

Vergaderjaar 2003–2004

**29 545**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot het verlenen van ontheffingen in bepaalde gevallen door de Dienst Wegverkeer en enkele technische wijzigingen**

**Nr. 7**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 7 september 2004

#### **ALGEMEEN DEEL**

##### **1. Inleiding**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel.

In het verslag is een aantal vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Graag zal ik deze vragen beantwoorden en op de gemaakte opmerkingen inhoudelijk reageren. Daarbij zal ik zoveel mogelijk de in het verslag gehanteerde volgorde aanhouden. Waar mogelijk zijn vragen van dezelfde aard en inhoud gezamenlijk beantwoord.

##### **2. Doelstelling van dit wetsvoorstel**

*De leden van de CDA-fractie vragen de regering toe te lichten waarom wegbeheerders nog wel hun eigen voorschriften aan centraal afgegeven ontheffingen kunnen verbinden.*

De wegen in Nederland zijn niet overal gelijk. Het is daarom, gelet op de afmetingen of massa van een bepaald exceptioneel transport, noodzakelijk bij de ontheffingverlening rekening te kunnen houden met de plaatselijke omstandigheden en infrastructuur. De wegbeheerder kan daarom op landkaarten of in een geautomatiseerd systeem dan, wel wanneer de Dienst Wegverkeer hem expliciet om toestemming vraagt, aangeven dat aan een ontheffing nadere voorwaarden (beperkingen en voorschriften) moeten worden verbonden. Dit kan bijvoorbeeld met het oog op de verkeersveiligheid noodzakelijk zijn. Het is immers de desbetreffende wegbeheerder die over de wegedeelten en kunstwerken die onder zijn beheer staan de meest volledige en actuele kennis heeft en het beste in staat is een inschatting te maken van de (on)mogelijkheden van een specifiek exceptioneel transport. Tijdens de totstandkoming van het onderhavige wetsvoorstel is tegelijkertijd een proces op gang gekomen om de ontheffingverlening, en daarmee ook de daarbij door een wegbeheerder te stellen nadere voorwaarden, steeds meer te uniformeren. Dit wetsvoorstel draagt bij aan die verdere uniformering. In het onderhavige wetsvoor-

stel is voorgesteld een overleg tussen de Dienst Wegverkeer, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de wegbeheerders, de politie, de branche en transportbegeleiders in het leven te roepen. De (voortgaande) uniformering van de voorschriften en beperkingen zal één van de hoofdpunten op de agenda van dit periodieke overleg zijn.

*De leden van de CDA-fractie vragen in welke gevallen de RDW wegbeheerders dient te raadplegen.*

De Dienst Wegverkeer houdt een gegevensbestand bij in de vorm van landkaarten en een geautomatiseerd systeem met de door de wegbeheerders over hun infrastructuur verstrekte gegevens en andere informatie. Op basis van deze gegevens en informatie kan de Dienst Wegverkeer zonder nadere raadpleging van de specifieke wegbeheerder ontheffing verlenen. Dit zijn de ontheffingen «binnen de beslisruimte» van de Dienst Wegverkeer. De wegbeheerder kan in het geautomatiseerde systeem derhalve de beslisruimte, gerelateerd aan de opgegeven voorschriften en beperkingen, op maat laten invoeren. Bij de aanvragen voor ontheffingen die liggen «buiten de beslisruimte» zal de Dienst Wegverkeer de wegbeheerder om een beoordeling moeten vragen. Het bleek in dit stadium nog niet mogelijk te komen tot een voor alle wegbeheerders zogenaamde «uniforme beslisruimte». Daarvoor biedt dit wetsvoorstel wel een basis. Hier kom ik op terug bij de beantwoording van een vraag van de leden van de fractie van de VVD bij het voorgestelde, nieuwe artikel 149b, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

*De leden van de CDA-fractie vragen de regering nader toe te lichten op welke wijze en op welk moment dit ene loket gerealiseerd wordt.*

De wens om te komen tot één loket bestaat reeds geruime tijd. In de aanloop naar de inwerkingtreding van (het uiteindelijk nooit in werking getreden) artikel 149, tweede lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994, dat reeds op summiere wijze voorzag in centralisatie van de bevoegdheid tot ontheffingverlening, is de Dienst Wegverkeer in 1994 begonnen met het verlenen van ontheffingen namens diverse wegbeheerders. Deze hebben de Dienst Wegverkeer daarvoor mandaat verleend. Inmiddels heeft de Dienst Wegverkeer het mandaat van ongeveer tachtig procent van de gemeenten en zeven provincies. Er zijn voorts nog twee waterschappen die geen mandaat hebben verleend. De Dienst Wegverkeer verzorgt bemiddeling tussen aanvrager en wegbeheerders die nog geen mandaat hebben verleend. Naar verwachting leidt de aanloop naar de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel tot een impuls voor de overige wegbeheerders om ook mandaat te verlenen. De Dienst Wegverkeer heeft een routeplanner ontwikkeld specifiek gericht op het plannen van routes voor exceptionele transporten, die worden opgenomen in de ontheffing. De Dienst Wegverkeer is reeds begonnen de daarbij behorende database landelijk dekkend te vullen. Alle wegbeheerders zijn of worden nog actief benaderd om de daarvoor noodzakelijke gegevens reeds nu aan te leveren. Bij de inwerkingtreding van het wetsvoorstel zal direct sprake zijn van één loket voor aanvraag en afgifte van een ontheffing. Mocht een wegbeheerder op het moment van inwerkingtreding van het wetsvoorstel de Dienst Wegverkeer niet hebben voorzien van de noodzakelijke informatie, dan zal toch de aanvraag en afgifte van de ontheffing via het ene loket bij de Dienst Wegverkeer plaatsvinden. De Dienst Wegverkeer vraagt in dergelijke gevallen specifiek voor de betreffende aanvraag toestemming aan de wegbeheerder.

### **3. Handhaving**

*De leden van de CDA-fractie vragen de regering of de afgifte van een ontheffing ook vatbaar is voor bezwaar.*

Een ontheffing is een beschikking in de zin van artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht en is derhalve een besluit dat vatbaar is voor bezwaar en vervolgens beroep. In het geval dat de Dienst Wegverkeer echter toestemming moet vragen aan de wegbeheerder wordt op grond van artikel 7:1, eerste lid, onderdelen b en c, van de Algemene wet bestuursrecht de mogelijkheid van bezwaar uitgesloten. In dat geval is alléén het instellen van beroep mogelijk. Om te voorkomen dat de aanvrager zowel beroep moet instellen tegen het besluit van de Dienst Wegverkeer als tegen de besluiten van de verschillende wegbeheerders waaraan voor het desbetreffende traject toestemming is gevraagd, is in het voorgestelde artikel 149b, zesde lid, Wegenverkeerswet 1994 bepaald dat de ontheffing of weigering daarvan door de Dienst Wegverkeer en de toestemming onderscheidenlijk de weigering daarvan door de wegbeheerder als één besluit worden aangemerkt. Ook voor het instellen van beroep is daardoor één loket gerealiseerd.

*De leden van de CDA-fractie verzoeken aan te geven hoe de Inspectie Verkeer en Waterstaat de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het voorstel beoordeelt.*

De regels in het Voertuigreglement betreffende afmetingen en massa's blijven ongewijzigd en zijn dus op gelijke wijze als voor de wetswijziging handhaafbaar. De naleving wordt bevorderd doordat de aanvraag, door middel van een standaard aanvraagformulier, bij één loket plaatsvindt. Dit werkt drempelverlagend voor de aanvragers. De handhaafbaarheid verbetert in zoverre dat ook de handhavers met vragen over een verleende ontheffing terecht kunnen bij één loket en zij niet meer te maken krijgen met verschillende ontheffingsdocumenten. Gelet op het herziene uniforme document worden bij de eerstkomende herziening de feitcodes in de bijlage behorende bij artikel 2, eerste lid, van de Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder) aangepast, zodat nog beter tot uitdrukking komt welke gedraging tot het opleggen van welke administratieve sanctie kan leiden.

In het ambtelijk voortraject, bij het ontwikkelen van de voorgestelde wet- en regelgeving, is primair de politie en in mindere mate de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) betrokken is geweest. Bij het ontstaan van het nieuwe ontheffingsdocument is naast de politie ook het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie betrokken. De IVW heeft gelet op de eigen capaciteit en prioriteit (voornamelijk controle op het goederenvervoer, in het bijzonder de rij- en rusttijden en gevaarlijke stoffen) in het verleden slechts zijdelings exceptioneel transport gecontroleerd. Recentelijk heeft de IVW haar inzet bij de handhaving bij overbelading geïntensiveerd via het project «weight in motion». Via weeglussen in de weg wordt centraal het gewicht van bepaalde voertuigen geregistreerd. Het gaat hierbij echter om toezicht waarmee bedrijfscontroles kunnen worden uitgevoerd bij bedrijven die veelvuldig hun vrachtauto's overbeladen en niet zozeer om het vergaren van informatie ten behoeve van wegcontroles door de IVW. Die laatstgenoemde taak ligt nog steeds op het terrein van de politie. De politie heeft daarom binnen het project dat uiteindelijk heeft geleid tot onderhavig wetsvoorstel met name gelet op mogelijkheden om de handhaafbaarheid te bevorderen en daartoe bijdragen geleverd.

*De leden van het CDA-fractie vragen voorts welke prioriteit wordt toegekend aan handhaving van de voorschriften.*

De handhaving van de naleving van de beperkingen en voorschriften verbonden aan ontheffingen wordt, zoals ik hiervoor heb aangegeven, voornamelijk meegenomen bij de reguliere wegcontroles door de politie. De IVW controleert in het bijzonder op overbelading via bedrijfscontroles. Het wetsvoorstel verandert niets aan de prioritering en levert geen wijziging in de handhavingsinzet op bij de politie. Wel kan de politie, doordat

de Dienst Wegverkeer nu landelijk de aanvragen behandelt en daardoor het overzicht heeft op welke routes veel met exceptionele transporten wordt gereden, gericht en derhalve doelmatiger op overtredingen controleren.

#### **4. Administratieve lasten**

Vanwege verwevenheid met de vraag naar financiële lasten, beantwoord ik de vraag van de leden van de CDA-fractie met betrekking tot de gevolgen van het wetsvoorstel voor de doelmatigheid bij een vraag van diezelfde fractie met betrekking tot de door te berekenen kosten in de nieuwe situatie (zie onder 5. Financiële lasten).

*De leden van de fractie van het CDA vragen welke investeringen moeten worden gepleegd voor een verdergaande inzet van ICT bij de ontheffing-verlening. Ook vragen zij welke financiële voordelen de inzet van ICT zou hebben op bijvoorbeeld de organisatiekosten en de administratieve lasten.*

De regering hecht aan de toenemende inzet van ICT binnen het openbaar bestuur. Tijdens de ontwikkeling van het wetsvoorstel is nagedacht over verschillende manieren waarop ICT kan worden ingezet, zowel bij het plannen van de route en de informatie-uitwisseling met de wegbeheerders als bij de aanvraag en verlening van de ontheffing. Het is gebleken dat alle partijen ervan overtuigd zijn dat inzet van ICT in dit veld kansen biedt voor verbetering. Tevens onderschrijven zij allen de noodzaak van het uitvoeren van nader onderzoek. Besluitvorming over de verdere toepassing van ICT kan echter pas plaatsvinden nadat meer duidelijkheid is verkregen en inzichtelijk is welke voor- en nadelen hieraan zijn verbonden voor de diverse betrokken partijen. Voorts moet worden opgemerkt dat de ontwikkelingen op het gebied van ICT elkaar de afgelopen jaren snel hebben opgevolgd. Ook het regelgevend kader is inmiddels verder ontwikkeld. Door de inwerkingtreding bijvoorbeeld van de Wet elektronisch bestuurlijk verkeer per 1 juli 2004 zal het juridisch mogelijk zijn digitaal beschikkingen af te geven. Het geautomatiseerde systeem om de ontheffing te kunnen routeren en het systeem om de aanvragen geautomatiseerd te kunnen afhandelen zijn recentelijk door de Dienst Wegverkeer ontwikkeld. Op dit moment investeert de Dienst Wegverkeer om begin 2005 koppeling van deze beide systemen mogelijk te maken. Door de geautomatiseerde ondersteuning van de werkprocessen bij de Dienst Wegverkeer wordt de afhandeling van ontheffingaanvragen efficiënter. Nadat met deze nieuwe systemen voldoende ervaring is opgedaan, kan worden onderzocht of, en zo ja, op welke wijze het technisch en juridisch (wat betekent bijvoorbeeld een digitale beschikking voor de handhaving?) mogelijk is bijvoorbeeld aanvragers rechtstreeks toegang tot de systemen te geven en met welke investeringen dit gepaard zal gaan. Het zal overigens zowel aanpassingen bij de systemen van de Dienst Wegverkeer als die bij de aanvragers kunnen vereisen (deze zullen dan bijvoorbeeld over de vereiste computer hard- en software moeten beschikken). Een en ander brengt met zich mee dat het op dit moment nog niet mogelijk is de financiële voordelen van de verdergaande inzet van ICT, noch de omvang van de daarvoor vereiste investeringen te kwantificeren. Op het moment dat dit wel kan, zullen via het voornoemde overleg de betrokken partijen bij de mogelijke keuzen worden betrokken.

*De leden van de fracties van CDA en VVD vragen of het klopt dat de zogenaamde langlopende ontheffingen (die een geldigheid hebben van 1 tot 3 jaar) bijna altijd afgegeven worden. Zo ja, kan er dan niet voor gekozen worden om de transporten in deze categorie onder bepaalde voorwaarden wettelijk toe te laten staan? Dit zal de administratieve lastendruk nog meer verlagen.*

Het is juist dat het overgrote deel van de aanvragen voor langlopende ontheffingen positief wordt beoordeeld. Dit zijn ontheffingen die een bepaald gebied betreffen, waarbinnen met een specifiek voertuig (verlening op basis van kenteken en eventueel een vervangend kenteken) op de in de ontheffing aangegeven wegen onder specifieke voorwaarden gereden mag worden. Om te kunnen komen tot het formuleren van een algemene wettelijke regel zullen verschillende categorieën voertuigen en verschillende weggedeelten of kunstwerken moeten kunnen worden onderscheiden en iedere combinatie van voertuigcategorie en wegcategorie van gelijke voorschriften en beperkingen moeten worden voorzien. Het is op dit moment nog niet mogelijk om een dusdanige harmonisatie te bereiken in de beperkingen en voorschriften dat deze door alle wegbeheerders als geaccepteerde algemeen geldende wettelijke voorschriften kunnen worden geformuleerd (bijvoorbeeld «het is toegestaan op de N-wegen met de nummers 11, 204 en 206 te rijden met een voertuig dat breder is dan 4,5 meter onder de volgende voorwaarden: a...b...»). Ik signaleer dat dit niet alleen zijn oorzaak vindt in van oudsher bestaande verschillen in visies van de wegbeheerders, maar ook bijvoorbeeld in de veelvormigheid van de infrastructuur waardoor het niet kan worden bepaald dat een bepaald type voertuig altijd veilig over een bepaald type weg kan. Het wetsvoorstel voorziet al wel in een wijziging van artikel 71 van de Wegenverkeerswet 1994, opdat op het moment dat over bepaalde combinaties van categorieën wegen en voertuigen wel overeenstemming is, deze tot een algemeen verbindend voorschrift in een algemene maatregel van bestuur worden opgenomen en nader uitgewerkt kan worden in een ministeriële regeling.

*De leden van de CDA-fractie constateren dat ten behoeve van sommige wegbeheerders een meldingsplicht bestaat op het moment dat met het transport gereden gaat worden en vragen zich af of een dergelijke meldplicht bij de wegbeheerder zich wel tot het systeem van de centrale ontheffingverlening en tot de doelstellingen van de wetswijziging verhoudt. Wordt het voordeel van één loket door deze meldplicht ongedaan gemaakt?*

Ik heb er begrip voor dat centralisatie bij de aanvraag en verlening van een ontheffing enerzijds en toch decentrale handelingen in de vorm van een melding anderzijds zich op het eerste gezicht niet goed lijken te verhouden. Ik ben van oordeel dat de meldingsplicht niet aan het systeem of de doelstelling van de centralisatie van de bevoegdheid tot ontheffingverlening afbreuk doet. Weg-beheerder geven zelf aan of de melding vereist is bij een bepaalde ontheffing. Een reden om dit te eisen kan zijn dat de bestuurder zich ervan vergewist of er op de route op het voorgenomen moment van rijden geen tijdelijke of nieuwe beperkingen, zoals wegwerkzaamheden, zijn. Met een melding kan dus voorkomen worden dat het transport wordt overvallen door een belemmering in de route, waardoor een verkeersonveilige situatie kan ontstaan. Bij eventuele schade aan het wegdek tast de wegbeheerder bovendien niet in het duister wie deze veroorzaakt zou kunnen hebben. Er zijn dus goede redenen aan te voeren voor het handhaven van een dergelijke meldingsplicht. Hoewel één loket is gevormd, blijven de decentrale, lokale omstandigheden essentieel bij een verantwoorde ontheffingverlening. Ik wil daarmee overigens de problemen bij het melden aan de wegbeheerders ten gevolge van slechte bereikbaarheid of de beperkt mogelijk in te zetten communicatiemiddelen niet bagatelliseren. De Dienst Wegverkeer onderzoekt de mogelijkheid en de daarbij behorende kosten om een meldpunt ten behoeve van de wegbeheerders centraal in te richten, dat zo mogelijk 7 dagen per week 24 uur per dag bereikbaar is of dat anders over vaste openingstijden beschikt.

## 5. Financiële lasten

*De leden van de CDA-fractie vragen de regering om nader toe te lichten waarom in de nieuwe situatie «kosten voor de voor het aanleveren van gegevens op een door de Dienst Wegverkeer voorgeschreven wijze» worden doorberekend die in de oude situatie niet werden doorberekend. De leden van de VVD-fractie vragen hoe lang de startsituatie duurt waarin 2 euro per wegbeheerder wordt gerekend en welke kosten een wegbeheerder maakt voor een langlopende ontheffing.*

Ik moet voor de beantwoording van deze vraag terugrijpen op de geschiedenis. Bij de aanvang van het verlenen van ontheffingen in mandaat voor een wegbeheerder stippelden medewerkers van de Dienst Wegverkeer aan de hand van landkaarten de route uit. De wegbeheerders verzamelden de gegevens omtrent hun infrastructuur en tot zeer recent noteerden zij deze op door de Dienst Wegverkeer verstrekte landkaarten. Iedere wegbeheerder administreerde op eigen wijze zijn eigen geografische data en bijzonderheden en hield zelf bij wat daarvan aan de Dienst Wegverkeer was verstrekt. De Dienst Wegverkeer leverde maatwerk per wegbeheerder en maakte met ieder aparte werkafspraken. Op weg naar de vorming van één loket heeft de Dienst Wegverkeer geprobeerd zowel de werkprocessen intern als die met en bij de wegbeheerders te uniformeren. Het in gebruik nemen van geautomatiseerde bestanden door de Dienst Wegverkeer in plaats van (of soms nog in aanvulling op) de landkaarten, betekent voor de wegbeheerder dat de aanlevering van de weggegevens in een voorgeschreven formaat dient te geschieden en hierover regelmatig met de Dienst Wegverkeer over en weer wordt gecommuniceerd. De nieuwe werkwijze brengt dus niet alleen aanpassingen voor de Dienst Wegverkeer, maar ook voor de wijze van aanleveren en het beheer van de gegevens door de wegbeheerders met zich mee. Tot op heden heeft iedere wegbeheerder dit beheer op eigen wijze vormgegeven en aansluiting aan de nieuwe situatie zal voor sommige wegbeheerders meer inspanningen met zich meebrengen dan voor andere. Via een proef die reeds in 1998 is gehouden, is hierin inzicht verkregen. Deze proef heeft grotendeels de basis gevormd voor de kostenstructuur. In overleg met de vier betrokken provincies is een gemiddelde afdracht overeengekomen welke de kosten voor het overdragen van gegevens en de toestemming naar verwachting zullen dekken. Betrokkenen bij de voorbereiding van het wetsvoorstel hebben na uitgebreid overleg deze uitkomsten kunnen onderschrijven.

Overigens blijft de hoogte van deze bedragen onderwerp van het op te richten overleg. Ook het afbakenen van de beslisruimte brengt vanwege de extra inzet van capaciteit in de aanvangssituatie meer kosten met zich mee. Aangezien wegbeheerders zelf niet meer bevoegd zijn leges te heffen, zouden zij in de startsituatie deze kosten zelf moeten dragen. In de voorliggende voorstellen is gekozen voor een tegemoetkoming in deze kosten van wegbeheerders via een afdracht van de tarieven. Zowel voor langlopende als incidentele ontheffingen wordt per wegbeheerder wiens beheersgebied de ontheffing betreft € 2,- afgedragen.

In het overleg tussen onder andere de Dienst Wegverkeer, wegbeheerders en de branche zal worden bezien of de inschatting van een afdracht van € 2,- per ontheffing in de praktijk redelijk blijkt te zijn en kan onderzocht worden op welk moment deze kosten kunnen afnemen of wellicht juist moeten stijgen door bijvoorbeeld toenemende inzet van ICT. Bij langlopende ontheffing hoeft de wegbeheerder in de regel verder niet meer kosten te maken of handelingen te verrichten en vindt naast de afdracht van € 2,- geen aanvullende vergoeding plaats. Bij incidentele ontheffingen wordt naast de voornoemde € 2,- een vergoeding van € 14,- afgedragen per wegbeheerder.

*De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven waarom de centralisatie niet leidt tot een grotere doelmatigheid (onder andere schaalvoordelen, minder personeel, lagere overhead)? De leden vragen voorts nader toe te lichten waarom «de kosten als gevolg van een extra afdracht aan Rijkswaterstaat» in de nieuwe situatie worden doorberekend, die in de oude situatie niet werden doorberekend.*

Zoals ik hiervoor reeds heb aangekondigd beantwoord ik de vraag van de leden van het CDA, gesteld in het kader van de administratieve lasten, vanwege de verwevenheid van het onderwerp bij de beantwoording van een vraag van dezelfde fractie met betrekking tot financiële lasten. Administratieve lasten betreffen de kosten voor het bedrijfsleven om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wetten en regelgeving van de overheid. Ten gevolge van dit wetsvoorstel wordt een reductie van administratieve lasten behaald. Onder andere omdat transportondernemingen voor één transport niet meer meerdere aanvragen bij verschillende wegbeheerders hoeven in te dienen, maar met één aanvraag bij de Dienst Wegverkeer kan worden volstaan. De te betalen tarieven maken geen deel uit van de administratieve lasten.

Het bedrag dat feitelijk voor een aanvraag moet worden betaald, vanwege de kosten die de overheid daarvoor maakt, is aan te merken als een financiële last. Hoewel door de realisatie van één loket ook aan de zijde van de overheid een geringe kostenreductie wordt gerealiseerd, stijgen op het moment van inwerkingtreding van het wetsvoorstel deze financiële lasten wel. Het feit dat de kostenreductie gering is, is te verklaren vanuit de geleidelijke totstandkoming van het ene loket bij de Dienst Wegverkeer. De berekening van de kostenreductie in dit wetsvoorstel heeft slechts betrekking op het moment vlak voor inwerkingtreding van het wetsvoorstel en het moment erna. De kostenreductie ten gevolge van schaalvoordelen, minder personeel en lagere overhead zijn reeds in de afgelopen tien jaar voor het overgrote deel gerealiseerd. Immers de Dienst Wegverkeer verleent voor meer dan 80% van de wegbeheerders reeds de ontheffing in mandaat. De stijging van de totale financiële lasten kan worden verklaard uit het feit dat op dat moment niet alle kosten die worden gemaakt in het kader van de ontheffingverlening worden doorberekend aan de aanvrager van een ontheffing. Tot op heden heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in het bijzonder Rijkswaterstaat, zijn inspanningen als wegbeheerder in het kader van verlenen van toestemming voor exceptioneel transport gefinancierd uit het budget voor onderhoud van de rijkswegen. Besloten is dit niet meer te doen vanwege de toegenomen inspanningen bij de verlening van toestemming, alsmede vanwege de budgettaire problemen bij het onderhoud van de wegen. Deze stijging is echter niet het gevolg van de centralisatie en het besluit om de kosten te gaan doorberekenen had op ieder moment genomen kunnen worden. Besloten is het moment te laten samenvallen met de inwerkingtreding van het wetsvoorstel, opdat er op één moment een gewijzigde tariefstructuur van kracht wordt en vandaar dat het met het oog op transparantie ook is opgenomen in de berekening van de financiële lasten na inwerkingtreding van het wetsvoorstel (zie tabel 2 op pagina 11 van de memorie van toelichting). Het financieel voordeel dat is behaald zonder afdracht aan Rijkswaterstaat komt uit op € 34 250,-. Voor alle duidelijkheid merk ik op dat het niet letterlijk om een «extra» afdracht aan Rijkswaterstaat gaat, in die zin dat Rijkswaterstaat na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel op gelijke wijze als de overige wegbeheerders een vergoeding voor de gemaakte kosten ontvangt.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel 149b, tweede lid

*De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan aangeven hoe in theorie de uniforme beslisruimte is geformuleerd*

De in theorie geformuleerde beslisruimte komt erop neer dat voor wat betreft breedte en lengte van een voertuig de beslisruimte van de Dienst Wegverkeer afhankelijk wordt gesteld van de breedte van een weg of weggedeelte of bijvoorbeeld van een viaduct. De Dienst Wegverkeer moet dan bijvoorbeeld toestemming vragen indien het een weg betreft die tussen de 7,2 meter en 7,5 meter breed is en het voertuig en de lading tezamen breder zijn dan 4,5 meter. In geval van lengte wordt de beslisruimte afhankelijk gesteld van het feit of het een auto(snel)weg betreft of dat het gaat om het onderliggend wegennet. Ten aanzien van massa's zal een bepaald tonnage worden vastgesteld waarbij nog ter discussie staat of deze massa ten behoeve van de beslisruimte gerelateerd zal worden aan een classificatie van kunstwerken en wegen.

*De leden van de VVD-fractie zijn van oordeel dat, nu er in de praktijk niet één uniforme beslisruimte voor de Dienst Wegverkeer is, er onduidelijkheid ontstaat voor de aanvragers van ontheffingen over in welke gevallen de Dienst Wegverkeer zelfstandig een aanvraag kan afhandelen en in welke gevallen de wegbeheerders benaderd moeten worden.*

Het kenmerk van het ontstaan van één loket is dat er één aanspreekpunt voor de aanvrager van de ontheffing ontstaat. Dit is de front-office. Van wat er in de back-office van dat loket gebeurt, hoeft de aanvrager zich juist geen beeld meer van te vormen. De aanvrager kan er in zijn algemeenheid vanuit gaan dat hij binnen 48 uur antwoord op zijn aanvraag heeft, ongeacht of hier toestemming aan een wegbeheerder voor moet worden gevraagd of niet. Overigens wordt in de beschikking zelf door de Dienst Wegverkeer wel duidelijk aangegeven welke wegbeheerders zijn betrokken en bij welke instantie de aanvrager moet zijn om eventueel bezwaar of beroep in te stellen tegen de ontheffing.

*De VVD vraagt zich af waarom een uniforme beslisruimte en uniforme beperkingen en voorschriften voor identieke wegtypen niet mogelijk zijn.* De uniforme beslisruimte kan in de praktijk niet onverkort worden toegepast. De veelvormigheid van de infrastructuur staat naar huidig inzicht aan een dergelijke categorisering in de weg. Er zijn bijvoorbeeld wegen die niet overal even breed zijn, waardoor een weg onder meerdere wegtypen kan vallen. Een weg moet dan in trajecten worden verdeeld, waarvoor dan verschillende beslisruimten voor de Dienst Wegverkeer gaan gelden. Wegbeheerders formuleren de beslisruimte bij de aanvang van de centralisatie alleen aan de hand van door hen voorziene (en vaak op dit moment al bekende) knelpunten. De verdeling in trajecten (het liefst langs uniforme criteria die dus gelijkelijk gelden voor alle wegbeheerders) zal op termijn worden nagestreefd. Om de beperkingen en voorschriften van de verschillende wegbeheerders te uniformeren, is in het wetsvoorstel voorzien in het hiervoor reeds aangehaalde overleg tussen onder andere Dienst Wegverkeer en de wegbeheerders. Daarin zullen ook stappen worden genomen om in de praktijk tot een uniforme beslisruimte te komen. Dit zal de noodzakelijke eerste stap vormen om op termijn tot opnemings van algemeen verbindende voorschriften over dit onderwerp in een algemene maatregel van bestuur of in een ministeriële regeling kan worden besloten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs