

Vergaderjaar 2004–2005

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. 8

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 mei 2005

De commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief inzake het Besluit exceptionele transporten (VW 05-288). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 mei 2005. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD) Dijssebloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Buijs (CDA).

1

Hoe kan het dat thans deze AmvB voorligt bij de Kamer, terwijl de wijziging van de Wegenverkeerswet, waar deze uit voortvloeit, al op 9 december 2004 van kracht is geworden (Stb. 687) en bij die wetswijziging alle onderwerpen die thans in de AMvB worden geregeld al zijn meegenomen?

De Wet van 9 december 2004 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot het verlenen van ontheffingen in bepaalde gevallen door de Dienst Wegverkeer en enkele technische wijzigingen (Stb. 2004, 687) is vastgesteld, bekrachtigd en bekendgemaakt. Nog niet alle artikelen van deze wet zijn echter in werking getreden. Artikel V betreft de inwerkingtreding van de verschillende artikelen en onderdelen. Op grond van het eerste lid treedt het artikel en de onderdelen die de ontheffing van exceptionele transporten regelen (artikel I, onderdelen A, B, F tot en met H, en artikel IV) in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit inwerkingtredingsbesluit zal zowel de inwerkingtreding van de wet als die van het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten betreffen, zodat wet en algemene maatregel van bestuur op hetzelfde moment in werking treden.

2

Waarom is ervoor gekozen een uitzondering te maken voor personenauto's, bedrijfsauto's of aanhangwagens achter personenauto's en bedrijfsauto's? Is de mogelijkheid overwogen om deze rol volledig bij de Dienst Wegverkeer neer te leggen?

Wetsystematisch is gekozen voor de volgende opzet. Artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994 betreft de toedeling van de bevoegdheid tot ontheffingverlening aan de decentrale wegbeheerders. In afwijking van die bevoegdheidstoedeling wordt centraal aan de Dienst Wegverkeer de bevoegdheid tot ontheffingverlening in bepaalde gevallen toegedeeld. De exacte gevallen waarin de Dienst Wegverkeer centraal ontheffing mag verlenen worden opgesomd in artikel 2 van het conceptbesluit ontheffingverlening exceptionele transporten. Dit betreft dus ontheffingen voor exceptionele transporten, waarvan kenmerkend is dat deze niet voor wat betreft breedte, hoogte, lengte, massa of aslasten aan de eisen in het Voertuigreglement kunnen voldoen. Op andere terreinen die niet de ontheffingverlening met betrekking tot exceptionele transporten betreffen bestaat die noodzaak niet. Voor die terreinen is derhalve niet overwogen de bevoegdheid te centraliseren. Tot slot is de bevoegdheid tot ontheffingverlening beperkt tot het verlenen van ontheffing van bepaalde artikelen van het Voertuigreglement.

3

Welke afspraken zijn vastgelegd met betrekking tot de communicatie tussen de Dienst Wegverkeer en de decentrale overheden, die wegbeheerder zijn?

Individuele wegbeheerders worden op uniforme wijze door de Dienst Wegverkeer benaderd. De Dienst Wegverkeer vraagt iedere wegbeheerder om op basis van uniforme criteria de beslismarge vast te stellen. Deze procedure strookt met wet en algemene maatregel van bestuur waarbij de wegbeheerder de gegevens dient te verstrekken op een door de Dienst Wegverkeer vastgestelde wijze. Ook kunnen indien nodig op basis van ministeriële regeling nadere regels over de gegevensverstrekking worden gesteld. De communicatie tussen de Dienst Wegverkeer en de wegbeheerders krijgt in belangrijke mate inhoud door het overleg als bedoeld in artikel 149a, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

4

Hoe hebben decentrale overheden, die wegbeheerder zijn op het voorliggende voorstel gereageerd?

De wet- en regelgeving met betrekking tot de centralisatie van de bevoegdheid tot ontheffingverlening is tot stand gekomen in nauw overleg met de wegbeheerders. De Unie van Waterschappen (UvW), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en Rijkswaterstaat (RWS) hebben allen geparticipeerd in een projectgroep die speciaal ten behoeve van dit onderwerp was ingericht. Overigens zijn in alle fasen van de ontwikkeling van de wet- en regelgeving de betrokken brancheorganisaties geconsulteerd. Met betrekking tot het wetsvoorstel is hen bovendien formeel gelegenheid gegeven te reageren. Gelet op de betrokkenheid en de reacties van de wegbeheerders op het wetsvoorstel en nadien hun betrokkenheid bij de totstandkoming van het ontwerpbesluit is er mede in overleg met hen voor gekozen dit besluit niet ook nog formeel voor te leggen.

5

Zal het beleid met betrekking tot ondeelbare en deelbare ladingen daadwerkelijk worden voortgezet door de Dienst Wegverkeer?

De Dienst Wegverkeer bepaalt het beleid met betrekking tot ondeelbare lading niet. De wegbeheerders zelf blijven bevoegd dit beleid te bepalen. Dit besluit brengt geen verandering in de bestaande situatie dienaangaande.

6

Op welke wijze wordt toegezien op een juiste toepassing en invulling van de taken van de Dienst Wegverkeer?

In algemene zin is het toezicht op de Dienst Wegverkeer als zelfstandig bestuursorgaan geregeld in de Wegenverkeerswet 1994. Er is een raad van toezicht die belast is met het toezicht op de werkzaamheden van de directie en tevens goedkeuring moet verlenen aan een aantal besluiten van de directie (artikel 41). De vaststelling van bepaalde tarieven (onder andere die met betrekking tot de ontheffingverlening), de financiële begroting en het financieel meerjarenbeleidsplan zijn aan de goedkeuring van de raad van toezicht en van de minister onderworpen. Met behulp van de goedkeuring kan vooraf toezicht worden gehouden op het beleid en de financiën. Jaarlijks stelt de Dienst Wegverkeer een jaarverslag en jaarrekening op waardoor ook achteraf toezicht op de inkomsten en uitgaven kan worden gehouden.

7

Is er een evaluatie van de voorziene beleidswijziging of een monitoring van de gevolgen voorzien? Zo ja, wat is hiervan de planning?

De Wegenverkeerswet voorziet via art. 149a, derde lid, in een periodiek overleg tussen betrokken partijen. In dit besluit worden regels gesteld voor de samenstelling van het overleg. In aanvullende ministeriële regeling zullen regels worden gesteld over bijvoorbeeld het secretariaat, de (minimale) vergaderfrequentie en mogelijke onderwerpen. In de toelichting op de wet en op het besluit is al wel aangegeven welke onderwerpen in aanmerking komen te worden behandeld in het overleg (o.a. de tariefstructuur, toewerken naar uniformering van de beslisruimte, werken aan uniformering van de beperkingen en voorschriften, centraliseren van de bevoegdheid voor het langzaam (exceptioneel) verkeer, beleid ten aanzien van deelbare lading en onderzoeken van verdergaande mogelijkheden van automatisering).

In het overleg is de facto de effectiviteit van het besluit frequent onderwerp van bespreking en kan ook de eventuele noodzaak tot bijstelling naar voren komen. Het is derhalve niet noodzakelijk een formeel evaluatiemoment in te bouwen.

8

Hoe wordt na inwerkingtreding van de AmvB gewaarborgd dat een snelle doorlooptijd bij het verlenen van ontheffingen door de Dienst Wegverkeer gehandhaafd blijft? Zou hier een systeem van fatale termijnen, zoals bijvoorbeeld genoemd in de motie Koopmans/De Krom (29 383, nr. 3H), geïntroduceerd kunnen worden?

Bij de voorbereidingen van het wetsvoorstel is bezien of het noodzakelijk is in de Wegenverkeerswet 1994 of de algemene maatregel van bestuur van de Algemene wet bestuursrecht afwijkende termijnen op de nemen waarbinnen de aanvraag door de Dienst Wegverkeer moet zijn behandeld. Hiervan is afgezien. In de decentrale situatie zijn er geen termijnen vastgesteld en de praktijk verloopt naar tevredenheid. Vandaar dat het voornog niet nodig lijkt van de Algemene wet bestuursrecht afwijkende termijnen vast te stellen.

Ook gelet op de mogelijke complexiteit van de beoordeling van het transport (voertuigconfiguratie, route en passage van kunstwerken), lijkt ook het opnemen van een of meer fatale termijnen niet in de rede liggen. Dit klemt te meer omdat bij een fatale termijn een fictieve positieve beslissing geacht wordt te zijn genomen en een juist via het systeem van ontheffingen bedoelde afweging in het concrete geval niet plaatsvindt. Bij exceptionele transporten zou dat feitelijk dan tot een beslissing leiden waarbij onder andere de veiligheid van het overige verkeer niet is beoordeeld. Dit is maatschappelijk gezien onwenselijk. Ik ben dus van oordeel dat het verlenen van ontheffingen voor exceptionele transporten zich niet leent voor de figuur van fatale termijnen.

9

Elke wegbeheerder kan bepalen tot welke afmetingen of massa's de Dienst Weg-verkeer zelfstandig een ontheffing kan afgeven en in welke gevallen toestemming aan de wegbeheerder moet worden gevraagd. Voor identieke wegtypes kunnen wegbeheerders dus afwijkende voorschriften en dito beslisruimte voorschrijven. Waarom is een uniforme beslisruimte (nog) niet mogelijk?

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 veelvormigheid van de infrastructuur staat naar huidig inzicht de uniforme beslisruimte in de weg. De uniforme beslisruimte kan in de praktijk niet onverkort worden toegepast. Het periodieke overleg ingevolge artikel 149a, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 kan als platform dienen om te komen tot verdere uniformering van beperkingen en voorschriften van de verschillende wegbeheerders.

10

Het is denkbaar dat een individuele wegbeheerder voor alle ontheffingen op zijn wegen toestemming voorschrijft, waardoor de facto de door het besluit beoogde centralisatie wordt gefrustreerd. Hoe kan dit worden tegengegaan? In hoeverre kan de Minister van Verkeer en Waterstaat in zo'n situatie ingrijpen?

In theorie is het mogelijk dat een wegbeheerder de centralisatie frustreert door altijd te eisen dat toestemming wordt gevraagd. De praktijk wijst inmiddels anders uit. Inmiddels hebben 7 provincies en 390 gemeenten

mandaat verleend. Ter voorbereiding op het wetsvoorstel hebben reeds 10 provincies en 290 gemeenten aangegeven wat hun beslisruimte is. Het blijkt dat wegbeheerders in het begin nog wat voorzichtig te werk gaan. Daarbij speelt een rol dat zij niet altijd de noodzakelijke gegevens voor al hun wegen op korte termijn paraat hebben. In samenwerking met de Dienst Wegverkeer worden voor die problemen naar praktische oplossingen gezocht. Deze werkwijze van de Dienst Wegverkeer is erop gericht dat in ieder geval de corridors, waarvoor op basis van de huidige praktijk is gebleken het grootste aantal ontheffingen wordt verleend, van een voldoende ruime beslisruimte is voorzien. Zo kan de Dienst Wegverkeer voor het merendeel van de gevallen snel en efficiënt handelen.

11

In hoeverre is er voor het bedrijfsleven met inwerkingtreding van het onderhavige besluit sprake van geharmoniseerde tarieven voor ontheffingen? Staat het een wegbeheerder vrij om voor een meer gecompliceerd transport (toestemmingsvereiste) via de Dienst Wegverkeer een extra tarief aan vervoerder te vragen?

De wegbeheerders hebben door het centraliseren van de bevoegdheid tot ontheffing-verlening, de bevoegdheid om zelf tarieven (leges) in rekening te brengen verloren. Het gekozen systeem laat derhalve geen ruimte voor de wegbeheerders om via de Dienst Wegverkeer een extra tarief aan de vervoerder te vragen.

12

Hoe kan worden voorkomen dat wegbeheerders eigen, onderling afwijkende voorschriften aan ontheffingen verbinden?

In de gecentraliseerde situatie kunnen wegbeheerders aangeven dat zij om toestemming moeten worden gevraagd en kunnen daarbij via de te beoordelen concept-ontheffing beperkingen of voorschriften aan de te verlenen ontheffing verbinden. Ieder kan dit in beginsel naar eigen inzicht doen. Wel zal er steeds meer via het overleg aan harmonisatie worden gewerkt.

13

Hoe verhoudt een meldplicht bij de wegbeheerder in geval van ontheffingen zich tot het systeem van de centrale ontheffingverlening en tot de doelstellingen van de regelgeving? Wordt het voordeel van één loket door deze meldplicht ongedaan gemaakt?

De meldingsplicht doet geen afbreuk aan het systeem of de doelstelling van de centralisatie van de bevoegdheid tot ontheffingverlening. Het is zelfs inherent aan het gekozen systeem. Hoewel één loket is gevormd, blijven de decentrale, lokale omstandigheden essentieel bij een verantwoorde ontheffingverlening. In die lijn ligt centralisatie bij de aanvraag en verlening van een ontheffing enerzijds en toch decentrale handelingen in de vorm van een melding anderzijds in de rede. Door middel van een melding verzekert de aanvrager zich ervan dat op de route geen tijdelijke of nieuwe beperkingen, zoals wegwerkzaamheden zijn en komt hij niet onverwacht vast te staan. Zoals reeds aangegeven in de nota naar aanleiding van het verslag (kamerstukken II 2003-04, 29 545, nr. 7) wordt door de Dienst Wegverkeer de mogelijkheid en de kosten onderzocht om een meldpunt ten behoeve van de wegbeheerders centraal in te richten.

14

Hoe wordt bewerkstelligd dat het in te stellen overleg daadwerkelijk bijdraagt aan de oplossing van problemen, bijvoorbeeld ten aanzien van de tariefstructuur van de Dienst Wegverkeer en de uniformering van de

beslisruimte? Wat gebeurt er als er niet tot overeenstemming gekomen kan worden? Krijgt de Minister van Verkeer en Waterstaat een zwaardere stem in het bedoelde overleg?

De partijen die opereren op het terrein van exceptionele transporten zijn in grote mate op elkaar aangewezen. Het vertrouwen bestaat dat het overleg prangende problemen tot een gedragen oplossing zal kunnen brengen. De vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat die deelnemen aan het overleg kunnen daarin een bijdrage leveren. Beoogd is alle partijen evenveel inspraak in het overleg te bieden. Dit benadrukt namelijk de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de problemen die bestaan op het terrein van exceptioneel transport.