergelegd in de collectieve arbeidsovereenkomst (c.a.o.). Ten einde te voorkomen dat de arbeidsonrust zich zou ontladen in door de werknemers-organisaties aangekondigde acties is tussen de Regering en de organisaties van werkgevers en werknemers in het beroepsgoederenvervoer over de weg op 15, 16 en 17 december van het vorig jaar overleg gevoerd. In dit overleg heeft zich de onvrede in de bedrijfstak als geheel met vorengenoemde ontwikkelingen op duidelijke wijze gemanifesteerd in de ten opzichte hiervan eensgezinde opstelling van de organisaties van werkgevers en werknemers. Zoals blijkt uit het protocol van dit overleg, zijn de betrokken partijen het erover eens geworden dat ter verbetering van het klimaat in de bedrijfstak op korte termijn een wetsontwerp bij het parlement moet worden ingediend, hetwelke strekt tot bestrijding van de misstanden op bovenvermelde terreinen.

In de afgelopen jaren heeft zich in het beroepsgoederenvervoer over de weg op het terrein van het chartervervoer een ontwikkeling voltrokken, die vele ongunstige gevolgen voor de bedrijfstak in zich bergt. Met name door de verhuur van vrachtauto's met bemanning door niet-vergunninghouders aan vergunninghouders is in het wegvervoer een randgebied ontstaan, waarin nauwelijks is vast te stellen of er sprake is van vervoer, dan wel het beschikbaar stellen van materieel en personeel. In dit randgebied opereren bedrijven die doorgaans op legale wijze geen toegang tot de markt kunnen krijgen, met alle nadelige economische en sociale gevolgen van dien. Enerzijds immers gaat van deze activiteiten duidelijk prijsbedervende werking uit, gezien met name het feit dat het personeel van de verhuurder veelal niet volgens de bepalingen van de c.a.o. voor het beroepsgoederenvervoer over de weg wordt beloond. Anderzijds kan degene, die in naam het vervoer verricht, t.w. de vergunninghouder, zich onttrekken aan de verantwoordelijkheid voor de naleving van het Rijtijdenbesluit. Ten einde deze ongewenste ontwikkelingen te keren, is in het wetsvoorstel voor de houders van een vergunning voor een vrachtautodienst of een afhaal- en besteldienst, respectievelijk voor de houders van een vergunning voor ongeregeld vervoer, in de eerste plaats het verbod opgenomen om vervoer te verrichten met gebruikmaking van andere bestuurders van motorrijtuigen dan die, welke bij de vergunninghouder in dienstbetrekking zijn.

In de tweede plaats is voor vorenbedoelde vergunninghouders het verbod opgenomen om vervoer te verrichten met andere motorrijtuigen dan die, waarvan hij ten genoegen van de rijksinspecteur kan aantonen dat hij die bij voortdurend ter beschikking heeft. Het begrip «bij voortdurend» zal in een aan de rijksinspecteur op grond van artikel 13, tweede lid, van de Wet Autovervoer Goederen te geven richtlijn nader worden geconcretiseerd. Voorts zullen in een algemene maatregel van bestuur enkele uitzonderingen op beide verbodsbepalingen worden opgenomen.

Met deze beide maatregelen wordt bereikt dat het ter beschikking stellen van vrachtauto's met bemanning aan banden wordt gelegd, mits althans op de naleving van beide bepalingen een goede controle wordt uitgeoefend. Ten einde zulks mogelijk te maken zullen in een algemene maatregel van bestuur nadere bepalingen worden opgenomen, betreffende enerzijds de verplichting voor bestuurders van motorrijtuigen om een, nader te omschrijven, document bij zich te dragen, waaruit blijkt dat zij in dienst zijn bij de vergunninghouder, en anderzijds de hernieuwde invoering van de binding tussen vergunningsbewijs en te bezigen vervoermaterieel.

Voorts is het in de bedrijfstak van het beroepsgoederenvervoer over de weg een veelvuldig voorkomend verschijnsel, dat de rextens geldende arbeidsvoorwaarden, zoals die zijn neergelegd in de, in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg van kracht zijnde c.a.o.'s, niet worden nagekomen. De hiervan uitgaande marktbedervende werking en de hiervan het gevolg zijnde onrust in de bedrijfstak betekenen een ernstige aantasting van de doeleinden, die beoogd worden met het vergunningenbeleid. Indien op een bepaald moment in de bedrijfstak geen c.a.o. van kracht is, zal afwijking in ongunstige zin van de arbeidsvoorwaarden, neergelegd in de laatste-lijk van toepassing geweest zijnde c.a.o., evenzeer leiden tot marktverstoring en tot onrust, en derhalve evenzeer een aantasting betekenen van de met het vergunningenbeleid beoogde doeleinden.

Tegen de achtergrond van het streven om middels het vergunningenbeleid een bijdrage te leveren aan gezonde concurrentieverhoudingen en een, in economisch en sociaal opzicht, gezonde situatie binnen de ondernemingen, moet in de wet de mogelijkheid worden gecreëerd om de vergunning, hetzij tijdelijk, hetzij definitief in te trekken dan wel te wijzigen, indien de vergunninghouder de op hem rustende, rextens geldende arbeidsvoorwaarden niet nakomt, respectievelijk, indien er geen c.a.o. van kracht is, in ongunstige zin afwijkt van de arbeidsvoorwaarden, neergelegd in de laatste-lijk van toepassing geweest zijnde c.a.o. De Commissie Vervoervergunningen, aan wie bij uitsluiting deze bevoegdheid is toebedeeld, kan bepalen dat de intrekking of wijziging geen doorgang vindt, zolang de betrokken ondernemer desgevraagd, binnen een in de beschikking aan te geven periode, ten genoegen van de Commissie aantoont dat hij de bepalingen van de c.a.o. toepast.

Bij wijziging van de vergunning moet in dit verband gedacht worden aan intrekking van een gedeelte van de vergunning. Dit laatste moet, bezien in het licht van de controle, slechts mogelijk geacht worden, indien de reeds eerder vermelde binding tussen vergunningsbewijs en te bezigen vervoer-materieel opnieuw wordt ingevoerd.

Uitgangspunt in het voorstel is dat de commissie slechts de mogelijkheid heeft tot het nemen van één der vorenbedoelde maatregelen, indien haar eerst een daartoe strekkend advies van een in te stellen college van advies heeft bereikt. Dit college, bestaande uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers en overheid, heeft tot taak met redenen omklede klachten te onderzoeken over de nakoming van de, uit de c.a.o. op de ondernemer rustende, verplichtingen, dan wel over afwijking in ongunstige zin van arbeidsvoorwaarden, neergelegd in de laatste-lijk van toepassing geweest zijnde c.a.o. Bedoelde klachten kunnen bij het college worden ingediend door belanghebbende personen of organisaties. Het college dient, zodra het een met redenen omklede klacht heeft ontvangen, aan ambtenaren, aan te wijzen door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken, op te dragen een nader onderzoek hieromtrent in te stellen. Overwogen wordt ambtenaren van de loontechnische dienst met dit onderzoek te belasten. Na kennis genomen te hebben van het schriftelijke rapport van die ambtenaren en na de betrokken ondernemer in staat te hebben gesteld verweer te voeren, zal het college beslissen over de inhoud van het aan de commissie te geven advies. Afschrift van dat advies zal onder meer worden gezonden aan de rijksinspecteur van het district, waarbinnen de betrokken onderneming is gevestigd, opdat deze zich op korte termijn schriftelijk tegenover de commissie uit kan spreken over de gevolgen van het advies voor het algemeen vervoerbelang.

Een maatregel als de onderhavige is in beginsel slechts als effectief aan te merken, indien de mogelijkheid wordt gecreëerd om slagvaardig op te treden. Zo zou een opschortende werking van het beroep een ernstige bedreiging voor een slagvaardig optreden inhouden. Het moet immers ontoelaatbaar worden geoordeeld dat een, na een grondig onderzoek vastgestelde feitelijke situatie, waarin een ondernemer de op hem rustende verplichtingen, voortvloeiend uit de c.a.o., in zodanige mate niet nakomt, dat in het al-

gemeen vervoerbelang voortzetting van zijn activiteiten in ongewijzigde vorm niet kan worden gedoogd, zou kunnen worden gecontinueerd door het instellen van een beroep, gezien de aan een zodanige continuering inherente vergaande verstoring van de marktverhoudingen. Hierbij dient in de overweging te worden betrokken, dat het college van advies, mede aan de hand van het eerder vermelde onderzoek, de situatie als zodanig ernstig heeft beoordeeld dat een tot het nemen van maatregelen strekkend advies aan de commissie is gegeven, alsmede dat de Commissie geen aanleiding heeft gevonden om het betrokken advies niet op te volgen. Afwijking van dit beginsel is, gezien de belangen van de betrokken ondernemer, vereist, indien de intrekking of wijziging van de vergunning een definitief karakter heeft.