

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. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

Jaarlijks vinden in Nederland vele duizenden transporten over de weg plaats waarvan de afmetingen en de massa's de reguliere wettelijke maxima overschrijden. Het gaat daarbij in de meeste gevallen om vervoer van ondeelbare lading, maar het kan ook gaan om bijzondere voertuigen, die vanwege hun specifieke gebruik niet aan de wettelijke afmetingen, massa's en aslasten (kunnen) voldoen. Ook kan het gebruik van een samenstel van voertuigen leiden tot overschrijding van de reguliere wettelijke afmetingen. Onder exceptioneel transport wordt in deze memorie van toelichting dan ook verstaan een transport met een voertuig of een samenstel van voertuigen, met inbegrip van de daarmee vervoerde lading, dat niet voldoet aan de bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 voorgeschreven eisen met betrekking tot breedte, hoogte, lengte, massa of aslasten.

Voor exceptionele transporten is een ontheffing vereist om rechtmatig de eisen, die zijn opgenomen in de Wegenverkeerswet 1994 of in de daarop gebaseerde regels in het Voertuigreglement of in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, te kunnen overschrijden. Het doel van deze ontheffingverlening is het vervoer mogelijk te maken en tegelijkertijd de verkeersveiligheid, de duurzaamheid van de infrastructuur en de doorstroming van het overig verkeer te waarborgen.

In artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994 is geregeld welke instanties bevoegd zijn tot het verlenen van een ontheffing van bepalingen uit die wet en de daarop gebaseerde regels. Het grootste deel van de ontheffingen op grond van artikel 149 heeft betrekking op de exceptionele transporten, maar ook in andere gevallen kan ontheffing worden verleend. Op grond van artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994, in samenhang met het Voertuigreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, verleent elke wegbeheerder (het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen) voor zijn wegen de ontheffing. Dit betekent dat ook voor het exceptioneel transport in principe vele honderden instanties bevoegd

zijn ontheffingen te verlenen, waarbij een grote diversiteit in aanvraagprocedures, beoordeling van de aanvragen en de aan de ontheffing verbonden voorwaarden kan en in het verleden ook is ontstaan.

Een onderzoek in 1987 naar de mogelijkheid van een centralisatie van de ontheffingverlening in het kader van exceptioneel transport heeft in eerste instantie niet kunnen leiden tot overeenstemming ter zake (zie Kamerstukken II 1987/88, 20 200, nr. 3). Zowel vanuit het bedrijfsleven als vanuit de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is bij de totstandkoming van de Wegenverkeerswet 1994 de wens naar voren gebracht om alsnog tot centralisatie te komen. In de Wegenverkeerswet 1994 is reeds een bepaling opgenomen (artikel 139, tweede lid, onderdeel b, later vernummerd tot artikel 149, tweede lid, onderdeel b) die centralisatie beoogt, waarbij de Dienst Wegverkeer is aangewezen als uitvoerende instantie. Deze bepaling is echter niet in werking getreden. Voor de rijks- en provinciale waterschappen is op basis van het wel reeds in werking getreden artikel 149, eerste lid, onderdeel a, bepaald dat de Dienst Wegverkeer de centraal uitvoerende organisatie is. Thans is er aanleiding om via wetwijziging nader in de centralisatie te voorzien.

In aanloop op de inwerkingtreding van artikel 149, tweede lid, onderdeel b, is de Dienst Wegverkeer in 1994 begonnen met het verlenen van ontheffingen namens diverse wegbeheerders die de Dienst Wegverkeer daarvoor een mandaat hebben verleend. Inmiddels heeft de Dienst Wegverkeer van ongeveer tachtig procent van de gemeenten, vijf provincies en zes waterschappen een mandaat gekregen. Daarnaast verzorgt hij de bemiddeling tussen aanvrager en provincies die nog geen mandaat hebben verleend.

Het wetsvoorstel is afgestemd met alle betrokkenen, zoals de Dienst Wegverkeer, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de VNG, de EVO, Transport en Logistiek Nederland (TLN), de Vereniging Verticaal Transport (VVT), de Unie van Waterschappen en Cumela. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat alle betrokkenen instemmen met de doelstelling van het wetsvoorstel (zie paragraaf 2 van deze toelichting). Met name het punt van standaardisering en uniformering van de procedure rond de ontheffingverlening, de voorschriften en beperkingen die aan een ontheffing kunnen worden verbonden, en de uniformering van het ontheffingsdocument worden door de branche als belangrijke voordelen aangemerkt. Vragen die zijn gesteld betreffen vooral het punt van de tarifiering. De antwoorden op deze vragen zijn verwerkt in de paragrafen over de administratieve lasten respectievelijk de financiële lasten.

Tot slot is advies uitgebracht door het Adviescollege toetsing administratieve lasten (ACTAL). ACTAL heeft geen bezwaren tegen het wetsvoorstel, maar constateert dat de in de memorie van toelichting opgenomen berekening van de gevolgen van dit wetsvoorstel voor de administratieve lastendruk afwijkt van de berekeningen in de in 1999 uitgebrachte 0-meting en doet de aanbeveling de 0-meting te herzien. Bezien zal worden hoe aan dit advies uitvoering kan worden gegeven.

In dit wetsvoorstel zijn tevens enkele technische wijzigingen voorgesteld. Deze wijzigingen zijn in de artikelsgewijze toelichting nader gemotiveerd.

2. Doelstelling van dit wetsvoorstel

Onderhavig wetsvoorstel – afgezien van voornoemde technische wijzigingen – beoogt de centralisatie van ontheffingsaanvragen tot stand te brengen. In de toekomst zullen alle ontheffingsaanvragen die betrekking hebben op bij algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen via

de Dienst Wegverkeer verlopen. Hierbij zal het gaan om ontheffingsaanvragen voor exceptionele transporten voor zover het betreft personenauto's, bedrijfsauto's en aanhangwagens achter personenauto's of bedrijfsauto's. Het zal derhalve niet gaan om ontheffingsaanvragen voor exceptionele transporten met ongekentekende voertuigen.

Om verschillende redenen wordt de beoogde centralisatie van de ontheffingverlening wenselijk geacht. De eerste reden is dat de aanvrager op dit moment soms toch nog naast een aanvraag bij de Dienst Wegverkeer ook bij één of meer wegbeheerders een ontheffing moet aanvragen. In de toekomst zal één aanvraag bij de Dienst Wegverkeer voldoende zijn om voor het hele traject een ontheffing te verkrijgen («één-loketgedachte»). Dit heeft dus een vermindering van tijd en moeite bij het bedrijfsleven tot gevolg, waardoor de administratieve lasten zullen afnemen. De centralisatie van de bevoegdheid tot ontheffingverlening is ook in beschouwing genomen bij het onderzoek naar mogelijkheden tot reductie van administratieve lasten door een werkgroep onder voorzitterschap van mevrouw mr. W. Sorgdrager ten behoeve van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het rapport van de werkgroep wordt onder andere geconstateerd dat de introductie van de «één-loketgedachte» een bijdrage kan leveren aan de vermindering van administratieve lasten. Het tot stand brengen van een centrale afgifte van ontheffingen voor exceptionele transporten is als aanbeveling in het rapport opgenomen.

Dat de Dienst Wegverkeer alle ontheffingen gaat verlenen, betekent in de tweede plaats meer transparantie en rechtszekerheid voor de aanvrager. De Dienst Wegverkeer hanteert voor alle (soorten) aanvragen, voor zover dat mogelijk is, gelijksoortige procedures, beoordelingscriteria, ontheffingsvoorwaarden en tarifiering. Bijkomend voordeel is dat er na centralisatie sprake zal zijn van één ontheffingsdocument. De aanvrager zal dan niet meer te maken hebben met verschillende ontheffingsdocumenten. Wel kan op weggedeelten of bij kunstwerken waar dat nodig is rekening worden gehouden met de plaatselijke omstandigheden en kan er zo nodig een gericht beleid worden gevoerd. Dit kan betekenen dat een wegbeheerder voor het gebruik van zijn weg afzonderlijke voorwaarden kan stellen. Hoewel uitzonderingen onder omstandigheden te rechtvaardigen zijn, wordt in de toekomst steeds meer geprobeerd de ontheffingverlening, en daarmee ook de uitzonderingen die een wegbeheerder mag aanvoeren, te uniformeren. In het in artikel 149a, derde lid, bedoelde overleg tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Dienst Wegverkeer, de wegbeheerders, de politie, transportbegeleiders en vertegenwoordigers uit de betrokken branches en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven zal aan die uniformering steeds meer gestalte worden gegeven.

De derde reden voor de centralisatie is de bevordering van de verkeersveiligheid. De Dienst Wegverkeer heeft het aanvraagproces vanaf 2001 steeds meer geautomatiseerd. Hierdoor kunnen op termijn grotere aantallen aanvragen snel worden afgehandeld. Het geautomatiseerde systeem dat daartoe is ontwikkeld stippelt, rekening houdend met de afmetingen, de massa en aslasten van het transport en de beperkingen in weg of kunstwerk, automatisch de kortst mogelijke, haalbare en daardoor toegestane route uit. Ten gevolge van de centralisatie zal het systeem met actuele gegevens van alle wegbeheerders worden gevuld en kan op basis van juiste en volledige gegevens de meest verkeersveilige ontheffing worden verleend. Voor het goed functioneren van het systeem kunnen regels worden gesteld betreffende het actueel houden van het gegevensbestand door de wegbeheerders en de Dienst Wegverkeer.

Uit het geautomatiseerde systeem zal, ten vierde, op termijn beleidsinformatie kunnen worden gegenereerd. Deze informatie kan worden gebruikt om een beter zicht te krijgen op de aantallen en soorten exceptionele transporten die plaatsvinden op de Nederlandse wegen. Onder meer deze beleidsinformatie kan relevant zijn voor berekeningen van de toe te laten belasting en afschrijving van de infrastructuur (voornamelijk het asfalt en de kunstwerken) en bij berekeningen van verkeersintensiteit en doorstroming van het verkeer. Naar verwachting zal door de centralisatie het aantal transporten zelf niet toenemen, maar wel het aantal aanvragen voor ontheffingen en dus het aantal afgegeven ontheffingen. Door het toegenomen gemak bij de aanvraag, zal de bereidheid een ontheffing aan te vragen immers toenemen. Momenteel vinden met enige regelmaat transporten plaats zonder dat daarvoor de benodigde ontheffing is afgegeven. De verwachting is dat door de centralisatie het zwart- of grijsrijden zal afnemen. Daarnaast kan de Dienst Wegverkeer uit zijn beleidsinformatie nagaan waar de meeste transporten worden gereden (zogenoemde corridors) en daarop kan door de politie gericht worden gehandhaafd.

Voor alle duidelijkheid wordt erop gewezen dat het centraliseren van de bevoegdheid niet impliceert dat alle exceptionele transporten per definitie zijn toegestaan. De Minister van Verkeer en Waterstaat is voornemens het nut en de noodzaak van exceptionele transporten te gaan onderzoeken, mede in relatie tot de belasting van de infrastructuur. Dit kan eventueel tot bijstelling van het door de Dienst Wegverkeer uit te voeren ontheffingenbeleid ten aanzien van het hoofdwegennet leiden.

3. Handhaving

De met dit wetsvoorstel beoogde centralisatie van de ontheffingverlening zal geen wijzigingen aanbrengen in het in de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften gekozen stelsel van handhaving. De naleving wordt bevorderd doordat de aanvraag bij één loket kan plaatsvinden. Dit werkt drempelverlagend voor de aanvragers. De aanvrager kan iedereen zijn, zoals de opdrachtgever, de transporteur, de kentekenhouder of een tussenpersoon. De bestuurder van het exceptionele transport is evenwel degene die feitelijk wordt gecontroleerd op naleving van de ontheffing en de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen.

De voorlichting door de Dienst Wegverkeer zal uniform plaatsvinden, wat de bekendheid met en de duidelijkheid van de regelgeving en de procedure bij de betrokken transportbranches en het bedrijfsleven zal vergroten.

Aangezien er inhoudelijk geen wijzigingen optreden in het beleid bij de verlening van de ontheffing, zal door de politie na inwerkingtreding van de wet als gevolg daarvan niet méér of strenger worden gehandhaafd dan voor inwerkingtreding.

In afstemming met politie, het openbaar ministerie en de betrokken branches en bedrijfsleven wordt door de Dienst Wegverkeer gewerkt aan een nieuw, uniform ontheffingsdocument. Dit document dient snel inzichtelijk te maken waarvan ontheffing is verleend, en welke beperkingen en voorschriften aan de ontheffing zijn verbonden. Dit is relevant voor de vraag tegen welk feit of welke gedraging kan worden opgetreden. Onderzocht wordt of de feitcodes kunnen worden aangepast, waardoor de sancties die staan op het rijden zonder ontheffing, in strijd met de ontheffing, dan wel met een ontheffing, maar met overtreding van de daaraan verbonden beperkingen of voorschriften, in een meer redelijke verhou-

ding komen te staan. Het nieuwe document dient de transporteur en bestuurder een handvat te geven bij de naleving en de handhaafbaarheid door politie en justitie te vergroten.

4. Administratieve lasten

In dit onderdeel wordt specifiek ingegaan op de administratieve lasten die verbonden zijn aan de centralisatie van de bevoegdheid tot ontheffing-verlening. Administratieve lasten kunnen worden veroorzaakt door het indienen van een aanvraag, een meldingsplicht, door het maken van bezwaar en beroep, door de plicht gegevens te verstrekken of door het op de hoogte komen van de wettelijke verplichting. In deze paragraaf komen deze onderwerpen achtereenvolgens aan bod.

Potentieel kan een ieder gaan rijden met een exceptioneel transport en kan ook een ieder een aanvraag voor een ontheffing indienen. Feitelijk gaat het naar schatting om ongeveer vijfhonderd bedrijven die jaarlijks een of meer aanvragen voor een ontheffing indienen. Dit kan een aanvraag voor een incidentele ontheffing zijn, waarbij binnen een beperkte periode over de in de ontheffing vastgelegde route mag worden gereden. Daarnaast zijn aanvragen mogelijk voor langlopende ontheffingen, waarbij gedurende een of meer jaren binnen een bepaald gebied over de in de ontheffing opgenomen wegen mag worden gereden. Laatstgenoemde soort ontheffing voorkomt, mits dit verantwoord wordt geacht, dat een bedrijf telkens voor elke rit een aanvraag moet indienen. In plaats daarvan kan met één aanvraag worden volstaan. Veelal is hieraan wel een meldingsplicht aan de desbetreffende wegbeheerder gekoppeld, zodat wel bekend is wanneer er wordt gereden en kan worden nagegaan of dat op dat moment inderdaad mogelijk is.

Op dit moment verzorgt de Dienst Wegverkeer voor het Rijk, ruim vierhonderd gemeenten, vijf provincies en zes waterschappen de ontheffing-verlening. In één aanvraagformulier voor een incidentele ontheffing wordt gevraagd om ontheffingen voor de wegen van verschillende wegbeheerders, waardoor bij de huidige mandaten in één ontheffingsdocument meerdere ontheffingen (beschikkingen) zijn vastgelegd. Bij langlopende ontheffingen betreft het aanvraagformulier altijd één wegbeheerder. De Dienst Wegverkeer verleent op dit moment jaarlijks in totaal 60 000 ontheffingen. Deze ontheffingen zijn vervat in ruim 31 000 documenten: ongeveer 16 000 incidentele documenten en ongeveer 15 450 langlopende documenten.

De overige wegbeheerders die de Dienst Wegverkeer niet hebben gemandateerd verstrekken jaarlijks naar schatting 20 000 ontheffingen en derhalve ontheffingsdocumenten. Het gaat hierbij om 14 500 incidentele ontheffingen en 5 500 langlopende ontheffingen.

De Dienst Wegverkeer kan het aantal van 14 500 goed inschatten aan de hand van het feit dat hij in een ontheffing van A naar B altijd vermeldt bij welke gemeenten de aanvrager nog een aparte ontheffing dient aan te vragen. De meeste aparte aanvragen voor incidentele ontheffingen met betrekking tot wegbeheerders die tot nu toe nog geen mandaat hebben afgegeven, gaan in de toekomst op in het aanvraagformulier voor een ontheffing waarvoor reeds door de Dienst Wegverkeer een ontheffingsdocument wordt afgegeven. Naar schatting door de Dienst Wegverkeer zal dit als gevolg van de centralisering van de aanvragen voor incidentele ontheffingen slechts leiden tot een stijging van 1000 ontheffingsdocumenten. Dit betekent een vermindering van het aantal «losse» aanvragen en bijbehorende ontheffingsdocumenten voor incidentele

ontheffingen met 13 500 van 14 500 naar 1000. Het aantal van 5 500 langlopende ontheffingen is een schatting.

In het hierboven genoemde aantal van 20 000 ontheffingen is al rekening gehouden met de verwachte stijging van het aantal aanvragen, doordat grijs- en zwartrijders als gevolg van de centralisatie eerder geneigd zijn voor de hele route een aanvraag in te dienen. Naar verwachting worden er derhalve na de centralisatie bij de Dienst Wegverkeer 80 000 ontheffingen op jaarbasis verstrekt, vervat in 37 950 ontheffingsdocumenten.

De kwantificering van het effect van de wetswijziging op de administratieve lasten voor het bedrijfsleven is gebaseerd op het aantal ontheffingen waarop de wijziging betrekking heeft en op de resultaten van een pilot in 1999 met vier provincies, waarin een schatting is gemaakt van de besparing van de tijdbesteding van de aanvrager door het invoeren van één loket voor indiening en behandeling van de aanvraag en voor de verstreking van de ontheffing. De centralisatie van de ontheffingverlening via mandaatverlening is immers al enige jaren geleden op gang gekomen. Voor de aanvragen die betrekking hebben op de wegen van het Rijk en wegbeheerders die de Dienst Wegverkeer reeds hebben gemandateerd, heeft de voorgenomen wetswijziging ten aanzien van de administratieve lasten geen grote effecten meer. Die lastenvermindering heeft al eerder plaatsgevonden. Overigens zal ook voor dit deel van de (toekomstige) aanvragen gelden dat de centralisatie, door de toenemende uniformiteit, de toenemende toepassing van ICT in de toekomst en het prijsdrukkende effect van de schaalvergroting bij de Dienst Wegverkeer, voordelen zal opleveren.

De grootste effecten zullen optreden bij de (geraamde) 20 000 jaarlijkse ontheffingen die nu door de afzonderlijke provincies, gemeenten en waterschappen zelf worden verleend. Dit betekent dat de aanvrager na de wetswijziging niet meer naast de Dienst Wegverkeer naar een of meer andere wegbeheerders (in totaal gemiddeld drie loketten) dient te gaan, maar ook voor dit deel van het wegennet bij de Dienst Wegverkeer terecht kan. Op basis van de uitkomsten van de pilot kan de besparing op de tijdbesteding van de aanvrager per incidentele ontheffing door de centralisatie geraamd worden op één uur. De totale jaarlijkse besparing voor de incidentele ontheffingen op administratieve lasten voor het bedrijfsleven – uitgaande van een bij de 0-meting aangehouden uurtarief van € 49,- – wordt daarmee geraamd op minimaal € 661 500 (13 500 maal € 49,-). Bij een langlopende ontheffing blijven de lasten gelijk. De totale jaarlijkse besparing op de administratieve lasten komt daarmee op een bedrag van € 661 500.

Op dit moment is er ten behoeve van sommige wegbeheerders, voor bepaalde incidentele ontheffingen, een meldingsplicht op het moment dat met het transport gereden gaat worden. Ook in de nieuwe situatie kan de wegbeheerder via de informatieverstrekking aan de Dienst Wegverkeer bewerkstelligen dat aan de ontheffing het voorschrift van een meldingsplicht wordt verbonden. In hun gecombineerde advies geven TLN en VVT aan dat deze meldingsplicht regelmatig tot problemen leidt in verband met de bereikbaarheid van de verschillende wegbeheerders. Veel exceptionele transporten vinden, om de doorstroming van het reguliere verkeer zo min mogelijk te hinderen, 's nachts of 's ochtends zeer vroeg plaats. Melden kan dan alleen per fax of per e-mail en deze wijzen van melden worden niet door alle wegbeheerders geaccepteerd. Thans wordt de mogelijkheid gezien om ook het meldpunt via één loket aan te bieden, dat zeven dagen in de week, vierentwintig uur per dag, bereikbaar is en waar de melding op uniforme wijze zou kunnen worden gedaan. Een dergelijk loket zou de hierboven aangegeven meldingsproblemen kunnen

oplossen. Aangezien de Dienst Wegverkeer niet 24 uur bereikbaar is, zal dit centrale meldpunt dan wel ergens anders moeten worden ondergebracht.

Op dit moment ligt het aantal bezwaarschriften op jaarbasis rond de vijf. Naar verwachting zal het aantal bezwaren en beroepen ten gevolge van de centralisatie niet toenemen. Ook het loket voor de bezwaarschriften is gecentraliseerd en dit levert het bedrijfsleven derhalve voordeel op.

Er is een zeer klein aantal organisaties (privaat en publiek), dat geen wegbeheerder is in de zin van dit wetsvoorstel, maar wel wegen onder beheer heeft. Als voorbeeld worden genoemd Staatsbosbeheer en Schiphol. Denkbaar is dat ook deze organisaties al dan niet direct gegevens en informatie omtrent hun wegen aan de Dienst Wegverkeer moeten aanleveren. Hieraan kunnen dan kosten zijn verbonden. De Dienst Wegverkeer heeft aangegeven dat de benadering van dergelijke organisaties zelden voorkomt. Er zal daarom geen aanleiding bestaan om het geautomatiseerde systeem met gegevens van de wegen van die organisaties te vullen. Derhalve zijn de mogelijke administratieve lasten voor het desbetreffende onderdeel van het bedrijfsleven in dezen verwaarloosbaar. Eventuele problemen op dit punt kunnen in het in artikel 149a, derde lid, bedoelde overleg aan de orde worden gesteld.

Voor het op de hoogte brengen van het bedrijfsleven worden de gebruikelijke kanalen gebruikt, te weten de ontheffingsgids exceptioneel transport, de website en de nieuwsbrief exceptioneel transport van de Dienst Wegverkeer en de vakbladen van TLN, de VVT en de EVO. Het wetsvoorstel brengt derhalve nauwelijks een verhoging van de administratieve lasten op dit punt teweeg.

Tijdens het project is reeds nagedacht over een verdergaande inzet van ICT bij de ontheffingverlening waardoor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven nog verder zullen afnemen. Onder andere is gedacht aan de mogelijkheid om wegbeheerders en aanvragers rechtstreeks toegang te verlenen tot het geautomatiseerde systeem om zo direct op een aanvraag een actuele route digitaal terug gezonden te krijgen die dezelfde dag gereden kan worden onder daarbij aangegeven voorwaarden. Hoewel dit op de lange termijn technisch mogelijk is, zijn de investeringen voor zowel de Dienst Wegverkeer, de wegbeheerders als de transportbranche op dit moment dermate hoog, dat in het kader van de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel hiervan is afgezien. Het bovenstaande betekent niet dat deze ontwikkelingen thans zijn stopgezet, maar alleen dat inwerkingtreding niet van de gewenste verdergaande inzet van ICT afhankelijk is gesteld. De verdere ontwikkelingen op dit punt zullen op termijn in het in het voorgestelde artikel 149a, derde lid, bedoelde overleg aan de orde kunnen komen.

5. Financiële lasten

Na de centralisatie van de ontheffingverlening zal de Dienst Wegverkeer het enige loket zijn voor de indiening en afhandeling van de aanvragen. De kosten die in rekening worden gebracht door de Dienst Wegverkeer aan het bedrijfsleven bestaan uit twee componenten. De eerste component bestaat uit de vergoeding aan de wegbeheerder voor het aanleveren van de gegevens betreffende de bij hem in beheer zijnde wegen en in voorkomend geval de door de wegbeheerder te verlenen toestemming. Het gaat hier derhalve om de kosten van de overdracht van de gegevens en het proces van aanleveren van die gegevens door de wegbeheerder aan de Dienst Wegverkeer. De tweede component betreft de vergoeding van de behandelkosten van de Dienst Wegverkeer.

In de huidige situatie behandelt de Dienst Wegverkeer alle aanvragen voor rijkswegen. Rijkswaterstaat levert hiertoe gegevens aan en geeft advies, maar ontvangt hiervoor tot op heden geen vergoeding.

Daarnaast hebben in de huidige situatie, zoals hiervoor reeds is aangegeven, ruim vierhonderd gemeenten, vijf provincies en zes waterschappen de Dienst Wegverkeer gemandateerd voor het verlenen van de ontheffingen. Mede naar aanleiding van een pilot met de vier provincies in 1999 heeft de Dienst Wegverkeer met de wegbeheerders, waarmee hij een mandaatverhouding heeft, afgesproken dat die wegbeheerders in het vervolg uniforme leges heffen (thans € 14,- per aanvraag over het beheersgebied). Deze leges dekken uitsluitend de kosten van de wegbeheerder voor de consultatie door de Dienst Wegverkeer bij de incidentele ontheffing. De Dienst Wegverkeer int deze leges namens de wegbeheerder en draagt deze vervolgens aan die wegbeheerder af. De provincie Zuid-Holland neemt momenteel een bijzondere positie in. Die provincie heeft de Dienst Wegverkeer wel mandaat verleend, maar heft geen leges voor een ontheffing en ontvangt derhalve niets van de Dienst Wegverkeer.

De uit de leges verkregen gelden zijn voor de betreffende beheerders toereikend geweest ter vergoeding van de door hen gemaakte kosten. Voor de langlopende ontheffingen, die per definitie binnen het mandaat (na centralisatie: «binnen de beslisruimte») van de Dienst Wegverkeer vallen en waarvoor in de huidige situatie in beginsel geen nadere informatie van de wegbeheerders nodig is, worden geen leges geheven. Voor de aanvragers betekent dit dat de Dienst Wegverkeer momenteel ook geen kosten doorberekent aan de aanvrager voor langlopende ontheffingen, afgezien van de door de Dienst Wegverkeer gemaakte behandelkosten.

De Dienst Wegverkeer brengt naast de leges, afhankelijk van wat voor soort ontheffing het betreft, een tarief tussen de € 30,- en € 125,- in rekening (gemiddeld € 61,65) ter vergoeding van zijn behandelkosten. Er wordt in het Besluit tarieven Dienst Wegverkeer gedifferentieerd naar bijvoorbeeld langlopende en incidentele ontheffing, maar ook naar spoedontheffing of lading boven bepaalde afmetingen. Een ontheffingsdocument voor een incidentele ontheffing kost derhalve op dit moment het tarief van de Dienst Wegverkeer met daarbij opgeteld het aantal wegbeheerders voor wiens gebied een ontheffing wordt afgegeven, maal € 14,-.

De wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen) die de Dienst Wegverkeer niet gemandateerd hebben, verstrekken jaarlijks ca. 20 000 ontheffingen. De gemiddelde leges die per ontheffing in rekening wordt gebracht bedraagt momenteel € 40,-.

In de huidige situatie bedraagt de financiële last voor het verkrijgen van de ontheffingen ten behoeve van exceptionele transporten voor het bedrijfsleven jaarlijks € 3 075 000,-. Zie hiervoor de bijgevoegde tabel.

Tabel 1. Berekening kosten bedrijfsleven vóór centralisatie ontheffingverlening exceptioneel transport (huidige situatie)

Wegbeheerders	Afdracht				Subto- taal	Tarief RDW	Kosten bedrijfsle- ven
	Incidenteel		Langlopend				
	Aantal	Bedrag	Aantal	Bedrag			
Rijk	15 700	0	7 250	0	0	0	
Provincies	3 500	49 000	4 800	0	49 000	49 000	
Provincie Zuid-Holland	3 000	0	0	0	0	0	
Gemeenten	20 500	287 000	3 400	0	287 000	287 000	
Waterschappen	600	0	0	0	0	0	
Totaal ontheffingen	43 300	336 000	15 450	0	336 000		
Totaal documenten RDW	16 000		15 450			1 939 000	
Overige provincies, gemeenten en waterschappen 20 000 * € 40					800 000	0	
Totale kosten bedrijfsleven in huidige situatie						€ 3 075 000	

Gelijktijdig met de wetswijziging zullen in de nieuwe situatie alle leges-verordeningen door de wegbeheerders moeten worden aangepast. De wegbeheerders zijn niet meer bevoegd ontheffingen te verlenen en daarom ook niet bevoegd leges te heffen voor die gevallen die door dit wetsvoorstel en de daarop gebaseerde algemene maatregel van bestuur worden bestreken.

Na overleg met de wegbeheerders is afgesproken dat na de centralisatie van de ontheffingverlening twee kostenposten van de wegbeheerder voor vergoeding in aanmerking komen. In de eerste plaats zal de Dienst Wegverkeer een deel van het voor een aanvraag ontvangen tarief afdragen aan de wegbeheerders in plaats van het innen en afdragen van de leges. Deze vergoeding aan de wegbeheerders zal nog steeds zijn gebaseerd op de kosten die samenhangen met het verzoek om nadere informatie of om toestemming door de Dienst Wegverkeer aan de wegbeheerder. Net als in de huidige situatie zal in de startsituatie die vergoeding voor alle incidentele ontheffingen € 14,- en voor langlopende ontheffingen € 0,- bedragen. In de tweede plaats zal een deel van het door de Dienst Wegverkeer ontvangen tarief worden afgedragen aan de wegbeheerder om de kosten voor het aanleveren van gegevens op een door de Dienst Wegverkeer voorgeschreven wijze te dekken. Voor de startsituatie is afgesproken dat voor alle ontheffingen, dus zowel incidenteel als langlopend, per wegbeheerder wiens beheersgebied de ontheffing betreft, € 2,- vergoed wordt. De afdracht van een vergoeding aan de wegbeheerder zal per incidentele ontheffing derhalve in de startsituatie in totaal € 16,- en voor een langlopende ontheffing € 2,- per wegbeheerder gaan bedragen. Door deze opbouw van het vergoedingstelsel wordt een minimale versterking van de kosten voor het bedrijfsleven bereikt en wordt zo goed mogelijk aangesloten op de uitgangspunten voor het verstrekken van vergoedingen aan de wegbeheerders.

De voorwaarden ten aanzien van afmetingen en maximaal gewicht waaronder de Dienst Wegverkeer langlopende ontheffingen kan verstrekken zijn zo beperkend dat van enige «aanzuigende werking» van het lage tarief voor deze langlopende ontheffingen geen sprake zal zijn. Ook het feit dat er sprake is van een verschil in tarief voor de incidentele en de langlopende ontheffing zal naar verwachting niet leiden tot een aanzuigende werking. In de huidige situatie is immers ook al sprake van een verschil in prijs tussen de incidentele en de langlopende ontheffing en niet is gebleken dat dat leidt tot een verschuiving van de incidentele naar de langlopende ontheffingen.

De praktijk zal moeten uitwijzen of de veronderstellingen die aan de hierboven beschreven tariefstructuur ten grondslag liggen, juist zijn. Mocht na verloop van tijd knelpunten of vragen opkomen die aanleiding kunnen geven tot bijstelling van de hoogte van de afdrachten, dan zullen deze kunnen worden ingebracht in het overleg, bedoeld in het voorgestelde artikel 149a, derde lid.

De afdrachten van de Dienst Wegverkeer en de leges van de overige wegbeheerders bedragen in de huidige situatie in totaal ruim € 1.1 miljoen. Na de centralisatie van de ontheffingverlening bedraagt de afdracht van de Dienst Wegverkeer aan alle wegbeheerders tezamen in totaal ruim € 966 000,-. Deze verlaging is gekoppeld aan een vermindering van de inspanning van de wegbeheerders die nu nog geen mandaat-overeenkomst met de Dienst Wegverkeer hebben afgesloten.

In de situatie na de wetswijziging waarbij de Dienst Wegverkeer voor alle waterschappen, gemeenten, provincies en Rijk na raming op jaarbasis in totaal 80 000 ontheffingen ten behoeve van exceptioneel transport verstrekt, zullen de kosten voor het bedrijfsleven (zonder verrekening van de administratieve lasten) oplopen tot € 3 306 450,-. Dit betekent een stijging van de financiële kosten met € 231 450,- (€ 3 306 450-€ 3 075 000).

Deze totale meerkosten dienen te worden gecorrigeerd voor een afdracht aan het Rijk met € 265 700,-. Deze afdracht is niet het gevolg van de centralisatie van de ontheffingverlening, maar wordt additioneel in dit wetsvoorstel mogelijk gemaakt. Tot op heden heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in het bijzonder Rijkswaterstaat, zijn inspanning als wegbeheerder in het kader van het verlenen van toestemming voor exceptioneel transport gefinancierd uit het budget voor het onderhoud van de rijkswegen. Dat was geen bezwaar zolang het aantal aanvragen waarvoor Rijkswaterstaat de belasting van bruggen en viaducten door moet rekenen, nog beperkt was. Door de grote toename van deze inspanning en de kosten die Rijkswaterstaat daarvoor moet maken, alsmede de budgettaire problemen met het onderhoud van de wegen, bestaat er bij Rijkswaterstaat voldoende aanleiding om de kosten voor gegevensoverdracht en toestemming in de naaste toekomst ook door te gaan berekenen. Het momentum van de daadwerkelijke centralisatie van de ontheffingverlening geeft de marktpartijen voldoende tijd om op de gewijzigde situatie met hun contracten in te spelen. Verder sluit Rijkswaterstaat daarbij aan bij de afspraken die met alle overige wegbeheerders zijn gemaakt.

Het hiervoor beschreven stelsel voor de centralisatie wordt in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel 2. Berekening kosten bedrijfsleven na inwerkingtreding wetsvoorstel (toekomstige situatie)

Wegbeheerders	Afdracht				Tarief RDW	Kosten bedrijfsleven
	Incidenteel		Langlopend			
	Aantal	Bedrag	Aantal	Bedrag		
Rijk	15 700	251 200	7 250	14 500	265 700	265 700
Provincies	3 500	56 000	4 800	9 600	65 600	65 600
Provincie Zuid-Holland	3 000	48 000	0	0	48 000	48 000
Gemeenten	20 500	328 000	3 400	6 800	334 800	334 800
Waterschappen	600	9 600	0	0	9 600	9 600
Overige pr., gem., wat.	14 500	232 000	5 500	11 000	243 000	243 000
Totaal ontheffingen	57 800	924 800	20 950	41 900	966 700	
Totaal documenten RDW	17 000		20 950			2 339 750
Totale kosten bedrijfsleven na centralisatie						€ 3 306 450

Het financiële kostenvoordeel voor het bedrijfsleven ten gevolge de overgang naar de centrale ontheffingverlening bedraagt – na correctie voor de afdracht aan het Rijk – ruim € 34 250 (– € 231 450 + € 265 700,-). Tabel 3 illustreert dit.

Tabel 3. Berekening kosten bedrijfsleven na centralisatie ontheffingverlening

Financieel resultaat kosten wetsvoorstel ten opzichte van huidige situatie	– 231 450
Correctie op afdracht vergoedingen Rijkswaterstaat (geen effect van centralisatie)	265 700
Financieel resultaat kosten (exclusief administratieve lasten)	34 250
Voordeel bedrijfsleven administratieve lasten	661 500
Financieel voordeel totale kosten centralisatie ontheffingverlening	€ 695 750

Het resultaat na correctie van de afdracht van vergoedingen aan Rijkswaterstaat en na verrekening met de financiële voordelen ten gevolge van de administratieve lastenreductie is daarmee positief voor het bedrijfsleven.

Bij de hieraan voorafgaande berekeningen is uitgegaan van de effecten voor het bedrijfsleven in totaliteit. Het huidige gedecentraliseerde stelsel heeft een versnipperde tariefstructuur over vele legesverordeningen. De overgang naar een gecentraliseerd stelsel met een uniforme tariefstructuur zal verschillende gevolgen kunnen hebben voor individuele bedrijven. Gelet op de verschillen in grootte van bedrijven en de verschillende trajecten waarop gereden wordt, is het op voorhand niet mogelijk de financiële lasten nader te specificeren.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

ARTIKEL I

A

De Dienst Wegverkeer is een zelfstandig bestuursorgaan met een gesloten huishouding. Bevoegdheden die in de Wegenverkeerswet 1994 worden toegekend, moeten tevens als taak worden opgenomen in artikel 4b van de Wegenverkeerswet 1994. De nieuw toegekende bevoegdheden in artikel 149a en 149b leiden ertoe dat de Dienst Wegverkeer in artikel 4b dienovereenkomstige taken krijgt. Daartoe wordt voorgesteld in artikel 4b, onderdeel h, dat ziet op de gegevensverwerking door de Dienst Wegverkeer, toe te voegen «de krachtens artikel 149a verleende ontheffingen».

Verder betreft het in onderdeel I het verlenen van ontheffingen (inclusief het behandelen van de aanvragen). Het vaststellen van tarieven, alsmede het vaststellen van de wijze van betaling van deze tarieven, is als taak opgenomen in onderdeel n. Voor de volledigheid wordt erop gewezen op dat het reeds bestaande artikel 4b, eerste lid, onderdeel i, de basis biedt voor gegevensverstrekking door de Dienst Wegverkeer uit de bestanden betreffende de ontheffingverlening krachtens artikel 149a.

B

In artikel 71 van de Wegenverkeerswet 1994 worden twee groepen eisen onderscheiden. De eerste groep bestaat uit de eisen waaraan voertuigen waarmee op de weg wordt gereden, moeten voldoen. Het gaat hierbij om het geheel van technische voertuigeisen met betrekking tot bouw, inrichting en staat van onderhoud, met andere woorden om de permanente eisen, inclusief de zogenaamde gebruikseisen. Gebruikseisen zijn de eisen waaraan bij het feitelijk gebruik van het voertuig – rijden over de weg – dient te worden voldaan, zoals beladingsvoorschriften en voorschriften met betrekking tot het onderling koppelen van voertuigen. De tweede groep is aanzienlijk beperkter van omvang en betreft alleen die eisen waaraan voertuigen die op de weg staan, moeten voldoen. Daarbij dient te worden gedacht aan de eisen inzake verlichting en reflectie. Deze eisen zijn neergelegd in het Voertuigreglement en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Ten aanzien van de eerste groep eisen wordt door de voorgestelde wijziging de mogelijkheid geïntroduceerd te differentiëren naar specifieke wegen waarop bepaalde voertuig- of gedragseisen gaan gelden. Het gaat daarbij om de permanente eisen uit hoofdstuk 5 van het Voertuigreglement of bepaalde gedragseisen uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Onderdeel a is aangevuld in dit wetsvoorstel met de zinsnede «waarbij onderscheid gemaakt kan worden tussen verschillende wegen».

Doorvoering van de centralisatie van de ontheffingverlening zal naar verwachting leiden tot meer harmonisatie en er zal een wellicht bestendige praktijk ontstaan die beter in een regeling kan worden opgenomen. Nadat een aantal jaren ervaring is opgedaan, zal kunnen worden gezien of dan voor specifieke categorieën voertuigen (samenstellen van voertuigen daaronder begrepen) meer uniforme voorwaarden voor verschillende wegen kunnen worden vastgesteld.

Voor aanvullende delegatie naar het niveau van ministeriële regeling is gekozen omdat de regels snel moeten kunnen worden aangepast aan gewijzigde omstandigheden in de infrastructuur. Vooralsnog zal echter nog geen gebruik worden gemaakt van deze delegatiegrondslag. Indien gebruik wordt gemaakt van deze delegatiegrondslag zal dit naar verwachting evenwel niet leiden tot extra administratieve lasten.

C

Het onderhavige voorstel hangt samen met de uitvoering van het door de Minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 17 december 2001 (Kamerstukken II 2001/02, 28 000 XII, nr. 45) aangekondigde voornemen de verzending van de jaarlijkse APK herinneringsbrief (de zogenoemde APK mailing) aan de Dienst Wegverkeer op te dragen. Voor de vergoeding van de aan deze taak verbonden kosten dient een tarief te worden berekend, voor welk tarief in het onderhavige voorstel een basis is opgenomen. Omdat wordt voorgesteld het tarief te innen als onderdeel van het tarief voor het keuringsbewijs, wordt in die gevallen dat het tarief wordt geïnd

door een erkende natuurlijke persoon of rechtspersoon (de APK-erkenninghouder), tevens voorgesteld deze persoon te verplichten dit tarief af te dragen aan de Dienst Wegverkeer. Deze afdracht kan gelijktijdig plaatsvinden met de reeds bestaande afdracht door deze erkende personen aan de Dienst Wegverkeer van het zogenoemde afmeldtarief, zodat geen extra administratieve lasten voor het bedrijfsleven in het leven worden geroepen.

D en E

Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft in zijn op 10 juli 2003 gewezen arrest in zaak C-246/00 geconcludeerd dat de in artikel 109 van de Wegenverkeerswet 1994 voorziene regeling inzake de registratie van door andere EU-lidstaten en EER-staten afgegeven rijbewijzen, waarvan de houder zich in Nederland heeft gevestigd, zich niet verdraagt met het in artikel 1, tweede lid, van richtlijn nr. 91/439/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (PbEG L 237) neergelegde beginsel dat de lidstaten elkaars rijbewijzen dienen te erkennen. Weliswaar wordt de in de Wegenverkeerswet 1994 voorziene registratieregeling zonder onderscheid toegepast, vindt de maatregel zijn rechtvaardiging in dwingende redenen van algemeen belang – i.c. de verkeersveiligheid – en is de maatregel geschikt om de verwezenlijking van de met de maatregel nagestreefde doelen – het mogelijk maken van een effectieve controle en het zoveel mogelijk tegengaan van fraude – te waarborgen, doch de maatregel gaat naar het oordeel van het Hof van Justitie verder dan hetgeen noodzakelijk is om de nagestreefde doelen te bereiken. Ter uitvoering van het arrest van het Hof van Justitie zal artikel 109 van de Wegenverkeerswet 1994 daarom dienen te vervallen. Artikel I onderdeel E, voorziet daarin.

Het Hof van Justitie heeft in zijn arrest in zaak C-246/00 voorts geconcludeerd dat de in de Wegenverkeerswet 1994 voorziene wijze van berekening van de resterende geldigheidsduur in Nederland van door andere EU-lidstaten en andere EER-staten afgegeven rijbewijzen, waarvan de houder zich in Nederland heeft gevestigd, op zich geen schending vormt van het in richtlijn 91/439/EEG vervatte beginsel van onderlinge erkenning van rijbewijzen. Gezien deze conclusie van het Hof van Justitie kan de in de Wegenverkeerswet 1994 voorziene wijze van berekening, waarbij wordt uitgegaan van de datum waarop het betrokken rijbewijs is afgegeven in de lidstaat van herkomst, en niet van de datum waarop de betrokken houder zich in Nederland heeft gevestigd, worden gehandhaafd. In verband met het vervallen van de registratieregeling dient artikel 108, eerste lid, onderdeel h, echter opnieuw te worden geformuleerd. Artikel I, onderdeel D, voorziet daarin.

F

Onderdeel 1

Het laatste deel van de zin in onderdeel a van artikel 149, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 komt te vervallen. Dit onderdeel biedt de grondslag voor de huidige Regeling ontheffingverlening Dienst Wegverkeer. In deze regeling worden gevallen aangewezen waarin de Dienst Wegverkeer bevoegd is ontheffing te verlenen in plaats van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De gevallen die in die regeling op dit moment zijn aangewezen, zijn de ontheffingen van ten hoogste toegelaten afmetingen en massa's. Juist voor die categorie ontheffingen wordt ten behoeve van alle wegbeheerders het nieuwe artikel 149a ingevoegd. Omdat het niet meer nodig is voor wegen onder het beheer van het rijk een afwijkende regeling te laten voortbestaan, bestaat er geen behoefte meer aan de Regeling

onthefingverlening Dienst Wegverkeer en kan in de wet de basis hiervoor komen te vervallen. Het ligt namelijk niet in de rede dat de bevoegdheid voor het geven van ontheffingen van andere artikelen bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994, zoals bijvoorbeeld van de gordeldraagplicht, aan de Dienst Wegverkeer zal worden gedelegeerd. Specifieke normen, die nu nog in de Regeling ontheffingverlening Dienst Wegverkeer staan, kunnen in het geautomatiseerde systeem worden opgenomen.

Onderdeel 2

Artikel 149, tweede lid, is opgesplitst in het bestaande lid en in een nieuw artikel (artikel 149a). Het nieuwe tweede lid is gelijk gebleven aan het oude artikel 149, tweede lid, aanhef, onderdeel a en laatste zin, behalve voor wat betreft de delegatiegrondslag. Deze is uitgebreid met het oog op nadere invulling van de desbetreffende medische eisen.

G

Voorgesteld wordt twee nieuwe artikelen in te voegen. Artikel 149a, tweede lid, is gebaseerd op het oude, niet in werking getreden, artikel 149, tweede lid, aanhef, onderdeel b, en laatste zin. Een en ander is echter uitgebreid in de rest van artikel 149a en artikel 149b. Artikel 149a heeft betrekking op de bevoegdheid van de Dienst Wegverkeer in relatie tot de aanvrager. Artikel 149b heeft betrekking op de verhouding tussen de Dienst Wegverkeer en de wegbeheerder. Deze laatste voorbereiding heeft onder andere betrekking op informatieverplichtingen voor zowel de wegbeheerders als de Dienst Wegverkeer, alsmede op het betalen van vergoedingen aan de wegbeheerder voor diens gegevensverstrekking. Hieronder worden de afzonderlijke bepalingen toegelicht.

Artikel 149a

Eerste lid

Dit lid geeft een definitie van het begrip wegbeheerder. In artikel 149b en de op de artikelen 149a en 149b gebaseerde regelgeving wordt dit begrip zo veelvuldig gebruikt dat deze definitie de leesbaarheid van het artikel ten goede komt. De definitie geldt alleen voor artikel 149a en 149b en de daarop berustende bepalingen, omdat dit, behoudens in artikel 18, tweede lid, de enige bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994 zijn waarin dit begrip wordt gehanteerd.

Voor andere wegen dan onder het beheer van het Rijk, de provincie of het waterschap is de gemeenteraad wegbeheerder of is, krachtens besluit van de raad, burgemeester en wethouders of een door de raad ingesteld commissie¹ bevoegd. Deze wegbeheerder is dus op grond van artikel 149a bevoegd toestemming te geven of gegevens op te vragen voor wegen onder het beheer van de gemeente, maar ook ten aanzien van andere wegen die infrastructuur worden onderhouden door particulieren, maar die wel tot de openbare weg behoren.

Tweede lid

Het tweede lid bevat de kern van de centralisatie van de ontheffingverlening bij exceptioneel transport. De basisregel in de Wegenverkeerswet 1994 op grond van artikel 149, eerste lid, is dat iedere wegbeheerder voor zijn wegen ontheffingen van het bepaalde in de Wegenverkeerswet 1994 en de daarop gebaseerde regels kan verlenen. Het voorgestelde artikel 149a attribueert daarom de Dienst Wegverkeer de bevoegdheid om ontheffingen te verlenen van de krachtens de Wegenver-

¹ na dualisering van de medebewindstaken: door het college van burgemeester en wethouders of krachtens een besluit van dit college door een door dit college ingestelde bestuurscommissie of het dagelijks bestuur van een deelgemeente.

keerswet 1994 gestelde regels, mits deze in een algemene maatregel van bestuur zijn aangewezen. De algemene maatregel van bestuur zal vooral de bepalingen aanwijzen, die betrekking hebben op afmetingen en massa's van voertuigen of van een samenstel van voertuigen, inclusief de daarmee vervoerde lading.

Het woord «uitsluitend» geeft aan dat het gaat om een exclusieve bevoegdheid van de Dienst Wegverkeer voor de ontheffing van die artikelen die in een algemene maatregel van bestuur expliciet zijn opgesomd. De wegbeheerders verliezen voor die aangegeven gevallen en die artikelen de bevoegdheid ontheffingen te verlenen. Voor ontheffingen die niet de overschrijding van afmetingen en massa's bij exceptioneel transport betreffen (bijvoorbeeld een ontheffing van eisen op het gebied van verlichting), zal iedere wegbeheerder derhalve nog steeds zelf bevoegd zijn ontheffing van bepalingen uit het Voertuigreglement te verlenen. Hoofdstuk 7 van het Voertuigreglement geldt in dat geval voor de wegbeheerders bij het verlenen van ontheffingen.

De Dienst Wegbeheer heeft, inherent aan de bevoegdheid ontheffingen te verlenen, de bevoegdheid een ontheffing te weigeren. Dit kan op basis van de gegevens in het geautomatiseerd systeem, een toestemming die door de wegbeheerder is geweigerd of op basis van de beoordeling door de Dienst Wegverkeer van de voertuigtechnische gegevens. In de algemene maatregel van bestuur zullen deze weigeringsgronden worden gepreciseerd.

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. De termijn waarbinnen een wegbeheerder in voorkomend geval de Dienst Wegverkeer toestemming moet verlenen of weigeren alvorens deze dienst op een aanvraag mag beslissen is mede bepalend voor de termijn waarbinnen die dienst op de aanvraag kan beslissen. Ook voor die termijn zal in de wet geen van de Algemene wet bestuursrecht afwijkende termijn worden opgenomen. Op dit moment worden namelijk in zijn algemeenheid in de praktijk de aanvragen binnen twee werkdagen door de Dienst Wegverkeer behandeld. Wanneer contact moet worden opgenomen met de wegbeheerder kan deze termijn echter langer zijn. In sommige gevallen zijn juist weer spoedontheffingen mogelijk gemaakt. Door de centralisatie verandert er in die praktijk voor die wegbeheerders die de Dienst Wegverkeer reeds hebben gemandateerd niets. Aangezien er nu ook geen termijnen zijn vastgesteld en de praktijk naar tevredenheid verloopt, is het vooralsnog niet nodig van de Algemene wet bestuursrecht afwijkende termijnen vast te stellen.

Derde lid

In de huidige situatie is iedere wegbeheerder voor zijn eigen beheersgebied bevoegd al dan niet een ontheffing te verlenen, de voorwaarden waaronder deze wordt verleend vast te stellen en in de legesverordening het aan de aanvrager in rekening te brengen tarief op te nemen. Als gevolg van dit wetsvoorstel kunnen zij dit alles nog maar ten dele.

Het wetsvoorstel beoogt mede in de praktijk te komen tot meer uniformering in het beleid wel of geen ontheffing af te geven en de voorwaarden waaronder deze wordt afgegeven. De Dienst Wegverkeer die als gevolg van onderhavig wetsvoorstel wel bevoegd zal zijn dit beleid vast te stellen, beschikt echter daarvoor niet altijd over voldoende informatie en ervaring in de dagelijkse praktijk. Vandaar dat een overleg in het leven

wordt geroepen tussen de Dienst Wegverkeer, de wegbeheerders, de politie, de transportbegeleiders (verkeersregelaars die op grond van de ontheffing het transport moeten begeleiden), de transportbranche en het betrokken bedrijfsleven, waarin alle onderwerpen die aan bod kunnen komen bij de uitvoering van de voorgestelde artikelen 149a en 149b op de agenda kunnen komen te staan. Vanuit het overleg kunnen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat tevens voorstellen worden gedaan omtrent de hoogte van de door de wegbeheerder te ontvangen vergoeding als bedoeld in artikel 149b, zevende lid. In een algemene maatregel van bestuur, en zo nodig in een ministeriële regeling, wordt dit overleg nader vorm gegeven.

Vierde lid

In het kader van de ontheffingverlening is het nodig dat het vaststellen van deze tarieven op een lager niveau kan gebeuren dan op het niveau van algemene maatregel van bestuur. Artikel 149a, vierde lid, bepaalt dat de Dienst Wegverkeer de tarieven zelf zal vaststellen. Voor de verhouding met artikel 151 Wegenverkeerswet 1994 wordt verwezen naar de toelichting op onderdeel E.

De Dienst Wegverkeer mag slechts tarieven vaststellen die kostendekkend zijn (artikel 4b, eerste lid, onderdeel n jo artikel 4q, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994). Jaarlijks neemt de Algemeen Directeur van de Dienst Wegverkeer een besluit waarbij hij een of meer tarieven vaststelt. Daarbij moeten de departementale uitgangspunten tarievenbeleid Dienst Wegverkeer in acht worden genomen. Het besluit is, voordat het wordt bekendgemaakt, al volgens een vaste procedure aan de Minister van Verkeer en Waterstaat voorgelegd. De tarieven zijn immers opgenomen in het financiële meerjarenbeleidsplan dat op grond van artikel 4t van de wet aan de Minister van Verkeer en Waterstaat ter goedkeuring wordt voorgelegd. Het Besluit tarieven Dienst Wegverkeer wordt bekendgemaakt in de Staatscourant. De aanvrager kan uit het besluit de te betalen tarieven afleiden.

De Dienst Wegverkeer draagt een deel van de aan hem betaalde tarieven af aan de wegbeheerders in verband met de werkzaamheden die de wegbeheerders ten aanzien van gegevensverstrekking en het geven van toestemming moeten verrichten. Zie hiervoor verder de toelichting bij artikel 149b, zevende lid.

De aanvrager moet voor het in behandeling nemen van de aanvraag en voor de verlening van de ontheffing de kosten betalen die daarvoor gemaakt zijn. Voor alle duidelijkheid wordt hier vermeld dat het in rekening brengen van kosten van behandeling van de aanvraag ook aan de orde is indien de behandeling leidt tot een weigering, dan wel indien de aanvraag wordt ingetrokken. In bijzondere gevallen kan ook een spoedontheffing worden aangevraagd, waarvoor gelet op de snelheid van de behandeling van de aanvraag de kosten hoger kunnen worden vastgesteld. De grondslag hiervoor ligt in de bewoording «De kosten die samenhangen met de behandeling van de aanvraag en de verlening van de ontheffing». Daarnaast kunnen kosten in rekening worden gebracht voor onderzoeken die ten behoeve van een verkeersveilige ontheffing moeten worden verricht. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld het onderzoek ten behoeve van de afgifte van de draagvermogensbrief, het ontheffingsattest of de draaicirkelproef. Meestal worden deze onderzoeken tegelijk bij de toelating van het voertuig verricht en worden de daarbij behorende documenten met het resultaat van die onderzoeken alsdan afgegeven. Dit wordt echter gedaan met het oog op de ontheffingverlening en vandaar dat hiervoor ook een grondslag in de wet wordt gemaakt. De kosten die

wegbeheerders eventueel maken voor onderzoeken die ten behoeve van een verkeersveilige ontheffing moeten worden verricht, kunnen niet afzonderlijk in rekening worden gebracht. De kosten voor deze onderzoeken zijn verdisconteerd in de vergoeding van € 14,- die de gemeenten krijgen per incidentele ontheffing.

Vijfde lid

Het vijfde lid bepaalt dat de Dienst Wegverkeer ten behoeve van de ontheffingverlening gegevens verwerkt met betrekking tot aanvrager, voertuig en kenteken, voor zover deze zijn opgenomen in de aanvragen voor ontheffingen en in afgegeven ontheffingen. Deze gegevens worden vooral verwerkt met het oog op de facturering door de Dienst Wegverkeer, de mogelijk wijzigende omstandigheden in de infrastructuur, op basis waarvan de ontheffing dient te worden gewijzigd of ingetrokken en het verstrekken van gegevens aan toezichthouders en wegbeheerders zoals bedoeld in artikel 149a, zesde lid.

Zesde lid

De toezichthouder is op grond van artikel 5:19, derde en vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht bevoegd een voertuig stil te doen houden en van de bestuurder van het vervoermiddel inzage te vorderen van de wettelijk voorgeschreven bescheiden met betrekking waartoe hij een toezichthoudende taak heeft. Het is wenselijk dat deze toezichthouder bij de Dienst Wegverkeer kan verifiëren of een ontheffing is afgegeven en zo ja of deze overeenkomstig het document dat aan de toezichthouder wordt gepresenteerd is afgegeven. Hiertoe is het noodzakelijk dat de Dienst Wegverkeer hem desgevraagd deze gegevens verstrekt.

Wegbeheerders hebben ten behoeve van het beheer van hun wegen inzage nodig in welke ontheffingen binnen hun beheersgebied zijn afgegeven. Dit kan zowel in een specifiek geval, bijvoorbeeld bij schade aan het wegdek, als in zijn algemeenheid, bijvoorbeeld om te weten hoeveel transporten boven een bepaalde massa jaarlijks over een bepaalde weg plaatsvinden, worden gevraagd.

De Dienst Wegverkeer verstrekt op dit moment aan die wegbeheerders die daar prijs op stellen een afschrift van een afgegeven ontheffing in hun beheersgebied en geeft desgevraagd inlichtingen met betrekking tot die afgegeven ontheffingen. Deze praktijk kan in de toekomst worden gecontinueerd. Er is niet voor gekozen om ook desgevraagd gegevens te gaan verstrekken aan de branche-organisaties. Bij het opstellen van het wetsvoorstel is ervoor gekozen alleen die onderwerpen te regelen die direct nodig zijn voor het realiseren van de centrale ontheffingsverlening. Het verstrekken van informatie aan derden valt daar niet onder. Aan de andere kant kunnen gegevens ook voor de branche van belang zijn met het oog op beleidsontwikkeling. Daarom is de Dienst Wegverkeer voornemens periodiek zo veel mogelijk gestandaardiseerde overzichten met informatie op geaggregeerd niveau te publiceren. Deze overzichten zullen voor iedereen toegankelijk zijn.

Artikel 149b

Eerste lid

De wegbeheerders zijn verplicht ten behoeve van de ontheffingverlening voor exceptionele transporten gegevens over hun wegen en andere informatie te verstrekken aan de Dienst Wegverkeer. De Dienst Wegverkeer

houdt hiertoe een gegevensbestand bij in de vorm van landkaarten en een geautomatiseerd systeem.

Hierbij kan in de eerste plaats gedacht worden aan al die gegevens, die betrekking hebben op de afmetingen van de weg en de andere relevante infrastructuur. In de tweede plaats kan gedacht worden aan beperkingen en voorschriften die bij het aanleveren van de gegevens worden gemeld. Een weg is bijvoorbeeld 3,50 meter breed, maar vanwege lokale omstandigheden acht de wegbeheerder het niet verantwoord een voertuig breder dan 3,40 meter over de weg toe te laten. Hij geeft derhalve voor die weg een beperking aan. Beperkingen en voorschriften die aan een ontheffing worden verbonden, kunnen voortvloeien uit fysieke, infrastructurele omstandigheden (bijvoorbeeld de hoogte van een viaduct over die weg), maar ook uit een inschatting van risico's omtrent de verkeersveiligheid of schade aan de infrastructuur. Op het moment dat de Dienst Wegverkeer twijfelt over de wijze van toepassen van een door de wegbeheerder aangegeven beperking of voorschrift, of nadere informatie behoeft om op een verantwoorde wijze een ontheffing te kunnen verlenen, dan zoekt hij contact met de desbetreffende wegbeheerder. Op grond van het onderhavige lid is de wegbeheerder dan verplicht de vragen te beantwoorden.

De verstrekking van gegevens en informatie is een feitelijke handeling. De beslissing van de wegbeheerder welke gegevens en informatie hij verstrekt, is eveneens als feitelijk handelen aan te merken. Dit betekent dat een transportonderneming niet rechtstreeks in bezwaar of beroep kan tegen een dergelijke beslissing. Slechts via een besluit waarin de ontheffing wordt geweigerd, kan de specifieke beperking of het specifieke voorschrift zoals door de wegbeheerder is aangegeven ter toetsing worden voorgelegd aan uiteindelijk de rechter.

Zoals in het algemene deel van deze toelichting al is aangegeven, is de Dienst Wegverkeer in 2001 begonnen met een verdergaande automatisering van het aanvraagproces, waardoor op termijn grotere aantallen aanvragen snel kunnen worden afgehandeld. Het geautomatiseerde systeem stippelt, gelet op de afmetingen, de massa en aslasten van het transport en de beperkingen in de weg of het kunstwerk, automatisch de kortst mogelijke, haalbare en daardoor toegestane route uit. Aangezien het geautomatiseerde systeem nog steeds verder wordt ontwikkeld, is nog niet steeds duidelijk welke gegevens en informatie moeten worden verstrekt en op welke wijze deze in de toekomst moeten worden aangeleverd. Op dit moment is dit per soort wegbeheerder verschillend geregeld en is dit vaak op maat voor een specifieke wegbeheerder in het mandaatbesluit of in aparte werkafspraken neergelegd.

Aangezien de Dienst Wegverkeer deze gegevens- en informatieverstrekingsplicht op een uniforme wijze in de toekomst wil gaan vormgeven, is er een grondslag gecreëerd waarbij op het niveau van algemene maatregel van bestuur en ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld over de wijze waarop de gegevens, informatie, beperkingen en voorschriften moeten worden aangeleverd. Dit zou zowel op schrift als geautomatiseerd kunnen.

Tweede lid

De wegbeheerders dragen gegevens over hun infrastructuur over aan de Dienst Wegverkeer ten behoeve van het geautomatiseerde systeem, op basis waarvan deze dienst, zonder nadere raadpleging van de specifieke wegbeheerder, ontheffing kan verlenen. Dit zijn de zogenaamde ontheffingen binnen de beslisruimte. Echter in de «echt» exceptionele gevallen, derhalve in de gevallen waarin de ontheffing buiten de beslisruimte van

de Dienst Wegverkeer valt, zal het noodzakelijk zijn dat de Dienst Wegverkeer de wegbeheerder om een beoordeling vraagt of het in dat specifieke geval verantwoord is, onder andere met het oog op de infrastructuur of verkeersveiligheid, het transport te laten plaatsvinden.

Gebleken is dat nog niet kan worden gekomen tot een zogenaamde «uniforme beslisruimte». De huidige mandaatbesluiten bevatten allemaal verschillende mandaten aan de Dienst Wegverkeer, die op maat voor een specifieke wegbeheerder zijn gemaakt. Ook na langdurig onderzoek, bleek het – hoewel in theorie een uniforme beslisruimte is geformuleerd – in de uitvoeringspraktijk nog niet mogelijk te zijn om in dit stadium voor alle wegbeheerders tot een uniform mandaat en dus tot een uniforme beslisruimte te komen. Praktisch is dat geen probleem. In het geautomatiseerde systeem kan de beslisruimte die een wegbeheerder aangeeft op maat worden ingevoerd. In de algemene maatregel van bestuur zal dus worden geregeld dat de beslisruimte wordt gerelateerd aan de in het geautomatiseerde systeem ingevoerde beperkingen en voorschriften. Het is evenwel wenselijk de beperkingen en voorschriften waaronder gereden mag worden op de wegen van verschillende wegbeheerders in de toekomst steeds meer op elkaar aan te laten sluiten. Dit vergroot, zoals in de adviezen van TLN/VVT, Cumela en de VNG wordt aangegeven, de begrijpelijkheid en de duidelijkheid van de ontheffingen voor de aanvrager en komt uiteindelijk ook de handhaving ten goede. Mede met het oog hierop, is in het overleg tussen de Dienst Wegverkeer, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de wegbeheerders, de branche en transportbegeleiders voorzien (het voorgestelde artikel 149a, derde lid, van het wetsvoorstel).

Er is voor gekozen deze verhouding voor de gevallen buiten de beslisruimte vorm te geven met behulp van de figuur «toestemming» ingevolge artikel 10:32 van de Algemene wet bestuursrecht. Met deze opzet hebben de Dienst Wegverkeer en de wegbeheerders ingestemd. De formulering van het artikellid past binnen de systematiek van de Algemene wet bestuursrecht. Het kiezen voor «toestemming» heeft diverse gevolgen.

In de eerste plaats heeft het vragen van toestemming tot gevolg dat de Dienst Wegverkeer geen ontheffing kan verlenen dan nadat daarvoor de toestemming van de wegbeheerder is verkregen. De wegbeheerder heeft met andere woorden een «vetorecht». Hij heeft het laatste woord of een transport wel of niet over zijn weg plaatsvindt. In de praktijk zal de Dienst Wegverkeer in zo'n geval contact opnemen met de betrokken wegbeheerder. In dit overleg zal van de kant van de wegbeheerder worden aangegeven wat de mogelijkheden zijn gelet op de maten van het bijzondere transport en de toestand van de betreffende weg of het desbetreffende wegdeel en welke voorschriften of beperkingen aan de ontheffing moeten worden verbonden. Op basis hiervan stelt de Dienst Wegverkeer een ontwerp-ontheffing op, inclusief de voorschriften en beperkingen die aan deze ontheffing moeten worden verbonden. In deze concept-ontheffing zijn de gegevens van de wegbeheerder verwerkt. Formeel verleent de wegbeheerder op basis van deze ontwerp-ontheffing al dan niet toestemming. Op deze manier is verzekerd dat met de wensen van de wegbeheerder bij de ontheffingverlening rekening wordt gehouden. Indien immers de Dienst Wegverkeer de door de wegbeheerder gewenste voorschriften en beperkingen niet verbindt aan de ontwerp-ontheffing, zal de wegbeheerder niet zijn toestemming verlenen. In de praktijk zal in het hierboven bedoelde overleg tussen de Dienst Wegverkeer en de wegbeheerder overeenstemming worden bereikt over de aan de ontheffing te verbinden voorschriften en beperkingen. Indien dit het geval is, zal met het bereiken van deze overeenstemming ook de toestemming zijn gegeven. Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat toestemming alleen kan worden geweigerd, indien dat gerechtvaardigd is met het oog

op de bescherming van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 omschreven belangen.

In de tweede plaats heeft de verlening van de toestemming tot gevolg dat er een heldere aansprakelijkheidsverdeling is aangebracht tussen wegbeheerder en de Dienst Wegverkeer. De Dienst Wegverkeer fungeert als doorgeefluik van de verleende toestemming en de voorschriften en beperkingen die op verzoek van de wegbeheerder aan de ontheffing zijn verbonden. De Dienst Wegverkeer is in beginsel, voor zover het geen beoordeling van voertuigtechnische aspecten betreft, geen partij in de relatie tussen bestuurder van het transport dan wel transporteur en wegbeheerder. De Dienst Wegverkeer is dus in beginsel bij het ontstaan van schade ten gevolge van het transport niet aansprakelijk of medeaansprakelijk. Dit is slechts anders indien de schadelijdende partij aannemelijk kan maken dat de Dienst Wegverkeer bij de behandeling en verlening van de ontheffing nalatig of anderszins onrechtmatig heeft gehandeld. Gedacht zou kunnen worden aan het geval waarin de Dienst Wegverkeer twijfelt over de wijze van toepassen van een door de wegbeheerder ten behoeve van de verleende ontheffing aangegeven beperking of voorschrift en heeft nagelaten hierover met de wegbeheerder contact op te nemen teneinde op een verantwoorde wijze een ontheffing te kunnen verlenen of het geval waarin de Dienst Wegverkeer überhaupt heeft nagelaten de door de wegbeheerder aangegeven voorschriften en beperkingen aan de ontheffing te verbinden. De rechter oordeelt uiteindelijk in het specifieke geval of de Dienst Wegverkeer aansprakelijk of medeaansprakelijk kan worden gehouden.

In de derde plaats heeft de toestemming gevolgen voor de rechtsbescherming. Zie hiervoor de toelichting op het zesde lid.

Derde lid

Afdeling 10.2 van de Algemene wet bestuursrecht heeft betrekking op goedkeuring. Artikel 10:32 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat die afdeling ook van toepassing is indien voor het nemen van een besluit door een bestuursorgaan toestemming is vereist van een ander bestuursorgaan.

Artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat goedkeuring en dus ook toestemming slechts kan worden onthouden wegens strijd met het recht of op een grond, neergelegd in de wet waarin of krachtens welke de goedkeuring, lees toestemming, is voorgeschreven. In de Wegenverkeerswet 1994 moeten derhalve de gronden worden opgenomen op basis waarvan de wegbeheerder zijn toestemming voor een ontheffing mag weigeren. Voor deze gronden is aansluiting gezocht bij de strekking van de krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde regels zoals die in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet zijn opgesomd.

Vierde lid

De Dienst Wegverkeer is bevoegd op basis van artikel 150, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 beperkingen en voorschriften aan de ontheffing te verbinden. Hoewel de gedachte van centralisatie van de bevoegdheid tot ontheffingverlening bij de Dienst Wegverkeer leidend is geweest bij het ontwikkelen van dit wetsvoorstel, is reeds onder de huidige situatie met mandaten gebleken dat de Dienst Wegverkeer niet zonder de kennis van de wegbeheerder over diens wegennet kan. Het is immers de wegbeheerder die kan bepalen of een bepaald exceptioneel transport verkeersveilig of zonder schade aan de infrastructuur over zijn weg kan rijden. Het is daarom noodzakelijk dat de wegbeheerder, wanneer hij zijn gegevens

ten behoeve van het gegevensbestand van de Dienst Wegverkeer aanlevert, dan wel wanneer hij voor een specifieke ontheffing wordt geraadpleegd, ook beperkingen en voorschriften kan aangeven. In het vierde lid wordt er daarom in voorzien dat de wegbeheerder beperkingen en voorschriften kan aangeven. De Dienst Wegverkeer zal deze beperkingen en voorschriften overnemen. Doet hij dat immers niet, dan zal de wegbeheerder in de toekomst gaan aangeven dat expliciet toestemming moet worden gevraagd.

Het is niet onmogelijk dat bij een aanvraag tot ontheffingverlening blijkt dat de verschillende betrokken wegbeheerders in het geautomatiseerde systeem hebben aangegeven dat bepaalde voorschriften of beperkingen aan de ontheffing moeten worden gesteld, die tegenstrijdig blijken. Vooral nog is niet gebleken dat dit probleem zich vaak heeft voorgedaan. Indien hiervan evenwel na inwerkingtreding van het wetsvoorstel sprake zou zijn, dan ligt het voor de hand dat de Dienst Wegverkeer contact opneemt met de betrokken wegbeheerders om in overleg te bezien op welke wijze een dreigende tegenstrijdigheid kan worden voorkomen. Mocht dit probleem zich in de toekomst onverhoopt veelvuldig voordoen, dan zou op dit punt ook een rol kunnen zijn weggelegd voor het in artikel 149a, derde lid, bedoelde overleg.

Vijfde lid

Na verloop van tijd kunnen er wijzigingen optreden in de infrastructuur of kan het beleid wijzigen waaronder de wegbeheerder transporten niet meer kan toestaan op zijn wegen, of niet onder dezelfde voorwaarden kan toestaan. Via het geautomatiseerde systeem kunnen de wijzigingen binnen de beslissruimte worden doorgevoerd voor nieuw te verlenen ontheffingen. Tevens kan in het geautomatiseerde systeem de beslissruimte worden vergroot of verkleind na verloop van tijd.

Het kan echter zo zijn dat wijzigingen niet alleen gevolgen hebben voor nieuw te verlenen ontheffingen, maar ook voor reeds verleende ontheffingen. Niet altijd zal duidelijk zijn, dat het nieuwe beleid in het geautomatiseerde systeem ook geldt voor alle andere ontheffingen (bijvoorbeeld ook voor reeds verleende ontheffingen, zowel binnen als buiten de beslissruimte). Het vijfde lid biedt de wegbeheerder de mogelijkheid – ook buiten het geautomatiseerde systeem of een specifieke toestemming om – wijzigingen in beleid aan de Dienst Wegverkeer kenbaar te maken, bijvoorbeeld in een brief, en legt op de Dienst Wegverkeer de plicht dit beleid overeenkomstig het verzoek toe te passen. Het bovenstaande betekent uiteraard niet dat lichtvaardig reeds bestaande ontheffingen kunnen worden gewijzigd. In beginsel zal de transporteur er immers op moeten kunnen vertrouwen dat een eenmaal verleende ontheffing, al dan niet voorzien van beperkingen of voorschriften, in stand blijft voor de periode waarvoor de ontheffing is verleend. Aan de andere kant zal er soms niet aan te ontkomen zijn om een verleende ontheffing gedurende de looptijd aan te passen. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat als gevolg van wegwerkzaamheden op een bepaald wegvak gedurende de looptijd van een ontheffing alsnog een breedtebeperking moet worden ingesteld. Telkens zal dan ook op zorgvuldige wijze moeten worden bezien of een bepaalde wijziging alleen geldt voor nieuwe ontheffingen, of ook gevolgen moet hebben voor reeds verleende ontheffingen. Ik ga er niet van uit dat op dit punt problemen zullen ontstaan. Mocht dit evenwel toch het geval zijn, dan kan dit punt worden ingebracht in het in artikel 149a, derde lid, bedoelde overleg.

Zesde lid

Aan één ontheffing, kunnen toestemmingen van meerdere wegbeheerders ten grondslag liggen. Hoewel het landelijk naar schatting om gemiddeld slechts vijf beroepen per jaar gaat, wordt het onwenselijk geacht de rechtsbescherming via meerdere loketten te laten verlopen, terwijl juist is beoogd tot één loket te komen in dit wetsvoorstel. Het zesde lid bepaalt daarom dat een besluit tot (weigering van) een ontheffing door de Dienst Wegverkeer en het besluit tot (weigering van) de toestemming door de wegbeheerder voor de mogelijkheid van beroep aan te merken zijn als één besluit in de zin van hoofdstuk 8 van de Algemene wet bestuursrecht.

Aangezien de Dienst Wegverkeer niet zelfstandig de beoordeling van de wegbeheerder die tot de (weigering van de) toestemming heeft geleid, kan verdedigen, zal het noodzakelijk zijn dat de wegbeheerder in geval van een procedure zich aan de zijde van de Dienst Wegverkeer schaart. Van extra lasten voor de wegbeheerders zal in de praktijk naar alle waarschijnlijkheid geen sprake zijn. In eventuele beroepsprocedures ten aanzien van de onderhavige ontheffingen zal steeds sprake zijn van een nauwe samenwerking tussen de Dienst Wegverkeer en de betrokken wegbeheerders. Als gevolg van wederzijdse inzet en deskundigheid van deze partijen, zal een verzwaring van de genoemde lasten naar verwachting kunnen worden voorkomen.

Overigens wordt volledigheidshalve opgemerkt dat uit artikel 7:1, eerste lid, onderdelen b en c, van de Algemene wet bestuursrecht voortvloeit dat zowel het besluit dat aan toestemming is onderworpen als het toestemmingsbesluit niet voorwerp van bezwaar kunnen zijn. Er staat derhalve alleen beroep open bij de rechtbank tegen een besluit tot (weigering van) een ontheffing en tegen het besluit tot (weigering van) de toestemming.

Zevende lid

De Dienst Wegverkeer draagt een deel van de door de aanvrager aan hem betaalde tarieven af aan de wegbeheerders in verband met de werkzaamheden die de wegbeheerders ten aanzien van gegevensverstrekking en het geven van toestemming moeten verrichten.

De vergoeding is gebaseerd op het aantal en de aard van de verleende ontheffingen. De hoogte van de tarieven kunnen mede op basis van deze structuur, bijvoorbeeld jaarlijks op basis van een evaluatie van de wegbeheerders van de hoogte van de vergoeding, worden aangepast na overleg tussen de wegbeheerders, de brancheorganisaties, de Dienst Wegverkeer en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De basis voor het tarievenstelsel vormt de vergoeding van alle inspanningen van de afzonderlijke wegbeheerders die samenhangen met de uitvoering van de ontheffingverlening. Daarbij wordt nadrukkelijk opgemerkt dat het verzamelen, opslaan en beheren (inclusief actualiseren) van de relevante infrastructuurgegevens niet tot deze activiteiten behoren, omdat dit ook zonder de afspraken in verband met de centralisatie vereist is in het kader van verantwoord en zorgvuldig beheer van de infrastructuur van de wegbeheerder. Het gaat dus om een vergoeding voor de extra kosten die het aanleveren van deze gegevens aan de Dienst Wegverkeer met zich brengt, alsmede om de kosten voor de eventuele verstrekking van nadere informatie of het verlenen van toestemming aan de Dienst Wegverkeer bij een concrete aanvraag. De vergoeding geschiedt op basis van kostendekkendheid van de voornoemde activiteiten. Hierbij moet worden opgemerkt dat in de huidige situatie binnen de mandaatstructuur

de extra kosten voor het aanleveren van gegevens niet via de leges in rekening werden gebracht.

Het stelsel komt er bij aanvang op neer dat voor iedere ontheffing, waarin wegen over het beheersgebied van een wegbeheerder zijn opgenomen, die wegbeheerder daarvoor een vast bedrag ontvangt. De hoogte van de vergoeding bij een incidentele ontheffing verschilt van die bij een langlopende. De wegbeheerder wordt bij een incidentele ontheffing veelal om nadere informatie of toestemming gevraagd en dat is bij een langlopende ontheffing die binnen de beslissingsruimte van de Dienst Wegverkeer nauwelijks het geval.

Er zijn wegbeheerders over wiens wegen relatief weinig exceptionele transporten rijden en die derhalve weinig tot geen vergoedingen ontvangen. Deze wegbeheerders kunnen echter ook de hiervoor reeds omschreven extra kosten maken voor het overdragen van gegevens op een bepaalde door de Dienst Wegverkeer voorgeschreven wijze. Indien mocht blijken dat er sprake is van een disproportionaliteit in de door deze wegbeheerders te maken kosten en de te ontvangen vergoedingen zal worden bezien op welke wijze een deel van de vergoedingen dat in beginsel voor afdracht aan de wegbeheerders waarop de ontheffing betrekking heeft in aanmerking komt, ook toekomt aan die wegbeheerders waarop de ontheffing geen betrekking heeft, opdat de voornoemde kosten gedekt worden.

H

Artikel 151 biedt de grondslag om regels te stellen bij algemene maatregel van bestuur ten aanzien van het in rekening mogen brengen van kosten voor een ontheffing. In het kader van de ontheffingverlening op grond van artikel 149a is het nodig dat het vaststellen van deze tarieven op een lager niveau kan gebeuren dan op het niveau van algemene maatregel van bestuur. De Dienst Wegverkeer mag de tarieven namelijk zelf in zijn Besluit tarieven Dienst Wegverkeer vaststellen.

ARTIKEL II

A

Met het oog op afstemming van de wijziging van artikel I, onderdelen D en E, op de zogenoemde «bezemwet», wordt de in die wet voorgestelde wijziging van artikel 117, vierde lid, onderdelen b en c, aangepast aan de wijzigingen op grond van onderhavig wetsvoorstel.

B

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om een misslag in de wet van 18 april 2002 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de rijvaardigheid en rijbevoegdheid (Stb. 250) te herstellen.

ARTIKEL III

De wijziging strekt ertoe artikel I, onderdeel X, van de wet van 18 april 2002 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de rijvaardigheid en rijbevoegdheid (Stb. 250) af te stemmen op de in artikel I, onderdeel D, voorziene wijziging van artikel 108, eerste lid, onderdeel h, van de Wegenverkeerswet 1994.

ARTIKEL IV

Het in dit artikel opgenomen overgangsrecht voorziet in eerbiedigende werking voor reeds afgegeven ontheffingen. Gezien de looptijd van maximaal 3 jaar van langlopende ontheffingen betekent dit dat binnen die termijn naar verwachting alle momenteel verleende ontheffingen zullen zijn vervangen.

ARTIKEL V

Er is gekozen de verschillende artikelen en hun onderdelen op een verschillend tijdstip in werking te laten treden.

Gezien de noodzakelijke afstemming van de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel ten aanzien van de centralisatie van ontheffingverlening op die van de vast te stellen uitvoeringsregelgeving, wordt de inwerkingtreding bepaald op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Gelet op de urgentie de uitspraak van het Hof uit te voeren, is toepassing gegeven aan artikel 16 van de Tijdelijke referendumwet en is de datum gefixeerd, afgestemd op de publicatie in het Staatsblad.

De inwerkingtreding van de technische wijzigingen in artikel II, onderdelen A en B, is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de wijzigingen op grond van de Wet van 18 april 2002 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de rijvaardigheid en rijbevoegdheid (Stb. 250) van de respectievelijke onderliggende artikelen.

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